

**Tipps & Tricks:
Rennenfahren – aber wo?
Clubrennen in NRW**

Jan Schaffland



1:24er Carrera-Wagen in Düsseldorf

Aufbauend auf dem Artikel „Einfach groß“, mag ein erster Besuch auf einer Clubbahn Lust auf mehr geweckt haben. Da das Hobby auf dem Rennsport basiert, rückt schnell das Interesse an der Teilnahme in einer Rennserie wie auch an einem eigenen Auto in den Fokus. Um die Szene jedoch ein wenig zu strukturieren und Fehlinvestitionen zu vermeiden, sollen nachfolgend Rennserien und Einstiegsmöglichkeiten in NRW näher beleuchtet werden, wo viele Gemeinschaften zu finden sind. Aufgrund meines Erfahrungsschatzes beschränke ich mich bei der Betrachtung auf die 1:24er Szene.

Grundsätzlich stellt das Rennen einen bedeutenden Teil im Slotracing dar, kann man sich doch mit Kollegen im sportlichen Wettkampf messen und eigene Fortschritte erkennen. Da die Anzahl der gefahrenen Runden über die Plazierungen entscheidet, ist der Fokus nicht ausschließlich auf einzelne schnelle Runden gerichtet. Konstanz und Fehlerlosigkeit werden ebenfalls belohnt, es kommt auf die mentale Stärke und das Gefühl für wechselnde Situationen an. Neben dem Leistungsaspekt werden dabei Anekdoten und Berichte für Plaudereien geschrieben.

Zu Beginn sind Rennerfahrern sicherlich am besten ohne eigenes Material zu sammeln. So kann man erste Eindrücke hinsichtlich der per-

sönlichen Vorlieben gewinnen. Konkret wird diese Art des Rennens durch vom Club gestellte Fahrzeuge realisiert. Diese werden zentral vorbereitet und gewähren so eine größtmögliche Chancengleichheit (o./u.). Der Fokus liegt somit anfangs rein auf dem Fahren. Die Autos verbleiben für den gesamten Rennabend auf einer Spur, nur die Fahrer wechseln durch. Je nach Ausführung sind den Spuren obendrein Regler fest zugeteilt, so daß auch auf diesem Gebiet Chancengleichheit herrscht. Falls nicht, können jedoch in ausnahmslos jedem Club Regler ausgeliehen werden.

Ein zweiter Ansatz für den einfachen Einstieg basiert ebenfalls auf Leihreglern, wird jedoch noch um komplette (Leih-)Fahrzeuge erweitert. Nicht

jeder Club bietet die vorgenannte Art von Rennen an, so daß hier auf herkömmliche Serien ausgewichen wird. Jede Bahn weist dazu besonders einsteigerfreundliche Klassen aus, für die dann Leihwagen von Kollegen zur Verfügung gestellt werden, wobei dort im Laufe der Zeit das Engagement hin zu einem eigenen Fahrzeug erwartet wird.

Vorteile dieses Konzepts liegen, neben der Chancengleichheit und anfänglichen Konzentration auf das Fahren, in der Unabhängigkeit. Es muß nicht direkt eigenes Material angeschafft werden, was zu Beginn aufgrund mangelnder Erfahrung öfters zu unnötigen Ausgaben führt und zudem mit einigem Aufwand verbunden ist. So kann man erste Rennen



Teilweise werden Rennserien mit den Spuren fest zugewiesenen Autos gefahren, ähnlich einer Stadtmeisterschaft. Hier geschieht es auf Basis von Carrera-Fahrzeugen mit Moosgummihinterrädern in Düsseldorf. So steht ganz der Fahrer im Fokus. Eine sehr chancengleiche, einsteigerfreundliche und mit wenig Aufwand verbundene Art des Slotracings.

als Heranführung nutzen, verbunden mit der Kontaktaufnahme im Club. Die dortigen Kollegen werden in der Regel die Begeisterung für ein eigenes Auto in sinnvolle Bahnen lenken.

Dabei stellt sich die Frage: „Was soll es denn werden!“. Ein eigenes Fahrzeug ergänzt den Wettbewerbsgedanken um die technische Komponente. Hier ergeben sich weite Freiräume hinsichtlich der optischen Gestaltung, aber auch der Abgrenzung der eigenen Leistungsfähigkeit. Dabei sind der Ausführung keine Grenzen gesetzt, der Slotracer kann als Fahrer und Techniker in Personalunion

BvH-Decals **Anfertigung von Decals**
im Siebdruckverfahren.

