

Slot Driver



EDITORIAL

Liebe Leser

So es ist soweit, die Saison 08 ist zu Ende. Der SRCO blickt auf ein erfolgreiches Renn-Jahr zurück. Erfolgreich, wenn wir unsere finanzielle Situation betrachten. Erfolgreich wenn wir die Anzahl der durchgeführten Anlässe auflisten. Erfolgreich in Bezug auf den durchaus gelungenen Start der Youngtimer-Klasse. Diese sei hier angemerkt, erhält „Rekordstatus“, so viele begeisterte Fahrer und Fahrerinnen nahmen daran Teil – deren 26! Die vergangene Saison war ebenfalls erfolgreich, was die Kollegialität und den Spassfaktor betraf, nicht nur die Rennanlässe, sondern auch die „Höcks“ (freie Abende) wurden gut besucht und machten – jedenfalls mir – gute Laune. Ein bitterer Nachgeschmack bleibt trotzdem: Uns fehlen aktive Mitglieder. So ist dies auch ein Aufruf an alle Slot-Interessierte die sich regelmässig mit Gleichgesinnten treffen möchten um an der Rennbahn und dem „Drumherum“ Spass zu haben: Bitte meldet euch bei uns, kommt schaut zwanglos rein, schnuppert Rennatmosphäre und teilt euer Interesse mit uns! Gerade die Klassen, bei denen wir mit den vom Klub zur Verfügung gestellten Autos fahren sind ideal für „Lernende“ und Profis ohne eigene Ausrüstung. Spassfaktor garantiert.

Ich danke an dieser Stelle all denen die sich für unser Hobby und den SRCO einsetzen. Jeder Einzelne trägt dazu bei, dass unser Hobby, welches in der Schweiz leider etwas ein Schattendasein fristet, mehr ans Licht tritt und nicht zuletzt auch vermehrt von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Ab März nun auch wieder mit funktionierender Homepage (www.slotdriver.ch).

Thomas Gerber



INHALT

Editorial	SEITE 1
Inhalt	SEITE 2
Aktuelle Rangliste	SEITE 2-3
Rennkalender 09	SEITE 4
Technik: Auswuchten	SEITE 5
Classic	SEITE 6-7



AKTUELLE RANGLISTE

Klassement SRCO - VW-Cup / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
2.2.09						
1	1	Burgener Heinz	15	15	1	15
2	2	Burgener Daniel	12	12	2	12
3	3	Gerber Thomas	10	10	3	10
4	4	Kobel Markus	8	8	4	8
5	5	Burgener Thomas	6	6	5	6
6	6	Grünig Kurt	5	5	6	5

Klassement SRCO - HP-S / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
2.2.09						
1	1	Burgener Daniel	15	15	1	15
2	2	Burgener Heinz	12	12	2	12
3	3	Grünig Kurt	10	10	3	10
4	4	Gerber Thomas	8	8	4	8
5	5	Burgener Thomas	6	6	5	6
6	6	Kobel Markus	5	5	6	5

Klassement SRCO - Dicki-Cup / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
9.2.09						
1	1	Kobel Markus	15	15	1	15
2	2	Grünig Kurt	12	12	2	12
3	3	Kernen Res	10	10	3	10
4	4	Burgener Heinz	8	8	4	8
5	5	Gerber Thomas	6	6	5	6
6	6	Burgener Daniel	5	5	6	5

Klassement SRCO - HP-L / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
9.2.09						
1	1	Burgener Daniel	15	15	1	15
2	2	Kobel Markus	12	12	2	12
3	3	Burgener Heinz	10	10	3	10
4	4	Gerber Thomas	8	8	4	8
5	5	Grünig kurt	6	6	5	6
6	6	Kernen Res	5	5	6	5

Klassement SRCO - Flexi-LM / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
23.2.09						
1	1	Schäfer Thomas	15	15	1	15
2	2	Kernen Res	12	12	2	12
3	3	Kobel Markus	10	10	3	10
4	4	Grünig Kurt	8	8	4	8

Klassement SRCO - Flexi-Cup / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Pkte. exkl. "Streicher"	Pkte. inkl. "Streicher"	Rang	Pkte.
23.2.09						
1	1	Kobel Markus	15	15	1	15
2	2	Kernen Res	15	15	1	15
3	3	Grünig Kurt	15	15	1	15

