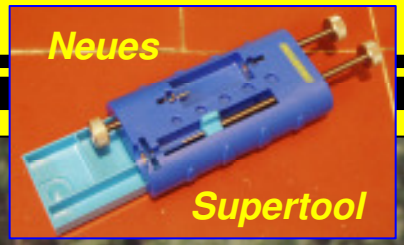
Jim Hunt Magazine®

6

FOR SLOTCAR USE ONLY

Apr. 08



Lamborghini Gallardo GT3
Mosler M900 GTR

Workshop Reifen

Gewinnspiel: 3 Slotcars!

Schöne Jaguars

Avant Slot
Le Mans
Trio

2x
GT40
limited

u.v.m.

American Pony Cars

Editorial...

Der Leser an Bord !

Bisher kannten wir sie nur durch nette Fanpost und Leserbriefe. In dieser Ausgabe bringen sich einige Jim Hunt Magazine Leser ein. Ein wunderschöner Scratchbuild-Amischlitten vom Martin S. wird vorgestellt. Ronny aus Berlin steuert ein sagenhaft schön gemachtes Werkstatt-Diorama bei, das Martin S. entworfen aber er gebaut hat. Benny lässt uns in seine Garage blicken und zeigt uns seinen 997er Porsche, den es so nicht zu kaufen gibt. Last but not least malt Dr. A. Wenner Striche auf den Asphalt. Der Chemiker stellt Versuchsreihen vor, mit denen er dem optimalen Grip auf die Spur gekommen ist. Danke für die interessanten Beiträge! Dazu gibt es das bewährte Jim Hunt Magazine Format: Infotainment rund um interessante und schöne Slotcars sowie den dazugehörigen Produkten.

Im Test haben wir wieder ein paar richtig heiße Granaten am Start:

Der Top Fuel Nissan mit Carbonfahrwerk wird heiß diskutiert. Wir haben ihn gefahren und sagen, wie das Teil wirklich geht. Drei aktuelle Le Mans Prototypen von Avant Slot mit technisch feinen Lösungen wurden scharf von uns gefahren.
Der neue Lamborghini Gallardo GT3 von Ninco und der Mosler MT900 GTS im Windschatten im Test. Freude großvolumiger US-Boliden kommen mit dem Ford Mustang und dem Chevrolet Camaro auf ihre Kosten. Ich habe noch immer das Brüllen der Achtzylinder in den Ohren! Für Herrenfahrer, die nicht nach dem Preis fragen: Bugatti Veyron und Porsche Carrera GT von Auto Art. Wir waren damit auf dem Schloss-Grand Prix unterwegs. Für Genießer und Sammler: zwei neue wunderschöne GT40. Der deutsche Scalextric-Importeur brachte den ersten der hauseigenen Dreierreihe auf die Bahn. Der britische Händler Slotcity lies ebenfalls eine schicke und limitierte Version des GT40 auflegen. Passend dazu stellen wir ein einzigartiges GT40 Buch vor.

Revell hat E-Types am Start. Wir fuhren diese Speedcats bei Flugplatzrennen in den USA. Freunde des Driftwinkels werden mit dem auf 1000 Stück limitierten Lancia Fulvia von Team Slot verwöhnt. Ein handgemachtes Resinemodell, quasi ist jeder Wagen ein Unikat. Ninco legte den Porsche 550 Spider in Panamericana-Version auf. Wir fuhren diesen Meilenstein artgerecht. Ein geniales Werkzeug von Scalextric kam auf den Markt. Dann noch unser Gewinnspiel: Wir verlosen drei Slotcars! Viel Spaß auf den 132 Seiten der Frühjahrausgabe No.6!

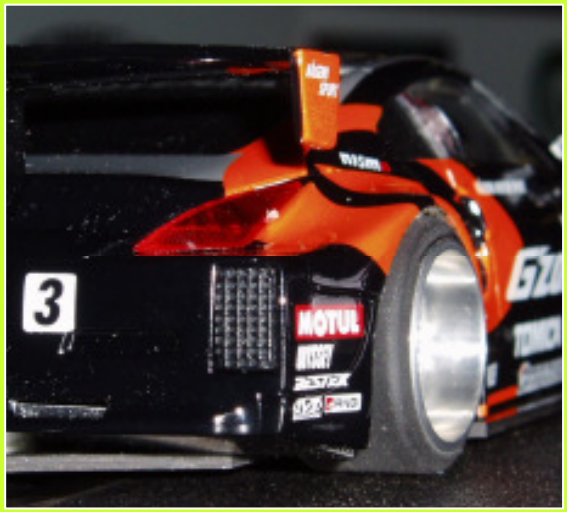
Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Tracktest

- Ford Mustang vs. Chevrolet Camaro
- Porsche 550 Spider
- Gallardo vs. Mosler
- Bugatti Veyron oder Porsche Carrera GT?
- Jaguar E-Types
- Top Fuel Nissan



Jim´s Universum

News & Facts

Reifenchemie

Dr. A. Wenner Spezial

Fotoreport

Ronnys Garage
Martins Belvedere
Bennys 997

Und vieles mehr!

Goodies

Neues Supertool

Jim´s Universum

Scalextric Deutschland GT40

Der deutsche Scalextric Importeur hat die erste Auskoppelung von drei auf je 2000 Stück limitierte Ford GT40 aufgelegt. Über das agile Fahrverhalten des Superklassikers braucht man kaum Worte zu verlieren. Dass der Wagen bereits out of box der Hammer auf der Rennpiste ist, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Zur fabelhaften Optik sagen wir nichts und lassen unsere Bilder dafür sprechen...

Der GT40 in „A-Version“: Deko-Box, Sammelkarte plus Staubschutzhaube.

Flashback to future:
Die kommenden beiden Versionen sind bereits im JHM No.5 (Messebericht Spielwarenmesse) als Prototypen abgelichtet.

2000

Jim´s Universum

Der GT40 ist prädestiniert, Striche auf den Asphalt zu malen. Sein Potential ist hoch, der Fahrspaß enorm. Eines der besten Serienslotcars out of the box.

Jim´s Universum

Entzückende Ansicht: Breites Heck und die nur einen Meter hohe Dachkante. Das potente V8-Aggregat in Sidewinder-Anordnung schnurrt angenehm ruhig. Das Getriebe ist auf Durchzug und Geschwindigkeit ausgewogen übersetzt.

Jim´s Universum

Ninco gibt Vollgas

Neues Logo, neue Software und neue Tuningteile für den professionellen Renneinsatz:

Das **Ninco Logo** und das Boxendesign wurden überarbeitet.

Ab März im Handel: **Lamborghini Gallardo** in Flatex Rennversion und eleganter silberner Straßenversion! Wir haben ihn schon getestet! S.21

Im Frühjahr wird die **Racemanagement Software** ausgeliefert. Mit dieser kann man die Ninco Digitalbox mit den PC verbinden. So können laufende Zeiten und Ergebnisse auf dem Bildschirm angezeigt werden.

ProRace Evo, optionale Extras für Rennen auf höchstem Niveau.
Die neue Generation von ProRace Ersatzteilen wurde unter Berücksichtigung des anspruchsvollen Fahrers entwickelt. Es werden Tuningparts aus Edelmetallen, wie etwa Magnesium und Titan angeboten. ProRace Evo ist in zwei Größen verfügbar: 2,48mm und 3/32“.

Jim´s Universum

Ninco Deutschland Cup 2008

Auch im Jahr 2008 gibt es wieder den Ninco World Cup. Ein Team aus Deutschland kann sich hierfür im Rahmen des Ninco Deutschland Cups qualifizieren. Dieser wird von CARS & CO COMPANY und Ninco gemeinsam im November organisiert. Am Ninco Deutschland Cup können die Teams teilnehmen, die sich vorher in einem der Qualifikationsläufe in Deutschland durch einen Sieg qualifiziert haben. Es können sich Fachhändler, Renncenter und Clubs bei CARS & CO COMPANY bewerben um diese Qualifikationsläufe auszurichten.

➢Die Auswahlläufe und der Deutschland Cup sind Langzeit Rennen. Genaueres wird vom jeweiligen Ausrichter festgelegt. Generell gilt, nach vorgegebener Zeit (durch den Ausrichter) wechselt das Team die Spur. Fahrer und Streckenposten wechseln sich dabei in der Funktion ab.

➢Alle Rennen werden auf einer Ninco Rennbahn nach vorgegebenem Layout ausgetragen. Das Layout für das jeweilige Rennen wird eine Woche vor dem Start veröffentlicht.

Uns ist es wichtig, dass die Ninco Rennen den ambitionierten Fahrer ansprechen und in einem sportlich professionellen Rahmen stattfinden.

➢**Warum geheimes Layout?**
Der Heimvorteil soll reduziert werden!

➢**Warum Begrenzung im Tuning?**
Wir wollen die besten Fahrer und nicht die besten Tuner!

Bewerbungen an:

CARS & CO COMPANY,

eMail: info@carsandco.de

M. Schumacher goes Superbike

Michael testete nach sieben F1 WM-Titeln seine Rennfahrerqualitäten auf zwei Rädern. Auf einer 178 PS starken Honda Fireblade trat er heimlich bei einem Superbike Rennen in Ungarn an und fuhr auf Ideallinie als bester Amateur auf Platz drei. Im Feld von 25 Teilnehmern reihte er sich direkt hinter den beiden Siegern, den Österreichern Martin Bauer und Andi Mecklau ein und musste aufs Treppchen. Aus Angst vor Presserummel verzichtete er auf die Siegerehrung. Angeblich will er die gesamte Serie bestreiten. Wir sind gespannt! Nach diesem furiosen Ritt dürfte das heimliche Mopedfahren Geschichte sein. Egal ob F1, Superbike oder im Taxi, brenn die Jungs gescheit daher!

Jim´s Universum

Buchvorstellung:

Ford GT

Die Geschichte einer Rennsportlegende

Sensationelle Lektüre!

Der amerikanische Supersportwagen Ford GT hat alles, um dieser Bezeichnung gerecht zu werden: Viel PS, unendlich Drehmoment und ein spektakuläres Aussehen. Und er hat eine lange Geschichte. Der Ford GT40 durchbrach als erster Rennwagen in Le Mans die magische 200mph-Marke (mehr als 320 km/h). Von 1964 bis 1968 wurden gerade mal 134 Exemplare des gedrungenen, gerade einen Meter hohen Sportwagens gebaut. Mit ihm hat Ford Rennsportgeschichte geschrieben. Er wurde zur Legende, als er im Jahr 1966 die Vorherrschaft der Ferraris beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans brach und die ersten drei Plätze belegte. Nie zuvor hatte ein amerikanischer Rennwagen in

Jim´s Universum

Buchvorstellung:

Ford GT

Die Geschichte einer Rennsportlegende...

Sensationelle Lektüre!

Le Mans gewonnen. 2004 ließ Ford die Tradition wieder aufleben und stellte mit dem neuen GT einen faszinierenden Sportwagen im Geist des GT40 vor. Er verfügt über 550 PS und kommt in weniger als vier Sekunden von Null auf Hundert – und das mit Normalbenzin! Mit 170 000 Euro ist der Ford GT sogar ein Schnäppchen im Vergleich zu seinen Konkurrenten von Porsche, Ferrari oder Lamborghini.

Adrian Streather hat die Geschichte dieser Rennsportlegende nachgezeichnet und eine einzigartige Rennsportdokumentation mit faszinierendem Bildermaterial vorgelegt.

Technische Daten:

Adrian Streather. Ford GT. Die Geschichte einer Rennsportlegende. 232 Seiten, ca. 520 größtenteils farbige Abbildungen, gebundenes Format 255 x255 mm mit Schutzumschlag. € 39,90

ISBN: 978-3-89880-838-5

Die dazugehörigen Slotcars sind natürlich nicht im Lieferumfang des Buches enthalten, sie stammen aus unserem Archiv.

Jim´s Universum

Slot City FORD GT40 MK1 SCHLESINGER 2007

Slot City aus Großbritannien lies diesen wunderschönen Ford GT40 bei Scalextric in einer limitierten Auflage von 1500 Stück produzieren. Der Wagen folgt dem Original, das immer noch bei historischen Rennen durch namhafte Piloten gesteuert wird. 2007 gewann dieser schöne Wagen den Grand Prix von Valletta auf der Mittelmeerinsel Malta. 2008 wird er bei historischen Rennen in Europa im Einsatz sein.
Das Modell kann ausschließlich bei Slot City in U.K. bezogen werden. Man beachte die jedoch die Stückzahl. Wer sich beeilt kann noch einen ergattern. Eine wunderschöne Ausgabe des bekannten Klassikers.

Limited Edition: 1500 Stück
Nur bei: www.slotcity.co.uk

Wir fuhren den Slotcity GT40 auf Malta. Unter der sengenden Mittagssonne räuberten wir über die kurvigen Straßen der Mittelmeerinsel. Genuss pur.

1500

Jim´s Universum

Slot City FORD GT40 MK1
SCHLESINGER 2007…

Hier das Original...

... und das Modell.

Fotos: Thanks to Carl, Slotcity U.K.

Jim´s Universum

Bernds neuer Kameraturm

Auf dem Knittkuhl-Ring gibt es nach mehrstündiger Bastelzeit einen neuen zeitgenössischen Kameraturm! Fette Respekt-Credits von der Redaktion für diese schöne Bauwerk, Bernd! An Dir ist ein Zimmermann verloren gegangen!

Perfekt integriert sich der Kamera-Holzturm in die schön gestaltete Naturrennstrecke! Das vergammelte Rennplakat aus alten Tagen setzt einen Akzent in Sachen Detail-Liebe!

Jim´s Universum

Nachtrag zu No.5

Im letzten Heft war Silverstone als Ort für Jim Clarks Todesrennen angegeben. Der Mortalitätsexperte Georg, der eigentlich Jürgen heißt hat uns darauf hingewiesen, dass das Idol in Hockenheim zu Tode gekommen ist. Danke für diesen traurigen Hinweis. Wir haben unseren Fehlerteufel bereits gerügt. Er putzt nun für einen Monat die Testbahn.

Die Redaktion.

Kerke was here!

Der rasende Holländer Kerke van der Dope war zu Gast an unserer Clubbahn. Nach einem harten Trainingstag, Bier und Weißwürsten entspannte er sich am Lagerfeuer. Unsere Einladung ins Grandhotel am Tegernsee hat er dankend abgelehnt. Kerke zog es vor in freier Natur, auf dem Zeltplatz an der Rennstrecke zu nächtigen. Er fühle sich umgeben von Gras eindeutig besser als in einem pompösen Luxusobdach. Zudem herrsche dort Rauch- und Spielverbot, was ihm nicht so entgegen kommt. Abends greift er am Lagerfeuer gerne zur Gitarre. Unsere Synapsen erinnern sich noch immer an diesen Abend!

Kerke inhaliert Raggae-Musik am Lagerfeuer neben der Rennstrecke.

Jim´s Universum

Porsche 935 K3 BP

Der Turbo im Hause Fly arbeitet mit maximalem Ladedruck. Die Spanier bringen erneut eine Variante des Dauerläufers 935 K3 auf den Markt. Der schwarze Wagen kommt trotz gelb-grün gestreiftem Farbkleid eher dezent daher. Wir fuhren den Wagen und waren erneut von seinen Fahrleistungen begeistert. Eine ausführliche Vorstellung dieses heldenhaften Gerätes gibt es schon im JHM No. 3 auf unserem Server.

Dauerbrenner Porsche 935 K3: Auch im dezenten BP-Renntrimm ein sagenhaftes Automobil. Das Klingeln und Fauchen des Doppelturbos sorgt für Respekt bei Fahrer und Konkurrenz. Tuner Fly bietet damit Slot-Privatiers einen preisgünstigen Einstieg in diese Wagenklasse.

Jim´s Universum

Scratchbuild Slotcar Contest 2008

Der 3. Contest des Scratchbuilt Slotcar Forums war ein voller Erfolg. Immerhin 16 Teilnehmer haben ihre Werke präsentiert. Teilnehmen konnten am Contest alle Umbauten auf Basis von aktuellen Carrera Modellen (alle Evolution / Pro-X / Digital132). Von historisch akkuraten Nachbauten bis zu reinen Phantasieautos war alles vertreten. Insgesamt war der Muscle Car Sektor sehr dominierend. Beliebtestes Modell im Contest war eindeutig der Plymouth Roadrunner, den immerhin 6 Teilnehmer umbauten. Trotzdem war jede dieser Umbauten einzigartig. Daneben wurden Modelle wie der Dodge Charger, die Corvette, mehrere Mustangs, der Ford Torino Talladega und ein Hot Rod gezeigt. Das Starterfeld bereichert haben außerdem ein Opel Commodore, ein Porsche Carrera GT3 sowie ein Maserati MC12.

Technisch war der Contest auf einem hohen Niveau. Es wurden Decals selbst erstellt und gedruckt, Chassis umgebaut oder gleich komplett neu gebaut und Karosserien aufwändig umgestaltet und lackiert. Viel Aufwand wurde daneben auch in die Präsentation der Autos gesteckt, wie besonders am Siegerauto, aber auch an anderen Autos, deutlich wird.

Siegerehrung

1. Platz: Ronny und sein Ford Torino Taladega Surfmobil

2. Platz: Christophs Mustang GT

3. Platz: Jürgen und sein Dodge Daytona Funny Car „The Joker“

Congrats!

Danke für Text und Bilder an Martin Schwörer /Scratchbuildforum

Jim´s Universum

Seat, Lada, Fiat?

Slotman Bernd hat diesen Rallye-klassiker aus Spanien importiert. Zu Zeiten des Ostblocks war es ganz normal, dass Fiat seine Karossen nach dem Modellende in Lizenz bauen lies. Hier die Bilder:

Bernd verriet uns, dass die alte Kiste sehr viel Spaß machen solle.

DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30

WWW.SLOTBOX.DE

SCHULSTR. 24 / 51491 OVERATH-UNTERESCHBACH
FON: (0 22 04) 76 86 39 / FAX: (0 22 04) 76 87 14
E-MAIL: UMPFI@SLOTBOX.DE
UNSERE AKTUELLEN ÖFFNUNGSZEITEN ERFAHREN SIE
IN UNSEREM WEBSHOP UNTER: WWW.SLOTBOX.DE

UMPFI'S SLOTBOX

Tim Hunt Magazine präsentiert:
Rallye-Gewinnspiel
Gewinne einen von
drei Ford Focus
WRC von Auto Art!
Park
Martin
2003
RALLYE MONTE-CARLO
4
Ford
RS
MICHELIN
Focus

Teilnahmebedingungen:

Sende die richtige Antwort mit Name, Alter und Anschrift an:

jim-hunt-zockbox@gmx.de

Teilnahmeberechtigt sind alle Slotter. Bohlens Mami darf nicht mitspielen.

Teilnahmeschluss ist der 21.05.2008 Mitternacht.

Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Die Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Rallye-Gewinnspiel

Beantworte folgende Frage:
Welchen Kosenamen hatte der erste Rallye-Escort und warum wurde er so genannt?

Gewinne einen von drei Ford Focus WRC von Auto Art!

Moderne Helden der Langstrecke

Lamborghini Gallardo GT3 vs. Mosler MT900

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Ninco griff zum überfälligen Schritt und legte die Sportversion des Lambo Gallardo auf. Die zivile Ausführung gibt es längst von AutoArt. An die Version mit monströsem Heckflügel und Sponsorenbedruckung wagte sich unverständlicherweise lange Zeit kein Hersteller. Endlich die Erlösung. Der GT3 Stier steht endlich auch auf der Slot- Piste. Im Renngeschehen ist der Wagen erfolgreich unterwegs. Tuner Reiter aus unserem Nachbarlandkreis in Oberbayern gibt dem Wagen den letzten Schliff, um ihn für die Rennstrecken der Welt entsprechend vorzubereiten. Es werden lediglich ein paar relevante Komponenten, die es für den Rennsport braucht, getauscht: Ein Bodykit, Frontsplitter, Schürzen, Heckflügel, Felgen, Auspuffsystem, Spezialsitz und Käfig, der im Falle eines Crashs schützt, gehören zum Package. Der Motor bleibt wie er ist. Das spricht nur für die hohe Qualität und Motorsportnähe, die Lamborghini ab Werk ausliefert.

Vielleicht ein Indiz für den stattlichen Startpreis. Dass Audi den Ton angibt, ist bei der Technik nicht wegzudiskutieren.

Techniktransfer

Aluminium bei Spaceframe, Karosserie und Motor. Die Handschrift von Audi. Die Lambo-Karosse ist zudem mit Thermoplast-Kunststoffparts ausgeführt, um das Gewicht nochmals zu senken. Das Kampfgewicht liegt bei stattlichen runden 1200 Kilogramm. In Relation zu den Eckdaten des V10 Mittelmotors verhält sich das Gewicht eher als moderate Größe. 4961ccm Hubraum, 535 PS bei 7800 Umdrehungen stehen an. Würde dieses Aggregat in einen etwa 1200 Kilo schweren Mittelklasse-Golf stecken, kann man sich vorstellen, was abgehen würde. 510 Newtonmeter stehen bei 4500 Touren an. Dass dies für enormen Durchzug sorgt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Damit die Kraft auch auf die Straße kommt, steht der Stier auf mächtigen 11x18

Zöllern aus Magnesium und rollt auf Rennslicks in der Dimension 300/650-18. Verzögert wird mit vier innen belüfteten Brembo-Greifzangen. Diese krallen sich in Scheiben der Pizzagröße 375x32 mm vorne und 335x 32mm hinten. Ein sequenzielles 6-Gang Renngetriebe, das über Lenkrad-Paddels gesteuert wird, reißt die Gänge durch. Damit nichts überhitzt, sorgen drei Wasserkühler und ein Ölkühlsystem für Motor und Getriebe für Entspannung. Ein Renn-ABS steuert Traktion und Bremse.

