

**HÖLLISCHE TEILE,
ZU HIMMLISCHEN PREISEN**

WWW.SLOTDEVIL.DE

*DISTRIBUTOREN GESUCHT / INTERNATIONAL DISTRIBUTORS WANTED.
HÄNDLERANFRAGEN ERWÜNSCHT / INTERNATIONAL DEALERS WANTED.
KONTAKT / CONTACT: INFO@SLOTDEVIL.DE*

**Slotcars seziert:
SLP-Cup Porsche
1:24er nach Standardformel**



Der SLP-Cup ist als Einsteigerserie für den Slot-Langstrecken-Pokal konzipiert. Ziel dabei war, den materiellen und technischen Aufwand mit möglichst hoher Chancengleichheit zu verbinden.

Bewerkstelligt wird dies mittels einer extrem robusten Karosserie des Porsche 962 von BRM - wahlweise lieferbar als Bausatz mit weißer Karosserie oder in 11 verschiedenen, attraktiven Designs fertig lackiert und bedruckt. Gerade die Fertigkarosserien erleichtern den Einstieg, entsteht doch kein Aufwand für deren Aufbau. Da diese Porsche-Karosserien einteilig und recht starkwandig ausgeführt sind, bringen sie zugleich die gewünschte Stabilität für den Renneinsatz unter Einsteigern mit.

Die erlaubten und notwendigen Änderungen an der Karosserie beschränken sich im wesentlichen auf das Entfernen der Haltezapfen für das BRM-Chassis, da für den SLP-Cup das bewährte Plafit Super24 SLP Chassis

für den 18D-Motor zu verwenden ist, das unter allen Rahmenbedingungen auf der Holzbahn und der Plastikschiene mit GP-, Moosgummi- oder PU-Bereifung seine Bewährungsprobe längst erfolgreich bestanden hat.

Wie bei der Karosserie sind die Tuning- und Eingriffsmöglichkeiten bei der Technik gleichfalls äußerst be-



Die Auswahl der BRM-Porsche 962 Karosserien ist ausgesprochen vielfältig.

grenzt - und im ausführlichen Reglement sorgfältig dokumentiert. Der Beseitigung letzter Unklarheiten dient ein Dokument namens „Technik Tipps“, das weitere Hilfestellung beim Bau und der Abstimmung eines SLP-Cup Fahrzeugs anbietet.

Um das Kapitel Chancengleichheit abzurunden, werden die verwendeten Bison-Motoren, betriebsfertig mit Motorritzel und Anschlußkabeln versehen, zu den Rennen ausgegeben. Ebenso ist die Verwendung gekennzeichnete Moosgummi-Komplettäder des Typs Scaleauto ProComp-3 zwingend vorgeschrieben. Somit entfällt für die Einsteiger auch das komplexe Kapitel „Räder machen“.

Dabei begreifen die Veranstalter den SLP-Cup als Mittel zum Zweck: Die strikte Beschränkung auf grundlegende Großserientechnik gestattet, die hinsichtlich Chassistechnik sowie -abstimmung gewonnenen Erfahrungen in beliebigen anderen Serien anzuwenden und dort die gewonnenen Erkenntnisse auch unter anderen technischen Rahmenbedingungen zu übertragen.

Mittels der „Seziert“-Beiträge sollen erfolgreiche Slotcars aus unterschiedlichen Rennserien vorgestellt werden. Hier fiel die Auswahl auf zwei Fahrzeuge, welche in den letzten zwei Jahren alle sechs Läufe im SLP-Cup West sowie die beiden regionsübergreifend besetzten SLP-Cup Meetings zu gewinnen vermochten. Diese Sie-

ge teilten sich - bezogen auf die Fahrzeuge - Sebastian Nockemann (Design „Plastikquäler“) und Jan Schaffland (Design „Memorex“) zu gleichen Teilen. Erst beim Finale des SLP-Cup West 2009 trug sich mit Jan Uhlig ein anderer Sieger in die Bestenliste ein.

