Jim Hunt Magazine® 8

FOR SLOTCAR USE ONLY

Sept 08

Decals Workshop

MC12 Corse

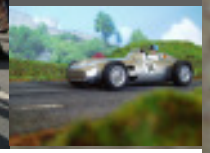
Slotcar Crashtest

Stabil genug?

Alfa 33/3

Ronny´s Rama
Dios auf Cuba

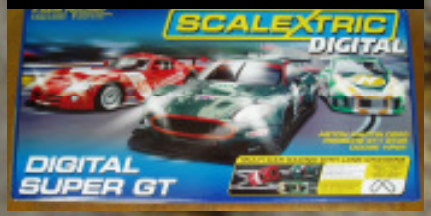
exclusiv



W-196

Sir Stirling Moss wurde 80!
Wir trafen ihn im Silberpfeil

Premiere: Track-Test



u.v.m.

NSR MKIV + Mosler

Light and fire

Mosler Leyjun

Editorial...

Jim Hunt Magazine traf Sir Stirling Moss!

Sommerloch?

Die heißesten Tage des Jahres verbringen nur Besessene an der Bahn. Während viele am Teutonen-Grill schmoren, geben andere Gas und jagen Bestzeiten hinterher. Slotten als winterliche Disziplin zur Umrundung von Nordmanntannen ist längst Geschichte. Auch im Sommer bringen die Hersteller viele Neuheiten auf den Markt. Ein Indiz, dass ganzjährig die Geschäfte gut gehen. Gut für Hersteller, Händler und letztendlich auch für uns alle.
Wir starten mit einer Neuerung im Magazin. Tracktests mit Autos gibt es seit der ersten Ausgabe. Nun testen wir einen Track: Bringt Scalextric Digital Le Mans-Feeling aufs heimische Parkett?
Ninco liefert die ersten leichten ProRace Evo Karosserien und Lexan Fahrwerke aus. Dazu den leichten renntauglichen Mosler mit interessanten Lösungen.

Im Workshop zeigen wir wie man Decals blasenfrei und dauerhaft auf das Auto bringt.

Slot.it liefert den heißersehnten Alfa 33/3 aus: Ein Eisen zur Wiederholung der Alfa-Ferrari-Kriege der frühen 70er.

Von Ferrari testen wir den rassigen 250 Testa Rossa aus frühen Tagen. Ebenso den weißen 333 P4 und den F430GT von Scalextric. Dazu den F40 von Fly in Racing-Version.

Sir Stirling Moss gab zu seinem 80. Geburtstag richtig Gas und fuhr für uns noch Mal den legendären Silberpfeil von Mercedes. Wir trafen uns mit der Legende.

Die Rennsport-Ehe Martini und Porsche beglückt uns mit einer 934er Rundstreckenversion.

Maserati MC12 in Sara-Rennversion entführt uns ins Reich der Fliehkräfte.

Ronny aus Berlin teilt mit dem Slotkollektiv sein revolutionäres Diorama. Und, und und.

Viel Spaß mit der aktuellen Ausgabe Jim Hunt Magazine No.8!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Tracktest

- Alfa 33/3
- Leichtbau Mosler Leyjun
- Ferrari TR 250, 333 P3, F40 Racing, 430GT
- Maserati MC12
- Großer SUV: Range Rover
- WRC-Citroen C4 Loeb
- Porsche 934 Martini

Crashtest

Was taugen stabile Slotcars?

Jim´s Universum

News & Facts

Decals Workshop

Fotoreport

Ronny Rama Dios auf Cuba

Goodies

Vitrinenstücke

u.v.m.

Sir Stirling Moss im W196

von Karl Kling

Und vieles mehr!

Böse GTI im Test

NSR

Mosler und MKIV

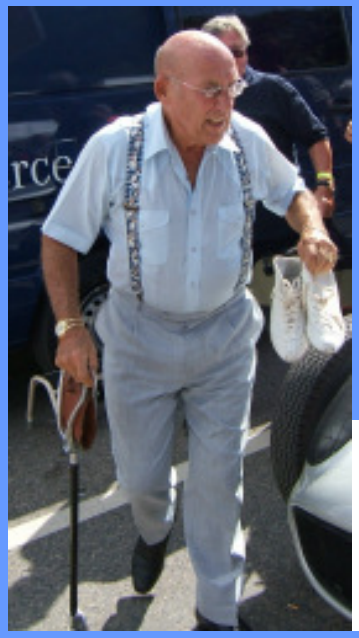
exklusiv

Jim´s Universum

Sir Stirling Moss wurde 80!

Wir trafen uns mit der lebenden Legende Sir Stirling Moss. Anlässlich seines 80. Lebensjahres feiert er mit uns noch einmal den Anfang seiner Rennfahrerkarriere im Mercedes W196 von 1954. Der Brite begann als junger Rennfahrer bei Mercedes im Schatten von Fangio, Kling, Hermann und Lang. Mit einem Sieg in Silverstone lies er damals aufhorchen und ging seinen erfolgreichen Weg bis heute. Wer kennt beispielsweise nicht seine Husarenfahrt bei der Mille Miglia im 300er SLR? Heute ist Sir Stirling Moss ein reifer Herr, der etwas gemächlicher zu Fuß unterwegs ist. Sitzt er im Rennauto, fährt er wie ein junger Wilder. Mehr dazu im W196 Test ab Seite 10ff.

Der W196 und sein Achtzylinder wurden vom 80jährigen Briten Stirling Moss nicht geschont.



Wer denkt, das sei ein Gehstock, der irrt! Sir Stirling Moss nutzt diesen klappbaren Hockerstab, damit er bei Autogrammstunden nicht stundenlang stehen muss.

Braungebrannt und mit jungen wachen Augen spricht er zu uns. Überall Gold: Am einen Handgelenk sitzt eine dezente Uhr, am anderen ein dickes Armband. Um den Hals eine dezente Kette. Sensationell sind Stirlings Hosenträger, die er auch im Rennauto trägt. Es ist spannend, als er uns von seiner Anfangszeit erzählt: „Als ich mit 17 anfing, waren Rennen noch richtige Rennen. Das was wir taten, war sehr gefährlich. Jeder Tag konnte Dein Letzter sein. Das war ein anderes Leben als es Rennfahrer heute leben.“ Er scheint alles richtig gemacht zu haben. Wir danken für das Treffen und wünschen ihm noch viele gesunde Jahre hinter dem Lenkrad! Wenn ich einmal 80 bin, möchte ich meine Zeit auch so verbringen...

Jim´s Universum

Eicker Racing übernimmt den Vertrieb von SCX

Ab dem 1.9.2008 gibt es einen neuen Importeur: Neben Spirit, NSR, Hobby Slot Racing und Endurance laufen dort auch die Geschicke für SCX. Jim Hunt Magazine wünscht einen guten Start!

Fly Reifenstapel und Gebäude

Fly bietet ein Bundle mit 40 farbigen Reifen für den Streckenrand an. Die flexiblen Gummis sind einzeln oder als Reifenstapel geklebt einsetzbar. Und: Gebäude mit schön detaillierter Boxenmauer sind erhältlich. Einmal ein Turm mit Teamleiterstand und einmal drei Teamleiterstände. Die Mauersegmente können beliebig kombiniert und am Schienenrand eingesteckt werden. Platz für Werbebanner, ein Grünstreifen und die Detaillierung mit Geländer, Gitter, Schaltkästen und Warntafeln verleihen eine tolle Optik. Mit Farbe lässt sich noch mehr daraus machen.

Klasse gefertigte Teamstände plus Boxenmauer von Fly

Carson Paint Killer

Selbstlackierer aufgepasst. Dieses Säftchen eignet sich vorzüglich zum Entfernen von Farbe. Gefällt der alte Auftrag nicht mehr oder hat man beim Lackieren gepatzt, kann man Stellen mit einem getränkten Wattestäbchen entfernen. Oder: Komplett entlacken. Inhalt: 100ml. Wer daran schnüffelt, sieht hinterher die doppelte Menge. Don´t do this!

Jim´s Universum

LAPRENE ® Reifen von Ninco

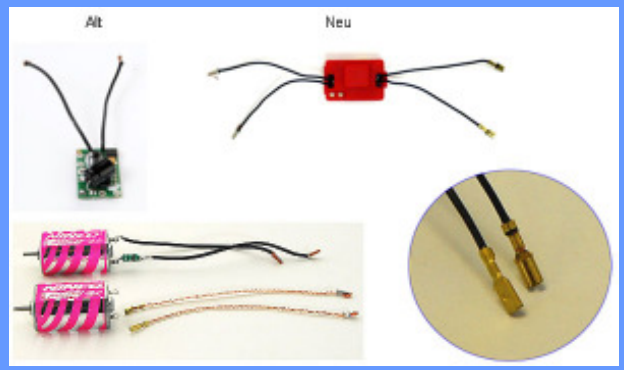
Neue Reifen aus LAPRENE® = schnellere Rundenzeiten
Ninco hat bei der Auslieferung der neuen GT Modelle Lexus SC430, Mosler Leyjun und Lamborghini S.Berg eine neue Reifenmischung aus LAPRENE® verwendet. Am einfachsten zu erkennen ist der Reifen durch die fehlende Beschriftung an der Reifenflanke. Zudem ist er etwas schmaler und bereits sehr flach, sodass der Reifen besonders schnell ein- oder angefahren ist um beste Ergebnisse zu liefern. Der Reifen besteht nun nicht mehr aus Gummi oder Kautschuk, sondern aus LAPRENE®.

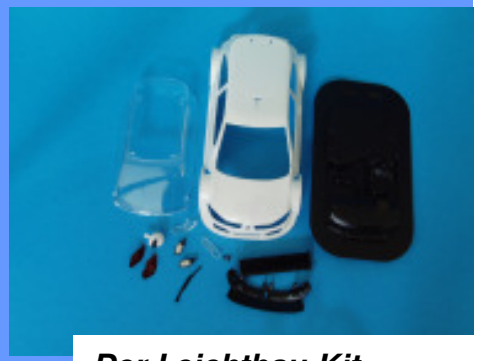
Reifen aus LAPRENE

Dieser Reifen bietet **besseren Griff auf nahezu allen Untergründen** und ermöglicht je nach Länge der Rennbahn deutlich **bessere Rundenzeiten**. Dieser Reifen wird in Zukunft auch als Tuning bzw. Ersatzteil verfügbar sein. Die Härte wird von Ninco mit einer Shore Härte von A35 angegeben. Dieser neue Reifen aus LAPRENE® wurde im Zuge der Qualitätsverbesserung der Firma Ninco entwickelt und verwendet. LAPRENE® ist kein unbekanntes Material und 100 % recycelbar.

Ein paar Farbakzente aufgepinselt und Decals drauf: Schon sieht das Leichtbau-Lexus-Whitekit mit Lexaninlet attraktiv und individuell aus.

Neuer Chip mit Steckkontakten = noch leichter digitalisieren





Der Leichtbau-Kit Megane wartet auf ein neues Styling und den Renneinsatz.

Jim´s Universum

Neue Revell Bausätze in 1:24

Revell bietet zahlreiche Bausätze, die für Fans von Standmodellen wie Slotter des großen Maßstabs 1:24 interessant sind. Bestens geeignet für den Aufbau eines Scaleracers auf einem Metallfahrwerk.

Porsche 956C

2x Shelby Mustang: GT500 und GT350

Audi R8

Audi R10 TDI

Corvette C6

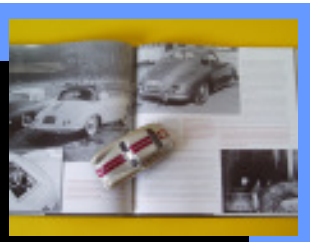
Ferrari 250 GTO

Ferrari F2007

Ferrari 348ts

Das gute Buch

Jim´s Universum



Porsche 356 Buch

Brian Long hat sich mit dem ersten Porsche und seinem Werdegang bis hin zu den ersten 911ern intensiv auseinander gesetzt. Bilder in schwarz-weiß oder farbig sind Zeitzeugen des ersten Sportwagens aus Zuffenhausen. Der Macher und seine Familie werden ebenso beleuchtet, wie die Renneinsätze, die diese Marke zu dem machten, was sie heute ist. Erschienen im Heel Verlag, ISBN 978-3-86852-033-0. Quadratisches Format 26x26cm, 186 Seiten, gebunden mit Hochglanzeinband. ***Geheimtipp für jeden Porsche Fan, der sich für die Ursprünge der Marke und den 356er interessiert.***

SLOT RACING SLOT

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

Tracktest

Wenn Sterne aufgehen...

Mercedes W-196

Jim Hunt Magazine traf Sir Stirling Moss in seinem 80. Jubeljahr.

Er testete für uns den W196, in dem damals sein Stern neben Fangio, Kling, Hermann und Lang in der Mercedes Werksmannschaft aufging. Wir sahen ihn noch einmal leuchten.

Mercedes W-196

Einer der legendärsten Rennwagen kommt aus Schwaben. Der W196 fuhr mehr als erfolgreich der Konkurrenz von Maserati und Co. um die Ohren. Es gab ihn als Monoposto und als vollverkleidete Stromlinie, mit der man Geschwindigkeitsrekorde aufstellte. Mercedes verpflichtete das Who is Who an Spitzenfahrern der 50er Jahre: Juan Manuel Fangio, Karl Kling, Hans Hermann, Hermann Lang und Stirling Moss griffen ins große Holzvolant, das optisch an den guten Stern von Mercedes angelehnt ist.

Die Vergangenheit soll man ruhen lassen... welch dummer Spruch! Wir lassen die glorreiche Vergangenheit dieser Helden und Maschinen neu aufleben. Dazu trafen wir Sir Stirling Moss, der seinen 80. Geburtstag mit einer fulminanten Jubelfahrt im W196 feierte. Jim Hunt Magazine war mit dabei und testet zusammen mit ihm diese wunderbare Fahrmaschine.

Detailreichtum: Echte Metallgitter am W196 von Tuner Cartrix. Sie dienen zur Beatmung und Kühlung des 280 PS starken Reihenacht-zylinders. Die freistehenden Räder rotieren um schön gemachte Speichenräder, die durch Flügelschrauben-Schnellverschlüsse gesichert sind.

Der leichte Monoposto mit Stahlgitterrohrrahmen und freistehenden Rädern liegt wie ein Brett auf der Landstraße. Der Griff ins Holzlenkrad erfordert viel Armkraft. Kurvenfahren heißt hart arbeiten. Der Reihenachtzylinder mit 2500 Kubik arbeitet unter der langen Schnauze und mobilisiert 280 PS. Mit 10V lässt sich damit am schönsten Fahren: Flotte Beschleunigung und sportliche Drifts gehörten damals wie heute zum Kurvenprogramm. Ein offener Helm mit Fliegerbrille versteht sich von selbst. Wehe dem, der stillos mit Integralhelm fährt.

Tracktest

Mercedes W-196

1953 tüftelte Mercedes am W196. Bald folgten erste Probefahrten auf bekannten Rennstrecken.
Die damaligen Regularien erlaubten zwei Motorenkonzepte: Einen 2500 ccm Saugmotor oder 750ccm mit Kompressoraufladung. Die Schwaben entschieden sich sparsam für die Variante ohne Kompressor. Sie pflanzten unter die langen Schnauze einen Zweieinhalbliter Reihenacht-zylinder mit 280 PS ein. Basis war ein Gitterrohrrahmen, der das Gewicht senkte. Doppelquerlenker vorne und eine pendelnd gelagerte Eingelenk-hinterachse waren für damals auf-regende Daten. 1954 ging es mit dem bereits genannten Fahrerensemble auf die Rennstrecken dieser Welt. Fangio gewinnt überlegen die Welt-meisterschaft. Youngster Stirling Moss siegte daheim auf der Insel, in Silverstone und fuhr aus dem langen Schatten der Stars im Team heraus.

Über zwei Flammrohre teilt sich der Saugmotor seiner Umgebung mit. Schaltet man vor Kurven herunter und bremst mit dem Motor, züngeln Flammen und böser Donner aus den Rohren.

Tracktest

Mercedes W-196

Heute prangt ein „Sir“ vor seinem Namen. Stirling Moss wurde von der Queen für siegreiche Chauffeurs-Dienste im Namen der Krone von Großbritannien geadelt. Heute, 2008 ist er 80 Jahre jung und führt uns den W196 vor. Er kommt ohne fremde Hilfe kaum noch aus dem Auto. Beim Gehen sieht man ihm das Alter merklich an. Sitzt Sir Stirling Moss im Rennauto, fährt er wie ein junger Teufel. Er trägt schicke Hosenträger, sein Teint ist braun gebrannt. Mit einer Hand winkt er, mit dem Fuß steigt er auf das Gaspedal wie in frühen Tagen. Der Achtzylinder donnert die Straße entlang. Stirling schneidet die Kurve optimal an und bricht mit kraftvoller Drehzahl ums Eck.

Es war und ist uns ein Vergnügen, Sir Stirling Moss im W196 live und hautnah erleben zu dürfen!

Mercedes W-196

Nachwuchs-Redakteur Maxi beim Interview.

Das Interesse an Mann und Maschine waren groß. Sir Stirling Moss nahm die Herausforderung professionell an. Sowohl im als auch außerhalb des Cockpits.

Tracktest

Alfa Romeo 33/3

Alfa ohne Omega

In den frühen 70ern lief bei Alfa der Motorsport auf Höchsttouren. Man bekriegte sich hart mit Ferrari auf dem Schlachtfeld der großen Klassiker. Slot.it hat dieses Thema aufgegriffen und mit dem Alfa 33/3 neben dem Ferrari 312P einen zweiten heißen Sportprototypen dieser Ära ins Rennen geschickt.

Tracktest

Alfa Romeo 33/3

Es ist lange her, dass man bei Alfa Romeo Sportprototypen gebaut hat. Heute gehört die Marke zum großen Fiat-Konzern und belegt die Nische der sportlich eleganten Serienwägen. Kernige Motoren mit Biss, knackige Fahrwerke und italienisches Design prägen die Marke bis heute. Motorsport gab und gibt es vereinzelt noch bei den Tourenwagen. Aber richtig heiße Sportprototypen?

Flach und rot waren sie alle: Alfas erkennt man sofort am markentypischen Kühleremblem

Tiefer Bug, ansteigendes Heck und kurze Bauweise: Die offenen Sportprototypen der 70er.

Die wenigsten der jüngeren Generation wissen heute von der Passion, mit der man sich in den frühern 70ern bei Alfa dem Motorsport widmete. Sonderschichten wurden geschoben, um die Sportprototypen konkurrenzfähig gegen die Ferraris zu machen. Der damalige Motorsportchef setzte alles daran, um dem erklärten Feind Enzo Ferrari das Leben schwer zu machen. Namhafte Fahrer wurden verpflichtet, um hoch gesteckt Ziele zu erreichen. Auf den großen Rennstrecken dieser Welt, auf Flugplatzrennen und Straßenrennen wie der Targa Floria/Sizilien kamen diese Geschosse zum Einsatz. Das Hauptproblem war die Zuverlässigkeit der Rennwagen. Lief alles geschmiert, waren sagenhafte Darbietungen zu bestaunen. Der Österreicher Helmut Marko fuhr bei der Targa Florio mit Rückstand hinter den Ferraris hinterher. Motiviert jagte er über winkelige Landstraßen und enge Dörfer. Runde für Runde stellte er unschlagbare Rundenrekorde im 3 Liter Alfa auf. Alfa Romeo war damals ein ernst zu nehmender Konkurrent.

Schwerpunkt ganz tief unten: Auspuff- und Getriebe des Alfas 33/3 schweben knapp über der Fahrbahn.

Tracktest

Alfa Romeo 33/3

Radikale Bauweise, ideal zur ...

Und das, obwohl Ferrari und Porsche immer noch mit fünf Litern Hubraum unterwegs waren. Der Alfa Rennstall Autodelta trat mit einer Spitzenmannschaft an. Im Werk wurde vieles zurückgestellt, die Konzentration galt dem Rennsport und dem für die Italiener sehr wichtigen Duell. Bei der Targa Florio holte man sich den Triumph. Die Version von Tuner Slot.it stammt aus dem Rennen von Sebring aus dem Jahr 1971. Die Piloten de Adamich und Pescarolo fuhren damit auf den dritten Gesamtrang. Der Name Pescarolo dürfte vielen heute geläufig sein, die sich für aktuelle Le Mans Protoypen interessieren. Avant Slot hat seinen Boliden im Programm. Der Alfa Prototyp wurde damals, ebenso wie der Porsche 908 radikal konstruiert. Breit, flach und kurz. Eine Flunder mit nur einer Bestimmung: Zu siegen. An die Sicherheit des Fahrers dachte man damals nicht. Bei einem Frontalcrash wären die Beine ab. Fährt einer ins Heck, schiebt er das Getriebe und die Hinterachsaufhängung dem Fahrer ins Kreuz. Ein Überrollbügel schütz bei Überschlägen. Der Fahrer sitzt zentral zwischen zwei mächtigen Luftansaugkanälen. Der Rückspiegel auf einem dreibeinigen Stativ blickt nach hinten. Tuner Slot.it hat auch bei „Kleinigkeiten“ auf eine sehr detaillierte Umsetzung geachtet.

