



934 Turbo RSR Jägermeister

Modello Tamiya scala 1/12

di

Pierluigi Tambani





XXII. ADAC 1000 KM Rennen

Nürburgring Nordschleife, BRD

Date: 30/5/1976

Track length: 22.835 m

Attendance:

Entries accepted: 56

Starters: 44

Finishers: 24

Pole position: Schurti in 7.37,1 = 179,842 kmh

Fastest lap: Stommelen in 8.02,7 = 170,305 kmh

Distance: 1000 km

Average speed: 161,656 kmh

Weather: warm and dry

Ruleset: Group 1-5/76

No turbo Lancia nor a turbo BMW were here (it was thought that the BMW's gear train would not last the distance at the Nürburgring - probably justified...), but the Porsches were there, complete with new water-cooled intercoolers which were within the rules. The flat nose stayed on the works car. Apart from the works and Kremer cars, 934/5's were entered by Haldi, Kannacher and Evertz. When Loos thought about it, it became clear that his 934 (fourth on the grid!) would become even faster with bigger

wheels and a rear wing. So his group 4 car was modified during the night, probably the first time that a car trained in one group but raced in the other.

Though Schurti clocked 7.37,0 with a car not even adapted to the track not all was all right at Porsche - the engine could have been damaged with this ride. Kremer complained that the new intercooler system made his engine difficult to adjust.

But after the first hour of the race it all seemed to work out fine. Stommelen had a huge lead, even while lapping in 8 minutes flat. The Kremer car was only just ahead of the BMW brigade while its front spoiler was damaged. After the first pit stops in lap 8 disaster struck the Porsche camp.

The works car was stranded at "Flugplatz", the Kremer car had a broken drive shaft.

The cars were repaired on the spot, with materials shipped from the pits, but of course both cars were disqualified.

Now the Hermetite BMW was in the lead, followed by the Faltz car and the Schnitzer car. The Kannacher and Loos 934/5 were able to match the pace, but little more.

But BMW ran into troubles as well. First, de Fierlant left the road - due to a damaged suspension, it appeared. The Hermetite BMW led until three laps before the end - then the engine broke. The Schnitzer car took over, and memories of past races came up; three times, the car had been in a good position but never finished. But this time it did - it won with nearly four minutes in hand over the Loos 934/5; third was the Max Moritz 934, winning the GT class. In division 1, the Schnitzer 2002 won while the Zakspeed Escort retired - both cars had a big rear spoiler; shades of things to come.