Klassement Youngtimer / Saison 2009

Rang inkl. "Streicher"	Rang exkl. "Streicher"	Name / Vorname	Rnd. exkl. "Streicher"	Rnd. inkl. "Streicher"	Rang	Rnd.
2.3.09						
1	1	Burgener Daniel	181	181	1	181
1	1	Burgener Heinz	181	181	2	181
3	3	Kernen Res	178	178	3	178
4	4	Grünig Kurt	177	177	4	177
4	4	Mägert Urs	177	177	5	177
4	4	Kobel Markus	177	177	6	177
7	7	Fehr Jakob	175	175	7	175
8	8	Flückiger ???	174	174	8	174
9	9	Burgener Thomas	171	171	9	171
9	9	Boss Fredy	171	171	10	171
11	11	Beyeler H.	169	169	11	169
12	12	Hofer Hermann	164	164	12	164

Rennkalender 2009

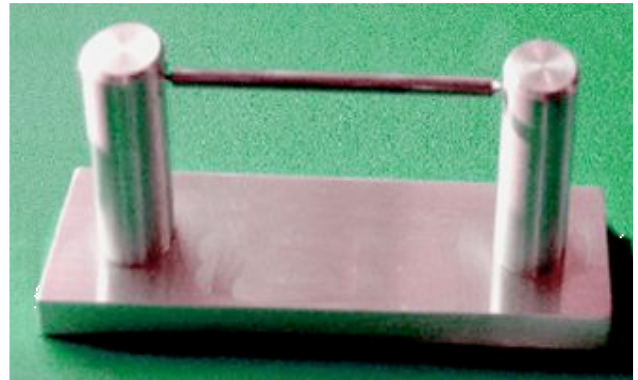
12.01.2009					SRCO HV
02.02.2009	VW Cup	HPC S+M	L	1	
09.02.2009	Dickie	HPC L	L	1	
16.02.2009	Höck	LuLa	L	1	VW Käfer 1:32
23.02.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	1	
02.03.2009	Youngtimer		L	1	
09.03.2009	Höck	LuLa		1	Workshop
16.03.2009	VW Cup	HPC S+M	R	2	
23.03.2009	Dickie	HPC L	R	2	
30.03.2009	Höck	LuLa	od.	31.3	Industriering 43 Lyss
06.04.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	2	
13.04.2009	Ostermontag	keine Aktivitäten			
20.04.2009	Youngtimer		R	2	
27.04.2009	VW Cup	HPC S+M	L	3	
04.05.2009	Höck	LuLa	L	2	VW Käfer 1:32
11.05.2009	Dickie	HPC L	L	3	
18.05.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	3	
25.05.2009	Höck	LuLa	od.	26.5	Industriering 43 Lyss
01.06.2009	Pfingstmontag	keine Aktivitäten			
08.06.2009	Youngtimer		L	3	
14.06.2009	Slot & Grill	Tag der offenen Türe	sloten/grillieren/fun		
03.08.2009	VW Cup	HPC S+M	R	4	
10.08.2009	Dickie	HPC L	R	4	
17.08.2009	Höck	LuLa	R	3	VW Käfer 1:32
24.08.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	4	
31.08.2009	Youngtimer		R	4	
07.09.2009	Höck	LuLa	od.	8.9	Industriering 43 Lyss
14.09.2009	VW Cup	HPC S+M	L	5	
21.09.2009	Dickie	HPC L	L	5	
28.09.2009	Höck	LuLa	L	4	VW Käfer 1:32
05.10.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	5	
12.10.2009	Youngtimer		L	5	
19.10.2009	Höck	LuLa		2	Workshop
26.10.2009	VW Cup	HPC S+M	R	6	
02.11.2009	Dickie	HPC L	R	6	
09.11.2009	Höck	LuLa	R	5	VW Käfer 1:32
16.09.2009	Flexi LeMans	Flexi Cup	L	6	
23.11.2009	Youngtimer		R	6	
30.11.2009	Höck	LuLa	od.	1.12	Industriering 43 Lyss
06.12.2009	Chlouserenne				14.00h bis 17.00h
07.12.2009	Höck	LuLa	L	6	VW Käfer 1:32
14.12.2009	Saisonschlussfeier/eventuell Rennen				Reglementsbesprechung 2010
18.01.2010					SRCO HV

Technik: *Räder auswuchten*

Jeder Sloter weiss, dass Vibrationen am Slotcar das Fahrzeug unruhig werden lassen und speziell in den Kurven zu Lasten der Performance gehen.