Bravissimo! Der 3-Liter Alfa-Motor mit orangefarbiger Zylinderkopfabdeckung ist hinten quer als Sidewinder verbaut. Wie bei Slot.it üblich, ist die Motoraufhängung über vier Schrauben variabel beweglich einstellbar. Ein blau eloxiertes Zahnrad überträgt die Kraft auf die Serienreifen, die auf unserer Plastikschiene stattlichen Grip aufbauen. Durch das niedrige Fahrzeuggewicht und die fahrdynamisch günstigen Geometriedaten erzielt der Alfa Fahrleistungen, die die

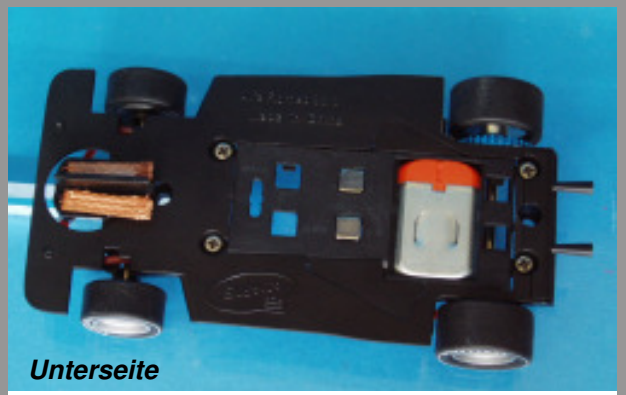
... flotten Kurvenhatz bei der Targa Florio oder auf der Achterbahn Nürburgring.

Tracktest

Alfa Romeo 33/3

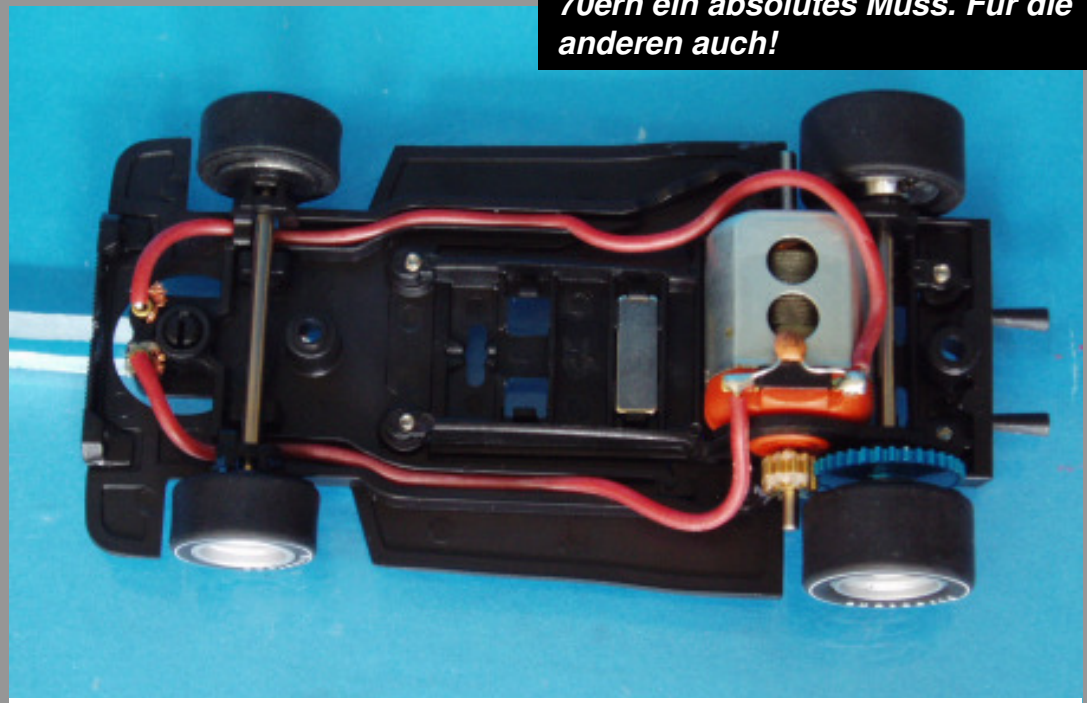
Fazit: Der Alfa 33/3 ist der flotteste Slot.it, den wir je gefahren sind. Für Fans historischer Duelle aus den 70ern ein absolutes Muss. Für die anderen auch!

Gegner so sauer werden lässt, wie es die Dauerwelle von Rolf Stommelen war. Italoplast-Felgen vorne und Alus mit realistischen Einsätzen hinten bieten hervorragenden Rundlauf. Das Magnet-Traction-System MTS haben wir aus Gründen des zeitgenössischen Fahrens ausgebaut. Blei mussten wir keines einlegen, was allerdings mit PU-Reifen anders sein dürfte.



Unterseite

Sidewinder im entkoppelten Motorhalter, der sich über vier Schrauben einstellen lässt. Standard bei Slot.it.



Im Motorhalter steckt noch der Magnet, den wir selbstverständlich für den Fahrbetrieb entfernt haben. Der leichte Alfa kommt dabei ohne Blei aus und bietet sagenhafte Fahreigenschaften, die nahe am Original des 3 Liter-Prototypen liegen. Die Übersetzung bietet einen ordentlich Abzug und definierte Bremspunkte. Die Kabelverlegung ist in Klemmschächten untergebracht. Die Motorwelle kann man bei Bedarf beidseitig mit einer Trennscheibe kürzen.

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Jim´s Bibliothek:

www.jim-hunt-magazine.de

- *Rund um die Uhr weltweit offen!*
- *Mitgliedsbeitrag? Clubausweis? Lächerlich!*

Best things in life are free!

Kiosk zu? Bibliothek geschlossen? Zeitschrift im Altpapier? Vergriffen? Unbekannt? Nicht im Sortiment?

Das alles gibt es bei uns nicht! Alle Ausgaben sind jederzeit für jedermann kostenlos* und frei zugänglich.

** Bis auf Ihre individuellen Internet-Providergebühren entstehen beim Download unseres Magazins keine zusätzlichen Kosten!*

www.jim-hunt-magazine.de

Ford MKIV

Winner 12 Hours of Sebring, 1967

Die Spezialisten von NSR haben mit dem Mosler Maßstäbe gesetzt. Der Clio folgte und zog nach.
Nun der historische Ford MK IV. Ähnliches Leistungskonzept aber mit angepasster Motorisierung und formschöner Gestaltung. Langsam? Nicht die Bohne!

NSR wird historisch

Ford MKIV

Winner 12 Hours of Sebring, 1967

NSR

Mit dem Ford MKIV läuten die Italiener eine neue Ära in ihrer Firma ein. Alte Haudegen der Rennstrecke rollen nun parallel zu modernen Boliden vom Band. Es ist die Rede, dass der Porsche 917K folgen soll. Die erste Auslieferung stellt den vom GT40 abgeleiteten und weiter entwickelten MKIV, die Langheck-version des bekannten Klassikers dar. Tuner NSR ist dafür bekannt, dass an erster Stelle Fahrleistungen stehen. Die Form muss die einen oder anderen Zugeständnisse hinnehmen. Mosler und Clio haben gezeigt, wie das aussehen kann. Beim MKIV haben die Italiener geschickter designed. Eingefleischte entdecken Zugeständnisse im Frontbereich, die allerdings so störend sind, wie der berühmte Sack Reis in China. Die Detaillierung fällt ausgesprochen gut aus, wenn auch die Konkurrenz feiner arbeitet. Das ist jedoch egal, denn diese kann mit den Fahrleistungen dieser Marke nicht Schritt halten. Leichtbau bei Karosserie, Inlet und der Einsatz von Hochleistungskomponenten bei den beweglichen Teilen schieben den MKIV heftig nach vorne. Beim V8-Motor, der über eine Dreieckskonstruktion beweglich gelagert ist, hat sich NSR im Zaum gehalten. Die Leistung ist nicht so stark wie bei Mosler-Triebwerken, was dem Ford nur gut steht. Sehr flott, aber nicht raketenmäßig gleitet er über die Bahn. Die Serienreifen bieten einen sehr guten Grip. Sie sind

auf gewichtsoptimierte, gefräste Felgen aufgezogen, deren Mittelsteg aus dünnen Ringen besteht. Auf der rechten Seite sitzen blaue, auf der linken Seite rote Flügelschrauben. Im Heck sind der Reservereifen und ein Staufach untergebracht, wie es die Regularien damals vorgaben. Der sichtbare V8 im Heck ist einfach aber effizient nachgebildet. Wer Detailbetrachtung durchführen möchte,

Schraubverschlüsse der Felgen rechts: Blau, links: Rot.

Sebring 1967

sollte in den beiden verchromten Talbotspiegel die Sicht auf den Verkehr nach hinten genießen. Sofern es welchen geben sollte. Der Ford zieht mächtig von unten heraus durch. Das Drehmoment des V8 kann sich sehen lassen. Dreht der Motor bei 12 V aus kann man noch von Kontrolle reden, was beim Mosler nicht immer der Fall ist. Ruhig zischt der MKIV durch den Slot und lässt sich spielerisch über den Gasfinger dirigieren. Agil und angriffslustig geht es um den Kurs, ohne dass Krisenstimmung infolge eines hektischen Fahrverhaltens aufkommen würde. Wir sehen in diesem Wagen eine ausgewogene Fahrmaschine mit enormen Potential, ideal für die historische Langstrecke. Jetzt fehlt noch ein adäquater Gegner gleicher Bauart. Der 917K wird kommen. Wir sind gespannt wie eine Leitkielfeder und hoffen auf weitere Modelle dieser Bauart und Epoche! Go on, NSR!

Sebring 1967

Vorbilder aus dieser Ära gäbe es mehr als genug. Der MKIV ist neben der gelben Version ebenfalls in einer roten Variante erhältlich. Weitere Farben, wie die weiß-blaue Demoversion sollen bald kommen.

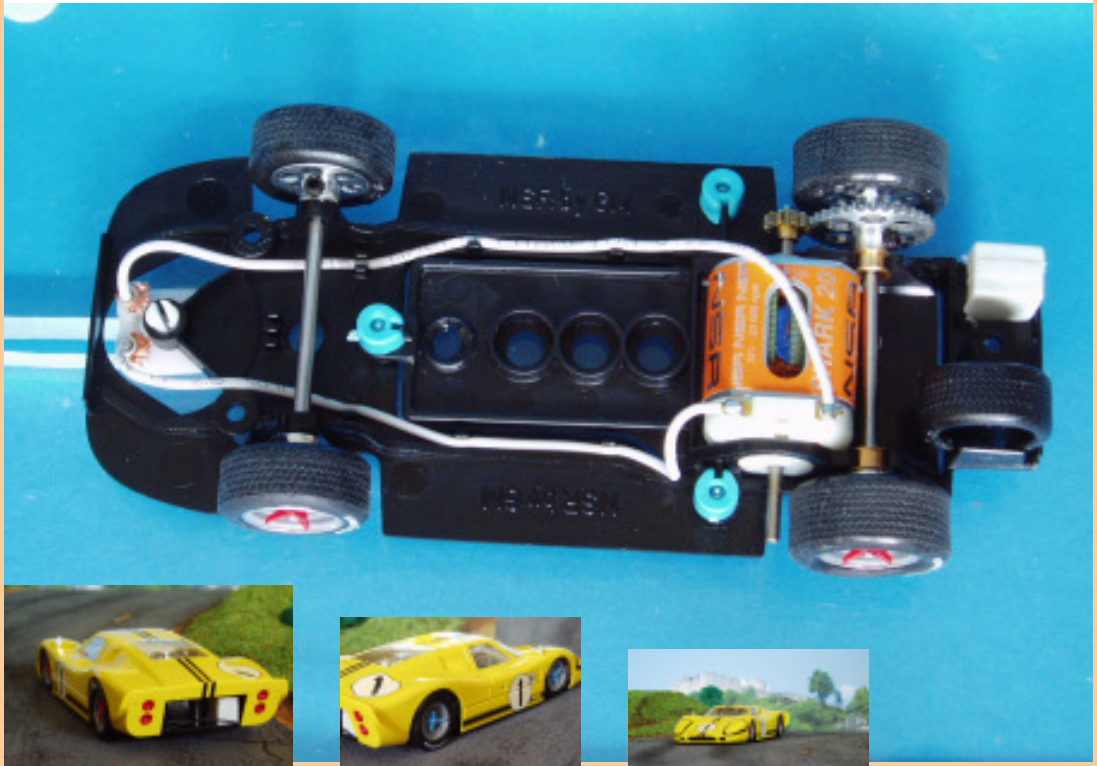
Obwohl im Bugbereich zugunsten der Leitkielposition ein wenig getrickst wurde, macht der NSR MKIV eine sehr gute Figur auf der Bahn. Sowohl optisch, technisch und vor allem fahrdynamisch.

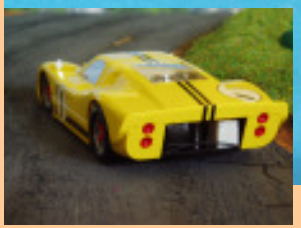
Ford MKIV

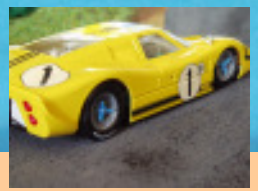
Winner 12 Hours of Sebring, 1967

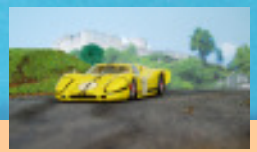
NSR

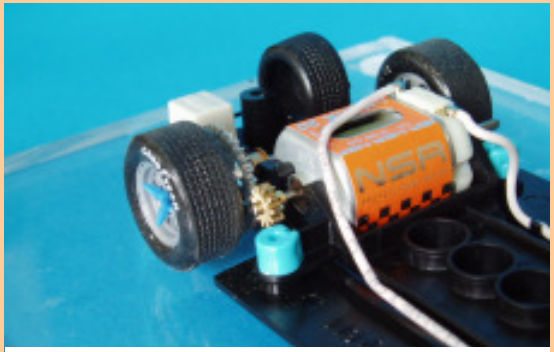
Der entkoppelte Motorhalter kann über die Dreipunktaufhängung unabhängig vom Grundchassis eingestellt werden. Der Motor steht leicht angeschrägt zur Hinterachse. Die Felgen sind mit großen, resistenten Schrauben auf den Achsen fixiert. Die überstehende Motorwelle kann man bei Bedarf kürzen. Der Grip der Serienreifen ist über alle Zweifel erhaben, sogar wenn man auf PU-Abrieb fährt!











Shark20 Aggregat: 20.000 U/min, vernünftige Fahrleistungen und ein realistisches Fahrbild. Präzisionsteile liefern die für NSR typische Performance.

Unterseite

Sebring 1967

MOSLER LEYJUN

light and fire

Ninco bringt eine Hochleistungsmaschine mit vielen technischen Details, verpackt in einer spitzen Optik, die nicht nur Rennfahrer anspricht.

Mosler baut Rennwagen in Leichtbauweise mit leistungsstarken Motoren. Ninco kopiert nun dieses Konzept und macht aus dem MT900 ein gewichtsoptimiertes Slotcar. Ziel waren die Absenkung des Schwerpunkts, Leistungssteigerung und Verstärkung neuralgischer Problemzonen, die in hart beanspruchten Slotcars auftreten können.

Durch den Einbau eines leichten Lexan-Cockpits wandert der Schwerpunkt nach unten. Beim Chassis kommt ebenfalls Lexan zum Einsatz. Durch eine stärkere Dimensionierung bietet der Werkstoff ausgezeichnete Festigkeitswerte. Stabilität bei den tragenden Elementen wie Lager, Leitkielhalterung und Motoraufhängung werden massiv erhöht. Die Materialermüdung läuft bei ständigen starken Kreisel-, Fliehkräften und Lastenwechsel in Zeitraffer ab. Gebrochene Motorhalter und Leitkielaufnahmen. Wer kennt das nicht...

Das transparente Chassis fährt sich „direkter“ als das Serienpendant aus schwarzen Kunststoff. Gleiches beobachteten wir auch im Lamborghini Gallardo, dem wir ein Lexan-Chassis spendierten.

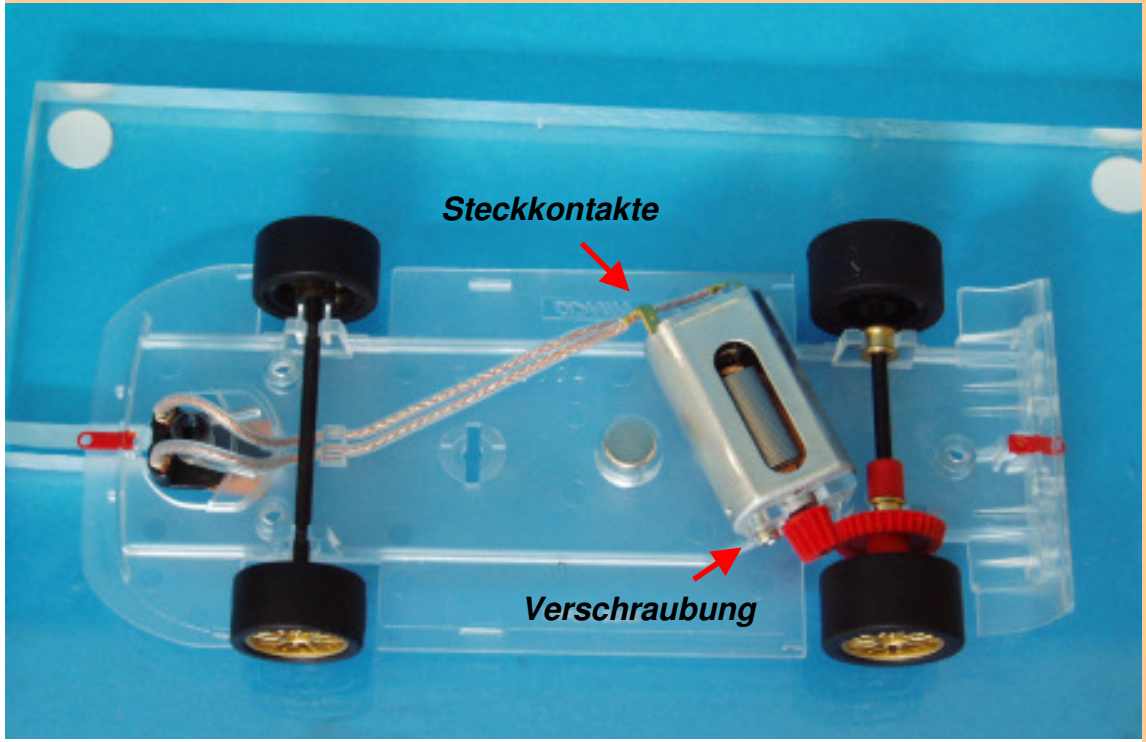
Der Motor wird mit einer Schraube fixiert. Der Kraftfluss geht ohne großartige Verwindungsverluste auf das Getriebe über. Sehr spontan schießt der Wagen nach vorne und setzt Gasimpulse noch direkter um, als das ohnehin flotte Basiskonzept mit Standard-Plastikchassis.

Flach, schnell und laufruhig: Der Mosler im Hochleistungstrimm geht noch eine Spur schärfer als die bereits flotte Serienversion

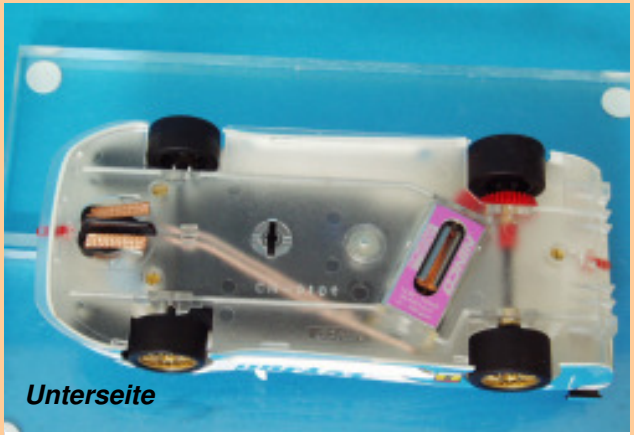
Hier alle Features im Überblick:

- Fahrerkockpit aus leichtem Lexan
- Pro Race Evo Chassis aus robusten Lexan
- Bedruckter NC-5 Motor mit offenen Belüftungsschlitzen
- fest verschraubter Motor
- Kabel mit Steckkontakten
- Weiche, flexible Silikonkabel
- Laprene Reifenmischung für mehr Grip auf glatten Bahnen
- Schrauben mit metrischem Feingewinde

Wen das transparente Lexanheck stört, kann es schwarz anmalen.