Group 5

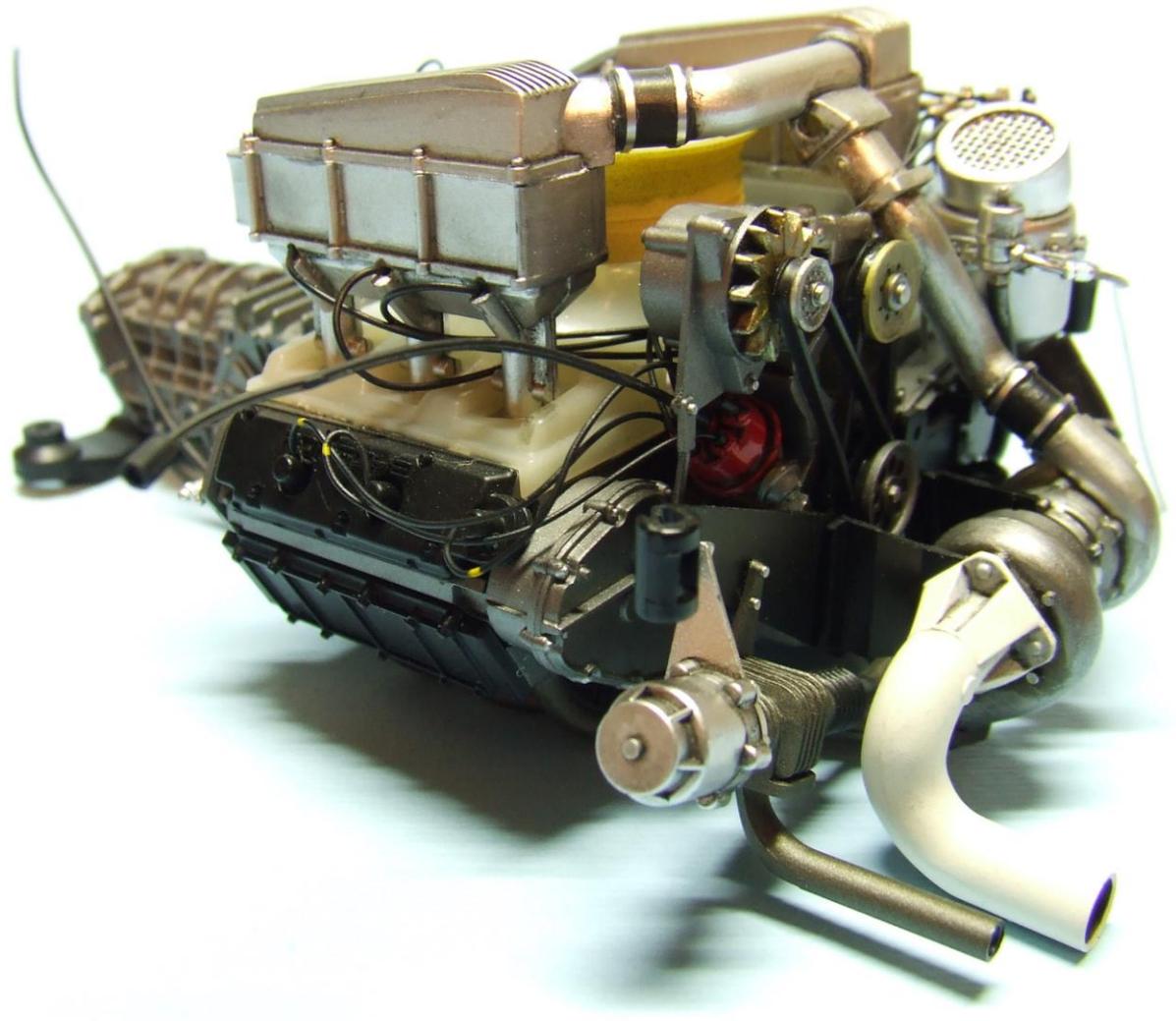
Pos	Pos in class	#	Team / Entrant Car- Engine	Drivers, Nationality	Engine vol. (cc)	Engine Type	Group	Distance, time	Qualifying position	Qualifying time	Fastest lap	Reason out
1	1	7	Team Schnitzer BMW 3.5 CSL	Albrecht Krebs, D Dieter Quester, A	3498	L6	Div. 3	47 laps, 6:38.20,6	6	8.12,1	8.09,1	
2	2	6	Tebernum Racing Georg Loos KG Porsche 934/5	Toine Hezemans, NL Tim Schenken, AUS	2993 tc	B6	Div. 3	47 laps, 6:42.14,2	4	8.11,2		
3	3	25	Jägermeister Max Moritz Team Porsche 934	Helmut Kelleners, D Reinhard Stenzel, D Derek Bell, GB	2993 tc	B6	Div. 3 GT	46	9	8.17,9		
4	4	5	Claude Haldi Porsche 934/5	Claude Haldi, CH Markus Hotz, CH	2993 tc	B6	Div. 3	46	12	8.27,9		
5	5	3	Porsche Kannacher Krefeld Porsche 934/5	Gijs van Lennep, NL Hartwig Bertrams, D	2993 tc	B6	Div. 3	45	3	8.10,6		
6	6	26	Eberhard Sindel Porsche 934	Helmut Bross, D Eberhard Sindel, D	2993 tc	B6	Div. 3 GT	44	15	8.38,1		

Lo stesso anno del trionfo Porsche nel Campionato Mondiale Vetture Turismo GT gruppo 4, la Tamiya ha presentato la riproduzione della Porsche 934 Turbo RSR dodici volte più piccola dell'originale.

La scatola permette di realizzare le due vetture del team Max Moritz che si presentarono al via della 24h. del Nurburgring del 1976 con la livrea Jagermeister. In questo caso ho scelto di riprodurre la vettura n°25 che ottenne il terzo posto nella classifica assoluta e il primo posto tra le gruppo 4.

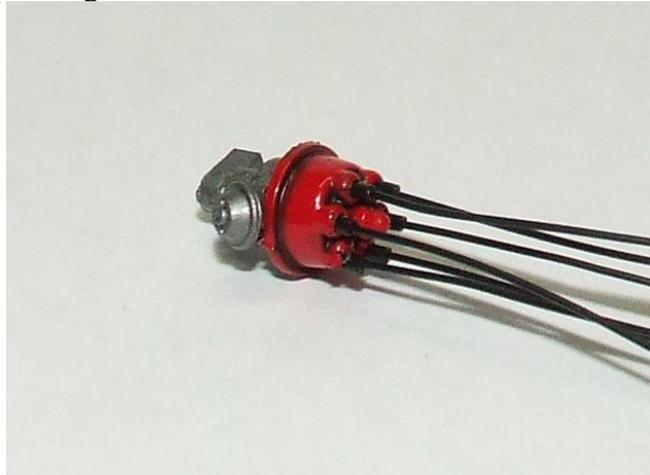
Per l'assemblaggio di questo modello si è proceduto per settori: propulsore, abitacolo, vano serbatoi.

