



## Ein Klassiker, auch das 1:24 Modell Revell BMW M1 trifft auf Plafit Für die Gruppe 2/4/5 West aufgebaut

Wolfgang Krech

Ursprünglich war der BMW M1 zum Ende der 1970er Jahre als reiner Rennsportwagen für die Gruppen 4 und 5 entwickelt worden. Die Abkehr der FIA von der bisherigen Gruppeneinteilung und die Einführung der Gruppen A, B und C ab 1982 machte den Wagen aber bereits vor Aufnahme der (Klein-) Serienproduktion eigentlich obsolet. So blieb der sportliche Erfolg überschaubar. Die 1979 und 1980 im Rahmen der Formel 1-Läufe ausgetragene Procar-Serie und einige kreativ dekorierte oder von Künstlern gestaltete Versionen sorgten aber dennoch für den Ruf eines Klassikers, zumal BMW M1 Anfang der 1980er Jahre auch in der Rennsport-Trophäe eindrucksvoll mitmischten.

Das seit langem existierende 1:24 Modell legt man bei Revell relativ regelmäßig in wechselnden Dekorvarianten auf und es erfreut sich nicht nur bei Modellbauern großer Beliebtheit. Erstmals erschien er 1979 bei Esci, ehe er später zu Revell gelangte und es muss mit mehr oder weniger starken Gussgraten gerechnet werden. Im Bereich der hinteren Kotflügel,

unter den seitlichen Lamellen, ist mit Unebenheiten zu rechnen. Ansonsten muss sich der Bausatz qualitativ nicht vor modernen Formen verstecken. Die Bearbeitung der Teile und der Aufbau ist recht anspruchslos.

Die Karosserie ist gerade, ein wichtiges Kriterium beim Bau eines Slotcars, zu dem der M1 hier entwickelt werden sollte. Die Passgenauigkeit der wenigen benötigten Teile ist gut, bloß die Motorhaube muss nach dem Einkleben beigeschliffen werden. Das Fahrzeug wurde nach dem Reglement der Gruppe 2/4/5-West zum Einsatz beim diesjährigen Teamrennen in Kamp-Lintfort auf einer 6-spurigen Kunststoffbahn gebaut. Das Reglement verlangt ein Serienfahrwerk, einen schwarzen Carrera Motor und in den Abmessungen stimmige Räder. Auch das Karosserie- und Gesamtgewicht sind vorgegeben. Die Karosserie darf innen an bestimmten Stellen bearbeitet werden. Außerdem sind die Wagen mit Moosgummireifen vom Typ Scaleauto Procomp 3 zu versehen, die der Ausrichter ausgibt.

Der Bau beginnt mit der Vorbereitung der Karosserie. Dazu ist mit einer

Fräse der komplette Motor- und hintere Kofferraum soweit zu entfernen, bis gerade noch genug Material übrig bleibt, um die Motorhaube rundum zu verkleben. An der Haube wird vor dem Einbau die Heckjalousie angepasst. Das Material unter der Jalousie, das später nicht mehr sichtbar ist, darf ebenfalls entfernt werden. Auf der Oberseite der Motorhaube befindet sich eine quer verlaufende Gravur. Davor sollten 5 bis 6 mm Material stehen bleiben. Dann wird die Jalousie aufgeklebt. Hat der Kleber abgetrocknet, kann mit einem Fräskopf auf der Innenseite nochmals nachgearbeitet werden. Danach folgt die Montage der Front- und Heckschürze. Vorne ist besonders sorgfältig zu entgraten, insbesondere an den Öffnungen und der Kante zur Karosserie.

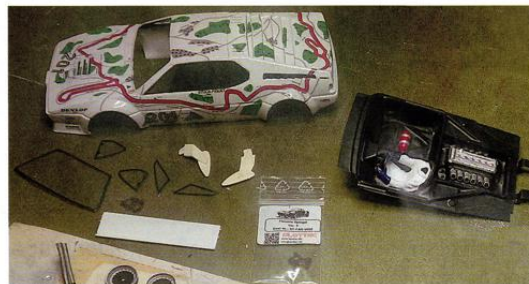
Nach 24 Stunden sind alle Klebestellen getrocknet und die Feinarbeit kann folgen. So müssen Guss- und Klebnähte verschliffen werden. Auch die Radausschnitte sind im Bereich des Übergangs vom Kotflügel zur Heckschürze meist nicht ganz rund. Die Teile, die beim Modell schwarz bleiben sollen, wie die Lamellen an den Seiten der Motorhaube und die Teile

für die Öffnungen in der Frontschürze werden erst nach dem Lackieren montiert. Soweit man den Heckflügel der Haltbarkeit im Rennbetrieb halber mit den von Slottec lieferbaren Gummiteilen befestigen will, sind bereits vor dem Lackieren zwischen der Motorhaube und Heckpartie die entsprechenden Öffnungen für die Montagelaschen anzubringen.

