

Jim Hunt Magazin

3

FOR SLOTCAR USE ONLY

Dez. 07

Exklusivtest:

Porsche 935 K3



Kampfwärge
im Duell

Tracktest:

NSU TT vs. Simca Rallye 2

BMW 320i turbo

Workshop

Flott machen I

Paintbox

BMW CSL Gitanes

959 Rothmans

Goodies

Citroen

u.v.m.





Der Versuchsballon „Magazin“ ist sehr gut gelandet. Die Leser draußen sind sehr zufrieden mit unserem Format und wollen mehr davon! Ein wenig Stolz macht uns die (!!!) weltweite Reaktion. Wir bekamen sogar

Editorial...

erfreuliche Mails aus USA, AUS, GB, I, F, NL, A und CH!!! Kaum zu glauben, wo sich unser neues Slot-Magazin überall in der kurzen Zeit herumgesprochen hat.

Unser Team hat sich verstärkt. Zwei freie Mitarbeiter mit Slot- und Motorsporthintergrund haben den Weg zu uns gefunden. Frisch geht's mit Vollgas in Ausgabe 3.

Viel Spaß bei Themen um unsere gemeinsame Motorsportleidenschaft im echten und im 1:32er Maßstab. Alles bleibt bei uns anders, versprochen!

Alpinkatze

Herausgeber Jim Hunt Magazine



Menu

Tracktest

NSU vs. Simca; BMW 320 turbo

Exklusiv: Porsche 935 K3

Workshop Einen flott machen

Service für Einsteiger

Goodies Citroen

Paintbox

BMW CSL Gitanes

959 Rothmans

Jim 's Universum

post

French Dressing

Le Mans Teil 2

Kampfwerge

Simca oder NSU?

Testtrip USA

BMW 320 turbo

Test 935K3

Desert Storm

959 Paris-Dakar



Tracktest

Kampf der Zwerge

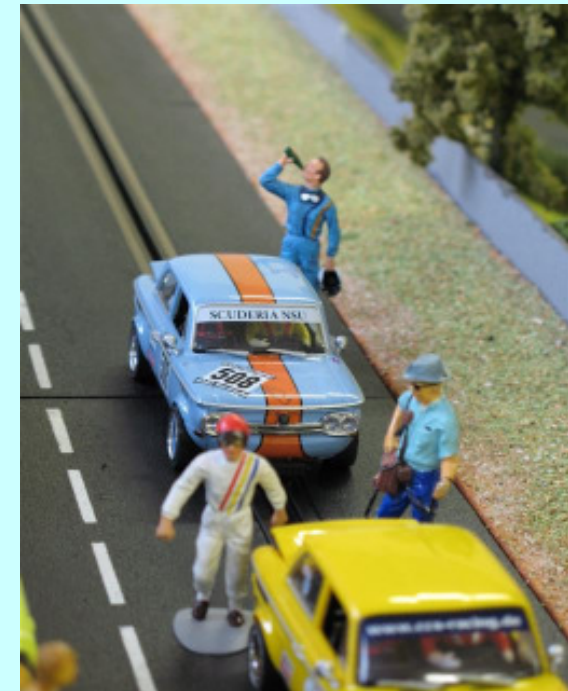
NSU TT vs. Simca Rallye 2





Tracktest

NSU-Simca



Treffpunkt Edgar-Dören-Ring: Mit zugstarken Geländewägen brachten wir unsere kleinen, fiesen Rennmaschinen zur selektiven Rundstrecke in die Eifel. Dazu kamen zwei gnadenlose Testfahrer, die wir nie wieder engagieren werden. Jedenfalls nicht zum Fahren...

Tracktest



**Startaufstellung. RTL 2,5 war auch da.
Jakkeline (auf der Motorhaube posierend)
dreht für die normalerweise andere
Filmchen...**

Ende der 60er Jahre spielte der kleine Georg begeistert mit seiner Faller am Bahn. Durch Zufall erfuhr er, dass in seiner Heimatstadt ein Bergrennen stattfindet. Am Renntermin schwang er sich mit einigen seiner Kumpels auf die Drahtesel und fuhr zur Rennstrecke. Dort nahm er einen wunderbaren Duft wahr. Wie er nach Rückfrage erfuhr, handelte es sich um das verbrannte Rennöl.

Tracktest



Der TT geht als erster in die Kurve, wird aber vom Simca im Windschatten von hinten bedrängt.

An der Strecke kam ein weiterer schöner Geruch hinzu, verbrannter Gummi. Georg hatte sich mit dem Rennsportvirus infiziert. Besonders gefielen ihm kleine laute Rennwagen,

die die Motorhaube während der Fahrt geöffnet hatten. Es waren NSU TT und TTS. Georg wollte später auf so einem Gerät auch Rennen fahren. Georg wurde auch mal 18 Jahre alt und hatte

den Führerschein. Die NSU wurden nicht mehr hergestellt. Ihm stach ein ähnlicher Wagen ins Auge: der Simca Rallye 2. Ein Abgleich seines Kontostandes mit der Preisliste des Simca schloss eine Anschaffung aus. Georg betrieb fast 30 Jahre Motorsport, aber überwiegend als Rallyebeifahrer. Er kam niemals in den Genuss einen NSU oder Simca zu fahren.

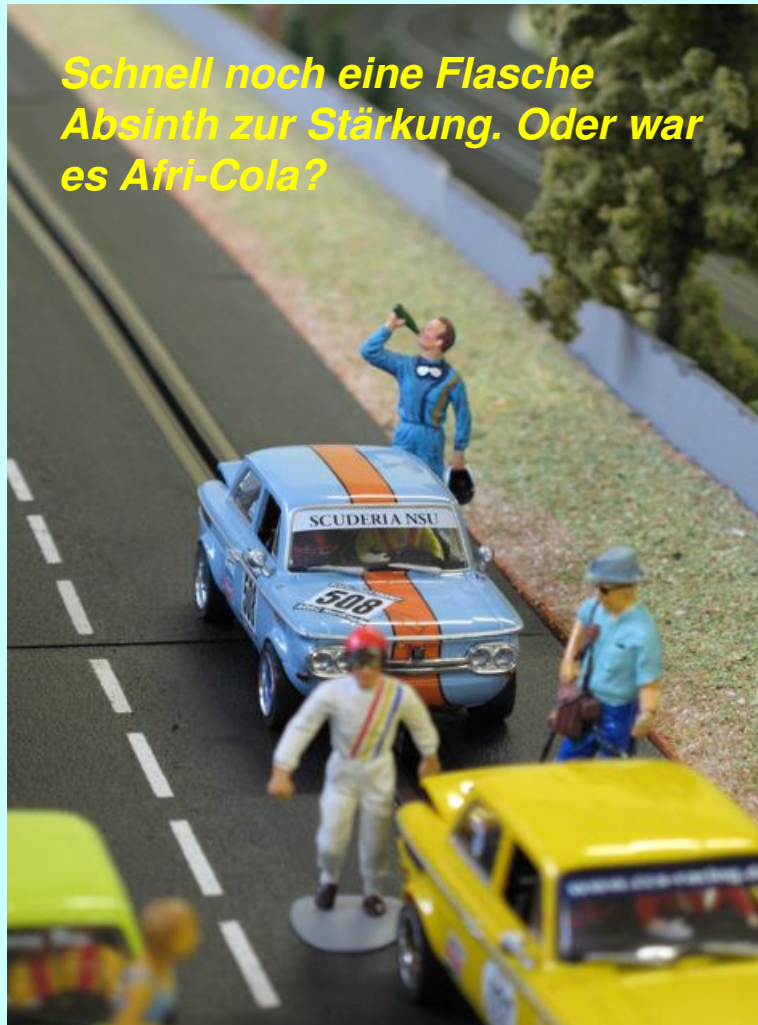


**NSU-
POWER**

Tracktest



Schnell noch eine Flasche Absinth zur Stärkung. Oder war es Afri-Cola?



Outing: Georg ist heute Slotter und Mitverfasser dieses Berichts. Meine Jugendwünsche waren jetzt auf der Slotbahn zu erfüllen. Es wurden 3 NSU TT und ein Simca Rallye 2 der Firma Revell angeschafft. Die Fahreindrücke waren eher enttäuschend. Es kam keine rechte Freude auf. Man muss aber Glück haben. Ich lernte den Slotcar-Flüsterer und genialen Tuner Bernd kennen. Er nahm sich der Fahrzeuge an. Die Umbauten könnt Ihr den nachstehenden Zeilen entnehmen.