*Graphik und Druck aus einer Hand (eigene Werkstatt)!
 Kleinstauflagen ab 50 Stück (DIN A5) möglich.*

Repro-Decals für
SPRINT
 -Rennwagen
Jetzt für fast alle Modelle lieferbar!

Internet:
www.BvH-Decals.de
E-Mail:
AuBvonHaugwitz@gmx.de
Info:
 Tel.: 04151 / 870 363
 Di. + Mi. von 18 - 21 Uhr
Anschrift:
 Berengar von Haugwitz
 Vor den Höfen 24
 21493 Grove

Spezialisiert auf Decals für Scale-Racer
NEUHEIT!



Decals für im Maßstab 1:24
Porsche 917K
 - 6h Watkins Glen 1970 -
14,- € plus Versandkosten



Wettbewerb ist bisweilen hart, sorgt aber für Gesprächsstoff nach den Rennen und Fachsimpelei. Zudem kommt es auf das Gesamtpaket aus Fahrer (Schnelligkeit, Abflugrate, Konstanz) und Technik an. Fortschritte lassen sich damit gut dokumentieren.

alles selbst bestimmen. So mögen eigene Vorstellungen bei der Chassis- und Karosseriewahl nach Belieben umgesetzt werden. Für nahezu jeden Wunsch existieren Bausätze und eine geeignete technische Basis.



Irgendwer hat immer „zu viele“ Autos. Gerade in einsteigerfreundlichen Klassen werden die auch gerne an Neulinge verliehen.

Eine anfängliche Unübersichtlichkeit mag in Verbindung mit einiger Begeisterung zu einem spontanen Kauf verleiten, etwa eines bereits fertig montierten Modells aus einer Internet-

auktion. Allerdings erfüllen diese häufig nicht die Leistungserwartungen oder sind für die konkreten Anforderungen mit falschen Teilen ausgestattet. Daher ist es nützlich, im Vorfeld einige Informationen zur Herangehensweise zu sammeln. Einen breiter gefächerten Überblick vermittelt zunächst etwa der nüchtern gehaltene, aber stets aktuelle Reglements- und Ergebnisdienst, abrufbar unter www.rennserien-west.de. Außerdem besteht gewöhnlich die Möglichkeit zur Informationsbeschaffung in einem Club, wo man manche nützlichen Hinweise erhalten und vielleicht von Erfahrungen profitieren kann. Diese sind gerade im Slotracing essentiell, da erstaunliche Möglichkeiten in der Gleichteilestrategie verborgen sind. Zubehörteile, etwa Schrauben, Distanzen, Kabel, Leitkiele, Schleifer, Motoren, Achsen, Zahnräder, Räder und anderes können vom Einstieg bis zur „professionellsten“ Serie in gleicher Ausführung verwendet werden.

So kann mit bedachten Käufen Geld gespart und weitreichendes Wissen aufgebaut werden. Zudem fällt den Kollegen im Club die Unterstützung leichter, wenn sie auf Konzepte und Teile treffen, die sie kennen. So sollte man schon am Anfang auf eine gewisse Kompatibilität achten.

Um allerdings überhaupt zu erkennen, in welche Richtung eigene Vorlieben gehen, sind ein paar Gedanken zur grundlegenden Orientierung hilfreich. Hier drängen sich wenige, aber entscheidende Grundsatzfragen auf: Zuvorderst die Baugröße. Vielfach existieren in den Clubs separate Gruppen für die Maßstäbe 1:32 und 1:24, so daß für beide Baugrößen Anknüpfungspunkte bestehen und eigene Neigungen entscheiden.

Bleiben wir aber beim großen Maßstab: Hier ist vor allem die Art des Motors zu klären, spaltet doch die Verwendung von 13D- oder 18D-Derivaten bisweilen die 1:24er Clublandschaft. Selbstredend können diese auch gemischt gefahren werden. Aufgrund einer eigenen Tradition wird jedoch meist ein Konzept verfolgt. Häufiges Umstellen der Spannung, die Auswahl an Rennserien oder verschiedene Schwerpunkte im Erfahrungsschatz erschweren den Einsatz des jeweils anderen Motors an die-



Vor den ersten Kauf sollten ein paar Grundsatzfragen geklärt werden: 1:24 oder 1:32? 13D oder 18D Motor? Moosgummi-, Vollgummi- oder PUR-Reifen? Dabei wird die Motorwahl teilweise, auf jeden Fall aber die Reifenwahl durch die Üblichkeit des Clubs bestimmt. Innerhalb der Gemeinschaften wird nahezu immer sortenrein gefahren.

sen Bahnen. Sämtliche in der COL Mai-Ausgabe 2015 aufgelisteten Bahnen unterstützen die fahrerisch etwas selektiveren 18D-Triebwerke ¹⁾. Die Unterschiede in der Handhabung resultieren aus einem etwas höheren Drehmoment und Schwerpunkt.