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

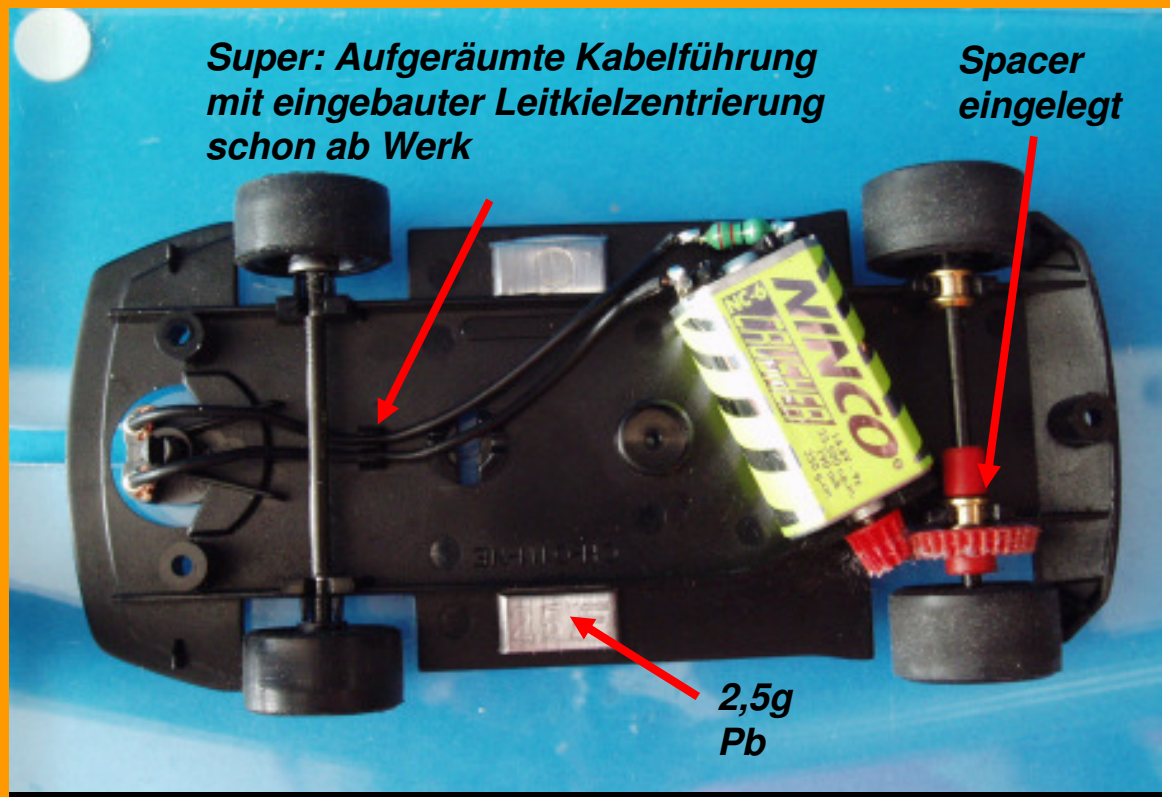
Lamborghini Gallardo: Dynamische Keilform, ein Styling wie es nur Italiener können. Der Rennstall Reiter aus Oberbayern hat den Lambo zum GT3 gemacht und mischt mit einem illustren Fahrerfeld die internationale Szene auf.

Der Ninco Lambo besitzt alle Talente des Vorbilds, Wenn er auch im Vergleich dazu günstiger zu haben ist. Die Optik ist mehr als gelungen, seine Proportionen fallen stimmig aus. Das Fahrverhalten ist ausgewogen. Mit Magnet eine Bodenrakete, der Haftverstärker wirkt wie ein überdimensionierter Diffusor mit Kleberqualitäten. Ohne Magnet wird's spannend. Haben die Ninco-Tuner ihre Hausaufgaben gemacht? Knappe Antwort. Ja! Der Wagen läuft sehr ruhig und kann sogar ohne Blei gut bewegt werden. Bravo! Schleift man die Hinterräder leicht an, wird der Vortrieb merklich besser und das Teil geht ab wie es schöner nicht sein könnte. Die Vorderrädern bleiben unversiegelt, weil keine störenden Tendenzen in Kurven zu erkennen sind. Klasse! Wir parken je 2,5g Blei in die vorderen Drittel der Seitenkästen, was den Abtrieb steigert. Das leichte Seitenspiel der Achsen wird korrigiert. Entweder fügt man Spacer ein und

erhält die enorme Spurbreite. Wir kürzten beide Achsen um einen 1mm. Dadurch passen sich die 18 Zoll Felgen perfekt in die Radhäuser ein. In den kleinen Spalt zwischen hinterem Radlager und roten Begrenzer, der die Hinterachse führt, fügen wir einen hauch-dünnen Plastikspacer ein. So läuft der Gallardo noch besser als er es ohnehin schon out of the box tut. Auf das Ritzel geben wir etwas Tamiya-Ceramic Fett aus dem RC-Car-Bereich. Den Motor haben wir vorsichtshalber mit Sekundenkleber in seiner Aufhängung fixiert. Dadurch werden Schwingungen in Volllastbereich eliminiert, die Kraft geht sauber vom Motor auf das Getriebe und weiter auf die Reifen. Der NC-6 Motor geht sehr heftig aber zugleich ausgewogen wie der laufkultivierte V10 des Originals zur Sache. Ordentliches Drehmoment für satten Durchzug und sehr gute Spitzenleistung, ohne unkontrolliert zur Sache zu gehen. Eine super Wahl, wie wir meinen. Bei 12 Volt magnetlos ein Poweraggregat, das zudem sehr gut zu beherrschen ist.

Passgenau fügen sich die Räder in die Kotflügel ein. Die Keilform des Lambos ist aus jeder Perspektive eine Schau!

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke



So soll es sein! Bereits out of the box mit ausgebautem Magnet gut fahrbar auf der Heimbahn. Mit etwas Aufwand ist noch mehr Potential aus dem ausgewogenen GT3 herauszukitzeln. Klasse gelöst: Die Kabelführung mit Klemm-Ösen!

So haben wir unseren Lambo magnetfrei aufbereitet:

- Magnet raus
- Motor in Halterung verklebt
- Achsen mit einer Trennscheibe je 1mm gekürzt; Seitenspiel ist weg
- Achsen geölt
- Getriebe gefettet
- Kabelführung gequetscht, damit die Stränge nicht mehr heraus rutschen können
- Hinterräder angeschliffen
- Spacer zwischen Lagerbuchse und roten Halter gebaut
- Je 2,5g Blei im vorderen Drittel der Seitenkästen

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Der exponierte Heckflügel wandelt die Urgewalt des Motors in Grip um. Das Klangkonzert der modifizierten Auspuffanlage ermöglicht dem V10 einen physikalisch reinen Klang. Wer gibt schon Konzerte beim TÜV?

Im Fahrbetrieb klingt der italienische Stier wie ein echter GT3. Wer hier ein flüsterndes Nichts erwartet, sollte besser eine fahrbare Hutablage mit Katalysator und Drehzahlbegrenzer ordern. Ein Lambo klingt eben ab Werk kernig sportlich, ohne jedoch unaufdringlich zu kreischen. Sein Chassis berührt an der Peripherie die Karosserie, was zusammen mit der Motorgewalt physikalische Schwingungen verursacht. Wen das stört, der kann an den Seitenkästen etwas Material abtragen. Das entkoppeln der kompletten Karo bedeutet etwas Aufwand. Das ist in unseren Augen unnötig, sonst hätten wir das gemacht. Zudem wäre das kontraproduktiv. Wer kauft sich einen Lamborghini und kastriert seinen Sound? Der federnde Leitkiel ist bei Ninco Standard und hält auch hier die Stromversorgung in jedem Fahrbahnniveau unter Kontrolle.

NINCO
Im April im Handel verfügbar
Lamborghini Gallardo
"Road Car"
Lamborghini Gallardo
"Flatex"
OFFICIAL NINCO WEBSITE
www.ninco.com
EXCLUSIVE GERMAN DISTRIBUTOR
www.carsandco.de
CARS&CO
COMPANY

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Die Bodenfreiheit ist perfekt: Flach, aber kein Teerfresser, der an Überfahren hängen bleibt. In Kurven verhält sich der Ninco Gallardo wie ein echter Mittelmotorwagen. Er liegt satt wie der Teufel. Wenn man es aber übertreibt, schlägt die Physik zu und das Heck bricht aus. Der potente Motor bildet allerdings ein Gegengewicht zu diesem Phänomen:

Reißt man den Gasschieber auf, fängt sich der Wagen. Man kann den Drift abfangen und mit Zug aus der Kurve beschleunigen. Fährt man flott durch Kurven, spielt der Wagen seinen breiten und gut zu kontrollierenden Grenzbereich aus. Auf Geraden schießt der Gallardo derart brachial nach vorne, dass die Gesichtsmuskel von selbst gestrafft werden.

Egal, welche Kurvenradien: der Gallardo GT3 ist jederzeit gut beherrschbar zu bewegen. Wenn das nicht der Fall sein sollte, liegt es sicherlich nicht am Wagen. Manchmal kann es auch am Gasfinger oder an der Synapsenrückkoppelung liegen. Auch wenn das nicht jeder zugibt.

Gutmütig und flott zirkelt der Lambo um die Kurven. Ein Höllenteil, das süchtig macht!

Fazit:

Der Gallardo von Ninco ist ein sensationelles Auto, das eine super Optik mit ebenbürtigen Fahreigenschaften in sich vereint. Mit minimalem Aufwand kann man ihn zur magnetfreien Rakete auf der Heimbahn aufbereiten. Bereits out of the box ein gut beherrschbares Gerät mit eingebauten Fahrspaß! Weiter so, Ninco!

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Mosler MT900 DHL

Der Ninco Mosler hat eine große Fangemeinde, die durch eine weitere Version bereichert wird. Nach dem silberfarbenen Xavex kam der Eclipse in weiß-blau-neonrot. Dann folgten Gulf und Vortrom. Nun die DHL-Version. Diese sieht optisch klasse aus und bringt mit seinem weiß-gelben Design einen dynamisch-frischen Wind auf die Bahn. Wir fuhren den Wagen am Limit und sagen, was damit geht.

Warren Mosler konzipiert mit dem MT900 Hochleistungssportwagen. Leichtbau, geringer Benzinverbrauch und hohe Fahrgastsicherheit sind in sich vereint. Günstiger Verbrauch? Immerhin befeuert ein als Mittelmotor eingebautes Corvette V8 Aggregat mit 7Litern Hubraum den Mosler. Bestimmt ein idealer Dienstwagen für Greenpeace-Aktivisten, wenn man sich mal wieder schnell vom Acker machen muss. ☺

Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt. Der Mosler ist eine Rakete und spielt sein Potential auf schnellen Kursen voll aus.

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Die Ausgewogenheit aus Gewichtsverteilung und Leistungsentfaltung haben die Tuner von Ninco perfekt auf den Maßstab 1:32 übertragen. Der Wagen liegt sensationell ruhig und zieht nach vorne, dass ein eine wahre Freude ist. Der lange Radstand der Flunder bietet Laufruhe bei hohen Geschwindigkeiten. Bereits out of the box fährt der Mosler begeisternd gut. Ohne Magnet kommt er gänzlich ohne Blei aus! Kompliment für das ausgewogene Chassis und den bereits ab Werk austarierten Wagen! Der Grip der Serienreifen begeisterte auf Anhieb und schiebt den Mosler extrem schnell über den Kurs. Mit angeschliffenen Hinterrädern marschiert er noch forscher und hängt gewaltig gut am Gas. Der bisherige NC-5 Anglewinder wich einem NC-6 Motor der neuen Generation. Die Charakteristik des Triebwerks bei 12V gefällt uns sehr gut. Ein gelungener Kompromiss aus drehmomentstarkem Durchzug und hervorragender Topspeedleistung. Der lange, flache Mosler ist in keiner Ecke der Rennpiste müde. Er hängt stets gut kontrollierbar und leistungsbereit am Gas. In Kurven ist der Grenzbereich sehr breit. Drifts muss man schon mit Absicht provozieren. Wer anderes erzählt, sollte ernsthaft über seine Fahrtechnik nachdenken. Das Axialspiel der Achsen haben wir per Trennscheibe um je einen Millimeter gekürzt. Nun sitzen 18 Zoll Alu-Carbonräder mit Dunlop-Slicks der Größe 265/35 und 335/30 satt in den Radkästen. Den alternativen Weg mit Spacern haben wir gelassen, weil dadurch die Spurbreite unnatürlich wirkt. Ein Mosler ist weder Golf noch Manta! Die Sechskolben Mov´it-Bremsanlage packt giftig in die großen 335 und 398er Scheiben. Ankerwurf. Hilfe, die Augen springen aus ihren Höhlen!

Flache Schnauze und nach hinten ansteigendes Heck. BBS Felgen mit Slicks

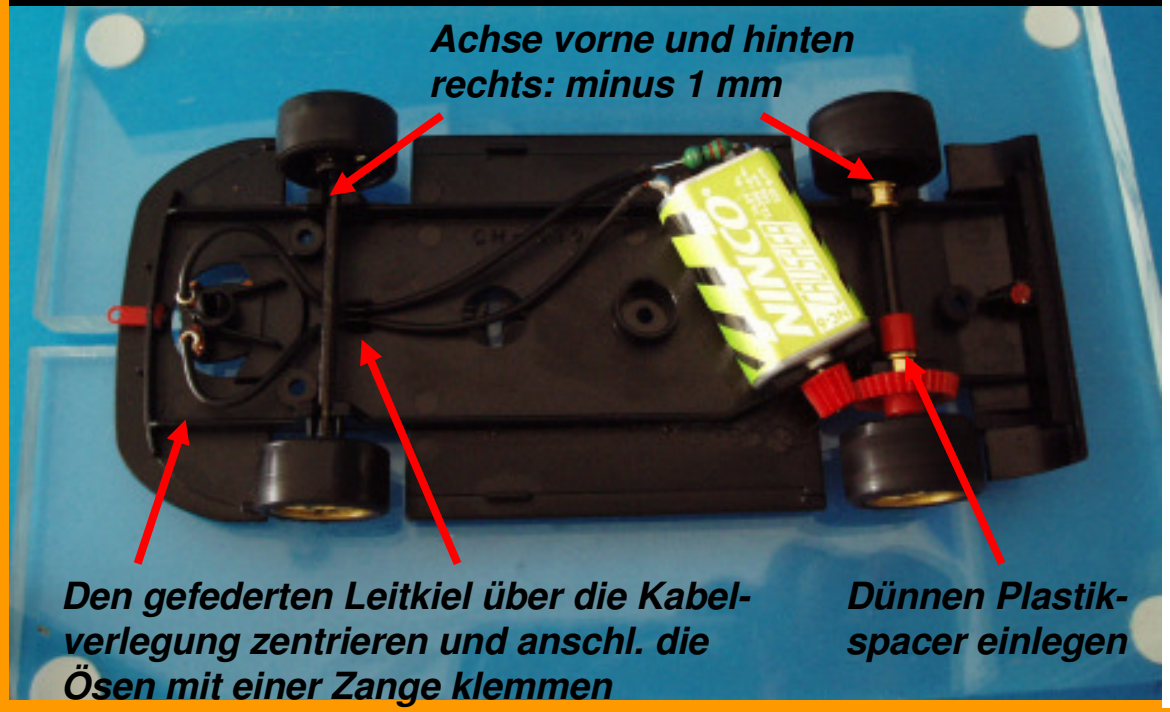
Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Das Seitenspiel der Hinterachse haben wir mit dünnen Plastikspacern (von Umpfi) korrigiert. Zwischen das hintere Messing-Radlager und den roten Stellpressring wurden welche eingefügt. So ist Ruhe im Karton. Der Mosler läuft noch sauberer, als er es ohnehin schon tut. In Sachen Klangpaket hat Ninco voll auf Motorsportsound gesetzt. Der 7 Liter V8 mit 600 PS aus der Corvette von GM ballert ein heftiges Lied. Dem kommt das Slotcar gleich. Durch die Tatsache, dass die schwarzen Seitenschweller zur Bodengruppe gehören und an ihre die Karosserie aufliegt, übertragen sich Vibrationen auf den hohlen Klangkörper. Wer den Mosler auf flüsternden Staubsaugersound umbauen möchte, muss die Schweller vom Chassis dremeln, an der Karo ankleben und auch den Frontspoiler und Heckdiffusor entkoppeln.

Der Leichtbau-Mosler mit 7 Liter V8 im NC-6 Anglewinderformat macht auf dem Racetrack eine sehr gute Figur. Die Fahrleistungen und den Sound hat Ninco perfekt umgesetzt.

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Fährt ohne Magnet lediglich mit angeschliffenen Hinterrädern bereits perfekt: Ninco Mosler. Der exponierte Abschlepphaken vorne muss beim Ab- und Aufsetzen der Karosserie durch den vorderen Kühleinlass gefädelt werden. Wen das stört: Vom Chassis demontieren und in den Karosseriespalt kleben.



So haben wir unseren Mosler magnetfrei aufbereitet:

- Magnet raus
- Motor in Halterung verklebt
- Achsen mit einer Trennscheibe je 1mm gekürzt; Seitenspiel ist weg
- Achsen geölt
- Getriebe gefettet
- Kabelführung gequetscht, damit die Stränge nicht mehr heraus rutschen können
- Hinterräder angeschliffen
- Spacer zwischen Lagerbuchse und roten Halter eingebaut: Reduziert das Axialspiel der Hinterachse, ohne dass man den roten Klemmring lockern muss

Tracktest: Moderne Helden der Langstrecke

Fazit:

Der Mosler MT900 ist ein ehrliches, unkompliziertes und sehr schnelles Rennauto. Der lange Radstand und die ausgewogene Gewichtsverteilung bringen beeindruckende Fahrleistungen bereits out of the box. Das gilt auch ohne Magnet. Dies zeigt, dass Ninco den Wagen konsequent für beide Zielgruppen gebaut hat. Der Haftverstärker ist eine Fahrhilfe für Einsteiger und kein Kompensator von Fahrwerksschwächen. Bravo! Mit ein paar kleinen Tricks, kann man noch mehr Leistung aus ihm herausholen.

In unseren Augen eigentlich unnötig. Der Sound ist gut, störende Einflüsse auf das Fahrverhalten haben diese Berührungspunkte nicht. Wozu also in dem Fall die Karo aufwändig entkoppeln? Das sequentielle Renngetriebe von Hewland/ England arbeitet sauber und effizient. Der Vorschub und die Abstufung ist gelungen und kommt sowohl mit langen Geraden, als auch mit engen Hairpins zurecht, aus denen man kraftvoll heraus beschleunigen kann. Der Mosler belastet die Waage mit gerade mal 1050 Kilogramm. Das LS 7 Aggregat stemmt gewaltige 637 Newtonmeter auf die Kurbelwelle, die bei 4800 Touren voll anstehen. Das schiebt den flachen Leichtbau-Ami von 0-100 in 3,1 Sekunden. 6,5 Sekunden nach Start zeigt die Uhr 160 km/h. In nur 8,9 Sekunden schafft man den Sprint auf 200 km/h.

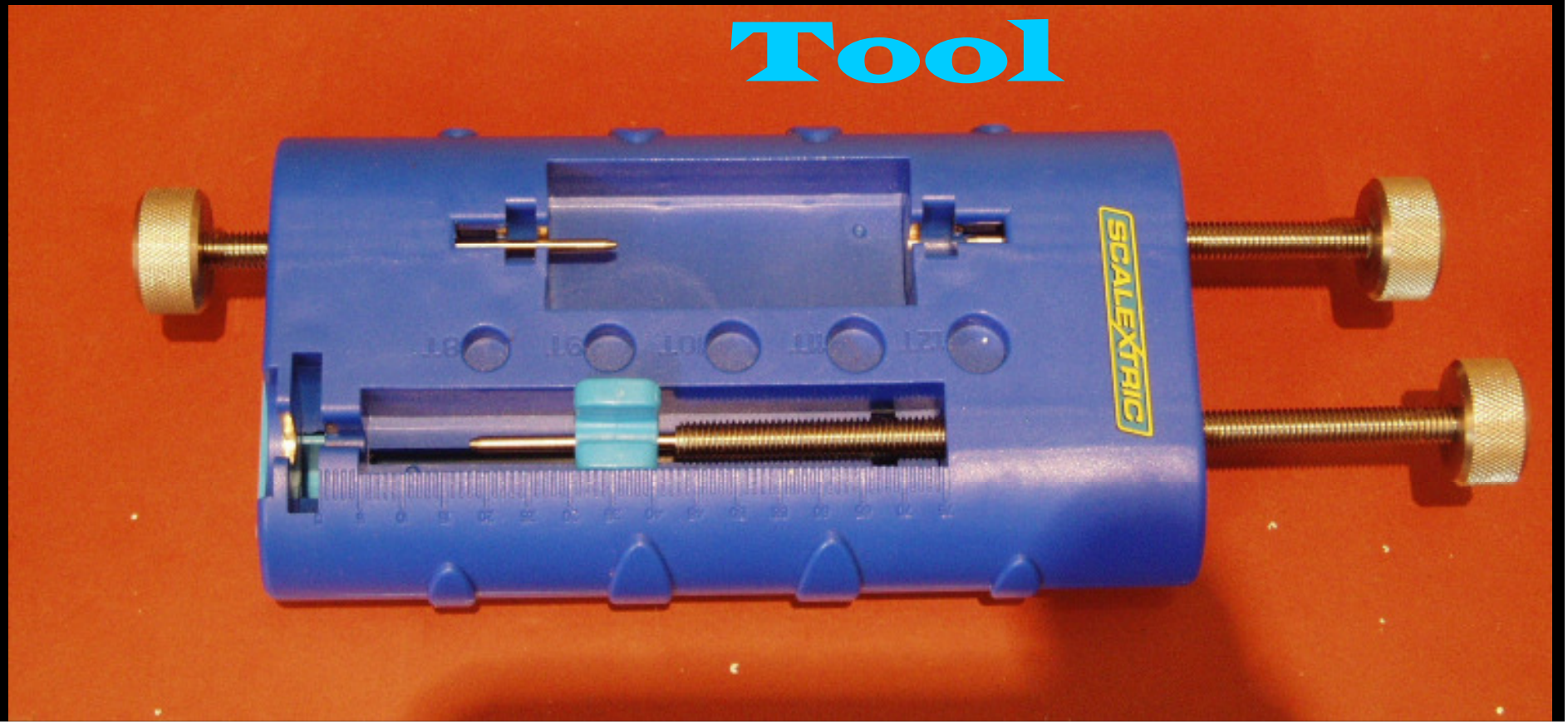
Bei 340 km/h ist Schluss. Wer schneller fahren möchte, wechselt besser von der Rundstrecke auf den stinkenden Salzsee nach Salt Lake City. Herr Zumwinkel hätte diesen fulminanten Rennwagen nicht nur als plakative Werbefläche für DHL nutzen sollen. Sich so einen Dienstwagen zu leisten wäre sinnvoll gewesen. Eine schwulstige Limousine fährt jeder Konzernlenker. So ein Mosler hätte ihm besser gestanden. Ich kenne keinen Staatsanwalt, der so eine schnelle Kiste fährt. ☺

Goodies

sensationell

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

Scalextric Tool

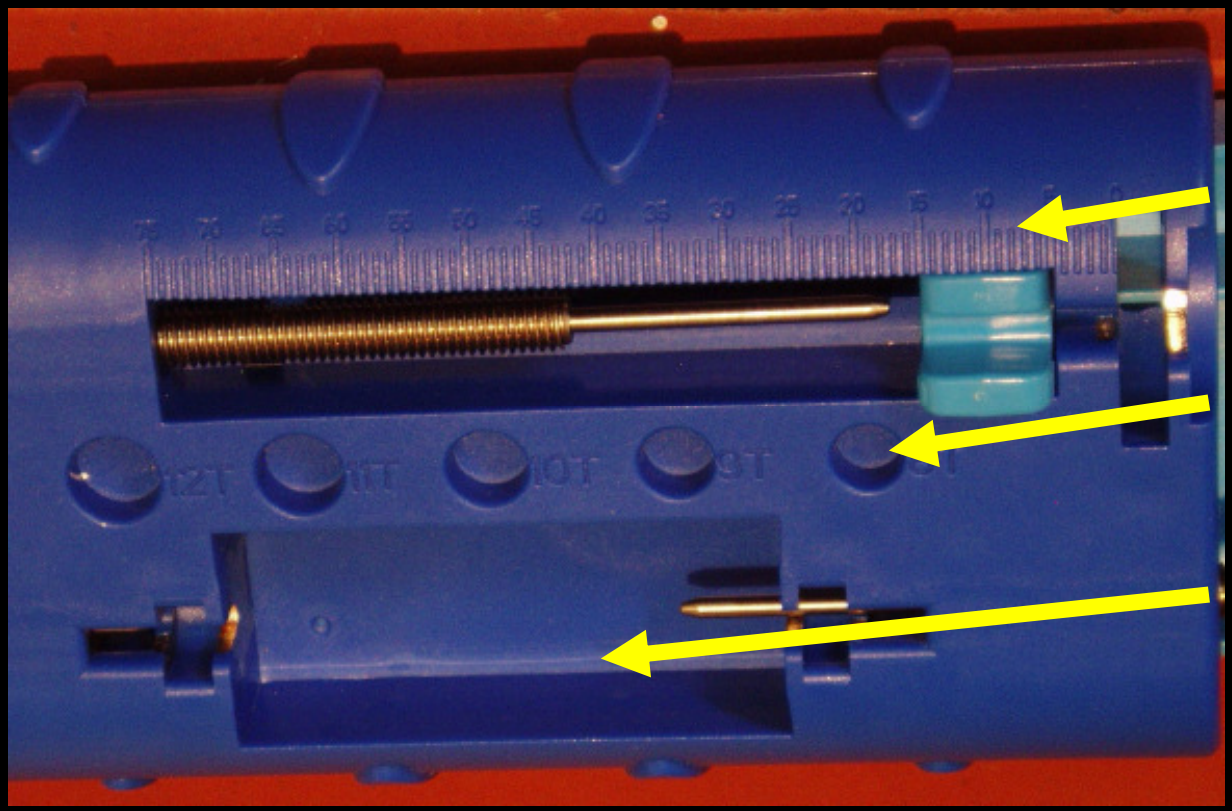


Integrierte Schublade: Ersatzteil-lager für Ritzel und Kleinkram.

