

**Slotcars sezirt:  
1:24 Mercury Cyclone  
Sauber aufgebautes  
Kunststoffchassis**



den noch heute verwendete Vollgummireifen vom Typ GP Speed Tyre mit 25 Shore zu wechseln. Seitdem weisen diese „Planreifen“ eine gleichbleibende Qualität auf und haben ihre Bewährungsprobe in hunderten von Rennen bestanden. Die Beherrschung der amerikanischen „Dickschiffe“ war und ist auf beiden genannten Bereifungsarten die Herausforderung schlechthin, wiesen doch die Vorbildfahrzeuge Längen von deutlich über 5 m auf, fer-

**Die Wurzeln der amerikanischen Rennen mit NASCAR Stock Cars, am besten übersetzt mit „Seriensportwagen, reichen bis in die Zeit der Prohibition zwischen 1919 und 1933 zurück, als man äußerlich unscheinbaren Serienfahrzeugen potente Triebwerke einpflanzte, um des Nachts mit ein paar Kisten Whisky im Kofferraum den Ordnungshütern davonzufahren. Weil dies als Herausforderung auf Dauer nicht ausreichte, traf man sich an der amerikanischen Ostküste unregelmäßig zu kleineren Rennveranstaltungen – dann aber ohne Alkoholischem im Gepäckabteil.**

Das erste offizielle Rennen ging 1938 am Strand von Daytona Beach über die Bühne oder besser gesagt: Über den verdichteten Sand. Der 2. Weltkrieg unterbrach diese Aktivitäten nachhaltig und erst Ende 1947 wurde unter Federführung von Bill France, zusammen mit 35 Veranstaltern von der Ostküste und aus dem mittleren Westen, eine „richtige“ Rennorganisation aus der Taufe gehoben. Ab 1950 hieß die daraus entstandene Meisterschaft der „Strictly Stock Cars“ NASCAR Grand National. Einen Einschnitt in die NASCAR Regeln brachten dann erst das Jahr 1974 und die Energiekrise: Die Motorgroße wurde beschnitten, ab 1975 waren nur noch Triebwerke mit maximal 358 cubic inches zugelassen, was einem Hubraum von rund 5.866 ccm entsprach. Auch die Karosserien und Fahrgestelle wurden kleiner. Eine Ära endete ...

Ähnlich lang - zumindest bezogen auf das moderne Slotracing - reicht die Geschichte der NASCAR Grand National Serie im Maßstab 1:24 zurück, die von Manfred Stork gegründet und heute noch betrieben wird. Zugegebenermaßen hat Manfred die Zeit des Alkoholschmuggels ausgelassen - aber seine (mittlerweile zwei) NASCAR-Serien blicken auf gut 280 clubübergreifende Rennen überwiegend in Nordrhein-Westfalen zurück. Den Anfang machte Manfred Stork auf der Motorshow in Essen 1973, als er erste Stock Car Modellbausätze im Maßstab 1:25 erwarb und anschließend auf serienmäßige Carrera-Fahrgestelle mit verlängertem Radstand montierte. Bildeten zunächst noch Verwandte und Bekannte den Teilnehmerkreis für erste Rennen, gründete Manfred schließlich im Jahr 1993 die Grand National Serie, also zu einer Zeit, als das Scaleracing am Boden lag, kaum Teile oder Bahnen verfügbar waren und die Teilnehmer erst noch mühsam von der Sinnhaftigkeit des Vorhabens überzeugt werden mußten.