Ein weiterer zentraler Aspekt betrifft die Reifensorte. Auch hier sind Clubs meist einheitlich aufgestellt. Der Mischbetrieb stellt eine weit größere Herausforderung im Vergleich zum Betrieb mit unterschiedlichen Motoren dar. Derzeit dominieren Moosgummikomplettäder vom Typ Scaleauto ProComp-3 aufgrund ihrer einfacheren Handhabung die Szene im Westen. Die Räder sind herstellerseits fertig vorbereitet, der Reifen muß nicht immer wieder bearbeitet werden, um die bestmögliche Haftung zu bieten und ein gewisses Leistungslevel ist leichter zu erreichen. Ferner ermöglicht die Flankenbeschriftung eine eindeutige Identifizierung der verwendeten Reifen. Das ausgewogene Gripniveau in Verbindung mit einer Vielzahl an erhältlichen

¹⁾ Aus dieser Liste ist eine 22 Seiten umfassende Übersicht als PDF-Dokument entstanden, die Informationen für Einsteiger zu den Clubbahnen in NRW umfaßt. Sie wird weiter fortgeschrieben (www.rennserien-west.de -> Rubrik: Clubszene/Einsteiger)

Abmessungen hat dafür gesorgt, daß viele Clubs darauf umgestellt haben. Dadurch ist die Einsteigerfreundlichkeit signifikant angehoben worden. Der fahrerische Anspruch ist im Vergleich zu PUR- oder Vollgummireifen (GP Tyres) jedoch gesunken, da eine schonende oder taktische Fahrweise zum Erhalt des Grips nicht mehr notwendig ist. Letztgenannte Sorten sind gegenwärtig in der Minderheit.

Bis auf den Maßstab werden die eingangs erwähnten Grundsatzfragen also sämtlich durch die jeweilige Clubausrichtung beantwortet. Wer hier eine Wahl haben möchte, muß sich als „Außenseiter“ durchkämpfen. Dies dürfte zumindest bei den Reifen zu einigem Verdruß bei allen Beteiligten führen oder man entscheidet sich gegebenenfalls für einen anderen Club.

So bleibt noch der spezifischere Teil der Eingangsfrage zu klären. Grundsätzlich ist es sinnvoll, sich nach einem bestehenden (Club-)Reglement zu richten. Selbst wenn zu Beginn der Wettbewerb gescheut wird, sollte man sich die Möglichkeit für eine spätere Teilnahme offen halten. Das beugt einem aufwendigen Umbau oder kompletten Neubau vor, falls die Lust auf einen sportlichen Vergleich steigt.

Dabei dreht es sich insbesondere um die verwendete Technik. Der Karosseriewahl sind ohnehin kaum Grenzen gesetzt, da einerseits durch breit gefächerte Reglements eine große Typenvielfalt gewährleistet werden soll und zudem Clubs gewöhnlich mehrere Rennserien parallel anbieten. So kann man je nach Interesse die Vorlieben für (alte) Formelautos, Oldtimer, Youngtimer, NASCARs, Markenpokalrenner, GT-Fahrzeuge, Rallyewagen, Karts oder Trucks realisieren.

Die angestrebte Fahrzeugvielfalt läßt sich allerdings oft nur eingeschränkt umsetzen. Meist eignen sich

bestimmte Typen besser als andere und werden daher bevorzugt. Dabei dreht es sich häufig um die potentielle Leistungsfähigkeit wie einen langen Radstand, Platz für einen weiter vorne montierten Leitkiel, eine breite Spur oder einen tiefen Schwerpunkt. Breite Schweller zur Gewichtsplatzierung, flache Karosserieformen oder hohe Radläufe sind solche gefragten Merkmale. Ohne Kenntnisse über die verfügbaren Bausätze sind die geeigneten Karosserien an der Dominanz quantitativer Art oder an der Besetzung an der Spitze abzulesen. Falls das eigene Traumauto in den Ergebnislisten nicht zu finden ist, mag das an der Konkurrenzfähigkeit liegen, möglicherweise ist es aber nicht in dem Maßstab erhältlich, schwer zu beschaffen oder nur mit erheblichem Aufwand fahrbereit zu machen. Dies kann eine Nachfrage im Club klären. Falls das zutrifft, sollte man für das erste Bauprojekt vorzugsweise auf eine bereits bewährte Karosserie ausweichen. Dadurch wird obendrein der Know-How-Transfer durch die Kollegen vereinfacht.