Goodies

sensationell

Scalextric Tool



Praktisch bis in die kleinste Ritze: Eine Skala erleichtert das präzise Aufpressen und Abziehen von Zahnrädern an der Hinterachse.

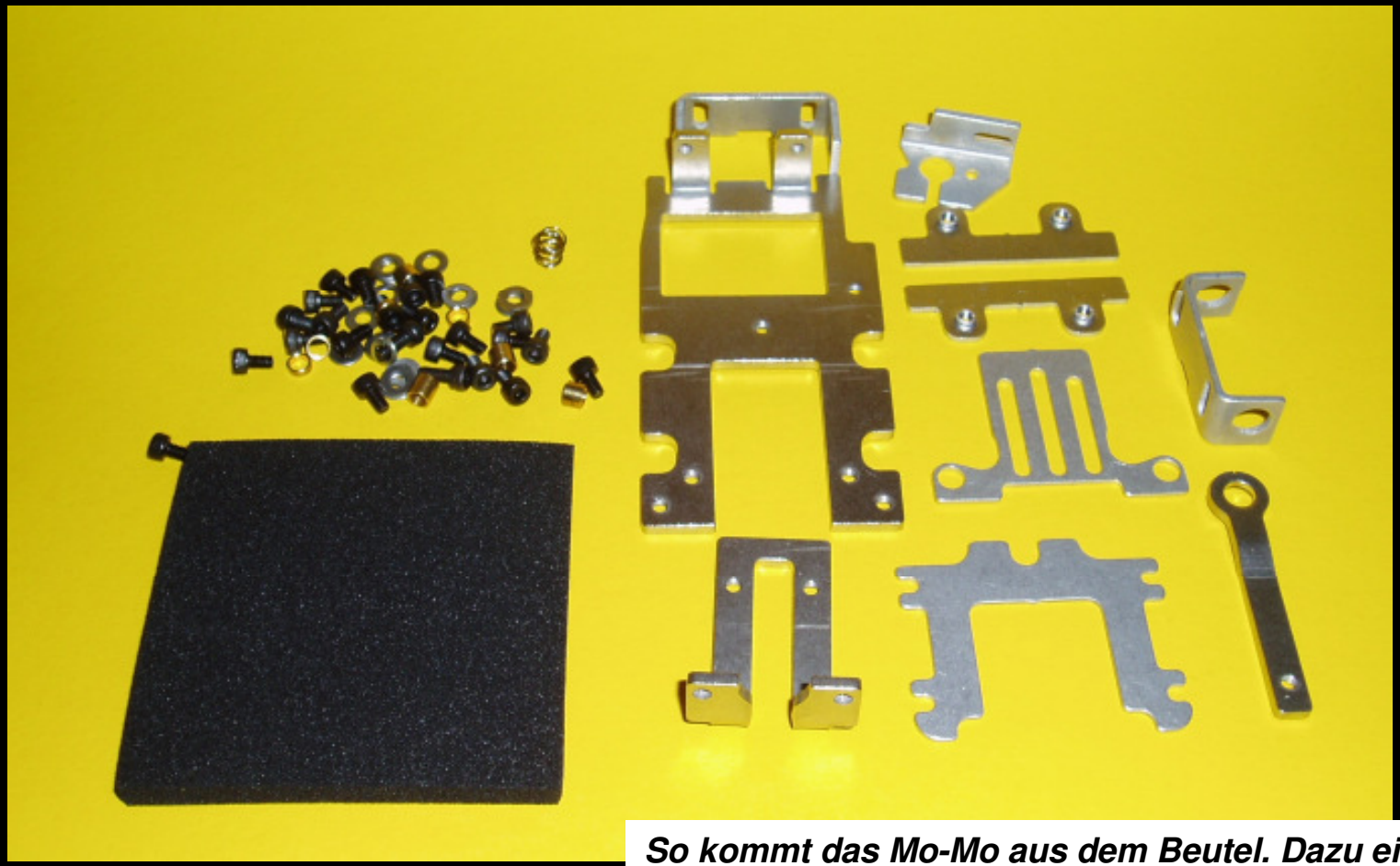
Eine Lochskala erspart das Abzählen von Zähnen am Motorritzel: Einfach einlegen und die Passform sagt, welche Getriebeabstufung vorliegt.

Aufpressen und Abziehen von Motorritzeln: Aggregat in die genormte Öffnung einlegen und spielfrei über die beiden Schraubspindeln bearbeiten.

Projekt Rennfahrwerk

Motor Modern TC 07

Wir bauen demnächst ein fahrfertiges Slotcar mit Metallfahrwerk auf. Hier die Basis: Ein Motor Modern Kit.
Dieser Hersteller ist in der Rennszene mehr als nur bekannt.
In Jim Hunt Magazine No.7 werden wir das TC 07 zusammenbauen, mit Teilen ausstatten und fahrfertig vorstellen.



So kommt das Mo-Mo aus dem Beutel. Dazu eine toll gemachte Bauanleitung. Man darf gespannt sein.

Die Legende lebt:

Lancia Fulvia HF

Lancia Fulvia

Die außergewöhnlich schöne Form des Fulvia ist etwas für Kenner und Feinschmecker. Wir fuhren die scharfe HF Variante, mit Renngetriebe und 1600ccm. Alles handarbeit!

Team Slot hat ihn gebaut: Den legendären Lancia Fulvia. Eines der schönsten bezahlbaren Coupés, das in den 60ern in Italien gebaut wurde. 160 Sachen fuhr man mit dem kleinen drehfreudigen Vierzylinder mit 1200 ccm durch das Land. Das Leichtgewicht hatte rund 800 Kilo und war durch seine Abmessungen ideal für den Motorsport gemacht. Rundstrecke wie Rallye, der Fulvia konnte beides. Der kleine Motor mit nur 1200 ccm wurde im Laufe seiner Bauzeit bis in die frühen 70er bald durch einen stärkeren 1300ccm ersetzt. Die Krone war der HF, der mit einer 1600ccm Maschine aufwartete, die das Coupé auf stattliche 190 km/h brachte. Für damalige Verhältnisse eine beachtliche Leistung für so ein kleines Auto.

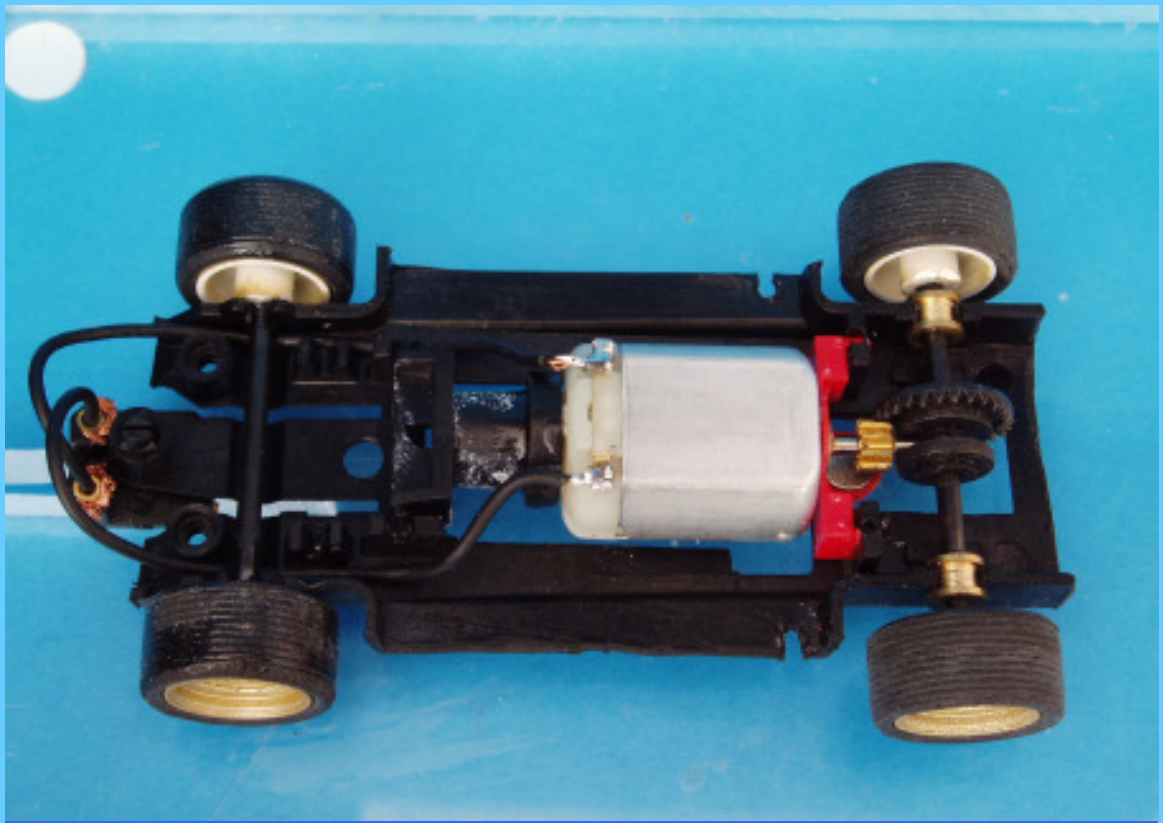
Wir fuhren das Resinemodell von Team Slot und waren überrascht.

1000

Lancia Fulvia

Eigentlich sind Resinemodelle von Team Slot dafür bekannt, dass man etwas nacharbeiten muss. Das sind Slotcars für Liebhaber und technisch versierte Slotter, die keine Probleme damit haben, die ausgefallenen und schönen Wägen aus dieser kleinen spanischen Manufaktur mit ein paar Kniffen aufzubereiten. Das Gejammer und Gemecker ist bei einigen Leuten groß, wenn sie diese Marke hören. Aber jeder muss mit seinen Vorurteilen und handwerklichen Schwächen zurecht kommen. Es soll auch Slotter geben, die empfinden es als arge Mühe regelmäßig etwas Öl auf die beweglichen Teile eines Slotcars zu geben. Für solche Leute ist so ein Auto wirklich nichts, die sollen besser beim Großserien-Spielzeug bleiben.

Freude klassischer Rallyeautos im Maßstab 1:32 kommen an Team Slot einfach nicht vorbei. Möchte man die Wägen fahrbar machen, ist es meist



Der Lancia brauchte erstaunlicherweise nicht viel Zuwendung, um schön zu laufen. Felgenrundlauf etwas nachgeschliffen,, Vorderreifen versiegelt. Motorhalter und Aggregat eingeklebt.

Lancia Fulvia

unumgänglich den Rundlauf der Felgen zu prüfen. Manche laufen rund, manche eben nicht so sehr. Die Felgen unseres Testwagens drehten hierzu ein paar Runden auf der RSM-Reifenschleifmaschine. Dann waren sie ausgewuchtet und laufen gut auf der Plastikslotschiene. Die Überraschung schlechthin waren die Reifen. Die Vorderrädern haben wir mit Klarlack versiegelt, um ihnen in Kurven störenden Gripaufbau zu nehmen. Die Hinterräder im Serienzustand sind sehr gut zu fahren. Der Grip ist gut und der Lancia geht ordentlich zügig damit um den Kurs. Wenn jetzt wieder irgendein Mensch sagt. Ja, aber mein Slotit ist schneller... Das überhören wir, denn solche Leute kann ich nicht mehr ernst nehmen. Der handgemachte Lancia ist ein Auto für Genießer, die den Rallyepfad vergangener Tage auf ihrer Slotbahn daheim nachspielen möchten. Für Leute, die das schöne Fahrbild dieses einzigartigen Autos genießen möchten und den Flow beim Fahren spüren wollen. Rekordzeitenjäger brauchen sicherlich eine andere Hardware. Aber die gibt es ja zum Glück genug.
Der Lancia überrascht mit einem für Team Slot Verhältnisse fast schon ungewöhnlich guten Fahrverhalten ab Box. Der Motorhalter wurde vorsichtshalber eingeklebt, damit das Aggregat seine Kraft vibrationsfrei auf das Getriebe abgeben kann. Die Übersetzung ist scharf. Sie beschleunigt und verzögert den Fulvia sehr sportlich. Es ist wirklich eine Freude, damit zu fahren. Im Heck sitzt im roten, abgewinkelten Motorhalter ein kleiner Neodym-Magnet. Dessen Saugkraft ist sehr gering, er kann im Wagen bleiben. Auf Geraden bietet er etwas Abtrieb, der den Grip der Hinterachse erhöht. In Kurven gibt er das Heck frei und lässt den Wagen pendelfrei um die Ecken driften, sofern man das möchte. Die ausgewogene Übersetzung ermöglicht kontrollierte Driftwinkel mit feinen Gasstößen. Der Spaßfaktor ist ungemein hoch. Es geht um Genuss, nicht um Rundenrekorde. Was nicht heißt, der Fulvia sei eine lahme Krücke! Im Gegenteil! Wenn

Hier ein ehemaliger Werks-Fulvia HF. Er gehört einem rallyebegeisterten Großindustirellen aus unserer Gegend.

Lancia Fulvia

man alle fünf Gänge voll ausdreht kommen beachtliche Fahrleistungen zu Tage. Überraschend war auch das Plastikchassis, das zunächst einen weniger Vertrauen erweckenden Eindruck hinterlässt. Der Schein trügt allerdings! Man darf sich eben nicht immer auf seine Vorurteile verlassen. Nicht alles, was die Leute über Team Slot erzählen stimmt! Das Fahrwerk ist ideal für den Einsatzbereich dieses Fahrzeugs. Die Resinekarosserie ist schön lackiert und man erkennt die Handarbeit beim genauen Hinsehen, irgendwie schon ein Kultauto. Kaum zu glauben, dass noch Europäer in Handarbeit Slotcars bauen, während andere Stückzahlen in China ballern. Alleine dies verdient Respekt und einen anderen Bewertungsmaßstab für so einen Wagen. Kleine feine Teile, wie Zusatzscheinwerfer und Lampengläser sehen spitze aus und stehen dem Original in nichts nach.

Der Motor hängt gut am Gas. Drifts um enge Kurven sind eine leichte Übung. Und das sogar mit der Serienbereifung. Wir sind stolz wie Oskar, dass wir so eine Rarität fahren dürfen.

Lancia Fulvia

Die Kurvenlage ist sensationell. Die breite Spur und das einfache Chassis haben uns hier positiv überrascht. Der kleine Magnet unter dem Getriebe kann bleiben, er gibt Drifts frei.

Die Karosserie ist aus Resine und daher etwas schwerer. Wer wirklich pervers drauf ist, kann diese innen ausschleifen und das Gewicht des auf 1000 Stück limitierten Slotcars erleichtern. Eigentlich nicht nötig. Der Vortrieb wird nicht gebremst. Der Wagen liegt satt und bleifrei sauber auf der Piste. Leichtbau gibt es beim Inlet und den Scheiben. Leichtes Lexan wurde verbaut. Der Leitkiel kann federn, die Aufhängung ist hierzu flexibel genug. Wir hatten keine Zündaussetzer, egal in welcher Fahrlage. Tritt man vor Kurven in die Eisen: Die Superduplex-Bremsanlage verzögert spontan und zuverlässig. Man kann sehr spät und präzise in die Kurven hineinrauschen und auf der letzten Rille spät bremsen. Mit dem Gaspaddel kann man ihn schön quer anstellen und mit kontrollierter Motorkraft beherzt nach dem Richtungswechsel beschleunigen. So soll es sein. Schade, dass dieses Slotcar

Lancia Fulvia

Lancia Fulvia: Publikumsliebling, wo man auch hinkommt. Sein Sound und die spektakulären Driftwinkel wecken die Emotionen der Zuschauer. Im Cockpit breites Grinsen.

so selten ist. Sonst würde ich mir einen Wagen, eigens für Youngtimer-Renneinsätze aufbauen.

Gut, dass in meiner Wohnortnähe zwei Fulvia Rennwägen laufen. Eine Rallye- und eine Rundstreckenversion. Der Sound dieser Drehorgeln mit vier Zylindern ist klassisch schön. Bissig im Antritt, dazu das gierige Ansauggeräusch der Rennvergaser. Sensationell. Schön dass es sowas noch gibt und noch schöner, dass ein Kleinserienanbieter solche Autos für die Slotbahn baut. Lancia-Liebhaber kommen hier voll auf ihre Kosten. Der Preis? Egal, der Fulvia ist weder billig noch teuer. Es dürfte eher das Problem sein, einen der 1000 hergestellten Wägen aufzutreiben. Tuner H+T Motorracing hat unter Umständen noch den einen oder anderen in seiner Garage stehen. Der Rest ist ein kaufmännischer Akt.- Viel Erfolg!

JK

SLOT RACING

Hier gibt's jeden Monat einen Slotracer zu gewinnen:
www.slotracingteam.de

H+T MOTOR RACING®

Top Fuel

Nissan 350Z

Jim Hunt Magazine jagt den teuren Custom made Nissan über die vierspurige Clubbahn. Mit viel Fahrspaß am Limit der Fahrphysik rollte er mit neuem Bahnrekord in den Parc Fermé. Wir sagen, wie viel Top Fuel im Tank ist!

Top Fuel

Nissan 350Z

Der Nissan 350Z von Ninco (Test im JHM No.4) ist ein wunderschöner und potenter Japan GT. Dieser hier hat nur noch die schöne Karosserie von seinem Hersteller. Unter der Haube sitzt ein in Kleinstserie hergestelltes Kohlefaser-Chassis, das mit edlen Komponenten sorgfältig aufgebaut wurde. Hergestellt werden die Autos von einer kleinen deutschen Slotcarschmiede, die größtenteils auf Bestellung fertigt. Mit Hilfe präziser CNC-Laser, Fräs- und Drehtechnik, werden Topfuel-Slotcars in Handarbeit gefertigt. Ziel ist die Reduzierung der rotierenden Massen. Er werden ausnahmslos High-End Komponenten verwendet. Daraus ergibt sich eine lange Lebensdauer und eine hohe Exklusivität.

Die Auswahl des Materials und der Komponenten folgt dem Credo: Tauglichkeit für den harten Renneinsatz. Darauf ist alles abgestimmt.

Nach vielen Rennkilometern steht der Nissan 350 Z auf der Richtplatte zum Abkühlen. In den Radhäusern steckt noch der Abrieb der Ortmann-Reifen.

Top Fuel

Nissan 350Z

Out of the box top

Das Fahrverhalten der Topfuel-Autos ist mit keinem Slotcar aus der Box zu vergleichen. Ohne große Worte setzen wir unser Testauto auf die Clubbahn und fahren darauf los. Wir kennen die Sprüche, die „Experten“ über Top Fuel Slotcars äußern. Ungeachtet dieser wollen wir unvoreingenommen diesen Test durchführen. Ich bin auch nicht alleine. In unserem Club gibt es sie, die Top Fuel Rennklasse. Hier werden mehrere Wägen dieses Herstellers gefahren. Ein „Clubmit-glied“ (!) verfügt sogar über eine zweistellige Sammlung dieser edlen Wägen. Alle sind aber im harten Renneinsatz. Bravo!

Erste Fahreindrücke

Der Abzug ist beeindruckend. Die Leistungsentfaltung des Antriebes ist brutal. Ohne Magnet und Blei liegen sie satt auf der Bahn und sind bereits gut kontrollierbar. Durch ihren extrem tief liegenden Schwerpunkt, der computergestützt errechnet wurde, sind forsche Fahrmanöver möglich. Nach dem Warmfahren und der Fahrzeuggewöhnung geht es richtig los. Runde für Runde verbesserten sich die Zeiten auf dem Monitor. Tatsache ist, dass das Auto kaum aus der Ruhe zu bringen ist. Der Nissan liegt wie das sprichwörtliche Brett auf der Piste. Allmählich kehrt Stillstand in die Verbesserung der Rundenzeiten ein, der Wagen kommt im absoluten Grenzbereich an seine Grenzen. Etwas Blei unter der Hinterachse, vor dem Motor und hinter dem Leitkiel. Nun ist Ruhe im Karton, der Nissan fährt nun auch im ohnehin sehr hoch angesiedelten Grenzbereich wieder ausgewogen ruhig. Und siehe da: der Bahnrekord purzelt erneut um ein Zehntel. Siegesfeier mit Pokal!

Formschöne Alus stehen satt in den Radhäusern: O-Ringe vorne und Ortmännern hinten

Topfuel-Slotracing

High performance Slotcars

Bönnen & Gormanns GbR

E-Mail-Adresse topfuel-slotracing@web.de

www.topfuel-slotracing.de

Top Fuel

Nissan 350Z

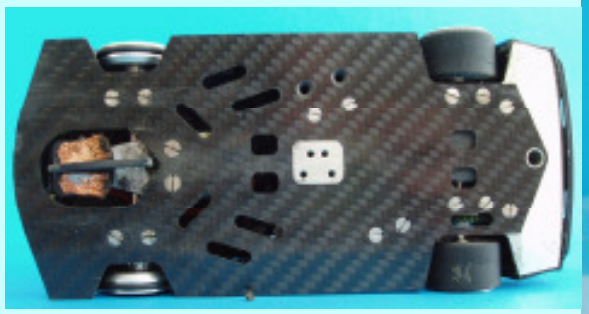
Nach dem ersten Fahrtest öffnen wir die Haube des Nissan. Darunter verbirgt sich ein Fahrwerk, das vollständig aus glänzendem CFK Carbon hergestellt ist. Der Werkstoff bietet eine hohe Festigkeit bei gleichzeitig hoher Elastizität, die sich schwingungsdämpfend auswirkt und das Fahrverhalten positiv beeinflusst. Der Wagen liegt sehr satt und ruhig auf der Bahn und ist nur mit übertriebener Gasstellung in Kurven aus der Ruhe zu bringen. Das Argument, dass sich leichtes Carbon ungünstig auf die Schwerpunktabsenkung beim Slotcar auswirken solle, können wir nicht unterschreiben. Der Nissan liegt ruhig und geht wie die Hölle. Die höher liegenden Komponenten sind aus leichtem Alu gefertigt. Eine negative Auswirkung dieser Teile auf das Fahrverhalten konnten wir nicht feststellen. Carbon verfügt zudem über höchste Stabilität bei einem Crash und ist dadurch sehr haltbar. Yes, wir

Der Testwagen (rechts) im harten Duell mit dem Wagen eines Clubkollegen. Alle Autos liefen anfangs verschieden. Es gelang mit wenig Aufwand die Autos konkurrenzfähig aufeinander abzustimmen. Schließlich soll der schnellste Rennfahrer gewinnen und nicht nur das Material.

