



G – E – R TEAM SLOT32

Einziges Deutsche Team am Start

Von Wolfgang Büchler

Seit im Herbst 2016 die liebevoll „Zwerge“ genannten Fahrzeuge nach Vorbildern der Kleinwagen aus den 60er und 70er Jahren Einzug bei der IG SLOT IM TAUNUS auf dem HOCHTAUNUS RING in Weilrod-Riedelbach, ca. 40 km nördlich von Frankfurt/Main gelegen, gehalten haben, ist die Begeisterung für diese Fahrzeugspezies ungebrochen. (siehe auch COL 1/2018)

Schnell wurde der Wunsch umgesetzt, eine Rennserie zu starten. Ein Reglement wurde erstellt, das schnell als „Hessenreglement“ auch von anderen Veranstaltern außerhalb von Hessen übernommen wurde.

Hatten die 9 Starter bei dem Eröffnungsrennen 2017 noch einen Fuhrpark von „nur“ 25 Fahrzeugen, meldeten ein Jahr später im November 2018 bereits 20 Starter für den Hochtaunusring und stellten einen Fuhrpark von 112 Fahrzeugen zum „Familienfoto“ auf die Bahn!

Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass bei mir nach Vorlage der Ausschreibung für die „Gruppo2 World Championship“ in Badia Polesine sofort der Wunsch aufkam, dort zu starten.

Allerdings war die Vorbereitungszeit sehr kurz. In deutschen Informationsmedien waren keine Hinweise auf diese seit dem Frühjahr geplante Veranstaltung erschienen und ich hatte nur zufällig auf einer italienischen Homepage davon erfahren.

Egal! Das Reglement war klar und einfach. Über den befreundeten Händler SLOT32 wurde die Verfügbarkeit der neuen Ausstattungsteile zur Vorbereitung und Training sichergestellt, wie z.B. Achshalter für Vorder- und Hinterachse mit doppelten Kugellagern, Achsritzel aus Aluminium, zusätzliche Wackelhülsen für das Chassis und Leitkiele von Revoslot. Es mussten schließlich 4 verschiedene Fahrzeuge vorbereitet werden. Die Ausschreibung sah 4 Rennen zu je 2 Stunden vor, 2 auf einer Holzbahn und 2 auf der neuen Bahn mit den Kunststoffschienen von Scaleauto. Die Streckenführung auf den Scaleauto- und den Holzbahnen waren jeweils identisch.

Luc von SLOT32 übernahm die Anmeldung und Hotelbuchung und so konnte ich meinen Team-Partnern die positive „Machbarkeitsstudie“ vorstellen.

Michael Föller aus Eching/München und Klaus Gemballa aus Gladbeck zögerten nicht lange mit einer Zusage. Zum Glück konnten sie sich auch die notwendige Freizeit organisieren, schließlich lag der Austragungsort nicht mal eben um die Ecke, so dass wir für An- und Abreise, Trainingstag und 2 Renntage insgesamt 5 Tage veranschlagten.

Damit war das G – E – R Team SLOT32 geboren. Die Anfangsbuchstaben stehen für unsere Wohnorte Gladbeck – Eching – Riedelbach und zeigen gleichzeitig unser Herkunftsland an.

Am Freitag, 29.11.2019 standen wir rechtzeitig in der Austragungshalle von BRM und nahmen begeistert die Atmosphäre auf. BRM hat erst seit diesem Jahr diese Halle in Betrieb genommen und daraus ein beeindruckendes Renncenter aufgebaut!



Eine Scaleauto-Bahn in diesen Ausmaßen hatten wir noch nicht gesehen. 6-spurig, auch die sehr enge Kurve 1 war verbaut. Auch die gegenüber einer Carrera-Schiene rauere Oberfläche fiel sofort auf und erinnerte uns eher an eine Ninco- als an eine Carrera-Schiene. Es gibt keinen Spurausgleich, so dass die Längen der 6 Spuren unterschiedlich sind.

Die Holzbahnen beeindruckten ebenfalls sofort! Auch hier gibt es keinen Spurausgleich und zahlreiche Wechsel zwischen sehr schnellen und sehr engen Kurven.



Ein wichtiger Punkt war die Überprüfung des Regleranschlusses. Nach den Erfahrungen aus 2 Rennen in 2013 und 2014 hatte uns „Mr. Muntzter“ mit 3 perfekten Adaptern ausgerüstet, die sofort funktionierten. Eine Sorge weniger. Danke an den „Mister“!! Die Fahrerstände sind erhöht, so dass den Fahrern „die Bahn zu Füßen liegt“.



Wir freuten uns sehr, dass Pacco und sein Team Slot Up die Rennleitung inne hatte. Wir kennen ihn ebenfalls aus den früheren Rennen in Italien, wo er uns schon mit seiner kräftigen Stimme und seinem bestimmten Auftreten begeistert hat.

