Jim Hunt Magazine®

18

FOR SLOTCAR USE ONLY

Sept 10

Special: Ballistol Auto

Alpine 310 von Avant Slot

+++ Rallye und Rundstrecke total +++ Workshop Frontmotoren +++ Bahnbau ganz anders +++ Jim Hunt Racing +++

Zieleinlauf Sommer

Sommer, Sonne, Strand, Berge und Meer. Die warme Jahreszeit stellt das Slotten ein wenig in den Schatten. Nicht bei uns. Wir fahren höchsten Windschatten und geben uns der Vollsaison hin. Klar geht man im Sommer gerne nach draußen. Das tun wir im Winter übrigens auch sehr gerne. Aber neben Baden, Biergarten und Sport an der frischen Luft ist die Sekundenhatz im Slot die beste Alternative um gemeinsam Spaß zu haben. Nebenbei trainiert man seine Reflexe ungemein. Sportler, bei denen es auf Sekundenbruchteile ankommt, sind nicht auch meist schnell an der Rennbahn. Der große Vorteil in unserem kleinen Motorsport: Wir brauchen uns nicht über den zu warmen Asphalt, Regenreifen, Fahrwerks- und Motoreinstellung sorgen. Während Ingenieure auf realen Rennstrecken mit den Naturbedingungen hadern, können wir bei lauer Sommerluft entspannt Vollgas geben: Die Piste ist perfekt temperiert, die Reifen kommen schnell auf ihr gewünschtes Gripniveau. Wir brauchen keine Angst zu haben, dass unsere hochgezüchteten Motoren zu mager oder zu fett laufen, überhitzen und die Schadenssumme einer Doppelhaushälfte verursachen. So gesehen passt unsere Spielart perfekt in die Wirtschaftskrise, die es angeblich schon gar nicht mehr so in der Art gibt.

Die Hersteller lassen uns nicht ins ein leeres Sommerloch fallen. Sie präsentieren einige tolle Formneuheiten. Designversionen fallen wie Sternschnuppen von Slot-Sommerhimmel.

Da wir stets bemüht sind, optimalen Leserservice anzubieten, haben wir unsere Test-Rubriken neu überdacht: Anstelle bisher „Rallye – Rundstrecke – Klassik“ gibt es ab sofort nur noch „Rallye“ und „Rundstrecke“. Damit die Differenzierung des Fahrzeugalters bestehen bleibt, gibt es jeweils einen passenden Untertitel dazu. So wird die Orientierung noch einfacher und übersichtlicher. Die Tatsache, dass es das Jim Hunt Magazine nach wie vor kostenlos gibt, bleibt bestehen. Danke an alle unsere Sponsoren, die unser Projekt auf der Ideallinie halten.

Im Rallye-Kapitel driftet der klassische Ferrari 308 von Scalex im Martini Dress durch die Kurven. Hinter ihm schießt der elegante Citroen DS 21 durch die WPs der klassischen Monte. Tuner SCX hat sich an den coolen Franzmann herangewagt. Avant Slot liefert neuzeitliches 4x4 Gerät von Mitsubishi. Der Evo X (Zehn!) geht bei der WRC an den Start und liefert sagenhafte Darbietungen. NSR stellt uns den Renault Clio aus der 09er Monte her. Das zwingt uns zum wilden Heizen durch frankophones Seealpen-geläuf. Zurück in die wilden 80er: Die Spanier bringen die Granate Renault Alpine A310! Wir haben die aufregende Plastikflunder im Rallye-Trimm hart geritten und berichten, was Sache ist. Last but not least: Kerniger Golf I Spirit weht im orangenen Jägermeister-Gewand durchs Gehölz.

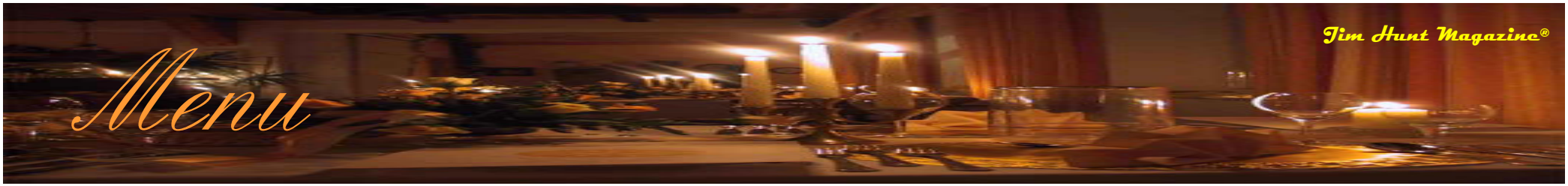
Auf der Rundstrecke stellt sich buntes Treiben ein. Die Kreisfahrt am Limit der Physik läutet gleich ein richtiger Kracher ein: Slot.it bringt den lang ersehnten Silkcut Gruppe C Jaguar! Ninco katapultiert uns mit zwei hochgezüchteten und stark aufgerüsteten Lightning Fahrmaschinen um die schwarz geteerte Umlaufbahn: Lamborghini Murcielago und Porsche 997 GT3! SCX bringt einen weiteren 997er und einen neuen Vantage. Und es gibt ab sofort auch den Renault Megane. Scalextric liefert einen aktuellen Cup Mini aus. Apropos mini: Der NSR Abarth Asetto Corse ab sofort in rot! Hammerteil! Wer auf dezent lautes Understatement steht: Koenigsegg CCX in grau von AutoArt! 80er Fans aufgepasst: Zwei neue Spirit BMW 635 für die Rundstecke!

Auf der Klassikschiene geht es minder hart zu: NSR legt die Latte hoch: Porsche 917K und ein leicht überarbeiteter Ford MK IV verhindern eindrucksvoll das Ansetzen von Moos auf dem Trigger. Pioneer bringt zwei weitere schöne Mustang Notchback. Racer liefert zwei neue Edelwagen: Ferrari 312P Spider und Porsche 935J Momo. Carrera mit dem absoluten CanAm Big Bang Killer Porsche 917/30 im Sunoco Leiberl: „Turbolent“! Last Minute: McLaren von Revell plus ein Tuningworkshop!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.18!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim´s Universum

News & Facts

Tracktests

Titelstory: *Renault A310 – Zweite Generation*

Rallye:

- *Mitsubishi Lancer Evo X - WRC total!*
- *NSR Clio bei der Monte Carlo*
- *Golf I GTI – Jägermeisterlicher Spirit*
- *Ferrari 308 – Martini Bianco*
- *Citroen DS21 – Legende im Driftwinkel*

Rundstrecke:

- *BMW 635 CSI – zwei Neue*
- *Gruppe C Jaguar XKR 12 Silkcut*
- *Turbolenter CanAm Porsche 917/30*
- *Ninco Lightning Lambo M. und Porsche 997*
- *V8 Pioneer-Arbeit – zwei neue Notchback*
- *Revell CanAm McLaren M6A + Workshop*

Workshop

Frontmotor Autos keine Sackgasse?

Jim Hunt Racing

Rennszene aktuell

Rennbahn 143

GDWST 2010 *Nissan 350Z* *Willys Jeep*

Interview

Paintbox

Kreative Ideen mit Farbe, Pinsel und Airgun

Special: Das Ballistol Custom Auto

- **Scalextric Mini Challenge**
- **SCX: Neuer 997 und Vantage**
- *NSR: 917K, MK IV und P68 limited*
- *Neuer Megane von SCX*
- *Edel-Racer: Ferrari 312P Spider, Porsche 935J*

Bahnbau

- *Wüstenrallye in Florida*
- *Nauf aufn Berg in Franken*
- *Slot in Kabul*

WWW.SLOTITNOW.COM

ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

Le Mans miniatures

© 2010 · fixpunkt gmbh · nürnberg · www.fixpunkt.de

slot it now –
der Online-Shop und Ladengeschäft an der Nürnberger Stadtmauer

Wir sind Montag bis Freitag von 11.00 bis 17.00 Uhr für Dich da und versenden täglich!

Slot.it · SCX · NSR · AUTOart · NINCO · FLY · SLOTDEVIL · Top Slot · Carrera · SCALEXTRIC · SCHÖLER CHASSIS High performance slotparts · Le Mans miniatures · PLAFIT · TEAM SLOT · Racer · MB SLOT · Scaleauto · Spirit · HUDY

slot it now

slot it now bernd hendl · laufertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Jim´s Universum

Endlich die Lösung: 35K Motortuning

Der Motor mit 35000 Touren rotiert gewaltig im E-Rasenmäher. Zur Sicherheit sollte man einen Rennsporthelm tragen. Manchmal hebt der Mäher ab und dreht den Piloten wie einen Hammerwerfer. Mit Balance geht es zurück aufs Grün. Manchmal nicht...