Aus heutiger Sicht mit Lieferanten und Bauteilen im Überfluß mutet die Konzeption für die NASCAR-Serie anachronistisch an: Leichte Eigenbau-chassis aus Kunststoff, der Ursprung waren die angeführten Carrera Chassis, werden mit einem goldenen Carrera Motor sowie Hartplastikkarosserien in 1:24 oder 1:25 ergänzt. Als Bereifung fuhr man zuerst Carrera Originalpneus, um bereits 1997 zu

ner Breiten um 2 m und Radstände, die bei 3 m lagen. Die NASCAR Grand National Wagen fallen zudem durch ihre riesigen Heckpartien auf – und bei 20 Volt Bahnspannung gilt es, sie am Kurvenausgang im Zaum zu halten, da Grip nicht unbegrenzt zur Verfügung steht. So gilt das geflügelte Wort „das Heck gerade halten !!“ als Synonym für die Stork'schen NASCAR Serien weiterhin. Obwohl in den 2000er Jahren die Metallchassis eine rasante Entwicklung nahmen, blieben die NASCAR-Serien weiterhin eine Säule des Slotracings mit 18D-Motoren, entwickelten sich aufgrund der fahrerischen Anforderung zur „Kaderschmiede“ und haben auch heute noch einen großen Freundes- und Teilnehmerkreis, wie etwa die Jubiläumsveranstaltung anlässlich des 250. Rennens im Februar 2009 in Kamp-Lintfort nachdrücklich belegte.

In der Tradition der „Seziert“-Artikel wird nachfolgend ein erfolgreiches Fahrzeug aus der NASCAR-Grand National Serie besprochen. Manfred Stork brachte zum Gesprächstermin gleich zwei, quasi baugleiche Fahrzeuge mit. Zum einen sein eigenes aktuelles Einsatzfahrzeug, den Mercury Cyclone #34 nach Vorbild des Wagens von Wendell Scott aus 1971 (o.), daneben dasselbe Modell #21 von Parnelli Jones (S. 63), das der letztjährige NASCAR Champ Patrick Meister fährt. Beide Fahrzeuge starten in der NASCAR Grand National Serie, die die Modelle bis zum Vorbildbaujahr 1974 umfaßt.



Die Karosserie des Mercury Cyclone ist in 1:25 gefertigt und fällt für einen Grand National NASCAR Wagen eher kompakt aus. So realisiert Manfred nur gut 70 mm Spurbreite, obwohl das Reglement 74 mm erlaubt. Vorteil der Kompaktheit ist aber ein recht geringes Karosseriegewicht. Mit dem Karosseriehalter und dem Cockpit wiegt der Cyclone rund 38 g. Bei 1:24er Modellen werden hingegen oft die 40 g überschritten. Die geringere Spurbreite nimmt Manfred in Kauf, da dies auf einer Kunststoffbahn bezüglich des Gripniveaus nicht zwingend ein Nachteil sein muß. Weiterhin ausschlaggebend für die Wahl des Mercury war die Historie dieser Fahrzeuge in der Grand National Serie: Das Vorbild erwies sich einerseits bereits serienmäßig als bestens für die Rennen auf den Super Speedways geeignet - nur der Motor benötigte ein paar zusätzliche PS. Andererseits hält Manfred den Cyclone für eines der schönsten NASCAR Stock Cars überhaupt.

Aufmerksamkeit verdient die im Maßstab 1:24/1:25 eher untypische Verklebung der Karosserie auf dem Fahrwerk. Sie erfolgte völlig starr mittels Polystyrolstreifen, die in mühsamer Detailarbeit einzeln an die Karosseriekontur angepaßt sind (u.). Mit dieser Verklebungsart läßt sich das Spiel des Bodys ausschließlich über die Karosseriehalter eingrenzen. Bei den engen Platzverhältnissen im Cyclone ist so gewährleistet, daß ein minimales Seitenspiel eingestellt werden kann und die Räder nicht innen an der Karosserie schleifen. Die sonst gern angestrebte Entkopplung von Chassis und Karosserie vernachlässigt Manfred zugunsten dieses Aspekts,



**ACD pro Digital Slotcar Controller**  
 Offizieller Ausstatter siegverwöhnter Slotracer!

- Modernste Technik (wartungsfrei)
- Ein Regler für viele Motoren
- Hervorragende Beschleunigung
- Neuartige Bremsung
- PWM Technik
- Umfangreich geschützt

Ausführliche Informationen unter:  
 Tel 02431-6444 Fax -4595 [www.yatronic.com](http://www.yatronic.com)

Schliffkontakte  
**Kontaktlos**  
 ohne I

**www.slotsports.de**

Die Profibahnen mit einer Ausstattung von 2 - 8 Spuren Digital und Analog

**Der Holzbahnklassiker seit 1990**

JW - Nebendahl - 56412 Hübingen - Mehlstrasse 4  
 Phone: 06439-6464 - Mail: [jw-nebendahl@t-online.de](mailto:jw-nebendahl@t-online.de)

**SLOTSPORTS**

Neu!

