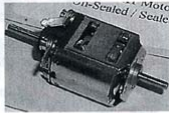


Weitere 1:32 Neuheiten:
 Carrera
 Chevrolet Corvette C6R „1000 km Spa“
 Fly
 BMW 3,5 CSL „Jägermeister“
 Ford GT40 Daytona 1966 #98
 Porsche Carrera 6 Targa Florio 1966 # 148
 Porsche 917 LH „Gulf“ LM 1971
 Ninco
 McLaren F1 GTR „Zuhai“
 Scalextric
 Peugeot 307 WRC „Pirelli“
 Slot-It
 Jaguar XJR-9 #2 (Sieger LM 1988)
 Porsche 962 „Rothmans“
 SCX
 Renault 5 Maxi Turbo
 Audi A4 „Red Bull“

Von Proslot/U.S.A. blieb vom Euro Mkl Motor zu erfahren, der in den Abmessungen einem Mabuchi FC-130 Triebwerk entspricht, jedoch im übrigen durch seine klassische Bauweise auffällt. Sein Motorkopf weist zugängliche Kohlen und Federn auf.



Neuheiten im Digitalbereich



Erwin Auernhammer, Anbieter von Spezialfahrbahnteilen, offeriert inzwischen den Umbau von Carrera Digitalbahnstücken auf die Ninco Digitaltechnik. Damit wird der Einsatz von acht Wagen möglich, die bei Ninco gefahren werden können. Zugleich wird ein Anschlußstück angeboten, mit dem von Analog- auf Digitalbetrieb umgeschaltet werden kann (**oben**).

1:60 Modelle

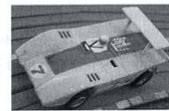
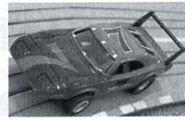


Auto World brachte zuletzt gleich ein Dutzend neuer Modelle: Sechs davon sind mit dem X-Traction Chassis ausgestattet. Dabei handelt es sich um folgende Typen: 55er Chevrolet (**links**), Ford



Baja Bronco, 69er Dodge Daytona (**rechts**), 71er Dodge Charger, 71er Racing Camaro und den Can Am Racer. Dies sind durchweg Nachbauten von Aurora AFX Modellen aus den 70er Jahren, überwiegend in anderen Farben. Daß hier offensichtlich nicht kopiert, sondern auf alte Formen zu-

rückgegriffen wurde, zeigt der CanAm Racer, der unter der korrekteren Bezeichnung McLaren XLR von 1971 bis 1974 im Programm war: Die unglücklich (und unnötig) hohe Karosserie wurde komplett mit dieser Eigenart übernommen (**vgl. oben**).



Die weiteren Neuheiten stammen aus der Reihe Thunderjet 500, nämlich der 63er Studebaker Avanti, 64er Pontiac GTO, 68er Racing Camaro, 68er Mercury Cougar, 70er Chevy Baja Blazer und 71er Corvette. Bei diesen Wagen handelt es sich jedoch um echte Neuheiten. Besonders gelungen wirkt der reich detaillierte Chevy Baja Blazer (**unten**). Dem Studebaker Avanti stünden dagegen schmalere Räder besser. Insoweit ist hier der Bastler gefragt.



Ford Bronco und 71er Camaro

Bei der weiteren Neuheit hat der kleine Hersteller Dash zugeschlagen. Dort ist ein Modell des Henry J, den in Deutschland nur wenige Liebhaber kennen, in unterschiedlichen Farbvarianten und wahlweise mit „glatter“ Motorhaube (**oben**) oder mit Ansaugtrichter erhältlich. Geliefert wird wieder nur der aus Plastik gespritzte Body zum Aufbau auf einem Thunderjet Chassis.



Bei der weiteren Neuheit hat der kleine Hersteller Dash zugeschlagen. Dort ist ein Modell des Henry J, den in Deutschland nur wenige Liebhaber kennen, in unterschiedlichen Farbvarianten und wahlweise mit „glatter“ Motorhaube (**oben**) oder mit Ansaugtrichter erhältlich. Geliefert wird wieder nur der aus Plastik gespritzte Body zum Aufbau auf einem Thunderjet Chassis.