Mancher Slotter proklamiert öffentlich, dass er einen leistungsgesteigerten Drehkolbenmotor in seinem Gefährt haben muss. Die Serienmotoren seien angeblich zu lau und schwach auf der Brust. Die Industrie reagierte auf das Flehen und produzierte Kreischorgeln, die kein Mensch mehr reiten kann. Wozu dieser Potenzwahn, wenn man die Performance auf den meisten Strecken nicht auf selbige bringt? Unsere Technikabteilung hat lange gegrübelt und nun einen neuen Einsatzbereich für diese sinnfreie Motorenklasse erschlossen. Wir kauften einen Elektromäher für die Pflege des begrünten Umfeldes unserer großzügigen Outdoor-Slotbahn. Da uns das werkseitige Gerät zu schwach auf der Brust erschien, haben wir kurzerhand den Motor stark aufgemotzt. Das Kreiselmesser wird ab sofort von Scaleautos 35K Waffe befeuert. Wir haben in der Schnittzentrifuge eine gebrauchte Titanwelle aus einem Tornadotriebwerk verbaut und die Messerschraube mit flüssigem Karbonfaser-Loctide von der NASA gesichert. Durch die enorme Drehzahl erfolgt der Schnitt der Rasens quasi in Halbnarkose, kein Grashalm leidet mehr. Es ist teilweise schwer das Gerät am Boden zu halten. Zieht es Unterluft, hebt es sofort ab und fordert die ganze Balance und Kraft des Piloten. Ist die wilde Zentrifuge stärker, landet man irgendwo hart am Rand der Umlaufbahn. Das Gelände der Bahn gleicht nun britischem Golfrasen. Und das obwohl es bei uns nicht ganz so oft pisst wie auf der Insel. Eine Serienfertigung wird vorerst nicht angestrebt, obwohl die Asiaten schon Anfragen nach unserem Patent gestellt haben. Wahrscheinlich brauchen sie das Teil für Takeshi´s Castle...

Da hat das Outdoor-Bahngelände gut lachen. Mit dem getunten Mäher geht es noch präziser zur Sache als vorher. Rasenhalme lassen sich perfekt bis zum Streckenrand hin pflegeleicht köpfen. Die enorme Drehzahl des Messers häckselt das Schnittgut zu grünen Faserpulver. Ein Fangkorb ist nicht nötig. Kühlöffnungen im Bugbereich schützen die wilde Turbine vor thermischer Überlastung.

1zu24 Bausätze

Jim´s Universum

Neue Revell Bausätze in 1zu24

Für Freunde des großen Slot-Maßstabs und Standmodell Fans liefert Revell ein paar richtig heiße Kits aus. Allen voran dürften die neuen DTM Audis die Rennfahrer ansprechen. Aber auch Klassikliebhaber bekommen eine limitierte Neuauflage eines Vintage Bausatzes des Austin Healey 100-Six.

Für den Streckenrand oder als Basis für den Bau eines bösen Slot-Bully gibt es den Westfalia Joker. Wer hatte so einen früher nicht...

Hubraum statt Wohnraum: Wer so denkt ist bei der neuen Corvette ZR1 genau richtig aufgehoben.

www.revell.de

Bezug: Fachhandel

Die DTM Audis sind da! Das Auto von Tom Kristensen und Timo Scheider warten darauf gebaut zu werden. Konkurrenzfähgie Benzen werden noch im Laufe des Jahres folgen!

Klassik-Fans erhalten die Möglichkeit auf einen Austin Healey für den großen Maßstab.

Ferienstimmung und PS-Wummern. Den legendäre T3 Bus mit Klappdach für die schönsten Tage des Jahres und die Straßen-Vette zum Cruisen.

Airbrush Start

Jim´s Universum

Revell Basic Set compressor

Die Bündener Modellbauspezialisten haben seit diesem Jahr einen kleinen raffinierten Kompressor am Start, mit dem sich Airbrush-Arbeiten an Modellen erledigen lassen. Wir befragten dazu einen richtigen Profi (also einen, der von exklusiven Airbrush-Aufträgen lebt) zum Teil. Er lackiert damit Modellbausätze, Autos etc. Ihm nach ersetzt das kleine kompakte Teil keine große Profi-Airgun, aber für Modellbausätze reicht es allemal. Wir probierten das Ding gleich aus und lackierten damit zwei Autos in unserer Paintbox (weiter hinten im Mag). Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Der Kompressor arbeitet leise und kann über drei Stufen reguliert werden. Seine Größe entspricht ca. drei Schachteln Inhalations-Sargnägel. Ein praktisches Netzteil, Pipetten, ein Druckschlauch, regelbare Pistole, zwei Farben (rot und schwarz) sowie Verdünner und Pistolenreiniger komplettieren das Set. Die Bedienung ist kinderleicht und sinnlogisch. Rückstände der Aqua Farben kann man mit Wasser leicht auswaschen. Anleitung und Tipps zum Brushen auf der Website von Revell...

www.revell.de

Bezug: Fachhandel

Revells Basic Set für den Einstieg ins Airbrush. Im Köfferchen ist alles, was man für den Start braucht. Der Kompressor ist leise und bietet drei variable Stufen.

Handstück mit Reguliergriff: Je weiter man ihn nach hinten schiebt, desto mehr Farbe lässt die Nadeldüse durch. In den Trichter kommt Farbe.

Metall Chassis Workshop

Jim´s Universum

Workshop Metallchassis

am Samstag den 18. September 2010 ist es wieder soweit. Der im Vorjahr erfolgreich durchgeführte und gut angenommene Workshop für Metallchassis findet eine Neuauflage bei slotitnow in Nürnberg.

Der Meister persönlich, Uwe Schöler gibt den Kursteilnehmern Einblicke in den Metallchassisbau und das Tuning.

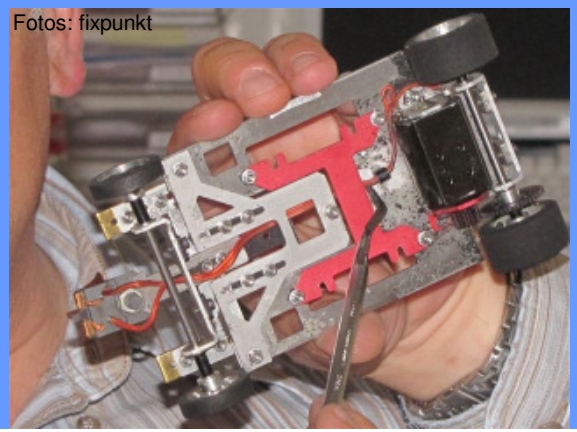
Im Workshop fühlen sich Einsteiger mit weniger Erfahrung genauso wohl wie Erfahrene, die gerne noch etwas dazu „lernen“ möchten. Auch Profis nutzen Seminare von Uwe, um Ihre Racer weiter zu optimieren.

Es geht im Workshop nicht darum ein schönes Modell aufzubauen, sondern darum, wie man es anpackt, einen richtigen Racer auf die Räder zu stellen.

In den Seminargebühren von EUR 18,- sind Getränke (Kaffee, Wasser, Limo, Cola), ein Frühstücksimbiss und ein Mittagsgericht enthalten. Start: 9.30 Uhr - Ende: ca. 17.00 Uhr

Info: slotitnow Bernd Hendl
90489 Nürnberg
Tel. +49 911 58687717
Fax +49 911 5309943

Fotos: fixpunkt



Kurzheck ohne Mundgeruch

Slot.it liefert nach langem Warten den 962er Gruppe C Porsche in Kurzheckversion aus. Laien werden den Unterschied zum 956 KH nicht gleich merken. Der Neue ist der, mit der flachen Stubsnase und den kurzen Lampenabdeckungen. Fahrtechnisch gehört der 962er Langheck im Jim Hunt Racing Team zu den absolut siegfähigen Maschinen. Trotzdem war ein Transfer in der Abstimmung gar nicht so einfach zu übernehmen, liegen die Schwerpunktverhältnisse im kürzeren und höheren Wagen deutlich anders. Trotzdem: Füchse werden ihn schnell für den rennfertigen Einsatz optimieren. Damit unter dem Helm, in der Boxengasse und bei den Parties hinterher ein minziges Aroma regiert, hat man mit tictac einen gut dotierten Sponsorenvertrag abgeschlossen. Damit küsst man frischer und erfolgreicher als mit Bierfahne und Zigarrettenmief.

WSPC 1989 auf dem Nürburgring: Dauer und Hoy atemfrisch schnell auf Porsche 962C Kurzheck. Die kurze Version des Prototypen mit Stubsnase und höher liegendem Heckflügel unterscheidet sich optisch wie im Fahrverhalten von der Langversion...

Der gute Film

Jim´s Universum

Franz Wittmann - Das Feuer in mir DVD

Ein Film von Helmut Deimel

Akrobatik an Lenkrad und Gaspedal. Große Action auf Eis, Schnee, Schotter und Asphalt. Das Leben im Grenzbereich war drei Jahrzehnte lang die Welt des niederösterreichischen Ausnahmekönners Franz Wittmann. 34 Starts bei WM- und EM-Rallyes, 79 Gesamtsiege und 12 österreichische Meistertitel stehen unterm Strich -- ein bisher einzigartiger Rekord.