Robustes Lexanchassis: Motorhalter, Leitkielaufnahme und Achsaufhängung können im harten Renneinsatz zu Sollbruchstellen werden. Lexan in dieser Dimensionierung verhindert dies. Der Sidewinder NC5 ist verschraubt. Zusammen mit Steckkontakten ist der schnelle, wartungsfreundliche Ein- und Ausbau möglich. Neuen Laprene® Reifen mit 25 Shore stehen für ausgezeichneten Grip, auch auf glatten Bahnen der Konkurrenz.



Metrische Schlitzschrauben sichern die Karosserie auf der Bodengruppe. Aus Gewichtsgründen: Kunststoff bei Getriebe und Felgen. Offener Motor: Bessere Kühlung, solange die Bahn sauber und frei von Fremdkörpern ist.

Der NC-5 hat anstelle der Banderole die Motordaten und das Labels aufgedruckt. Offene Lüftungsöffnungen beugen der Überhitzung vor. Die Banderole an Serienmotoren kann man entfernen bzw. öffnen. Die Bahn sollte sauber sein. Fremdkörper im Motor enden mit Leistungsverlust, Rauch und finalem „Kolbenfresser“, Totalschaden, Punkt!

Der NC-5 vereint Kraft mit guter Dosierbarkeit. Der NC-6 ist uns meist zu heftig. Es sei denn auf großzügig geschnittenen Clubbahnen mit sehr langen Geraden. Dort kann man den 6er entfesselt fahren.

Flexible Kabel bieten neben ausgezeichneten Stromfluss wenig Widerstand für den Leitkiel bei seinen Drehbewegungen. Wer je mit klemmenden Kabel/Leitkiel gefahren ist, weiß wie negativ sich dies auf das Fahrverhalten auswirken kann. Servicefreundliche Steckkontakte bieten zügige Wartungsarbeiten bei Rennen. Die Festigkeit der Steckverbindung gab keinen Anlass zur Sorge. Die neue Laprene®-Reifenmischung bietet vor allem auf glatten Bahnen Vorzüge. Der Mosler geht auf Konkurrenzschienen nun noch flotter, als bisher. Mehr zu den Laprene®-Reifen in Jim´s Universum.

Metrische Feingewinde-Schrauben drehen sich sauber in die Karohalter ein. Ein Tropfen Öl, dann geht´s noch präziser durchs Steiggewinde.

Auf dem Rennkurs zeigt sich der leistungsgesteigerte Mosler eine Spur schärfer und direkter als der ohnehin flotte „Serienmosler“. Das Ansprechverhalten des fixierten Motors, der abgesenkte Schwerpunkt bringen klare Pluspunkte. Dass die verbaute Technik wartungsfreundlich und zugleich stabil ist, gefällt uns sehr. Lexanchassis, leichte Karos, Lexaninlets, das gibt es übrigens für viele Ninco Rennwägen zum Nachrüsten.

Fazit:
Ein tolles Basissportgerät für Home-Racer und Clubfahrer, die mit seriennahem Material anspruchsvoll Gas geben möchten. Light and fire steckt beim Mosler in jeder Ritze, mit ihm geht es Vollgas durch die Litze. Siegfähiges Material für maximalen Fahrspaß und zum Daherbrennen der Konkurrenz!

WWW.SLOTITNOW.COM
Der Slot-Shop für
ab € 100,- Versandkostenfrei
Riesiges
SCALEXTRIC
Ersatzteillager
Über 400 Teile sofort lieferbar.
Alle von Scalextric verfügbaren Ersatzteile
sind bei uns gelistet.
... und andere.
slotitnow
slot it now bernd hendl · laufertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Flossenparade im 220SE und 300SE

Tuner Revell legt zwei Giganten aus dem 60er Jahre Rallyesport auf. Wir fuhren beide Dickschiffe in atemberaubenden Schräglagen am Limit der Fahrphysik.

Heckflosse 220 SE

Zeitreise in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts. Rallyesport war noch echte Männersache. Kein Service-Punkt mit Mechanikercrew, Team-chef, Koch, Physiotherapeut und und und. Mechaniker, Manager, Beifahrer und Fahrer saßen in zwei Personen vereint hinter oder neben dem Steuer. Die Renndistanzen waren aberwitzig: Marathon galt als Hardcore-Disziplin, die sich nonstop über Tausende Kilo-meter abspielte. Mensch und Material waren auf sich alleine gestellt und Strapazen ausgesetzt, die man heute nur noch erahnen kann. Ersatzteile und Verpflegung fuhren ständig mit. Ging es in die Botanik, musste man auf sich gestellt als Ruinenbaumeister geschundenes Material in Stand setzen. Improvisation und äußerst kreative Notlösungen halfen, um den Rallyepfad wieder aufnehmen zu können.

Damals ging es darum, die Zuver-lässigkeit der Autos unter Beweis zu stellen. Mercedes hatte sich damals aus dem Motorsport komplett zurück-gezogen. Privatfahrer setzten ab 1956 Serienfahrzeuge wie die Sechs-zylinder-Limousine 220 SE ein, die ab 1959 produziert wurde.
Das Oberklasse-Modell aus der "Heckflossen"- Familie bot Komfort und Sicherheit. Einer dieser Fahrer war Walter Schock, der mit Rolf Moll 1956 überzeugend Internationaler- und Europa-Rallyemeister wurde. 1960 gewannen sie als erstes deutsches Team die Monte Carlo.

Unterseite

Der graue 220 SE mit Sechszylinder fuhr mit Komfort, Sicherheit und heldenhaften Kurvenfahrten zum Sieg der Monte 1960.

Heckflosse 300 SE

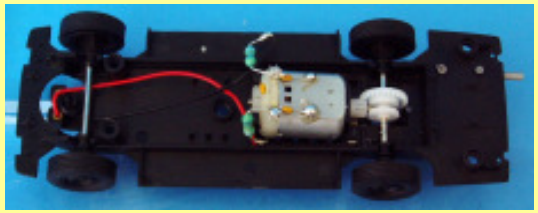
Die 220er Heckflossen gipfelte 1961 im Topmodell 300SE. Schon damals hatte man bei Mercedes technische Besonderheiten wie Servolenkung und Luftfederung mit an Bord. Auch diesen Typ, genannt W112, setzten Privatfahrer im Motorsport ein. Einer davon war Eugen Böhringer, seines Zeichens einer der erfolgreichsten Rallye- und Tourenwagenfahrer aus den 60er Jahren. 1964 mobilisierte sein 300SE stramme 215 PS. Zusammen mit seinem Beifahrer Klaus Kaiser wiederholte er seinen Vorjahressieg beim härteste Straßenrennen der Welt, dem Großen Straßen Preis von Argentinien. Das Gran Premio International de Turismo, wie das Marathon-Rennen offiziell hieß, zog sich über 4600 Kilometern quer durch das südamerikanische Land. Tuner Revell hat bei beiden Haudegen des Rallyesports die Eckdaten der Vorbilder perfekt umgesetzt. Nur die Servolenkung und die für damals revolutionäre Luftfederung fehlen. J

Heckflossen und Chrom: Damals fuhr man mit stilvollem Material Rennen. Zuverlässigkeit kam vor der Sekundenhatz. 4600 Kilometer Renndistanz sind Marathon der Extraklasse. Der Benz hielt durch und siegte!

Heckflosse 300 SE

Fazit: An den beiden Helden historischen Rallyesports kommt man nicht vorbei. Mit wenig Aufwand kann man sie magnetlos genießen und mit heroischen Fahrmanövern um Kurven wuchten, so wie es die Vorbilder damals taten.

Beide Revell-Benzen sind spaß-bringende Gefährte auf der Slotbahn. Mit Magnet ein Pfeil, ohne Hafthilfe erst richtig interessant: Diese Autos sollten auch so artgerecht bewegt werden. 10 bis 12 V genügen. Etwas Blei, nach Fahrstil und Bedarf und schon kann es los gehen. Egal ob Monte oder Argentinia: Der lange Radstand bietet Laufruhe und einen gut kontrollierbaren Grenzbereich. Driften durch Kurven? Ja, ja, ja! Wer hier über Zeitverlust lamentiert, dem kann man nicht helfen. Wer mit so einem Benz versucht Japan-GTs zu stellen, braucht ernsthaft Hilfe! Etwas seitlicher Materialabtrag um das Chassis (Cutter) und man kann die Karosserie entkoppeln. Schrauben lockern erhöht die Performance und man erhält in Kurven die typische Seitenneigung. Klasse!



Dank Servolenkung ist wenig Arbeit am Lenkrad gefragt, wenn man den 300SE flott durch Kurven wuchtet. Die Luftfederung erhöht den Fahrkomfort und bringt die 215PS auf die ruppigen Straßen Argentiniens. Eine Klimaanlage wäre super! Der alte Helm mit Lederriemen lässt den Kopf glühen.

Tuner Ninco legt seinen bewährten 934er im klassischen Renntrimm der italienischen Kopfbrause neu auf. Welche Fahrleistungen stecken im Gruppe 4 Youngtimer mit Aktivfederung?

Martini Bianco

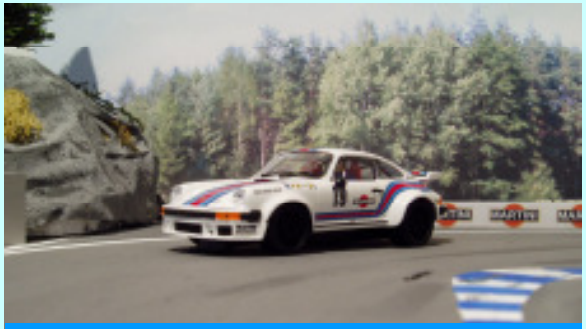
Porsche und Martini, eine langjährige Verbundenheit im Motorsport. Ninco legt den vor ein paar Jahren erschienenen 934er erneut auf. Diesmal als Gruppe 4 Rundstreckenversion. Im Fahrwerk stecken vier Federbeine, die für manche Fluch, für andere Segen sind. Mit ein paar Kniffen findet jeder sein optimales Setup. Nicht zuletzt wegen der Tatsache, dass der 934er einer der dankbarsten und gutmütigsten Wägen für magnetloses Fahren ist. Einfach Hafthilfe entfernen und zwei Bleistreifen unter die Seitenkästen kleben: Los geht´s!

Starker Motor, vier Federbeine plus ausgewogene Gewichtsverteilung: Der 934er ist das Basissportgerät für magnetlose Slotracer. Mit ein paar Kniffen bekommt man ihn noch schneller hin. That´s real racing!

Nach dem Rennen gibt's Martini.

Die Federung schluckt Unebenheiten auf der Slotbahn. Keine Seltenheit bei Heimbahnen aus Plastik. Nicht alle Schienenübergänge sind auf den Millimeter nivelliert. Der gefederte Porsche schluckt diese Schläge ohne Murren. Kehrseite der Medaille: Die pendelnden Achsen und Aufnahmen verscheren zueinander. Das hemmt etwas den Vortrieb. Bei den älteren Modellen ein Problem! Entweder man koppelt beide Doppelbuchsen fest miteinander (Kleben, Löten) oder man baut die Ninco-Doppelbuchsen (Ersatzteil 80415) ein. Damit kann man die Federung nutzen und flotter fahren. Im Langzeitbetrieb dürfte die federnde Hinterachse die Getriebezähne verschleißen. Aber welcher Motorsport kostet nicht Material? Wer „ohne“ Federung fahren möchte, kann sie ausbauen, die Lagerbuchsen im Chassis verkleben und die Achsen mit Spacern distanzieren. Schon hat man ein starres Chassiskonzept. Ohne Federweg kann man sogar die Schraubzapfen der Karo etwas kürzen und den 934er tiefer legen. Aber jeder Tuner muss entscheiden, wie tief in die Materie eingestiegen wird.

Drehmoment und Spitzenleistung des NC-5 Sechszylinders fließen kraftvoll auf den Asphalt. Das heißere Brüllen ist Ehrensache!



Kurven nimmt er ausgewogen ruhig. Magnet raus und zwei Bleistreifen unter die Seitenkästen!

Magnet raus...

... Blei zuschneiden unter die beiden Seitenkästen kleben (Markierung).

Unterseite

Mosler MT 900 R 'Leyjun' Lightened
Minimales Gewicht Maximale Performance

OFFICIAL NINCO WEBSITE
www.ninco.com

NINCO

1. Fahrercockpit aus extra leichtem Lexan
2. Transparentes, extra stabiles ProRace EVO Chassis aus Lexan
3. Bedruckter NC-5 Motor mit extra Belüftung
4. Motor fest verschraubt
5. Kabel mit Steckkontakten
6. Neue griffigere Reifenmischung
7. Silikonkabel
8. Schrauben mit metrischem Feingwinde

Vertrieb durch:
www.carsandco.de

CARS&CO COMPANY

Spirit hat sich deutschen Automobilguts angenommen und den schnellsten 1er Golf auf den Markt gebracht. Wir haben geprüft, wie viel GTI in ihm steckt.

Wer hat Angst vorm bösen Golf?

Wer hat Angst vorm bösen Golf?

Als gegen Ende der 70er der Golf den Käfer ablöste, waren viele geschockt. VW machte aus vertrautem Rund eckig. Damals ahnte keiner, dass eine ganze Generation nach diesem Auto benannt werden wird. Auch ich zähle zur Generation Golf, fuhr selbst einen 1er Golf in atemberaubenden Marsrot! Beeindruckende Fahrleistungen und viele schöne Momente. Bald kamen Spießer ins Diskutieren: Ein Golf mit über 100 PS und weniger als 900 Kilo Gewicht? Nichts für viele Normdeutsche in fahrenden Hutablagen. Vielleicht war es auch Neid, dass ein Wagen fürs Volk Benzen und BMWs auf der Landstraße die Schneid abkaufen konnte? Die Einspritzanlage im Vierzylinder zauberte ein Grinsen ins Gesicht, das durch Fahrspaß genährt wurde. Und das in einem Auto, das man sich leisten konnte, wenn man wollte. Dazu bot der Viersitzer Alltagstauglichkeit und Überschaubare, kompakte Maße. Gibt man ihm Drehzahl, geht die Post ab. Dickschiffe überholen? Man sollte sicherheitshalber den Überholvorgang per Lichthupe ankündigen. In den 70ern noch ohne rechtliche Konsequenzen möglich. Sportliche Sitze im Karodesign bieten Seitenhalt, um spontan aus dem Windschatten brechen zu können. Man sieht in der Spießerkutsche kurz die gehäkelte Klorolle und das mit Kennzeichen bestickten Hutablagen-Kissen, bevor

Kurvige Landstraßen sind das ideale Revier des GTI...

es im ausgedrehten Dritten am offenen Mund des Herrenfahrers rechts vorbei geht. Der GTI geht im Sprint vorne stramm aus den Federn, das Heck duckt sich. Spirit hat sogar dem Detail Sorge getragen. Bei Regenfahrten durch die Gischt bietet ein Heckwischers gute Sicht nach hinten. Fährt man rasant über Schotter, verlangsamen die schwarze Kotflügeleinfassungen Korrosionsfolgeschäden durch Steinschlag.

Wer hat Angst vorm bösen Golf?

Ja, mit dem GTI kann man es richtig krachen lassen. Die äußeren Unterschiede zum brav-biederen Familienmodell: Rot umrandeter Kühlergrill mit den drei magischen Lettern, schwarz eingefasste Radhäuser und Heckscheibe. Damals ein Gimmick: Der Heckscheibenwischer! Dies sind die markantesten Merkmale, die klar machten: Hier kommt der böse, viel zu schnelle Golf, der manch fahrende Hutablage scheuchte.

Der niedrige Einstiegspreis schützt den GTI leider nicht vor Tuningexperimenten. Geschmacksverirrte Exponate sind damals wie heute unterwegs. Alufelgen statt Stahl? Stoßstangen ab, Käfig plus Domstrebe, wenn man Motorsport betreibt? OK! Schlimm und peinlich wurde es, wenn großzügige Karosserieveränderungen zur Potenzsteigerung des Fahrers anstanden. Der Gegenp(r)ol(l) zum Mantafahrer war geboren.

Wer hat die Nase vorn? Beim Sprint geht die Nase hoch, das Heck duckt sich.

Kraftvoller Inliner, geschraubtes Motorritzel und eine über Madenschrauben höhenverstellbare Vorderachse.

Unterseite

Karositze wie im Original. Der Spirit-Fahrer hat vom Abzug des GTI ein Schleudertrauma. Eine stützende Halskrause sollte folgen.

BMW 2002

Rallye Monte Carlo 1973

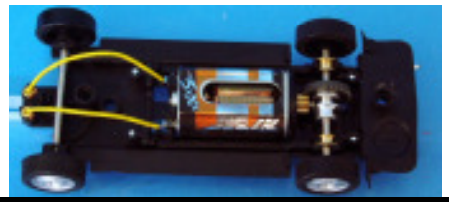
BMW 2002

Der 2002er BMW war damals das Basissportgerät für viele Privatfahrer. Rundstrecke, Rallye, Bergrennen, der eckige 2-Liter Bayer beherrschte alle Disziplinen mit satten Fahrleistungen und ausgewogenem Verhalten. Spirit hat nach Rundstrecken- und Rallyeversionen eine Neue aufgelegt. Den BMW von Stiller/Wagener, mit dem sie die 1973er Monte ritten. Klassisches Jägermeister-Orange! Gelungener PS-Transfer: Das XXX-Aggregat hat Power wie Franz Josef Strauss bei einem Tobsuchtsanfall.

Im Drift geht es durch die Kehren. Der Motor schiebt kraftvoll an.

Stabile Stahlfelgen liefen unter ausgestellten Backen.

12 Volt sind magnetlos fast schon zu viel. Stimmt man den BMW sauber ab, kann man mit ihm vorbildsgetreu um Kurven driften. Die Vorderachse lässt sich über Madenschrauben optimal zum Leitkiel abstimmen. Das Chassis bietet genügend Stauraum für Blei, das nach Vorlieben des Piloten eingebracht wird. Ob man acht Schmutzlappen braucht sei dahingestellt. Wir haben vier davon hochgerollt. Stahlfelgen und relativ schmale Reifen: Authentisch und perfekt für winterliche Fahrten bei der Monte. Tuningtipp: Hinterräder anschleifen und vordere Pneus versiegeln. Dann geht der BMW noch flotter um Kurven. Alles in allem ein sehr schön detailliertes Modell mit Power, das kein Rallyefan verpassen sollte!



Einstellbare Vorderachse, schraubbares Motorritzel und bayrisches Poweraggregat!

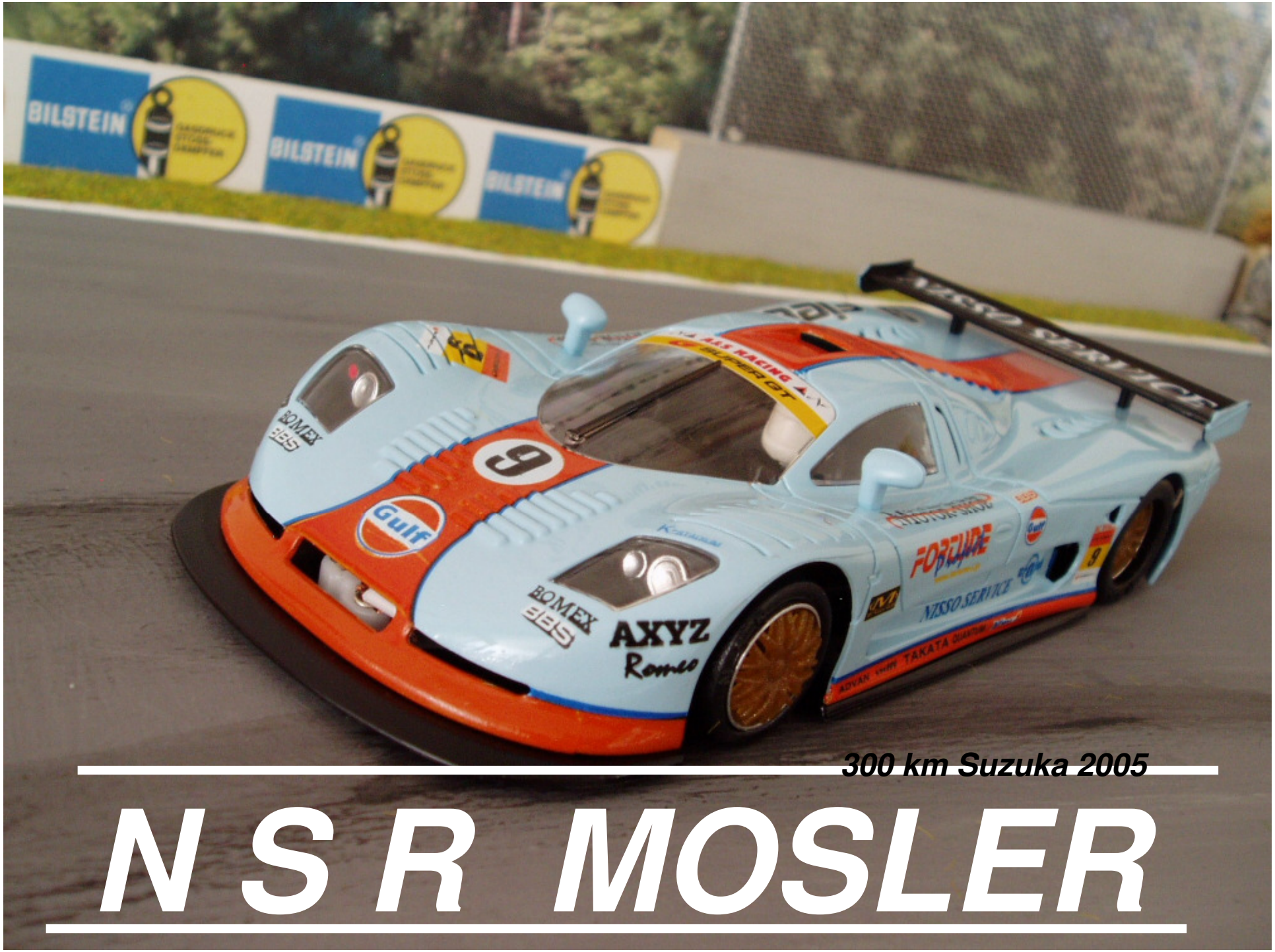
Zwei zusätzliche Schmutzlappen vorne und hinten waren damals hipp! Schön: Chromränder um die Rückleuchten.