Bei der Wahl der Fahrzeugklasse ist zudem der Einstieg über eine Serie mit fertig erhältlichen Autos oder zumindest Karosserien eine Überlegung wert. Derzeit sind auf modernen

GT-Fahrzeugen von Scaleauto basierende Reglements weit verbreitet. Hier können fertiglackierte, dekorierte und montierte Bodys eingesetzt werden. Durch das Entfallen einer sonst erforderlichen Lackierung reduziert sich der anfängliche Aufwand spürbar. Zusätzlich wird unter dem Banner der „Scaleauto-West“ mit den originalen Fahrwerken gefahren, die ebenfalls fertig montiert erhältlich sind. Bis auf einen Radwechsel, der durchweg notwendig ist, um der oben angesprochenen Reifenthematik Herr zu werden, ist das Auto somit theoretisch wettbewerbsfähig. Der Vorteil dieser besonderen Konstellation liegt neben der derzeitigen Verfügbarkeit ansprechender fahrfertiger Autos in der Verwendung eines einheitlichen Reglements in zahlreichen West-Clubs. Ein gezielter Erfahrungsaustausch oder spontaner Besuch wird insofern unterstützt, da keine Änderungen an dem bereits bestens bekannten Auto durchzuführen sind. So profitiert man von einem fundierten Erfahrungsschatz, und Unsicherheiten bezüglich des Fahrzeugs werden eliminiert. Die turnusmäßige Verständigung und der Abgleich des Vorgehens erfolgt über die „Slot West“-Runde.

ACD ■ Hightech für Slotracer



ACD dicon
Digitales Slotracing System
■ einfachste Montage
■ für Holz- und Kunststoffbahnen

ACD pro
PWM-Controller
■ für analoge Bahnen
■ passend für fast jeden Motortyp

www.yatronic.de · fon: 02431-6444 · fax: 02431-4595

1 Jahr KONTAKT LOS 1/2 Jahr Kontaktlos



Eine Auswahl an 1:24 Modellen von Scaleauto, teilweise als Fertigfahrzeuge, teils als fertige Karosserien. Daneben sind White-Kits zur eigenen Gestaltung erhältlich. Dies mag aber zu Beginn für Unbehagen sorgen. Oft sind die Karosserien auch in anderen Serien weiter verwendbar.

In einer technischen Modellsportart wie dem Slotracing muß das Sportgerät natürlich irgendwann auch „gewartet“ werden. Nachfolgend findet sich eine Auflistung der benötigten Gerätschaften, deren Anschaffung sinnvoll ist. Dabei sollte man direkt zu Beginn vom Kauf eines eigenen Handreglers noch absehen, um zunächst mit Leihmaterial aus dem Club oder von Kollegen Erfahrungen zu sammeln. Dies hat den Hintergrund, daß der

Regler durchgängig äußerst lange behalten wird, aufgrund der Kosten, aber auch wegen der intensiven Gewöhnung. Daher sind vor dem Kauf selbst gefahrene Vergleiche unter realen Rahmenbedingungen vorteilhaft.

Ebenfalls kann auf „schweres Gerät“, etwa eine Reifenschleifmaschine, ein Netzteil, einen Minibohrer oder einen Lötkolben verzichtet werden. Diese Dinge existieren zentral an nahezu jeder Bahn oder werden durch Kollegen mitgeführt. Anderes eigenes Werkzeug ist jedoch durchaus sinnvoll. So kann ein Interesse an technischen Komponenten in Eigenregie gestillt werden, wenn man manche Dinge einfach einmal probieren kann. Dabei reichen zum Schrauben ein Torx-Schraubendreher der Größe Tx-6 (für alle Torx- und 1,5er Inbusschrauben), ein feiner Kreuzschlitzschrauber, ein Steckschlüssel der Größe 4 und ein 2 mm Inbusschlüssel. Darüber hinaus wird eine kleine

Die „Slot West“

Unter dem Arbeitsnamen „Slot West“ fanden sich im Spätsommer 2012 erstmalig einige Bahnbetreiber und Clubs aus NRW zusammen, um Dinge von gemeinsamem Belang abzustimmen. Eingeladen waren Clubs, die vorwiegend den 18D-Motor einsetzen, um weitreichende Diskussionen zwischen Anhängern der unterschiedlichen Motorenkonzepte zu vermeiden. Die Idee von gemeinschaftlichen Aktivitäten war für das westliche Slotracing schon ungewöhnlich genug . . .