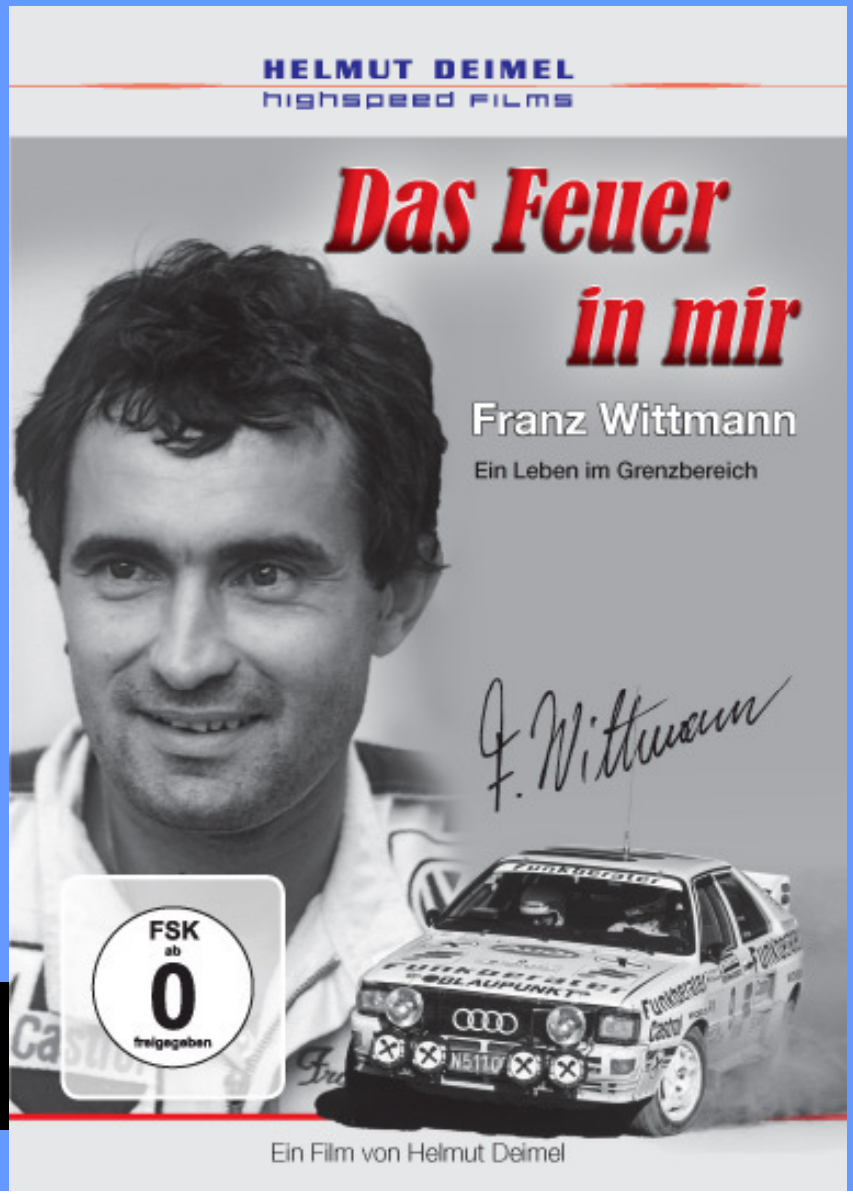
Aufgestellt mit den angesagtesten Rallyeautos ihrer Zeit: VW Käfer, BMW 2002, Opel Kadett GT/E, Porsche 911, Audi Quattro, Lancia Delta Integrale, Toyota Celica und Toyota Corolla WRC.

Franz Wittmann selbst erzählt in diesem Film seine Geschichte. Sein Freund und ehemaliger Beifahrer Helmut Deimel hat in seinem reichhaltigen Filmarchiv gewühlt. Herausgekommen ist eine spannende Zeitreise und eine berührende Familiengeschichte, verwoben mit der großartigen Historie des Rallyesports von Österreich bis Neuseeland von den frühen 70ern bis zu den WRC-Geschossen des neuen Jahrtausends. Die respektable Familientradition pflegt sein Sohn Franz Wittmann jun. bis heute

Technische Daten:
Format: PAL DVD
Regionalcode: 0 (Alle Regionen)
Laufzeit: 62 min
Sprache: Deutsch und ohne Sprecher
Verkaufspreis: 24,90 Euro

Erhältlich bei:
Rallywebshop
In der Rosenau 19
51143 Köln
Deutschland

Tel.: 02203/9242570
Fax: 02203/9242590
www.rallywebshop.com



Wir haben uns den Film gegeben und waren begeistert. Unverfälscht und mit lässig österreichischem Charme und Dialekt erzählen Helmut und Franz ihren steinigen Weg durch den Rallyesport. Tolle Aufnahmen und heiße Geschichten die vom Sound sagenhaft klingender Rallyeautos begleitet werden. Ja, hö!

SOS für Gina

Jim´s Universum

Hilfsaktion für Gina

Slotangels/Wien

Es ist jetzt zwei Jahre her, dass wir bei den Slotangels in Wien zu Gast waren. Der Service ging sogar soweit, dass wir vom Hotel abgeholt und wieder zurückgefahren wurden. Es kam eine sehr nette Chauffeurin, die Gina. An der Bahn lieh sie mir gleich einen ihrer kostspieligen Regler und ein Auto, damit ich alles testen konnte.

Genau um diese sehr liebe Gina geht es. Sie erlitt letztes Jahr vor Weihnachten einen Schlaganfall und es ist wirklich schwer die richtigen Worte zu finden, denn es geht ihr immer noch nicht so richtig gut.

Die Slotangels – eine sehr unternehmungslustige und spaßige Truppe veranstaltet nun dieses Jahr ein Renn-Event für Gina. Das gesammelte Geld soll ihr zu Gute kommen.

Selbstverständlich drücken wir Ihr alle die Daumen und hoffen, dass es gesundheitlich doch noch besser werden wird!

Gina, gute Besserung und alles Gute für Deine Zukunft!

Jeder, der irgendwie beitragen möchte, kann sich bei den Slotangels in Wien melden. Jörg, der Präsident ist der richtige Ansprechpartner.

Gefahren wird mit 6 Mini-Z BMW, die von den Slotangels gebaut und zur Verfügung gestellt werden. Anschließend werden die Autos versteigert oder verkauft. Der Erlös geht zu 100 Prozent an Gina.

Ölwechsel

Wechseln Sie zum besten Pflegeöl für
große und kleine Rennwagen!

Machen Sie den Ölwechsel unter **Ballistol-Shop.de**

RENAULT

ALPINE 310

V6 Mittelmotor, Plastikkarosserie und avantgardistisches Styling

Avant Slot inszeniert die zweite Auflage der legendären französischen Rallyeflunder...

A310

Tim Hunt Magazine®

Die legendäre Rallye-Ikone Alpine 110 sollte eine Nachfolgerin bekommen. Jean Rédélé, Urvater der kleinen blauen Flunder bekam von Renault den Auftrag, einen ernsthaften Konkurrenten gegen Porsche 911 zu realisieren. Der Zentralrohrrahmen der alten Alpine wurde konzeptionell übernommen und angepasst. Dazu eine Plastik-Karosse und ein Mittelmotor. Klingt sportlich, war es leider nicht. Der Automobilhersteller stellte einen schwachen 1600er Vierzylinder aus dem Renault TS 16 zur Verfügung. Seine 115 PS wirkten gegen die 190 Zuffenhausener Pferde lächerlich. Der folgenschwere, taktische Fehler rächte sich durch schleppende Verkaufszahlen. Nach fünf Jahren Entwicklung kam endlich ein 150 PS V6 mit Vierganggetriebe ins Gerät.

Es war eine logische Konsequenz den Franzosen auf seinen ureigenen Rallye-Pfad zurück zu schicken. Wenn er auch die WM-Erfolge des Vorgängermodells A110 nicht wiederholen konnte. Tuner Avant Slot bringt mitten im Sommer eine Rallye Alpine A310 mit komplett einstellbaren Fahrwerk, mobilen Schwingarm und entkoppelter Karosse. Ab Werk ohne störendes Einsteiger-MTS: Applaus!!! Wir sind aus dem Häuschen und können es kaum erwarten, den Mittelmotorwagen über wildes, französisches Seealpen-Geläuf zu scheuchen.

Tief geduckt zirkelt der A310 präzise durch Kurven.