Punkt 14 Uhr begann das Training. Vom Veranstalter bekamen wir 4 Satz der Reifen, wie sie auch im Rennen gefahren wurden. Eine Neuentwicklung, ca. 25 shore, sowohl auf der Scaleauto- als auch auf der Holzbahn zu verwenden. Wir begannen auf einer Scaleauto- Bahn. Auch hatten wir uns schon jetzt auf die Spurverteilung und die Einsatzautos geeinigt. Die neuen Reifen waren eine Wucht! Von der ersten Runde an lief das Auto damit ruhig und gut beherrschbar, der Grip baute sich schnell auf und blieb über das gesamte Training konstant. Zunächst waren 10 min pro Spur angesetzt, alle Bahnen wurden gefahren, anschließend gab es noch einmal 4 min als Nachschlag für alle Spuren.

Leider hatten 5 Teams abgesagt, so dass auf jeder Bahn nur die Spuren 1-5 gefahren wurden. Wir kamen immer besser in Schwung, auch an die Scaleauto-Bahn gewöhnten wir uns schnell. Sie verlangt sehr exaktes Fahren, Drifts führen schnell zum Kippen des Autos, wir fuhren schließlich ohne Gewichte.

Als wir das Training nach 280 min beendeten, waren wir zuversichtlich, unsere Autos gut vorbereitet zu haben. Wir sahen den Mini und den Fiat Abarth für die Holzbahn und den Simca und den Renault für die Scaleauto-Schiene vor. Während der gesamten Trainingszeit brauchten wir keine Reparaturen durchzuführen.



Die Schrauberplätze waren großzügig bemessen, jedes Team hatte seinem eigenen Tisch mit 4 Steckdosen.

Samstag, 30.11.2019

So langsam stieg die Spannung. Zunächst gab es nochmals ein Training von 6 min pro Spur. Ab 12 Uhr hieß es dann Vorbereiten für die Abnahme. Alte Reifen runter, Motor auslöten, Reinigung, kleiner Schmierdienst, neue Schleifer und Kontrolle des gesamten Fahrzeuges.

Nun galt es 80 Fahrzeuge der 20 Teams in 30 min zu kontrollieren! Eine anspruchsvolle Vorgabe, zumal ja 4 neue Motoren des Veranstalters eingelötet werden mussten. Dazu gab es für jedes Fahrzeug eine eigene Abnahmekarte, auf der 11 Prüfpunkte vorgegeben waren. Die Kontrolle nahmen die sich gegenüber sitzenden Teams vor.

Slot Cars BRM GRUPPO 2 WORLD CHAMPIONSHIP

1 SLOT_UP

MODELLO

<input type="checkbox"/> NSU TT	<input type="checkbox"/> MINI COOPER	<input type="checkbox"/> SIMCA 1000
<input checked="" type="checkbox"/> KADETT GTE	<input type="checkbox"/> ABARTH	<input type="checkbox"/> R8 GORDINI

PISTA N°

1	2
3	4

Telaio

Ruote ant. toccano base	<input checked="" type="checkbox"/>
Supp. motore + foinsione	<input checked="" type="checkbox"/>
Camber (verificare presenza)	<input checked="" type="checkbox"/>
Integrità PK (spessore base orig.)	<input checked="" type="checkbox"/>
Cuscinetti BRM (originali)	<input checked="" type="checkbox"/>
Carreggiata (entro i passaruota)	<input checked="" type="checkbox"/>

Carrozzeria

Integrità carrozzeria (fanali - componenti abitaco - radiatori ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>
Peso carrozzeria con viti	<input checked="" type="checkbox"/>
Cappucci in gomma (presenti)	<input checked="" type="checkbox"/>
Adesivi: N° - Nome Team	<input checked="" type="checkbox"/>
Inserti cerchioni	<input checked="" type="checkbox"/>

Il Verificatore
[Signature]
firma

SLOT CARS ARENA



Irgendwie klappte auch diese Herausforderung. Das Verhalten der Prüfer war sehr kollegial, Vertrauen stand ganz oben auf der Liste. Wenn mal ein Teil verlustig ging, war sofort jemand vom Veranstalter da und half mit einem Ersatzteil aus. Das war schon beeindruckend.

Jetzt wurden alle Fahrzeuge in den Parc ferme abgestellt. Es war Zeit für die „Presse“, es konnten Bilder gemacht werden. Davon wurde auch reichlich Gebrauch gemacht, es gab viele schöne Modelle in Eigenlackierungen zu bewundern.

Interessant waren die Vorlieben der Fahrer für die Modelle:

19 der 20 Teams fuhren einen Abarth, schon 18 Teams vertrauten dem neuen Kadett,

15 Teams hatten den Mini im Aufgebot. Diese 3 Modelle waren bei allen Spitzenteams vertreten.

Das 4. Auto eines Teams wurde aus der Gruppe NSU, Simca und Renault R8 ergänzt.