MOTORE



Il sei cilindri boxer di casa Porsche è riprodotto ottimamente da tamiya e con qualche piccola aggiunta si può ottenere una fedele riproduzione.

Inizialmente ho sostituito i cavi elettrici del kit con altri di dimensioni più adeguate. Stessa cosa vale per i tubi che portano benzina agli iniettori.
Nella foto si nota lo spinterogeno con i nuovi cavi elettrici.



Molta cura è stata riposta nel dettaglio del sistema di iniezione Bosch che equipaggiava questa vettura.



Evidenziato nel cerchio il sistema di iniezione Bosch



Nella foto si vede in primo piano il sistema di iniezione; ciascun collettore si compone di 4 elementi:

- filo metallico
- dado in plasticard realizzato con una fustellatrice esagonale
- tubetto metallico
- perlina per la realizzazione di collane.

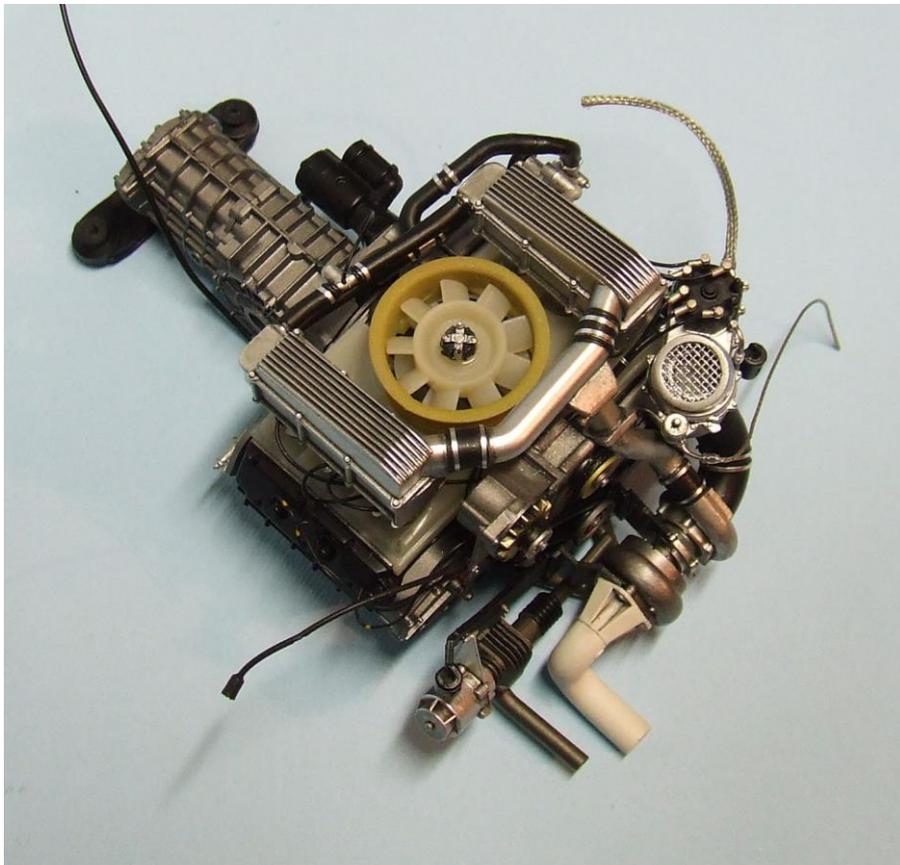


Nella foto si può notare un esempio di assemblaggio dei collettori prima della verniciatura.

Il sistema di iniezione è stato completato con i tubi intrecciati per il recupero del carburante.