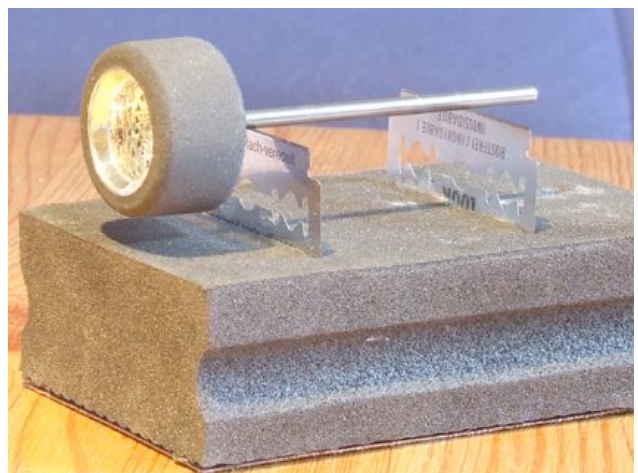
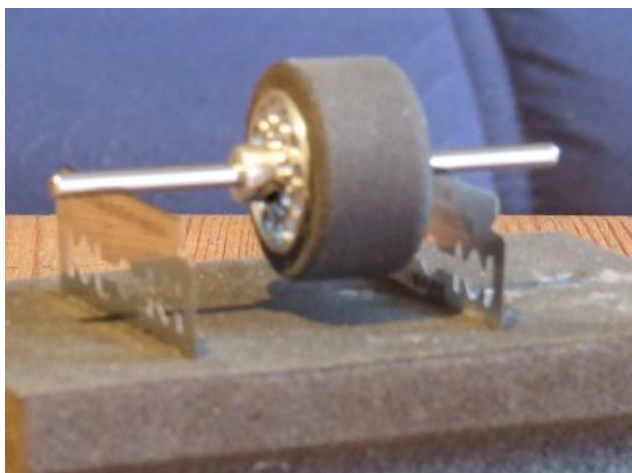
Räder mit Moosgumi bestückt, gleichen Vibrationen in der Regel besser aus als PU-Pneus. Sind nun gar die Räder unrund oder weisen hohe Unwucht auf führt dies ebenfalls zu einer Erhöhung der Vibrationen. Dem kann abgeholfen werden durch auswuchten. Um Räder, Achsritzel auswuchten zu können ist eine Vorrichtung nötig, auf der sich die Achse, sehr leicht drehen kann. Wird nun auf die Achse z.B. ein Rad geschraubt, dreht sich dieses beeinflusst durch die Gravitationskraft so, dass es mit dem schwersten Teil nach unten „schaut“. In der Regel ist das dort wo sich die Befestigungs-Schraube befindet. Nun wird ausgewuchtet. Dabei wird entweder mit Dremel oder so, das Rad durch Materialabtrag auf der schwersten Seite leichter gemacht, oder durch aufkleben eines Tropfen Leims auf der leichtesten Seite schwerer gemacht (Einige Slothändler führen spezielle Auswuchtgewichte). Nach dem Auswuchten läuft der Renner spürbar ruhiger. Bei meinem NewBeatle hat blosses Auswuchten an der Hinterachse ca. 1/10 Sek. gebracht. Einen Tipp unseres „Klubmechanikers“ möchte ich euch ebenfalls nicht vorenthalten: Räder unbedingt so montieren, dass das linke Rad im Winkel von 180° zum rechten Rad verdreht wird!

Auswuchtvorrichtungen lassen sich für ca. Fr. 45.- erwerben. In der Regel ist dabei eine Achse zwischen zwei Magneten „schwebend“ gelagert (Siehe nebenstehende Abbildung).



Eine solche Vorrichtung lässt sich allerdings auch selber bauen. Man benötigt bloss zwei Rasierklingen, einen Unterboden um diese rein zu stecken, z.B. alter Schleifklotz aus PU-Schaum. Rasierklingen parallel reinstecken, Achse darauf, fertig. Um das Teil zu schützen lässt sich sicher aus Frauens Küche ein Tupperware-Döschen „Abstauben“ Dieses System kostet knapp einen Fünflieber und ist für unterschiedliche Achsdurchmesser geeignet. Da die Achse nur wenig mehr als punktuell aufliegt, dreht sie sich leicht genug um Räder und Zahnräder auszuwuchten. Die Achse die benutzt wird sollte gerade und gehärtet sein.

So, nun wünsche ich euch viel Spass beim Tuning!