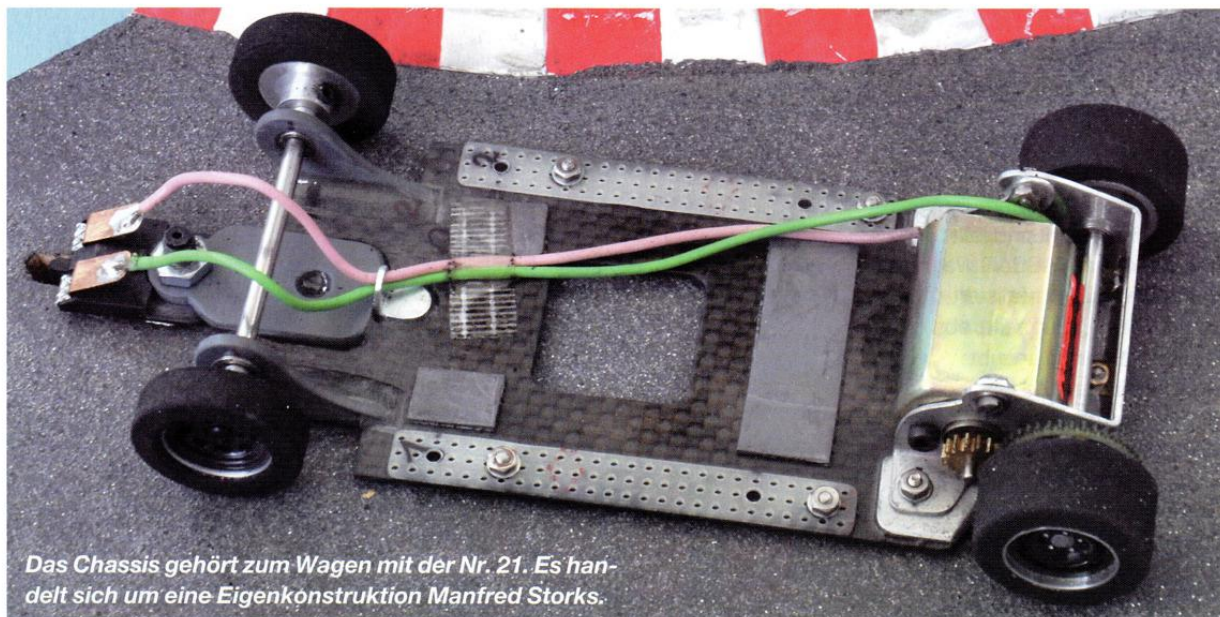
**Jägermeister "Achtung Wild!" 1:24**

[www.SLOTCLASSICS.de](http://www.SLOTCLASSICS.de)  
 Tel 09194/724990

MNS Resine-, GFK-Kits und Zubehör  
 Bausätze  
[www.MNS-Bausaetze.de](http://www.MNS-Bausaetze.de)

**NIEMAS Racecars**

Sie wollen qualitativ hochwertige Produkte & Dienstleistungen im Slotracingbereich?  
 Mehr unter [www.niemas-racecars.de](http://www.niemas-racecars.de) & [www.shop.niemas-racecars.de](http://www.shop.niemas-racecars.de)



Das Chassis gehört zum Wagen mit der Nr. 21. Es handelt sich um eine Eigenkonstruktion Manfred Storks.

zumal seiner Theorie zufolge bei den leichten NASCAR-Fahrzeugen mit einem Mindestgewicht von 140 g eine härtere Grundabstimmung mehr physikalischen Grip erzeugt.