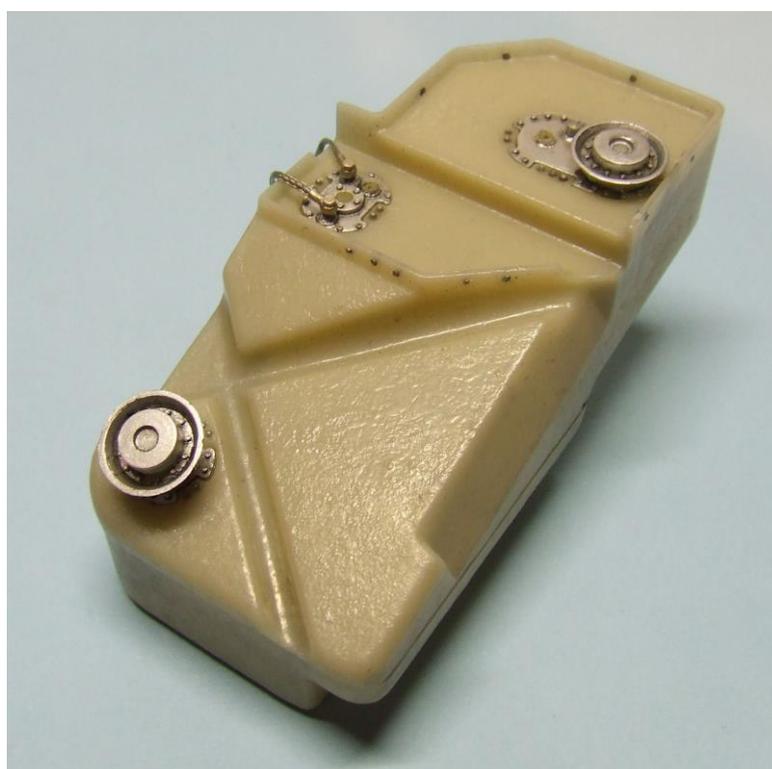
Nel vano posteriore è stato dettagliato l'impianto elettrico con l'aggiunta di alcuni cavi; allo stesso modo ho dettagliato la vaschetta supplementare dell'acqua riproducendone l'aspetto della vetroresina con cui è realizzata. Ho anche aggiunto il tubo del "troppo pieno".



Il propulsore ha ricevuto le fascette di serraggio dei raccordi in gomma.
VANO ANTERIORE.

Il cofano della porche 934 è per la maggior parte occupato dagli enormi serbatoi del carburante e dell'olio.

Il serbatoio carburante nella realtà è in vetroresina e la superficie è irregolare, così ho riprodotto l'effetto cercando di conservare la semitrasparenza tipica.