Top Fuel

Nissan 350Z

haben unseren Testwagen hart dran genommen, Einige Crashes, auch sehr harte Frontaleinschläge mit Vollgas an der Bande hat er hinter sich. Alles was er abbekam: Eine minimale Scharte in der Carbon-Spoilerlippe, die zugleich Chassisplatte ist. Sämtliche technische Aufhängungen sind mit dem Kohlefaser-Fahrwerk



verschraubt. Am Heck sitzt eine angepasste Aluminiumplatte, die einen Abschluss zur Karosserie bildet. Der verschraubte Leitkiel dreht leicht und besitzt ein langes Schwert. Er ist mit einem Alufrästeil am Chassis fixiert. Supersofte Schleifer übertragen den Strom auf den drehmomentstarken

Ein Blick in die Augen verrät mehr als tausend Worte! Extrem tief liegt der Nissan. Die Carbonlippe des Chassis hat nach mehreren harten Einschlägen lediglich eine minimale Scharte erhalten, die weder Optik noch Funktion beeinflusst. Ein Beweis für die Nehmerqualitäten des Carbon-Chassis.

Top Fuel

Nissan 350Z

Devil Motor, der bis 26000 U/min dreht. Dieser sitzt als Anglewinder im Heck und ist über zwei mit dem Chassis verschraubte Aluprofilen fixiert. Eine zusätzliche Schraube hält den Motor bei voller Last im Zaum. Eine weiteres Bohrungspaar in der Bodenplatte verrät, dass auch längere Motoren im Ninco NC-5 Format eingebaut werden könnten. Der Bums des Aggregats reicht in unseren Augen jedoch allemal! Das verschraubte Getriebe stammt komplett von Sigma.

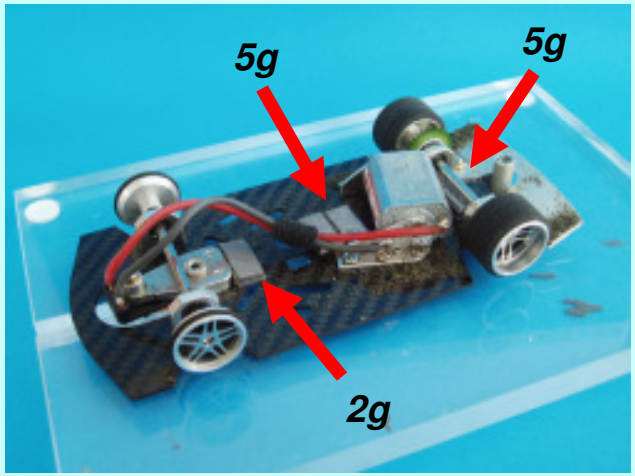
Devil inside! Sigma-Getriebe

Ein gut gelungener Kompromiss aus Beschleunigung, Durchzugskraft und Endgeschwindigkeit.
Gehärtete und geschliffene 3mm Achsen aus hochlegiertem Silberstahl stecken in ABEC-7 Kugellagern. Diese sind in Aluprofilblöcken, die mit dem Chassis verschraubt sind, eingepresst. Die satt in den Radkästen stehenden Aluräder mit formschönen Einsätzen geben dem Wagen optisch den letzten Schliff. Die Tiefbettfelgen hinten unterstreichen das maskulin breite Heck des Wagens. Breite Ortmannwalzen mit gerundeten Flanken übertragen die Power auf die Straße. Vorne sitzen O-Ringe zur Reduzierung des Rollwiderstandes auf den Felgen. Im zusammengebauten Zustand des Wagens ist deren fehlende Breite ohnehin nicht sichtbar. Die saubere Kabelverlegung nimmt keinen Einfluss auf den Leitkiel. Die Kabel sind mit einem Klett gebündelt.

Schicke Tiefbettfelgen, ABEC-7 Kugellager hinten und vorne

So haben wir verbleit

Je 5g unter der Hinterachse und vor dem Motor sowie 2g hinter dem Leitkiel: Damit lief unser Testwagen auch am absoluten Limit perfekt!



Top Fuel

Nissan 350Z

Aus dieser geilen Perspektive sahen ihn die Konkurrenz an der Clubbahn hin und wieder für kurze Zeit. Nach ein paar Runden beim Überrunden des Feldes das gleiche Bild: Der Nissan zeigte keck den Hintern.

Fazit:

Der Top Fuel Nissan ist ein exklusives Gerät für die Jagd durch den Slot. Der Fahrspaß ist garantiert, denn das Ding geht wie die Hölle. Verarbeitung und Auswahl der Komponenten ist exzellent. Die kursierenden Vorurteile über diese Wägen konnten wir nicht feststellen. Mein Slotit Porsche 956C (Glücksgriff in der Serienstreuung) mit Ortmännern und 5g Blei hielt lange Zeit unschlagbar den Bahnrekord. Der Nissan blieb ein Zehntel dahinter. Dann schloss er auf. Als ich den Rundenrekord mehrmals hintereinander abspulte und auch noch verbesserte, waren alle Zweifel verflogen. Das Argument, der Preis sei überhöht... - Wer uns ein konkurrenzfähiges Auto mit Metallfahrwerk für 5 Euro über den Materialkosten zusammenbaut und fahrfertig abstimmt... - nur her damit! Sicherlich kein Slotcar für jedermann. Leute, die sich diesen exklusiven Fahrspaß leisten können oder wollen werden keinesfalls enttäuscht. Ob das Auto andere Rennfahrwerke schlägt oder nicht, darum geht es hier nicht. Es geht um Fahrspaß, Emotionen und Exklusivität. Wenn der Rundenrekord dazu purzelt, freut man sich.

JK

Pony Cars

Ungezügelt laut brüllende V8-Boliden eilten damals über US-Racetracks. Jim Hunt Magazine machte die Zeitreise zurück in die amerikanische Rennszene vom Übergang der 60er in die 70er. Ford Mustang Boss vs. Chevy Camaro. What else?

Tracktest: Mustang vs. Camaro

Ponycars sind Auto vom Schlage eines Ford Mustang ab Bj 1967. Zu dieser Gattung gehören Coupés oder Cabrios mit langer Schnauze und kurzem Heck. Die Abmessungen fallen relativ kompakt aus, was aber im Vergleich zu europäischen Dimensionen eher als Witz gesehen wird. Der Innenraum muss als 2+2 oder Viersitzer gestaltet sein. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse, die von großvolumigen Motoren angetrieben wird. Hier kommen überwiegend V8 zum Einsatz. Der Anschaffungspreis der Ponycars ist relativ günstig, denn man möchte eine große Bandbreite im Starterfeld erreichen. Bezahlbarer Motorsport für jedermann. Häufig waren es Autohändler um die Ecke, die sich so einen Renner leisteten und regelmäßig zum Duell antraten. Ziel der Hersteller waren Verkaufszahlen. Autos kann man kaum besser vermarkten, als über spektakulären und volksnahen Motorsport. Wenn man diese Autos auch noch beim Händler um die Ecke kaufen und sich zudem leisten kann, geht die Rechnung in den Vorstandetagen der großen Konzerne auf. Das funktioniert sogar heute noch ganz gut in der DTM, wobei diese Hightech-Autos mit der Serien nichts mehr gemein haben.

Als Ford mit dem Mustang erfolgreich auf den Markt kam, zog Chevrolet mit dem Camaro nach. Das Duell war eröffnet. Die Rennstrecke diente als Stellvertreter-Kriegsschauplatz der beiden Konzerne, die um die Käufergunst buhlten.

Tracktest: *Mustang vs. Camaro*

Folgende Wägen zählen zu Ponycars: Ford Mustang (ab Bj.1964), Chevrolet Camaro (ab Bj.1967-2002), Pontiac Firebird (1967-2002), Plymouth Barracuda (ab 1967-1974), AMC Javelin (1968-1974) und Dodge Challenger (1970-1974).

Wir testen zwei der heißesten Exponenten dieser Motorsportära, den Ford Mustang und den Chevrolet Camaro. Beide Wägen waren die Streithähne, mit sich denen die beiden Konzerne Ford und General Motors heiße Duelle auf der Rennstrecke und um die Käufergunst lieferten.

Ponycar-Rennen waren keineswegs langweilig. Der Sound der gewaltig aufgebohrten V-8 Maschinen kurbelt die Emotionen an und zaubert Gänsehaut auf Rücken und Oberarme, egal ob diese coole Tattoos tragen oder nicht. Es ist eine anmutige Veranstaltung, wenn so eine Maschine

Im Mittleren Westen der USA fuhren wir beide V8 Monster von damals auf der alten Rennstrecke Hill Bill Speedway. Schöne alte Schilder waren noch am Streckenrand montiert. Sagt noch einer, Amis hätten kein Kulturverständnis. Retro total! Cool!

mit bis zu sieben Litern Hubraum den physikalischen Grenzen folgend hoch dreht und ihre Abgase aus den unterarmdicken, seitlichen Flammrohren brüllt. Geht die Drehzahl zurück, ertönt ein heißeres Fauchen und Abbrökeln, das die Gänsehaut erneut anstachelt. Im Standgas hört man ein sonores unterschwelliges Blubbern, das dem Kenner preisgibt, dass eine Bestie unter der Motorhaube arbeitet.

Im Rückspiegel lauert das Urgestein von GM, der brüllende Chevrolet Camaro mit seinen ausgestellten Backen.

Dan ist in seinen alten Tagen immer noch schnell unterwegs. Er öffnet den Holley-Vergaser des V8 auf Anschlag und zieht mit seinem brüllenden Boss außen am Camaro vorbei.

Mustang 302 Boss

Der Mustang wurde zunächst als zweitüriges Coupé und Cabrio gebaut. Die Serienversion kam ´67 mit einem moderaten 3,3 Liter Reihensechszylinder, der es auf bescheidene 120PS brachte, auf den Markt. Ideal für Einsätze in Autokino und Drive In. Die Liegesitze aus wohl duftendem Büffelleder machte einige Mädels animalisch wild. Man sparte sich den Kauf von teurem Aftershave, wenn man so einen Wagen besaß. Das ist alles schön und gut, taugte aber nicht für die Rennstrecke.

Aufrüsten bis zum Exzess

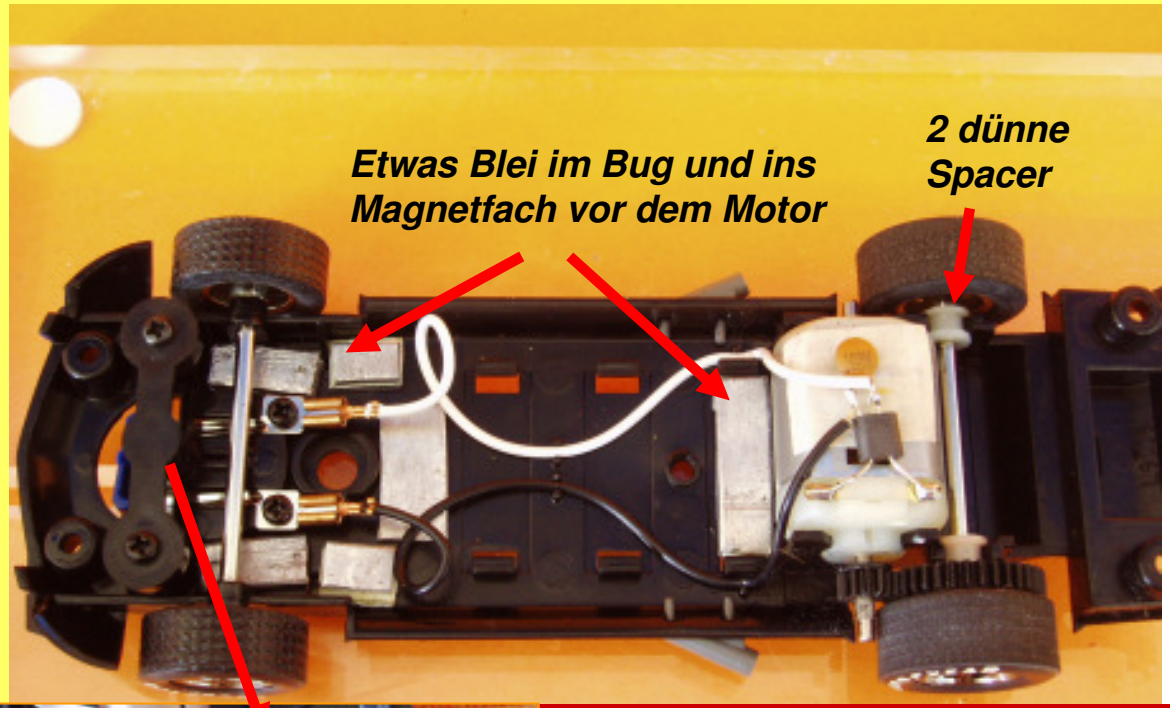
Ford rüstete 1970 auf und vergrößerte den Hubraum auf 4,1 Liter. 155 stramme Ponys waren nun unter der Haube. Bald packte man einen 4,9 Liter V8 mit bis zu 290 PS in die lange Schnauze. Es folgte ein 5,8 Liter V8 mit 300 PS. Der Leistungszuwachs auf einen brutalen 6,4 Liter V8 mit 325 PS war die letzte Stufe der Ford-Aggregate. Das Finale: 7,0 Liter Cobra Jet-V8 mit 360 PS und letzendlich einen 7,0 Liter Boss V8 mit 375 PS ins Blech. Mördersound. Mörderabzug. Säuft wie ein Loch!

Der Mustang war einer ständigen Leistungskur unterworfen. Nach mehreren Hubraumerweiterungen folgte ein Cobra Jet V8 mit 360 PS aus 7 Litern. Endstufe: 7 Liter Boss V8 mit 375 PS!

Tracktest: Mustang vs. Camaro

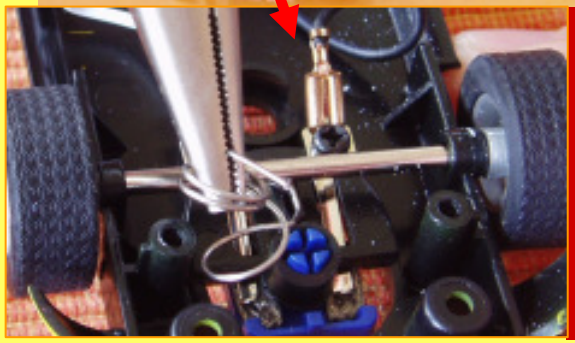
Der Mustang von Scalextric ist ein schnelles Powereisen das sich noch dazu sehr entspannt fahren lässt. Sein langer Radstand und der tiefe Schwerpunkt sind ein Garant für den gut kontrollierbaren Grenzbereich. Die gutmütige Kurvengranate ist zudem ideal, um das magnetloses Fahren zu erlernen.

Tuner Scalextric hat den Mustang 302 Boss perfekt aufgebaut. Der Restaurierungsgrad ist 1A, kein Detail wurde an der Karosserie und im Cockpit vergessen. Die Lackierung ist sauber ausgeführt, sogar dezente Schriftzüge wurden liebevoll erhalten. Von der Technik her hat man nur das Beste verbaut. Ein V8 mit 7 Liter Hubraum! Der Mustang hat einen ordentlichen Bums unter der Haube. Im Heck sitzt ein mächtig gekapseltes Automatikgetriebe in Sidewinderanordnung. Die Übersetzung ist sehr gelungen. Der Wagen hat in allen Lebenslagen ordentlich Bums. Er zieht mit einem sauberen Drehzahlband aus den Kurven heraus und dreht auf langen Geraden voll aus, ohne müde zu wirken. Hubraum ist eben durch nichts zu ersetzen als durch mehr Hubraum. Mehr Power wäre beim Mustang fehl am Platz. So bringt er die Kraft sauber auf die Hinterachse.



So haben wir den Mustang aufbereitet:

- Magnet raus
- Blei vor den Motor und in den Bug
- Vorderreifen versiegeln (Klarlack)
- Hinterachse rechts 2 Spacer zwischen Felge und Radlager; läuft ruhiger, Getriebeschnarren ist weg!
- Getriebe fetten
- Achslager ölen
- Leitkielfeder raus



Grundsätzlich: Leitkiel-Rückstellfeder raus! Domstrebe ausbauen. Feder mit einer Zange abziehen. Klemmt sie dabei, ist sie hinterher kaputt. Egal! Manche gehen leicht raus. Die Feder ist eher was für Einsteiger, die das Auto bequem einsetzen wollen. Magnetlos stört sie die Fahrphysik: Das Heck schnalzt beim Ausbrechen unruhig zurück, der Wagen deslottet. Ohne Feder läuft er kontrollierbar durch Kurven, egal ob Ideallinie oder Drift.

Die montierten Good Year Breitreifen verfügen über einen dicken Querschnitt. Diese Schwarte ist auf der Bahn für den ausgezeichneten Grip verantwortlich. Die Vorderreifen werden mit Klarlack versiegelt, damit der heißblütige Mustang in schnellen Kurven nicht zum störrischen Rodeopferd wird. So bleibt er sauber im Slot und zirkelt laufruhig durch die Kurven. Nebenbei: Ein ideales Fahrschulauto für Leute, die das magnetlose Fahren erlernen möchten! Durch den langen Radstand reagiert der Mustang sehr gutmütig beim Einlenken, das Heck kommt spät und kann über beherzte Gasstöße sauber kontrolliert oder abgefangen werden. Mit etwas Blei im hinteren Magnetschacht und im Bug liegt der Donnerbolzen satt auf der Strecke. Er eignet sich auch für längere Renndistanzen, die man ermüdungsfrei und entspannt fahren kann. Ein V8 fürs Volk eben!

Unser Testfahrer Alpinkatze nach dem Ritt im Mustang Boss. Die Mechaniker kontrollieren, ob noch alles dran ist. Im Hintergrund ein amerikanisches Rentnerehepaar, die den Wagen seinerzeit schon liebten. Gutes kommt eben immer wieder!

US Classics
Erhältlich in Florida
oder im Slotladen.
Mehr Infos und mehr US Cars:
www.dickietamiya.de
SCALEXTRIC
DRIVE THE DREAM. RACE TO WIN.

Chevrolet Camaro

Runde zwei im Fahrtest. Der heißeste Konkurrent zum Mustang kommt auf die Rennstrecke. Testfahrer Alpinkatze ist noch hin und weg von der Fahrt im 7 Liter Ponyexpress von Ford.

Camaro kommt vom französischen Wort „camerade“. Weggefährte oder Kamerad. Sieht man ihn im Rückspiegel: Grimmigen Blick und maskuline Schultern. Flashback in die Kindergartenzeit. Wenn der große starke Bruder eines Typen, den man gerade verdroschen hat aufkreuzte, um die Sache zu regeln, das sah ähnlich bedrohlich aus. Der Camaro war in USA einer der beliebtesten Sportwagen. GM Motors fuhr dicke Umsätze ein. In Europa verkaufte man über die GM-Tochter Opel seinen Ableger ebenfalls erfolgreich als Manta.

Angriffslustig mit grimmigem Blick: So kennt man den Camaro. Die ansteigende Hutze auf der Motorhaube und die breiten Schultern flößen Respekt ein. Eine üble Fahrmaschine, die im Gegensatz zu seiner Europa-Schmalbrustableitung, dem Opel Manta wirklich Potenz unter der Haube hat. Ein mächtiger V8, der den Aggregaten der Mustangs in Nichts nachsteht.

Der Camaro geht wie die Hölle und pfeift gefährlich schnell um den Kurs. Der V8-Hubraum pushed ihn nach vorne, die Beschleunigung ist atemberaubend, die Straßenlage vorbildlich. Und das, obwohl Amis weniger Fahrwerksgenies sind.

Motorevolution

Bei der Motorisierung ging man bei Chevrolet ähnlich vor, wie bei Ford. Man startete mit einer zivilen Version mit einem 3,8 Liter Reihensechszylinder, der 140 PS lieferte. Es folgte ein 4 Liter mit 155 PS. Endlich kam auch auch hier ein V8 mit einem Plus von 900 ccm. Dieser 4,9 Liter stemmte 290 PS auf die Kurbelwelle. Es folgte der ganz normale Wahnsinn: 5,4 Liter V8 mit 275 PS, dann der 5,7 Liter mit 295 PS. Das Ende der Fahnenstange bildete der 6,5 Liter mit 375 PS. Der stärkste 6,5 Liter brachte 425 PS. Es gab Rennmotoren aus Aluminium, die die die Leistungsprüfstände mit 580 PS schockierten. Die Antwort auf die Aufrüstungspolitik im Hause Ford. Mustangs hatten es nicht leicht, solche Camaros abzuhängen.