Für das Chassis schreibt das Reglement die Verwendung von Kunststoff vor. Lediglich für die Achshalter und den Motorhalter darf Metall verwendet werden. In der Regel ist es Aluminium. Das Gewichtstuning kann mittels aufgeklebtem Gewichtsplättchen erfolgen.

Wurde in der Anfangsphase überwiegend Leiterplattenmaterial für den Bau der NASCAR-Fahrwerke verwendet, sind die Chassisgrundplatten mittlerweile häufig aus CfK- oder GfK-Material gefräst. Manfred Stork verwendete für den Cyclone 1,5 mm starkes Carbon. Die vorderen Achshalter und der Leitkielhalter bestehen hingegen aus PVC, dessen Materialeigenschaften für die notwendigen Anpassungsprozesse besser geeignet

sind und die Werkzeuge eher schonen. Die Ausrichtung und Verklebung der vorderen Achshalter zur Chassisgrundplatte in allen drei Dimensionen erfordert ein sehr exaktes Arbeiten. Als Alternative, speziell auch für Einsteiger, können aber beispielsweise die gefrästen Achshalter aus der Plafit Super 24 Baureihe verwendet werden. Die Karosseriehalterung erfolgt zwar auf Hülsen, kommt jedoch ohne eine stabilisierende Quertraverse aus, die bei Metallchassis häufig Anwendung findet. Die beiden Karosserieseiten „wackeln“ also quasi unabhängig voneinander, ein Konstruktionsprinzip, welches man mittlerweile auch in anderen Serien wie etwa dem Slotlangstreckenpokal (SLP) findet.

Falls die völlige Eigenkonstruktion eines NASCAR-Chassis zu aufwendig erscheint, gibt es Alternativen. So bietet Modellbaufun fertig gefräste, in den NASCAR-Serien bewährte Chassiskits aus GfK oder CfK an. Den Aufbau eines solchen Chassiskits be-

schreibt Andreas Lippold ausführlich auf der Webseite der S.R.I.G. Teuto. Die einzelnen Links zu den genannten Anbietern und Bauanleitungen finden sich am Ende dieses Beitrags.

Der Motor ist aufwendig am Fahrgestell gelagert, um Vibrationen im leichten Kunststoffchassis zu vermeiden. Den Halter hat Manfred Stork selbst gefertigt. Er bildet mit der Führung für die Achse eine Einheit, um den engen Platzverhältnissen Rechnung zu tragen. Trotz solider Verschraubung ist die Halterkombination in Maßen verschiebbar und kann Übersetzungen von 15:39 bis 15:44 aufnehmen, was für die befahrenen Anlagen, auch eine Holzbahn, und die verwendeten Radgrößen genügt. Betrieben wird der sogenannte „Goldene Carrera Motor“, neben dem auch Plafit „Hippo“ zugelassen sind, auf der Plastikschiene meist mit 20 Volt, wobei es sich Manfred vorbehält, fallweise mehr „Dampf“ einzustellen, um den fahrerischen Anspruch hochzuhalten.



Den Mercury mit der Nr. 21 fährt derzeit meist Patrick Meister.

Die Vorderachse ist kugelgelagert, die Felgen mit 16 mm Außendurchmesser sind mit gut 7 mm breiten, harten Moosgummireifen versehen, 24,1 mm im Durchmesser. Selbstredend sind alle Räder mit vorbildgerechten Einsätzen der bei den Stock Cars verwendeten Stahlfelgen ausgeführt. Die hinteren Räder sind reglementkonform 12 mm breit und auf Felgen mit innen-

liegendem Inbusschrauben montiert. Die Spurbreite von maximal 74 mm und der gewöhnlich parallel zur Hinterachse angeordnete 18D-Motor (inklusive Getriebe) erlaubt keinen Gebrauch klassischer Töpfchenfelgen. Als Bereifung sind für die NASCAR-Serien Pneus vom Typ GP Speed Tyre (25 Shore) vorgeschrieben. Diese industriell mit gleichbleibender Qualität gefertigten Vollgummireifen verleihen den mit zumindest 140 g relativ leichten Grand National Slotcars die charakteristischen Fahreigenschaften. So ist nicht Volldampf bei „Mördergrip“ geboten, sondern ein leichtes Sliden in Kurven sowie taktisches Fahren, um auch am Ende der knapp einstündigen Fahrzeit noch über genug Haftung zu verfügen.