MODELS

Abarth 1000 TCR		19
Opel Kadett GT/E		18
Mini Cooper		15
NSU TT		11
Simca 1000		9
Renault Gordini R8		8

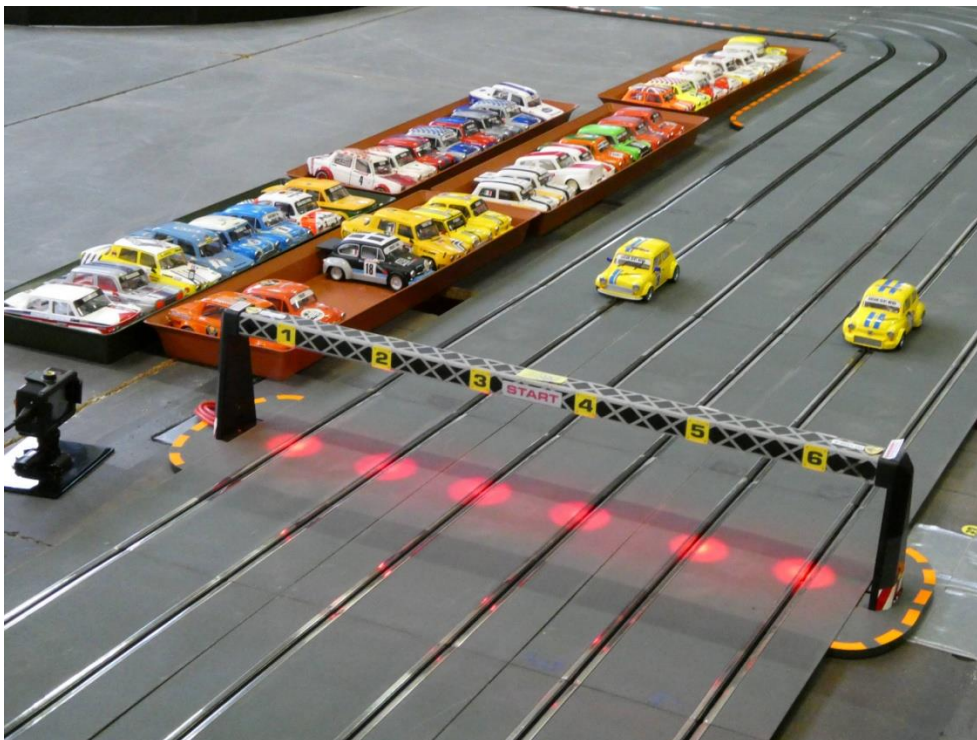






Jetzt wurde es ernst, das Qualifying stand an. Dazu mussten 2 Fahrer eines Teams mit den für die Scaleauto-Schiene vorgesehenen Autos auf der Spur 2 und 5 in einer Minute möglichst viele Meter machen. Diese wurden addiert und ergaben das Quali-Ergebnis. Das Team mit der größten Distanz konnte sich die Startbahn und –spur aussuchen, die Nachfolgenden im Quali füllten jeweils die Bahn auf.

Wir fuhren vorsichtig und sicher und kamen auf den 16. Platz, das bedeutete Bahn 1, Spur 1. Also auf einer Holzbahn mit neuen Reifen auf der teils engen Innenspur! Wer hatte sich das ausgesucht? Richtig: ich selber!



Ein kleines Detail am Rande: auf dem Bild oben befindet sich links neben der Lichtschranke ein kleines Kästchen.