Bernd und ich waren nun von dem Fahrverhalten der Winzlinge begeistert. Wir wollten jedoch auch neutrale Beurteilungen. So luden wir ein internationales Testteam an den Edgar-Dören-Ring nach Solingen ein. Schon die Ankunft im Fahrerlager war ein Erlebnis. Bei der Besprechung des Teams stellte sich heraus, dass der einzigen Dame im Testteam, Jakkline Bohlen-Casting aus Hamburg, bedingt durch ihre üppige Oberweite kein Fahreranzug passte. Zur Überraschung aller konnte Bernd helfen. Er hat noch einen Fahreranzug, der früher Cora Sch. gehörte. Wie er an dieses Stück gekommen ist, wollte er

Tracktest

keinem verraten. Die auf dem Anzug befindliche Sponsoraufschrift „Silikon“ ist leider auf keinem Bild festgehalten. Die Testfahrten begannen verhalten, da alle Fahrer Respekt vor den Schätzchen hatten. Nach einigen Runden sah man schon die ersten dezenten Drifts. Bernd und ich hatten zwischendurch immer wieder die Möglichkeit Stimmen der Tester einzuholen. Leider gab es am Ende des Tests noch einen Zwischenfall: R. Broiler, der früher in Bitterfeld im „VEB Gift und Explosion“ tätig war, hatte in den Simca, aus Beständen seines Ex-Arbeitgebers, Spezial-



Zweitaktgemisch eingefüllt, da er eine höhere Motorleistung erwartete. Die große Qualmwolke und das kraftlose Ausrollen des Simcas überzeugten ihn vom Gegenteil.

Tracktest



Niedriges Gewicht, tiefer Schwerpunkt und enorme Drehzahlen bringen Biss...



Die Fahrer werden nun deutlich mutiger. Man sieht Verbremser, da die Bremsen etwas schwach ausgelegt sind. Manche Tester tragen tolle Zweikämpfe aus. Es macht allen sichtlich Spaß. Bernd und ich beobachten das muntere Treiben von verschiedenen Punkten der Strecke aus. Bernd und ich können den Kauf dieser kleinen Renner nur empfehlen.

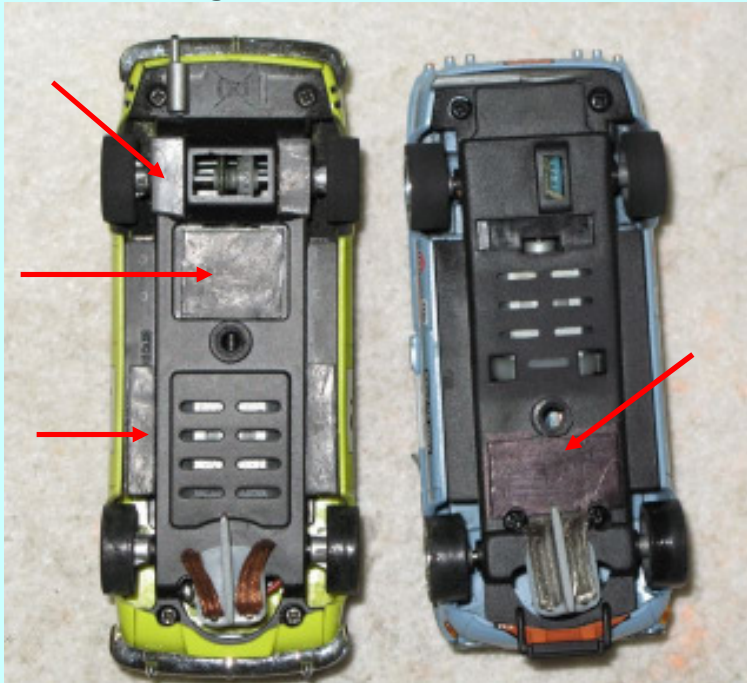
Der TT gibt alles auf der Innenspur. Der Simca hat zwar die längere Linie gewählt, zieht aber mit Schwung und weniger Reibungsverlust elegant vorbei.

Tracktest Pb-Corner

Text und Bilder:
Georg Nordschleife, Bernd Slotman

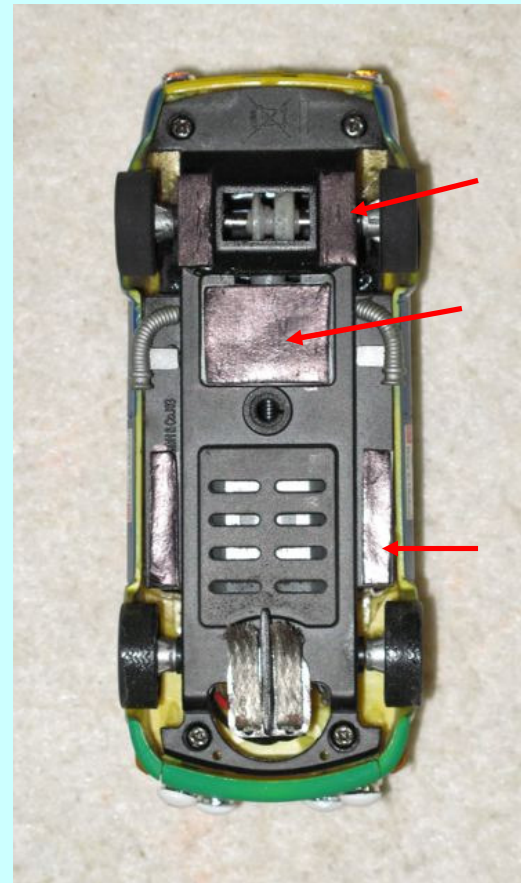
So haben wir verbleit:

Die roten Pfeile zeigen die Position und Größe der Bleiplättchen, die den nötigen Abtrieb und Grip bringen... Die Vorderreifen wurden versiegelt, die Hinterreifen geschliffen...



Rallye Simca

NSU



Spa Simca

Goodies

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben. Damit Sie auch morgen noch voll im Trend liegen.



Citroen

Damit werden Slotterhände im Handumdrehen verwöhnt. Die edle Lotion neutralisiert verschwitzte, ölige oder fettige Greifer. Einfach mit Wasser anrühren und mit harmonischen Kreisbewegungen aus den Handgelenken aufschäumen: Ihre Hände duften herrlich nach Citroen Lemon. Frauen lieben es, wenn man(n) damit gepflegt duftend mal nicht nur am Slotcar rumschraubt. Yeah, Baby!

RALLYE PARIS-DAKAR

Keine Rallye ist härter, länger und mörderischer als die Dakar. Die Liste der Todesopfer wird von Jahr zu Jahr länger. Der strapaziöse Vollgas-Wahnsinn ging damals noch von Paris über Nordafrika, quer durch den schwarzen Kontinent bis zur Stadt Dakar im Senegal. Alpinkatze Desertracing® baute den original Werks-959 von Jacky Ickx und Claude Brasseur für die Slotwüstenbahn.



Porsche 959

RALLYE PARIS-DAKAR

Der Porsche 959 war im Übergang von den 80ern in die 90er das Maß der Dinge im Sportwagenbau. Ich hatte damals die Gelegenheit den Privatwagen von Walter Röhrl, daheim in Regensburg zu besichtigen. Walter führte uns nach einer gemeinsamen Mountainbike-Tour in seine Garage und zeigte uns stolz seinen roten 959. Der Wagen war quer in den Seitentrakt der Garage geschoben worden und somit gegen Diebstahl gesichert. Wir waren damals hin und weg, so einen Wagen im Original sehen zu dürfen. Die meisten 959 verschwanden für die Öffentlichkeit unsichtbar in Sammlungen von Scheichtümern.



In der Dakar trat Porsche damals mit drei Exemplaren an. Es war eigentlich nur ein Versuchseinsatz, um ein paar technische Neuerungen im Härtetest auszuprobieren. Dass dabei ein Gesamtsieg herausrang war erfreulich und unerwartet zugleich.

Viele dieser technischen Dinge sind mittlerweile in heutige Serien-Porsches eingeflossen. Wenn man sich das heute beim Anblick des 959 kaum noch vorstellen kann.

Richtig heftig war damals das elektronische Fahrwerk: der 959 legte sich ab einer gewissen Geschwindigkeit von selbst tiefer, um strömungsgünstiger zu sein. Der getunte Sechszylinder-Boxer im Heck entwickelte für damalige Verhältnisse unglaubliche Power. Basis des Umbaus war ein uralter dunkelgrüner Porsche 959 von SCX aus Spanien. Der lieblose BP-Look hat mich schon immer genervt. Für mich kam nur eine Version in Frage:

Porsche 959

Der hochhakige Rothmans 959 Rallye Paris Dakar. Der Wagen hat wie das Original Allradpower, die über eine beidseitig verlängerte Kardanwelle des Motors auf beide Achsen übertragen wird. Die Vorderachse ist pendelnd gelagert. Vielleicht gar nicht so schlecht für afrikanische Slotpisten. Nach dem Streichen des Wagens in Weiß und Dunkelblau kamen Decals auf den Wagen. Wie bei allen „kurvigen“ Porsches war das keine leichte Fingerübung, bayerische Flüche tönten durch die Werkstatt. Wie bei Rallyewagen typisch, baute ich Schmutzfänger ans Gerät. Eigentlich hasse ich solche Dinger. Normalerweise was für Spießer oder Ostblockfahrer. Aber am Rallyeauto

RALLYE PARIS-DAKAR

sind diese Dinger Pflicht. Die feinen Staubfontänen werden dadurch laut Reglement optimal kanalisiert! Wenn ich mit 200 km/h durchs Wadi rausche, stehen die hässlichen Flattermänner ohnehin waagerecht. Ich nahm dazu dünnen Poly-Kunststoff aus dem Architekturbedarf. Schneiden, kleben, fertig. Auf der technischen Seite klebte ich den Motor in seiner Halterung ein. Dies reduziert die Dezibel des 959 und überträgt die Motorkraft optimiert auf die beiden Antriebsstränge. Blei war keines nötig, klasse!

