



Im Jahr 2013 wurde mit „Scaleauto West“ in Nordrhein-Westfalen eine „Out-of-the-Box“ Einsteigerserie für moderne GT-Fahrzeuge im Maßstab 1:24 erfolgreich etabliert. Hierzu verabschiedeten in 2012 acht Clubs aus NRW ein gemeinsames und einheitliches Reglement (vgl. COL Nov. 2013, S.53f).

Bereits dieser Artikel wies im Fazit auf den Widerspruch zwischen Profis und Ein-/Aufsteigern innerhalb derselben Serie hin, die völlig unterschiedlich an das Thema „Out-of-the-Box“ herangehen. Die ersteren sind es gewohnt, ein Slotcar so weit als möglich zu optimieren, letztere nehmen den Begriff „serienmäßig“ eher wörtlich.

Nun weisen die Scaleauto GT-Fahrzeuge höchst unterschiedliche technische Daten bezüglich Fahrzeug- und Karosseriegewicht und den Abmessungen auf. Zudem änderten sich im Lauf der Zeit auch technische Ausführungen. Mittlerweile sind drei verschiedene Motoren, unterschiedliche Chassistypen und Zurüstteile auszumachen. Hieraus resultiert je nach Bahnbelag oder Streckenlayout bereits ohne Tuning eine deutlich differierende Performance der einzelnen Fahrzeugtypen. Bringt nun zusätzlich

ein Profi noch sein profundes Wissen um die Fahrzeugoptimierung ein, vergrößert sich die Kluft in der Performance noch weiter.

Dementsprechend entstand in der Slot West früh der Gedanke, eine Kategorie oberhalb der „Scaleauto West“ anzusiedeln, quasi als Aufsteigerserie, die gleichermaßen Profis wie Ein-/Aufsteigern ein überschaubares und nachhaltiges Betätigungsfeld geben sollte. Zielsetzung für die Ausgestaltung dieser neuen Serienkonzeption war:

1. Die Technik weiterhin einfach zu halten (etwa ohne ein Verkleben der Bods und nur bei Bedarf deren Lackierung),
2. die Karosserietypen in der Performance deutlich anzuleichen,

3. den über Jahrzehnte bewährten 18D Motor zu verwenden,
4. über vergleichsweise leichte Fahrzeuge mehr fahrerischen Anspruch zu realisieren,
5. die Eignung für Kunststoff- und Holzbahnen gleichermaßen zu gewährleisten,
6. eine stabile Plattform mit wenig „Interpretationsspielraum“ zu schaffen und
7. jedoch oberhalb noch ausreichend Spielraum für die „Profiklassen“ wie GT/LM, Gruppe C, Grand Slam oder SLP-Cup zu belassen.

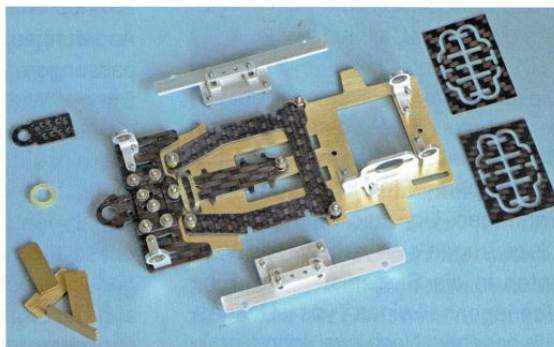
Diese Fahrzeugkategorien sollte also konzeptionsbedingt nicht so schnell wie beispielsweise Gruppe C Fahrzeuge sein. Bezüglich des Fahrverhaltens war der Anspruch, dass es „etwas zu regeln“ gibt, also nicht „alles



Aus einem Clubrennen in Wuppertal. Der Mercedes entstand in Eigeninitiative nach dem Vorbild des Siegerfahrzeugs aus dem 24h Rennen am Nürburgring 2014. Er ist sehr schick umgesetzt.