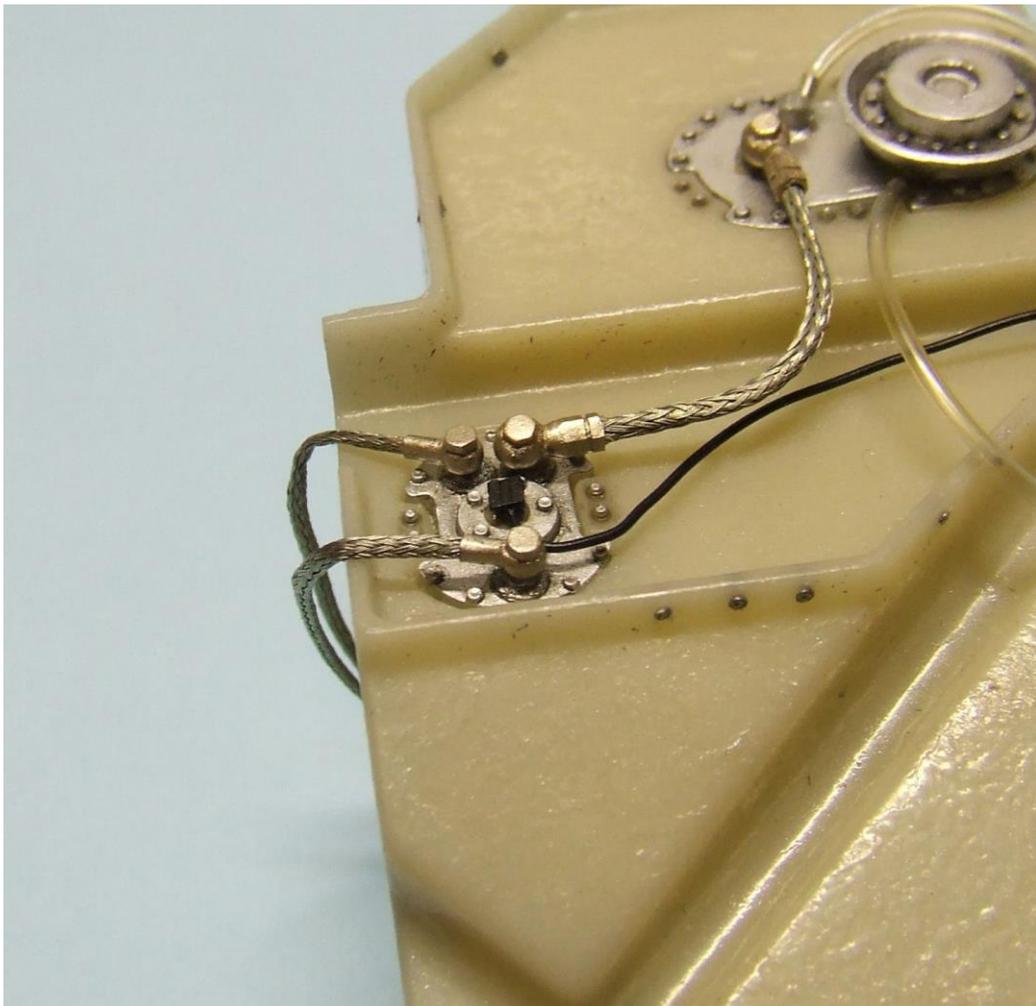


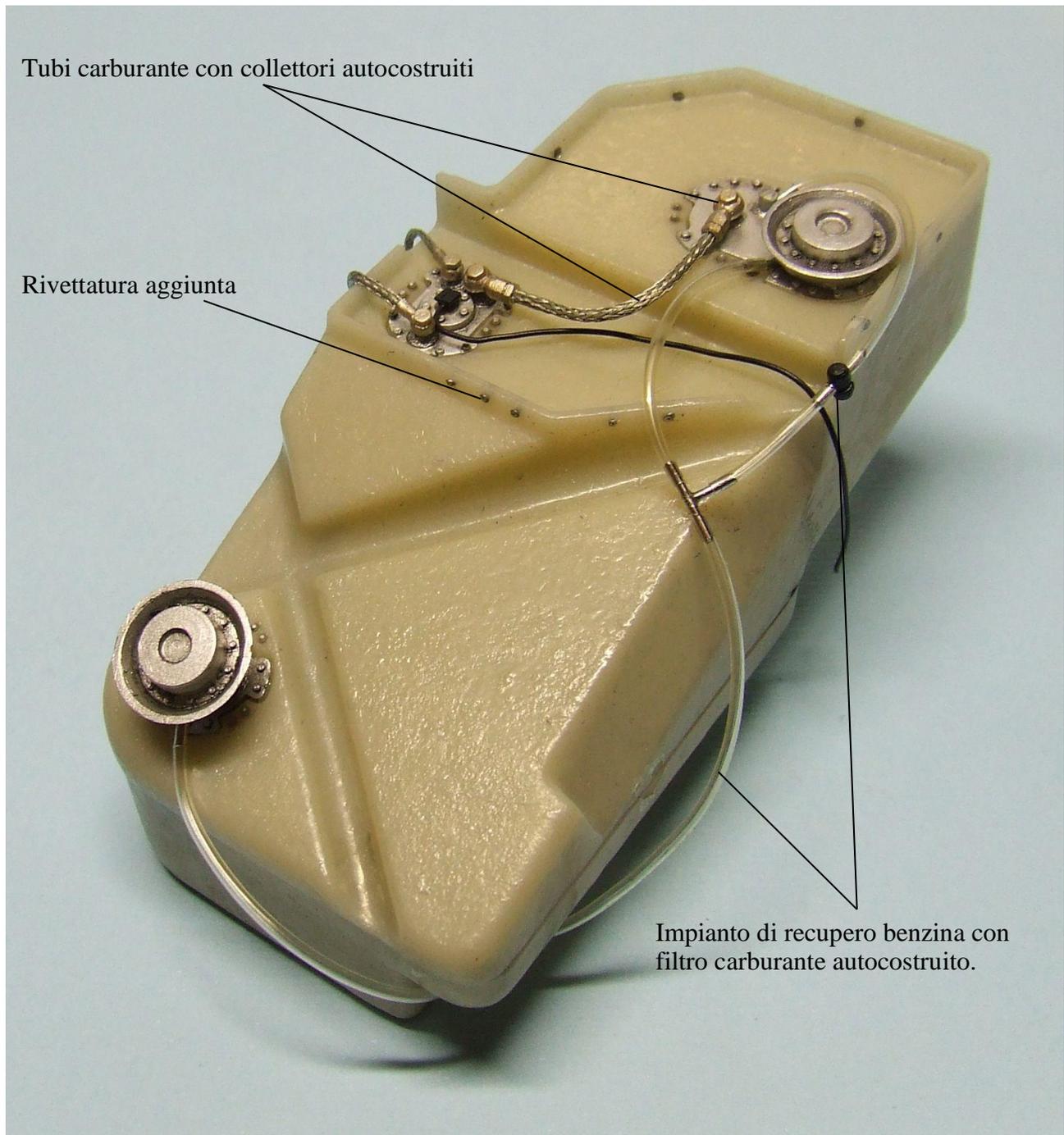
Nella foto il serbatoio con l'effetto vetroresina.



Il serbatoio è stato completato con la rivettatura mancante, i cavi elettrici ed i tubi intrecciati. I raccordi delle tubazioni sono autocostruite.