Glücksgriff zum Auftakt Gruppe 2/4/5 Easy* Guter Zuspruch in Köln

Ralf Schaffland mit Jan Schaffland und Sebastian Nockemann

Für 2007 hatten sich die Veranstalter der Gruppe 2/4/5 im Maßstab 1:24 etwas Neues ausgedacht: Sie riefen zusätzlich die aus drei Veranstaltungen bestehende Rennserie „245 easy“ ins Leben, bei der eine Kombination aus Workshop und Rennen sowie die Beschränkung auf ein Slotcar das Leben wirklich „easy“ machen sollte. Ferner wurde der organisatorische Part, so etwa die technische Abnahme, ebenfalls möglichst einfach ausgestaltet, um dem Workshop-Charakter ausreichend Spielraum zu gewähren.

Spötter sprachen im Vorfeld vom „betreuten Slotracing“ - und sie lagen mit dieser Einschätzung nicht unbedingt verkehrt. Sollten sich doch erfahrene und namhafte Fahrer um die Teilnehmer kümmern und dabei ihre eigenen Interessen an diesem Tag weitgehend zurückstellen. Ähnliche Ansätze fanden sich bisher in den Workshops, die der Chassishersteller Uwe Schöler regelmäßig deutschlandweit durchführt oder in den lockeren „245-Meatings“, wo man Fachsimpeln, Fahren und gemütliches Essen kombinierte.

Witterungsbedingte Überlegungen sowie terminliche Überschneidungen brachten den SRC Köln zwangsläufig in die Rolle, den Auftakt zur 245 easy* auszurichten. Und was ursprünglich eher ein Planungszufall war, stellte sich im Januar als Glücksgriff heraus: Verfügen die Kölner doch als eine der wenigen Lokationen in Nordrhein-Westfalen über zwei 6-spurige Bahnen und bringen leicht 50 Slotracer unter, ohne daß nur ansatzweise Platzangst ausbricht.

In der Planungsphase im Sommer 2006 war die veranstaltende IG 2/4/5 der Meinung, daß zwei Dutzend Teilnehmer schon ein schöner Erfolg für die „easy“ wären. Die Phase der Vornennungen belehrte dann aber bereits



Wir bieten Ihnen auf 100 qm für Ihr Hobby

- Fahrspaß auf einer 6-spurigen 31 Meter Carrera Exclusiv Bahn mit Rundenzeitmessung.
- An- und Verkauf von Rennbahnartikeln 1:32 / 1:24 (Carrera 124, Exclusiv, Uni, Evolution)
- Modellautos, überwiegend Motorsport (An- und Verkauf: z.B. DTM, F1...)
- Reparaturen von Rennbahnautos
- Rennbahngebäude in 1:32 und Zubehör (auch 1:24)
- Bausätze von Tamiya, Revell, Fujimi, Protar, Hasegawa, Academy, Airfix, Heller...
- Farben von Tamiya
- Fachbücher und Zubehör
- Scalextric, Fly, Carrera, Slot.it, Revell, SCX, Team Slot, Topslot, Ninco, MRRC, Cartrix u.v.m.
- Auch Versand, Liste gegen 1,44 EUR in Briefmarken

Lassen Sie sich von Menschen beraten, die Ihr Hobby teilen ! Rufen Sie uns an !

Neuheiten:

Carrera Evolution
Audi R10TDI
Porsche RS Spyder
'32 Ford Hot Rod
Toro Rosso F1 2006

Fly
Audi Quattro
BMW M1 rot/weiß
Porsche 911R Tour de France 1970

Scalextric
Doppelset McLaren M23/Ferrari 312
Honda F1 2006
Williams Cosworth F1 2006
Subaru Impreza WRC 2006

Ninco
Ferrari F50 Bausatz
Austin-Healey 3000 gelb
VW Touareg ‚Duvel‘
Nissan 350Z ‚Tuning‘

Revell
Simca Rallye (in Kürze)