Aufhänger für die ersten Meetings waren die Einsteiger und hier speziell die Verabschiedung eines gemeinsamen Reglements für die „Out-of-the-Box“-Serie „Scaleauto West“. An den gewöhnlich halbjährlich stattfindenden Treffen nehmen zwischen sechs und zwölf Clubvertretern teil. Das gemeinsame „Scaleauto West“ Reglement wurde für die Saison 2013 verabschiedet und seitdem behutsam weiterentwickelt. Das Ziel ist, das Regelwerk möglichst einfach und nachvollziehbar zu halten, damit es auch für Einsteiger anwendbar bleibt.

Für 2014 wurde aufbauend auf der „Scaleauto West“ die Aufsteigerserie „GT-Sprint“ entwickelt. Hier sollte die Technik

weiterhin eher einfach gehalten sein, jedoch die teilweise unterschiedliche Performance der Fahrzeuge von Scaleauto einander deutlich angeglichen werden. Ferner sollte das Reglement weniger „Interpretationsspielraum“ für erfahrene Slotracer bieten. Die Umsetzung dieser Ziele gelang und für 2015 wurde darüber hinaus clubübergreifend der „GT-Sprint NRW-Cup“ initiiert.

Als nächste Aufgabe hat sich die „Slot West“ Runde die Reform der altgedienten „C/West“ vorgenommen. Als Fernziel ist ein Baukasten von einheitlichen und funktionierenden Reglements vorgesehen, aus welchen sich Clubs nach Wahl bedienen können. Die kompromissbereite Zusammenarbeit im Rahmen der „Slot West“ ist für die Clubs quasi Neuland, gilt es doch unterschiedliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die Regelwerke müssen sowohl auf Kunststoff- als auch auf Holzbahnen funktionieren und die Fahrzeuge mit GP-, Moosgummi- und PUR-Bereifung bewegt werden können. Bislang ist dies jeweils recht gut gelungen. Es bleibt zu wünschen, daß die „Slot West“ auch im vierten Jahr konstruktiv und kompromißbereit die Gemeinsamkeiten im Slotracing voran treibt. Weitere Informationen unter www.rennserien-west.de -> Rubrik „Club Szene“; Kontakt per E-Mail: slotwest@rennserien-west.de.

	Karo			Chassis			Maße				Reifen	
	Typ	Fahreneinsatz	Gewicht	Typ	Gewicht	Carbon	Bodenfreiheit	Spurbreite	Gesamtgewicht	Trimmung	vorne	hinten
Carrera OoB	1:24, Original Carrera Ferrari, Corvette, R10 oder Porsche RS	Original	—	Carrera	—	kein	—	—	ca. 220g	—	Gummi	Moosgummi
Gruppe C/West	1:24, Hartplastik	drei-dimensional sep. Fahrerkopf	min. 50g incl. Halter	frei, kein Doppelwackel	min. 140g	erlaubt	min. 1 mm vorwährend/nach	max. 82 mm	min. 190g	alles	Voll-Hart-/Moosgummi B: min. 5 mm AD: 23 mm	Moosgummi B: max. 16 mm AD: 26 mm
Gruppe 5	1:24/1:25 Hartplastik/GFK/Resine Lichteinbau (vfh) (Scheiben formatibel)	drei-dimensional sep. Fahrerkopf lackiert u. bedecall	min. 60g (roh 22 g) Zusatzgewicht oberhalb der Achse	Metall-Großserien, kein Doppelwackel Radstand: 110 mm	min. 140g	erlaubt	min. 1 mm vorwährend/nach	max. vorne 80 hinten 83 mm	min. 200g vorwährend/nach	alles	Hart-/Moosgummi B: min. 7 mm	Moosgummi B: max. 16 mm
Porsche Cup	1:24, Porsche 911 GT3 RSR von Scaleauto ausschließen u. ausfräsen verboten	Original Fahrereinsatz	Var. 1-3 58g bis 70g	Plafit SLP Junior, (PF1700KSLP.) Hülsen/Federn frei, keine T-Hülsen, max. 8mm Plafit-schrauben, kein Telemix, keine Stopmuttern, Radstand: 100,5 mm +/- 0,5 mm	—	U-Träger, 55 mm oder 49 mm	min. 1 mm vorwährend/nach	max. 82 mm	min. 170g	Blei, Wolfram oberhalb und nicht überagen des Chassis	Voll-Hart-/Moosgummi B+AF: min. 7,5 mm AD: min. 25 mm	Moosgummi, Scaleauto SC2421P, SC2425P AD min. 26 mm, rote Markierung muss erkennbar sein
Slot.it Cup	1:32, Slot.it	original	—	Slot.it - Serie	—	verboten	min. 1 mm vorwährend/nach	—	min. 85g / max. 100g	alles, innerhalb Chassis	Original	Moosgummi, Originalgröße
NSR	1:32 NSR GT 3	Original	ASV 20g Audi 19g Corv. 21,5g Pors. 17g	Original NSR Medium (black) Soft (blue) Hard (white)	—	kein	—	65mm	min. 87g	keine	NSR Vollgummi, nur kleben und schleifen erlaubt S226: 18x8mm S201 17x8mm	NSR Vollgummi fertig verklebt und geschliffen S031