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



300 km Suzuka 2005

N S R MOSLER

N S R MOSLER

300 km Suzuka 2005

Kein Slotcar hat Hochleistungsjünger bei Serienrennwagen derart stark aufgewühlt wie der Mosler von NSR. Obwohl die Proportionen stark dem Credo „form follows function“ folgen, ist dieser anfängliche Kritikpunkt bald verstummt. Atemberaubende Fahrleistungen stimmen oft Proportionenkritiker in begeisterte Anhänger um. Der Slot.it Schock kam vor ein paar Jahren mit dem ersten schwarzen Rollout Audi. Kein Hersteller konnte mithalten. Nun mischt erneut eine italienische Schmiede die Konkurrenz auf. Grund genug, dem Wagen mal unter die Haube zu gucken.

Hängt die Latte bei Serienslotcars unerreichbar hoch: Der Mosler von NSR schockt die Konkurrenz mit Leistung, Leistung, Leistung. Detaillierung und Proportionen treten zugunsten der Fahrdynamik etwas in den Hintergrund. Das fällt auf, solange der Wagen stehend betrachtet wird. Im Einsatz entlockt er sogar Nietenzählern begeistertes Grinsen.

N S R MOSLER

300 km Suzuka 2005

Der NSR Mosler ist eine reinrassige Fahrmaschine, deren einziger Zweck schnellste Rundenzeigen, in deren Addition Siege sind. Um dies zu erzielen, gingen die Proportionen in die Breite und Tiefe. Er weicht um einiges von seinem Vorbild in der maßstäblichen Umsetzung ab. Entweder man lebt damit oder lässt es. Die Detaillierung der Karosserie ist auf das Nötigste reduziert.

Der wichtigste Eckpfeiler sind seine e technischen Komponenten. Das Chassis mit beweglich einstellbarem Motorhalter, das kennen wir von anderen Herstellern auch. Der King-Motor ist ein Powerpaket mit Drehmoment und atemberaubender Spitzenleistung. Mehrere Alternativen stehen zur Wahl, wobei in unseren Augen der Motor mit 25000 U/Min für die meisten Einsatzbereiche mehr als genug sein dürfte. Es gibt noch schärfere Versionen, falls jemand ernsthaft glaubt, untermotorisiert unterwegs zu sein.

Präzisionsteile bei den Achsen, Felgen, Getriebe. Das versteht sich von selbst. Erlebt man den Wagen entfesselt, vergisst man schnell die Diskussion von wegen Proportionen oder Detail-reduzierung. Der NSR Mosler macht einfach Spaß. Ein Fahrgefühl, wie es bisher noch nicht bei Seriensloticars da war. Dynamik und Agilität werden mit ihm neu definiert, wenn man sie mit der Konkurrenz vergleicht. Selbst ein schneller, perfekt präparierter Slot.it sieht in Anbetracht dieser Fahrleistungen aus der Box, alt aus. Unser getunter Nissan mit langem Slotdevil Motor/Anglewinder im Offsethalter kann mithalten. J

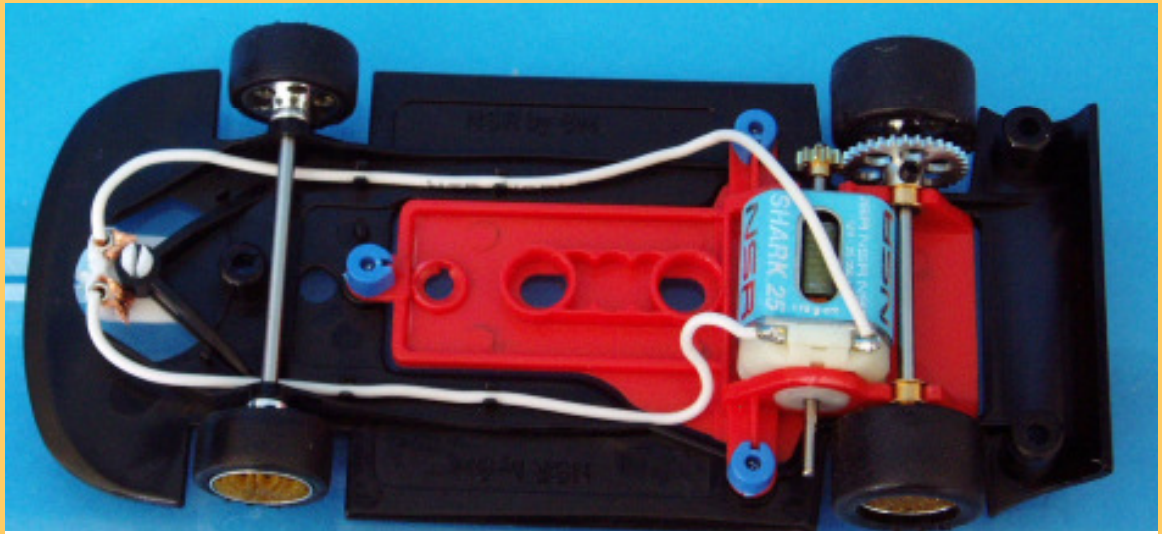
Wer sich den Hochleistungsgipfel bei Serien-Slotcars im Maßstab 1:32 kaufen möchte, kommt am NSR-Gerät nicht vorbei. Günstiger und ungefährlicher, als käufliches Glück auf einem 8000er Gipfel im Himalaya. NSR geht bis auf 25000!

Flach, breit und stark: Der Mosler von NSR

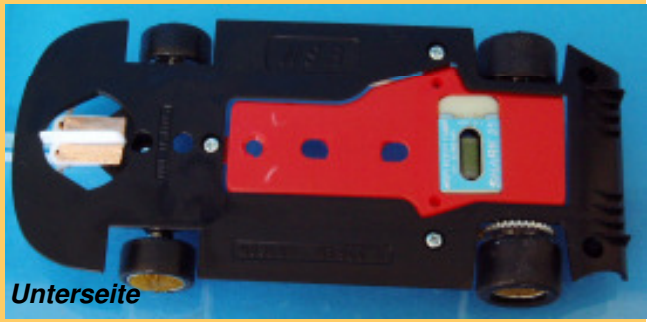
Konkurrenten sehen beim Überrunden dieses Heck schnell vorbeiziehen.

N S R MOSLER

300 km Suzuka 2005



Geheimnis des Erfolges: Präzisionsteile bei Achsen, Lager, Felgen und Getriebe. Kraftvoll: Shark-Motor mit 25000U/min, leicht schräg angestellt im entkoppelten Motorhalter. Drei Schrauben für seine individuelle Abstimmung. NSR-Reifen auf gedrehten Alufelgen mit hauchdünnen Mittelstegen: Die Diät konzentriert die rotierende Massen zum Drehpunkt der Achse hin. Die Hinterreifen fühlen an, als hätte man einen Plattfuß: Sie können sich dadurch über ihre gesamte Breite in die Fahrbahn krallen. Das gibt´s auch im RC-Bereich...



Unterseite

FERRARI

330 P4 NART

FERRARI

330 P4 NART

Wer je den Klang des gewaltigen 330er Triebwerks erlebt hat, weiß, warum Ferrari den rassigsten Sound hat. Das ist subjektiv betrachtet wirklich so! Dagegen klingt sogar ein laut brüllender Porsche 917 eher brav. Scalextric hat vor ein paar Jahren den Klassiker in Rosso auf den Markt gebracht. Es folgte zügig die Belgien Version mit gelben Streifen und der Gelbe mit blauen Felgen. 2008 kommt der lang ersehnte Farbenwechsel. Der 330er in NART-Version: Schickes Weiß mit blauen Streifen und Felgen. Der P4 ist in meinen Augen einer der schönsten Rennwägen der historischen Langstrecke. Wenn man ihn auch ein wenig schlank gebaut hat. Ein idealer Gegner für den GT40. Beleuchtung vorne und hinten, die bei Fahrstrom arbeitet, machen ihn tauglich für die Langstrecke daheim. Die technisch zuverlässige Umsetzung aus dem Haus Scalextric ist bekannt dafür, dass die Autos bereits aus der Box heraus klasse laufen.

Der Ferrari 330 P4 macht aus allen Blickwinkeln betrachtet eine gute Figur. Tuner Scalextric hat den sinnlichen Formenbau klasse umgesetzt: Geschwungene Formen und breites maskulines Heck, in dem ein infernales Triebwerk tobt. Sogar die Flügelschrauben habe ihre eigene Farbe bekommen.

FERRARI

330 P4 NART

Mit minimal Blei im Bug und vor dem Motor kann man es im 330er ohne Hafthilfe krachen lassen, so wie die Helden der Rennbahn in alten Tagen. Der Sidewinder im Heck arbeitet sehr zuverlässig. Die Getriebeabstufung ist ein gelungener Kompromiss: Durchzug und Topspeed. Manchmal hört man ein „Schnarren“ in Kurven. Das sind weder die Kolbenringe oder die Pleuel. Das leichte Axialspiel der Hinterachse kann mit einer 0,5mm Kunststoffdistanz limitiert werden. Nun kann man mit dem physikalisch rein klingendem Motor um den Kurs brechen. Es ist ein Ritt, der den Mut eines echten Mannes fordert. Man sitzt auf einem Gitterrohrrahmen, umspannt von einer GFK-Haut und im Rücken wütet ein brachiales Aggregat, das jeden Wirbel einzeln massiert. Crashtest gab es damals nicht. H.A.N.S.-System? Woran denkt Ihr! Die HWS muss mit den enormen

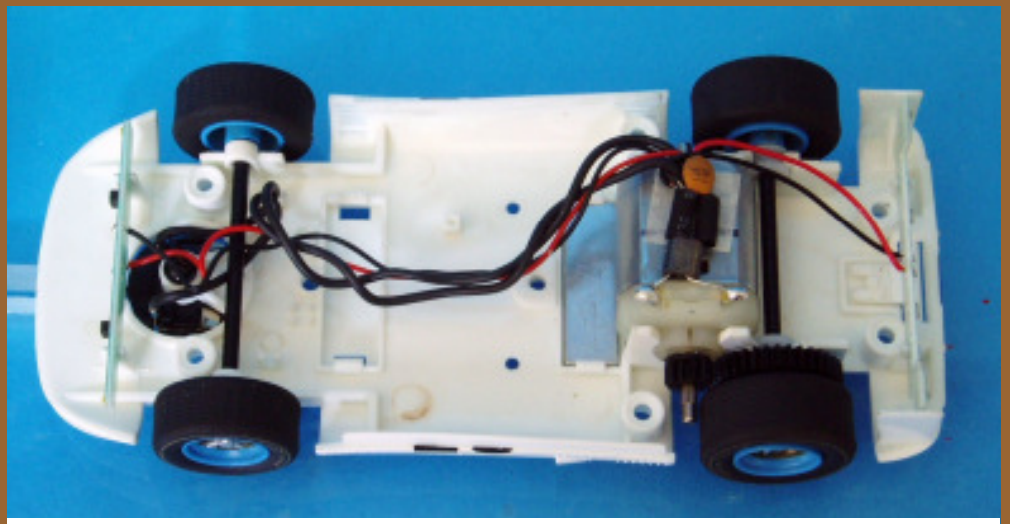
Da leuten nicht nur die Kirchenglocken von Maranello, wenn der 330er mit Vollgas über die Naturrennstrecke ballert. Wer dem Klangerlebnis der Extraklasse ohne Gehörschutz lauscht, bekommt den sinnlichsten Tintitus aller Gehörstürze. Ein Ferrari Motor kling einfach am Schönsten!

FERRARI

330 P4 NART

Fliehkräften fertig werden oder man lässt es bleiben. Als Entschädigung bekommt man das sinnlichste Fahrerlebnis seit der Führerscheinprüfung. Wer dafür zu alt ist, fährt besser Golf oder Manta mit Doppelmagnetbestückung.

Der 330er ist wie erwähnt ein idealer Gegner für den Ford GT40 und MKII, ihm Scalextric zur Seite gestellt hat. Es lassen sich interessante Rennen gestalten. Sicherlich sind beide Fahrzeuge verschieden. Aber das macht den Reiz bei Rennen aus. Wir werden einen 330er für die Clubbahn aufbauen und mal sehen, was beim GT40 zu holen ist. Markenpokale mit gleichen Autos, sind für uns so langweilig, wie die Marketingleute, die sie erfunden haben.



Scalex-Standard: Sidewinder, kraftvolle Übersetzung und eine komplette Lichtanlage bieten optimale Performance ab Werk. Im Chassis ist genügend Platz zur Bleitrimmung: Entweder in die Magnetschächte oder in den Bug. Hinterräder anschleifen, Vorderräder versiegeln und ab zum historischen Rennen!

Unterseite

US Classics

Erhältlich in Florida oder im Slotladen.

Mehr Infos und mehr US Cars:
www.dickietamiya.de

SCALEXTRIC

DRIVE THE DREAM. RACE TO WIN.

Sebastien Loeb dominiert die WRC. Kein Kraut scheint gegen ihn gewachsen zu sein. Wir fuhren seine rote Zitrone am Anschlag auf Korsika.

Loeblich schnell

C4

WRC

Loeblich schnell

Sebastian Loeb ist der Held der derzeitigen WRC. Der Franzose dominiert das Championat unangefochten in seinem Werks-Citroen. Fahrer, Auto, Reifen und Team bilden eine unschlagbare Symbiose, welche die Konkurrenz alt aussehen lässt. Die Spanier von Ninco haben die rote französische Allrad-Zitrone in den Slot gestellt. Wir fuhren das Rallyegefährt der Extraklasse in fiesen Driftwinkel auf Asphalt, Schotter und Matsch. Die vier Räder krallen sich zuverlässig und kraftvoll in den Untergrund und sorgen für Vortrieb der Extraklasse. Der Turbo aufgeladene NC5-Motor befeuert den Franzosen ungemein und liefert spontanes Drehmoment und Spitzenleistung in allen Fahrlagen. Die Kardanwelle aus Polyacryliamidflex®-Gummi verteilt die Kraft optimal über zwei Riemenscheiben mit eingebauter Rutschkupplung. Die PS verteilen sich meist im Verhältnis 35:65 vorne zu hinten.

Vollgas im knackigen Dritten: Wir zirkeln wir durch die Sonderprüfung. Der C4-Motor verhält sich wie der gleichnamige Sprengstoff: Explosive Entfaltung ab niedriger Drehzahl plus hohe Endleistung. Die 15 Zoll OZ-Räder krallen sich mit böser Allradgewalt in den Untergrund. Kein Wunder Loeb! Mit dem Auto würden wir auch gewinnen!

C4

WRC

Loeblich schnell

Eines vorweg: Allradfahren will gelernt sein. Die Synapsen des Fahrers sollten auf Millisekunden sensibilisiert sein, damit man den C4 richtig schnell fahren kann.

Salo! Pack den Playboy weg und erklär mir den Weg!

Loeb hat die gleiche Körpergröße wie unser Testfahrer. Daher kam dieser besonders gut mit den Armaturen und der Pedalerie zurecht. Eklig ist, was aus dem Trinkschlauch kommt: Flüssige Gummibärchen-Pleure mit Koffein. Neuerdings fährt Loeb für dieses Gebräu Werbung auf seiner Motorhaube. Unser Magen streikt.

Die tief geduckte Front mit Citroen-Emblem verleiht dem Wagen eine angriffslustige Erscheinung. Unter dem Doppelzack ruhen der Kühler für Wasser, Öl und Redbull. Dazu das Leitkiel-Suspension-System. Dieses hält den C4 auch auf welligen Böden stets auf Vollgaskurs. Die Federrate drückte den Kiel tief in den Slot, ohne dass Gegendruck die Wagenfront anheben würde. Der Heckflügel erzeugt Anpressdruck für die Hinterachse, die eine ausgewogene Traktion gewährleistet. Luftdämpfung hat bei Citroen Tradition. Auch im C4 arbeiten vier Schluckkolben, die über Federrate, e Kunststoff-Friktion und Luftdämpfung arbeiten. Wobei der letzte Parameter stark von der Seehöhe und der Temperatur abhängt. Auf Korsika fanden wir ein optimales Setup. In der Kundenversion ist im C4 MTS* eingebaut. Diese Fahrhilfe muss weg, denn wir wollen nach den Gesetzen der Querbeschleunigung Rallye fahren. Sonst kann man gleich statisch im Sessel sitzend an der Playstazione Gas geben. Das ist nichts für uns!

Kunststoff-Friktion plus Luftdämpfung im raffinierten C4 Fahrwerk.

*MTS Magnet-Traction-System

C4

WRC

Loeblich schnell

Allradtechnik und Federung: Im C4 sitzen verschieden harte Federbeine für ein optimales Fahrverhalten auf Rallyekursen. Die Kraftübertragung des NC5 in Inliner-Anordnung fließt über Riemenscheiben und einen Gummi. Diese Teile kann man auch in Leichtmetall/Ninco ProRaceEvo ordern. Tipp: Den Motor unbedingt in seiner Aufhängung verkleben, damit er wabbelfrei seine volle Leistung abgeben kann.

Fazit:

Der Citroen C4 von Tuner Ninco ist eine kompromisslose Fahrmaschine für Rallyefans, die einen modernen WRC mit potentem Motor, Allrad und gefedertem Aktiv- Fahrwerk wünschen. Die robuste Qualität verkraftet harte Einsätze mit Botanikdurchpflügungen, solange man harte Monster-Findlinge auslässt. Sollte die Standard-Hardware nicht reichen, bietet Ninco´s Tuningregal Achsen, Felgen und Allrad-Riemenscheiben aus Präzisionsleichtmetall. Wir fuhren mit der roten Zitrone schneller als Sebastièn Loeb und gewannen nebenbei den heimischen WRC-Lauf. Nur das Bordgetränk von Seb-Loeb hat uns nicht zugesagt. Wir haben es durch eine andere Flüssigkeit ersetzt.

Die höchste Liga im Motorsport hat mit dem neuen Renault einen weiteren Exponenten. Tuner Scalextric hat uns dazu den schon erhältlichen Honda mit an den Start gestellt.

Königsklassenkämpfer

Königsklassenkämpfer

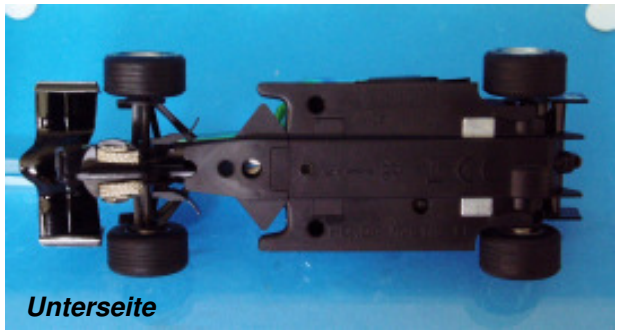
F1 Honda und Renault

Die Formel 1 hat einen neuen Boliden im Slot. Tuner Scalextric hat längst den Honda im Airbrush-Look enthüllt. Fabrikneu kam der Renault dazu und wir fuhren beide aus der Boxengasse heraus auf den Track. Unter starken G-Kräften ging es durch Kurven, mit Vollgas über lange Geraden. Wir sind erstaunt, was die komplizierte Flügel-Peripherie an den Wägen zu leisten vermag. Der Abtrieb ist sensationell, wir fuhren mit MTS-Unterstützung, die uns im F1 authentischen Fahrspaß bereitet. Platz für Blei im Monoposto? Knapp bemessen. Mit Notlösungen wie Bleisteifen unter dem Frontflügel wollten wir nicht operieren. Ein Formel 1 darf wie ein Pfeil um die Kurven fahren. Der Magnet imitiert die Arbeit des Unterbodens und der Flügel. Der Grenzbereich ist nicht so schmal, wie man annehmen mag.