Die mechanischen Teile bekamen Parma-Spezialöl. Die Dunlop Desertreifen wurden heimlich mit plattensicherer Michelin Mousse gefüllt. Schleifen? Nein! Der Allrad bietet genügend Grip. Zudem möchte ich auf Naturböden Driften, Dreck und Steine im Rückspiegel fliegen sehen.

Mit Vollgas durch die algerische Steinwüste. Wo bleibt die Sahara? Ich will endlich Dünen fahren!



Sauber driftet der 959 um die engen und lang gezogenen Dünentrails. Der Bums des betagten Motors ist gutmütig, er besitzt ein sattes Drehmoment von unten heraus. 14V sind ideal, um den kraftschluckenden Allrad-Porsche ausdauernd durch Afrika zu prügeln. Mehr Power wäre unvernünftig, ich möchte in Dakar ankommen und nicht auf irgendeiner Düne mit Kurbelwellenschaden ausfallen.

Porsche

9

5

9

Der Wüsten-959 macht richtig Spaß und ich habe eine längst fällige Lücke in der Hall of Fame meiner Rallyesammlung geschlossen. JK

Alpinkatze



„Bienvenue à Dakar!“

Einen flott machen

TEIL 1

In dieser Rubrik zeigen wir Einsteigern, wie man ein neues Slotcar mit wenigen Kniffen aufbereitet, damit es auf der Bahn besser läuft.

Erste Schritte und Wartung

- Karosserie abnehmen
- bewegliche Teile ölen
- Getriebe fetten
- Motor und Felgen fixieren



Einen flott machen...

Slotcars laufen aus der Herstellerbox heraus mehr schlecht als recht. Es gibt Hersteller, bei denen die Wagen besser laufen. Aber optimal läuft streng genommen keines.

Ein wenig Öl und Fett sorgt oft schon für deutlich mehr Laufruhe, mehr Leistung und für eine höhere Lebensdauer der Komponenten.

Die mechanischen Teile am Slotcar werden durch die hohen Drehzahlen stark beansprucht und brauchen für eine optimale Funktion regelmäßig Wartung, wie ein „großes“ Auto auch.

Wer hier schludert, fährt mit einer scheppernden Schäse über die Heimbahn und muss öfter als nötig

neue Hinterachsen, Ritzel oder gar Motoren kaufen. Ob das Fahrspaß bringt, muss jeder Slotter für sich selbst entscheiden.

Es geht auch anders. Mit nur wenigen Kniffen, kommt wesentlich mehr Fahrspaß ins Slotcar. Es läuft leichter, leiser und runder. Die Lebensdauer wird durch minimale, regelmäßige Pflege verlängert. Die Rundenzeiten werden zudem verkürzt.

Wir starten mit Basics für Einsteiger, die zunächst noch mit Magnet unterwegs sind. Schrittweise führen wir von Ausgabe zu Ausgabe immer weiter in die Materie ein, um den Fahr- und Spielspaß zu erweitern.

Werkzeug und Mittel:

- Kreuzschlitzdreher klein
- Lageröl
- Getriebefett
- Sekundenkleber

Grundausstattung für Slotter



Einen flott machen...

Karosserie abnehmen

Chassisunterseite genau betrachten!

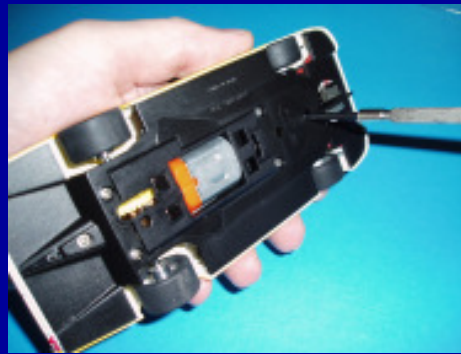
Wie viele Schrauben halten die Karosserie? Das ist nicht immer auf den ersten Blick ersichtlich...

Nicht wild drauf los schrauben! Karosserieoberseite nach bruchgefährdeten Teilen (Antennen, Spiegel, Spoiler) untersuchen und darauf achten!

Je nach Fahrzeugdetails beim Schrauben den Wagen entweder...

- a) seitlich in einer Hand halten
- b) mit dem Dach auf soft Unterlage legen

Schrauben mit passend kleinem Kreuzschlitzdreher vorsichtig lösen.



Nicht alle Schrauben lösen sich kinderleicht. Manche Hersteller ziehen die Schrauben zu fest an. Wer diese mit Gewalt löst, reißt das Plastikgewinde heraus!

Schrauben gefühlvoll (!!!) lösen. Entweder klappt es leicht oder man muss mit sanftem Druck versuchen, festsitzende Schrauben vorsichtig zu lösen.

Anschließend die Karosserie überlegt abnehmen: Manche lassen sich einfach anheben. Einige Ausführungen sind zusätzlich im Chassis eingeclipst. In dem Fall genau beobachten, wo sich solche Aufhängungspunkte befinden. Diese samt Karosserie gefühlvoll auseinanderdrücken und vom Chassis abnehmen.

Montage

Für regelmäßige Wartungs- und Reparaturarbeiten: Karosserieschrauben oder Plastikgewinde minimal ölen! Damit drehen sich Schrauben leichter in den Gewinden und erhöhen deren Lebensdauer. Ein kleiner Tropfen reicht und zahlt sich aus!

Ich wiederhole die Plastikgewindeölung etwa nach dreimal Karosserie ab- und aufschrauben. Hatte seitdem keinen Gewinderiss mehr.



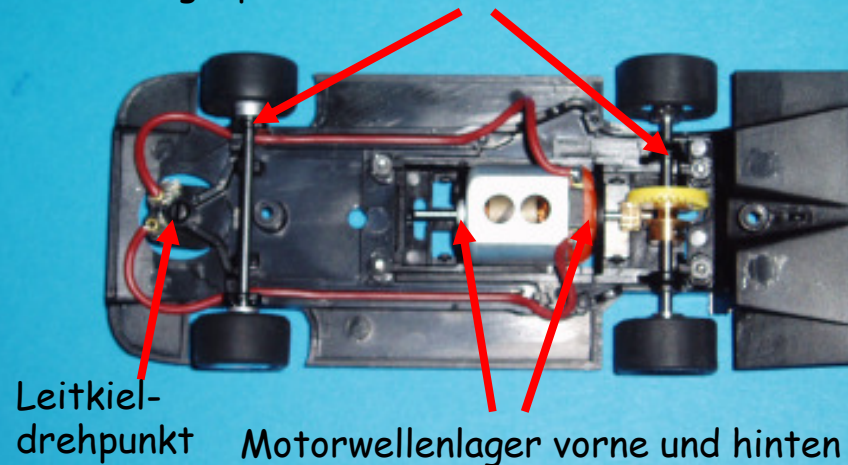
Einen flott machen...

Achsen, Motorwelle

Zur Reibungsminimierung muss je ein Tropfen Öl auf die Drehpunkte von Vorder- und Hinterachse. Zudem auf die Motorwelle, damit diese geschmeidiger läuft.

Vorsicht: Nicht jedes Öl ist geeignet! Manche greifen Kunststoffe an! Felgen können sich von den Achsen lösen! Gutes Öl und Info gibt es im Slotcarfachhandel!

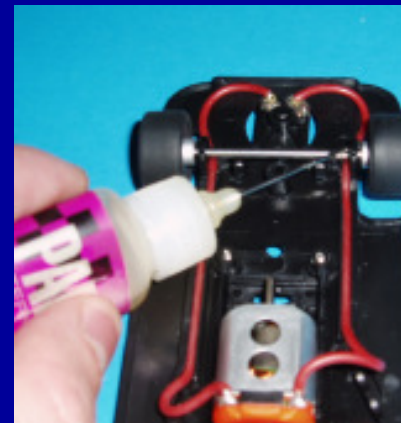
Beide Lagerpunkte von Vorder- und Hinterachse



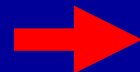
Reibungspunkte, die etwas Öl brauchen

Felgen checken

Felgen auf festen Achsensitz prüfen. Dazu die Räder einer Achse zwischen die Finger nehmen und mit viel Gefühl (!) prüfen, ob sie sich gegenläufig verdrehen lassen. In dem Fall Felgen vorsichtig durch Drehen und Ziehen von der Achse entfernen. Achse entfetten (Isopropanol/Alkohol), abwischen. Einen Tropfen Sekundenkleber auf das/die Achsende/n geben und Felge/n von beiden Seiten fest auf die Achse pressen und halten, bis der Kleber getrocknet ist. Spurbreite beachten! Andernfalls drückt der Klebstoff die Felgen von den Achsen!



Mit einer Kanüle sparsam Öl auf die in Abb. links gezeigten Reibungspunkte aufbringen.