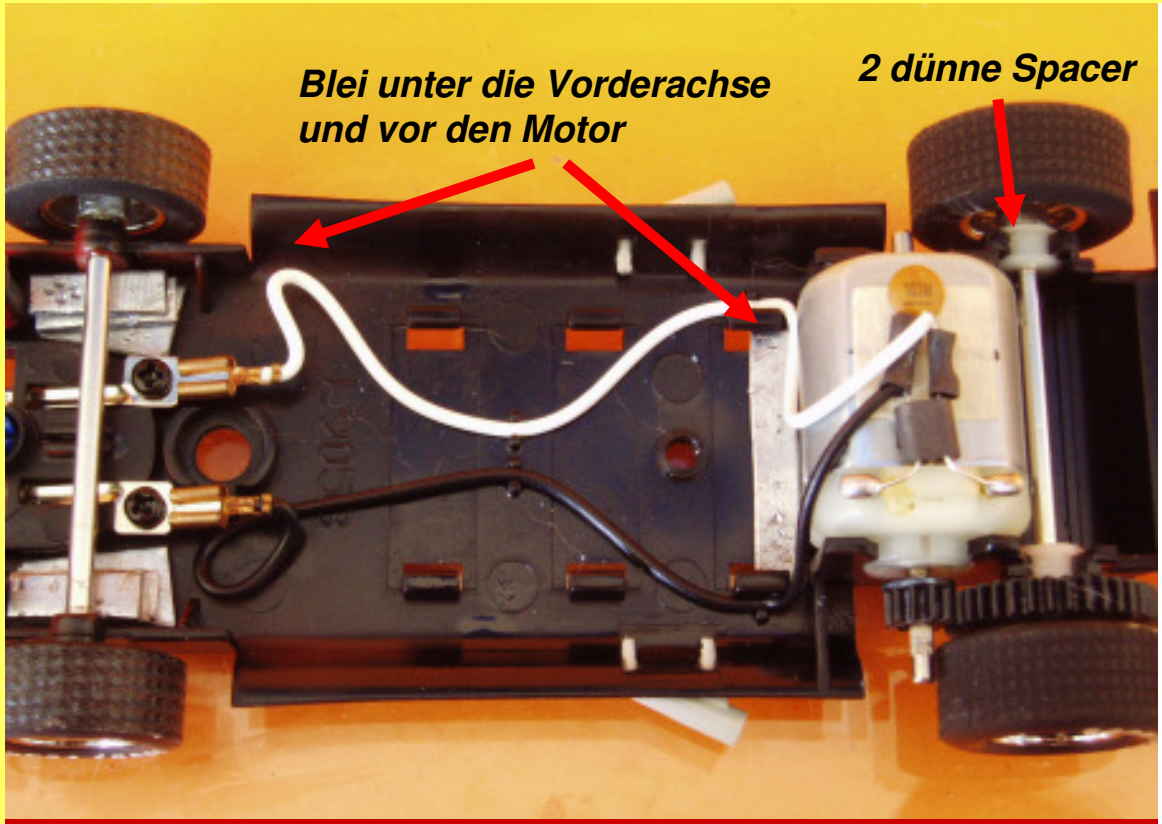
Tracktest: Mustang vs. Camaro

Tuner Scalextric hat auch dieses potente Ponycar ausgezeichnet restauriert. Makellos präsentiert sich das Musclecar vergangener Tage unseren Fotografen. Die weiße Lackierung ist mit einem dunkelroten Glitzerlack abgesetzt. Vor allem im Sonnenlicht spielt die Effektlackierung ihre Vorzüge aus. Man fällt auf und sammelt Punkte in der P-Wertung*. Kurz: Sieht rattenscharf aus! Im Fahrtest ist der Camaro eine Granate. Die gelungene Übersetzung sorgt stets für geballten Druck, egal in welchem der vier Gänge des Automatic-Getriebes man gerade fährt. Der großvolumige Sidewinder V8 wuchtet den Chevy in allen Lebenslagen nach vorne. Topp: Die Beschleunigung als auch die Endgeschwindigkeit. Die Straßenlage ist dank der weichen Breitreifen, des tiefen Schwerpunkts und der kompakten Bauweise sehr lobenswert! Ein starker Mustangjäger in 1:32!

Der Chevrolet V8 schluckt nicht schlecht. Hier steht Testfahrer Alpinkatze beim Auftanken an der Boxe. J.R. Ewing spendierte etwas V8-Saft, um die Testfahrt fortsetzen zu können. Danke!

*Pornolack-Wertung

Tracktest: *Mustang vs. Camaro*



Der Camaro kommt mit einer halben Magnetschachtfüllung Blei aus. Noch etwas Blei unter die Vorderachse und die Leitkielfeder raus. Fertig. Und: Standardabschmierung mit Öl und Fett an den mechanischen Antriebsteilen.

So haben wir den Camaro aufbereitet:

- Magnet raus
- Blei vor den Motor und unter die Vorderachse
- Vorderreifen versiegeln (Klarlack)
- Hinterachse rechts 2 Spacer zwischen Felge und Radlager; läuft ruhiger, Getriebeschnarren ist weg!
- Getriebe fetten
- Achslager ölen
- Leitkielfeder: Raus damit (s. Mustang)

Tracktest: Mustang vs. Camaro

?

Fazit:

Mustang oder Camaro? Ford oder Chevrolet? Egal, ob man sich für die schlanke, elegante Form des Mustang entscheidet oder für den breitschultrigen Camaro. Beide Wägen bieten enormen Fahrspaß und lassen die alten Duelle aus den späten 60ern /Anfang der 70er nachspielen. Scalextric hat damit zwei richtig starke V8 nachgebaut, die den Vorbildern in Nichts nachstehen. Positiv: Diese Autos laufen out of the box hervorragend! Einsteiger, die Magnet fahren, bekommen damit zwei brutale Fahrmaschinen. Magnetlose Fortgeschrittene erwerben damit zwei klasse Big Bang Wägen, die mit wenigen Kniffen noch besser laufen, als sie es ohnehin schon in Serie tun. Listen to the sound! Nichts ballert so gewaltig, wie ein stark aufgebohrter V8 mit 7 Litern Hubraum aus diesen Zeiten! Yeah, Baby!

1963 Speedcats

Jaguar E-Type *Le Mans No.15*
Racing Version *Sebring No.23*

Speedcats

Der Jaguar E-Type tauchte erstmals 1961 auf dem Genfer Autosalon auf. Sein Designer Malcom Sayer gab dem Sportwagen eine extrem lang gestreckte Motorhaube, an die sich eine im Vergleich dazu eher kleine Fahrerkabine und ein stark abgerundetes Heck anschloss. Neben dem relativ günstigen Preis bot der E-Type herausragende Fahrleistungen. Jaguar plante erst keine spezielle Version für den Rennsport. Diese dumme Taktik wurde bereits 1962 revidiert. Man baute 13 Rennsportwagen, die die Bezeichnung "Lightweight" trugen. Diese wurden nur an ausgesuchte Kunden veräußert. Die letzten beiden Fahrzeuge, Nummer 12 und 13 wurden für das Sebring-Rennen 1963 gefertigt. Briggs Cunningham und der British Motor Car Distributor Kjell Qvale, der an der Westküste in San Francisco ansässige Jaguar-Importeur in den

Ein Eimer rote Farbe im Hangar, hat geholfen, die irrtümlich vom Werk blau lackierten Streifen zu übermalen. Unglaublich, dass man mit so einer Rarität Rennen fuhr. Es gab nur 13!

Speedcats

Beim Flugplatzrennen von Sebring ging es mit Vollgas über das Rollfeld. Ein paar Pylonen gaben Richtungsänderungen an. Mit sensationelle Vollgasdrifts ging es um die Kurven.

USA bekamen je ein Exemplar. Beide E-Types wurden per Luftfracht nach Florida transportiert. Bei der Ankunft in den USA zeigte sich allerdings, dass beide Modelle die für Cunningham gedachte Bemalung, nämlich zwei blaue Streifen trugen. In Sebring wurde in einem Hangar zufällig ein Topf roter Farbe gefunden und die blauen Streifen entsprechend übermalt. Ed Leslie, der für Qvale schon im Vorjahr auf einem MGB gefahren war, und Frank Morrill gingen mit dem weiß-roten Wagen, bei dem 12-Stunden-Rennen an den Start. Leslie und Morril hatten gute Chancen auf eine Position unter den ersten fünf, aufgrund eines technischen Defektes erreichten sie allerdings nur den siebten Platz, eine Position vor dem E-Type von Briggs Cunningham, und beendeten das Rennen als Sieger in ihrer Klasse.

Speedcats

Es ist schon zauberhaft, zu welchen Leistungen die Ingenieure und Karosseriebauer bereits im Jahr 1963 fähig waren. In der langen Schnauze steckt ein 6-Zylinder-Motor mit 325 PS, die er aus einem Hubraum von 3,8-Litern schöpft.

Durch die lange Schnauze läuft der schlanke E-Type perfekt geradeaus. In Kurven ist ein Könner am Gas und Lenkrad gefragt. Der kräftige Sechszylinder muss hier gezügelt werden.

Aus dem schmalen Rundheck kommen zwei dicke Auspuffrohre. Der Klang des Sechszylinders ist herrlich. Vergesst Wagner und andere Klangmeister.

Speedcats

Perspektive egal: Der E-Type sieht aus jedem Blickwinkel superb aus. Das typische Haifisch-maul in der Mitte und die Augen unter Glasab-deckungen. Die roten Streifen verlängern die lange Haube.

Lange Schnauze mit Sechszylinder darunter, schicke Felgen mit Flügelschrauben und eine kleine Fahrgastzelle. Mehr braucht es nicht, um glücklich und schnell zu sein.

Sebring 1963

Speedcats

Kleinstserien-Produktion

Jaguar fertigte ab 1962 speziell für den Rennsport eine so genannte "Lightweight" Version des E-Types. Unterschiede zur Serienproduktion: Eine Leichtmetallkarosserie und ein Leichtmetallmotor. Nur 13 werksseitig hergestellten Seriencoupés soll es gegeben haben, Die E-Type besaßen einen 6-Zylinder Reihenmotor mit 3,8 Litern Hubraum, der eine Leistung von rund 340 PS bot und rund 290 km/h erreichen konnte. Später gab es 12-Zylindermotoren, die zwar seidenweich laufen, aber nicht so drehfreudig waren, wie die mit halb so vielen Brennräumen. Demnach mehr zum noblen Cruisen geeignet, als für den Rennsporteinsatz.

Le Mans 1963

Die Le Mans Variante von 1963 unterscheidet sich in Details von den zuletzt produzierten Autos, die nach Amerika gingen. Am Seitenschweller sitzt eine aerodynamisches Hilfsmittel. Auf der Haube eine kleiner Abweiser, der Regenwasser etwas von der Fahrerscheibe ablenken sollte.

Speedcats 1963

Manchmal sollte man einfach die Bilder für sich sprechen lassen. Hier ist es soweit ...

Speedcats

Hier noch ein paar schicke E-Type Katzen in Action. Der Sound ist ein Gedicht, die Optik sowieso. Egal, ob Lightweight oder Serienfertigung.

Fotos: Jürgen Kellner

Avant Slot brachte drei Fahrmaschinen der Extraklasse auf den Langstrecken-Markt. Die Le Mans Boliden Audi R10 TDI, Peugeot 908 FAB und Judd Pescarolo legen die Latte hoch und die Rundenzeiten tief.

TRIO INFERNALE

Tracktest

Le Mans Boliden von Avant Slot

Ein weiterer Hersteller nimmt sich gängiger Slotcars an und baut noch eine neue Formvariante dazu. Das ist eigentlich nichts ungewöhnliches. Wenn sich aber ein Hersteller darauf spezialisiert hat, extrem schnelle Serienslotcars zu bauen, interessiert uns das in jedem Fall.

Avant Slot hat den Audi R10 TDI und den Peugeot 908 FAB im Sortiment, wie andere auch. Zudem legt der Hersteller den Pescarolo von Judd auf. Ebenfalls ein schicker Prototyp, der in Le Mans seinen Einsatz fand. Die bekannten Gesichter von Audi und Peugeot kennt man bereits. Die Farben auch. Beim Pescarolo fuhren wir nicht die blaue Rennversion, sondern das mattschwarze Testcar. Eine sehr edle und schicke Erscheinung, wenn sie auch optisch schwer auf der Bahn auszumachen ist: Schnell und mattschwarz. Ein echtes Undercover Fahrzeug, mit dem Slotter ohne Sehprobleme ihre Kon-

Form follows function: Avant Slot montiert Räder mit einem kleineren Durchmesser zugunsten eines tiefen Schwerpunkts und als Zugeständnis für den hoch angepeilten Speed.

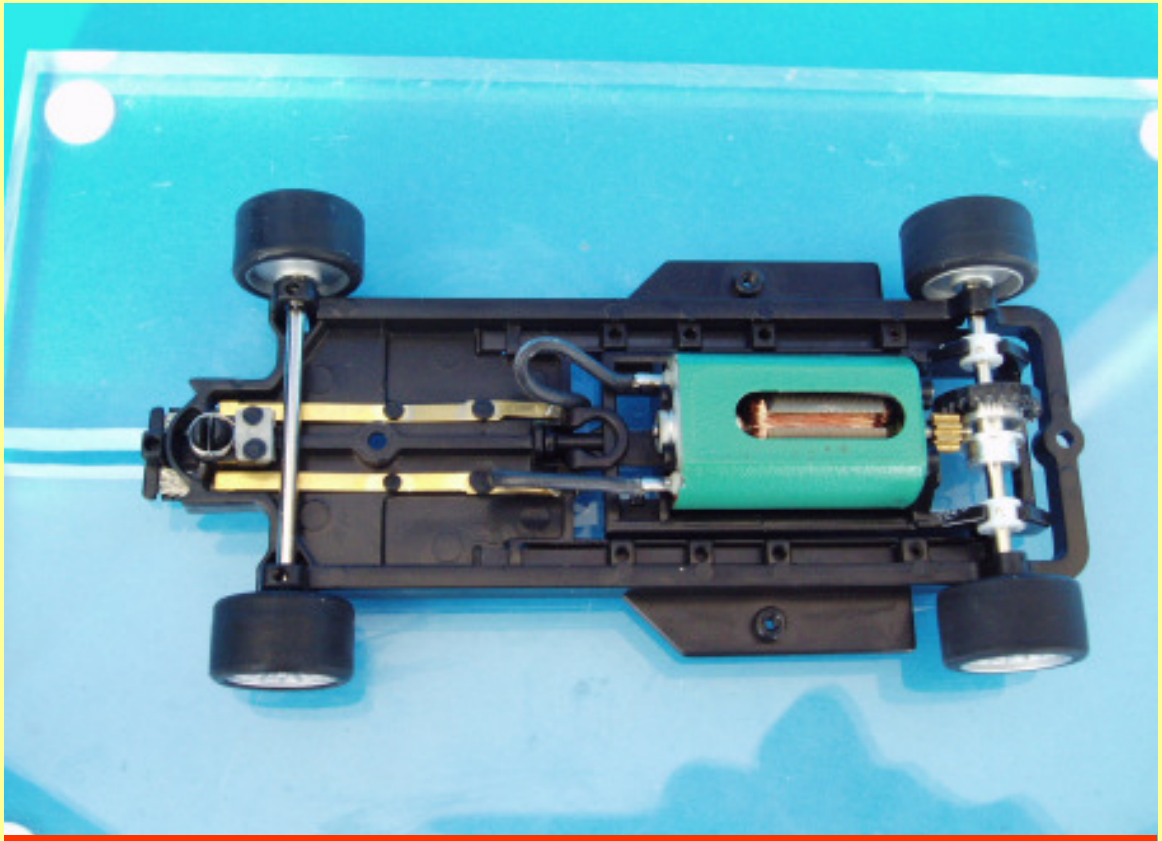
kurrenten unauffällig abledern können. Was sofort auffällt: Die Räder sind an allen drei Wagen etwas kleiner geraten, ein Zugeständnis an die Funktionalität. Der Schwerpunkt wandert dadurch weiter nach unten, was in Anbetracht dieser brutalen Fahrmaschinen keine schlechte Idee ist. Das fällt auch nur in der Boxengasse auf. Im Rennen, wenn die Formen verlaufen, sieht man solche Details nicht

Lampengläser putzen und ab auf die Piste. Die haben doch gar keine eingebaute Lichtanlage!

Der Audi R10 TDI liegt satt auf der Piste und zeigt sich in schnell durchfahrenen Kurven unbeeindruckt. Das Räubern über Curbs ist kein Problem. Es sei denn, der Unterboden setzt auf und teure Carbonfetzen fliegen durch die Luft.

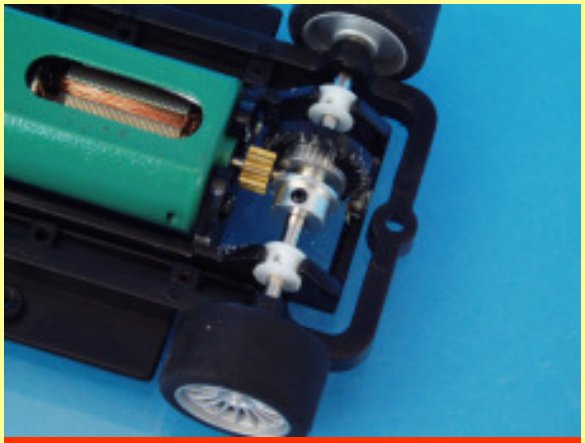
Tracktest Le Mans Boliden von Avant Slot

Wirft man einen Blick auf die Technik werden Kenner sofort leuchtende Augen bekommen. Die Konstruktion der Chassis zeigt, wo es lang geht. Avant Slot entkoppelt ab Werk die Karosserie und bietet einstellbare Motorhalter-Hinterachskombis. Die Autos laufen dadurch nicht nur leise, sie bieten ein enorm hohes Potential für findige Tüftler, die mit der variablen Chassiseinstellung noch mehr aus den Fahrwerken heraus holen möchten. Die entkoppelte Karosserie lässt das Chassis schön und unbeirrt arbeiten. Die Straßenlage ist hervorragend. Der Motorhalter aus Metall ist über ein raffiniertes, aber einfaches Verfahren (einfädeln und einstecken) an der Chassisplatte fixiert. Beim Audi mit den noch älteren Chassiskonzept wird diese Konstruktion durch die Clip-Kupplung und das Eigengewicht des Wagens gehalten. Solange er auf den Rädern unterwegs ist kein Problem. Bei den



Hier das Chassis des Audis. Schön zu erkennen der aufgehängte Hinterachs-Motorhalter und die Stromversorgung. Der Audi hat noch einen eingeklipsten Leitkiel.

beiden anderen Wagen wurde der Hinterachshalter durch zwei zusätzliche Schrauben fixiert. Der Motor ist eingeklipst und an seinem Halter doppelt verschraubt. Das bewirkt eine störungsfreie Kraftübertragung auf das geschraubte Getriebe. Pfiffig: Die Lagerbuchsen aus Kunststoff besitzen kleine Öffnungen, über die man dosiert Öl auf die Achsen geben kann. Die Stromübertragung läuft beim Audi über einen vertikal beweglichen Leitkiel, der über zwei feste Stromleitbleche den Treibstoff zum Motor schickt. Die Schnittstelle bilden zwei flexible Kabel. Der Leitkiel ist beim Audi noch gesteckt. Beim Peugeot und Pescarolo geschraubt. Nochmals zurück zum Motorhalter. Die Konstruktion kann über zwei in den Seitenkästen des Chassis verschraubte Federstäbe eingestellt werden. Diese dämpfen den beweglichen Träger, der die Bodenhaftung in Kurven spürbar erhöht.



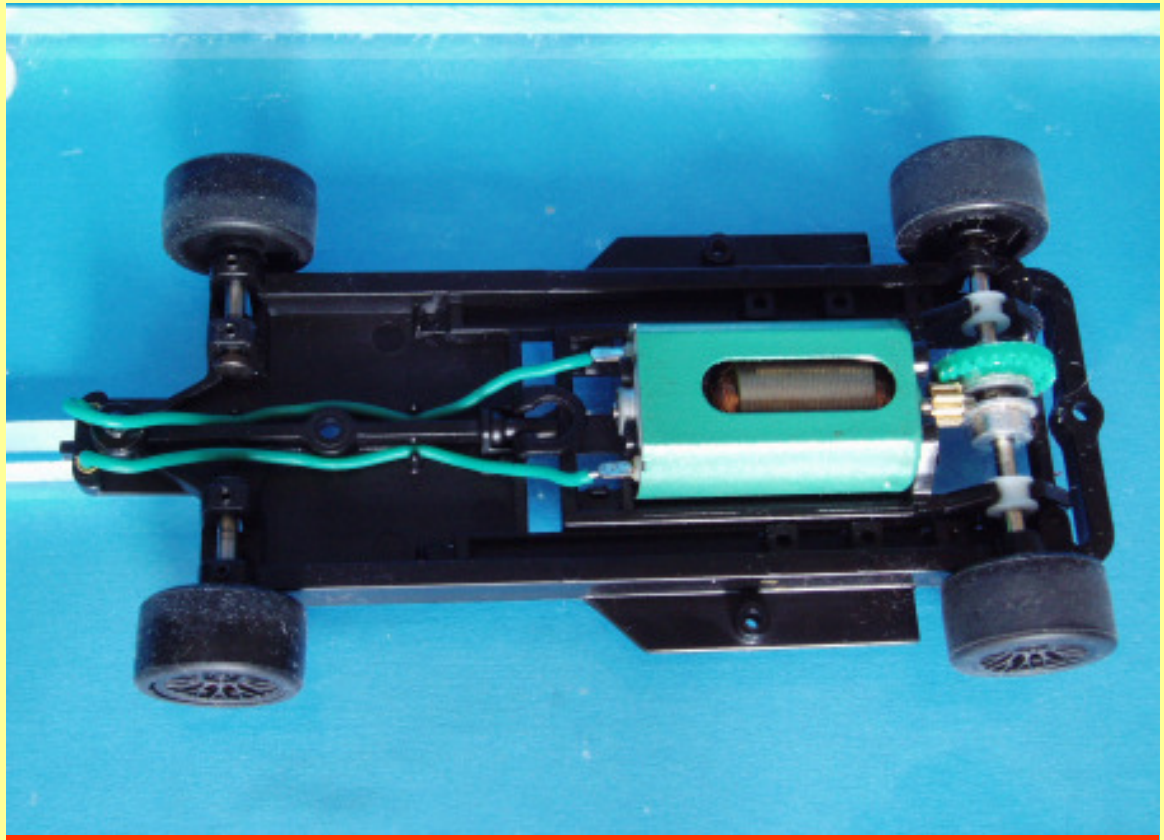
Feine Details unter der Haube: Geschraubtes Getrieberad und Kunststoffradlager mit eingearbeiteten Ölern. Damit kann man wohldosiert Öl auf die Reibungspunkte der Hinterachse geben.

Hier wurde der Motor- und Achshalter zu Demonstrationszwecken aus der Chassishalterung entfernt. Er wird über die Kugelkopf-Kupplung eingehängt. Schwingend gelagert kann er seine Arbeit verrichten und das Chassis in Kurven arbeiten unabhängig lassen.

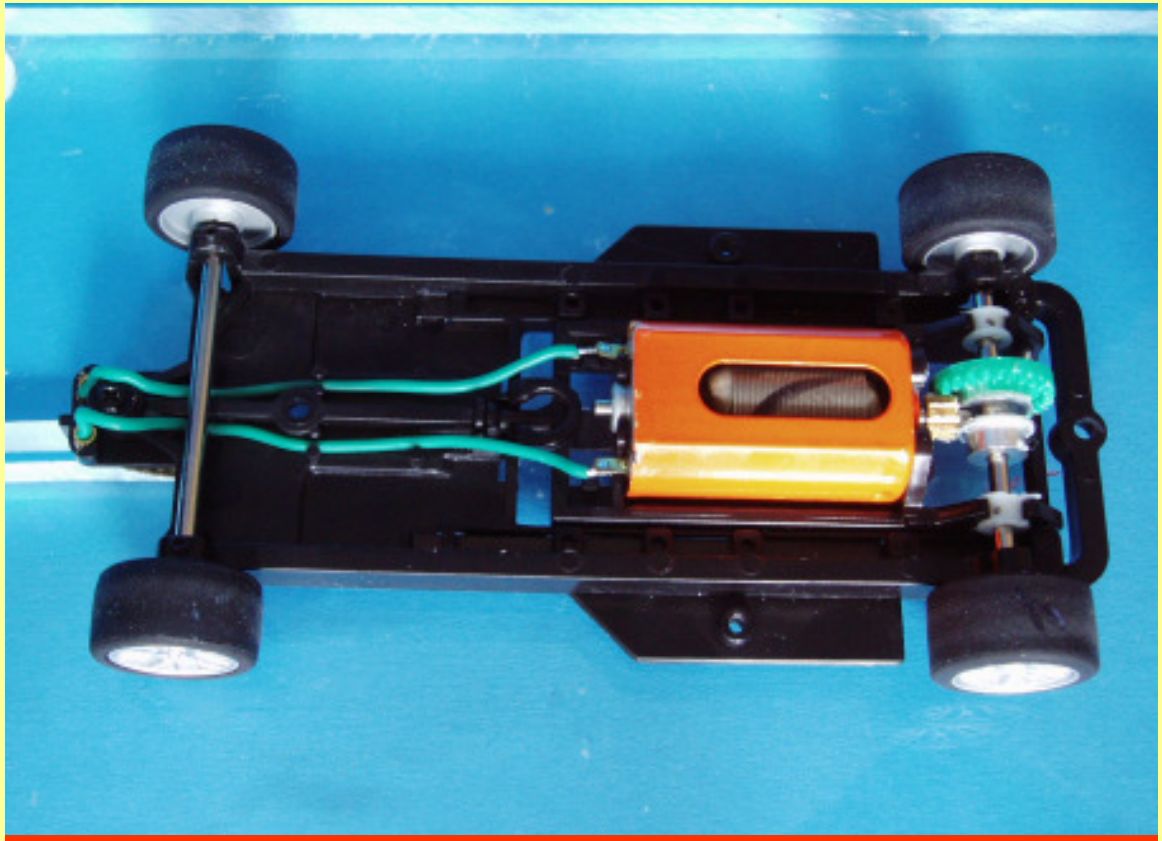
Die Vorderachshalter haben kleine Bohrungen, die man zum Ölen verwenden kann. Man kann auch zwei kleine Madenschrauben eindrehen und damit die Pendelneigung der Vorderachse einstellen. Beim Audi waren diese Öffnungen verwaist und bedürfen einer Nachrüstung mit Madenschrauben. Bei den beiden anderen Modellen waren Schrauben bereits montiert. Bravo!