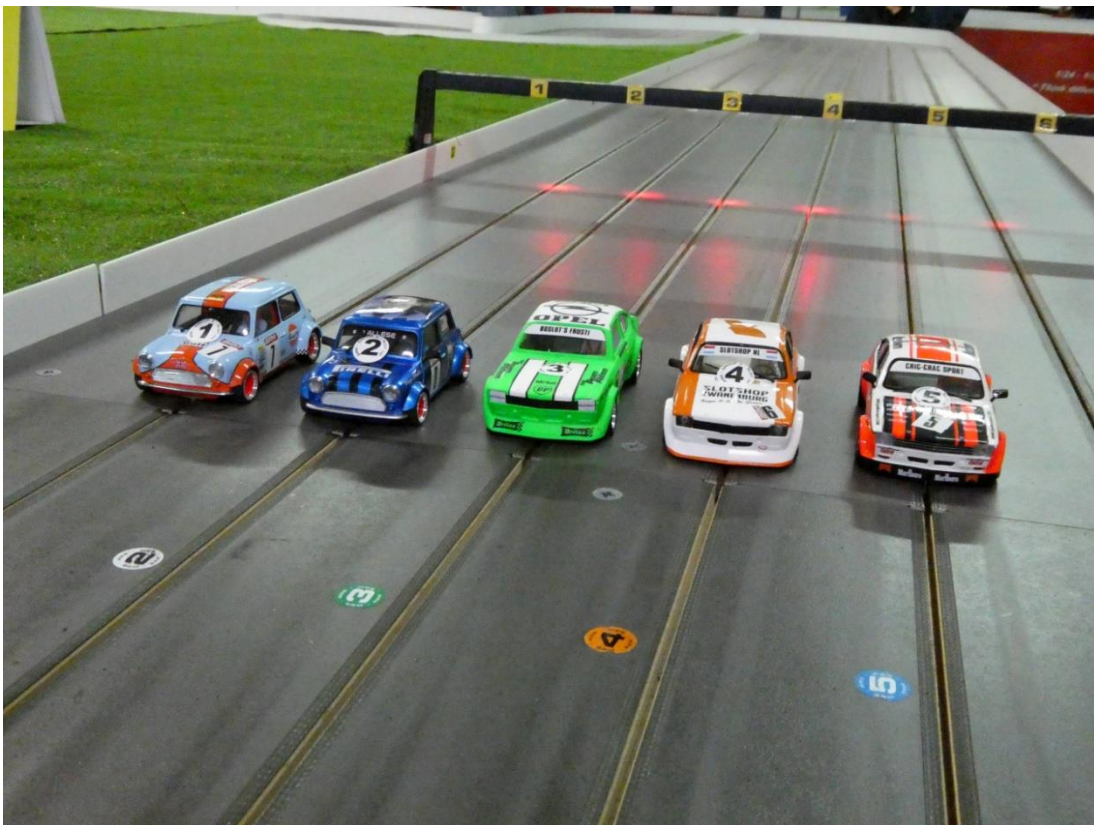
Das ist eine Kamera, die auf den Fahrerstand gerichtet ist und die Fahrer festhält, die fahren. Damit wird sichergestellt, dass jeder Fahrer die geforderten 12 – 16 Stints an den 2 Renntagen fährt. Fahrerkarte mit Strichcode war gestern!!

Gegen 16 Uhr wurden die Startfahrer auf ihre Plätze gebeten. Der Veranstalter hatte den Zeitplatz noch immer gut im Griff, Kompliment!

6 ausländische Teams standen 14 italienischen Teams gegenüber.

N.	TEAM	NAZIONE	CAPOSQUADRA	DRIVER	DRIVER	DRIVER
1	SLOT_UP	Italia	Paco Ballotta	Paco Ballotta	Danilo Ziliani	Andrea Pinelli
2	MILANO ZOO	Italia	Giacomo Grazioli	Stefano Arturi	Nicolas Comegna	Luigi Scibona
3	AMAZING SLOT	Italia	Giacomo Grazioli	Tommaso Grazioli	Enzo Piccinni	Ezio Sana
4	RACEFUN	Danimarca	Keld Höfler	Keld Höfler	Kai Jensen	Henrik Carstens
5	CRIC-CRAC SPORT	Spagna	Bernat Basas	Bernat Basas	Valeri Jonama	Jordi Robles
6	SLOTSHOP NL	Olanda	Tom Peters	Tom Peters	Thomas Gropner	Onno
7	SLOT 32 TEAM	Germania	Wolfgang Büchler	Wolfgang Büchler	Michael Föller	Klaus Gemballa
8	SCALERACING	USA	Alan Smith	Alan Smith	Davide Vallese	Stefano Michelin
9	CRIC-CRAC SAB	Spagna	Jose m. Martinez	Jose M. Martinez	Sergi Martinez	Ivan Basas
10	DP SLOT	Italia	Paolo Dapretto	Paolo Dapretto	Stefano Lettig	Fabrizio Mioni
11	BOSLOT'S ROSSO	Italia	Michele Rulfin	Michele Rulfin	Francesco Rambelli	Marco Rambelli
12	BOSLOT'S FRUSTI	Italia	Alessandro Zanini	Alessandro Zanini	Massimo Biagini	Pierpaolo Berti
13	100% SLOT	Italia	Riccardo Petrucci	Riccardo Petrucci	Giorgio Fortunati	Massimo Stoppa
14	MILANO SLOT ENGINEERING	Italia	Roberto Piana	Roberto Piana	Raffaele Collica	Luigi Zuccato
15	TURBOSLOT	Italia	Claudio Cavanna	Claudio Cavanna	Stefano Ubezio	Gustavo Pastorino
16	ISR IMOLA SLOT RACING	Italia	Gian Luca Oriani	Gian Luca Oriani	Aldo Quintili	Riccardo Arnoffi
17	ASCARI 2	Italia	Aldo Billi	Aldo Billi	Marco Sormani	Giuseppe Ursi
18	VRSLOT TEAM	Italia	Matteo Bianconi	Matteo Bianconi	Mario Zanolli	Lorenzo Cuomo
19	ASCARI SLOT MEDA	Italia	Pino Pigoli	Pino Pigoli	Enzo Dallu'	Marco Rezzonico
20	VISLOT	Italia	Mirco Parolin	Mirco Parolin	Giuseppe Cantone	Mario Gasparotto

Unserem Team war die Startnummer 7 zugeteilt worden. Eine Glückszahl? Bisher eindeutig ja!