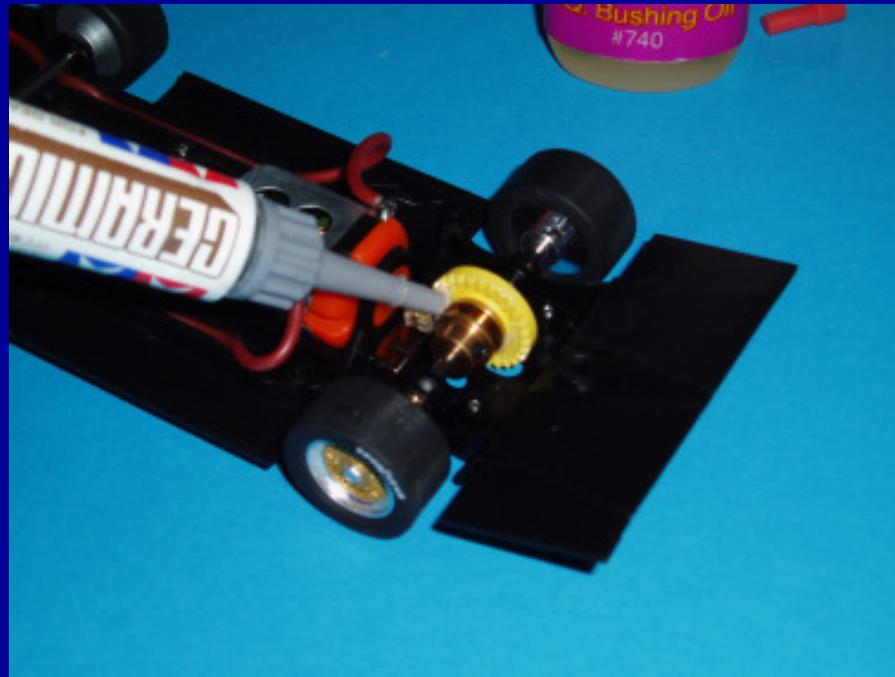


Einen flott machen...

Getriebe fetten

Damit die Zähne optimal ineinander greifen anstelle auszufallen, müssen sie regelmäßig gewartet werden. Entweder mit etwas Öl, besser noch mit etwas Fett versorgen.

Wir verwenden Fett für Nylonritzel aus dem RC-Car Bereich.



Fertig! Den kleinen Öl- und Fett-Service bei Bedarf (Karre läuft rau und laut) wiederholen. Viel Spaß beim Racen! Wetten, dass das Slotcar jetzt besser läuft! - JK

In der nächsten Ausgabe zeigen wir, wie man den Magnet entfernt und das Auto mit Blei trimmt.

Exklusivtest

Jim Hunt Magazine prügelt den neuen Porsche von Fly über den Testtrack und erforscht die Stärken und Schwächen des Flachschnauzen-Doppelturbos.



Porsche 935 K3

Melancholie des Rückblicks

1976 brachte Porsche den 935 heraus. Er war die Rennversion des 930 (911 Turbo Modells).

Ursprünglich wurden diese Wagen entwickelt, um in der FIA Gruppe 5, in verschiedensten Serien wie der Sportwagen Weltmeisterschaft, der IMSA-Meisterschaft als auch in der Deutschen Rennsport Meisterschaft DRM anzutreten. Die Werksentwicklung des Wagens endete nach dem 935/78 im Jahr 1978.

Tuner kamen nun auf den Plan. Der Bekannteste kam aus Deutschland: Kremer Racing aus Köln. Deren Wagen verfügten über potente 3,2 Liter Sechszylindermotoren mit Doppel-Turboaufladung, die eine Leistung von bis zu 740 PS entwickelten.

Die Wagen waren auf den Rennstrecken von Europa bis in die USA erfolgreich im Einsatz. Es begann 1980 mit den 24 Stunden von Le Mans und endete 1985 in Sebring. Vom K3, was auf die dritte Entwicklungsstufe des 935 hindeutete, wurden von den Kremer Brüdern insgesamt 13 Stück aufgebaut.

Die Unterschiede zum 935S lagen in einem 3,2 Liter Motor mit einem Air-to-Air Intercooler System, einem tiefer liegenden Chassis, einer GFK-Karosserie mit wesentlich mehr Abtrieb und einem stärker versteiften und vergrößerten Käfig. Dazu kamen größere KKK-Turbos. Das entlockte einem K3 bei 8000 Touren und einem Ladedruck von 1,7 bar satte 800 PS! Bei leicht reduzierter Drehzahl von 7800 Touren und einem leicht reduzierten Ladedruck

von 1,4 bar entwickelte man immer noch gewaltige 740 PS! Es ist schwer vorstellbar, welche Kräfte freigesetzt wurden. Geschwindigkeiten von über 360 km/h waren möglich. 1976 brachte Porsche eine Rennversion des 930/911 Turbo, den sie lediglich 935 nannten. Er war bestimmt für FIA Gruppe 5 Rennen. Er war einfacher im Aussehen, in Anlehnung an den Porsche 934 konstruiert, der wiederum für Gruppe 4 Rennen gedacht war. Das Werksteam mit Hauptsponsor Martini ging mit Jacky Ickx/Jochen Maas und Rolf Stommelen/Manfred Schurti mit zwei Wagen an den Start. Der 935 war eine aerodynamische Weiterentwicklung mit einer veränderten Nase. Er taugte für Siege bei allen wichtigen Langstreckenrennen, wie in Le Mans, Nürburgring, Daytona, Sebring und Watkins Glen.

Für die 1977er Saison wurden die 935er an Privatteams, wie Georg Loos und Kremer Racing verkauft. Die Einzelturbos flogen raus und wurden durch Doppellader ersetzt! Die Karosserien wurden erneut verändert. Privatisers fuhren zunächst mit langen Gesichtern die älteren Wagen, während das Werk mit neuen Versionen an den Start ging. Da die 935/78 nicht sehr verlässlich waren, konnten sie durchaus geschlagen werden. Die langen Gesichter wurden nun runder. 1978 erschien das berühmte Moby Dick Design. Er hatte ein längeres Heck und eine um 10 cm abgesenkte Front. Angetrieben wurden diese Wagen von wassergekühlten 3,2 Liter Sechszylinder-Aggregaten, die Vierventil-Zylinderköpfe spendiert bekamen und atembe-

raubende 895 PS entwickelten! Damit eilte man auf der berühmten langen Geraden von Le Mans mit 360 km/h dahin und man war in Schlagdistanz zu den Prototypen von Renault und Porsche (936).

Nach einigen Saisons änderten FIA, SCCA, IMSA und CSI die Reglements. Die Teams kämpften mit diesen Entwicklungen in den Büchern. Über die Jahre gab es verschiedenste Konfigurationen des 935 mit Motoren in Hubraumgrößen von 2,0/2,2/3,0 bis 3.2 Liter. Die Werksentwicklung des 935 kam ins Stocken und wurde letztendlich eingestellt. Tuner kamen auf den Plan. Kremer brachte die bekannteste Version: den 3,2 Liter Sechszylinder mit Doppelturbo und mit bis zu 740 PS! 1982 unterband die FIA Gruppe 5 Rennen. Die Rennkarriere des 935 setzte

sich bei IMSA GTP Rennen fort. Die offizielle Rennsportkarriere der 935er endete 1984. Ein paar Privatisers fuhren damit noch bis 1986 weiter.

Von 1976 bis 1984 gewann der 935 über 150 Rennen was 20 Klassensiege beinhaltete. Die imagerträchtigsten Rennsporterfolge des 935 waren der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans, den 12 Stunden von Sebring und den 24 Stunden von Daytona (unsere Testversion).



Technische Daten:

Porsche 935 K3 (1980)

Heckmotor mit 6 Zylindern -
KKK Doppelturbolader -
Hubraum 3,2 Liter - 740 PS
(544,6 kW) bei 7800 U/min -
stramme 231,3 PS pro Liter -
Verdichtung 7,2:1 - 5 Gänge -
Heckantrieb

Test: Porsche 935 K3



Die kraftvolle Seitenlinie verrät bereits, welche Fahrmaschine in der Leichtbau-Karosserie aus GFK steckt. Ausladende Kotflügel, geduckte Flachschnauze, enormer Heckflügel, der ab Dachkante schwungvoll nach hinten gezogen ist. Dazu die extrem breite Mischbereifung, die an der Hinterachse übliche Reifen-Dimensionen sprengt.

Auf diese Formneuheit von Fly haben viele seit langer Zeit gespannt gewartet...

Porsche 935 K3

Die Spanier eröffnen ihre Baureihe mit der dunkelblauen 24 Stunden von Daytona-Siegerversion von 1981. Pilotiert wurde dieser PS-Protz von Bob Garretson, Bobby Rahal und Großmeister Brian Redman. Fly bietet beim 935 K3 eine für den Heimbahnbereich sehr gute Technik an. Der Wagen läuft bereits aus der Box heraus gut. Mit den üblichen Vorbereitungs-kniffen, Magnet raus und Blei in den Bug, gibt der potente Über-Porsche eine sportliche Figur auf der Bahn ab.

Motor: typisch

Fly Wie beim Original im Heck. Überflüssiges an der Motorwelle wurde ab Werk präzise gekürzt.