Spirit
Peugeot 406 Coupé

Unsere aktuellen Angebote finden Sie auch im Internet: www.renn-ecke-mannheim.de

Renn-Ecke-Mannheim Maxstr. 51 68199 Mannheim - Neckarau
Tel./Fax: 0621/85 10 10 Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 16 - 19 Uhr, Sa. 10 - 16 Uhr



Die neu errichtete Carrera Anlage des SRC Köln. Raffiniert: Die Reglerplätze (links) sind zur Bahn hin als Tribünen ausgestaltet.

eines besseren. Am Veranstaltungstag standen schließlich 48 Teilnehmer im Bahnraum des SRC Köln; dazu gesellten sich interessierte Kollegen oder Elternteile, diensthabende Clubmitglieder und zahlreiche Besucher.

Drei (Arbeits-)Gruppen wurden bewußt heterogen zusammengestellt und durch jeweils drei Betreuer durch den Tag begleitet. Wie erwartet, fanden sich einige erfahrene Starter vom SRC Köln ein, außerdem eine Handvoll 2/4/5-Fahrer. Zusammen mit den Betreuern machten diese Teilnehmer

jedoch nicht einmal 50 Prozent der Anwesenden aus. Wirklich überraschend war die Anzahl von 25 Teilnehmern der Kategorie C, also bei den echten Einsteigern, die entweder ihr erstes Rennen fuhren oder zuvor nur wenige Wettbewerbe absolviert hatten. Ähnlich unerwartet war die Anzahl Jugendlicher: Gleich 11 Kids zwischen 9 und 14 traten an, und das teils recht vielversprechend.

Die Konzeption für die 2/4/5 easy* sah qualifizierte

„Coaches“ (sprich: Betreuer) für feste (Arbeits-)Gruppen vor. Glücklicherweise erklärte sich beinahe das gesamte Team „Plastikquäler“ mit Sebastian Nockemann, Jan Uhlig und Marcel Wondel zur freiwilligen Mitarbeit bereit. Dazu gesellten sich der workshop-erfahrene Uwe Schöler sowie der Kölner Chassis-Fachmann Uli Nötzel, ein wirkliches Expertenteam, das durch die Mitglieder der IG 2/4/5 noch verstärkt wurde. Derweil hatte SRC-Chef Hans Quadt den Bahnbetrieb im Blick. Auf beiden Anlagen war schließlich Dauerbetrieb angesagt, wobei jeweils eine Spur grundsätzlich für kurze Testfahrten frei gehalten wurde.



Start und Ziel/Fahrerplätze



Lassen wir die Coaches zu Wort kommen, was den inhaltlichen Teil des Tages betrifft: Durch die Menge der anwesenden und hilfsbereiten Betreuer konnten die Teilnehmer jederzeit Fragen stellen und die Coaches sich mit einem einzelnen Fahrzeug/Teilnehmer auch ausführlich beschäftigen. Vorteil dieses kompletten Checks für ein Slotcar war, daß dann andere interessierte Fahrer zuhören konnten und so wußten, worauf sie an ihren Wagen zu achten hatten. Die Fragestellungen waren oft eher allgemeiner Natur. Neben der Übersetzung, auch, wie diese zu bestimmen sei, wurde meist recht allgemein gefragt, was am Fahrzeug zu verbessern sei.

Die technischen Auffälligkeiten des Tages faßte ein weiterer Betreuer wie folgt zusammen:

1. Getriebe- und Achsspiel: Kaum eine Getriebe-/Achsen-Kombination war „richtig“ eingestellt. Beim Getriebe bestand meist zu wenig Spiel; das Achsspiel war hingegen in der Regel zu großzügig dimensioniert.

2. Reifenfeinschliff und -haftung: Für die vergleichsweise breiten Autos der Gruppe 4 und 5 war teilweise nicht bekannt, wie eine hohe Haftung auf die Reifen zu bekommen ist. Zahlreiche Slotcars rutschten auf der Strecke. Bei den schmaleren Gruppe 2 Wagen lag hingegen teilweise zu viel Grip an - und diese Slotcars kippten oder fuhren geradeaus.