Die Bestandsaufnahme wurde nach dem SLP-Cup Lauf im Sommer 2009 in Bottrop gemacht. Zu diesem Zeitpunkt waren die Wagen im Holzbahn-Setup. Für das Finale mußten sie anschließend wieder auf die Plastikschiene abgestimmt werden. Der Umbauaufwand hält sich aber in Grenzen und besteht im wesentlichen aus einem tiefer sitzenden und dafür in der Schwertlänge gekürzten Leitkiel.

Die eng gefaßten Rahmenbedingungen des Reglements gestatten per Definition keine gravierenden Abweichungen zwischen den Porsche 962 - jedoch gleichen sich die zwei hier betrachteten Fahrzeuge wie eineiige



Zwillinge: Der Radstand ist identisch, bei dem das Reglement geringfügige Abweichungen gestattet, Leitkiel, Leitkielmutter und Schleifer sind gleich und auch die Federraten vorn entsprechen einander. Ein erster Unterschied findet sich im hinteren Federpunkt: Der „Memorex“ weist keine Feder auf - der „Plastikquäler“ 962 hingegen schon. Jan meint, mit einer Standardfeder „rubbelt“ das Fahrzeug auf der Holzbahn; dieser Effekt sei jedoch erheblich vom Schliff der Hinterräder abhängig. Absolut identisch geht es dann wieder bei der Karosserie-Trägergrundplatte zu, dem „U“: In beiden Wagen ist die serienmäßige, 61mm lange Version verbaut, obwohl zwei kürzere und damit leichtere Varianten homologiert sind. Hier wird ausnahmsweise von beiden Ingenieuren nicht am Gewicht gespart - die Laufruhe wird höher bewertet. Auch

das Spiel dieses Bauteils, das sogenannte „Klappern“, ist für beide Chassis absolut gleich.

Eine grundsätzliche Frage muß von jedem Piloten vor dem Aufbau seines SLP-Cup Fahrzeugs geklärt werden:

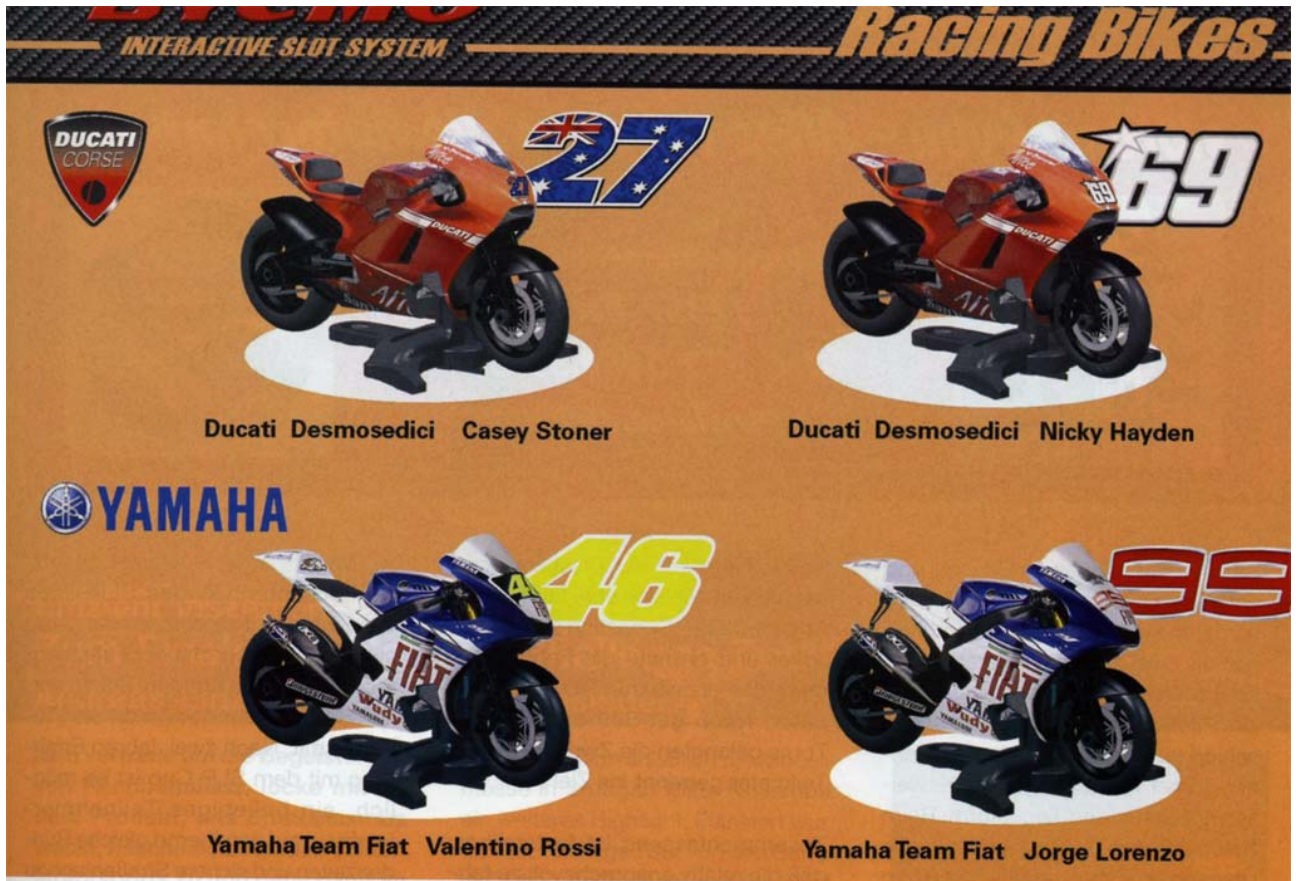
Soll der Porsche „hoch/breit“ oder „tief/schmal“ fahren? „Hoch/breit“ meint das Ausnutzen der vollen Spurbreite von 83 mm an beiden Achsen („breit“), doch sitzt die Karosserie dann vergleichsweise hoch über der Fahrbahn. „Tief/schmal“ weist als Vorteil eine niedrig über der Strecke angeordnete Karosserie auf, jedoch lassen sich dann nur etwa 78,5 mm Spurbreite realisieren. Daneben sind selbstredend weitere Maße umsetzbar. In 2008 experimentierten die zwei Ingenieure noch bezüglich der rechten Bauart: Sebastian fuhr „halbhoch“ - vorne eher tief, hinten eher hoch. Jan hingegen setzte zunächst auf „tief/schmal“. Siegfähig waren beide Varianten. In

2009 waren sich die Zwei dann einig: Beide Fahrzeuge sind in aktueller Ausprägung „hoch/breit“ ausgeführt und nutzen die mögliche Spurbreite von 83 mm annähernd aus.

Die Ausführung „tief/schmal“ weist theoretisch Vorteile auf, wenn die Bahn ein niedriges Gripniveau bietet. Solche Rahmenbedingungen sind im SLP-Cup West jedoch selten anzutreffen, weder auf den Kunststoffpisten noch auf Holzbahnen. Jan führt ergänzend aus, daß der Grenzbereich in der Auslegung „tief/schmal“ etwas geringer ausfällt.