Ideallinie: Testfahrer Alpinkatze räubert im zweiten Gang über die Curbs der engen Castrol-Kurve. Unser Fotograf hat sich hinter Reifenstapel und Ölfässern verschanzt, er fürchtet den gewaltigen Doppelturbo.

Das neue Achszahnrad

im gewichtsreduzierten Speichenrad-Design ist serienmäßig leicht gefettet, was bisher bei Fly nicht üblich war. Das minimiert bereits ootb die Geräuschkulisse deutlich, was Fly-Kritiker in Argumentationsnot bringen dürfte.

Sowas sollte jedoch für ernsthafte Hobbyslotter ohnehin kein Argument sein. Normalerweise wartet/pflegt man die beweglichen Teile ohnehin regelmäßig mit Fett und Öl.



Leitkiel

Der Führungsschuh sitzt ausreichend tief im Slot, das lange Schwert macht keine Probleme in engen Kurvenradien. Der Schwenkbereich ist großzügig und braucht keine Nacharbeit. Bravo!

Reifen

Die Serienmischung ist ideal für die Carreraschiene. Die Vorderreifen wurden zur Sicherheit versiegelt, die Hinterreifen auf der RSM plan geschliffen, damit die gesamte Reifenbreite plan aufliegt und greift.



*Kleine Eingriffe und Abstimmung auf der
Richtplatte*

Die Serien-Kabelverlegung ist etwas unkoordiniert. Ich habe Klebeband für einen harmonischen Verlauf der ausreichend langen Kabel verwendet. Das zentriert zudem den entlasteten Leitkiel mittig. Es wurde aus Platzgründen wegen der Blei-Einlage über der Vorderachse verlegt. Die Kabel am Motor wurden mit dünnem Gewebekband auf ihrem Weg unter die Karosse und Fahrereinsatzkanalisiert. In Serie verlaufen sie ein wenig chaotisch und streifen u.U. das rotierende Getriebe.

Die durchgehende Vorderachse

ermöglicht eine problemlose Rotation der Vorderräder. Diese haben wir mit Speed Gloss versiegelt und ihnen somit störenden Gripaufbau verwehrt. Damit bleibt der Porsche in schnellen Kurven

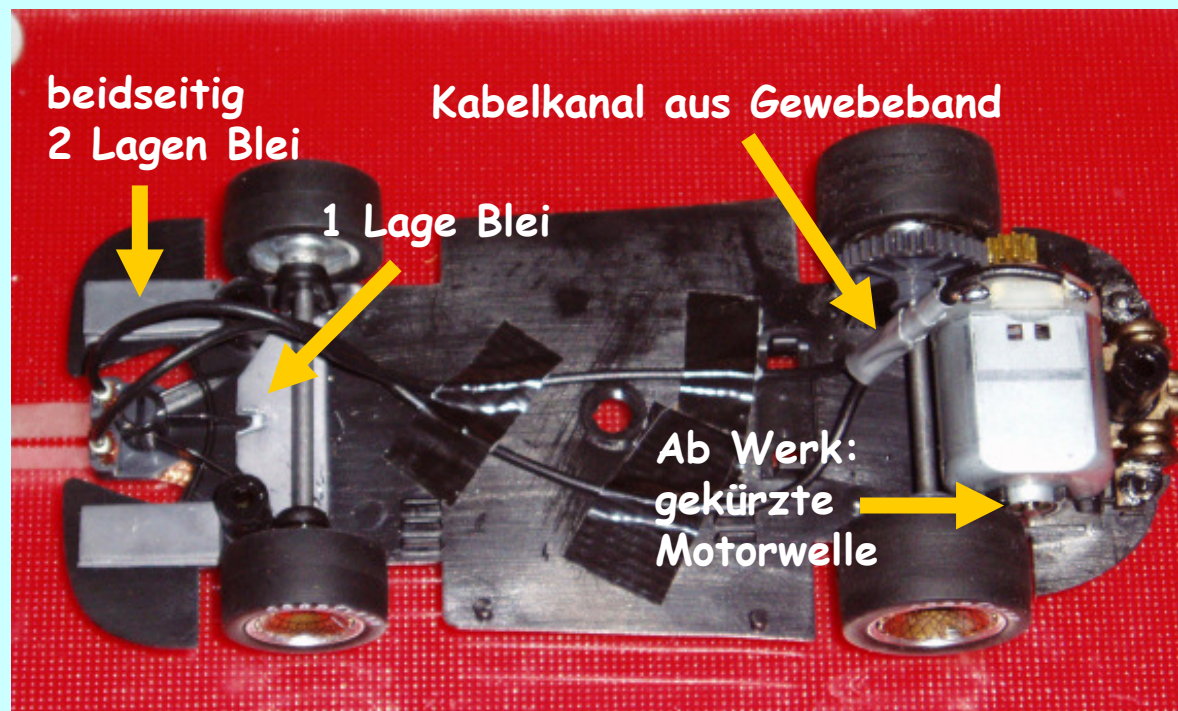
sauber und sicher im Slot. Die Hinterrädern wurden auf maximale Auflagebreite etwas zurecht geschliffen.

Blei

Der Heckmotor braucht beim Fahren ohne Magnet unbedingt ein Gegengewicht

im Bug, in dem sich eine gute Unterbringungsmöglichkeit für Blei befindet. Hinter, links und rechts vom Leitkiel kam Blei zum Einsatz.

Somit läuft der K3 sauber und ruhig auf Carreraschienen bei 12 Volt und 25 Ohm-Stellung am Regler um den Kurs.



So haben wir ausgebleit: unter der Vorderachse eine Lage, seitlich je zwei Lagen übereinander mit doppel-seitigem Klebeband fixiert.



Mittiger Doppelauspuff zum Ausatmen der Abgase, die vorher dem 3,2 Liter Motor über zwei KKK-Lader maximal 1,7 bar Ladedruck einhauchen.



Flachschnauze mit tief angeordneten Scheinwerfern, die aus Aerodynamikgründen hinter Plexiglas mit Nieten gesichert werden. Bugmitte: Ölkühler mit Schutzgitter

Optik, Detaillierung

Fly ist bekannt für seinen hohen Detaillierungsgrad.

Die voluminöse *Karosserie* ist formidabel nachgebildet. Die Lackierung ist bei unserem Modell hervorragend schön umgesetzt. Die Karosserie sitzt schön tief auf dem Chassis. Die hinteren Walzen sitzen sauber in den Radhäusern, nichts schleift, alles passt perfekt.

Die *Kohlefaserabdeckungen* der BBS-Felgen sind klasse nachgebildet. Man kann sogar die feine Fädenstruktur sehen. Die Felgen laufen schön rund, nichts eiert. Keine störenden Gussgrate waren zu entfernen.

Die *Sportseitenspiegel* sind elegant eng an die A-Säulen geschmiegt. Sogar die dezent schwarzen *Türgriffe*, der *Scheibenwischer* und die *Flaps* am Heckabschluss sind sauber detailliert ausgeführt. In der

Heckmitte prangt der imposante *Doppelauspuff*. Porsche hat diese mittige Doppelrohr-Anordnung bei seinen aktuellen Sportmodellen wieder aufgenommen.

Die Front mit tief sitzenden *Scheinwerfern*, hinter *Glasabdeckungen* bieten ein Betätigungsfeld für Nieten-zähler. Sogar die megafeinen Nieten der Plexiglas-Abdeckungen sowie der Heckscheibe sind nachgebildet! Dazu der massive *Ölkühler* in der Bugmitte. Hier sitzt ein einzelnes, gelochte Plastikgitter.

Es fehlt das für USA typische Schutznetz auf der Fahrerseite. Für Detailfetischisten dürfte das kein Problem sein. Bei Bedarf: Schiebescheibe entfernen, Fliegengitter aus Stoff einkleben. Wir fahren ohne, ist cooler!



9

3

5

Mit Schwung im dritten Gang aus der sich weit öffnenden Castrol-Kurve. Mit voller Leistung erklimmt unser Testfahrer die Anhöhe. Der Boxer donnert, die Lader zischen. Er reißt den Vierten rein, Flammen züngeln aus den Heckrohren. Der 935K3 verschwindet mit Höllensound hinter der Kuppe. Man hört noch den Wechsel in den fünften Gang und das infernale Brüllen des Sechszylinders, der auf der 2,9 Kilometer langen Geraden bei 360 Sachen voll ausdreht...

„Nahezu unerschöpfliche Kraft treibt den K3 nach vorne. Bei vollem Ladedruck fällt es schwer nachzudenken, was man gerade tut. Dafür bleibt ohnehin keine Zeit...”

Aerodynamik Ende 70er/Anfang 80er Jahre: Eng anliegende Rückspiegel und konvexe, mit Carbonfäden verstärkte Abdeckscheiben an den BBS-Felgen für hohe Geschwindigkeiten. Türgriffe und Scheibenwischer wurden damals beim cw-Wert erstaunlicherweise vernachlässigt. Am Testfahrzeug fehlte das obligatorische Stoffgitter, das normalerweise bei US-Rennen vor die Seitenscheibe des Fahrers gespannt wird, um ihn vor einschlagenden Crashteilen oder seinem Herausschleudern bei Unfällen zu schützen... Wir haben diesen Makel überlebt. Testfahrer Alpinkatze bekam als Entschädigung für das fehlende Detail, vom Besitzer des Originalwagens, einen neuen Helm spendiert. Darauf wurde der Name einer der drei Helden von damals, Bob Garretson, gebrushed. Das Heck des Testfahrers passte wie angegossen in den Schalensitz. Wir mussten keine zusätzlichen Pads einlegen.