Die Klebenähte am Übergang der Front- und Heckschürzen zur Karosserie wurden an diesem Modell von innen mit Stabilit-Express verstärkt, um die Front und Heckpartie vor Beschädigungen bei Unfällen zu schützen. Bei dem hier gebauten Modell sollte die Haubenjalousie in Wagenfarbe lackiert werden. Somit war auf alle Fälle eine weiße oder lichtgraue Grundierung erforderlich, um die schwarze Heckjalousie und die ansonsten komplett weiße Karosserie anzugleichen und nach der Lackierung keine störenden Farbunterschiede zu erhalten.

Der Zubehörhandel bietet eine fast unerschöpfliche Vielfalt an Decals, so dass praktisch keine Wünsche offen bleiben. Es sei aber erwähnt, dass der aktuellen Bau-satzauflage neu gezeichnete Decals von bester Qualität beiliegen, die den Bau der Fahrer-versionen Lauda und Piquet ermöglichen. Sogar die typischen dreifarbigen Streifen der Werks-BMW sind als Decal ausgeführt und von sehr guter Passgenauigkeit.

Für den Renneinsatz des M1 findet man im Zubehörsortiment von Slottec spezielle Teile. Dabei gibt es zwei Varianten an tiefgezogenen Cockpits, einerseits mit einem tiefgezogenen Sitz zur Verwendung einer separaten Fahrerfigur und die hier benutzte Version mit dem integrierten Piloten, der nur noch mit einem Helm zu kompletieren ist. In der tiefgezogenen Wanne sind ein Feuerlöscher und weitere Details ausgeformt. Selbst die Fensterkurbeln der Türverkleidung und der obere Teil des Sechszylind-



Die dekorierte Karosserie mit Teilen von Slottec

der-Reihenmotors sind erkennbar. Weiterhin wurden der ultraleichte Fahrerkopf, die tiefgezogenen Scheiben, die schwarzen, selbstklebenden Scheibenrahmen und die Heckflügelstützen sowie Außenspiegel aus Gummi aus diesem Sortiment verwendet. Diese Teile dienen dem Leichtbau und der Haltbarkeit im Rennbetrieb, doch sie sind zugleich äußerst passgenau gefertigt. Die selbstklebenden Scheibenrahmen erleichtern die optische Ausarbeitung.



Die fertige BMW M1 Slotcar

Erleben Sie Deutschlands größte *Carrera*-Auswahl

**im Rennbahnshop Krefeld**

**Shop**  
(alles für Carrerabahnen auf über 200 m²)

**Renn-Center**  
(für Kindergeburtstage, Firmenevents etc.)

**Rennbahn-Museum**  
(Geschichte der Modellrennbahnen)

**Rennbahnshop Krefeld**  
Gladbacher Straße 806 · 47804 Krefeld · Tel.: 02151 310048 · carrerafan@gmx.de

www.rennbahn-krefeld.de · www.carrera-universal.de



Zur weiteren Komplettierung des Wagens wurden nur noch die Bausatzteile für die Lamellen in der Motorhaube, die Teile zum Verschließen der Kühlöffnungen in der Frontpartie, der Scheibenwischer, die Lampen gläser und die letzten 20 mm des Auspuffs benötigt, der vom Reglement verlangt wird. Auch die Felgeneinsätze stammen aus dem Bausatz, die mittels einer Dremel und der Schleifrolle aus den Bausatzfelgen gefertigt wurden.

Optional und nicht zur Verwendung im Renneinsatz ist die im Heck sichtbare Getriebeattrappe

samt dem umgebenden Hilfsrahmen und den Elementen der Radaufhängung gedacht. Hierfür wird einfach die Motor-/Getriebeeinheit zusammengebaut und an der vor-

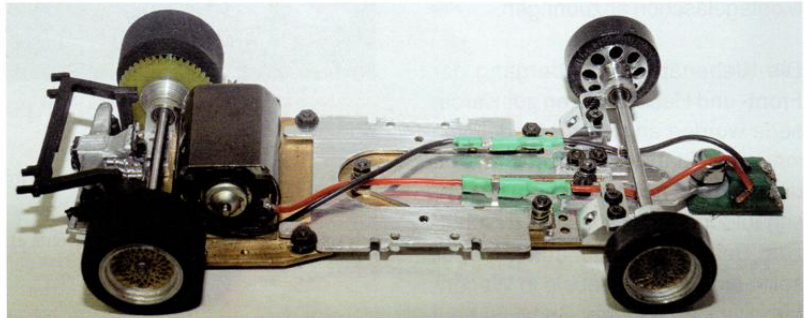


Da sich die BMW-Karosserie nach unten stark verjüngt, sind schmale Karosseriehalter erforderlich. Die mit dem Fahrwerkskit gelieferten Exemplare sind etwas zu breit und

form angepassten Moosgummistücken. Für den Verklebevorgang wird das mit den Rädern versehene Chassis zwischen den Vorder- und Hinterrädern so breit und hoch unterlegt, bis die Räder in der Luft sind und die Karosserie ebenfalls auf der Unterlage aufliegt. Mit dünnen Plättchen, die natürlich beidseitig zu verwenden sind,