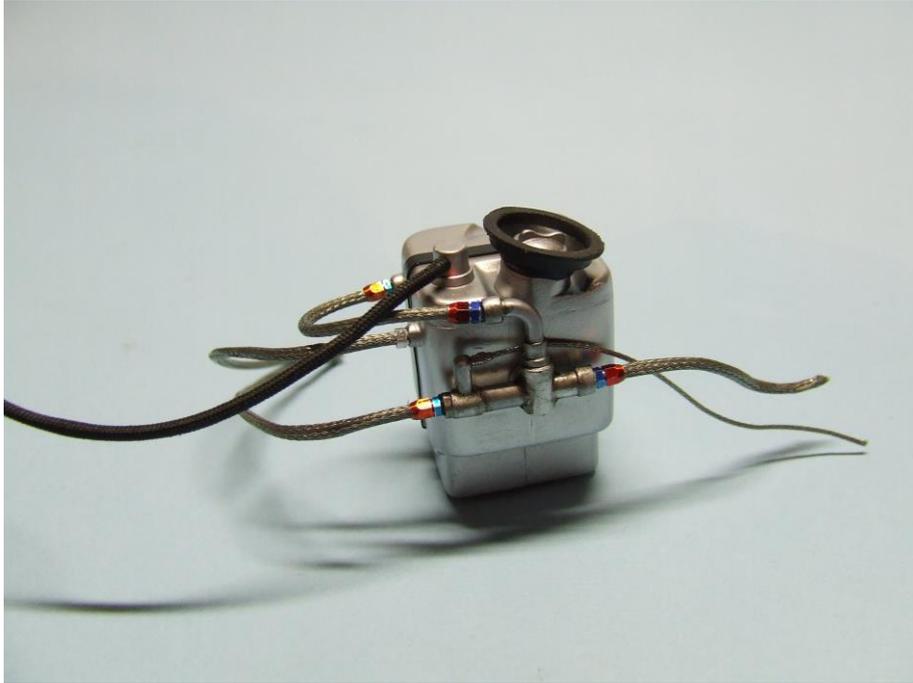
I tubi trasparenti sono quelli del recupero del carburante durante i rifornimenti.



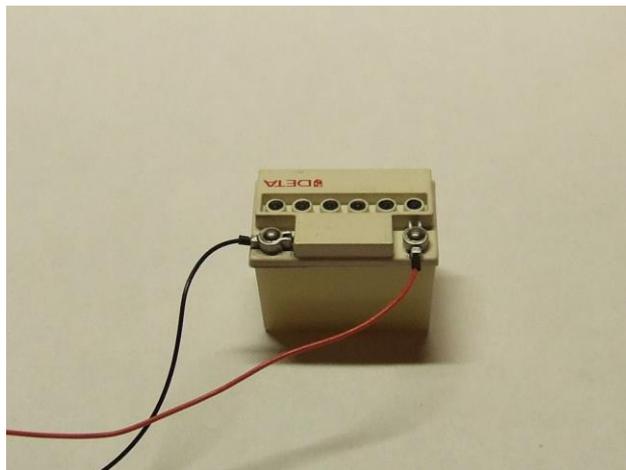


Nella foto è possibile apprezzare il serbatoio completo.

Anche il serbatoio dell'olio viene dettagliato con raccordi e tubi intrecciati di diversa dimensione e forma.



Nel vano anteriore trovano posto anche la batteria le pompe del carburante e la scatola dei fusibili.



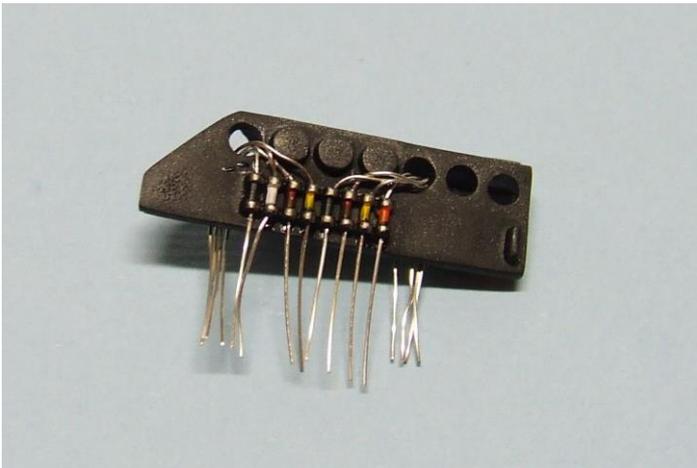
La batteria è stata dettagliata nei morsetti e completata con i cavi