Mit uns am Start war das Team USA, das verstärkt wurde durch einen der BRM-Chefs, Davide. Schwer zu übersehen, dass er Fan von Inter Mailand ist, in dessen Farben er den Mini lackiert hat. Den beiden Minis standen 3 Opel Kadett gegenüber, alle in schöner Eigenlackierung! Von Spur 3 nahm das Team Boslot Frusti das Rennen auf, von Bahn 4 das niederländische Team SlotShop und von Spur 5 das spanische Team Cric-Crac Sport, Pechvögel im Quali, als ein Auto einen technischen Defekt hatte und keine ausreichenden Meter für ein gutes Qualiergebnis beisteuern konnte.

Es wurden 2 x je 5 Stints zu je 11 min gefahren, 1 min Pause, in der die Teams selbst ihre Fahrzeuge umsetzen und mit dem neuen Spuraufkleber versehen mussten.

Man muss allen Fahrern ein dickes Lob für ihr faires Verhalten aussprechen! Es wurde sehr rücksichtsvoll gestartet und erst als der Grip voll da war wurde so ab Runde 7 voll angegast. Wir fuhren sehr gleichmäßig, zunächst auf Sicherheit und hatten wenige Fehler. In den zweiten 5 Durchgängen konnten wir noch zulegen und schafften 9 Runden mehr als im ersten Durchgang. Dafür gab es einen 2. Platz hinter den Spaniern. Ein gelungener Auftakt!

Wir zogen um auf Bahn 2. Jetzt sollten wir auf der Scaleauto – Schiene unsere Rennpremiere haben. Die Spurverteilung war identisch zu der im Startrennen.



Die Umstellung von dem Mini auf der Holzbahn zum Simca auf der Scaleauto-Schiene war gefühlt sehr groß. Die Autos schienen auf der Bahn zu kleben. Besonders vom Fahrerstand verstärkte sich der Eindruck noch, als Einsetzer war es nicht ganz so schlimm. Das war aber nur ein subjektiver Eindruck, denn die anderen Autos waren auch nicht schneller. Nur der NSU des Cric-Crac Teams war in diesem Rennen überlegen und gewann souverän nach 110 Rennminuten. Dann folgten die USA mit 2 Runden vor uns auf Platz 3, die Niederlande weitere 12 Runden zurück.

Damit war der erste Renntag beendet.

Aus der Gesamtrundenzahl wurde eine Tageswertung ermittelt, für die es Punkte gab. Die Runden auf der Holzbahn wurden 1:1 mit denen auf der Scaleauto-Bahn addiert. Wehe dem, der auf der Holzbahn ein technisches Problem hatte, dort verliert man überdurchschnittlich viele Runden! Bisher war das für uns kein Thema. Auch nach diesen 220 Rennminuten lief die Technik einwandfrei und auch wir Fahrer fuhren sehr ausgeglichen unsere Runden.

Der Lohn dafür war eine Verbesserung gegenüber der Qualifikation um 2 Plätze auf Rang 14, drittbestes ausländisches Team, nur die „Profis“ von Cric-Crac lagen vor uns, USA, NL und Dänemark hinter uns. Vielleicht geht ja am 2. Renntag auch noch was?

Frohgelaunt und hungrig zogen wir ins Vereinsheim des örtlichen Fanclubs von Inter Mailand, dessen Mitglied Davide auch ist. Dort wurden wir bis Mitternacht mit vielerlei Köstlichkeiten verwöhnt und der Kontakt zu anderen Teams war schnell hergestellt. Mit etwas Englisch und viel Händen und Füßen war es ein gelungener Abend. Danke an die Gastgeber dafür!

Sonntag, 01.12.2019

Nach einem 30-minütigem Warm warteten wir nun auf das grüne Licht der Startampel zum 3. Rennen, für uns wieder auf der Holzbahn.

Unser Rennauto war jetzt der Fiat Abarth. Ich kam gut vom Start weg. Mit den Erfahrungen von gestern konnten wir früher auf Tempo gehen. Der Abarth lief wie die berühmte Nähmaschine, schnell, ruhig, sicher. Zu unsere Überraschung hatten die drei Teams Italien, Holland und Spanien technische Probleme und mussten Reparaturpausen einlegen. Zeitweise fuhren wir nur zu zweit um den Kurs.

So sprang am Ende ein 2. Platz heraus, nur 2 Runden Rückstand hinter den USA zurück. Im Vergleich zu dem Rennen gestern mit dem Mini hatten wir 15 Runden mehr absolviert.

Das 4. Rennen, gleichzeitig das Finale, absolvierten wir wieder auf der Scaleauto-Bahn. Wir schickten den Renault auf die Bahn, das vermeintlich schwächste Fahrzeug.