A310

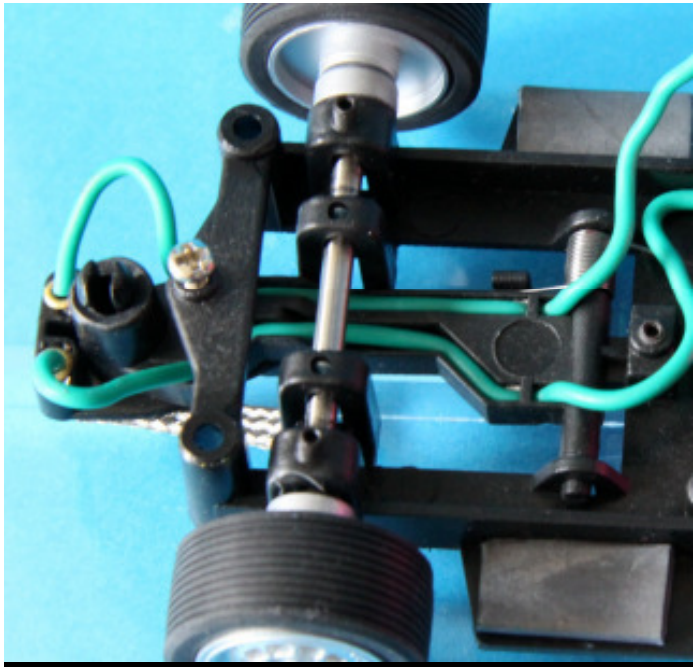
Tim Hunt Magazine®

Beim Blick unter die Haube wird sofort klar, dass es die Spanier richtig ernst meinen: Ihre Achslager lassen sich von oben und unten mit je zwei Madenschrauben millimetergenau in der Höhe einstellen. Die Spur lässt sich über verschraubte Alu-Spacer exakt justieren. Der L-Kiel passt sich dank gefederten Schwingarm optimal unebenen Rallyepisten an. Sein Schwenkbereich kann über eine großzügig verstellbare Schraube variiert werden. Vier Schraubbolzen fixieren die Karosse, die komplett entkoppelt auf dem frei arbeitenden Chassis sitzt. Bravo! Warum machen das nicht alle Hersteller so? Wie im Original werkelt unter der Plastikaußenhaut ein Mittelmotor, der als Anglewinder Longcan-V6 ins angeschrägte Metall-Getriebe greift. Dessen Zähne greifen großzügig ineinander und trotzen auch staubigen Rallyepfaden mit robuster Paradontose-Prophylaxe. Solide gewuchtete Kunststoff-Räder mit Längsprofil Intermediates bieten einen idealen Kompromiss aus Grip und Drift, wie es sich in ein Rallyeauto mit Heckantrieb gehört. Wir tanken behutsame 9 Voltan. Der V6 Motor spricht seidenweich auf die Gasstöße an und lässt die 150 PS authentisch tanzen. Die Kraft reicht, um auf einer kurvigen WP optimal auf Zug die Ideallinie zu reiten. Das Heck kann man bei Bedarf per Lastwechsel millimetergenau in den gewünschten Anstellwinkel manövrieren. Die hervorragende Bremsanlage im Franzmann ermöglicht einen sehr späten Ankerwurf. Routinierte Hasadeure können quasi das Gas bis kurz vor dem Richtungswechsel voll stehen lassen, bevor es beherzt in die Eisen geht.

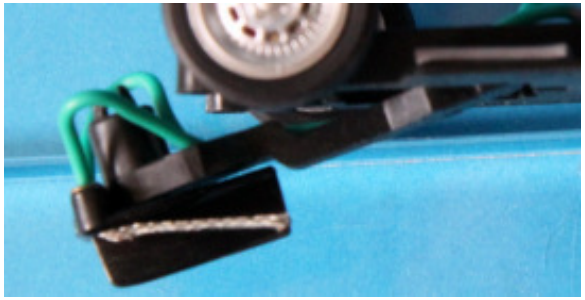
Die kantig bullige Kunststoffkarosserie geben der zweiten Alpine Generation ihr markantes Aussehen.

A310

Tim Hunt Magazine®

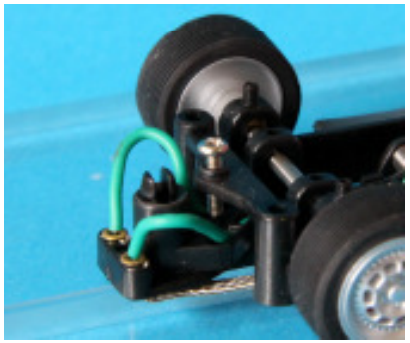


Eine Arretierschraube reguliert den negativen Schwenkbereich des Leitkiels. Die Schleifer kann man so perfekt zur Vorderachse hin abstimmen.



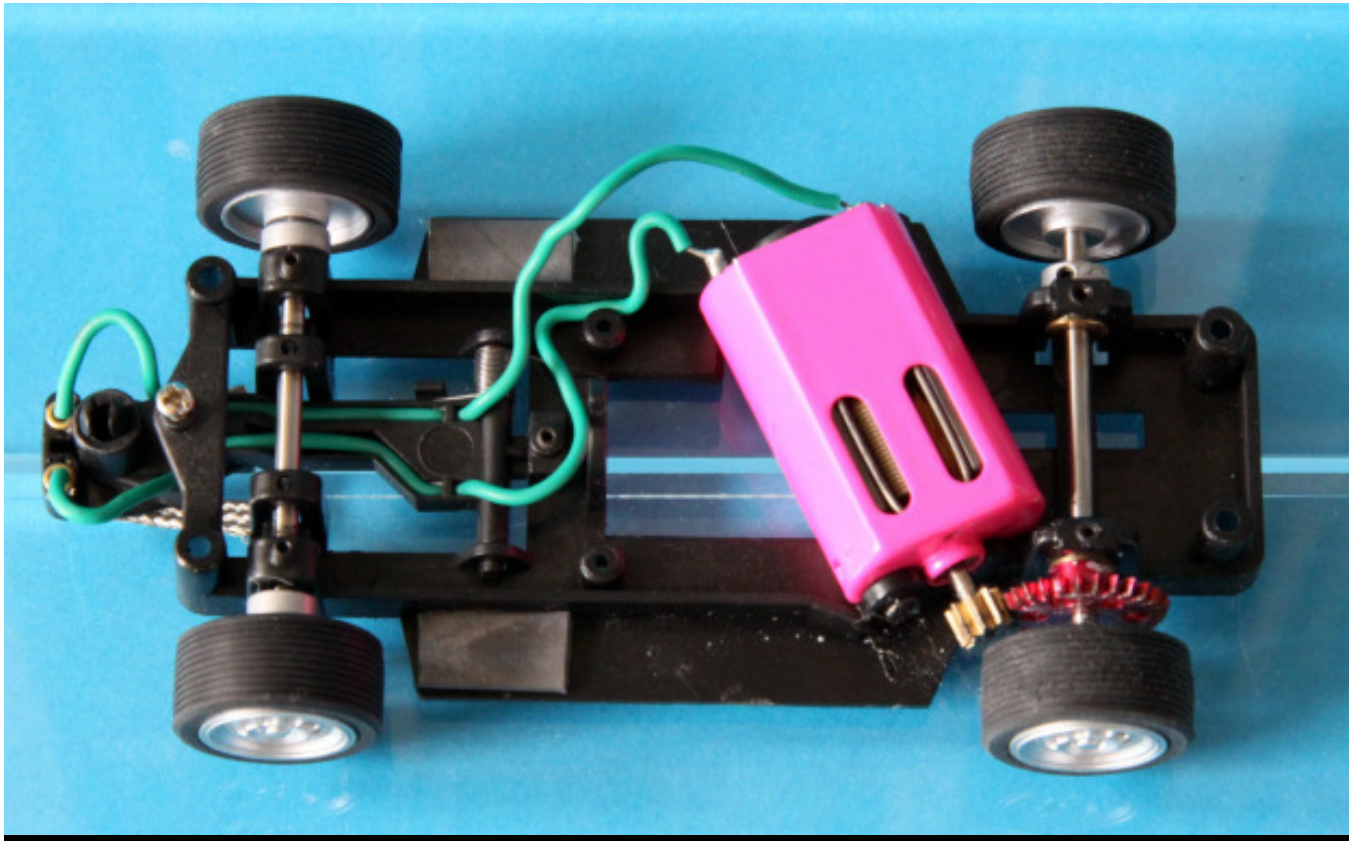
Die Mechanik im A310 macht das alles mit und meistert die WP mit Bravour. Unsere Ingenieure haben der Alpine 1,2 mm Bodenfreiheit gegeben: Angriffslustig geduckt kauert sie am Boden, ihre Michelins sitzen satt in der Karosse. Dabei stehen Reserven bereit, damit die Ölwanne bei Unebenheiten nicht aufgeht. Das Gewinde-fahrwerk lässt viele individuelle Einstellungen zu. Ernsthafte Setup-Spezialisten können sich hier individuell austoben. Wichtig: Die Radlager per Madenschrauben von oben und unten auf sanften Anschlag fixieren, damit Achsen, Lager und Getriebe spielfrei arbeiten! Dem Schwingarm spendierten wir ein paar Gewindegänge mehr Eintauchtiefe. So bleibt man auch in schnellen, harten Senken im Slot. Vorne minimal Blei in die Seitenkästen. Aber nicht zu viel, sonst wird die Hinterachse zu stark entlastet und der Grip schwindet. Nicht vergessen: Üblicher Ölservice, damit die Mechanik geschmeidiger läuft. Die Karo bekam je - 0,5 bis - 1U Spiel. Das war es. Test mit 12 Voltan Sprit. Die Alpine geht sehr forsch an den Start und es wird schwer die entfesselte Kraft als runden Fahrstil auf einer kurvigen Rallye-WP zu realisieren. Für hektische Gas-Brems-Fahrer, die trotz spektakulär inszenierter Illusion langsamer unterwegs sind, sicher eine tolle Alternative um leichte Mädchen am Streckenrand zu beeindrucken. Aber das hat wenig mit schnellen Rennen fahren zu tun. Zudem sind die Mädels am Siegerpodest deutlich attraktiver!

Am Limit reitet die Alpine mit typischer Mittelmotor-Charakteristik: Das Heck kommt spät, aber dann brachial! Peitscht man die Flunder mit souveräner Leichtigkeit und Gelassenheit durch sämtliche Radien, antwortet sie mit schnellen Rundenzeiten. Schnarcher im Schalensitz parken nicht selten in umgekehrter Fahrtrichtung in einer Staub- und Gummiwolke am Kurvenausgang.