Pompe carburante

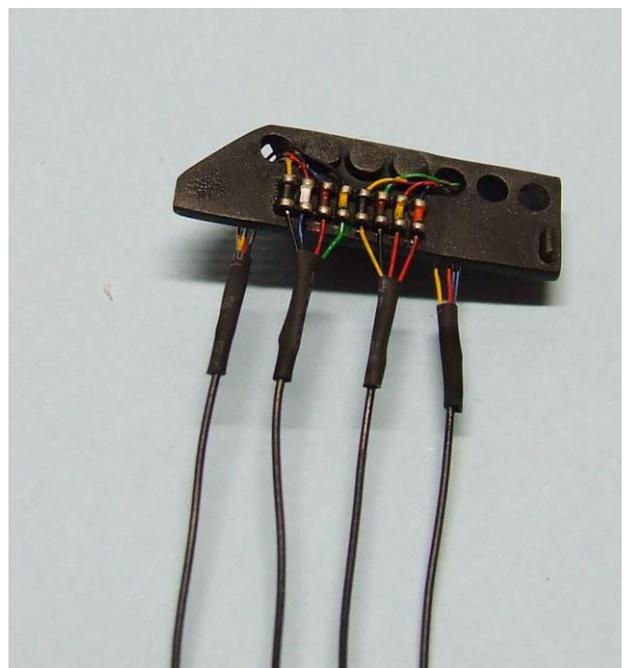


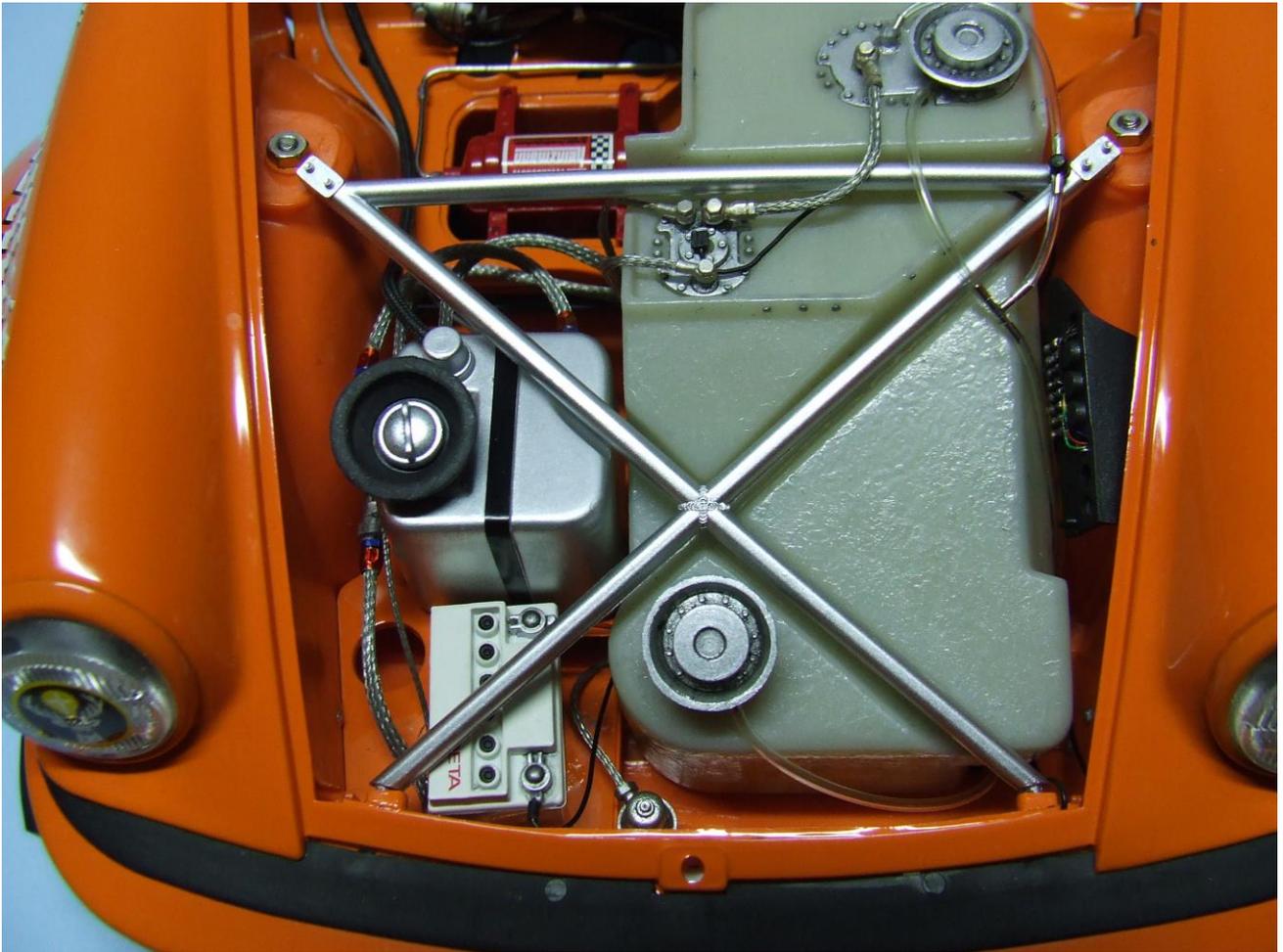
Le pompe del carburante sono dettagliata con i cavi elettrici e i tubi intrecciati in ingresso e in uscita. I raccordi sono autocostruiti.