Wir mussten gegen den sehr gut gehenden NSU des USA-Teams, den Mini des Boslot' Frusti Teams, einen weiteren Mini des SlotShop Teams sowie den in diesem Rennen überlegenen Abarth des Cric-Crac Teams antreten. Der Renault hielt sich jedoch besser als erwartet. Nach den 10 Stints hatten wir zwar 6 Runden weniger als mit dem Simca am Vortag gefahren, behaupteten aber immer noch den 3. Platz in diesem Rennen. Keiner von uns verlor mehr als 1 Runde pro Stint auf den Simca.

Nun war plötzlich Schluß!

Die Anspannung fiel nach und nach von uns ab. Es entstand eine gewisse Leere.....

Sehr schnell hatte Pacco das Endergebnis ermittelt. Wieder wurde aus den heutigen 2 Rennen eine Tageswertung erstellt und mit der gestrigen Wertung addiert.

WORLD CHAMPIONSHIP RESULTS

Pos	Team	Gara 1 + Gara 2						Gara 3 + Gara 4						Giri totali	Settori totali	Punteggio totale
		Giri	Settori	Pos.	Punt.	Mod.	Pista	Giri	Settori	Pos.	Punt.	Mod.	Pista			
1	Boelot's Rosso	1194	73	1	100			1179	57	1	100			2373	130	200
2	Milano Zoo	1146	81	6	77			1173	82	2	95			2319	163	172
3	DP Slot	1164	51	3	90			1152	75	6	77			2316	126	167
4	Cric-Crac Sab (CA)	1151	59	4	85			1152	33	7	73			2303	92	158
5	Slot Up	1145	35	7	73			1155	68	4	85			2300	103	158
6	Amazing Slot	1140	55	9	66			1161	75	3	90			2301	130	156
7	100% Slot	1167	22	2	95			1118	88	12	57			2285	110	152
8	Ascarì 2	1126	10	11	60			1153	100	5	81			2279	110	141
9	VR Slot Team	1141	31	8	69			1139	33	9	66			2280	64	135
10	Turboslot	1140	51	10	63			1140	64	8	69			2280	115	132
11	Cric-Crac Sport (CA)	1151	39	5	81			1094	51	17	48			2245	90	129
12	Ascarì Slot Meda	1110	49	13	55			1137	47	10	63			2247	96	118
13	Slot 32 Team (DE)	1105	33	14	53			1114	56	13	55			2219	89	108
14	ISR Imola Slot Racing	1110	56	12	57			1101	24	15	51			2211	80	108
15	ScaleRacing (USA)	1070	23	18	47			1120	60	11	60			2190	83	107
16	VI Slot	1085	74	15	51			1103	80	14	53			2188	154	104
17	SlotShop (NL)	1080	12	16	49			1070	31	19	46			2150	43	95
18	Racefun (DK)	1067	24	20	45			1100	33	16	49			2167	57	94
19	Milano Slot Engineering	1068	52	19	46			1072	14	18	47			2140	66	93
20	Boslot's Frusti	1073	57	17	48			1034	91	20	45			2107	148	93
21					0						0			0	0	0
22					0						0			0	0	0
23					0						0			0	0	0
24					0						0			0	0	0



Drei italienische Teams lagen vorne.

Mit dem CRIC-Crac Sab Team lag das beste ausländische Team auf Platz 4, auch das 2. Cric-Crac Team lag trotz Technikprobleme mit Platz 11 noch vor uns.

Unser G – E – R Slot32 Team konnte gegenüber dem Vortag noch einen Platz gutmachen, Platz 13 lautet das Endergebnis. Die tolle Fahrt mit dem Abarth hat die des etwas schwächeren Renault mehr als ausgeglichen. Wir freuten uns nicht nur über das Ergebnis, sondern auch über die Art und Weise, wie es herausgefahren wurde: von allen Fahrern gleichmäßig schnell, ohne Streß, keine Reparaturen und mit vielen schönen Direktduellen in den vier Rennen. Es war einfach toll!

Das Ereignis, nicht so sehr das Ergebnis war das Ziel! Und das Ereignis hat den Einsatz bis zur letzten Rennrunde gerechtfertigt!

Dafür gebührt Michael, Klaus und Luc ein großes Dankeschön! Luc hat mit seiner perfekten Logistic unseren Einsatz erst ermöglicht und Klaus und Michael haben spontan zugesagt und die gebotene Chance gekonnt umgesetzt. Das nennt man dann wohl Teamwork!

Zur Siegerehrung gab es für jedes Team ein tolles Sondermodell des Mini Classic in schwarz-goldener Lackierung.

Eine großzügige Geste des Veranstalters, Danke BRM!



Das Siegerteam Boslot's Rosso und seine Einsatzfahrzeuge



Herzlichen Glückwunsch dem Siegerteam und allen Plazierten!