Fährt man wie Montoya in Kurven, fliegt man ab. Fährt man mit Gefühl, sind ansprechende Rundenzeiten möglich. Frei stehende, rotierende Räder sind nichts für Duellen mit Feinberührung. Ein kapitaler Abflug ist meist die Folge.

Bei den Motoren setzt man aus Platzgründen auf die kompakten Triebwerke, die auch in den Motorrädern des Tuners laufen. Deren Leistungsentfaltung gefällt auf Anhieb. Die Übersetzung ist lang gewählt, damit hohe Endgeschwindigkeiten möglich sind. Die Beschleunigung leidet darunter nicht, da die Leichtgewichte in Pfeilform keinen großen Widerstand leisten. Der Grip der Bridgestone-Reifen ist sehr gut, wer wirklich magnetlos mit Blei fahren möchte, findet passende Alternativen aus PU.

Der ***Honda Earth Dream*** hat eine eigentümliche Airbrush-Optik, die sich mit umgebenden Schwarz sehr edel



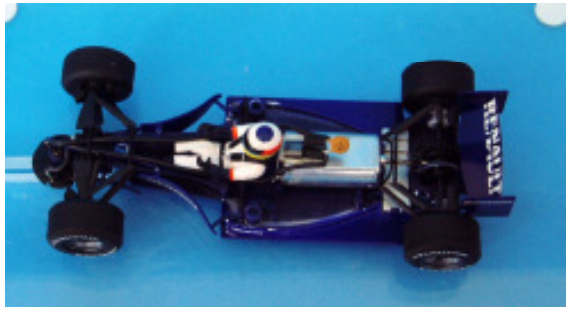
Unterseite

in Szene setzt und viel schöner als das Original im TV aussieht. Kaum zu glauben, was ökologisch angehauchte Designer leisten, wenn sie vorher am richtigen Farbtopf schnüffeln. Das Design ist einzigartig anders, als die Kriegsbemalung der Konkurrenz.

Königsklassenkämpfer

F1 Honda und Renault

Sein Heckflügel schmiegt sich sehr kompakt an das Heck, während sein Frontflügel etwas höher ragt als am Renault. Das obligatorische Rücklicht ist selbstverständlich an beiden F1 vorhanden.
Der ***Renault*** fährt in weiß, gelb und orange, seit ING als Hauptsponsor auftritt. Besonders markant, die lange Finne des Höckers zwischen Fahrer und Motor. Wunderschön sind Details wie die zahlreichen Flügel umgesetzt. Wir fuhren beide Aggregate mit 12 Voltan. Wir sind von der Performance immer noch sehr angetan.



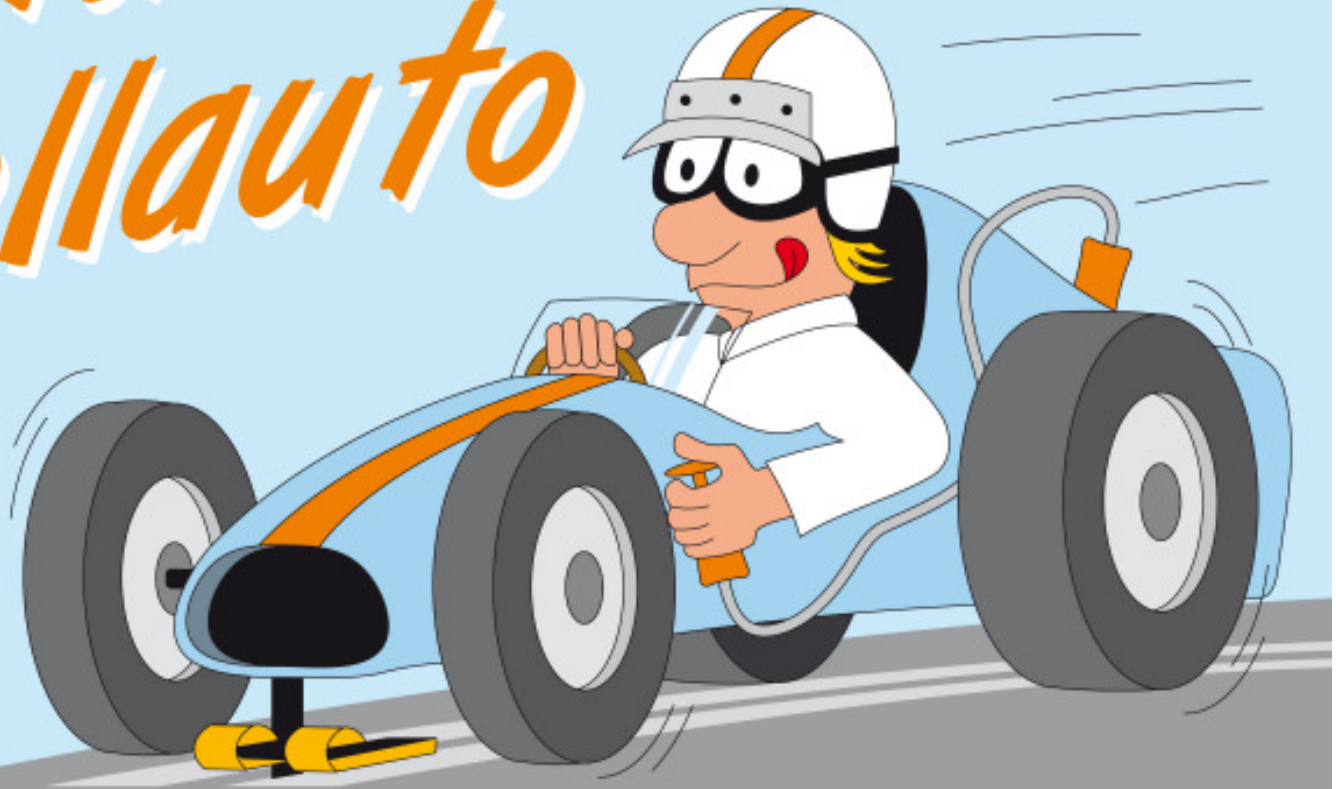
Kompakt und kraftvoll: Der Motor als Inliner wütet im Kreuz des Fahrers. Platz für Blei? Keine leichte Aufgabe...

Es ist schade, dass es jedes Jahr lange dauert, bis man einigermaßen das Startfeld beisammen hat. Es wäre wünschenswert, wenn dies schneller gehen würde. Das peu à peu Erscheinen ist gut fürs Budget. Aber wen jucken Moneten in der F1? Wir freuen uns auf weitere F1. Nächstes Mal fahren wir wieder ohne H.A.N.S., wir möchten die G-Kräfte puristisch fühlen. Uns reicht schon die wild blinkende Fingerdisko am Lenkrad. Es wird Zeit mal wieder einen alten, gefährlichen F1 zu fahren.

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

Jim Hunt Magazine führt als Vorreiter im Universum einen Crashtest für Slotcars durch.
Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?
Crash Test Dummies
reduced to the max

Crash Test Dummies reduced to the max

Der große Jim Hunt Slotcar Crash Test –

Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?

Sicherheit und Schutz stehen an erster Stelle. Es macht keinen Sinn, schön gemachte, filigrane Slotcars in Kinder- oder Narrenhände zu geben. Wer kennt das nicht: Besuch von Freunden mit oder ohne Kinder. Plötzlich ertönt der Wunsch, man möchte mal eine Runde auf der Bahn zu drehen.

Wohlwollendes Nicken verbirgt den Angstschweiß, der durch tiefe Sorgenfalten fließt.

Was wird der grobmotorische Besuch zerstören?

Entweder: Man bietet bereits ramponierte Slotcars feil. Oder man sieht leidensfähig zu, wie Gichtfinger und fehlerhafte Synapsen schöne Autos mit fragwürdig durchgeführten Fahrmanövern zerstören. **Schluss damit!**

Das tut dem Herz eines jeden Autoliebhabers weh:

Wir fahren einen nagelneuen Porsche 997 GT3 RS, Venturi 400 und Ferrari 430 fahren mit 120 km/h frontal gegen einen Granitfelsen, der härter ist, als mancher Sturkopf. Der TV-Moderator Peter Grützer von Motorsport-fatal ist derart nervös, dass er den Text vom Tableau ablesen muss.

Die Hersteller haben reagiert

Robuste, detailreduzierte Slotcars mit spritzigem Fahrspaß wurden für diese Zielgruppe konzipiert.

Wir fuhren drei Exponate in unserem TÖF-Fahrsicherheitszentrum wissenschaftlich gegen die Wand. Taugen diese Autos für Kinderhände und Kollegenbesuche? Lohnt sich die Investition? Schonen diese Slotgeräte mit Nehmerqualitäten langfristig den Geldbeutel und die Nerven des Eigentümers?

Das Rezept bei Fly ist relativ einfach. Man nehme ein Basis-Slotgerät aus dem Herstellerregal und produziere es mit reduziertem Detailreichtum. Scalextric geht einen ähnlichen Weg beim Ferrari 430. Der Porsche 997 ist eine Formneuheit und eigens für diese Zielgruppe konzipiert. Innen steckt

Crash Test Dummies

reduced to the max

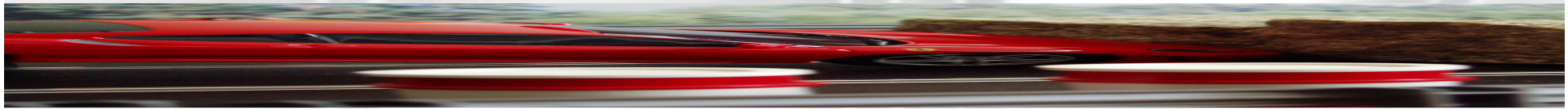
Der große Jim Hunt Slotcar Crash Test –

Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?

die bewährte Technik, die man aus den aufwändiger detaillierten Slotcars kennt. Die Außenhaut ist ein robuster Schutzpanzer, der das Material und die Nerven des Besitzers bei Irrfahrten schont. Out of the box ist daher Fahrfreude garantiert, egal ob man mit oder ohne Magnet fährt. Die Karosserie kommt ohne Scheiben und Lampengläser aus. Die schwarz angedeuteten Panzerglasscheiben beim Ferrari und Porsche von Scalextric sind undurchsichtig und für die Ewigkeit gebaut. Die Lampengläser sind lediglich aufgeklebte Bilder, ähnlich wie bei 1:1 NASCARs. Im Stand eine schlichte Angelegenheit. In Fahrt fällt diese Reduktion nicht auf. Diese puristischen Fahrmaschinen sind zum flotten Racen gebaut worden. Die eingebauten Sicherheitsreserven garantieren bei Abflügen die Verlängerung des Fahrzeuglebens.

Der F430 beschleunigt auf der langen Geraden auf 120km/h. Frontal schlägt er im Granitfelsen ein.

Der totale Impact: Das Heck steigt an. Die negative Beschleunigungsenergie verschwindet im Plastik, wird dort absorbiert und der Ferrari landet schließlich unbeschadet auf dem Dach. Unglaublich, das robuste und sichere Panzercoque! Ideal für Kinderhände und Slotidioten-Kollegenbesuche.



Crash Test Dummies reduced to the max

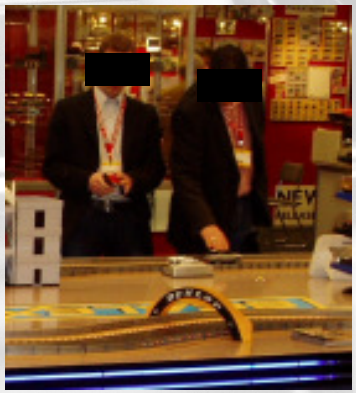
Der große Jim Hunt Slotcar Crash Test –

Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?

Nach wissenschaftlich fundierten Vorgaben anerkannter Unfall-forscher, die uns ein Vermögen gekostet haben (Abzocker!), erfolgte der dreistufige Crash-Test.

Stufe 1:

Zunächst drehten die Testwägen im moderaten Gästebetrieb Runden auf der Bahn. Diese Nutzung überstanden die Autos problemlos.



Stufe 2:

Zwei Testfahrer, die Slotten hin und wieder als Ben Hur Wagenrennen interpretieren, durften loslegen. Die Testwägen fuhren nun richtig gegeneinander. Feindberührung und harte Abflüge waren an der Tagesordnung. Die Testwägen zeigten sich auch hier unbeeindruckt. Wir gönnten ihnen lediglich einen Standardservice mit Ölen der Lager und Fett auf das Getriebe. Das war´s.

Stufe 3:

Frontalaufprall auf ein festes Hindernis. Eine lange Gerade, lange genug, damit die Wägen nahezu Topspeed erreichen, endet mit einer Granitsteinwand. Das, was kein Insasse überleben würde, haben die Testkandidaten mit vertretbaren Blessuren an der Peripherie überstanden. Die Heavy-Duty Kunststoffe haben offensichtlich standgehalten und das, obwohl gar nicht so viele Weichmacher darin enthalten sind. Es stellt sich die Frage, ob man diese Autos auch in den Mund nehmen darf? Demnächst im Öko-Test.

Crash Test Dummies

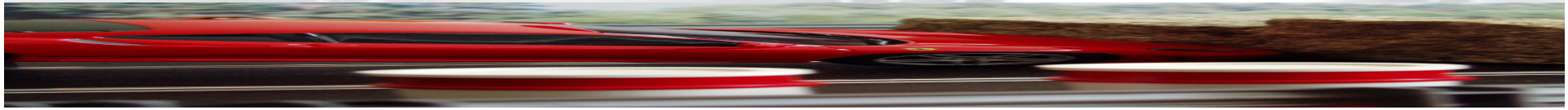
reduced to the max

Der große Jim Hunt Slotcar Crash Test –

Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?

Der Venturi von Fly bietet ebenfalls eine robuste Schale für die härtere Gangart. Transparentes Panzerglas bei der Rundum-Verglasung, den Scheinwerfern und Rücklichtern sowie ein Cockpit samt Fahrer sind Standard. Fly detailliert sogar dann, wenn Feinheiten eigentlich reduziert werden.

Fly Venturi:
Volle Beschleunigung aus dem Stand und mit vordefinierter Speed gegen die Wand. Der kompakte Rennwagen macht nach dem Impact einen Kopfstand und landet auf der Beifahrerseite. Die sehr starke, negative Beschleunigung verpufft im Nirwana der robusten Plastik-Shell.

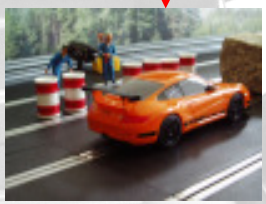


Crash Test Dummies

reduced to the max

Der große Jim Hunt Slotcar Crash Test –

Wie sicher ist die neue Low-Budget Klasse?



Erleichterung nach dem Versuch, der TV-Moderator spricht wieder stotterfrei. Unbeschadet bis auf kleine Kratzer: Die Testfahrzeuge von Scalextric und Fly.

Auch der 997 GT3 RS rast auf die Granitwand zu. Mit 120km/h durchquert er die Lichtschranke und schlägt ein. Das Heck hebt ab, die Aufprallenergie verpufft im Panzerplastik. Unbeschadet übersteht der Wagen den Aufprall.

Fazit:

Wer Kinder oder grobmotorisch veranlagte Gäste an seine Bahn lassen möchte, findet in den robusten, im Detail reduzierten Slotcars von Scalextric und Fly eine tolle Alternative mit Nehmerqualitäten. Normalerweise fährt keiner an der Bahn gegen die Wand, wie im Test. Falls doch: Walldorf-Erziehung überdenken!

Da sich die Anschaffungskosten ebenfalls auf reduziertem Level bewegen, dürfte die Überlegung, ob sich der Erwerb lohnt, erleichtern.

Interessenten finden in diesem Fahrzeugsegment bei beiden Herstellern eine gute Auswahl, die zudem flotte Fahreigenschaften bieten.

Auch ideal als Fahrschulauto für das magnetlose Üben ohne Reue!

Nachdem wir viele Tracktests mit Autos durchgeführt haben, wird es Zeit, dass wir endlich mal einen Track testen. Dabei tauchen wir in die digitale Welt ein.

Ständig unter Strom

Ständig unter Strom

Digital oder analog? Bevor wir als Gretchen von der Frage aufgefressen werden, probieren wir so eine Bahn mit Chips und Bites im Praxistest aus.

Seit es Digitalbahnen gibt, spalten sie Slotter in zwei Fraktionen. Die hoch technisierten Bahnen sind eine eigene Welt für sich. Alles ist hier anders. Die Bahn steht immer unter Strom. Man kann mit einem oder mehreren Autos in allen Slots der Bahn fahren. Nebeneinander, hintereinander, ganz wie in echten Rennen. Weichen dienen zum Spurwechsel. Im Auto steckt jeweils ein Digitalchip, der vom Handregler aus angesteuert wird. Er erkennt und setzt die Befehle des Handreglers wie Gas, Bremsen und Schalten der Weichen um. Die Chips sind werkseitig montiert, können aber auch als Zubehörteil nachgerüstet werden.

Startpackung Digital Super GT mit drei Fahrzeugen und zwei Weichen. Aston Martin, Porsche und Dogde Viper kämpfen um Sieg und Niederlagen. Aufbau und Inbetriebnahme des Systems: Kinderleicht!

Ständig unter Strom

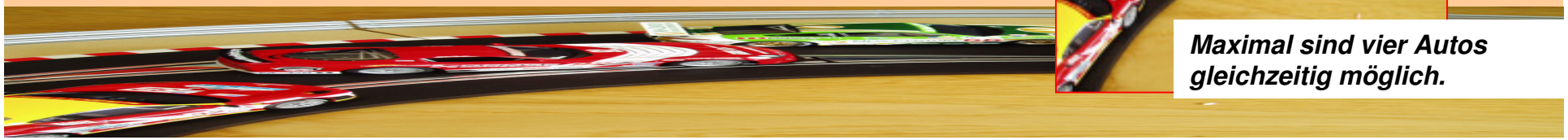
Ziel des klassischen Slottens ist es, mit maximalen Flow über den Kurs zu fahren. Beim digitalen Fahren wird dieses Ziel erst mal ausgebremst. Das Fahren wird anspruchsvoller. Man muss ich auf mehrere Parameter gleichzeitig konzentrieren. Weichen schalten, Verkehr vor einem, hinter einem... Dazu noch das Erreichen schneller Rundenzeiten. Keine leichte Aufgabe fürs erste. Nach mehreren Runden bekommt man die Sache in den Griff und Begeisterung stellt sich ein. Die Tatsache, dass auf einer zweispurigen Bahn mehrere Fahrer unterwegs sind, macht die Sache spannend und anspruchsvoll.

Scalextric, einer der ersten Hersteller von digitalen Slotbahnen hat dieses System schon einige Zeit auf dem Markt. Es bietet solide Basisfeatures digitalen Fahrens. Ein überschau-

Inbetriebnahme: Trafo und Regler kommen in die Anschlussbox. Auto auf die Bahn stellen. Zugehörigen Taste am Reglerein-eingang drücken. Schon erkennt der Regler den Wagen. Prozess wiederholen, bis alle Regler zu allen Autos zugeordnet sind. Kinderleicht und bedienungs-freundlich gemacht.

Drei Regler und Autos sind im Set dabei. Man kann maximal vier Autos gleichzeitig fahren. Wir haben einen vierten Regler und ein Auto dazu besorgt. Bunte auswechselbare Kappen sorgen für eine übersichtliche Regler- und Autozuordnung.

Maximal sind vier Autos gleichzeitig möglich.



Ständig unter Strom

bares System, das einen schnellen und unkomplizierten Einstieg in die digitale Slotwelt bietet.

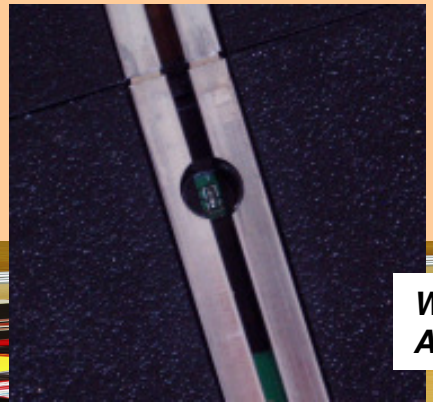
Spurwechsel

Die Weichen arbeiten über Sensoren, die im Slot, kurz vor den Weichen eingearbeitet sind. Drückt man auf den Weichenschalter am Handregler, leuchtet unter dem Chassis im Leitkielbereich eine Diode auf, die den Sensor im Slot aktiviert. Die Weichen schalten blitzschnell und sauber. Oft kann man es gar nicht fassen, dass das System bei hohen Geschwindigkeiten so problemlos und spontan arbeitet. Die Weichenzungen vermitteln einen robusten Eindruck.