Die Ausführung der Karosserien ist sehr detailliert. Viele Feinheiten sind klasse herausgearbeitet. Die feinen Aufschriften, auch auf Details wie den Seitenspiegeln ist für so schnelle Slotcars sehr schön gemacht. Einziges Zugeständnis: Die Ausbuchtung auf dem Rücken der Flundern. Hier musste Platz für das Getrieberad geschaffen werden. Ein Kompromiss, den man von sehr vielen Le Mans Prototypen her kennt.

Vor den Motoren sitzen kleine Haft-



Das Pescarolo-Chassis: Grüner Motor mit Kabelverlegung bis zum geschraubten Leitkiel. Besonderheit: Sauber drehende Einzelradaufhängung, die über Schrauben einstellbar ist.



Peugeot-Chassis: Der orangefarbene Motor ging von allen drei am besten. Vorne eine Vollachse und ebenfalls ein Leitkiel, der mit einer Schraube fixiert ist.

magneten, die allerdings keine große Wirkung haben. Wozu auch. Wer zu solchen Autos greift, ist meist nicht mit Magnet unterwegs. Man kann diese Alibi-Haftverstärker leicht entfernen.

Im Fahrtest wird sofort klar, dass dies keine Verkehrsmittel zur behäbigen Fortbewegung sind. Der Audi schiebt nach vorne, dass es den Fahrer mit Urgewalt in den Sitz drückt. Beim Tritt aufs Bremspedal, ankern gewaltige innen belüftete Scheibenbremsen. Die Verzögerung ist durch die gewählte Übersetzung mustergültig.

Beim Peugeot und Pescarolo geht es noch heftiger zur Sache. Bei unserem Testtrio lief der Franzosen-Diesel Peugeot am schnellsten. Gefolgt vom Pescarolo und vom Audi. Bei 12 Volt zeigte sich bereits, dass hier Renn-geräte am Start sind, die zwar auch auf unserer 70m langen Heimbahn

gut zurecht kommen. Ihr eigentlicher Einsatzzweck ist die Rundenhatz auf der Clubbahn. Dort fuhren wir mit den drei Le Mans Boliden auf Anhieb sehr flotten Rundenzeiten, an denen sich viele andere Konkurrenten die Zähne ausbeißen werden.

Dezent aber schnell wie die Sau: Der Pescarolo Judd.

Der limitierte Pescarolo Testcar in Mattschwarz schießt über die Kuppe und biegt wie auf Schienen um die Linkskurve im dritten Gang. Der Sound ist infernal!

Tracktest

Le Mans Boliden von Avant Slot

Egal welche Seite: Der Pescarolo macht immer eine gute Figur. Neben diesem limitierten Testcar gibt es die offizielle Rennversion in blau. Für Renneinsätze auf den meist dunklen Bahnen sicherlich die bessere Wahl.

Tracktest

Le Mans Boliden von Avant Slot

Der Peugeot war nicht nur an dieser Passage das schnellste Auto in unserem Testfeld. Er zog brachial ab, lag souverän auf der Piste und schockierte die Konkurrenz. Komisch: In Le Mans 2007 war doch der Audi schneller...

Der lange Radstand und der tiefe Schwerpunkt waren die Eckdaten für sensationelle Fahrleistungen. Den Rest erledigte das tolle Chassis und der potente Motor.

Avant Slot verbaut bei allen Autos sehr leichtgewichtige Karosserien. Diese senken den Schwerpunkt und reduzieren das Leistungsgewicht.

Tracktest

Le Mans Boliden von Avant Slot

Form und Optik sind nichts neues. Den Peugeot haben noch zwei andere Hersteller im Sortiment. Bei den Fahrleistungen setzt Avant Slot Maßstäbe und zeigt den anderen Tunern das Heck.

Fazit:
Die drei Langstrecken-Boliden von Avant Slot sind herausragende Fahrmaschinen, deren Konstrutionsweisen großes Potential in der Fahrwerkseinstellung bieten. Damit lassen sich die Fahreigenschaften hervorragend auf die jeweilige Strecke und den persönlichen Fahrstil einstellen. Zielgruppe ist klar der fortgeschrittene Slotter, der mit den gebotenen Möglichkeiten zurecht kommt. Auch Einsteiger können Spaß mit diesen Geräten haben. Beschäftigt man sich mit deren Technik, löst man das Ticket in die fortgeschrittene Welt des Slottens.

Porsche 550 Spider

PANAMERICANA

Die Muchachos von Ninco lassen den Porsche 550 Spider neu aufleben. Wir testen die Legende standesgemäß auf der längsten Marathon-Rallye aller Zeiten.

Porsche 550 Spider

Für damalige Zeiten eher untypisch war die Reklame auf dem 550 Spider. Ein deutsches Elektronik-Traditionsunternehmen und eine Ölraffinerie erkannten schon früh, dass man sich mit dem kleinen Porsche werbewirksam in Szene setzen kann.

1953 stand der erste 550er Prototyp auf dem Automobilsalon in Paris. Bedingt durch die große Nachfrage kam man doch zum Entschluss dieses Auto zu bauen. In Kleinstserie produzierte man den kleinen Sportwagen mit dem für heute immer noch unfassbar niedrigem Gewicht von nur 550 Kilo. Dies ist trotz mancher Gerüchte nicht der Grund für seinen Namen. Vielmehr handelt es sich bei diesem Auto um die 550. Entwicklung des Hauses Porsche. Das Leichtgewicht konnte man mit einem flachen Gitterrohrrahmen, Karosserieblechen und einem Motor im Heck realisieren. Dazu gab es eine Einzelradaufhängung und bereits vier Gänge. Knapp 25000 Mark kostete das Autochen, was in der damaligen Zeit mehr als eine astronomische Summe bedeutete. Viel Geld für ein kleines Auto. Man bezahlte für Fahrleistungen anstelle für luxuriösen Pomp.

Porsche 550 Spider

Der 550 Spider im harten Duell mit dem Träger seiner Gene, dem Porsche 356. Hier die Eva Peron Ausführung, die ebenfalls am legendären Marathon-Rennen teilnahm.

Im Heck sitzt ein für heutige Verhältnisse eher kleiner Motor. Ein Vierzylinder, der aus 1498 ccm 110 PS holt. Spätere Versionen brachten es sogar auf über 130 PS. Was heute in vielen Familienkombis Standard ist, war damals eine Wucht. Setzt man die Motorleistung in Relation zum Gewicht des Autos, sitzt man in einer Fahrmaschine à la Lotus Elise oder Exige. Das sind bekanntlich keine müden Gräten. Knapp unter 8000 Touren steht die volle Leistung an. Vier Nockenwellen, zwei Fallstromvergaser, Doppelzündung und Ventilsteuerung über Königswellen: Ein teuflischer Mix für eine starke Leistungsentfaltung. Man darf nicht vergessen, wir reden hier von Ingenieurskunst aus den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts. Verglichen mit den heutigen technischen Möglichkeiten für damals eine Meisterleistung!
Dr. Ernst Fuhrmann war Vater dieses

Porsche 550 Spider

Motors, der unter äußerster Geheimhaltung entwickelt und gebaut wurde. Fuhrmann landete später im Vorstand bei Porsche. Der Motor bekam den Namen Carrera. Ein Name, der sich bis heute bei den Sportwagen aus Zuffenhausen gehalten hat.

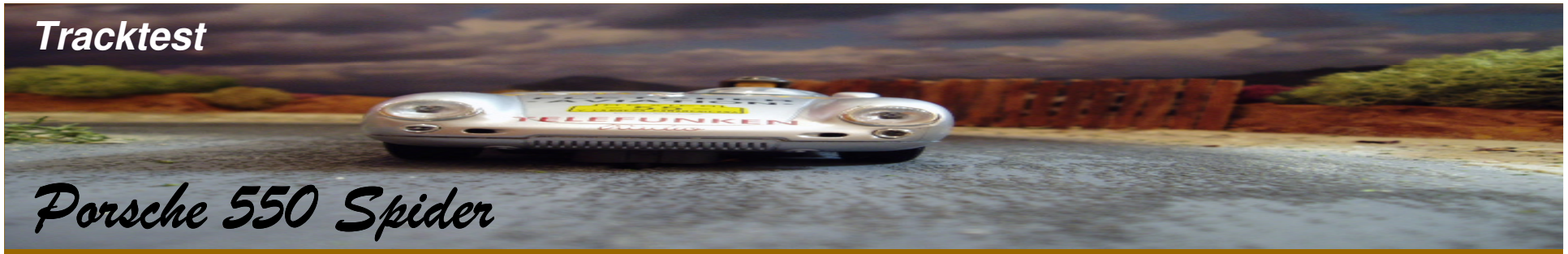
Hans Hermann trat 1954 beim letzten durchgeführten Panamericana-Rennen an. Ein sehr langes und hartes Straßenrennen, das durch Mexiko führte. Man staunte nicht schlecht, als er zwei wesentlich hubraum- und somit leistungsstärkere Ferraris mit dem kleinen 550er in arge Bedrängnis brachte und letztendlich auf dem dritten Platz das Rennen beendete. Ein guter Schachzug für die deutschen Firmen Telefunken und Castrol, die als Sponsoren ihre Logos auf dem Wagen platzierten. Damals waren plakative Geldgeber-Auftritte auf Rennautos noch keine Selbstverständlichkeit. Der „bunte“ Porsche brauste durch quer Mexiko.

Die geschwungenen Kotflügel mit den roten spitz zulaufenden Linien sind nur eine Zutat, die den Charme dieses Hochleistungssportwagen von damals ausmachen. .

Porsche 550 Spider

Charakteristisch bis heute: Rundleuchten in seitlichen Höckern. Das Design von damals hat sich über Generationen von Porsches erfolgreich fortgesetzt und gibt den Sportwagen ein unverkennbares Gesicht.

Genau da wollen wir hin. Ab nach Mexiko. Wir wollen dort den kleinen Bastard, wie James Dean seinen 550er nannte, ausgiebig fahren. Es ist verdammt heiß. Die Sonne brennt. Das Chili auch. Wir fahren einen perfekt restaurierten Klassiker, den Tuner Ninco mit viel Liebe zum Detail aufgebaut hat. Im klassischen Renn-dress sieht unser Testfahrer aus, wie auf dem Weg zum Faschingszug. Die Mexikaner am Straßenrand lachen und winken unserer Crew zu. Das Lachen fällt nett, aber größtenteils zahnlos aus. Egal. Echt gemeinte Freundlichkeit braucht kein Perlweiß. Geschäftig präparieren wir den Test-wagen. Wir schmieren die Achsen ab und sorgen dafür, dass genügend Getriebeöl vorhanden ist. Ich esse noch ein paar Takkos für die lange Fahrt. Die Killer Hot Sauce nimmt mir kurzzeitig den Atem. Der Mexikaner,



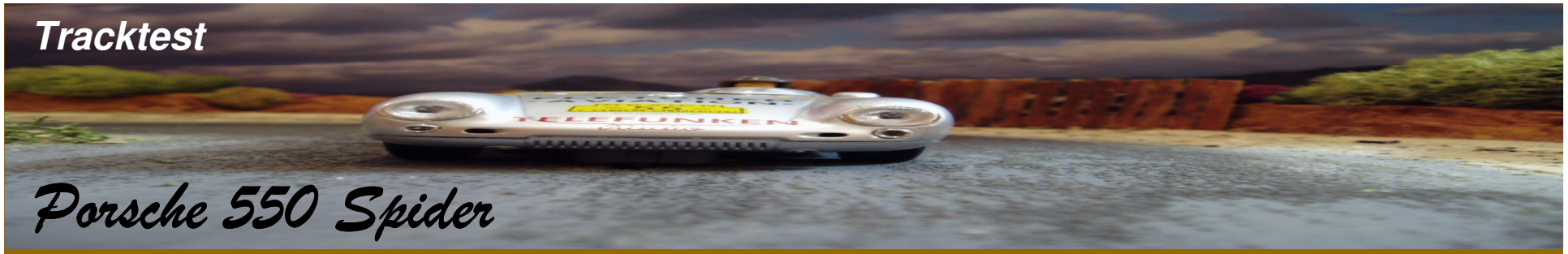
Porsche 550 Spider

der mir dieses Zeugs verkauft hat, lacht und schenkt mir einen Tequilla ein. Balsam nach den höllisch feurigen Takkos. Ich verzichte auf einen weiteren Drink. Ich muss noch fahren und möchte nicht, dass die Hitze meine Rennfahrerbirne außer Gefecht setzt. Die Ninco-Techniker rücken zwei Kupferkabel, die unten aus dem Auto hängen, zurecht. Endlich kann ich starten und freue mich auf den Fahrtwind.

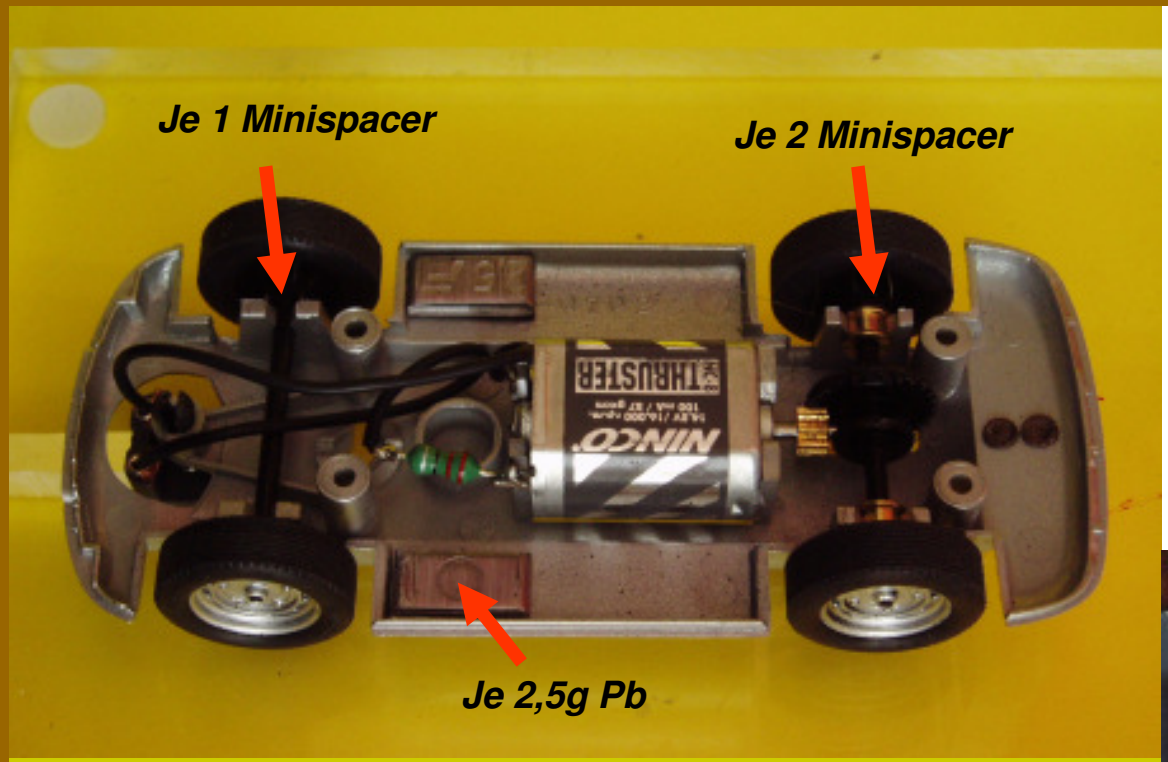
Nach dem Druck auf den Startknopf springt der kleine Heckmotor an. Von wegen nur knapp 1500 Kubik! Der Motor hört sich gefährlich an. Beim Tritt aufs Gas fangen die Königswellen an, bedrohlich zu pfeifen. Das schnelle Hochdrehen des Motors ist der direkten Ventilansteuerung zu verdanken. Das Prinzip wurde sogar einmal verboten, weil man Königswellen sehr leicht frisieren konnte. Hauptsache wir haben so ein Teil unter dem Hintern. Im Cockpit ist es eng: Großes Lenkrad, kleine Pedale, die Viergang-Haarschaltung. Rechts neben mir ist ein Blech-Persening, das die Karosserie bei Vollgasfahrten strömungsgünstig gestalten soll. Das dezente Scheibchen vor meiner Nase ist ein gut gemeinter Windabweiser. Ohne Fliegerbrille braucht man mit dem Spider nicht zu fahren. Es sei denn, man mit den Augen Fliegen fangen.

Der kleine Motor hat es in sich: Gutes Ansprechverhalten, einen schönen Drehmomentverlauf, die Spitzenleistung passt hervorragend zum schönen kleinen Wägelchen. Der NC-8 spricht gut an, ohne jedoch den Wagen und den Fahrer zu überfordern. Die Zeiten sind endlich vorbei, in denen Ninco Raketentriebwerke à la NC-5 in klassische Wägen packte. Eine sehr gute Entwicklung, wie wir Meinen! Während der Fahrt über die schlechten Straßen Mexikos stellen wir fest, dass die Achsen ein wenig seitliches Spiel bekommen haben. Der Service-Truck rollt an, wir schieben hinten je zwei und vorne je eine Spurverbreiterung von Umpfi auf die Achsen. Nun schnurrt der Wagen perfekt. Ich beschleunige und ziehe im vierten Gang mit Vollgas durch eine lang gezogene Rechtskurve. Die Reifen halten ihr Gripniveau, auch nach vielen Testkilometern. Scheint eine sehr gute Klassik-Mischung zu sein.

Am Straßenrand stehen kleine Verkaufsstände: Dort kann man sich scharf ernähren und alles Mögliche, was andernorts verboten ist, kaufen. Als ich an einem Stand mit Fireworks vorbeibrause, schalte ich kurz zurück in den dritten Gang. Der getunte 1600ccm Motor röhrt bedrohlich aus dem dicken Endrohr und mit



Porsche 550 Spider



Mit minimalen Aufwand läuft der kleine Porsche 550 Spider um den Kurs. Ohne Magnet und mit wenig Blei liegt er satt im Slot und bietet Fahrspaß mit dynamischen gelungenen Drifts, wie es sich für einen Rennwagen dieses Baujahres gehört.

So haben wir unseren Porsche 550 Spider optimiert:

- Magnet raus
- Motor einkleben
- je 2 Spacer zwischen Hinterräder und Achslager, vorne je 1 Spacer
- je 2,5g Blei in die vorderen Seitenkästen
- Achsen ölen

Porsche 550 Spider

abschwellender Drehzahl folgt eine fette Fehlzündung. Der Fireworks-Grigo geht in Deckung, verschanzt sich hinter seinem Verkaufsstand. Hier ist meine Testfahrt zu Ende. Ich wende mit der Handbremse, lasse nochmals die Königswellen unter Volllast pfeifen und beschleunige mit Höllenlärm zurück zu den Ständen. Dort stelle den dampfenden Porsche am Straßenrand ab. Ich steige aus und fühle mich ein wenig wie James Dean. Ah, ein Takko-Stand wartet schon auf mich.

Dezente Rundleuchten mit Chromrändern, das zweigeteilte Motorlüftungsgitter und der zentral angeordnete Auspuff. So sah die Konkurrenz den 550 Spider, wenn er kernig röhrend an ihr vorbeizog.

Fazit:

Ninco ist mit dem kleinen Porsche ein ganz großer Kracher gelungen. Und: Im Gegensatz zum Vorbild, kann man sich auch heute diesen „Little Bastard“ leisten.

Jim Hunt Magazine präsentiert den automobilen Himmel auf Erden. Inmitten einer glamourösen Welt bewegen wir die exklusivste Spielklasse auf vier Rädern: Porsche Carrera GT und Bugatti Veyron.

Haute Couture

Bugatti Veyron - Carrera GT

Welchen Wagen fährt man, wenn Geld keine Rolle spielt?

Eine Frage, die sich die meisten Leute nicht stellen müssen. Sicherlich gibt es den pompösen Maybach, dann noch den Klassiker Rolls Royce, wenn man es komfortabel staatsmännisch angehen möchte.

Ist man eher der hurtigen Fortbewegung zugetan, fallen die üblichen Namen wie Porsche, Ferrari, Lamborghini und noch ein paar Exoten ein, mit denen man unschwer seinen Reichtum verbergen kann.

Dann gibt es noch Autos, bei denen fragt man nicht nach dem Preis.

Man zahlt ihn diskret und möchte unerkannt bleiben.

Der Bugatti Veyron und der Porsche Carrera GT sind automobile Meisterwerke, die keinen Preiszettel im Ausstellungsraum tragen. Es ist auch nicht einfach, sie zu bekommen.

Bugatti Veyron – wer braucht 1001 PS?

Der Veyron ist der Superlativ schlechthin. VW zieht im Hintergrund die Fäden und hat diese monströse Fahrmaschine der italienischen Traditionsschmiede realisiert. Wer kennt nicht das Video aus dem World Wide Web, bei dem dieser Wagen auf der VW-Teststrecke in Niedersachsen seine Rekordfahrt hinlegt. Ein Engländer mit langen weißen Haaren brennt damit jenseits von Gut und Böse einen neuen Geschwindigkeitsrekord in den Asphalt .

Aber das sind alles Sekundärtugenden. Einen Veyron fährt man nicht, um schneller zu sein andere. Einen Veyron besitzt und genießt man. Still für sich. Alles andere wäre dekadent.

Porsche Carrera GT

Leute, denen die schwäbische Droge GT3RS zu schwach ist, brauchen härteres Zeugs, um in Stimmung zu kommen. Carrera GT heißt der Über-

Bugatti Veyron - Carrera GT

Muntermacher aus Zuffenhausen. Der fetteste Carrera aller Zeiten. Der automobile Wahnsinn mit Fahreigenschaften wie ein Rennwagen, obwohl er keiner ist. Nein, der Carrera GT ist kein Rennauto mit Straßenzulassung. Er ist ein für die Straße gebautes Automobil, mit Fahreigenschaften wie ein Rennwagen. Die Alltagstauglichkeit ist gegeben, man muss nicht Rennpilot sein, um damit zurecht zu kommen. Ob man die Leistung reiten kann, ist eine andere Sache. Alltagstauglichkeit? Blödsinn, wer fährt mit so einem Wagen ins Büro?