A310

Tim Hunt Magazine®



Alpine oben ohne: Leistungsfähiges Sportchassis mit eingeschraubten V6 Anglewinder Longcan Kraftpaket, das ein zuverlässiges Metallgetriebe befeuert. Die in der Höhe einstellbaren Achslager ermöglichen viele individuelle Fahrwerksabstimmungen, die durch variable Bodenfreiheiten einhergehen. Der schwenkbare Leitkiel mit präziser Zündkabelverlegung hält auch auf ruppigen Untergründen den Renault auf Zug, da er das Abreißen des Kraftstoffflusses unterbindet. Das seitliche Spiel beider Achsen arretieren verschraubte Aludistanzen. Etwas Blei im vorderen Drittel der Seitenschweller hält das entkoppelte Konzept unter Vollgas noch besser am Boden.

Läuft es nur suboptimal, bleibt in jedem Fall viel zu viel Zeit durch spektakuläre Drifteinlagen liegen. Daher: Weniger explosive Voltanzahl tanken, das Heck kontrolliert steuern und Zeit durch einen runden Fahren gut machen. Nur so gewinnt man Rallyes!

Fazit:

Die Alpine A310 von Tuner Avant Slot ist die Rallye-Attraktion des Slotsommers 2010! Technisch sinnvolle plus nachvollziehbare Raffinessen schieben technisch interessierten Piloten ein variabel einstellbares Gerät unter den Hintern. Mit der Marseillaise auf den Lippen kann man die intelligent konstruierte französischen Flunder schön inszeniert durch Driftwinkel jagen.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
139 mm	*67,9 mm*	*35,9 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
73,2 mm	*60 mm*	*60 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
79 g	*Avant Slot Longcan*	*Anglewinder Metall*

Slot Cars, Zubehör und Tuningteile!
Unsere starken Marken finden Sie beim Fachhändler in Ihrer Nähe: Ein Klick genügt!

HT-AUTORENNBAHN.de

SLOT RACING

1980 30 JAHRE 2010
H+T MOTOR RACING®

H+T Motor Racing GmbH, Bert Brecht Str. 43, 64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01, Fax: 06150 - 848 03, E-mail: info@ht-autorennbahn.de
www.ht-autorennbahn.de

Mitsubishi Evo X

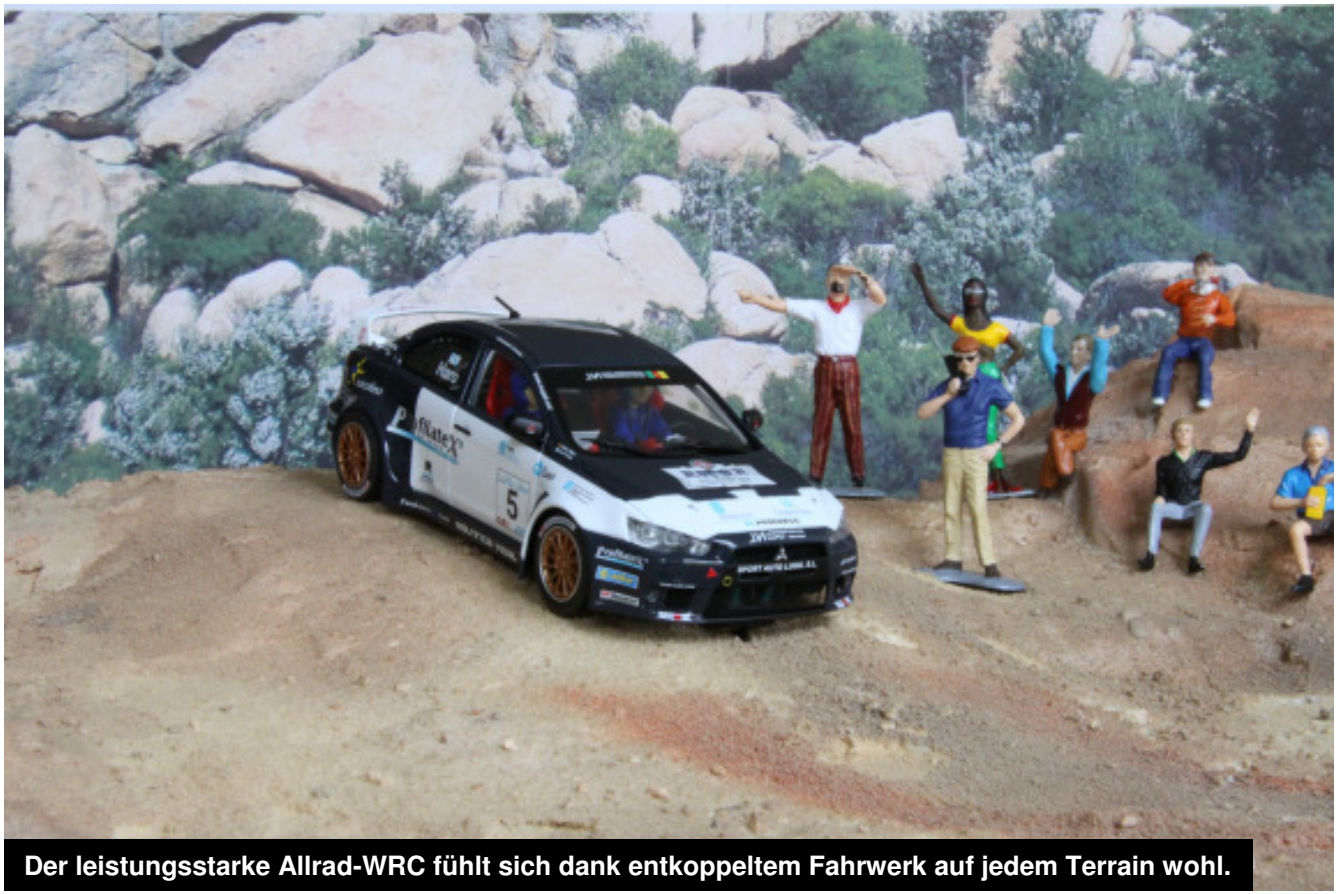
Wie konsequent Asiaten arbeiten zeigen sie in der zehnten Auflage ihres Lancer Konzepts. Rastlos treten sie damit in der Rallye-WM an und lassen es krachen.

Wie schlägt sich der neue Avant Slot Allrad Japaner im Rallye-Einsatz?

Tim Hunt Magazine®

Mitsubishi Evo X

Wahnsinn! Der Lancer geht mittlerweile in seine zehnte Evolutionsstufe. Vor dem geistigen Auge fahren noch einmal die vergangenen Modelle an uns vorbei. Eigentlich konsequent von den Japanern, ihre siegfähige Maschine ständig weiter zu entwickeln. Der aktuelle Wagen hat seine Backen weit ausgestellt. Die merklich angewachsene Spurbreite verschiebt den Grenzbereich in weite Ferne. Unter den ausgestellten Radhäusern arbeitet ein leistungsfähiges Allradkonzept, das die Kraft über BF Goodrich Gummis in den Untergrund krallt. Der Polyacrylamid-Riemen verteilt die PS über gefräste Riemenscheiben auf beide Achsen. Die eingebaute Rutschkupplung bietet bei plötzlich auftretenden Problemen die Möglichkeit, den Antrieb vor Beschädigungen zu schützen. Das beugt Getriebeschäden wie dem Totalausfall des Systems vor. Beim Aggregat setzten die Japaner auf einen Turbo aufgeladenen Vierzylinder, der seine Power als Anglewinder in den Antrieb feuert. Ohne Turboloch zieht der Evo X aus dem Stand wie allen Ecken. Er spurtet los, dass der Beifahrer gerne mal zu einem spirituellen Gebetbuch greift. Der Fahrer ist stets Herr der Lage, aber auch an ihm geht die begeisternde Kraftentfaltung nicht spurlos vorüber...



Der leistungsstarke Allrad-WRC fühlt sich dank entkoppeltem Fahrwerk auf jedem Terrain wohl.

Mitsubishi Evo X

Tim Hunt Magazine®

Tränen der Ergriffenheit leiten die Fliehkräfte bis zum behelmten Hinterkopf. Bei aggressiver Schweißbrühe empfehlen wir, den Helmfunk mit salzresistenten Tape vor Kurzschlüssen zu schützen. So ein Stromschlag würde zwar den Piloten zusätzlich „aufganseln“. Aber so ein mentales Fahrertuning beschert der Bordcrew im leistungsstarken Gefährt keine lange Lebensdauer. Es ist schier unglaublich, wie gut die spanischen Ingenieure von Avant Slot die Kraftentfaltung im Mitsubishi realisiert haben. Wie es sich für ein ein WM-Auto gehört, durchbricht es die Beschleunigungsrampen im Zeitfenster eines Wimpernschlags. Magen und Verstand können dabei kaum Schritt halten. Die leistungsfähige Bremsanlage ist ein hervorragender Gegenspieler zur wilden Performance: Einfach das Gas stehen lassen kurz mit dem zweiten Fuß auf die Bremse tippen, so stellen wir den Japaner an und zirkelt ihn zugsstark durch den Richtungswechsel. Findet man die richtige Balance heraus, malt man keine Striche auf den Untergrund, sondern zieht mit der Entschlossenheit eines Vollstreckers durch die kurvige WP in Richtung Bestzeit. 9 Voltan Magermix im Tank eignen sich höchstens zur Erstellung des Aufschriebs bei der Streckenbesichtigung. Möchte man konkurrenzfähig unterwegs sein, sollte 12 Voltan starker Erdsaft durch die Kraftstoffleitungen strömen. Der Schwingarm im Bug hält den L-Kiel stets in Bodenfühlung. Zündaussetzer oder peinlichen Schweizer Kracher Sound der Zündanlage (den man heute bei modernen Rallyecars bei niedrigen Drehzahlen hört) sucht man am Mitsubishi vergeblich. Ohne Unterbrechungen hängt das Aggregat am Gas und peitscht den Evo X

Nimmt man Kuppen schnell und zackig, hält der schwenkbare L-Kiel Bodenkontakt.