Die zweite im SLP-Cup zulässige Grundsatzfrage betrifft die Karosseriehalterplatten. Zum Lieferumfang des Plafit Super24 SLP Chassis zählen zwei unterschiedliche Ausführungen in 10 mm Breite. Sie sind entwe-





der 1,2 mm oder 1,5 mm dick, so daß theoretisch drei Varianten gebaut werden können: Zwei einzelne Platten in 1,2 mm Stärke ergeben ein recht niedriges Karosseriegewicht von gut 60 g. Mit zwei 1,5 mm starken Platten erhöht es sich nur geringfügig. In der dritten Variante werden die Karosseriehalterplatten im „Doppel-pack“ montiert, nämlich die 1,2 und 1,5 mm Ausführungen übereinander. Dann läuft der SLP-Cup Porsche 962 jedoch bereits Gefahr, aufgrund der rund 75 g schweren Karosserie mit einigem Übergewicht an den Start zu rollen. Die ansonsten beim Gewicht sehr sparsamen Ingenieure überraschen: Sowohl die „Memorex“- als auch die „Plastikquäler“-Karosserie sind erstaunlicherweise mittels doppelten Platten und Moosgummi verklebt. Im Vorjahr experimentierte Sebastian allerdings noch mit nur einer Platte und zusätzlichem Blei darauf.

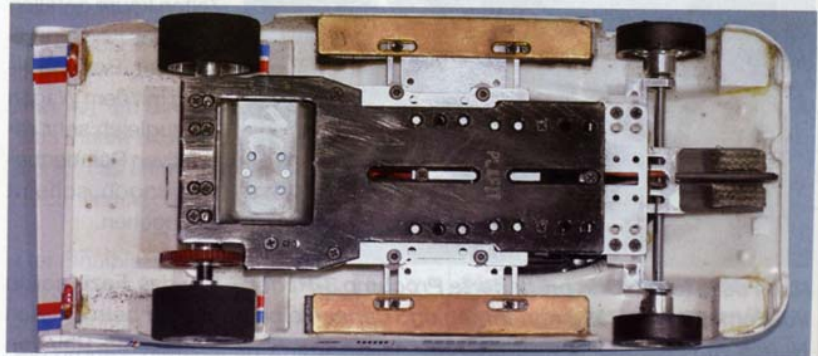
Als Ausgleich zur schweren Karosserie ist im Chassis keine Spur von Zusatzgewichten zu entdecken. Die Balance der Porsche wird also nur über die Karosserie erzielt. Beide Fah-

rer nutzen übrigens die existierende Möglichkeit nicht, die untere Karosseriehalterplatte zu verschieben, um streckenabhängig eine Anpassung der Achslastverteilung vorzunehmen. Grundsätzlich fährt Jan mit geringfügig mehr Gewicht auf der Vorderachse als Sebastian, dies jedoch bei allen Gelegenheiten, egal ob auf der Holz- oder Kunststoffbahn.

Bleiben wir beim Gewicht: Die im besagten „Doppel-pack“ installierten Karosseriehalterplatten lassen das Fahrzeug rasch über 210 g wiegen. Hier praktizieren die zwei Könnner die Kunst des Weglassens, um annähernd am vom Reglement geforder-

ten Mindestgewicht von 200 g zu bleiben: Jan kommt beispielsweise ohne Motorgegenhalter aus, beide verwenden keine „Domstrebe“ an der Vorderachse, verkleben die Karosserie äußerst sparsam und setzen auf extrem leichte Vorderräder sowie Felgeneinsätze rundum . . .

Für unsere beiden Spezialisten mögen diese Maßnahmen durchaus zumutbar sein, kommen sie doch meist mit nur wenigen Abflügen über ihre Stunde Rennzeit. Einsteigern sei jedoch zu einem etwas höheren Gesamtgewicht geraten, statt die Solidität des Fahrzeugs in dieser Weise zu schwächen.