Eine exemplarische Übersicht aus dem „Raceway Park“ über im Club gefahrene Rennserien. Gut zu sehen: Die Reifenwahl ist einheitlich, die Karosseriewahl recht umfangreich und es gibt einen „pyramidalen“ Aufbau von Stadtmeisterschaft über Großserienmodelle bis hin zu Wagen mit Eigenbautechnik.

Flachzange, ein Meßschieber, eine Schere, ein Pinsel und etwas Kleber benötigt. Mit Sekunden- und Kraftkleber sind alle Arbeiten abseits der Karosseriemontage durchzuführen. Vieles davon ist zumeist ohnehin im eigenen Keller vorhanden oder leicht zu beschaffen. Etwas spezieller wird es beim Öl, einem Einstellbrett und der Fühlerlehre bis 1 mm. Letztere Mittel werden beide zur Kontrolle und Einstellung der Fahrzeughöhe verwendet und sind durchaus sinnvoll, die Beschaffung jedoch eventuell nur im Fachgeschäft möglich. Mit diesen Werkzeugen als Basis kann der Slotracer seine ganze Karriere bestreiten, völlig unabhängig von obigen Grundsatzfragen, der Wahl der Rennserie oder einem späteren überregionalen Engagement. Denn mit diesem Grundstock können sämtliche Anforderungen abgedeckt werden. Bei in-



Die Übersicht über die Grundausrüstung an Werkzeug. Damit lassen sich alle 1:24er Serien absolvieren. Später ließen sich noch ein paar Ergänzungen vornehmen, aber das Grundgerüst kann beibehalten werden.

tensiverer Beschäftigung fallen allenfalls punktuelle Ergänzungen zur Reinigung an, etwa Bremsenreiniger und ein Putzlappen, Spezialwerkzeuge zur einfacheren Montage von Ritzeln und Leitkielen oder zur Ausrichtung von Teilen an, etwa ein Haarwinkel zur Prüfung der Planheit von Bodenplatten oder ein „Dag-Tool“ zum Ausrichten von Lageraufnahmen.

Zusammenfassend bietet der Wettbewerb eine besondere Plattform für kurzweilige Anekdoten, dient aber auch als Standortbestimmung der eigenen Leistung, wozu das Fahrzeug als Abrundung des Hobbys seinen Teil beiträgt. Eine mögliche Anschaffung sollte kein Schnellschuß sein, sondern setzt einen gewissen Grad an System und Informationen voraus. Diese sind am besten von Clubkollegen zu erhalten. Vorteilhaft ist die

Einplanung technischer Eckdaten der Rennserien im Vorhinein. Damit läßt sich im Materialbereich der finanzielle Aufwand überschaubar halten und die gesammelten Erfahrungen können auf alle weiteren Serien angewendet werden. Im folgenden Teil dieser Reihe sollen einige Serien im Maßstab 1:24 näher auf ihre Einsteigerfreundlichkeit hin betrachtet werden.