Mitsubishi Evo X

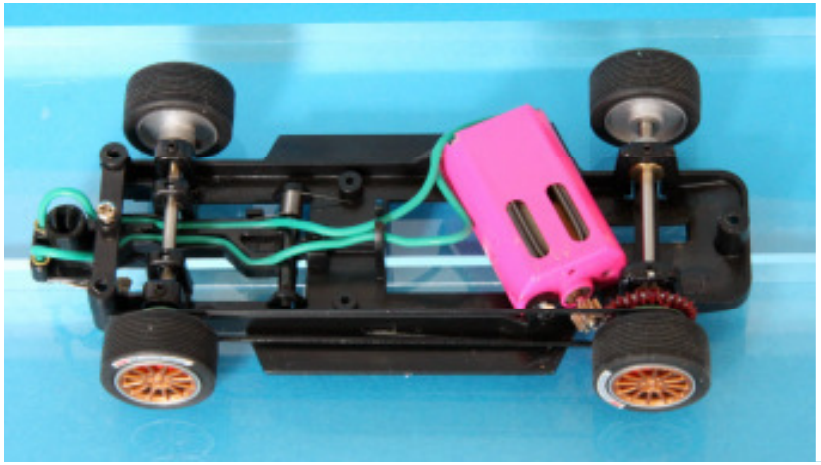
Tim Hunt Magazine®

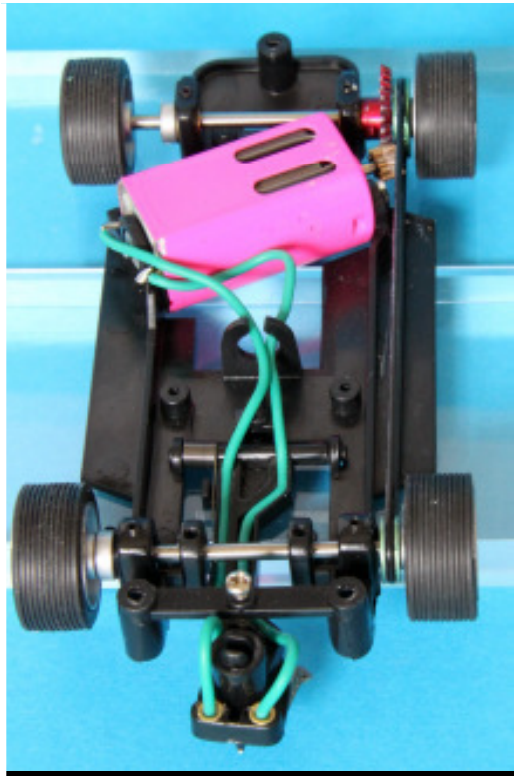
entschlossen auf Zug durch alle Fahrsituationen. Drückt man das Pedal voll durch, offenbart sich eine Leistungsexplosion, die es in sich hat. Trotzdem bleibt man Herr der Fahrlage, vorausgesetzt man stellt sich nicht blöd an. Der Japaner bietet einen sehr breiten Grenzbereich, der Fahrfehler verzeihen kann. Der Könner quetscht aus ihm das letzte PS heraus. Das Fahrwerk arbeitet autonom und kümmert sich um das Abarbeiten des Bodenprofils. Einfach die Karoschrauben –1U leicht öffnen und die entkoppelte Fuhre trotzt den Fliehkräften ohne sich ernsthaft darüber zu beschweren.

Fazit:

Der neue Mitsubishi Evo X vom Tuner Avant Slot ist ein leistungsstarkes Rallyegerät mit Riemen-Allrad. Die souveräne technische Ausstattung ermöglicht dem Fahrer, sich auf seine Ideallinie zu konzentrieren. Die gut beherrschbare Leistungsentfaltung und eine starke Bremsanlage zeigen wo es im ab Werk MTS freien Konzept lang geht.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
136,9 mm	*61,5 mm*	*43,5 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80,4 mm	*58,8 mm*	*61,2 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
77 g	*Avant Slot Longcan*	*Anglewinder 4x4, Riemen*





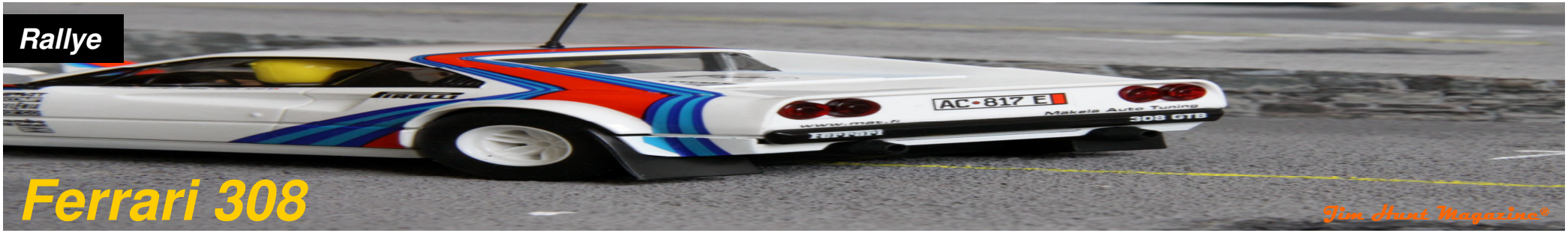
Entkoppeltes 4x4 Sportchassis: Riemenantrieb in Aluscheiben, L-Kiel mit Schwenkarm und höheneinstellbare Achsen für die individuelle Setup-Findung. Maximum ohne Turboloch: Der drehmomentstarke Anglewinder sitzt verschraubt im Halter, damit Kraft vibrationsfrei auf ins Metallgetriebe fließen kann.

SCHNELLES HOBBY – SCHNELL GELIEFERT
WWW.SLOTBOX.DE
DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30
VRROOM
UMPFI'S SLOTBOX
SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON:0 22 04.76 86 39, FAX:0 22 04.76 87 14

FERRARI *Martini bianco*

Scalextric vereint italienische Spirituosen- mit Automobilkunst. Der 308er in seiner zweiten Auflage: Scharfe Mischung!

Jim Hunt Magazine®

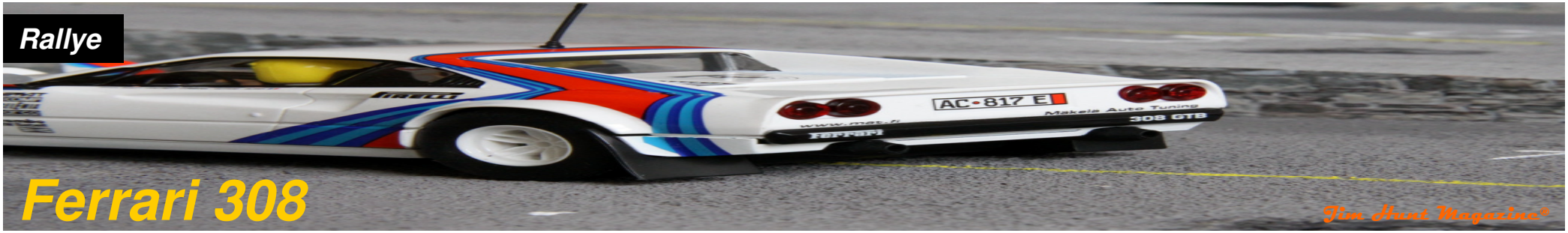


Ferrari 308

Inseltuner Scalextric kleidet seinen edlen italienischen Rallyeklassiker nun in ein weißes Martini Kleid mit markentypischen Streifen. Leider fehlt das schöne Label. Steckt dahinter wieder so eine sinnfreie EU-Vorschrift von wegen Vorbildwirkung und Jugendliche saufen zu viel? Komisch, ich bin mit Marlboro und Jägermeister Spielzeugautos aufgewachsen, habe kein Alkoholproblem und rauche bis heute nicht. Warum es trotz aller scheinheiliger Verbote heute sehr viele komasaufenden Kids gibt, bedarf einer eingehenden Erklärung. Seien daran etwa bunte Spielzeugautos schuld? Wie lächerlich...

Schickes Rennsportweiß mit Martini Streifen umhüllen elegante Karosseriebaukunst. Der 308er war in den 80ern die mondäne Tonart Rallyes zu fahren. Mächtige Campagnolo Felgen, die auch schon am Urvieh Stratos dienten, stehen in kontraststarker Mischbereifung in den ausgestellten Radhäusern. Die Martini Logos fehlen, egal ob aus lizenzrechtlichen Gründen oder Jugendschutzrichtlinien. Wer es richtig original hochprozentig haben möchte, muss zu Decal Folie greifen. Fahrtechnisch ist der klassische Youngtimer Ferrari über jeden Zweifel erhaben.