Fahreindrücke

Der 935 K3 hängt bei 12V magnetlos sauber am Gas. Das Fahrbild wirkt originalgetreuer, als bei 14V. Obwohl das Vorbild wie eine Bodenrakete motorisiert war, lege ich beim Modell schon Wert darauf, dass es ein einigermaßen echtes Fahrbild auf das Slotparkett legt. Wer mit Magnet schürt, kann ruhig 14V vertragen, um den starken Haftverstärker Paroli bieten zu können.

Durch die breiten, soften Original-Hinterreifen ist der Grip auf Carreraschiene gut. Der Wagen eilt stramm nach vorne, lässt aber auch in Kurven gutmütig kontrolliertes Driften zu, wenn man dies provoziert. Man kann aber auf den Serienreifen auch sauber ohne Rutschen bei 12V durch die Kurven heizen. Dann nimmt der 935K Schwung und Geschwindigkeit definiert durch Kurven

Mit. Der Vorderwagen bleibt dabei dank Bleifüllung im Bug ruhig im Slot. Egal ob weit öffnende Kurve 4 oder enge Kurve 1: ruhig und gelassen meistert der Überporsche seinen Auftrag. Eine Klasse ausgewogene Fahrmaschine für Langstreckenrennen auf der Heimbahn. Die Geräuschkulisse des 6-Zylinderboxers folgt der des Originals. Aber laut ist der Wagen wirklich nicht! In der

Karosserie habe ich nichts nachgeklebt. Weder Lampen gläser, noch Fahrereinsatz. - Alles war vibrationsfrei an seinem Platz. Porsche eben!

Fazit:

Eine schnelle Fahrmaschine mit klar definierten Grenzbereich, toller Verarbeitung ohne Schwächen. JK



Abendstimmung an der Rennstrecke: Nach einem langen Testtag parken wir unseren 935 K3 mit glühenden Turboladern und abgefahrenen Reifen am Streckenrand.

**Z
I
E
L**

Paintbox

BMW CSL Gitanes

Alpinkatze

Artworks Ltd.





CSL

Alpinkatze
Artworks Ltd.

Diese drei Buchstaben stehen für bayerische Motoren- und Formenbaukunst. Mitte bis Ende der 70er schickten die Münchner ein sensationelles Automobil auf die Rennstrecke. Potente, wohlklingende Motoren und verschiedene Flügelversionen traten an, um der Konkurrenz Paroli zu bieten.

Alpinkatze Artworks aus Oberbayern hat sich dieses schönen Fly-Klassikers angenommen und eine einmalige Privatiers-Version aufgelegt, die seinerzeit in Clermont-Ferrand gesichtet worden ist. Hauptsponsor war Gitanes.

Wer jemals Gitanes Mais geraucht hat, weiß wie Sargnägel schmecken.

Trikolore



Spurvermessung und Einstellung
auf der Richtplatte

Der BMW wurde zunächst blau, rot, weiß von Hand gestrichen und anschließend mit Decals versehen.



Extrem breite BBS-
Speichenfelgen mit polierten Tiefbetten



Finish: Tiefgelbe Lichter, wie sie damals bei
BMW in Frankreich üblich waren.

CSL

Jim's Universum

Unsere Redaktionsräume wurden zu klein. Wir haben kurzfristig einen Neubau hochziehen lassen. Darin stehen nun unsere großzügig geschnittenen Bahnen, zu jedem Rennthema eine eigene. Es war nicht ganz einfach so ein gewaltiges Projekt in die oberbayerische Berglandschaft zu bauen. Eine satte Spende hat den Gemeinderat überzeugt. *Üzgür Hochbau International* aus Neuperlach hat uns einen stylischen Slot-Tempel hingestellt. Ein feuchtfröhliches Richtfest mit Rosenwasser haben wir schon hinter uns. Gut, dass ein Dixi aufm Hof stand. Mit Weißbier haben wir uns auskuriert.

WIR SIND UMGEZOGEN!



Unser Slot-Tempel ist fertig. Die Landschaftsgärtner arbeiten noch am Freigelände. Links im Bild das Fundament für die lang gezogene Kurve 6 unserer 300 Meter Outdoor-Bahn.

Jim's Universum

post

Danke für deine Mühe. Ich finde es echt bemerkenswert, dass es Leute wie dich gibt, die Ihre Freizeit zum Wohle anderer opfern.
Daniel, Mönchengladbach

Thanks for the magazine. I enjoy looking at the pictures and I look forward to the next issue.
Alan, West Yorkshire (GB)

Thanks, Jim. I'll be looking for your next issue!
Marcus, Bloomington/Minnesota [USA]

Thanks Jürgen! Keep up the good work.
Pattos Decals, Australia



Haben Sie Fragen? Hammerharte
News auf Lager?

Mails an:

jim-hunt-magazine@gmx.de

Testspecial USA

BMW 320 turbo

Aufgeblasene Karosserien mit viel Flügel, so sahen die Rennwagen der späten 70er aus. Aufgeblasen waren auch die Motoren: Abgas-Turbolader brachten eine enorme Leistungssteigerung und entlockten manchem Aggregat bestialischen Durchzug oberhalb des Turboloches, das sich nach etwa Eineinhalb- bis Zweitausend Touren mit einem Zischen schloss. Nach diesem Übergang drückt es den Fahrer in den Sitz, dass ihm Hören und Sehen vergeht.



BMW mit McLaren F2 Motor plus Turboaufladung: Fahrspaß der besonderen Art, sofern man den Ritt überlebt. Gruppe 5 ist nichts für Weicheier...

DER 320 IM RÜCKSPIEGEL



Start-Ziel voll ausgedreht, mein Bell-Helm nickt nach hinten gegen die Nackenstütze

Der Revell 320 Turbo in der Hobbs Version ist in Europa nicht erhältlich. Also mussten wir zu ihm in die USA. JIM HUNT MAGAZINE war eingeladen, den Wagen exklusiv in den Staaten zu testen.

Der 320 Turbo war eine heftige Höllenmaschine, die 1978 und 1979 nahtlos die erfolgreiche Geschichte der BMW 3,0 CSL fortführte. Die Gruppe 5 war bekannt für monströse Fahr-

Maschinen, die ihren Meister suchten. Angetrieben wurden die 320er mit erfolgreichen 2-Liter Formel 2 Aggregaten, entweder mit oder ohne Turbo.

Das BMW Junior Team mit Eddie Cheever, Marc Surer und Manfred Winkelhock fuhren acht Siege mit den Nicht-Turbos in der Deutschen Rennsport Meisterschaft 1977 ein.

320

T
U
R
B
O

Die Turboversionen in Europa hatten lediglich 1,5 Liter Hubraum, während man in den USA 500 ccm mehr aufsatelte. Mit gewaltigen zwei Turbo Litern trat man gegen die Konkurrenz von Porsche an, die mit dem 935 kein weniger potentes Fahrzeug am Start hatten. Nebenbei fungierte der 320 Turbo-Motor als Versuchskaninchen für andere Aufgaben. Später landete er im Formel 1 Wagen von Nelson Piquet, der damit 1983 Formel 1 Weltmeister wurde.

1978 IMSA

Sears Point Hobbs Pole+ #1
Mid Ohio Hobbs/Klausler #2
Road Atlanta Hobbs #24

1979 IMSA

Road Atlanta Hobbs #6
Riverside Hobbs #38
Laguna Seca Hobbs #2
Hallett Hobbs #1
Lime Rock Hobbs #2
Brainerd Hobbs #2
Mid Ohio Hobbs/Bell #9
Sears Point Hobbs #24
Road America 500 Hobbs/Bell #1
Road Atlanta Hobbs #3

Der 320 im Rückspiegel...

Was heute in jedem TDi steckt, war in den 80ern die aufregendste Neuerung überhaupt: Autos mit Turbolader. Ein Drehschaufelrad holte sich die Abgasströme nach der Verbrennung und hauchte die gewonnene Rotation, umgewandelt in Ladedruck in die Brennräume ein. Das ganze nicht in Diesel, sondern in drehfreudigen Benzinern, was einen enormen Schub nach vorne, ein Grinsen ins Gesicht des Fahrers und des Reifenhändler zauberte. Der Abrieb war nicht ganz ohne. Aber wer denkt bei soviel Fahrspaß schon an das Schonen von Reifen? So was war ein Thema für spießige Langweiler, die antistatische Gummi-

bänder unters Auto schnallten, was in Kombination mit Häkelklorolle, uneleganten Spritzledern und „Ich bin Energiesparer“ Aufkleber damals enorm heftig aussah.