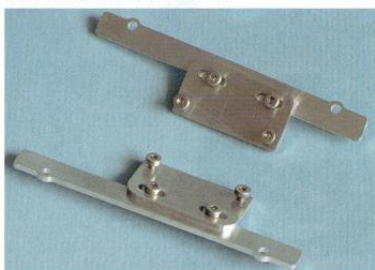
voll“ geht, auch wenn Letzteres für Manchen einfacher zu handhaben ist oder erst den gewünschten „Geschwindigkeitsrausch“ erzeugt. Dabei war wichtig, dass die Fahrzeuge berechenbar sind und ihren Fahrzustand jeweils „laut und deutlich“ anzeigen.

**Die Umsetzung:** In der Findungsphase wurden verschiedene Großserienchassis einbezogen, um eine möglichst universelle Plattform für alle Karosserievarianten von Scaleauto zu erzielen. Am Ende scheiterten diese Überlegungen aufgrund erforderlicher Anpassungen und der Notwendigkeit, Radstände zwischen 100 und 115 mm berücksichtigen zu müssen. Das zöge die Beschaffung zusätzlicher Ersatzteile oder aufwändige Umbauten nach sich und wäre speziell Einsteigern nur schwer zu vermitteln. Letztlich wurde ein eigenständiges Einheitschassis mit strikt reglementierten Bauteilen entwickelt und später von DoSlot produziert (r.).



**Das Einheitschassis für den GT-Sprint mit CfK-Bauteilen und gefederter Vorderachse. Alle Teile gehören zum Lieferumfang.**

Wesentlich war ferner die Verfügbarkeit verschraubbarer Karosseriehalter, damit das Einkleben entfallen konnte (vgl. u.). Diese Halter wurden für jeden Fahrzeugtyp speziell entwickelt und aus leichtem Aluminium gefräst. Aus Gewichtsgründen wird zudem ein einheitlicher Fahrereinsatz aus Lexan verwendet.



**Die Halter für den R8 LM GT3**

Das Thema Gewicht umfasste ferner eine „Balance of Performance“ (BoP) für die mittlerweile sieben verschiedenen Karosserietypen: Schwerere Karosserien wurden durch Zulassung von Lexanscheiben oder Weglassen



- ⊗ SCHNELLE SLOTCARS VON JK UND PARMA
- ⊗ HIGH PERFORMANCE AUS DER SCHACHTEL
- ⊗ RIESEN AUSWAHL AN LACKIERTEN BODIES
- ⊗ HOCHWERTIGE ERSATZ- UND TUNINGTEILE

WWW.SLOTKARS.DE

JK Products – PARMA – KOFORD – PROSLOT – ALPHA – ARP – CAHOZA – SLICK7 – RED FOX uvm.

\*innerhalb Deutschlands

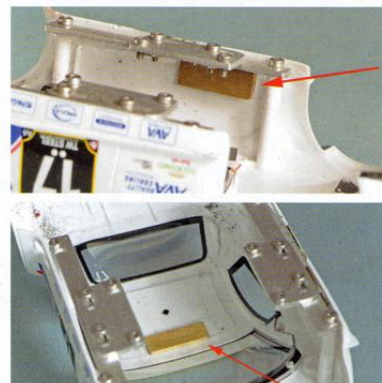


bestimmter Bauteile erleichtert. In leichteren Karosserien mussten hingegen Ausgleichsgewichte angebracht werden. Zielgröße war ein Karosseriegewicht von insgesamt 44 bis 54 g, einschließlich der in Summe etwa 8 g für die verschraubbaren Karosseriehalter. In Kombination mit einem Chassisgewicht von nur etwa 130g ergaben sich vergleichsweise leichte Fahrzeuge. Das eher geringe Gesamtgewicht sollte dem Fahrverhalten ein Stück weit die Sicherheit nehmen.

Ebenfalls Bestandteil der „BoP“ war die Anbringung sogenannter Ausgleichsgewichte mit einer exakt vorgeschriebenen Position. Diese Ausgleichsgewichte sind speziell konfektionierte Platten aus Messing mit 2 g Gewicht pro Stück. Die grundsätzliche Anordnung der Ausgleichsgewichte wurde mittels der aus dem Grand Slam bekannten Schwerpunktwaage ermittelt (vgl. COL Nov. 2011

S.58f und COL Jan. 2014 S.63f). Mit dieser Grundkonfiguration führten Sebastian Nockemann und Jan Schaffland auf unterschiedlichen Strecken umfangreiche Testfahrten durch. Dabei ging es sowohl auf die Holzbahn und auf Carrera Strecken. Erst nachdem für alle Karosserietypen jeweils auf demselben Chassis Rundenzeiten und Fahrbarkeit in einem vergleichbaren Performancefenster lagen, wurde die Position der Ausgleichsgewichte im Reglement dokumentiert.