Sechs Lampen für High Noon bei Nacht: Damals fuhr man auch noch bei Nacht. Im Fahrbetrieb leuchten beide Schlafaugen. Wer es greller haben möchte, muss mit LED-Bausätzen nachrüsten.



Ferrari 308

Egal, wer den schönen Ferrari als Erwachsener Slotter (was die meisten von uns längst sind) original tunen möchte, muss zu selbst angefertigten Decals greifen. Bitte keine Serienfertigung! Winkeladvokaten, die sich die Leasingrate für ihr Saab Cabrio kaum leisten können, lauern schon...

Auf der WP schlägt sich der 308er wie gehabt. Ein souveränes Fahrverhalten, wie man es von Scalex kennt. Mehr Info steht im Tracktest des 308er schwarz-weiß-gelben Premiere-Modells in JHM No.13.

Herunterschalten, Motor auf Drehzahl halten, Anbremsen, Lastwechsel durch Einlenken und rauf aufs Gas: Der Ferrari verhält sich im Driftwinkel gelassen und reagiert gutmütig auf Befehle über das Gaspedal. Wer ihn mit MTS quält ist böse!

Der kräftige Sidewinder-Mittelmotor sorgt für Vorschub, wie es sich zum Rallyefahren gehört. Die scharfe Übersetzung mobilisiert kontrollierbare Power ab Drehzahlkeller und kurbelt die Drehzahl des Aggregats spontan auf einen leistungsbereiten Level, den es auszuschöpfen gilt. Die ausgewogene Balance des 308ers bietet Laufruhe und kontrollierte Drifts durch engen Kehren.

Raumschiff surprise!

Die SCX Motorsportabteilung hat sich an ein legendäres französisches Eisen heran getraut und einen der markantesten und elegantesten Klassiker zurück auf den Rallyepfad geschickt.

Citroen DS21

Tim Hunt Magazine®

Citroen DS21

Tim Hunt Magazine®

Familienkutschen im Duell bei Rallyes war damals publikumswirksames Pflichtprogramm. Die legendäre DS21 chauffierte sogar Piloten durch die Tücken der Monte Carlo. Toivonen gewann damit durch unglücklichen Ausbrems-manöver, mit denen französische Funktionäre die Briten auf Mini auf die Plätze verwiesen.

Tuner SCX hat sich an dieses mächtig mondäne Gefährt heran gewagt und es mit seiner schmale Spurweite hinten an die Ziellinie gestellt. Wir zählen die Zitrone an und prüfen das Gefährt auf sportliche Fahrtauglichkeit.

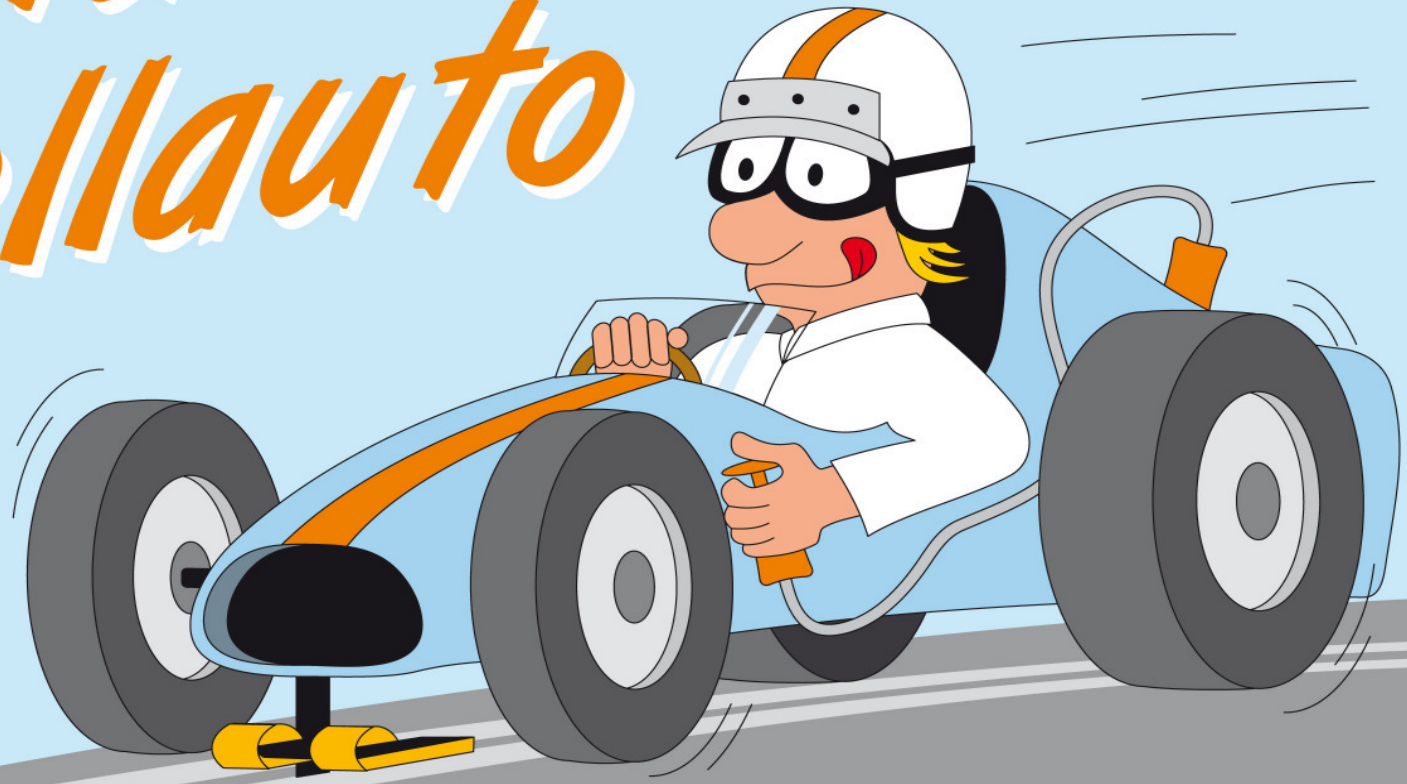
Der erste Eindruck ist oft der Startschuss für Begeisterung oder Zweifel. Optisch gefällt die Zitrone auf Anhieb: Formensprache und Linien-führung bis zu den nach hinten auslaufenden Dachblinkern. Alles toll umgesetzt. Die weißen Scheibenradfelgen sehen eigentümlich aus. Wer die Autos noch aus der Realität kennt, wird sich an deren Optik erinnern. Wie damals üblich findet sich einiges Chrom am eleganten Franzosen: Stoßstangen, Zierleisten, Scheibenwischer und Lampeneinfassungen spiegeln den Zeitgeist von damals. Die luftgefederte Kutsche ist durch abgedeckte, hintere Radhäuser und eine radikale Differenz in der Spurbreite vorne zu hinten sehr markant. Die breite Vorderachse führt, die Schmale hinten läuft brav hinterher. Gelingt SCX der zugegeben schwierige technische Transfer an ihrer DS? Also ab in der blauen Charakterdarstellein auf die Strecke. Vorher noch das MTS raus. Was hat ein Anfängerhaftsauger in so einem Rallyeauto verloren?

Vorne breit, hinten schmal. Kann das gut gehen? Das was in den meisten Autos heute immer noch so funktioniert, klappt auch im Klassik-Citroen. Die Franzosen schlachteten das geometrische Spiel der breiten, führenden Vorderachse und der schmalen, nachlaufenden Hinterachse im DS extrem aus. In Kombination mit dem langen Radstand und dem gutmütigen Motor geht aber das Konzept auf. Voraussetzung: Der Fahrer lässt Feingefühl walten und fährt nicht wie ein Elefant durch Kurven. Die richtige Dosis an der Pedalerie führt formidabel durch den Richtungswechsel.

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

Citroen DS21

Tim Hunt Magazine®

Erster Testlauf bleifrei. Auf der WP spielt die DS21 ihre Länge aus. Stoisch ruhig gleitet das mondäne Gerät auf der Ideallinie dahin. In engen Kurven hebt sie ein wenig das vordere kurveninnere Rad. Wer deswegen eine Rolle hinlegt, sollte den Rallyeschein neu machen. Das gutmütige RX42 Aggregat mit kontrollierbarer Drehmomentkurve steuert Abflügen wirkungsvoll entgegen, arbeitet kein Grobmotoriker an der Pedalerie. Wer die Rallye-DS auf der Rundstrecke vergewaltigt, braucht sich nicht über ihre Emotionslosigkeit beschweren: Falsches Gerat am falschen Ort! Mit 12 Voltan in der Kraftstoffleitung reitet man elegant und perfekt gerüstet durchs selektive Monte Geläuf. Selbst in langgezogenen Richtungswechseln kann man die Schräglage trotz gewagter Geometriedaten steuern. Unbedingt die fünf Aufhängungspunkte der Karosse je –0,5 U lösen, damit die Fuhre aktiv in sich „gehen“ kann. Aber bitteschön den Entkoppelungsgedanken nicht zu weit führen, sonst heben die Messingleitbleche im Chassis die Karosse zu weit an. Höchstens Grobiane werfen die Kiste um. Sollte man doch mal einen Turn als Einlage zum Besten geben, schützt ein fest verschweißter Käfig die Besatzung davor, den Specht auf dem Halbschalenhut anklopfen zu hören. Mit etwas Blei in der Bugsituation bleibt das Pinkelbeinchen in Kurven am Boden und die Zitrone bewegt sich auf zielsicheren Bahnen. Die Lichtmaschine unter der Haube liefert gute Luxwerte. Sie reichen sogar, um Teile der Haube

Die Rundleuchten innen mit Lack abschirmen, sonst leuchte die gesamte Nase. Die gelben Zusatzlampen bleiben im Fahrbetrieb ausgeschaltet.