13. Platz für das G - E - R TEAM SLOT32;

Es begann mit der Start-Nr.7 und endete mit der 13. Unsere zukünftigen Glückszahlen?

Damit war die Veranstaltung beendet. Es bleiben viele schöne Eindrücke, die man hier gar nicht alle wiedergeben kann. Unser Dank gebührt Davide und BRM, Slot Up mit seinen Helfern für eine professionelle Organisation, sowie allen Teilnehmern für ihr faires Auftreten und die spannenden Wettkämpfe!

Wir kommen gerne wieder!

Michael, Klaus, Wolfgang

Montag, 02.12.2019

Vor unserer Rückfahrt wurden wir von Davide zu einer Firmenbesichtigung eingeladen. Er hat uns viel gezeigt und erklärt und es kam gut rüber, mit wieviel Herzblut er und seine Mannschaft das Geschäft betreiben. Dabei sind sie offen für jede Anregung und auch Kritik perlt nicht an ihnen ab. So haben sie z.B. erkannt, dass die Qualität der Achsen nicht den Ansprüchen der Kunden entspricht. Zukünftig werden die Achsen auf anderen Maschinen produziert! Es ist erstaunlich, was dieser relativ kleine Betrieb bisher geleistet hat. Wir dürfen uns auch in der Zukunft noch auf viel Schönes freuen!

Nachlese:

Der Bericht soll ein Erlebnisbericht sein, schließlich betreiben wir unser Hobby mit Menschen, trotz der immer stärker eingreifenden Elektronik. Wir waren auf einer Veranstaltung von Menschen für Menschen, nicht auf einer Computer oder Technikmesse. Deshalb haben wir uns auch so wohlgefühlt, weil BRM und sein Team dieses Anliegen auch auf der Veranstaltung gelebt haben.

Ich möchte hier nur kurz und komprimiert auf die veränderten Vorgaben für diese Veranstaltung eingehen, die wir gegenüber dem „Hessenreglement“ zu beachten hatten.

Scaleauto-Bahn

Die Bahn war perfekt installiert, die Stromversorgung auf allen Spuren einwandfrei. Die Oberfläche ist rauer als die einer Carrera-Schiene und liegt damit zwischen einer Ninco- und der Carrera-Schiene. Das erfordert weichere Reifen, so wie sie BRM zu diesem Event perfekt vorbereitet hatte.

Der Kurvenradius der Kurve 1 ist recht eng, bereitete den Autos jedoch keinerlei Probleme beim Durchfahren. Wir hatten für alle Fahrzeuge die Holzbahnleitkiele von Revoslot montiert, wobei das Schwert in der Höhe leicht abgesenkt wurde, da es ansonsten im Slot aufliegt. Die Leitkielfedern hatten wir entfernt.

Insgesamt erfordert die Bahn ein sehr exaktes Fahren, auch leichte Driftansätze führen schnell zum Kippen des Autos.

Es gibt einen deutlichen Reifenverschleiss. Nach 110 Rennminuten sieht man dies gut in der Karo, hier im Renault:

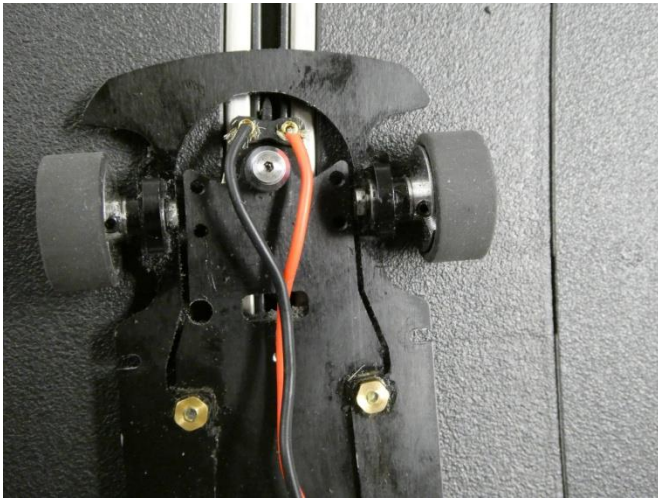


Über der Hinterachse (Bild links) ist der Abrieb auf der linken Seite am größten, da die Bahn keinen Spurausgleich hat und deshalb mehr Rechts- als Linkskurven hat. (Bei Fahrten im Uhrzeigersinn) Zudem liegt links auch das Getriebe des Autos.

Der Abrieb über der Vorderachse zeigt auch relativ viel Abrieb. Die Vorderräder dürfen nicht versiegelt, wohl aber geschliffen werden und müssen voll auf der Schiene aufliegen. Mit etwas kleinerem Durchmesser wäre der Abrieb auch geringer gewesen. Da wir aber auf Sicherheit im Fahrverhalten gebaut haben, nutzten wir lieber den

Abstützeffekt der Vorderräder. Das bringt natürlich etwas höheren Rollwiderstand, hilft aber, Abflüge zu vermeiden und viel Zeit außerhalb der Bahn zu verlieren.