Positionen der 2 g-Ausgleichsgewichte	
<b>R8 LMS GT3:</b>	2,0 g
1 x hinter Lufteinlass Fronthaube	
<b>BMW M3 GT2:</b>	4,0 g
2 x Seite unter Fahrereinsatz	
<b>BMW Z4 GT3:</b>	6,0 g
1 x im Dach und 2 x Seite unten vorne	
<b>Jaguar XKR GT2:</b>	4,0 g/2 x Seite niedrig
<b>Mercedes SLS GT3:</b>	kein Zusatzgewicht
<b>Porsche 911 GT3 R:</b>	8,0 g
2 x Dach und 2 x vor Radlauf hinten	
<b>SRT Viper GTS-R:</b>	4,0 g/2 x Dach

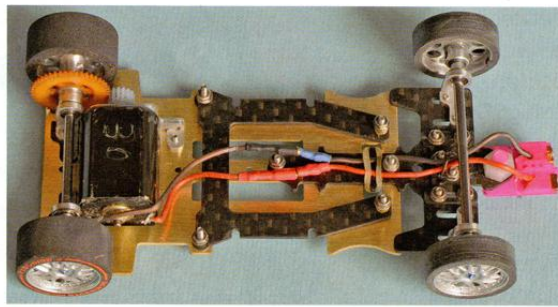


**Die Anzahl und Position der Ausgleichsgewichte sind für jeden Modelltyp vorgeschrieben. Je nach Fahrzeug sind zwischen 0 und 4 verbaut. Der exemplarisch gezeigte BMW Z4 GT3 hat drei Stück.**

Zur Absicherung der ermittelten „BoP“ wurden ferner wesentliche technische Eckdaten, die Einfluss auf die Gewichtsverteilung nehmen, festgeschrieben: Die Position und Höhe des Heckspoilers sowie die Höhe der Seitenschweller über Grund. Dazu wurde die Spurbreite auf 80 mm beschränkt, da dieses Maß mit allen Karosserietypen realisierbar ist. Ferner wurde ein Maximalgewicht von 182 g definiert. Schwerere Fahrzeuge würden definitiv sicherer liegen. Dies war jedoch gegen die Intention der „Slot West“. Die Wagen sollten spritzig und selektiv zu fahren sein.

Sämtliche relevanten Eckdaten wurden pro Fahrzeug in ein jeweils zweiseitiges Homologationsblatt eingetragen. Dieses enthält in übersichtlicher und durch Fotos illustrierter Form die erforderlichen/zulässigen Abmessungen, gegebenenfalls zulässige spezielle Bauteile, die Karosseriehalter sowie die Anzahl und Anordnung der Ausgleichsgewichte.

Die Beschaffung der eigentlichen GT-Sprint Technik (Chassis, Karosseriehalter, Ausgleichsgewichte und Fahrerereinsatz) wurde durch einen DoSlot Kit erleichtert. Den anschließenden Aufbau von Chassis und Fahrzeug erleichterte eine Bauanleitung für das Fahrwerk. Weitere Informationen vermittelte eine Übersicht über häufig wiederkehrende Fragen unter der Rubrik FAQ.



**Das GT-Sprint Fahrwerk komplettiert**

*Die Praxis:* Im September 2013 wurde das Reglement verabschiedet. In der Saison 2014 fuhren vier Clubs die GT-Sprint Serie, in Duisburg-Mündelheim, Mülheim/Ruhr, Schwerte und Wuppertal. Dieses Jahr kam mit Hagen ein fünfter Club hinzu.