Die Kreuzweiche auf der Geraden ermöglicht den spontanen Wechsel beider Spuren. Aktiviert ein Fahrer die Weiche früher als der andere, erhält er den Vorzug zum Spurwechsel.

Die Kurvenweiche kann nur von einer Spur aus genutzt werden. Sie dient zum Schneiden der Kurve und Ausbremsen des Gegners.

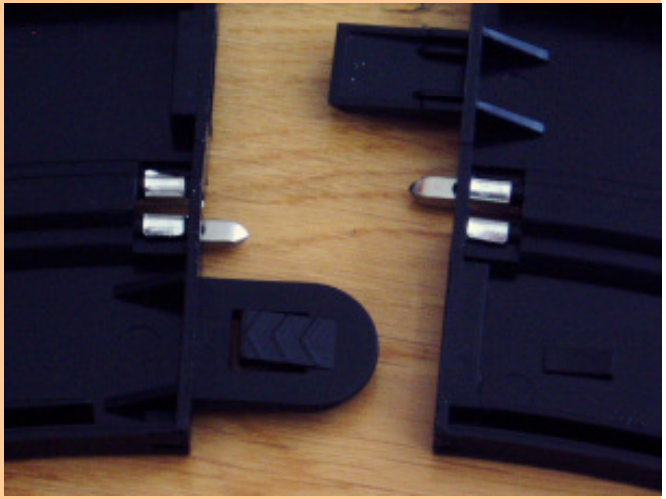
Ausbremsen, Kurve schneiden...



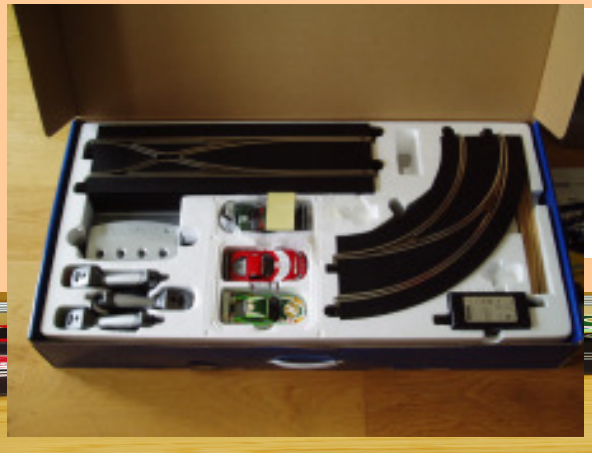
Weichenansteuerung über Sensoren im Slot. Am Regler schaltet der Daumen.

Ständig unter Strom

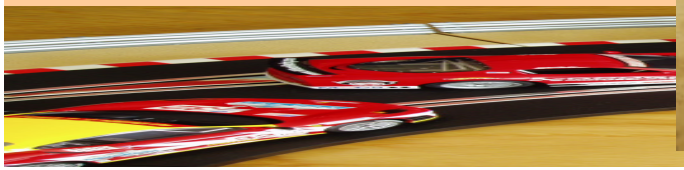
Die Autos fahren sehr flott über die Scalex-Schienen. Die Slots sind auf die hauseigenen und die meisten Leitkiele ausgelegt. Carrera-Leitkiele sind zu üppig, können aber geändert werden, falls jemand auf Scalex digitalisierte C-Autos fahren möchte. Der Grip der Schienen ist gut, erfordert trotzdem Fahrkönnen. Wer ohne Magnet fährt, muss Geschick am Gasdrücker beweisen, um die Kraft sauber auf die Schienen zu bringen. Attraktiv: Montage und Demontage der Bahn. Sie geht sehr schnell und fingerfreundlich über die Bühne. Gummiähnliche Schnappverschlüsse rasten sauber ein. Mit einem beidseitigen Fingerdruck von unten ist die Verbindung gelöst. Ideal, wenn man die Bahn nicht permanent aufbauen kann. Der Platzbedarf der Schienen verhält sich sehr raumsparend und effektiv, da man sich im 1:32er Maßstab beschränkt. Wer ohne 1:24er leben kann, bekommt hier ein tolles System, das schöne Layouts auf wenig Platz ermöglicht. Es gibt vier Kurvenradien, Steilkurven, Curbs,

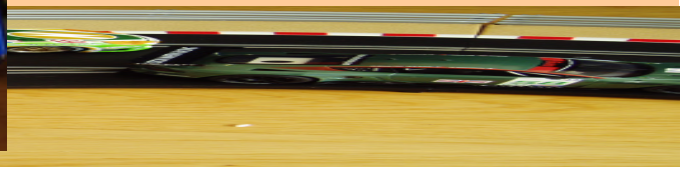


Bedienungsfreundlich und kinderleicht: Durchdachtes Stecksystem für den schnellen Auf- und Abbau der Bahn.



Alles passt an seinen Platz: Stoßsicher und schmutzgeschützt verpackt im robusten Kartonkoffer mit Tragegriff. Flach und breit, passt er unter das Bett oder in enge Nischen.





Ständig unter Strom

die als Zubehör angeboten werden. . Curbs für innen und außen gibt es in beige und schwarz. In unserer Startpackung ist Kurve 2 enthalten, die flott, aber anspruchsvoll genommen werden muss. Eine Kurve ist mit Curbs und Übergängen ausgestattet. Leitplanken in Grau werden in die Ränder der Curbs eingesteckt. Sie halten Abflüge aus, ihre Flexibilität absorbiert Aufprallenergie. Die Curbs werden unter den Schienenrändern eingeclipst. Eine Überfahrt mit in der Höhe variabel steckbaren Stützen bildet den Knotenpunkt der Bahn. Die Haptik der Handregler ist gelungen: Sie liegen gut in der Hand, der Zeigefinger gibt Gas, der Daumen bedient die Weichenschaltung und auf einem weiteren Knopf die Bremse. Diese ist praktisch, wenn man bei Weichen auf Gegner reagieren muss, um einen Crash zu vermeiden.

Zubehör, News

Scalextric bietet Curbs für innen und außen ab sofort für alle Radien auch in schwarz an. Ein als Schikane, dritte Spur oder Boxengasse einsetzbares Set ist ebenfalls erhältlich. Ein Einspur-Set (vier Schienen) zur Verlängerung selbiger gibt es ebenso.

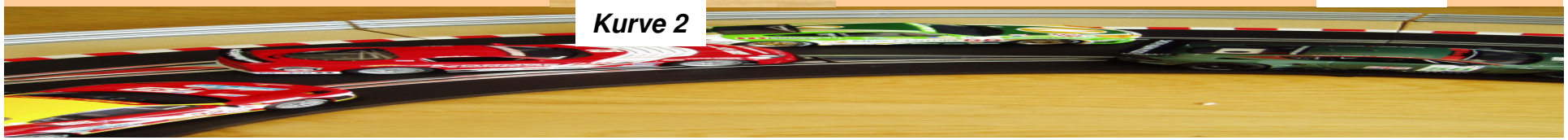
Curbs für kurze Geraden und Kurvenausgänge

Kurve 1

Kurve 3

Kurve 4

Kurve 2

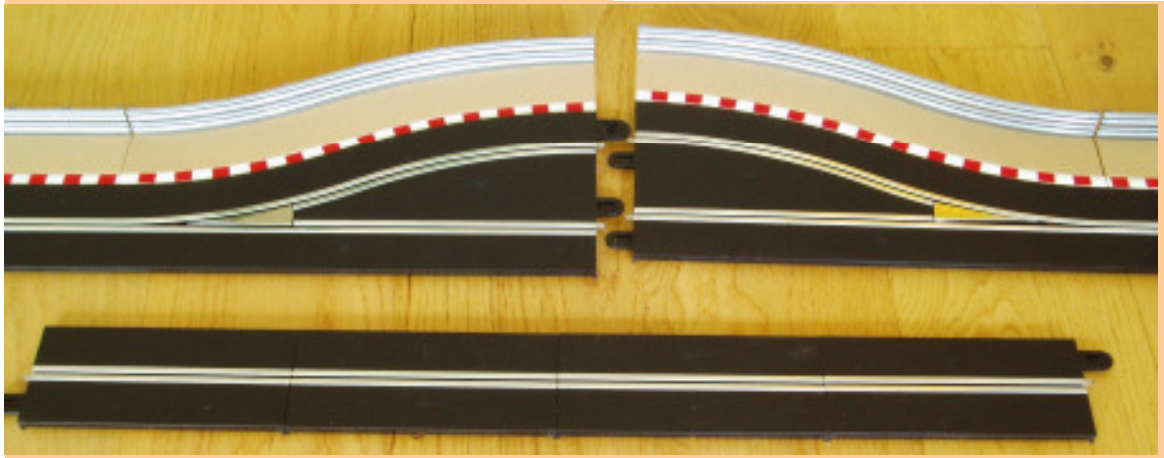


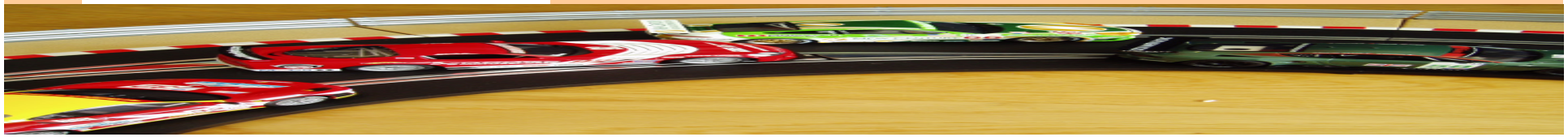
Ständig unter Strom

Fazit:
Die Digitalbahn von Scalextric hat uns viel Fahrspaß und taktische Spielfreude bereitet. Obwohl das analoge Slotten unsere Domäne ist, tauchen wir künftig regelmäßig in die digitale Welt ein. Die Schienen der analogen Scalex-Bahn können zur Erweiterung eingesetzt werden. Zusätzliche Weichen, eine Boxengasse und Zubehör ermöglichen spannende Layouts .
Die Tatsache, dass vier Autos gegeneinander auf zwei Spuren fahren können, erhöht den Anspruch an das Fahren und Taktieren. Wer borniert losfährt, wird Crashes, Schäden und Materialverlust erleben. Mit der Zeit stellt sich auch der Flow beim Fahren ein. Digitales Slotten ist in jedem Fall eine interessante Alternative zum analogen Fahren. Wir werden beide Systeme nebeneinander regelmäßig nutzen!

Auch attraktiv: Der Einbau einer Boxengasse, die variabel als Schikane oder dritte Spur verwendet werden kann. Dazu gibt es Einspurgeraden, die zur Verlängerung und weitere kreative Lösungen dienen kann.

Boxengasse, dritte Spur oder Schikane: Mit dem Set ist vieles möglich. Einspurige Verlängerung mit vier Schienen sind ebenso erhältlich.





Mein Haus,
mein Boot,
mein Auto !
RANGE ROV
Range Rover baut traditionell stilvolle Town and Country Wagen für die automobile Oberklasse. Wie viel Range steckt im Rover von Scalextric?
Mehr als ein Premium-SUV ?

Range Rover im Praxistest

Mein Haus,

mein Boot,

mein Auto !

SUV- für diese Abkürzung gibt es verschiedenste Übersetzungen, je nach Einstellung des Betrachters zu dieser Fahrzeugklasse. Im Empire jenseits des Ärmelkanals hat man ein überdimensionales Premium-XXL-SUV produziert. Damit kann Mutti die Kleinen sicher zur Schule, hinterher zum Shoppen fahren und am Nachmittag den Tennislehrer im Wald treffen. Sicherheit steht an oberster Stelle. Wehe dem, der behauptet, andere Motive stünden in der Kaufabsicht für Luxuspanzerwagen. Niemand möchte damit Protzen oder das Kioto-Protokoll ignorieren. Klappt das Einparken nicht so gut, kein Problem. Dieser Rover erweitert die Range der Parklücke ungemein. Durch den großvolumigen Motor steht genügend Drehmoment und Schubkraft an, um sich im harten Gelände, in der Großstadt und wie erwähnt den Weg durch enge Parklücken zu bahnen.

Die markant kantige Optik folgt dem Urmodell aus den späten 70ern. Lediglich die Leuchten und innere Werte folgen den Ansprüchen modernen Zeitgeists. Vier Uhr Tee plus Brandy-Bar sind in das Handschuhfach dezent integriert. Den Red-rive-Beal-Setter im Fond hält ein Carbongitter im Zaum, falls Herrchen unartig fährt.

Grenzenlose Bodenfreiheit: Kleinere Personen brauchen einen Schemel, um in die automobile Oberklasse aufsteigen zu können.

Kritikpunkt Parksensoren: Sie liegen extrem hoch. Bei Sportwägen sprechen sie erst an, wenn man bereits auf deren Motorhaube parkt und die Frontscheibe erreicht hat.

Range Rover im Praxistest

Mein Haus,

mein Boot,

mein Auto !

Spritpreise jucken in der Britischen Upper Class niemanden. Wer hat, der hat. Scalextric aus England hat diesen Monster-SUV als Slotcar auf den Markt gebracht. Wir fuhren die silberne Variante, die es neben einer schwarzen Ausführung gibt. Dank MTS* verhält sich der noble Brite stabil auf der Fahrbahn. Man kann mit ihm forsch über kurvige Landstraßen räubern, solange man die Tankuhr ausblendet. Sein Getriebe ist auf Zugkraft übersetzt, wie es sich für einen geländegängigen Wagen gehört. Trotz hohen Schwerpunkts kann man den V8 Motor in Kurven ordentlich brüllen lassen. Beim Elchtest bringt man den Wagen nur mit üblen Fahrfehler zum Umkippen. Der Verbrauch sollte bei diesem Vehikel nicht diskutiert werden. Entweder man kann ihn sich leisten, oder man fährt kopfnickend einen Suzuki-Jeep mit sparsamen Rasenmäher-Motor. Als wir den SUV unter Volllast testeten, ging in der Redaktion ein Anruf ein. Es war unser Energieversorger. Man erkundigte sich nach der Ursache für die plötzlich auftretenden, starken Verbrauchsspitzen. Sie hätten dort bereits Probleme mit der Kühlung ihrer Brennstäbe. Wir gaben an, dass wir nur ein paar Kickdowns und einen Vollgastest mit einem Range Rover V8 fuhren. Damit lies sich die Unklarheit bereinigen und wir können alle wieder ruhig schlafen. Mal sehen, wann die Energie-Steuer für Slotcars kommen wird. Dann ziehen wir nach England. Dort kann man getrost solche Dinger betreiben.

* Magnet-Traction-System

Extreme Seitenneigung kann dem Range nichts anhaben. Drehmoment und offroadtaugliche Übersetzung für jede Fahrlage. Uuups: Beim Steigungstest haben wir die Einparksensoren hinten abgeschrammt. Der Range bahnt sich auch ohne dieses Accessoir seinen Weg in jede Parklücke.

„I used to ride a Chevrolet, down the Racetrack every day...“

Canadian Camaro

Tuner Scalextric legte ein weiteres Pony Car auf. Diesmal den Camaro von Maurice Garnter im kanadischen Ahorn-Renntrimm. Camaro kommt vom französischen Wort „camerade“. Daher nicht weit hergeholt, dass den Ami-V8 ein Mann aus dem franco-phonen Canada um den Kurs ballert. Wer mehr zum Camaro und seinen Erzfeind Ford Mustang nachlesen möchte, findet dies im JHM No.6.

Die neue Design-Version ist ein Hingucker für Freund tief wummernder V8 Kampf-maschinen. Eine problemloses Gerät mit nehmerqualitäten, ideal für Low-Budget-Rennserien.

„I used to ride a Chevrolet, down the Racetrack every day...“

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

Playboy lesen auch wir nur wegen der tollen Autotests, die man darin findet...

25 Jahre nach seiner hohen Zeit schmiegen sich die Kurven des Playmates 06/1995 um die Linien des 917K von Tuner Fly. Uns hat die Farbkombination sehr gut gefallen, weil sie perfekt zu den wilden 70ern passt, in denen der Meilenstein im Sportwagenbau seine Runden drehte.

PORSCHE 917K

GT2 F430GT

Ferrari 430GT: Ideal zur Besetzung moderner GT2 Startfelder. Tuner Scalextric hat eine solide Fahrmaschine gebaut, die eine für den Hersteller übliche „ready to go“-Technik, durchdachte Komponenten und schöne Detaillierung vereint. Der Spagat aus Optik und Funktion ist beim F430GT perfekt gelungen. Dachantenne und Spiegel sind aus flexiblem Gummi gefertigt, ein Bonus bei Rennunfällen. Das einzige exponierte Bauteil ist der Heckflügel. Man

Man schon wie ein Metzger fahren, wenn man diesen abbrechen will. Der Ferrari liegt sicher und ruhig im Slot. Der unter der Heckscheibe sitzende V8 Sidewinder zieht kräftig durch, die serienmäßige Rennübersetzung trägt zur guten Fahrdynamik bei. Michelin-Slicks auf formschönen 18 Zoll Felgen bieten vorbildlichen Grip auf Plast-Asphalt. Digitale Motoransteuerung? Im Unterboden wartet ein Fach mit Vorbereitung für ein zügiges Chiptuning: Digichip einstecken,

Deckel zu und fertig. Umrüsten von analog-digital oder umgekehrt ist nichts weiter als eine Fingerübung. Perfekt! Fährt man den Ferrari ohne

Es gibt Engel, die haben

Silikon

in Lippen und ...

Slot Angels machen daraus Reifen

Verschleißarm, schnell und werksseitig mit gebrochenen Kanten! *www.slotangels.com*

SLOT ANGELS

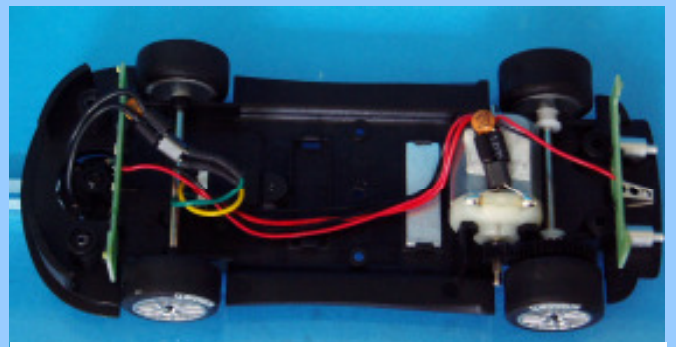
MADE IN AUSTRIA

© Jim Hunt Magazine 2008

GT2... F430GT

ohne MTS: Im Chassis ist Platz für Blei. Entweder nutzt man die vorhandenen Magnetschächte, oder man packt Blei in den Bug. Das Digitalfach ist auch eine gute Adresse, da man das Plumbum schwerpunktgünstig tief darin positionieren kann. Die Hinterachse erhält noch eine 0,25mm Distanz aus Kunststoff, damit läuft sie in Kurven perfekt austariert ohne einen Hauch von Axialspiel. Die Vorderreifen wurden versiegelt, die Hinteren von den Ingenieuren angeschliffen. Fertig für die Heimbahn. PU-Mischungen sind auch möglich, damit wird Ferrari zum schnellen Serien-GT2 auf der Clubbahn.

Fazit: Ein unkomplizierter Allrounder mit tollen Features und durchdachten Lösungen für den Renneinsatz. Das aggressive Design macht ihn unverkennbar im Startfeld und bietet Überblick im Rennverlauf.

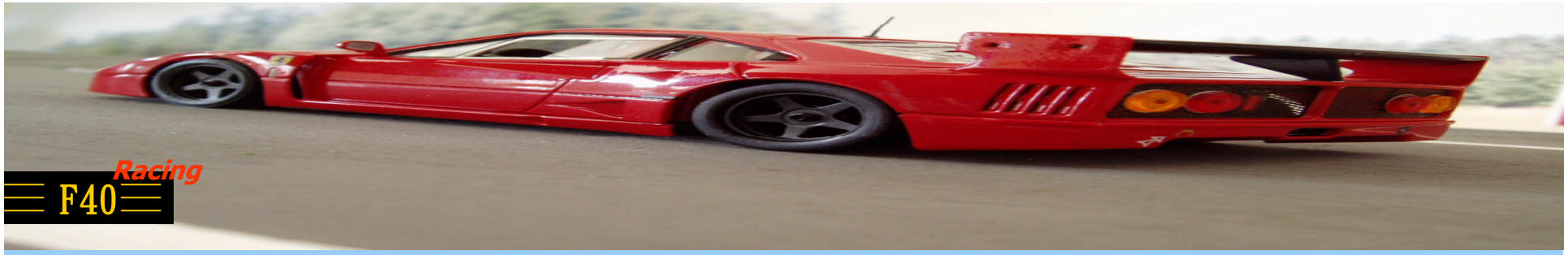


Fahrmaschine: Kraftvoller Sidewinder, Kabelbaum mit Digitalvorbereitung und genügend Platz zur Bleitrimmung.