Jim Hunt Magazine kam in den Genuss, beide Exponenten des automobilen Himmels näher kennen zu lernen. Bei aller Bescheidenheit. Wir besitzen sie nun sogar. Durch einen Geniestreich erwarben wir beide Automobile...

Die klare Formensprache und die edle Bicolor-Lackierung umschmiegen den charakteristischen Bugatti Kühlergrill. Von Understatement kann hier keine Rede sein.

Bugatti Veyron - Carrera GT

Wir möchten keine Neidgefühle wecken. Wir waren auf Schloss [redacted] (Name von der Redaktion aus Gründen des Schutzes der Privatsphäre entfernt) zu einem Festbankett geladen. Wir haben dort die Wägen bei einem ehrlichen Glücksspiel gewonnen. Der Hausherr trägt es bis heute mit sportlicher Fassung. Nach unserer Testfahrt auf dem Grandprix-Kurs des Anwesens wollte er diese Autos ohnehin nicht mehr haben. Er fahre keine Gebrauchtwägen, die andere ablegen. Wohl oder übel mussten wir diese Autos behalten. Wir melden sie nur für zwei Wochen im Jahr an. Die Vollkasko ist derart teuer, dass mehr nicht drin ist.

Einen kritischen Fahrtest verkneifen wir uns ebenso. Nichts ist alberner, als wie wenn solche Autos in Magazinen mit Pro und Contra abgekanzelt werden. Da liest man oft von einem zu kleinen Kofferraum und

Ob mit oder ohne Dach. Der Carrera GT ist der Wahnsinn! Die gelben Bremszangen leuchten aus den Fünfspeichenfelgen. Die Verzögerungswerte von Porsche setzen neue Standards.

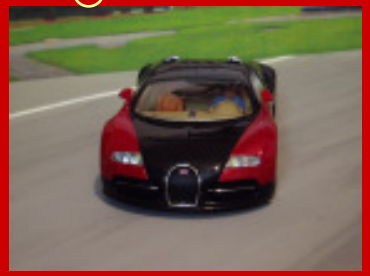
Bugatti Veyron - Carrera GT

einem zu knapp geschneiderten Handschuhfach... Solche sinnfreien Kommentare überlassen wir getrost anderen Journalisten.

Wir beschränken uns darauf, dass wir die Wunderwerke auf der herrschaftlichen Rennstrecke genossen, bis die Tanknadeln aufhörten zu zucken.

Porsche oder Bugatti? Bugatti oder Porsche? Um der Qual der Wahl zu entgehen: Erwerbe beide! Baue eine Tresorstallung als Garage, sei glücklich zufrieden und schlafe wieder gut.

Bugatti Veyron - Carrera GT



Gegen diese Hintern ist Jennifer Lopez machtlos. Der kaschierte Blick auf die Aggregate macht neugierig auf mehr. Schon der sonore Klang des Standgases aus diesen Orchestergräben stellt Puccini in den Schatten. Wechseln die Musik ins Forte, bläst es Dich aus dem Smoking!

REIFEN-CHEMIE?

Wenn der Grip nicht passt, geht es entweder ab in die Botanik oder völlig entnervt zurück in die Boxengasse. Was bringen chemische Mittelchen bei welcher Reifenmischung?

Chemiebomben gegen Gripverlust

Neulich am Hockenheimring, ich unterwegs im blauen Eckström Audi, der Seitenwind ist deutlich spürbar, der Track ist staubtrocken, aber die Techniker haben die Behandlung meiner Vollgummi-Reifen in der Pitstop vergessen. Meine Nerven sind gerissen, 200m noch bis in die Jim Clark Kurve, 2 seconds till impact, es kommt wie es kommen musste, das Heck bricht aus, die Trimmung versagt kläglich wegen dem Kabelsalat in meinem Chassis. Ich gleite quer zur Fahrbahn, wegen dem hohen Deckel kippe ich im Deadpoint um, überschlage mich, mir ist schwindlig und das Rennen ist für heute beendet. Schauder macht sich breit und das Publikum auf den Rängen muss weinen.

Wenn der Grip der Serienreifen nicht stimmt, geht es ab in den Pflanzgarten. Der Sieg ist dahin. Die Freude meist auch, wenn man im Krankenhaus aufwacht.

Chemiebomben gegen Gripverlust

So gehts fast allen, die ihren Vollgummi-Boliden aus der Box nehmen. Der Grip von ***Stock-Reifen*** ist bescheiden, viele lassen deswegen beide Magneten im Chassis und werfen damit authentischen Fahrspaß weg. Den Magnetbombern kann aber auch geholfen werden: Ohne große Mühe und ohne zusätzliche Kosten, kleben Grip-Fetischisten Doppelklebeband auf ihre Startschiene, optisch einem „Zebrastreifen“ gleich in der Länge des Reifendurchmessers mal Pi und enthält so den Reifenumfang. Alles klar, 6-7cm lang sollten es schon sein, sodass der komplette Reifen einmal vom Staub befreit wird. Hinterreifen über die Streifen ziehen und los gehts. Bei jeder Durchfahrt über die Zielgerade wird die Hausstaubmilbe fein säuberlich vom Gummi gezogen, der Grip wird verbessert. Fans, die in flüssiger Form den Reifen zu Leibe rücken wollen, es gibt mittlerweile eine breite Fülle an Säften, die den Gummi chemisch-physikalisch malträtieren. Der einfachste Saft, den Mutter Natur uns gegeben hat, besitzt einen Dipol und heißt Wasser. Hinterreifen über einen feuchten Lappen gezogen, zwei bis drei Runden auf einer absolut staubfreien Bahn drehen und der Grip hält zumindest solange, bis die feinen Poren der Slicks sich mit Staub erneut zugesetzt haben.

Serienmäßige Reifenmischungen kommen beim Slotten ohne Magnet oft an ihre Grenzen. Dann wird es finster an der Bahn...

5 Schritte für besseren Grip bei Vollgummi Stock Reifen

1. Bahn absaugen oder mit trockenem Swiffer (nicht den öligen) abreiben, feucht abwischen empfiehlt sich nicht, denn mit Wasser entfernt man u.U auch den mühselig aufgefahrenen Grip
2. doppelseitiges Klebeband als 7cm langer Zebrastreifen auf Startschiene
3. Reifen schleifen (Brettchenmethode ist die billigste Variante, Profis nutzen RSM, Hudy oder Ilpe) – rund schleifen und Kanten brechen
4. Hinterreifen feucht abwischen
5. Chemiewaffen einsetzen (Details später – aber der Vollgummi-Reifen spricht auf jede Menge unterschiedlicher Chemie an)

Chemiebomben gegen Gripverlust

PU – was kommt jetzt?

Diesmal fahr ich den Audi Hasseröder auf dem Ring, ein ganz edles Stück Plastik, aus dem einst dreidimensionalen Ekström blieb nach dem Abgang nur noch ein eindimensionaler Berg aus Polymeren. Nach 20 Runden erneuter Boxenstopp. Die Techniker rotieren, Adrenalin pulsiert durch meine Adern, der Schweiß läuft mir den Rücken runter, aber ich bin guter Dinge. Über Funk bekomme ich die Information, dass ein neuer Reifen am Start ist. Weicher Polyurethane soll es sein, alte Mischung mit den leckeren Weichmachern drin, naja, mal sehen was geht. Raus aus der Pit, schon die Anfahrt mit explosionsartigem Blitzstart, ich spüre den Druck der Hinterreifen, die Techniker haben den Neodym (Magnet) im Heck entfernt. Noch 3 Sekunden bis zur Jim Clark, 2, 1,... Wow! Ohne Drift ziehe ich mit Highspeed durch, das Rennen gehört mir. Ich bin glücklich!

Polyurethane Reifen von den Herstellern DOW – also von Herren Dickel, Ortmann und Wiesel (+), werden gewöhnlich bei Rennbetrieb in Clubs gefahren, als auch bei Meisterschaften dies und jenseits unseres Planeten. Dickel & Wiesel fertigen allerdings nur Reifen für Flachfelgen und finden meist Einsatz im 1:24 Scale-Bereich, während Ortmann die Masse seiner Reifen für 1:32 Stegfelgen produziert, aber auch für Flachfelgen geeignete Pneus anbietet.

Verglichen zu Vollgummi-Reifen, bieten DOW exzeptionellen Grip, nach gutem Grob- und Feinschliff. Grip-Fetischisten polieren die Reifen mit feinkörnigen Pads bis 4000er Körnung. Bei DOW unterscheidet man seit kurzem zwischen alter und neuer Mischung. Weichmacher der alten Mischung dürfen in neuen Chargen nicht mehr eingesetzt werden. Dies hat bedauerlicherweise

DOW-Reifen müssen für eine optimale Performance rund geschliffen werden.

Chemiebomben gegen Gripverlust

Gripverlust und schlechtere Rundenzeiten zur Folge. Aber, auch der neuen Mischung kann sinnvoll zu Leibe gerückt werden.

DOW zeigt so gut wie keinen Response bei Anwendung diverser Grip verbessernder Mittelchen, zumindest gilt das für die Alte Mischung. Genau aus diesem Grund, wurden DOW Reifen entwickelt und daher gerne bei Rennen eingesetzt, wegen ihrer Vergleichbarkeit und der daraus resultierenden Chancen-Gleichheit im Feld.

5 Schritte für Top Grip bei Polyurethane-Reifen

1. Bahn absaugen oder mit trockenem Swiffer (nicht den öligen) abreiben, feucht abwischen empfiehlt sich nicht, denn mit Wasser entfernt man u.U auch den mühselig aufgefahrenen Grip
2. doppelseitiges Klebeband als 7cm langer Zebrastreifen auf Startschiene
3. Reifen schleifen wird jetzt elementar. Selten passen DOW 100% auf die Felge und laufen rund aus der Tüte. Wer DOW fährt sollte sich von Anfang an, eine Reifenschleifmaschine gönnen.
4. Hinterreifen feucht abwischen wird weniger relevant bei guter Polierung, denn die Poren der Reifen sind so fein geschliffen, dass nur noch wenig Staubpartikel die Poren zusetzen können.
5. Chemiewaffen einsetzen macht KEINEN Sinn (Details später)

Rudi montiert einen neuen Satz DOW-Rennreifen. Mal sehen, ob die Mischung etwas taugt.

GOKARLI
rennbahnonlineshop

Karl Reiter Handelsgewerbe • Fuggerstraße 4 • Erding, Bayern 85435
Fon: +49 8122-540457 • Fax: +49 8122/540657 • info@gokarli.de • www.GOKarli.de

www.tobe4u.de

Chemiebomben gegen Gripverlust

Le Mans – 2008

Mein Slotit-Porsche heult auf, heute ist Moos auf der Fahrbahn, genauer Moosgummi. Ganz anders, als diverse Moose im Wald der deutschen Mittelgebirge, bringt Moosgummi endlich den ultimativen Grip, ich bin begeistert.

Am so genannten Wendepunkt in Le Mans folgen zwei langsame Rechtskurven, ein Hochgenuss den soft behandelten Naturkautschuk weich aus der Kurve zu beschleunigen.

Slotit Serienreifen laufen auf Heimbahnen gut. Trotzdem: Runter damit!

Poröser Moosgummi braucht eine Sonnenmilch-Tinktur, um richtig Grip aufzubauen.

Moosgummi gibt es von einigen Anbietern und bietet eine echte Alternative zu DOW, wird gerne auf Holz, aber auch auf Plastik gefahren. Es gibt mittlerweile ready-to-race Schlappen auf Alufelge zum Beispiel von Scaleauto, einmal kurz geschliffen und los geht es. Die Kanten bricht man in aller Regel nicht.

4 Schritte für Top Grip bei Moosgummi-Reifen

1. Bahn absaugen oder mit trockenem Swiffer abreiben, feucht abwischen empfiehlt sich nicht, denn mit Wasser entfernt man u.U. mühselig aufgefahrenen Grip.
2. doppelseitiges Klebeband als 7cm langer Zebrastreifen auf Startschiene
3. Auch hier ist Reifen schleifen angesagt. Geht allerdings deutlich schneller und problemloser als mit Gummi oder DOW. Nur Rundschliff, Kanten werden nicht abgerundet.
4. Softe Chemiewaffen einsetzen macht Sinn (Grip verbessert sich drastisch bei Einsatz von diversen Cremes wie Nivea, Sonnenmilch, WD-40 oder Tiger milk)

Der Grip verbessert sich durch zunehmende Rundenzahl, daher gewinnt ein Moosgummi auch an Grip ohne Einsatz diverser Cremes nach mehreren Runden.

Chemiebomben gegen Gripverlust

Le Mans – Nachbau irgendwo in Deutschland

Silikon wird nicht nur als Implantate in dicken Brüsten oder in aufgespritzten Lippen eingesetzt, sondern auch auf Rennbahnen. Silikonreifen bieten unglaublich guten Grip, allerdings nur solange, bis Staub/Abrieb auf dem Reifen ihn zunichte gemacht hat. Daher ist ein absolut staubfreier Track oberstes Gebot. Silikon reagiert sehr gut auf diverse Reifenchemie und ist leicht in der Handhabung. In den seltensten Fällen werden Silikonreifen wegen ihrer direkt perfekten Passform und schlechten Bearbeitungsmöglichkeiten geschliffen, geschweige denn Kanten gebrochen. Reifen behandeln, abziehen mit Klebeband und los geht es, solange bis ...ihr wisst ja, die Körnchen die Rundenzeiten akut purzeln lassen. Silkon sagt man, hinterlässt gerne silikonartige Schleimspuren, die den Grip für andersartige Reifen z.B. Polyurethane negativ beeinflussen. Dieser Film ist auf ihnen nur schwer zu entfernen.

Luigi findet Silikon auf Felgen montiert deutlich besser als in künstlichen Oberweiten.

4 Schritte für Top Grip bei Silikon-Reifen

1. Bahn absaugen oder mit trockenem Swiffer (nicht den öligen) abreiben, feucht abwischen empfiehlt sich nicht, denn mit Wasser entfernt man u.U. auch den mühselig aufgefahrenen Grip
2. doppelseitiges Klebeband als 7cm langer Zebrastreifen auf Startschiene
3. Reifen schleifen – Fehlanzeige – abziehen fertig
4. Softe Chemiewaffen einsetzen macht Sinn (Grip verbessert sich drastisch bei Einsatz von diversen Cremes oder Ölen wie WD-40)

CHEMIEBOMBEN GEGEN GRIPVERLUST

Was bringen Chemiewaffen ?

Nach einer Basis-Einführung in die unterschiedlichen Eigenschaften der verschiedenen Reifen-Polymere macht der Nahkampf mit der Chemie-Keule nun Sinn?

Nehmen wir das Beispiel

Sonnenmilch: Ein hochwertig biologisch verträgliches enthält z.B. Wasser, Sesamöl, Karottenextrakt, Titandioxid, Alkohol, Glyzerin, Sheabutter, Lezithinhydrolysat, Tapiokastärke, Jojobaöl, Aluminiumoxid, Auszug aus Edelweiß, Xanthan (natürlicher Quellstoff), Stearinsäure, Zinkoxid, Fettsäureglyzerid, Mischung natürlicher ätherischer Öle.

Also, eine Menge feiner Inhaltstoffe, die sich chemisch betrachtet mit dem Reifenpolymer nicht verträgt, der Reifen beginnt nach Behandlung zu kleben, was sich unmittelbar im Grip-Niveau niederschlägt und zu verbesserten Rundenzeiten beiträgt.

Um Rundenzeiten zu vergleichen unter Berücksichtigung diverser Tinkturen müssen gleiche Bedingungen auf der Bahn geschaffen werden:

Die Bedingungen auf dem Ring würde ich wie folgt beschreiben:
Es herrschte Raumtemperatur, etwa 23°C bei 2 leicht geöffneten Fenstern, also etwas Zugluft. Einen Temperaturgradienten auf der Bahn würde ich nicht erwarten, sie war meinem Gefühl nach gleichmäßig temperiert, sie war sunilsauber, ich meine staubfrei. Das ein oder andere Haar auf 21m war vorab nicht zu detektieren. Die Testautos sind alle vor dem Test etwa 20-30 Runden im geschliffenem Zustand gefahren. Dann wurden die Wundermittel aufgetragen und sofort getestet.

Ballistol Öl wurde aufgetragen, 10 Minuten einwirken lassen und dann erneut gefahren. Klar, dass die u.g. Ergebnisse mit gewisser Unschärfe nur schwer reproduzierbar sein werden. Es geht um die Relativ-eigenschaften der Messwerte, die deutliche Vorteile der Haftmittel bestätigen.

Reifentuningfähige C-Waffen findet man in nahezu jeder Keramikfliesen-Abteilung.

GUMMIREIFEN PLUS CHEMIE

Beispiel1:

Ferrari F1 ProX mit Gummireifen geschliffen

Ohne Chemie	6,18s
TNT	6,07s
Ballistol	5,99s
Ballistol 10 min.	5,77s

Beispiel 2:

Audi A4 DTM Eckström mit Gummireifen geschliffen

Ohne Chemie	7,78s
Ballistol	7,58s
TNT	7,12s

Beispiel 3:

Audi A4 DTM Eckström mit Ortmannreifen

Ohne Chemie	6,9s
Ballistol	6,85s
TNT	6,8s

TNT Reifen-Conditioner

(ausführliche Untersuchung unter http://www.freeslotter.de/thread.php?threadid=14978&hilight=tnt)

POLYURETHANE PLUS CHEMIE

Mit Chemie auf den Reifen fahren sich die Autos etwa wie eine Modelleisenbahn auf Drogen: Keine Drifts mehr und sehr schnell. Trotzdem verlieren die Reifen nach 10-15 Runden massiv an Grip. Wer Rennmeisterschaften auf Gummireifen gewinnen will, der muss mit Ballistol oder TNT + Klebeband an den Start, zumindest, um die Pole Position herauszufahren. In Rennpausen (Spurwechsel) stets erneut die Reifen über Klebeband abziehen.

Fazit: Der Test brachte, wie erwartet, keine verbesserten Rundenzeiten, die 1/10 Differenz lag eher am Fahrer, als an der Tinktur. Damit war sie im Rahmen der Rundenzeit-Toleranz, also lag es eher am unruhigen Finger.

Anders soll die neue Mischung an DOW reagieren. Durch den fehlenden Weichmacher, spricht die neue Mischung auf diverse chemische Behandlungen an. Also ähnlich wie Vollgummi oder Silikon. Diese wurden aber im Rahmen dieser Untersuchung nicht näher betrachtet. Silikon wegen dem Film!

Bekanntes Problem: DOW-Reifen hinterlassen durch ihren natürlichen Abrieb einen Belag auf der Bahnoberfläche. Andere Reifen, vor allem Serienreifen kommen damit nicht zurecht, die Autos fahren sich wie auf Glatteis. Gibt man nicht entnervt auf und fährt trotzdem weiter, geht dieser Belag nach vielen Runden wieder weg.

MOOSGUMMI PLUS SONNENMILCH

Moosgummi bringt die Top Rundenzeiten. Getestet wurden Sigma Black Magic und Scaleauto 2007 Fertig-Reifen auf gelochten Alus.

Auf einer 42m Bahn wurde ein Slot.it-Porsche 956 durch die Kurven gepeitscht. Moosgummi kann, muss aber nicht mit Cremes behandelt werden. Verbesserten Grip gegenüber dem trockenen Reifen brachten die mit Nivea-Creme behandelten.

Beispiel: Slotit Porsche mit Moosgummireifen

Ohne Chemie	n.a.
Nivea Milch	10,8s
Ortmannreifen	11,5s

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass Reifenchemie bei Gummi, Silikon oder Moosgummi eine Steigerung des Grip-Niveaus bringt. Polyurethane, zumindest die der alten Mischung, zeigten keine Verbesserung der Zeiten. Neue Mischung wurden dahingehend nicht untersucht. Trotz allem, bringt Polyurethane die besten Rundenzeiten, auch unbehandelt.

<u>Zurück in Hockenheim:</u>
Nachdem ich nun auch den Slot.it Porsche in Hockenheim ausfahren darf, bekam er kurzerhand von meinen Technikern Moosgummi verpasst. Der ist pflegeleicht, schnell bearbeitet und verkürzt die Zeiten im Boxenstop. Meine Techniker sind zufrieden, meine Frau auch und mit der Jim Clark Kurve hat es geklappt. Bis zum nächsten Mal...

Dr. Alex Wenner

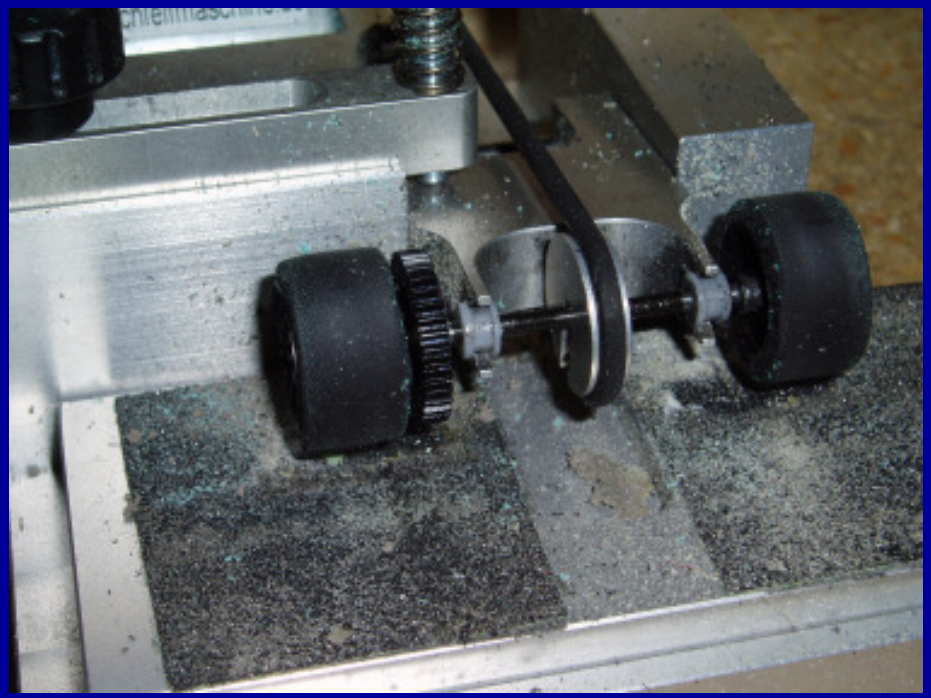
Text: Dr. Alex Wenner
Alle Fotos: Jürgen Kellner

Hier geht´s zum Reifenworkshop

Einen flott machen

TEIL 3

In dieser Rubrik zeigen wir Einsteigern, wie man Slotcars optimal vorbereitet, damit das Fahren auf der Bahn zum dynamischen Vergnügen wird.