slotcars4you - Alles rund um die Autorennbahn



Glockenblumenweg 57
12357 Berlin
Tel. 030 5058.50-85
www.slotcars4you.de



Von der einen Feder im Chassis und unterschiedlichen Fabrikaten bei den vorderen Felgen abgesehen erscheinen die zwei schnellen Slotcars also absolut identisch. Worauf führen dann ihre Piloten den geringfügigen Unterschied zurück, der sich in den Rennen immer wieder zeigt? Sie verweisen auf Setup und Tagesform. Beim Setup nehmen die Bodenfreiheit, die Übersetzung und eventuell die Federn in Nuancen Einfluß. Ein weiterer Faktor ist der Reifenschliff - hier in erster Linie die Rundung der Kanten. Dabei gilt grundsätzlich, daß die nur 13 mm breiten Procomp-3 Räder im SLP-Cup West immer ausreichend Haftung produzieren. Wichtig ist den zwei Ingenieuren aber die Kombination aus Grip und sicherer Fahrbarkeit; hierfür wird auch schon einmal beim Reifenschliff eingegriffen. Ferner gehen Jan und Sebastian bisweilen durchaus mit unterschiedlichen „Philosophien“ ins Rennen: Beim 2. Lauf 2009 in Bad

Rothenfelde auf der Plastikschiene bevorzugte Jan eine eher fahrsichere Abstimmung - Sebastian setzte den Joker und ordnete die Fahrbarkeit mehr den erzielbaren Rundenzeiten unter. Nach gut 500 absolvierten Turns gelangten die Zwei um nur 20 Teilmeter getrennt ins Ziel !

Zusammenfassend ist feststellbar, daß die relativ anspruchsvoll zu fahrenden Slotcars seit Beginn des SLP-Cups meist im Grenzbereich optimiert wurden. Dies ist gut am Beispiel der breiten Spur und dem Gebrauch doppelter Karosseriehalterplatten erkennbar. Vergleicht man die Resultate aus Alsdorf und Schwerte 2008 und 2009,

zu Wagen anderer Starter gesetzt werden: Intention des SLP-Cups West ist, den Teilnehmern die „Aus-einandersetzung“ mit der Fahrzeugtechnik nahe zu bringen. Daran wirken Sebastian und Jan aktiv als „Tutoren“ mit. Nach zwei Jahren Erfahrung mit dem SLP-Cup ist es möglich, ein beliebiges Teilnehmerfahrzeug auf annähernd gleiche Rundenzeiten und sichere Straßenlage zu bringen, wie sie die vorgestellten 962er aufweisen. Der Rückstand derart sorgfältig aufgebaute Exemplare beträgt nur noch gut eine 1/10 Sekunde. Auf der im Westen nach wie vor dominierenden Plastikschiene ist der Abstand etwas geringer als auf dem Holztrack. Dort scheint vielen Fahrern noch Erfahrung zu fehlen. Den (geringen) Vorteil der hier „sezirt“ Wagen machen die reibungslos funktionierenden und besonders sorgfältig aufeinander abgestimmten Komponenten aus. Denn für eine ausufernde Verwendung spezieller Tuningteile bietet der SLP-Cup keinen Spielraum. Bleibt die Komponente „Fahrer“ - von Jan und Sebastian „Tagesform“ genannt, die den Unterschied bewirkt - zwischen ihnen als auch im Vergleich zu den anderen Startern. Somit ist einmal mehr festzuhalten, daß es auch diesmal keine tiefschürfenden Geheimnisse sind, sondern der Erfolg wieder im absolut sorgfältigen Aufbau eines Fahrzeugs begründet liegt. RS



Nach der „JaSe“-Diät präparierte Procomp 3-Räder: Vorsichtig etwas Rand abnehmen und danach einen Hauch von Felgeneinsatz zugeben.

ist ein erheblicher Rundenzuwachs festzustellen, obwohl die Zeiten kaum gefallen sind. Das Konzept intensiver Beschäftigung mit dem Wagen bei zugleich sehr restriktiven Rahmenbedingungen scheint aufzugehen.

Für das Fazit sollen die hier betrachteten Porsche in Relation

Referenzen für den SLP-Cup:

Region Mitte: slp-info.de
- Süd: www.rennserien-sued.de
- West: www.rennserien-west.de