Die relative Ausgeglichenheit der sieben Fahrzeugtypen bestätigte sich im Rennbetrieb auf den höchst unterschiedlichen Streckenlayouts und Bahnarten. Über die verschiedenen Clubs trugen sich nahezu alle Varianten in die Siegerlisten ein. Eine Überlegenheit eines Typs ist keinesfalls gegeben. Nach zwei Jahren praktischer Erfahrung ist lediglich ein leichter Abfall des Porsche 911 GT3R auf der Holzbahn zu verzeichnen. Er ist allerdings so gering, dass jede Änderung der „BoP“ diesem Fahrzeug direkt einen Vorteil auf den Strecken mit Plastikbelag verschaffen würde.

Das gewünschte Fahrverhalten ließ sich ebenfalls im praktischen Betrieb

bestätigen. Die GT-Sprint Wagen müssen geregelt werden. Nicht jede Kurvenpassage geht mit vollem Speed. Übertreibt es der Fahrer (ein wenig), gibt das Fahrzeug eine deutliche Rückmeldung. Dementsprechend kommt dem Fahrer

mehr Bedeutung zu als in einigen anderen Vollgas-Clubserien.

*Angenehmer Nebeneffekt:* Die GT-Sprint Slotcars reagieren im Vergleich zu anderen Serien gut auf technische Änderungen. Bereits geringfügige Anpassungen des Setups zeigen auf der Strecke Wirkung.

Die einzuhaltenden Fahrzeugparameter haben bei den technischen Abnahmen speziell in der Anfangsphase für mehr Aufwand und gelegentlich auch etwas zeitlichen Verzug gesorgt. Mittlerweile sind diese Prozesse jedoch eingespielt. Eine speziell für die Serie entwickelte Abnahmelehre sowie ein passendes Abnahmeformular erbrachten weitere Erleichterungen.

Da die meisten der oben genannten Clubs die GT-Sprint Serie mit einer Materialausgabe für Motoren und/oder Räder kombinieren, ist der „Optimierung“ des eingesetzten Materi-



**Für die Höhe der Schweller „über Grund“ sind vergleichsweise großzügige Mindestwerte vorgegeben. Spötter beschreiben die GT-Sprint Fahrzeuge gerne als „SUVs“. Somit entfällt das „Flachbauen“, bis an die Grenze oder darüber hinaus und ein daraus gegebenenfalls resultierendes Schleifen der Karosserie an den Rädern. Ferner sollen in alle Fahrzeugtypen problemlos neue vorgegebene Räder im Durchmesser von 27,5 mm passen. Last but not least sind die Aussagen der „BoP“ unter anderem durch Zuhilfenahme der Schwerpunktwaage auf Basis dieser Mindest-Schwellerhöhen definiert. Im Rahmen der „Scaleauto West“ gemachte Erfahrungen waren für diesen Passus maßgeblich: Dort reklamierten einzelne Teilnehmer gerne einmal „Produktionsschwankungen“ bei Scaleauto, wenn ein Fahrzeug arg tief daher kam.**



Beim Clubrennen in Wuppertal gehen die Fahrzeuge nach erfolgter Abnahme in den Parc Fermé.



**25. Januar Heiligenhaus**  
1. Lauf Cup2Night

**23. Februar Düsseldorf**  
2. Lauf Cup2Night

**5. März Mülheim/Ruhr**  
2. Lauf SLP-Cup West

**12. März Sieglingen**  
1. Lauf SLP-Cup Mitte

als ein wirkungsvoller Riegel vorgeschoben. Der zu betreibende Aufwand bleibt nach dem eigentlichen Aufbau des Fahrzeugs gering.



Zur Montage des ausgegebenen Materials benötigt man nur wenig Werkzeug.