Auf den Hochleistungs-Gipfel

Tuner Fly fährt beim F40 GTE zweigleisig. Neben der im letzten JHM vorgestellten Basisrennversion gibt es eine abgespeckte Rennversion mit Leistungskur.

F40 Racing



Racing
F40

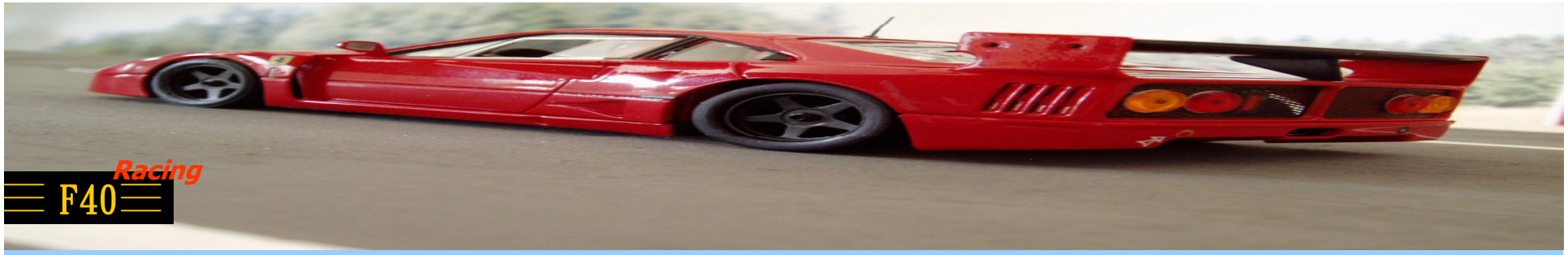
Racing Modelle vom Tuner Fly haben eine große Fangemeinde. Die abgespeckten und leistungsgesteigerten Modelle bieten bereits aus der Box heraus ansprechende Fahrleistungen. Die Detaillierung tritt etwas in den Hintergrund. Leichtbau und Leistung sind klar definierte Parameter, um die es geht.

Fly Racing bedeutet...

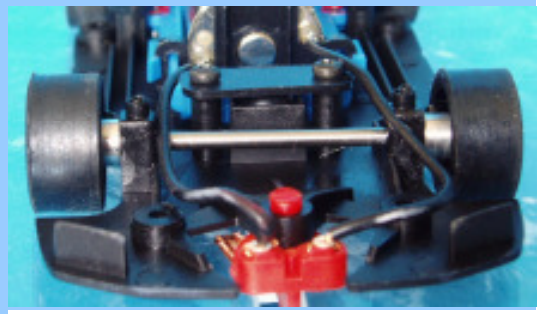
- Stärkerer Motor für mehr Leistung
- Geänderte Motoraufhängung für eine optimierte Kraftübertragung
- Geschraubte Felgen, kalibrierte Achsen für besseren Rundlauf
- Weichere Reifen für mehr Grip
- Lexaninlet: weniger Gewicht und abgesenkter Schwerpunkt für eine bessere Straßenlage
- Weniger Detailreichtum für materialverlustfreie Rennen

= Mehr Leistungsfähigkeit

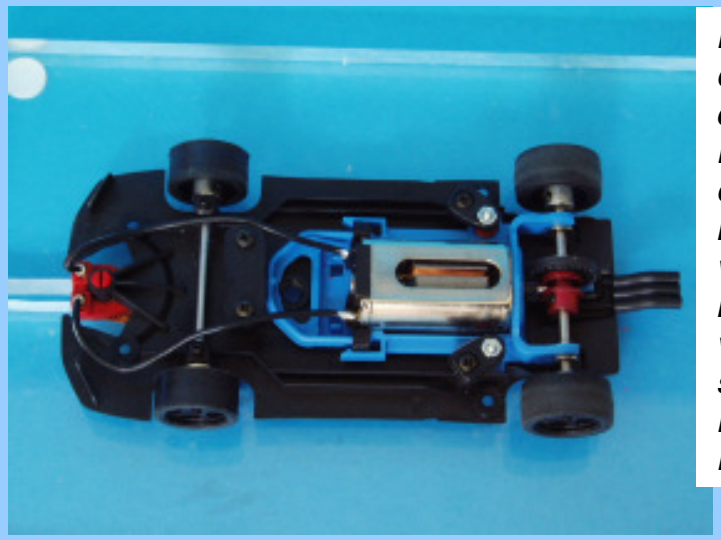
Einstellbarer Motorhalter mit langem Rennmotor, der bei 14,8 Voltan und 22000 U/min 270g/cm Drehmoment mobilisiert. Lange Schrauben bieten eine Fixierung der Karosserie und zugleich deren Entkoppelung. Ihre Gewinde sind zum Kopfende hin abgedreht, damit sich nichts verhakt.



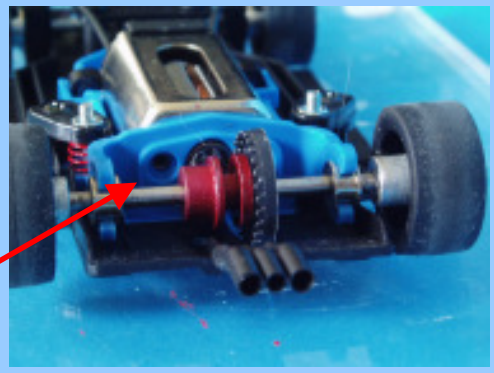
Kraftvoll entfaltet der F40 Racing die Power seines Mittelmotors.



Über die Madenschrauben der Vorderachse kann indirekt die Leitkielhöhe justiert werden.



Pendelnd gelagerter Motorträger, der über Schrauben und Federn eingestellt werden kann. Beim Drehen von zwei Schrauben in der Bodenplatte kann die Hinterbauhöhe und die Vorspannung variiert werden. Die Vorderachse kann man über Madenschrauben von oben und unten perfekt abstimmen. Der Motor kann zur Fixierung verschraubt werden. Das Achszahnrad ist es bereits.



250 Testa Rossa

Enzo Ferrari baute ab 1956 „Rotköpfe“. 1958 ging es damit zu den 24 Stunden von Le Mans. Wir fuhren den Klassiker auf einer herrschaftlich historischen Rennstrecke.

250 Testa Rossa

Test Rossa heißt wörtlich übersetzt Rotkopf. Ob Enzo damit sein Haupt würdigte, das nach Rennausfällen hochrot strahlte, ist unbekannt. Testa Rossa verbinden viele mit einer roten 80er Jahre Flunder mit V12 Motor und filigran ausgestelltem Seitenspiegel. Ferrari produzierte schon 1956 Testa Rossas, das wissen wenige. Unser TR250 stammt aus der Zeit, als Enzos Wagenschmiede von purer Handarbeit lebte. Angetrieben vom Ehrgeiz den schnellsten Rennwagen zu bauen, ging dieses Exponat auf die Strecke.

Die Aluminiumkarosserie mit ihrer unverwechselbaren Linien stammen von Pininfarina. Karossier Scaglietti brachte das Aluminium letztendlich in Form. Unter die Haube packte Enzo einen Dreiliter V12, der 300 PS auf die Kurbelwelle stemmte. Das reichte, um die 24 Stunden von LeMans 1958 siegreich abzuschließen. Es folgte eine Leistungskur: Aus 3,9 Liter Hubraum erwuchsen 390 PS. Eine satte Literleistung für damals. Man bedenke, dass ein TR250 lediglich 680 Kilo wiegt.
Was würde wohl heute passieren, wenn man einem modernen Lotus Elise 390 PS einpflanzen würde?-

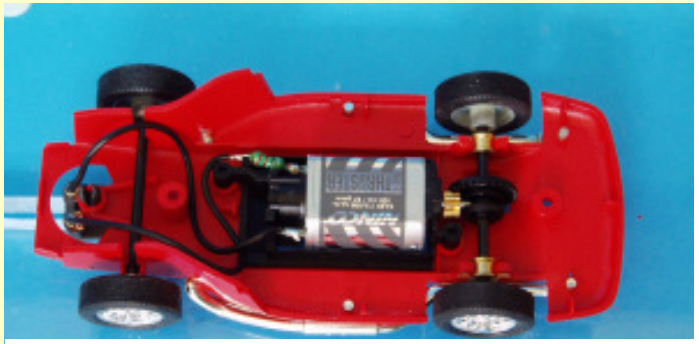
Tuner Ninco hat sich dem TR250 erneut angenommen. Der als Bausatz erhältliche Wagen ist ohne große Probleme zu komplettieren. Die Bauteile sind passgenau und die Reihenfolge der Schritte selbsterklärend. Wer eine Anleitung braucht... Sie ist dabei.

Wir donnern als Herrenfahrer im TR250 über die mondäne Rennstecke durch den Schlosspark.

250 Testa Rossa

Das Aggregat ist ein NC8. Vom Drehmoment und Temperament folgt es dem NC1. Ideal für leichtgewichtige historische Sportwagen. Genügend Bums für sportliches Räubern mit authentischem Fahrbild. Originalgetreue Drifts, die damals zum Renngeschehen gehörten sind mit dem TR250 möglich, wenn man sie in mit Gasstößen in Kurven abruft. Filigrane Drahtspeichenräder sind schön umgesetzt, ebenso die Doppelauspuffanlage, die sich unter der Seitenlinie nach hinten durchschlängeln. Im Original sind diese Bauteile jedoch unverchromt. Die Reifen bieten für diese Wagenklasse ausreichend Grip. Mehr davon würde das Fahrbild zerstören. Ebenso der Betrieb mit einem Magnet. Wenn man im TR250 unterwegs ist, kann man den Fahrtwind spüren. Helm und Brille verstehen sich von selbst. Ebenso ein Halstuch und Lederhandschuhe. Wehe dem, der im modernen Rennoverall und Peinlich mit Integralhelm fährt! Eine Steinigung an der Boxenmauer droht.

Unter dem Strich ist der Test Rossa Baujahr 1958 ein eleganter Sportwagen, den sich nicht nur reiche Japaner leisten können. Tuner Ninco baut Ferraris fürs Volk. Jedenfalls für Bürger, die Geschmack, Stil und eine Schwäche für „richtige“ Sportwagen haben. Wenn man genau hinhört, kann man den atemberaubenden V12 hören und sogar sein Öl riechen.



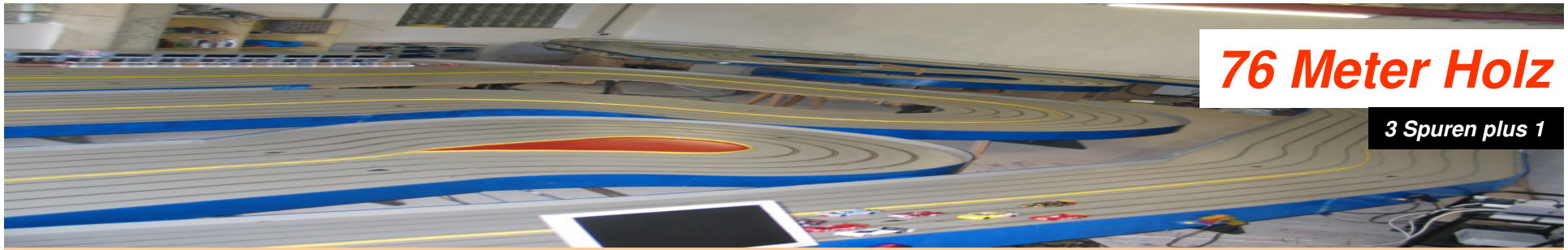
Das NC8 Aggregat sitzt zentral als Inliner in der Wanne des Testa Rossa.

Unterseite

76 Meter Holz

3 Spuren plus 1

Klaus Engelking hat nach Jahren seine Liebe zum Slotten neu entdeckt. Seine Karriere in Sachen Bahnbesitz hat sich stetig weiter entwickelt und endet in einer riesigen Holzbahn, die seines Gleichen sucht. Das Teil ist fahrbar. Das Umfeld möchte er noch gestalten. Gut Ding braucht Weil!

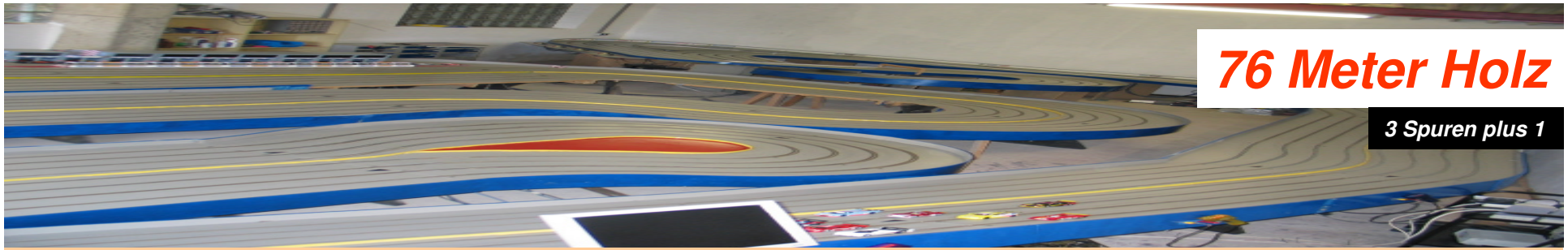


76 Meter Holz

3 Spuren plus 1

Angefangen hat alles Mitte der 60iger mit einer Faller zu Weihnachten. Es folgte eine Uni vom ersten verdienten Geld. Die gefiel mir nicht so gut, da gab es immer Probleme mit den Steckverbindungen der Stromleiter. Die nächsten 20 Jahre im Slot-Sport wurden durch "Röcke", richtigen Motorsport, Selbstständigkeit mit einem Bausachverständigenbüro und Kindern unterbrochen. Letztere bekamen vor 15 Jahren eine "Go" zu Weihnachten. Nachdem ich (meine Kids verloren schnell das Interesse) mich an der "Go" ausgetobt hatte, kam durch Zufall die Gelegenheit auf einer Holzbahn zu fahren. Das war wie eine Droge ohne Möglichkeit einer anschließenden Suchttherapie. Eine 4-spurige 24 Meter Bahn war bald mein Eigen. Durch den Tod eines ebenfalls „Slot-Suchtkranken“ Berufskollegen hat mir seine Frau

Klaus hat sich den Traum einer großzügigen Holzbahn erfüllt. Lange Geraden, verschiedenste Kurvenradien und seitlich geneigte Kurven bringen Abwechslung und erhöhen den Anspruch an den Piloten.



76 Meter Holz

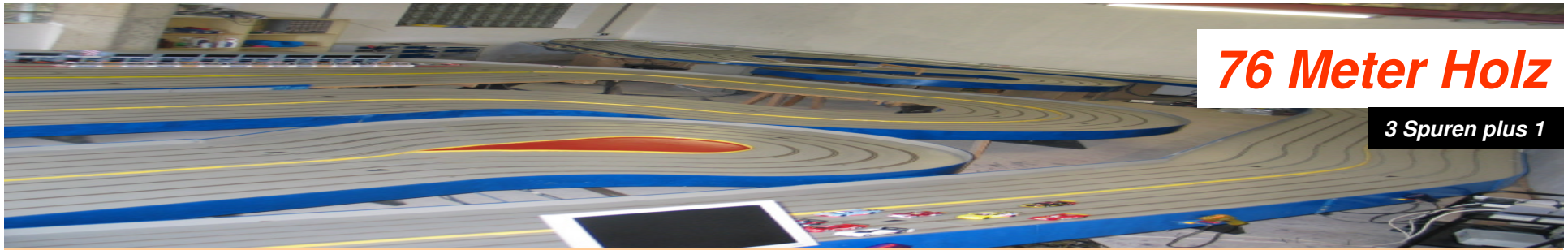
3 Spuren plus 1

seine 8-spurige Bahn (ähnlich "blue king") überlassen, die ich dann durch „Schleife und Mittelplatte“ zu einer 4spurigen Bahn umfunktioniert und mit meiner Ursprungsbahn verbunden habe.
Nun steht eine 76m 4-spurige Holzbahn in meiner Halle. Flexis habe ich ausprobiert, finde ich aber nicht so gut und bin bei 132ern, überwiegend Slot.it und HRS hängen geblieben. Im Wesentlichen fahre ich bedingt durch meine berufliche Einspannung alleine und gegen die Zeit. Manchmal auch mit Bekannten, aber das sind alles keine Slot-Kenner. Entsprechenden „Bruch“ muss ich dann hinnehmen. In soweit schränke ich auch das Fahren mit "Amateuren" ein. Leider wohne ich in einem Slotter-Niemandsland und kann aus Zeitgründen nicht an Vereinsaktivitäten teilnehmen.

Diese lange Gerade geht voll! Einleitende Kurve und Übergang in Schrägneigung pressen die Wagen auf die Piste.

Hier die Sammlung. Klaus fährt 1:32er, ausschließlich mit den schnellen Silikon-Reifen der Slotangels.

Harmonisch windet sich die Bahn durch die ganze Halle.



76 Meter Holz

3 Spuren plus 1

Bahndaten:

- Holz (Hersteller unbekannt)
- Spurabstand: 11-12 cm
- Länge: 76 m
- 4 Spuren (3 für Rennbetrieb, eine für Safty-Car)
- 12 Stromeinspeisungen
- Fahrstrom: 12,5 V oder 14,8 V
- Rundenrekord je nach Fahrstrom: 16,9s (14,8V) 23,8s (12,5V)
- Es werden hauptsächlich 132er mit Silikonreifen gefahren.

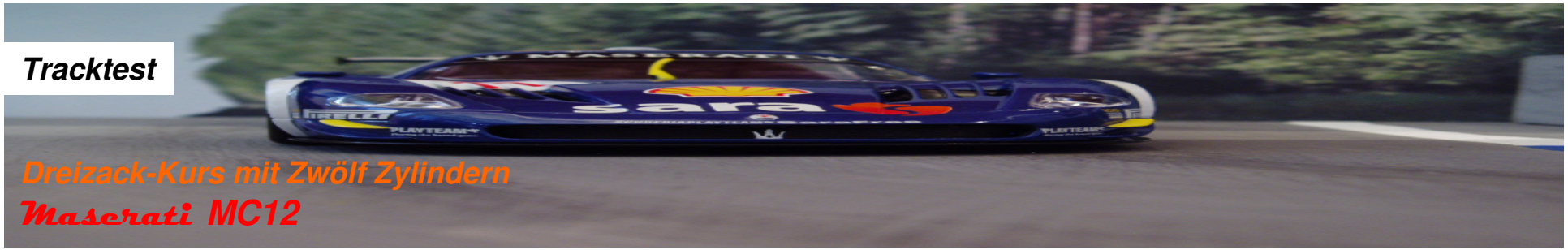
Fazit aus meiner Sicht: „***Wer einmal intensiv auf Holz gefahren ist, der wird nichts anderes mehr fahren wollen“.***

Bedingt durch die Größe der Bahn ist diese eine ständige Baustelle. Es gibt noch viel zu streichen, ein „Fahrerlager“ ist noch vorgesehen und dann soll auch noch das äußere Umfeld mit Werkstatt und kleiner Bar gestaltet werden. Viel Spaß beim Ausbauen und Spielen, Klaus! Vielleicht finden sich noch ein paar Spielkameraden.

Dreizack-Kurs mit Zwölf Zylindern

Maserati MC12

Auf der Basis des Enzo stellen die Italiener einen einzigartigen GT auf die Piste, der nicht ganz so schnell sein darf, wie er eigentlich könnte. Hält sich Tuner Scalextric an diese Vorgabe?



Tracktest

Dreizack-Kurs mit Zwölf Zylindern

Maserati MC12

Es ist eine Eigenart, die Vetternwirtschaft in Italien. Maserati gehört längst zu Ferrari, oder muss man sagen zu Fiat? Nachdem man lange Jahre Sportwagen für die gehobene Käufergunst produzierte, wurde es endlich mal wieder Zeit sich auf die Tugenden der Marke zu besinnen: Den Rennsport. Zwar scheucht man ein paar modifizierte Coupés über die Rennstrecke, aber der richtig große Wurf war das nicht. Es muss ein Kracher her. Ein spektakulärer Maserati, der die Konkurrenz mit dem Dreizack nicht nur ärgert, sondern siegreich aufspießt. Um dieses Ziel zu erreichen nutzte man die hauseigenen Synergien und setzte den Über-Masi auf die Bodengruppe des Über-Ferrari Enzo. Darum eine spektakuläre Karosserie schneidern und ab damit auf die Rennstrecke. Der MC12 war geboren und siegte bei den 24 Stunden von Spa 2005. Das Vitaphone Racing Team mit Thomas Biagi, Fabio Badini, Timo Scheider und Michel Bartels fuhr erstmals einen Sieg für Maserati in dieser Klasse heraus. Langsam begann man im Werk zu schwitzen. Ein Maserati, der schneller ist als unser Enzo, das geht nicht! Die ausgelieferten Kundenversionen kastrierte man elektronisch um ein paar PS, damit in Maranello und in Enzos Grab die Welt wieder in Ordnung ist.