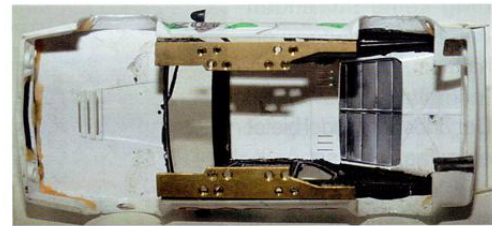
gesehenen Stelle in den Fahrwerksrahmen eingeklebt. Direkt hinter den Aufnahmen für die Achswellen wird das hintere Getriebegehäuse und der Fahrwerksrahmen abgetrennt. Dieses Teil wird so angepasst, dass es mit etwas Klebeband auf den hinteren Achshaltern montiert werden kann (r.). So kann das Teil für den Renn-einsatz jederzeit einfach entfernt werden, verschleißt aber sonst die Heckpartie und macht deren Anblick attraktiver (o.).

Als Fahrwerk dient ein Plafit SLP1. Für den Einsatz in der Gruppe 2/4/5 müssen die hinteren Achshalter gegen die 13,3 mm hohen Exemplare von Plafit (PF1709B) oder sonstige Hinterachshalter mit geringerer Höhe und den geeigneten Ausgleichsdistanzen getauscht werden, da die Hinterräder nur über einen Durchmesser von etwa 25 mm Durchmesser verfügen. Die Aussparung für den Motor in der Fahrwerksgrundplatte wird

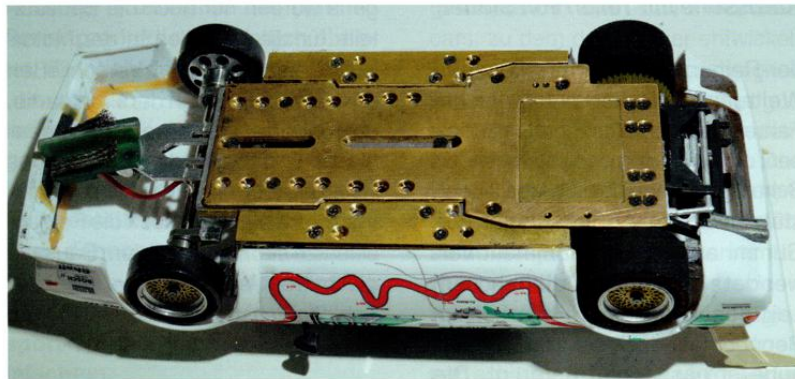


wären für diesen Karosserietyp schmaler auszuführen. Indes wurden bei dem hier gezeigten Modell Eigenbauhalter aus 2 mm starkem Messingblech angefertigt, die mit geeigneten Sägeblättern mit der Laubsäge genau an die Fahrwerks-umrisse angepasst wurden. Die Ausarbeitung ermöglicht, alle drei Varianten des U-Fahrwerksträgers zu verwenden. Die Verklebung der Karosserie und der -halter erfolgte nach dem Prinzip von Jan Schaffland mit sorgfältig an die Karosserie-

kann dann die Karosseriehöhe vorne und hinten so eingestellt werden, damit die Räder auch im eingefederten Zustand (vorne) genug Freigang haben (vgl. COL Nov./Dez.2014, S. 65ff).



Der Wagen überzeugt auf der Carrera Bahn durch ein sehr gutmütiges, sicheres Fahrverhalten, selbst bei einer Spannung von 20 Volt. Es bietet sich geradezu an, mit mehreren, unterschiedlich dekorierten BMW M1 oder gegen Porsche 934, derzeit von Tamiya erhältlich und bei Revell als Neuheit angekündigt, als authentischem Gegenspieler anzutreten und einer großen Ära des GT-Sports nachzueifern. Eine gute Figur gibt der Wagen aber auch als Standmodell zur Streckendekoration ab, vielleicht sogar mit geöffneter Motorhaube.



mit einem Messinginsatz aus dem DoSlot-Sortiment verschlossen, die mit Sekundenkleber befestigt wird. Dadurch wird die Gewichtsverteilung verändert und der auf Kunststoffbahnen oftmals fehlende Grip erhöht. Damit ist eine höhere Montage des Motors erforderlich und dementsprechend wird ein anderer Motorhalter benötigt, etwa der Plafit-Halter PF1708C für den 18D-Motor.