Meine erste Turbofahrt kam gleich nach der Führerscheinprüfung. Der Lancia Delta HF Turbo meines Vaters war eine dezente, aber bissig zupackende Fahrmaschine, die mir sehr flotten Fahrspaß und das Sammeln ernsthafter Fahrpraxis im Reich der Fliehkräfte ermöglichte. Der Ladedruck wurde in der Mittelkonsole über grüne LEDs angezeigt. Das Aggregat baute maximal 0,9 bar Ladedruck auf und hauchte dem drehfreudigen 1600ccm Vierzylinder ordentlich Dampf ein. Das reichte locker, um GTI, 323i und auch manch unbedarften Schnösel im 911er zu ärgern.

Nach dem Delta HF kam der Integrale, noch mehr Power, Allrad, 16 Ventile und klar, wieder mit Turbo!

Was in den 80ern auf unseren Straßen ungemein Spaß brachte, war im Rennsport zu einer abartigen Aufrüstung geworden. Man jonglierte mit Hubraum, Drehzahl und Ladern, die aus ohnehin forschen Aggregaten üble Monster machten. In der Gruppe B im Rallyesport war man mit 500 PS unterwegs.

Stuck, im Gruppe 5 BMW M1 Turbo, eilte mit abartigen 700 PS über die Rennpisten.

Die Lader im Capri Turbo, Lancia Beta und Toyota Celica brachten Leistungen, die damals nahezu aberwitzig waren. -





Mit Formel 2 Turbo-Power durch den Indian Summer der USA, einfach geil!

Der 320 im Rückspiegel...

Was Porsche im weiterentwickelten 917/10 und 917/30 trieb... es soll CanAm-Versionen mit 1200 PS gegeben haben. Kaum zu glauben, dass Mensch und Material dieser unglaublichen Turbo-Power gewachsen waren.

Unser Testkandidat, der BMW 320 turbo ist ein Exponent der damaligen Lader-Ära.

Wir waren in den USA und haben Hobbs originalen Rennwagen aus seinen besten Zeiten getestet. Wir ließen den Lader des Exil-Bayern auf der Rundstrecke glühen und erzählen, was wir dabei erlebten.

Ein Vierzylinder-Motor mit zwei Litern galt in den 80ern als ganz ordentliches Hubraummaß. Was passiert, wenn man die zwei Liter mit einem Turbo auflädt?

Der 320er wird zum Tier!
Mit etwas Drehzahlzugabe ist

das Turboloch schnell überwunden: Die Bestie packt zu, dass man wie Knight-Rider im Super-Persuit-Mode in den Schaltensitz gedrückt wird. „Zefix, was für ein Vortrieb!“ Der Lader zischt wie eine angriffslustig Giftschlange und untermalt die hohen Drehzahlen des von BMW und McLaren überarbeiteten Vierzylinders. Die bestialische Kraft geht von der Kurbelwelle des Frontmotors über einen Kardan auf die Hinterachse über. Es ist keine schlechte Wahl, wenn man die Kardanaufnahme mit Spezialkleber zusätzlich fixiert, damit man nicht mit Wellenschäden im Rennen ausfällt. Enorm breite Walzen auf der Hinterachse bringen die Power auf den Asphalt. Es ist darauf zu achten, dass der Reifenmonteur sein Handwerk versteht. Werkseitig sind die Walzen etwas lieblos aufgezogen. Nachschneiden des rotierenden Profils mit Schleifpapier, besser auf einer RSM sorgt für die optimale Umwandlung der Kraft in Vortrieb über die ganze Reifenbreite.

Die Vorderreifen sollten auch in der entsprechenden Mischung gewählt werden. Wer richtig scharf fahren möchte, sollte sie von einem Reifeningenieur mit Speed Gloss versiegeln lassen. Dann schiebt der BMW nicht mehr über die Vorderachse und fliegt nicht mehr leicht aus Slot und Kurven.

Die Abstimmung ist strecken- und fahrerabhängig. Es kann nicht schaden, wenn man in die Seitenkästen des Chassis stabilisierendes Blei packt. Damit bringt man die Turbo-Power aus Bayern mit 12V ideal auf den Kurs. Wer mit 14V fahren möchte, sollte in jeden Fall einen Begrenzer in Form einer höheren Ohmzahl im Gasreglerwiderstand einsetzen. Andernfalls radiert man die Reifen runter und verbringt viel Zeit mit zeitraubenden Burnouts auf der Strecke.



BBS Felgen, überbreite Reifen, dicke Backen und enormes Flügelwerk stemmten sich gegen den hammerharten Motor: Das war Motorsport in den späten 70ern...

Zefix, woa des geil!



Der 320 feigt höllisch um den Racetrack im mittleren Westen der USA... Die herbstlichen Temperaturen sind ideal: Der Motor wird mit ausreichend kühler Luft versorgt, was sich positiv auf die Leistungsentfaltung auswirkt. Ich habe den Hillbillies gezeigt, wie man einen Bayern richtig bewegt. Nach dem Ritt ging's unter die Dusche und dann ab zum Barbeque. Drei leckere 320g Steaks fanden den Weg in den Magen. Ätzend war die Injection: Das Ami-Dünnbier ist nicht mein Ding. Drei Liter trinken und hinterher 5 Liter pinkeln. Zum Glück habe ich ein 50l Fass aus heimischen Gefilden dabei. Unglaublich, wie besoffen die Amis waren...

JK

Alpinkatze

French Dressing

In dieser Rubrik zeigt Euch *JIM HUNT MAGAZINE*
wunderschöne Slotcars aus dem Kaiserthema der Königsthemen

Le Mans

Kein Rennsport-Thema ist legendärer als Langstreckenrennen an der Sarthe in Frankreich: Die 24 Stunden von Le Mans. Es ist das Wimbledon der Langstrecke. **Endurance par excellence...**

Für uns Grund genug, dieses Treiben aus dem Blickwinkel des Slottens zu betrachten, ihm eine Bühne zu bieten.

Wir zeigen regelmäßig quer durch die Jahre eine kleine Auswahl an Slotcars, die zu diesem Thema passen. Viel Spaß!

Porsche 908 Flunder Le Mans 1973

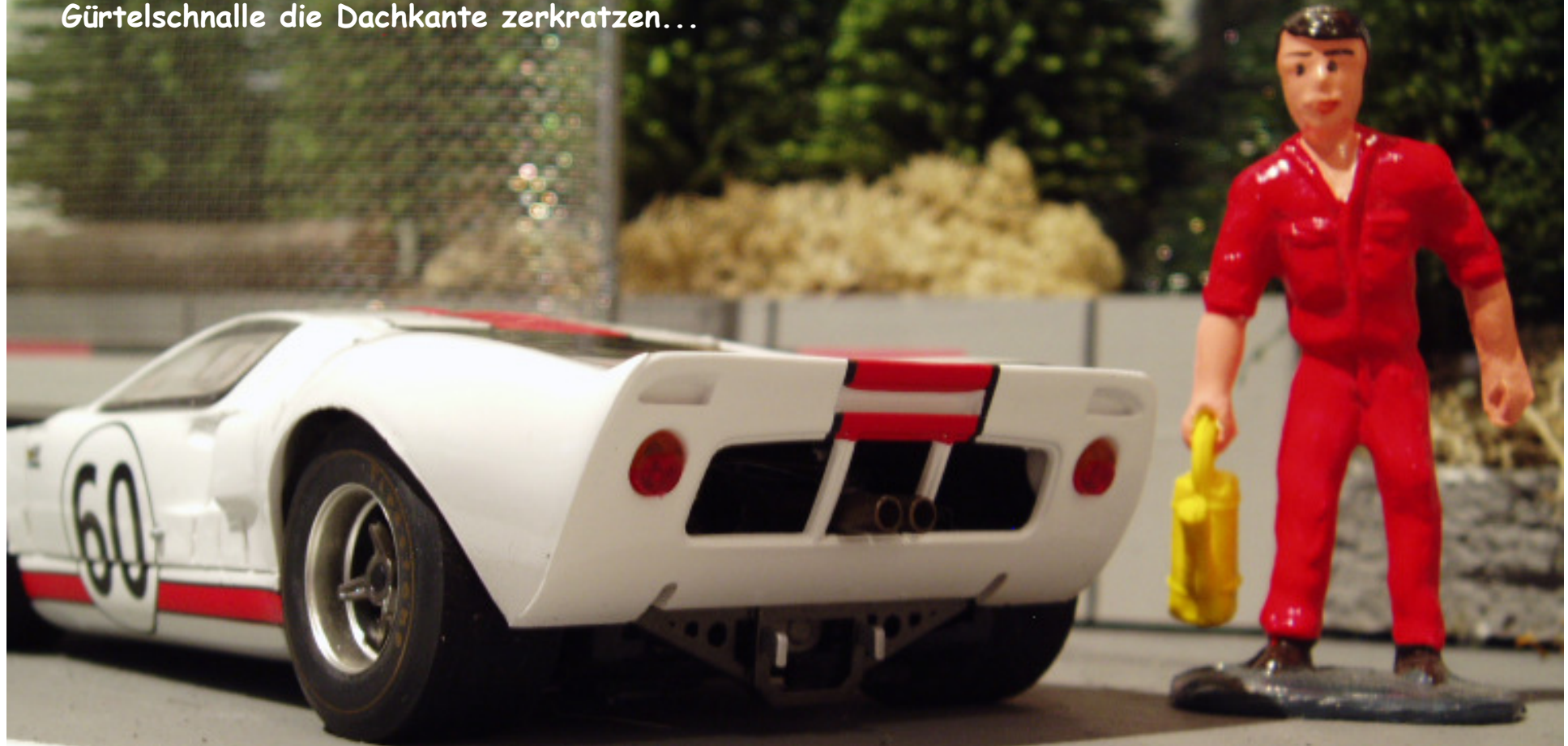


908 Flunder



Porsche 908 Flunder
Le Mans 1971

Der GT40 bekam seinen Namen wegen seiner Höhe: 40 Zoll misst seine Dachkante. Der Begriff Gürtellinie bekommt bei diesem Wagen eine neue Bedeutung: Mechaniker konnten mit der Gürtelschnalle die Dachkante zerkratzen...