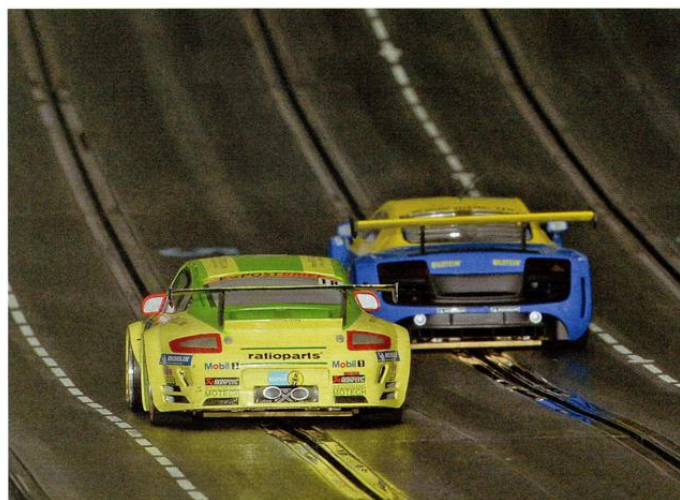
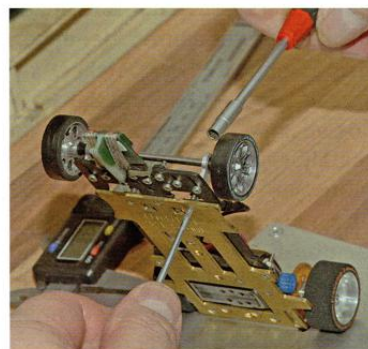
**Fazit:** Die GT-Sprint Serie hat in den letzten zwei Jahren ihre Funktionsfähigkeit auf Holz- und Plastikbelag nachgewiesen. Im Unterschied zur Scaleauto-West bleibt der Materialaufwand gering und ein überlegener Fahrzeugtyp ist nicht feststellbar. Die Praxis erweist vielmehr, dass mit allen Karosserievarianten Siege oder Topplatzierungen erreichbar sind.



Mittels der aus Aluminium gefrästen GT-Sprint Lehre lassen sich Spur, Mindestdurchmesser und -breite der Vorderräder sowie die karosserie-spezifischen Komponenten wie die Heckspoilerhöhe und der Radstand leicht kontrollieren, ferner für die meisten Fahrzeuge auch die Höhe der Seitenschweller über Grund.

Die Kerngedanken der Konzeptionsphase haben sich in den zwei Praxisjahren voll bestätigt: Die Fahrzeuge sind einfach zu beschaffen und aufzubauen. Über Mitteleinsatz lassen sich Vorteile nicht „erkaufen“. Die Technik ist überschau- und nachvollziehbar. Sie reagiert im Rennbetrieb gut auf Setup-Änderungen. Die Nachhaltigkeit für Produkte und Regelwerk ist gegeben. Bisher sind

keinerlei Änderungen erfolgt und auch nicht in Sicht. Und das Element „Fahrer“ wurde ebenfalls wieder stärker betont. Dennoch ist die Akzeptanz der Serie durchwachsen – gegebenenfalls trifft die Einschätzung der „Slot West“, mit der Serie auch fahrerischen Anspruch anzubieten, nicht immer die Zustimmung aller Clubmitglieder? RS



**Vorgaben in der 1:24 Rennserie GT-Sprint/NRW**

**Karosriefabrikat/-typ:** Scaleauto, gemäß fahrzeug-spezifischem Homologationsblatt  
**Dekoration:** Original Scaleauto oder selbst lackiert und mit vorbildgerechten Decals versehen  
**Fahrer/Fahrereinsatz:** DoSlot GT-Sprint  
**Chassisfabrikat/-typ:** DoSlot GT-Sprint  
**Felgen:** vorne Scaleauto 7 x 21,0 mm und hinten Scaleauto 13 x 21,0 mm  
**Reifen:** vorne Scaleauto Komplettträger min. 25,5 mm und ca. 8 mm breit; hinten: neue Scaleauto ProComp-3 Moosgummikomplettträger ca. 27,5 mm und ca. 13 mm breit  
**Spurweite - v/h:** jeweils max 80,0 mm  
**Radstand:** 100,5 mm Porsche 911 GT3 R; 106,0 mm BMW Z4 GT3 und SRT Viper GTS-R; 110,5 mm R8 LMS GT3; 112,0 mm Mercedes SLS GT3; 115,0 mm BMW M3 GTR und Jaguar XKR GT2 (Angaben jeweils +/- 0,25 mm)  
**verwendbare Tuningteile:** keine  
**Motor:** Schwarzer Carrera - betrieben an 19 bis 20 Volt  
**Getriebe (Typ/Übers.):** frei gestellt  
**Gewichte:** Chassis: min. 127g/max. 131g; Karosserie: min. 44g/max. 54g; Gesamt: min. 172g/max. 182g