Nachdem die einzelnen Komponenten des Mercury Cyclone beschrieben sind, steht der schwierigste Part an: Das Fazit oder die Antwort auf die Frage, welche besonderen Eigenschaften diese Grand National-Wagen so erfolgreich machen. Hört man Manfreds Beschreibungen über den Bau des Chassis, ist ein Erfolgsgeheimnis unmittelbar ersichtlich: Die absolute Maßhaltigkeit des Eigenbauwerkwerks wird über ausgeklügelte Verfahren und bewährte Hilfsmittel

**www.rl-slotracing.de**  
 Ralf Lange, Oberhof 6, 51702 Bergneustadt  
 Tel. + Fax Büro: 02261 / 47525 - Mobil: 0170 / 1625837  
 Tel.+FAX: Renncenter 02261/920055 - E-Mail: RLange9866@aol.com

**Autorennbahnen + Zubehör + Modellautos**

Große Auswahl an Fahrzeugen und E-Teilen von Carrera, Fly/Flyslot, Ninco, GB-Track, SCX, Scalextric, MRRC, Parma, PlaFit, Sigma, Schöler, Alpha, Trinity, Revell und vieles mehr

<b>Angebot (solange Vorrat reicht)</b>	<b>Euro</b>
<b>Labornetzgeräte 0-30 Volt bis 3AH</b>	<b>Stück 69,00</b>
GT- und DSC Designfelgen in 13 - 14,5 - 15,3 und 18,5 mm	1 Paar 6,90
Designfelgen für die Mini Z Serie in 15 mm (10 und 15 mm breit)	1 Paar 7,00
Betta&Classic Fiberglas Karosserien in 1:32	Stück 14,00
Betta Lexanbodys 1:24	ab 2,00 / Stück
Betta Lexanbodys 1:32	ab 1,00 / Stück
Neu: Kugellager geschlossen 6 x 3 mm mit Bund	4 Stück 7,00
Neu: Kugellager offen 6 x 2,5 x 3 mm mit Bund	4 Stück 7,00
<b>M2-Schraubenset - kpl. Edelstahl</b>	<b>Set 4,00</b>
<b>Schöler Profi-Kit Chassis</b>	<b>ab 20,00</b>
<b>Schöler Striker Chassis VH und FH</b>	<b>Stück 40,00</b>
Neu: Schöler SPP Tuning Parts	
Neu: PlaFit Mini Z Chassis	

**Rennbahnvermietung mit Renncenter und einer 40 m langen 4-spurigen Holzrennbahn mit Le Mans Start!!! - Slotracing pur auf 138 qm**  
 Tel. 02261/920055, Kölner Str. 224 in 51702 Bergneustadt

sichergestellt. Jahrelange Erfahrung führt ferner dazu, sämtliche denkbaren Fehlerquellen beim Bau systematisch auszuschließen. Die Wahl der „Architektur“, die Cyclones eher leicht, aber schmal zu bauen, hält das Gripniveau über die Renndistanz hoch, wobei gewöhnlich zwei Durchgänge zu je 6x4 Minuten gefahren werden. Sie dürfte nur im Gegenzug ein etwas weniger gutmütiges Fahrverhalten am Kurvenausgang hervorrufen. Dies gleichen die beiden genannten Piloten aber durch die Erfahrung und ihr Fahrkönnen wieder aus.