3. Nicht exakt gebaute Chassis: Die meisten Fahrwerke waren nicht optimal zusammengesetzt; Anfänger arbeiten in diesem Bereich eben nicht ganz so genau. Dies fiel insbesondere beim „H“-Träger auf, an dem die Karosserie sitzt. Verbogene oder nicht sorgfältig ausgerichtete H-Träger lie-

Ben die Karosserien zu meist diagonal über eine Achse wegkippen.

4. Höheneinstellung: Auch war die Bodenfreiheit teilweise mangelhaft eingestellt. Oft lag eine

Fahrzeugeite höher als die andere. Manche Slotcars fuhren auch „berg auf“. Dann war die Bodenfreiheit vorne größer



als hinten. Speziell an der Vorderachse waren unterschiedliche Ausprägungen feststellbar: Manchmal standen die Räder in der Luft, dann wieder der Leitkiel.

Auffällig gut waren in den meisten Fällen der Rundlauf sowie die Versiegelung der Vorderräder, ebenso der Zustand der Schleifer, lang, glatt, sauber und aus ordentlichem Material.



Richtige Workshop-Atmosphäre

Beim Fahren waren keine allgemeingültigen Fehler feststellbar. Alle Teilnehmer versuchten, rücksichtsvoll unterwegs zu sein. Zu beobachten war selbstverständlich die fehlende Fahrpraxis und dadurch falsch gewählte Bremspunkte, in der einen Runde zu früh, in der nächsten an derselben Stelle zu spät. Besonders augenfällig: Das Nervöswerden durch Fahrzeuge in der Nähe des eigenen Wagens. Viele Teilnehmer fuhren rundenlang ohne Abflug, bis sie selbst überrunden wollten oder überholt wurden.

Aus Sicht der IG 2/4/5 war das Rennen zwar eine Notwendigkeit, auch das Fahren und Einsetzen sollte schließlich eingeübt werden, nicht aber der

wichtigste Aspekt des Tages. Man stellte 7 Startgruppen zusammen, welche die längere Bahn zweimal mit je 3 Minuten pro Spur umrunden sollten. Zwischen den beiden Durchgängen konnte selbstverständlich weiter gebastelt und getestet werden. Den Teilnehmern war für das Rennen freigestellt, ob sie ein Gruppe 2 Slotcar oder die sicherer zu fahrenden Gruppe 4 oder 5 Boliden auf die Strecke stellten. Aufgrund der Teilnehmerzahl waren schließlich von 13:00 bis 21:30 Uhr mehr als acht Stunden Non-Stop Rennbetrieb zu absolvieren, was insbesondere zum Ende hin die Teilnehmer arg forderte. Wobei das „Non-Stop“ nicht zu ernst genommen werden sollte: Ein Rennen wurde auch schon einmal angehalten, bis alle Schrauben an einem Wagen nachgezogen waren, oder ein Kid nach drei Spuren einem natürlichen Bedürfnis nachgegangen war. Die Devise „easy“ wurde halt konsequent umgesetzt.

Trotz der unerwarteten Dimension behielten die Kölner Gastgeber und die IG 2/4/5 die Veranstaltung gemeinsam im Griff - lediglich der Stunde vermochte man nicht mehr Minuten zu geben; es wurde halt ein langer Tag. Die Stimmung war durchgängig locker und gut und es schien allen Beteiligten Spaß gemacht zu haben. Daß technisch und fahrerisch Fortschritte erzielt wurden, war häufig zu vernehmen - und dies ist schließlich das eigentliche Ziel dieser Serie. Entsprechend zogen nicht nur die Teilnehmer ein durchweg positives Fazit dieser Premiere, sondern auch die Gastgeber vom SRC Köln sowie die IG 2/4/5, wobei letzterer die Notwendigkeit durchaus bewußt war, künftige 2/4/5 easy* Tage etwas kürzer gestalten zu müssen. Weiter geht es für die 2/4/5 easy* mit dem 2. Lauf am 16. Juni 2007 beim Rennbahn Club Arnsberg. Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite www.rennserien-west.de.