Classic

- **Der Ursprung des Peugeot-Logos**

Der Löwe gehört unverkennbar zur Automarke Peugeot, gegründet im Jahr 1889. Das berühmte Logo ist noch mehr als 30 Jahre älter. Dass für das Logo der Löwe von Belfort - ein Denkmal aus 1871 zur Erinnerung an den deutsch-französischen Krieg - Modell stand, ist eine Fabel. Schon viel früher, nämlich am 20. November 1858 liess Emile Peugeot sein Markenlogo, einen Löwen mit und ohne Pfeil registrieren. Entworfen wurde es von Julien Blazer, einem Edelschmied und Graveur aus dem Franche-Comte. Der Löwe musste zur Identität von Peugeots Werkzeugen, darunter auch Sägeblätter, beitragen. Das Raubtier wurde als Symbol für die Stärke der Sägezacken und der Biegsamkeit der Sägeblätter gewählt. 1881 erschien das Logo auf Kaffeemühlen und 1882 auf Fahrrädern. 1906 prangte der Löwe erstmals auf einem Peugeot Automobil. Das Logo wurde durch die Jahrzehnte immer wieder modernisiert, in den sechziger Jahren blieb sogar nur noch das Löwenhaupt übrig. Ende der siebziger Jahre besann sich Peugeot wieder an seine Wurzeln zurück und entwarf wieder einen echten Löwen. Seine letzte Änderung erfuhr das Logo 1998.



1850



1936



1950



1960



1965



1980



1998

(Mit freundlicher Genehmigung des Verlags: H+H Historic GmbH)

- **BMW 3.0 CSL**



In der Youngtimersserie die wir fahren, rennt auch ein BMW 3.0 CSL. Deshalb an dieser Stelle ein kurzer Abriss über die Historie dieses Wagens.

Leistungsdaten	
Motor	6-Zylinder-Reihen-Saugmotor
Hubraum	3 153 cm ³
Leistung	206 PS bei 5 600 U/min
Höchstgeschwindigkeit	rund 220 km/h
Leergewicht	1 165 kg
Beschleunigung	0-100 in etwa 7,1 s

BMW 3,0 CSL, Coupé, erfolgreichster Tourenwagen seiner Epoche (1971 bis 1975 gebaut), gilt als erstes Produkt der M-GmbH von BMW und Ableger der 3-Limousinen. Der sportliche Viersitzer CSL (Coupe Sport Leichtbau, interne Reihe E9) diente zur Homologierung (1 000 Stück) in der Gruppe 2, Tourenwagen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit wurden gegenüber den normalen CS-Versionen ca. 200 kg eingespart, im Bereich der selbsttragenden Karosserie durch Einsatz von Dünnblechen für nicht tragende Elemente (Dach, Seitenwände, Gepäckraumtrennwand), durch Aluminiumhauben- und -türen sowie Plexiglasscheiben, die Motorhaube schloss mit Schnellverschlüssen, die vordere Stoßstange entfiel, ebenso Komfortmerkmale wie elektrische Fensterheber, Servolenkung und Teile der Dämmung. Dem Kunden blieb überlassen, ob er den serienmäßig beigelegten Spoilerkit (aerodynamisch optimiert, u. a. auffälliger großer Heckspoiler) montierte.

Der Hubraum des Einspritzmotors wurde gegenüber dem normalen CS um 200 cm³ erhöht, in der Rennversion erreichte er bis zu 800 PS (mit Biturbo). Die Kraftübertragung erfolgte über ein 5-Gang-Handschaltgetriebe (mit Magnesiumgehäuse) und Einscheibentrockenkupplung auf die Hinterräder mit Sperrdifferenzial (25 %). Das Fahrwerk mit ZF-Gemmer-Schneckenrollenlenkgetriebe verfügte vorne über eine McPherson Radaufhängung, hinten über Schräglenker, die bei den »normalen« CS-Versionen vorgesehenen Stabilisatoren wurden demontiert, das Fahrwerk mit progressiven und härteren Federn sowie Stoßdämpfern neu abgestimmt. Der 3,0 CSL verzögerte über innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, 1974 debütierte probeweise ABS. Der CSL siegte u. a. in der europäischen Tourenwagenmeisterschaft 1973 und 1975-79.

Zwischen 1971 und 1975 entstanden ca. 1 100 Exemplare, die neu entwickelte 6-er-Reihe (E24) löste die CS-Modelle ab.