Aufwendige oder gewagte technische Konstruktionen oder teure Tuningteile sucht man an den Grand National NASCAR-Wagen grundsätzlich vergeblich. Dieselbe Schlichtheit, wie sie die Vorbildfahrzeuge aufwiesen, zeichnet auch diese Slotcars der Stork'schen Rennserie aus. Darüber hinaus gilt die Standardaussage nahezu aller Artikel der „Seziert“-Serie: Von Außen sind keine Geheimnisse „auf einen Blick“ zu entdecken. Es ist das harmonische Gesamtpaket, das erst zu dem positiven Resultat führt. RS

### Über Erfahrungen mit GP-Speed Tyres:

Hartnäckig halten sich in der Szene jene „Ammenmärchen“ rund um die GP Speed Tyre Bereifung: Diese Reifen erlaubten Manipulation, hätten bzw. hielten keinen Grip. Allein 13 Jahre erfolgreicher Betrieb mit jährlich gut 15 NASCAR-Läufen führen die Behauptungen ad absurdum.

Zur Manipulation: In den NASCAR Serien wie auch in anderen auf GP Reifen betriebenen Meisterschaften wird bei der technischen Abnahme der „Plättchentest“ durchgeführt. Vereinfacht dargestellt: Haftet ein Plättchen am Reifen, darf der Radsatz nicht verwendet werden; er „klebt“. Mit diesem Verfahren lassen sich „präparierte“ Räder rasch identifizieren, was bei PU-Rädern beispielsweise kaum zuverlässig möglich ist.

Zum Grip: Vor allen Rennen wird die zu befahrende Bahn geputzt und eingefahren. Die NASCAR-Serien waren Trendsetter für dieses arbeitsintensive, mittlerweile aber aufgrund der sich gegenseitig beeinflussenden Reifentypen quasi unvermeidbare Verfahren. Nach diesen vorbereitenden Maßnahmen bestehen durchaus gute und konstante Gripverhältnisse, wobei selbstredend nicht jede Kurve „voll“ geht, was aber letztlich die Intention des Ganzen ist und gerade die fahrerische Herausforderung ausmacht. Ferner belegen erfolgreich und spannend durchgeführte Langstreckenrennen, daß GP Räder durchaus auch über längere Distanzen im Rennbetrieb zu bewegen sind und sich der Verschleiß dabei in Grenzen hält.

**Fahrzeugeinzelheiten/-daten**

Fahrzeug: Mercury Cyclone  
 Eigentümer: Manfred Stork  
 Rennserie: NASCAR  
 Klasse: Grand National Stock Cars bis 1974  
 Vorbildbaujahr: 1971  
 Karosseriefabrikat/-typ: Model King Plastikmodellbausatz  
 Decals: #21 BSR, #34 Model King (aus Kit)  
 Fahrer/Fahreinsatz: Parma, ergänzt um einen Fahrerkopf aus Resine  
 Chassis/Fabrikat/Typ: Eigenbau aus Kunststoff  
 Felgen (Typ/Größe): vorne 14,7/16 x 7 mm/SSH und hinten 14,7/16 x 12 mm/SSH  
 Reifen (Typ/Durchm.): vorne 24,1 mm - hartes Moosgummi und hinten 25,1 mm - GP Speed Tyre (Vollgummi) mit 25 Shore  
 Spurbreite: vorne 70 mm/ hinten 70,5 mm  
 verwendete Tuningteile: keine  
 Motor: PlaFit „Hippo“ (wie Carrera Exklusiv-Gold)  
 Getriebe (Typ/Übers.): 15:40/Scaleauto (Achse mit aufgepreßtem Spurzahnrad)  
 Gewichte: Chassis 107 g, Karosserie 38 g, Gesamt: 145 g

**Nützliche Internetseiten:**

- Rennserien-West/NASCAR Grand National ([www.rennserien-west.de/re Rennserien/west\\_nascaro.htm](http://www.rennserien-west.de/re Rennserien/west_nascaro.htm))
- S.R.I.G. Teuto mit Workshop „Wie baut man ein GN Stock Car?“ ([www.schlitzrennen.de/Schlitzrennen/html/workshops.html](http://www.schlitzrennen.de/Schlitzrennen/html/workshops.html))
- Modellbaufun/gefräste NASCAR Chassis ([www.modellbaufun.de](http://www.modellbaufun.de))
- A. Thierfelder/Chassisbauanleitung ([home.arcor.de/athierfelder/start.htm](http://home.arcor.de/athierfelder/start.htm))