



Ideen mit Zukunft? Reifen im Clubeinsatz Praxis in Köln und Schwerte

Nachfolgend sind zwei bemerkenswerte Lösungsansätze beschrieben, welche die angeführten Slotracing-IGs unter erfahrener Führung zum Jahresbeginn 2009 etablierten. Sie reagierten damit auf eine veränderte Reifensituation, um wieder mehr Ruhe in ihr Clubleben zu bringen, nachdem bis dahin benutzte Reifen aus Polyurethan (PUR) wegen der Verwendung neuer Ausgangssubstanzen für reichlich Gesprächsstoff gesorgt hatten (vgl. auch S. 71f). Gefahren

werden in diesen Clubs praktisch ausschließlich 1:24er Fahrzeuge. Hierauf bezieht sich die folgende Darstellung.

Das Modell „Köln“ ... heißt Zufriedenheit:

Der SRC Köln verfügt im Stadtteil Weidenpesch gleich über zwei 6-spurige Carrera-Strecken. Die ältere Anlage ist etwa 31 m lang und in einem eher kurvigen Layout gehalten (o.). Die neuere 50 m lange Bahn weist zwar lange gerade Passagen

auf, bietet den Fahrern aber dennoch genug schwierige Passagen. Die Kölner fahren vier Clubserien, jeweils abwechselnd auf den zwei Strecken und ausschließlich im Maßstab 1:24, sofern man Mini-Z Karosserien tendenziell auch dieser Baugröße zurechnet. Als Besonderheit werden für alle Serien die Motoren und Räder gestellt, sowohl für Clubmitglieder als auch für Gastfahrer. Bei den darauf verwendeten Reifen handelt es sich um Ortman „Competition“-Pneus nach neuer Rezeptur. Man blieb beim SRC Köln also dem gewohnten Polyurethanmaterial treu. Bei den jeweils ausgegebenen Triebwerken gelangen bei 18V 20.000 U/min leistende 18D-Motoren zum Einsatz, auch bei den Mini-Z Fahrzeugen.

Die auszugebenden PUR-Räder, von denen für jede der vier Clubserien je 20 Satz vorgehalten werden, präparierte ein Clubmitglied. Vor jedem Rennen werden die benötigten Räder überprüft und erneut fein geschliffen. Um



die Materialausgabe möglichst wirtschaftlich zu betreiben, ist ein Radsatz in Abhängigkeit von der Größe nacheinander in verschiedenen Clubserien im Einsatz. Zu Beginn wird ein Radsatz (mit einem Durchmesser von rund 27,5 mm) in der „Gruppe C“ gefahren. Nimmt der Durchmesser ab, wird er für die „Ferrari Challenge“ verwendet und ist das Rad für diese Serie zu klein, wird es im „BMW M1 Cup“ oder der „Z-Köln“ bis auf einen Durchmesser von etwa 23 mm heruntergefahren, ehe es ersetzt wird.

Das Fazit für die Materialausgabe innerhalb des Clubs ist durchweg positiv: Die Rennergebnisse sind deutlich enger als zuvor und in jedem Rennen wird bis zur letzten Sekunde um die Plätze gefochten: „Seriensieger“ sind Geschichte. Die Zufriedenheit der Clubmitglieder ist dadurch deutlich gestiegen, sowohl aufgrund des eigenen geringeren Vorbereitungsaufwandes und Materialeinsatzes als auch aufgrund der gestiegenen Chancengleichheit. Motor und Räder sind beim SRC Köln kein Thema mehr, jedenfalls, sofern man die eigenen Clubserien bestreitet.

Das Modell „Schwerte“ ...

... eine gelungene Symbiose:

Die Carrera Freunde Schwerte betreiben mitten im Zentrum der Stadt eine etwa 30 m lange, 6-spurige Carrera-Bahn. Sie haben Ende 2008 ihre drei Clubserien in 1:24 auf den Mischbetrieb mit Vollgummi- und Moosgummibereifung umgestellt. Zuvor wurde ausschließlich mit PUR-Reifen gefahren. Für die zwei Serien „Gruppe C“ (nach C/West Reglement) und „GT“, welche mit breiten und schnellen Fahrzeugen ausgetragen werden, sind Moosgummi-Komplettäder vom

Typ Scaleauto ProComp-3 (SC 2421P) im Einsatz. Die kleineren Tourenwagen der „VLN“-Serie, angelehnt an den früheren Veedol-Langstreckenpokal auf dem Nürburgring, werden hingegen auf GP Speed Tires Bereifung aus Vollgummi bewegt.

Die ProComp-3 Moosgummipneus entsprechen den in der DPM oder dem SLP-Cup verwendeten Typen, sind lediglich 13 mm breit, bleiben absolut unbehandelt und werden zu jedem Rennen ausgegeben (und danach wieder eingesammelt). Die erzielten Rundenzeiten sind geringfügig schneller als zuvor mit der PUR-Bereifung. Der Einsatz von Haftmitteln ist bei den Carrera Freunden übrigens sowohl auf der Bahn als auch auf den Reifen strengstens untersagt.

Die Vollgummireifen vom Typ GP Speed Tires mit 25 Shore, nach dem Hersteller Jürgen Plan aus Hessen auch als „Plan-Reifen“ bezeichnet, werden nicht ausgegeben, können vor dem Rennen jedoch einfach mittels „Plättchentest“ auf regelkonforme

Vorbereitung überprüft werden. Die etwas rutschigere Auslegung der Vollgummibereifung kommt den Serientourenwagen sehr entgegen, wobei der Mischbetrieb mit der Moosgummibereifung die grundsätzlich vorhandene Tendenz der GP-Reifen zum Sliden leicht abschwächt. Die „VLN“-Fahrzeuge verfügen also über ein gegenüber reinem GP-Betrieb

leicht angehobenes Gripniveau; zudem ist der Verschleiß geringfügig niedriger. Die grundsätzlichen Eigenschaften der GP Speed Tires bleiben jedoch erhalten. Umgekehrt sorgt der regelmäßige Betrieb mit den Plan-Reifen dafür, daß der Moosgummibelag auf der Strecke nicht überhand nimmt – und hält daher die Haftstärke für die schnellen Gruppe C- oder GT-Wagen auf einem akzeptablen Niveau.

Das Fazit der Carrera Freunde Schwerte fällt eindeutig aus: Der Mischbetrieb von ausgegebenen Moosgummirädern und Plan-Reifen funktioniert auf der Plastikschiene bestens, sofern die geeigneten Fahrzeugklassen für den Bereifungstyp ausgewählt werden und die Chemie völlig aus dem Spiel bleibt. Im Unterschied zur häufig festzustellenden gegenseitigen Beeinflussung mit negativen Auswirkungen bilden die zwei Reifenfabrikate eine gelungene Symbiose, bei welcher beide Typen in Maßen von der jeweils anderen profitieren. RS