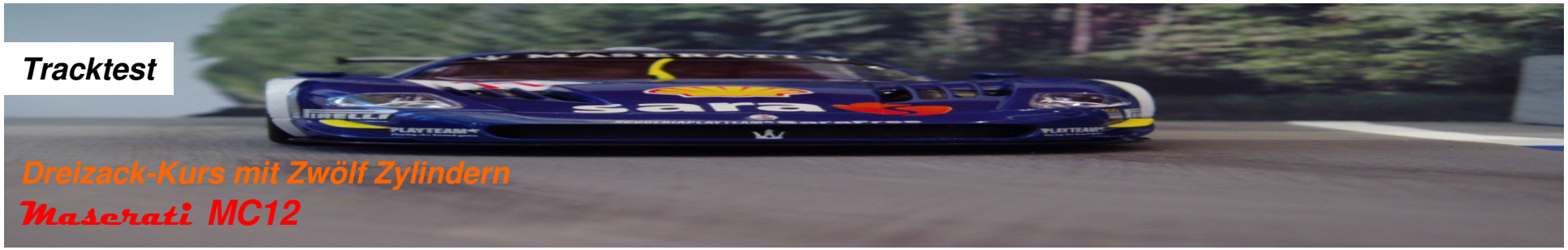
Ein Langstreckenbolide par excellence: Laufruhig, kraftvoll und dennoch ermüdungsfrei zu fahren. Im Heck wütet ein V12 mit 700 springenden Pferdchen

Tracktest

Jim Hunt Magazine®

Dreizack-Kurs mit Zwölf Zylindern

Maserati MC12



Tracktest

Dreizack-Kurs mit Zwölf Zylindern

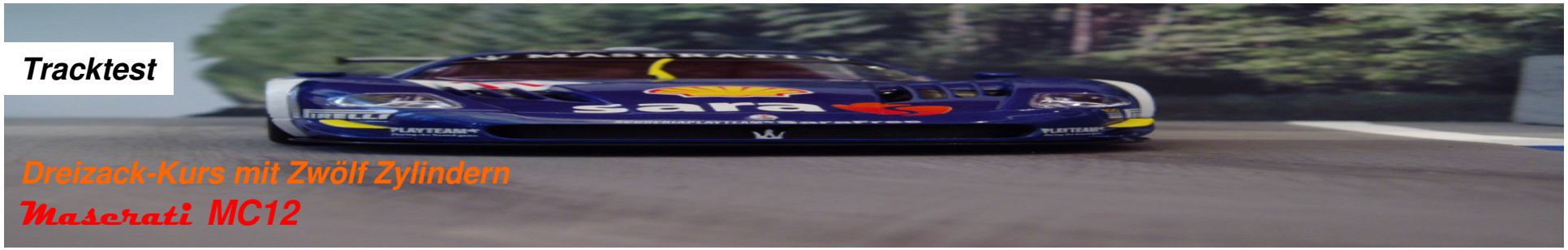
Maserati MC12

Es gibt übrigens weltweit einen einzigen MC12 mit Straßenzulassung! Er kommt aus unserer Gegend! Der hier ansässige F-Händler hat ihn durch den TÜV bekommen. Und das in Bayern! Wir haben ihn im Autohaus besichtigt. Er ist schwarz und läuft in der bayerischen Hauptstadt. Wie fahren sich 700PS über den Stachus? Mal sehen, ob sich das herausfinden lässt.

Enge Kurven nimmt der MC12 dank großer Spurbreite majestätisch gelassen. Meter macht er auf langen Strecken.

Nachdem andere sich mehr oder weniger glücklich am MC12 versucht haben, hat auch Tuner Scalextric dieses Modell gebaut. Der Sara-MC12 ist eine Design-Variante zu den bestehenden Versionen. Der extrem flache und breite Wagen besitzt ausgefallene technische Lösungen: Der Motor im Heck ist längs zur Fahrtrichtung eingebaut, kein Inliner. Er sitzt als Outliner seitlich versetzt im Heck. Die Motoraufhängung kann über eine Schraube pendeln eingestellt werden. Man kann die gesamte Motorgetriebeeinheit wartungsfreundlich herausnehmen, ohne dass man das gesamte Auto zerlegen muss. Ein lösbarer Stecker verbindet den Motor mit dem Leitkiel. Möchte man allerdings Ausbleien, ist eine Litanei an Schrauben zu lösen, damit der MC12 seinen kompletten Hut zieht. Fahrer mit MTS kann das egal sein. Wer aber männlich mit Blei fährt,

muss schon geduldig schrauben, um die persönlich adäquate Trimmung ins Chassis zu bringen. Wer der Meinung ist, der Serienmotor läuft nur auf 6 Zylindern, Scalextric bietet stärkere Tuningmotoren an. Wir haben einen MC12 mit dem hellblauen Mörderaggregat laufen. Dank seiner überdimensionalen Spurbreite kommt er sehr gut mit der Gewalt des aufgebohrten kreischenden V12 zurecht und bringt die Kraft über PU Reifen auf den Plasphalt der Clubstrecke.



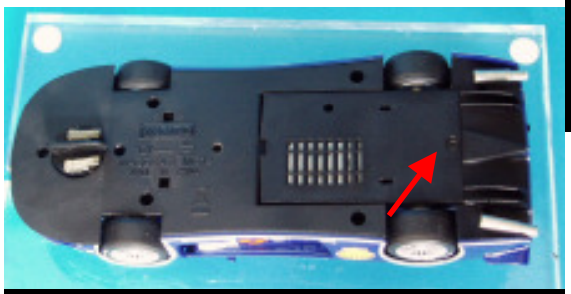
Tracktest

Dreizack-Kurs mit Zwölf Zylindern

Maserati MC12

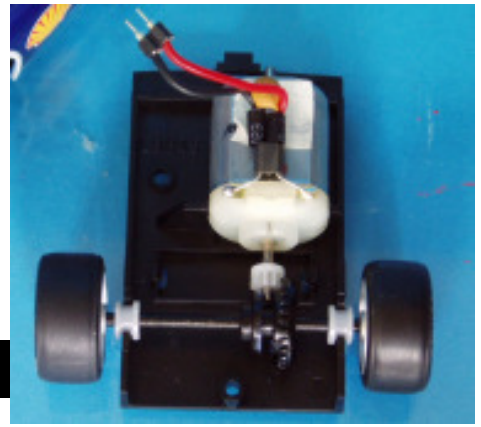
Es ist anzumerken, dass der Langstrecken-GT eine Beleuchtung hat, die ihn für die 24 Stunden daheim hervorragend prädestiniert. Allerdings, typisch italienisch, funktioniert das Licht nur in Fahrt. Das Standlichtmodul wurde zugunsten eines größeren Hydraulik-Kühlers entfernt. Egal, an der Box ist genügend Licht und zum Parken brauchen wir keines. Auf der Strecke glänzt der GT durch majestätisches Fahrverhalten. Kein nervöser Quirl, keine hektischen Beschleunigungsrampen. Der Serien-V12 läuft kultiviert und spult dank längerer Übersetzung Renndistanzen rund um die Uhr geduldig ab. Mit einem seiner Gegner, dem Aston Martin DBR9 (Sidewinder) kann er zwar im Abzug nicht mithalten, aber im Dauerbetrieb schont der Maserati seinen Piloten mit einem ermüdungsfreien Fahrstil. Der Dreizack sticht zu, wenn unter dem Strich abgerechnet wird. Nach 24 Stunden. Wer ihn für ihn für kürzere Distanzen und kurvige Kurse präparieren möchte, kann seinen Abzug durch den Einsatz kleinerer Motorritzel verschärfen. Ein Achszahnrad mit mehr Zähnen wäre denkbar, allerdings sind die Platzverhältnisse unter der flachen Haube limitiert. Scalextric bietet eine Vielzahl von Motorritzeln an, die für eine längere oder kürzere Übersetzung des Maserati herangezogen werden können.

Praktisch und wartungsfreundlich: Motor, Getriebe und Hinterachse können mit nur einer Schraube und einer Steckverbindung ausgebaut werden.



Asymmetrische Motoranordnung. Eine Schraube dient zur pendelnd gelagerten Einstellung des Motor- bzw. Hinterachshalters.

Outliner?



Goodies
Vitrinenstücke 1:18

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben.

Viele Slotter haben Lieblingsautos, die in Vitrinen landen. Welch Blödsinn, dazu sind die kleinen Renngeräte nicht da. Wer Schmückstücke bewundern möchte, findet wunderschöne Vorbilder von Lieblingsslotcars in 1:18. Ideal für Schreibtisch, Vitrine und Orte, an denen man mit dem Schätzchen allein sein möchte.

Exakt diesen M3 GTR bietet Fly in einer schnellen Racing Variante an, die wirklich nicht in die Vitrine sollte! Darin macht der hier eine bessere Figur

GT

Diese 2007er Racing Corvette C6 gibt als Slotcar in anderen Lackierungen, aber Vette ist Vette. Zumindest für echte Fans.

Goodies
Vitrinenstücke 1:18

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben.

Japan-GT

Honda NSX TAKATA

Nissan 350Z Xanavi

Wilde Japan-GTs haben eine große Fangemeinde. Ninco hat diese beiden für den Slot. AutoArt die gleichen Modelle in größer für die Vitrine! Die Detaillierung ist an beiden Boliden mehr als einzigartig.

Goodies
Vitrinenstücke 1:18

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben.

Porsche 356, der erste Sportwagen aus Zuffenhausen. Wunderschön gemacht von AutoArt. Ninco hatte vor Jahren dieses Modell. Es sind noch Exemplare im Umlauf, allerdings nicht mehr im Fachhandel.

Fly und Proto hatten ihn. Ausverkauft! AutoArt hat ihn in Groß für die Vitrine: Porsche 917LH, Le Mans ´70.

Porsche Classics

Porsche 928. Den Achtzylinder gab es früher von Carrera Universal. Autoart hat ihn klasse detailliert umgesetzt.

Goodies
Vitrinenstücke 1:18

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben.

Porsche LMP2

Porsche RS Spyder. Der aktuelle GT2 wütet erfolgreich bei den Langstreckenrennen. Für eine stattliche Summe als Kundenrenner zu haben. Scalextric hat den RS Spyder als schön gemachtes Slotcar für heiße Rennen (links), AutoArt in größer zum Bestaunen.

Scalextric hat ihn in 1:32. Ausführlicher Testbericht im JHM No. 5!

Einen flott machen

Decal Workshop

Werbung verleiht einem Rennwagen den letzten Schliff.

Wer Slotcars selbst gestaltet, kommt oft an seine Grenzen. Unter Einsatz hoher Fingerfertigkeit wollen die Decals nicht dort hin, wo man sie haben möchte. Oder sie lösen sich nach ihrer Positionierung vom Wagen.

Diesmal geben wir Tipps, wie man Decals knitterfrei aufs Auto bringt und dauerhaft fixiert.

Wasserschiebung

Einen flott machen

Decal Workshop

Wasserschiebung

Decals sind das A und O bei der individuellen Gestaltung eines Slotcars. Nach der Lackierung kommen Sponsorenaufdrucke, Startnummern und Streifen in Form von Wasserschiebern auf die Haut des Boliden.

Viele Leute verzweifeln bei diesem Vorhaben:

Die Wasserschieber lösen sich nicht richtig im feuchten Milieu.

Beim Anbringen am Wagen findet man nicht die passende Position, das Decal trocknet und bei erneutem Verschieben endet die Aktion in einer zerstörerischen Zerreißprobe.

Oder die Bindung hält noch kürzer als eine durchschnittliche Ehe: Nach dem Trocknen verabschieden sich die Decals.

Wir geben Tipps, wie es leichter geht und länger hält.

Basis: Ein McLaren White Kit. Die Lackierung im krassen Komplementärkontrast Grün-Rot verleiht einen aggressiven Auftritt. Akzentuierungen mit Schwarz unterstreichen die Keilform. Dennoch: Ohne Sponsoren-Decals kommt kein richtiges Rennsport-Flair auf.

Einen flott machen

Decal Workshop

Wasserschiebung

Zunächst muss der Wagen auf die Richtplatte, damit er gerade steht. Die Karosserie-Oberfläche muss sauber und fettfrei sein. Die Decals werden ausgewählt und passgenau mit einer feinen Schwere zurechtgeschnitten. Überstehende transparente Trägerfolie wird weggeschnitten.

Zum Lösen wandern die Decals in ein Wasserbad, mit der farbigen Seite nach unten. Wir nehmen kalkhaltiges oberbayerisches Gebirgswasser aus der Leitung. Manche erwärmen das Wasser lauwarm und geben einen Tropfen Spülmittel in die Lösung. Wir nicht. Einfach ausprobieren! Nach den Lösevorgang nehmen wir mit einer Pinzette die Decals aus dem Bad. Von Hand oder per Pinzette die Motive von der Trägerfolie an die gewünschte Stelle auf dem Wagen schieben. Wenn die Schiebung zu trocken ist, einen Tropfen Wasser auf die Fixierstelle geben. So kann man das Decal länger verschieben bzw. positionieren. Hat man den passenden Ort gefunden, vorsichtig ein Papiertaschentuch auf das Decal drücken. Überschüssiges Wasser wird unter dem Decal herausgepresst und vom Tuch aufgenommen. Anschließend trocknen lassen. Morgen kommt Klarlack drüber.
Die einzige Kunst ist, dass man beim Anfassen des Autos mit den Fingern nicht die bereits positionierten Decals verschiebt bzw. ablöst.
Gefällt ein Decal an seiner Position nicht? Einfach Wassertropfen aufs Decal geben, einwirken lassen und verschieben. Eventuell mit einem feinen Messer seitlich unter den Decalrand gehen, falls es sich nicht mehr lösen möchte. Anschließend wie vorher aufbringen und fixieren.

Das Auto muss sauber und fettfrei sein.

Wir decalen mit oberbayerischen Gebirgswasser, Schere, Pinzette und Papiertaschentuch.

Einen flott machen

Decal Workshop

Wasserschiebung

Auf unebenen Flächen kann es kritisch werden. Wir drücken Decals mit dem Papiertaschentuch in die gewünschte Form (Siehe Bild unten rechts, rotes Esso). Das Aufpressen des Papiertuchs sorgt dafür, dass überschüssigen Wassers seitlich abgesaugt wird. Das Motiv haftet nun am gewünschten Ort. Manche nutzen zum Flexibilisieren Weichmacher. Wir nicht. Im Extremfall muss man die Schriftzüge in mehrere Teile zerschneiden und in Etappen am Auto anbringen. Dies ist allerdings nur dann von Nöten, wenn man an ausgesprochen kompliziert geformten Karosseriestellen gestaltet.
Nach Abschluss der Arbeiten lässt man das Auto am besten über Nacht ruhen. Die Decals können komplett trocknen. Am nächsten Tag folgt der Klarlack. Diesen in einer oder mehreren Schichten aufsprühen oder mit einem Pinsel aufgetragen.
Trocknen und fertig!

Der fertige gestellte McLaren geht auf die Rennstrecke. Er dreht bis heute bei unseren Clubrennen erfolgreich seine Runden. Die Decals sitzen perfekt unter einer dünnen Schicht Klarlack. Selbst emotional verschwitzte Einsetzerhände am Streckenrand können ihnen nichts anhaben.

Ready, Go!

HASTA LA VICTORIA
Mayo
RUM BEROS DE CUB
EL CHE
1 MAYO
CUBA
CUBA
RONNY´S
REVOLUTION CLUB

Rama Dios !

Ronny aus Berlin liefert erneut ein göttliches Diorama ab!

Er inszenierte einen alten US-Straßenkreuzer, die man heute noch auf Cuba vorfindet. Umgeben von einem Hauch Revolution, US-Embargo und Vergänglichkeit parkt der Bolide in einer Garage, deren Wände an alte Helden erinnert.

Mit diesem Meisterwerk hast Du Dir ein Visum, eine Kiste Havanas und eine heiße Perle verdient.

Che und Videl sind stolz auf Dich! Wir auch...

RONNY´S
REVOLUTION CLUB

Rama Dios !

RONNY´S
REVOLUTION CLUB

Tracktest

Mini Morris

RASENDE HUNDEHÜTTE

Den Mini hatte niemand auf der Rechnung. Bei der Monte milde belächelt, rechnete er mit allen ab: Schnee und Eis, Gegnern und Funktionären, die plötzlich fragwürdiges Regelwerk herauskramten.

Wir jagen ihn erneut durch endlose Kurven.

Tracktest

Mini Morris

Der Mini von damals war das, was sein Namen versprach: Mini! Im Windschatten der großen Kleinen mauserte er sich zum Kultauto. Auf dem Rallyekriegspfad hängte er die müde lächelnde und spottende Konkurrenz ab.

Nordische Chauffeure griffen in das eigentümlich, nahezu waagrecht stehende Lenkrad und formten den kleinen Engländer zum Siegertyp mit großem Format. Ausgerechnet bei der Monte, dem Wimbledon des Rallyesports siegte der kleine flinke Wagen, der lediglich 100 PS unter der kleinen Haube mobilisierte.

Es war unglaublich, was man mit dem Winzling alles anstellen konnte. In den zahlreichen engen Kurven spielte der Mini seine nicht vorhandene Größe aus. Agil flitzt er durch enge Pässe, egal ob Asphalt, Schnee oder Eis unter den kleinen Rädern liegt.

Flink wie ein Yorkshire-Terrier beim Rattenfang, wuselt der Mini Morris mit seinen 100 PS durch enge Serpentinen. Unser Testfahrer wundert sich über die Lenkradstellung: LKW-Feeling im Hosentaschenformat.

Tracktest

Mini Morris

Vier Zusatzscheinwerfer illuminieren die süßen Nächte der Monte. Wir fahren mit nur zwei Frontscheinwerfern plus Rücklicht.

Wie im Go-Kart geht es hurtig um enge Ecken. Der Winzling liegt wie ein Brett und kommt mit erstaunlich wenig Platz aus. Von den Testern wird leider das Gleiche verlangt: Man muss sich im Mini schon mögen...

RASENDE HUNDEHÜTTE

Shelby Cobra Daytona Coupé

Thomas Staudt, 40 Jahre, Beamter aus der Umgebung von Regensburg. Sammler von 1:18 Standmodellen. Seit 2002 Slotracing.

Vorbilder: Shelby Cobra Daytona Coupe, Scuderia Filipinetti in den Schweizer Nationalfarben rot und weiß. Pilotiert bei den 24 Stunden von LeMans 1965
von Peter Sutcliffe und Peter Harper.

Revell brachte nur 3 blaue Farbvarianten des Shelby American Teams.

Ein Freund gab den Hinweis, dass es einen Decalsatz in 1:32 für den Ford GT 40 der Scuderia Filipinetti gäbe.

Ich machte mich ans Werk.

Rote Farbe und Klarlack aus der Sprühdose von Duplicolor.

Shelby Cobra Daytona Coupé

Nach einiger Zeit las ich in einem Bericht von einer weiteren Farbvariante, der Ausführung „Ford France“ vom Rennen am Nürburgring 1965, pilotiert von Jo Schlesser und André Simon.
Dieses Fahrzeug war weiß und hatte blaue und rote Streifen.

Auch hier fand ich keine Decals in 1:32. Diese fertigte ich schließlich selbst an. *(Anm. der Redaktion: Es gibt auch hierzu welche für den Ford GT40! Wir haben so einen Wagen!)*

Anzumerken, dass die beiden Farbvarianten nach den Rennen wieder an das Alan Mann Racing Team zurück gegeben wurden, und in die Farbe „Guardsman Blue Metallic“ des Shelby American Teams zurück lackiert wurden. Schade darum! Tom lässt seine beiden hoffentlich so!

Danke Thomas, für diese beiden schönen Repaints!

Bazar

Rosenheimer IG (4-spurige 34m Carrera-Evo/Exc) sucht noch Mitfahrer und/oder Bastler für gemeinsame Rennabende in 1:32.
Infos unter www.men-in-race.de
oder Tel.: 0172/85 58 666 (Marcus)

Kostenlose private Kleinanzeigen ab sofort in Jim Hunt Magazine!

Private Kleinanzeige an:
jim-hunt-magazine@gmx.de
Betreff: Kleinanzeige schalten

Jim Hunt Magazine®
FOR SLOTCAR USE ONLY

Bei uns fährt der Leser mit!

DAS WAR DIE ACHTE AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 9.

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, abhängig von Ihrem Internetprovider, kostenlos. Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Wir bieten Infotainment für lässige Leute, die Slotten als spaßbringendes Hobby ohne engstirnige Sichtweise betrachten! Weiterhin viel Spaß mit Jim Hunt Magazine. Vielen Dank an alle unsere Leser, Freude und Unterstützer!

**** Ausnahme: Aktuelle Anlässe verzögern die Produktion.***