Ford GT40 und MK II

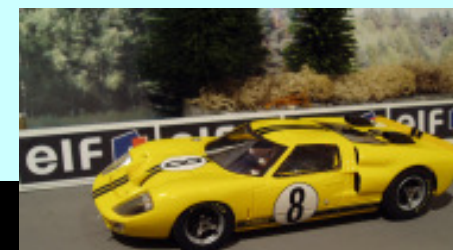


Oben: Jacky Ickx und Jochen Neerpasch siegten 1966 auf dem GT40 mit der Startnummer 60 bei den 24 Stunden von Le Mans...



Links: MK II von 1966, gefahren von Mario Andretti und Lucien Bianchi

1966



Unten: GT40 „Deutsche Autozeitung“ von Helmut Kelleners und Reinhold Joest



Oben: Der gelbe MK II No. 8 mit John Whitmore und Frank Gardner von 1966



GT40 Gulf

Wer sie nicht kennt, ist kein echter Motorsportfan: Die legendären GT40 im Gulf Design, mit denen man die Porsches richtete...



***MK II No. 7 von Graham Hill
und Brian Muir, 1966***



***MK II No.3: Dan Gurney und
Allen Grant, 1966***



MK II



Heckansicht des MK II

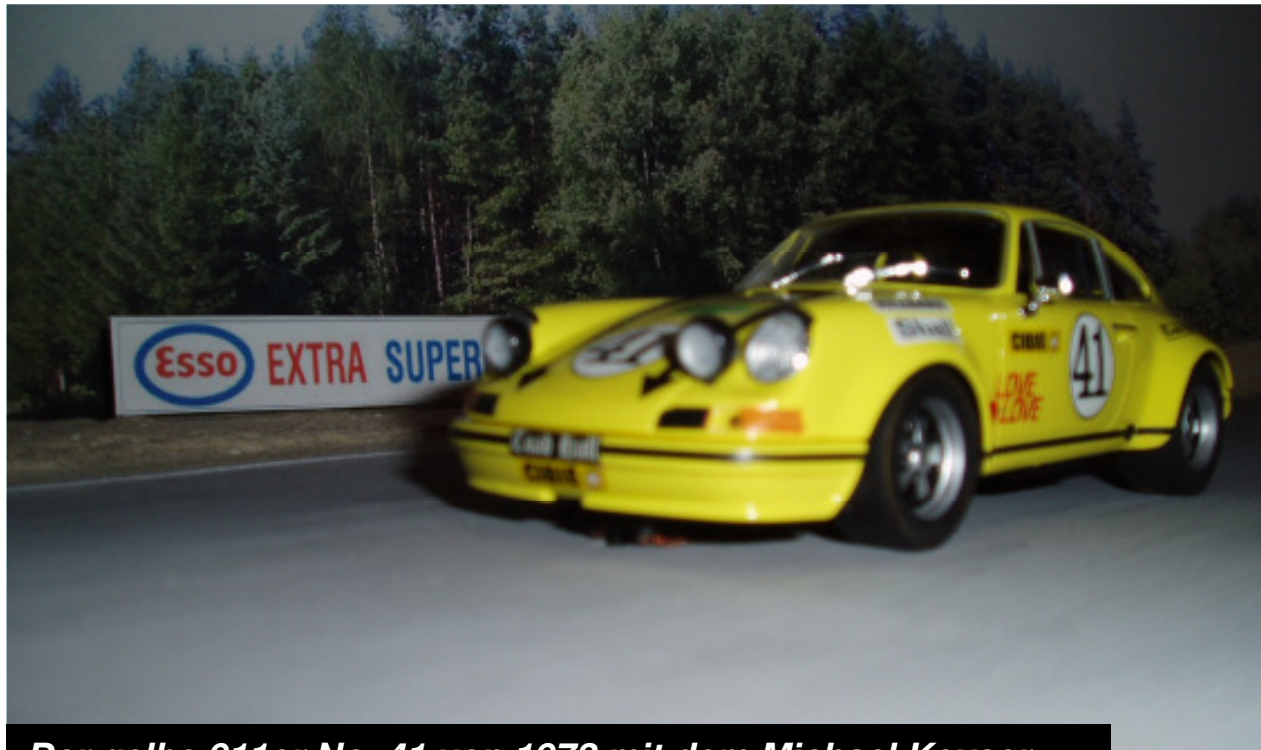


***MK II No.1
von Danny Hulme und Ken Miles, 1966***



911 Carrera 1973

Porsche Carreras traten selbstverständlich regelmäßig beim legendären Langstreckenklassiker an... Hier zwei wunderschöne 911er im Fight: Der Max Moritz Porsche No.43 schiebt sich aus dem Windschatten heraus an der No. 44 vorbei. Der Fahrer des gelben Carreras kann bald den Entenbürzel und die kernige brüllende Sportauspuffanlage, deren beide Rohre wie Schubkarrengriffe aus dem Heck ragen, bewundern...



*Der gelbe 911er No. 41 von 1972 mit dem Michael Keyser, Jürgen Barth und Sylvain Garant unterwegs waren:
Hier rauscht Jürgen Barth in die Abenddämmerung hinein.*

1972

*24 heures
du Mans*

*Michael Keyser begrüßt den Morgen
mit neu aufgezogenen Reifen und
voller Tankfüllung auf Porsche 911.*





911 Carrera No. 42:
Marvel Mignot und Pierre Mauroy, 1973

**Einfahrt vom
Fahrerlager auf
die Strecke:**
***Nervöse
Gelassenheit***



911 Carrera, No. 63:
Georg Loos und
Jürgen Barth, 1973



73

*Madonna,
Ferrari!*



**Ferrari 365GTB/4 Daytona 1973:
Das bekannte, französische Rallye-
Ass Jean Claude Androuet trat mit
Claude Ballot Lena im vom Team
Christian Pozzi vorbereiteten Italo-
GT an. Unvergleichlich: die Musik,
die stereo aus den Doppelauspuffs
unter den Türen klingt!**



**Die Nummer 71, pilotiert von Cyril
Grandet und Dominique Bardini:
das Design ist mehr als gelungen**



Die Nacht kann kommen...



Langsam wird es Zeit, die Lichter einzuschalten: Der bordeauxfarbene Daytona No. 38 von Jean Pierre Jarier und Claude Buchet donnert durch die Abenddämmerung.



***Am nächsten Morgen erkennt man die edle Lackierung:
Im Sonnenlicht ein glitzernder Eyecatcher der Extraklasse!***



*Wunderschöner Daytona von Luis di Parma und Nestor Garcia-Velga.
Wer solch klingende Namen hat muss Ferrari fahren.*

Das war's für heute aus Le Mans. Ich hoffe, der Streifzug durch die Vergangenheit heldenhaften Motorsports hat Euch gefallen.

Wir Slotter holen immer wieder die guten alten Zeiten auf die Slotbahn zurück. Gerade das ist ein Reiz, den unser Hobby ausmacht.

Au Revoir!

Alle Fotos und Texte in *Jim Hunt Magazine*
dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung
des Herausgebers weiterverwendet werden!
Wer sich nicht daran hält, verstößt gegen
das Urheberrecht und darf schon mal einen
tiefen Blick ins Sparschwein werfen...

Impressum:

Jim Hunt Magazine

Herausgeber: Jürgen Kellner

Kontakt: jim-hunt-magazine@gmx.de

Redaktionsanschrift: Jürgen Kellner - Jim Hunt Magazine- Achthaler Str. 31, 83075 Bad Feilnbach

Freie Mitarbeiter: Sushi Neda, Georg Nordschleife, Bernd Slotman

**DAS WAR DIE DRITTE AUSGABE
VON JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 4.

**ERSCHEINUNGSTERMIN UND
INHALT BLEIBEN BIS ZUR
VERÖFFENTLICHUNG
STRENG GEHEIM!**

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only erscheint immer dann, wenn der Herausgeber Lust und Zeit hat, ein Magazin zu produzieren. Es ist, bis auf die individuellen Downloadgebühren des Users, kostenlos und werbefrei.

Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss entweder damit leben oder darf das Magazin nicht lesen. Wer normalerweise zum Lachen in den Keller geht, wird sich schwer tun, den Mix aus Information und Entertainment richtig einzuordnen. Ich schreibe für lässige Leute, die Slotten als spaßbringendes Hobby betreiben, es aber nicht engstirnig als Religion betrachten. Go easy or go home!