Positiv wirkte sich die erlaubte Verwendung der Einzelradaufhängung des Minis auch im Renault aus. Gerade die „großen“ Zwerge kommen damit gut um die engen Kurven. (Bild links unten)

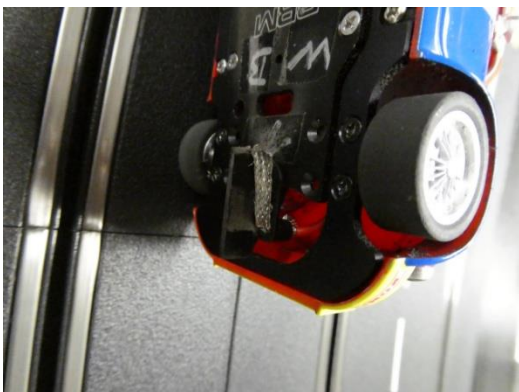


Im Bild rechts sind weitere Neuteile zu sehen, die in Italien verwendet werden durften. Beispiel Simca White Kit.

Einmal die Alu-Hinterachshalter mit doppelten Kugellagern. Gut montiert und lange eingefahren sollten sie schon Vorteile bieten, aber es gibt auch Fallen. Die Passung für die Kugellager muss sehr genau ausgebildet werden. Sind sie zu eng, werden die Kugellager gequetscht, sind sie zu weit, rutscht das Lager besonders auf der Innenseite leicht heraus. Da hilft vorsichtiges Fixieren mit Sekundenkleber. Bei uns hat es funktioniert. Der blaue Achsstopper rechts stammt auch von BRM. Er war zunächst nicht im Reglement vorgesehen, wurde aber von uns vor Trainingsbeginn vorgestellt und genehmigt. Er hilft enorm bei einem Radwechsel, weil man das Seitenspiel beibehalten kann und auch eine Änderung der Spurbreite ist schnell und problemlos zu erledigen.

Das oft gescholtene Spurzahnrad war serienmäßig im White Kit und ist von Anfang an ohne Probleme in Betrieb. Als Alternative gibtes jetzt auch von BRM ein Alu-Spurzahnrad, dass von Anfang an etwas leiser ist, aber auch erst gut eingefahren werden muss.

Positiv empfanden wir die Verwendung der neuen Wackelhülsen für die Verbindung der 2 Chassisteile. Es gibt verschiedene Höhen (Serie 1,5 mm), wir entschieden uns, die hinteren Hülsen gegen solche mit 2,0 mm Höhe zu tauschen. Auch damit wird ein sehr sicheres Fahrverhalten erreicht, ohne dass bei den Vortests auf einer Carrera-Bahn Zeitverluste festgestellt werden konnten.



Im Bild oben der Revoslot Leitkiel in der Holzbahnausführung mit abgeflachtem Schwert. Der Holzbahnleitkiel bekam den Vorzug, weil er im Schwert stärker als der Serienleitkiel ist, aber immer noch schmaler als der BRM Serienleitkiel. Als völlig problemlos erwies sich das Fahren mit den unverbleiten Chassis. Da sorgen wohl die unversiegelten Vorderreifen und die 2 mm Wackelhülsen für einen Ausgleich.

Der Auftritt des Opel Kadett war unproblematisch. Von der Performance passt er gut ins Starterfeld, ohne dass er überlegen war.

Bei BRM laufen alle Modelle unter Gruppe2 Fahrzeugen. Es gibt nicht den Begriff „Zwerge“ für diese Autos. Damit erübrigt sich die Frage, ob sie in so ein Starterfeld gehören oder nicht. Das sind bei uns wohl mehr emotionale Argumente als technisch bedingte Notwendigkeiten.

Fazit:

Wer mit dem Gedanken spielt, an solchen Rennen teilzunehmen, sollte sich frühzeitig mit den anderen Gegebenheiten beschäftigen, schließlich wird BRM nicht für jedes Land ein anderes Reglement erstellen. Je früher man sich eingewöhnt, desto leichter fällt die Fahrt vor Ort.

Hinweis:

Bei www.Slot32.de gibt es diesen Bericht im Anhang zu den BRM-Autos, einen Ersatzteilkatalog sowie einen Link zu www.Italiaslot.com dort gibt es die kompletten Ergebnislisten, noch mehr Fotos, sowie das Reglement.

Alle Bilder stammen von mir und wurden teils ergänzt mit Bildern von dem italienischen Fotografen, der auch die Bilder für Italiaslot.com erstellt hat und von Michael. Ich habe von Allen die Erlaubnis für die Veröffentlichung.

Alle Teilnehmer der Veranstalter haben eine Einverständniserklärung für die Veröffentlichung von Bildern und ihren Namen unterschrieben.

Wolfgang Büchler