La scatola dei fusibili è stata completata con i cavi elettrici realizzati con filo metallico. Una volta dipinti nei diversi colori i vari fili sono stati raccolti e protetti con guaine termoretraibili.

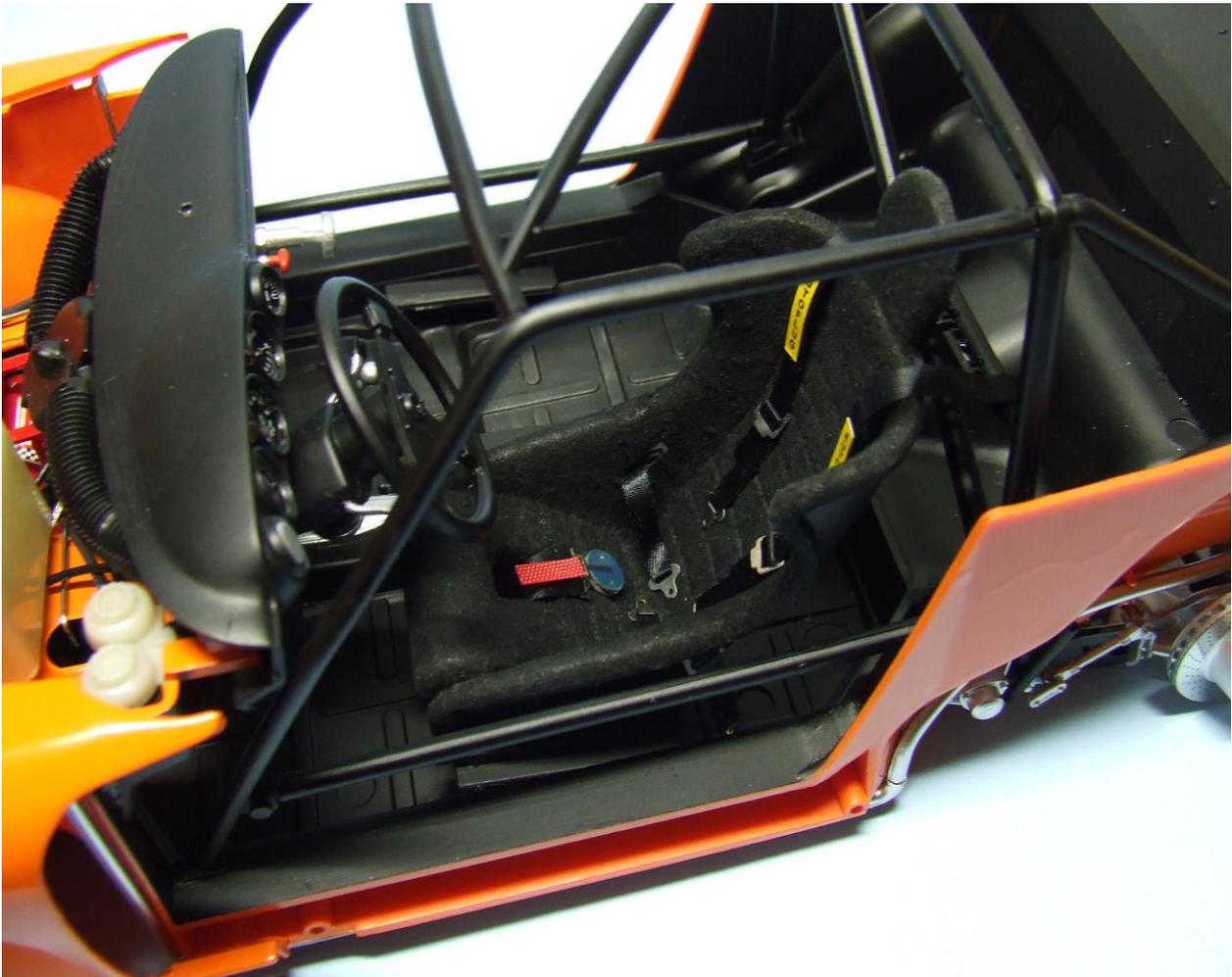
La scatola dei fusibili completata





Ecco l'insieme del vano anteriore completo.

Come nella vettura reale, l'abitacolo è ridotto all'essenziale per ovvie ragioni di peso.



Il sedile è stato rivestito al fine di imitare il tessuto impiegato nella realtà. Sono state poi aggiunte le cinture di sicurezza a cinque punti marcate Autoflug.





Qui accanto le cinture Autoflug originali che equipaggiavano le Porsche.



L'abitacolo completo.