Reifenservice

- Hinterreifen schleifen
- Kanten brechen
- Vorderreifen versiegeln
- Reifen abziehen

Kleiner Reifenworkshop

Einen flott machen

Basics

Slotcars laufen nur so gut, wie ihre Reifen. Manche Hersteller montieren ab Werk sehr gute Serienreifen, mit denen man auf der Heimbahn ohne Magnet viel Fahrspaß erleben kann. Es gibt leider auch schwarze Schafe. Diese kaschieren miese Roll- und Hafteigenschaften von 08/15-Reifen mit starken Magneten. Baut man diese aus, weil man fortgeschrittenen Fahrspaß erleben möchte, bekommt man häufig sein Waterloo gratis dazu geschenkt.

Wir zeigen, wie man mit ein paar Kniffen die Reifen auf Rundlauf bringt und dadurch optimale Fahreigenschaften aus dem Auto herauskitzelt.

Ziel ist es, die Auflagefläche der Reifen auf ein Maximum zu erhöhen. So gut wie alle Autos – egal welcher Hersteller – haben keine optimale Auflagefläche out of the box.

Wenn man die Autos auf eine ebene Oberfläche (Richtplatte) stellt, sieht man beim Blick von hinten auf die Pneus, dass diese nur teilweise aufliegen. Absolute Gripverschwendung! Wer montiert Breitreifen, die nur auf einem Bruchteil ihrer Auflagefläche rollen? ☺ Genauso ist es beim Slotcar: Je satter der Reifen aufliegt, desto mehr Grip baut das Auto auf und umgekehrt bremst es besser.

Genau darum geht es

Dabei ist es egal, ob man mit oder ohne Magnet fährt. Fortgeschrittene Slotter fahren ohne diese künstliche Fahrhilfe. Sie möchten ein natürliches Fahrverhalten, das der Fahrphysik eines echten Rennwagens nahe kommt. Der Gasfinger entscheidet über Sieg und Niederlage. Dazu braucht man ein gut aufbereitetes Auto mit perfekten Reifen.

Werkzeug und Mittel:

- Schleifpapier in verschiedenen Körnungen (400er und feiner)
- transparenter Nagellack oder Klacklack oder Sek.-Kleber
- feine Nagelfeile
- Klebeband

Einen flott machen

Schleifbrettchen selbst bauen

Um die Reifen einigermaßen auf Rundlauf zu bringen, kann man sich eines einfachen Einsteigertricks bedienen. Man nimmt ein kleines Brettchen (muss absolut plan sein) und klebt mit doppelseitigen Klebe-

Auf der Richtplatte: Die Reifen liegen mit ihrer gesamten Breite auf. So soll es sein!

eine Lage Schleifpapier darauf.

Man hebt das Wagenheck auf der Bahn nach oben, setzt die Hinterachse mit sehr sanftem Druck auf das Schleifbrettchen und gibt Gas. Durch die rotierende Hinterachse, schleift man die Reifen an.

Vorsicht beim Schleifen!

Keinen starken Druck ausüben! Sonst gibt es einen Getriebeschaden oder die Reifen verschmieren (schmelzen) und werden unbrauchbar. Oder die Felgen ploppen von der Achse. Bitte mit viel Gefühl und Geduld arbeiten!!!

Reifen kleben

Von Vorteil: Reifen auf Felgen fixieren. Ein paar Spitzen Klebstoff mit einem Zahnstocher zwischen die Felgeninnenseite und den Reifen geben. Weniger ist mehr! Trocknen!

Richtplatte

Damit man die Auflagefläche der Reifen beurteilen kann, braucht man ein kleines Instrument. Eine Richtplatte. Niemand legt sich dazu unter ein 1:32er Auto, was physisch kaum möglich sein dürfte. Egal welchen Bodymaßindex man besitzt. ☺ Alles was man braucht ist ein Gegenstand mit einer absolut planen Oberfläche und einem Schlitz drin, in den der Leitkiel passt. So etwas kann man kaufen oder selber machen. Egal ob Metall, Plexiglas oder Holz. Wir benützen eine Plexiglasplatte und haben darin (spezielles Sägeblatt) einen Schlitz gesägt. Darunter vier schicke Filzpads für einen perfekten Stand angebracht. Über die Plattenkante kann man auf das Wagenheck schielen. Man erkennt sofort, wie groß die Auflagefläche der Reifen ist.

Einen flott machen

Das Schleifbrettchen ist die Einsteigerlösung. Man kann alternativ auch eine Lage Schleifpapier direkt auf die Schiene legen und die Hinterreifen wie bei der Brettchenmethode darauf sanft anschleifen. Aber wie gesagt, alles eine Notlösung.

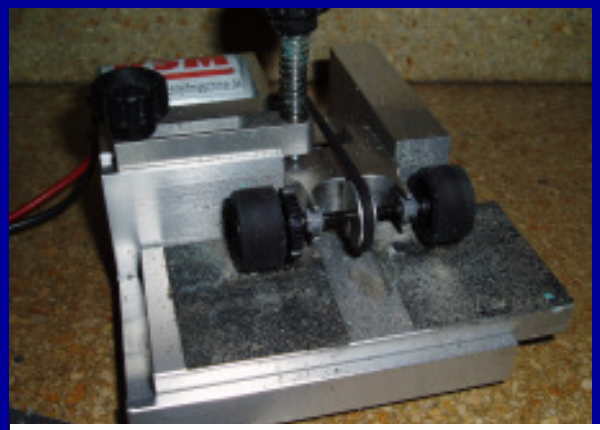
Reifenschleifmaschine

Die professionelle Lösung ist eine Reifenschleifmaschine. Die RSM ist eine einfache, aber effektive Lösung. Der Vorteil ist, dass man bei ihr komplette 1:32er Achsen bearbeiten kann. Bei der Ilpe oder Hudy kann man nur einzelne Reifen und Felgen bearbeiten. Eine tolle Lösung, wenn man geschraubte Felgen/Achsen fährt. Aber das haben die wenigsten Serienslotcars. Daher eher Geräte für den professionellen Einsatz, wenn man keine Serienachsen mit Plastikfelgen fährt.

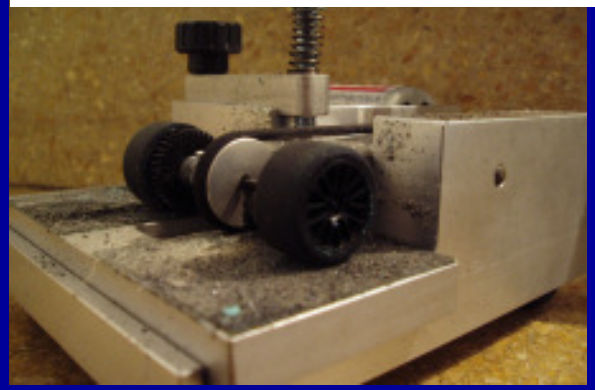
Ein weiterer Vorteil der RSM: Man kann damit auch Felgen schleifen. Richtig gelesen: Felgen! Viele Serienfelgen aus Kunststoff eiern. Auf der flexiblen Kunststoffbahn merkt man das nicht so sehr. Auf Holzbahnen offenbart sich das durch ein übel springendes und unfahrbares Auto.

Das ist sicherlich kein Allheilmittel. Hat eine Felge einen üblen Höhen- oder Seitenschlag, kann man den sicherlich nicht wegschleifen. Aber man kann die Felgen soweit präparieren, dass sie einigermaßen rund auf der Heimbahn laufen. Nicht jeder möchte gleich fett in teurer Tuning-achsen und -felgen investieren.

„Du wirst Dein Auto nicht wieder erkennen und staunen, wenn Du den Wagen nach dieser Kur erneut auf die Bahn stellst.“



Königslösung Reifenschleifmaschine. Keine billige, aber eine sinnvolle Investition zur optimalen Reifenvorbereitung.



Einen flott machen

Gerundete Reifenflanken: Damit kann das Auto bei der schnellen Kurvenfahrt nicht über eine „scharfe Reifenkante“ abrupt kippen, was ein Stempeln mit meist kapitalem Abflug zur Folge haben würde.

Kanten brechen

Im Bild ein abgefahrener DOW-Reifen, der vorher fachmännisch geschliffen wurde. Der Grip des Reifens sorgte für einen neuen Rundenrekord auf der Clubbahn. Der unregelmäßige Schnitt in der Auflagefläche ist ein Materialfehler und sollte nicht weiter interessieren. Schön zu erkennen: Die gerundeten Kanten an den Reifenflanken. Diese verhindern, dass das Auto in Kurven stempelt und aus dem Slot katapultiert wird. Das Brechen der Kanten erreicht man durch den Einsatz einer feinen Nagelfeile, die am rotierenden Reifen angesetzt wird. Hier ist eine Schleifmaschine von Vorteil, wenn man präzise arbeiten möchte. Mit dem Schleifbrettchen kommt man hier an die Grenzen des Handlings. Man sollte beide Hände frei haben, wenn man Kanten präzise brechen möchte. Es sollten beide Hinterreifen gleichmäßig bearbeitet werden.

Einen flott machen

Versiegeln der Vorderreifen

Bei der Vorderreifen geht es genau um das Gegenteil! So gut wie keinen Grip möchte man an der Vorderachse haben. Grund: Dieser wirft unter Umständen in Kurven das Auto aus dem Slot. Die Vorderreifen bauen Grip auf, der sich darin bemerkbar macht, dass das Auto stempelt, sich aufschaukelt und/oder unvermittelt aus dem Slot springt.

Ein einfaches Rezept hilft. Farbloser Nagellack auf die Vorderrädern pinseln, kurz antrocknen lassen und fertig. Man kann diese nochmals fein. Polieren. Den Lack bekommt man im Drogeriemarkt. Wir verwenden eine Marke, die den Namen „Speedgloss“ trägt. Ob man mit Magret Astor schneller fährt? Keine Ahnung.

Alternativ: Klarlack oder Sekundenkleber verwenden.

Reifen abziehen

Wenn man das alles gemacht hat, wird der Grip trotzdem mit der Zeit nachlassen. Grund: Staub auf der Bahn. Selbst wenn man es mit der Bahn- und Raumpflege genau nimmt. So gut kann man gar nicht wischen, staubsaugen und putzen. Man wird nie in einem staubfreien Feinraum slotten. Apropos: Wer möchte schon im weißen Feinraum-Dress mit Mundschutz autonom vermummt slotten? Wir kennen keinen Slotclub, in dem das Usus wäre... Vielleicht eine Marktlücke...

Einfach Klebebahn benutzen! Einen Streifen auf der Rolle umklappen und die Reifen mehrmals darüber rollen. Der Schmutz ist auf der Rolle, der Kleber auf den Reifen. Das Auto fährt um Klassen besser als vorher.

Dies waren die wichtigsten Einsteigertipps zum Thema Reifentuning.

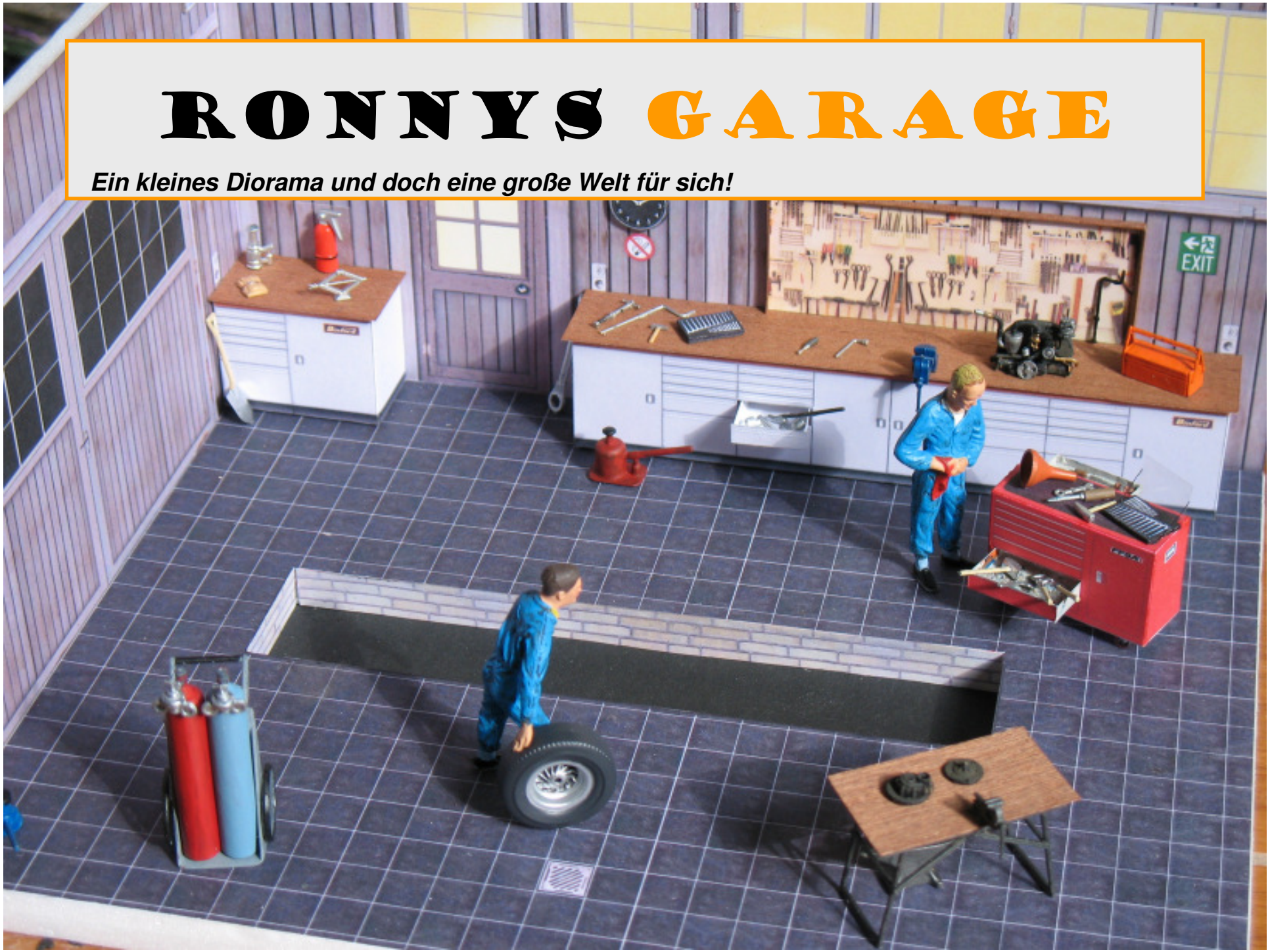
Diese haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Fortgeschrittene Slotter mit Rennambitionen verwenden dafür sehr viel Zeit und betreiben einen wesentlich höheren Aufwand, als wir ihn hier beschrieben haben. Wir haben bewusst nicht über das Nassschleifen und Schleifen/Polieren mit Abralon etc. geredet.

Wer sich nach diesem Workshop in die Materie eingearbeitet hat und Erfolgserlebnisse verbuchen konnte, wird sich vermutlich tiefer in diese wirklich komplexe Materie einarbeiten. Viel Spaß erstmal beim Anfang und beim Entdecken neuer Rundenzeiten! Das ist doch schon was!

Jürgen Kellner

RONNYS GARAGE

Ein kleines Diorama und doch eine große Welt für sich!



RONNYS GARAGE

Ronny, 51 Jahre, aus Berlin hat schon als Kind gerne Plastikbausätze gebastelt. Der Hang zum Filigranen wurde zum Beruf: Als Kartograph lernte er mit 1/10tel bzw. 1/100stel Millimeter zu Zeichnen. So richtig mit Tusche, Lupe und Zeichenfeder! Mittlerweile arbeitet er als Verwaltungsangestellter in einem Ministerium, in dem er mit Gesetzen und Verordnungen zu tun hat. Als Ausgleich zu diesem eher "trockenen" Thema braucht er kreative Momente in seiner Freizeit. Hier ein Produkt aus seinen Händen! Die Konzeption des Gebäudes stammt von Martin S. Ronny hat das hier daraus gemacht! Fette Respekt Credits!!!

Ronnies Werkstatt ist der Hammer. Viele liebevoll gemachte Details lassen diesen Ort authentisch erscheinen. Ist das „nur“ ein Modell oder steht man in einer Oldiegarage?

RONNYS GARAGE

Hier werden keine Autos von der Stange bedient. Nur allerfeinste Klassiker aus den Staaten werden gewartet. Ausnahme ist ein scharf gemachter NSU TT, mit dem Ronny Rennen fährt.

RONNYS GARAGE

Nach getaner Arbeit wird die Werkstatt aufgeräumt, zusammengekehrt und alles kommt wieder ordentlich an seinen Platz zurück.

56ER PLYMOUTH BELVEDERE

Martin, 42 Jahre lebt mit Frau, Kind und Hund in Unterfranken. In seiner Freizeit bastelt er zum Ausgleich für seinen Job gerne an Slotcars und interessiert sich für 1:1 Oldtimer. Er fertigte aus einem Diecast Modell einen aufwändigen Resine-Guss an, um dieses Meisterwerk als Slotcar umzusetzen! Allmächt Martin! Welch Gerät!

56er PLYMOUTH BELVEDERE

Martins mattschwarzer Belvedere: Allmächt!

56ER PLYMOUTH BELVEDERE

Der Belvedere war 1956 das Topmodell von Plymouth. Wie der Plaza und der Savoy wurde auch er nach einem bekannten Luxushotel benannt. Bereits 1955 hatten alle Plymouth durch Chrysler Chefdesigner Virgil Exner den sog. „Forward Look“ erhalten, der 1956 mit einem neu gestalteten Kühlergrill und den ersten Heckflossen bei Plymouth weiterentwickelt wurde.

56er PLYMOUTH BELVEDERE

Im Maßstab 1/32 gibt es ein schönes Diecast-Modell des 56er Plymouth Belvedere Sport Coupés von Signature. Aufgrund des hohen Gewichts musste hierfür ein aufwändiger Resine-abguss gefertigt werden. Die Customversion hat keine Chromseitenleisten mehr, diese wurden verspachtelt und der Wagen mattschwarz lackiert.

56ER PLYMOUTH BELVEDERE

Als Chassis kam ein vom Radstand her genau passendes vom Carrera Plymouth Superbird. Wer sich für die Entstehungsgeschichte des Autos interessiert, kann diese unter www.scratchbuilt.de nachlesen.

Benjamin, Baujahr 1989 aus Karlsruhe macht dieses Jahr Abitur. Neben schönen Slotcars baut er mit seinem Vater einen 1:1 Lotus Super Seven Nachbau. Hier zeigt er uns den Nachbau des Porsche 997 Manthey.

Benny 997

Schön gemacht!

Bazar

Rosenheimer IG (4-spurige 34m Carrera-Exclusiv) sucht noch Mitfahrer und/oder Bastler für gemeinsame Rennabende.

Infos unter www.men-in-race.de

oder Tel.: 0 172/85 58 666 (Marcus)

Kostenlose private Kleinanzeigen ab sofort in Jim Hunt Magazine!

Private Kleinanzeigen an:

jim-hunt-magazine@gmx.de

Betreff: Kleinanzeige schalten

Jim Hunt Magazine®

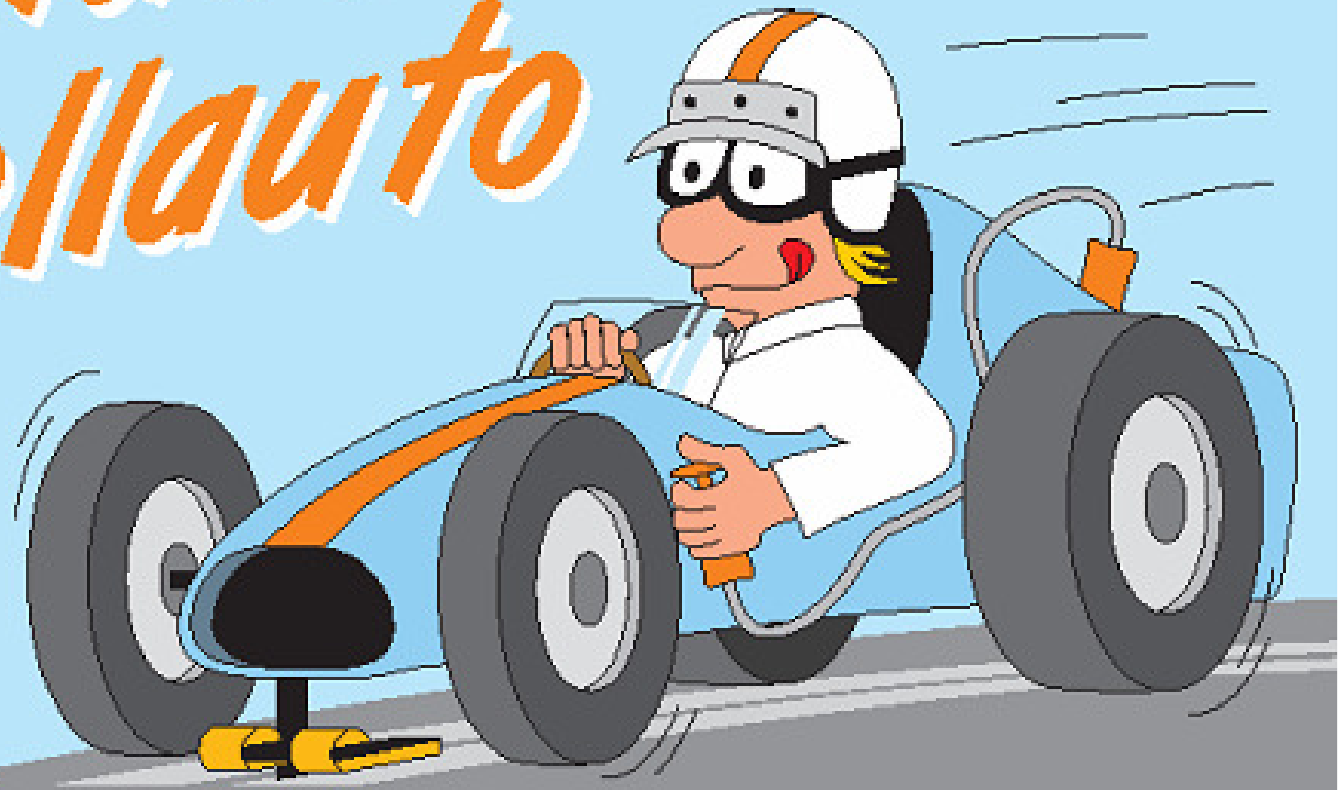
FOR SLOTCAR USE ONLY

Bei uns fährt der Leser mit!

SLOTCARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

Riesige Auswahl
in verschiedenen
Maßstäben führender
Markenhersteller.



Spanberg 17
84332 Hebertsfelden
Telefax 08721/9596-282
info@schmidbauer-
modellauto.de

www.schmidbauer-modellauto.de • Tel. 08721/9596-19

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: www.jim-hunt-magazine.de 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 SECHSTE AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 7.

ERSCHEINUNGSTERMIN UND INHALT BLEIBEN BIS ZUR VERÖFFENTLICHUNG STRENG GEHEIM!

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only erscheint monatlich. Es ist, bis auf die individuellen Downloadgebühren des Users, kostenlos. Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss entweder damit leben oder darf das Magazin nicht lesen. Wer zum Lachen in den Keller geht, wird sich schwer tun, den Mix aus Information und Entertainment richtig einzuordnen. Wir schreiben für lässige Leute, die Slotten als spaßbringendes Hobby und nicht allzu engstirnig betrachten!