Länge läuft! Nirgendwo anders beikommt man diese Weisheit so eindrucksvoll bewiesen.

Citroen DS21

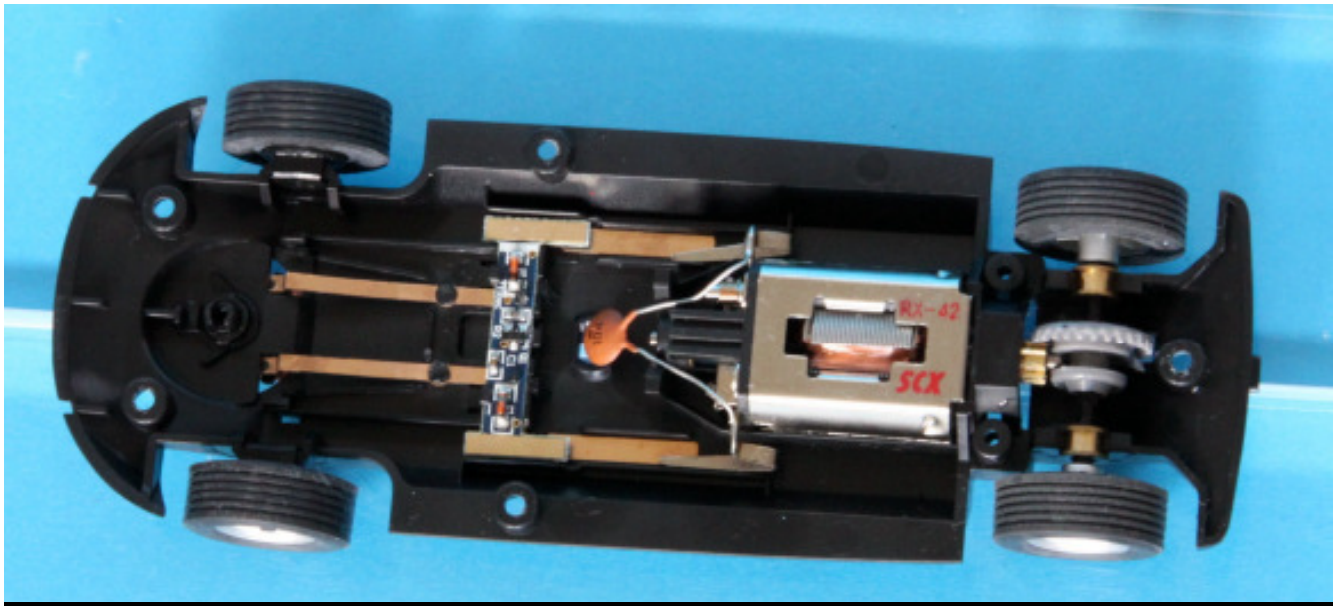
Tim Hunt Magazine®

öffentlich zu röntgen. Revell Silberfarbe und ein 3er Pinsel schaffen Abhilfe. Unbedingt darauf achten, dass der farbige Schweif (von oben gesehen) unter den Lampen bis zum Anschlag geführt wird. Sonst leuchtet noch ein Rest, was weniger elegant aussieht. Die vordere Einzelradaufhängung arbeitet zuverlässig, gibt man einen Tropfen Öl auf die Lager. Eines wurde durch dezentes Ziehen von seinem zu engen Spiel befreit. Nach dem üblichen Ölservice der Mechanik geht es gut gerüstet auf die historische Monte Carlo. Franzmann gib alles!

Fazit:

SCX ist der Spagat aus originalem Styling und funktionaler Technik bei der legendären DS21 gelungen. Feingefühl und der kultivierte Motor lassen auch ohne MTS formidable Ritte durch Kurven sämtlicher Radien zu. Fans klassischer Rallyegeräte kommen an diesem Kultauto nicht vorbei.

Ans Frontblech kam anstelle der blauen Wagenfarbe (wie am Original) kostengünstiger schwarzer Steinschlagschutz. Wer das Chassis blau haben möchte, kann zu Farbtopf und Pinsel greifen.



Läuft stromlinienförmig spitz nach hinten zu. Die zuverlässige Einzelradaufhängung läuft mit einem Tropfen Öl noch besser. Kupferleitbleche federn zugleich den L-Kiel mit Doppelzündung.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
151,1 mm	*57,1 mm*	*44,6 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
97,7 mm	*54,8 mm*	*44,2 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
85 g	*RX 42*	*Inliner*

Die italienischen Hochleistungs-Tuner kleiden ihren sauschnellen Clio in einen rot-weißen Dress. Landsmann Betti fuhr ihn so beim Wimbledon des Rallyesports.

Jim Hunt Magazine®

NSR Renault Clio

Rallye Monte Carlo 2008

Renault Clio

Die Hochleistungstuner von NSR aus Bella Italia haben uns schon auf der Messe im Februar vom neuen Rallye Clio vorgewärmt. Man hat damals noch auf den Ausgang der Monte gewartet, bevor man in Sachen Design loslegen wollte. Nun rollt der kompakte Franzose von der Startrampe und greift ganz stark an. Beim Triebwerk wird sofort klar, dass Frankreich eine Atommacht ist. Die Anglewinder Turbine befeuert das kleine Rallyeauto derart vehement, dass man vorher in der Zentrifuge der Bundesluftwaffe einen Test absolvieren sollte, möchte man nach dem wilden

Maskulin breitschultrig getunt: NSR hat die angewachsene Spurweite unter der Karosserie sehr gut verpackt. Das Fahrwerk lässt den Clio schön tief liegen, Kurven nimmt er wie eine Achterbahn. Leichte Präzisions-Alufelgen mit Hohlkammern: Kompromissloser Rundlauf und toller Reifengrip-Verstärker. Das Luftpolster lässt Spielraum zum Einkrallen in den Untergrund.

Renault Clio

Ritt unbeschadet aus diesem G-Kraft Multiplikator aussteigen. Kraft aus allen Ecken durch einen leistungsstarken Motor, der im Zusammenspiel mit hochwertig angefertigten Präzisionsteilen bei Getriebe, Achsen und Felgen eine sagenhafte Darbietung am Grenzbereich der Fahrphysik abliefert. Wer dem feurigen Clio noch einmal tiefer unter die Haube sehen möchte: Im JHM No.10 befindet sich bereits ein ausführlicher Test des kompakten NSR Rallye Renault.

Im schnellen NSR Clio kann man so richtig sie Sau rauslassen: Mit großem Grenzereich und Power in allen Ecken geht es zackig durch die WP.

Der alte GTI Spirit kehrt zurück

Golf GTI

Spirit meldet sich zurück und das mit dem legendären Kracher Einser Golf GTI. Endlich rollt das zweite Wolfsburger Kultauto im Rallyetrimm vom Band: Der orangefarbige GTI im Sponsorkleid der destillierten Jägermeister Brause aus Wolfenbüttel. Upps, schon wieder ein Alkohol-Auto. Wer denkt, komasaufende Kids von heute kommen über Slotcars an ihr promillehaltiges Laster, hat sich wohl schon in der 80ern sein Hirn aus dem Schädel gesoffen. Zurück zum Slotcar. Ein wunderschöner Rallyeklassiker aus Zeiten, in denen noch echte Kerle ins Lenkrad griffen und nach dem Sieg eine Pulle Hörnertee brüderlich teilten. Wenn damals die Eltern sagten „Das ist noch nichts für Dich!“ - wurde das so akzeptiert und die Sache hatte sich.

Wir stellten den bösen Golf bereits in JHM No.7 ausführlich vor. Das Rallyeeisen mit BP-Deko folgte in Nummer 9. Nun zum orangefarbigen Forst-Gerät. Wer es im Ur-GTI richtig krachen lassen will, sollte ein paar Dinge daran vornehmen. Erstens: MTS raus. Wozu man immer noch driftkillende Haftverstärker in ein Rallyeauto baut bleibt uns ein schleierhaftes Rätsel. Bei einer ersten Probefahrt stießen wir uns die Hörner ab und landeten übel im Unterholz. Wir gingen die lange Links im Zweiten voll ausgedreht doch zu optimistisch an. Schnell den GTI aus der Botanik bergen: Kein Schaden im Blechkleid, Glück gehabt. Trotzdem ab in die Hunt-Werkstatt. Die Vorderachse bekommt beidseitig je eine 0,2 mm Distanzscheibe eingebaut. Das Axialspiel ist nun weg. Ihr Höhen-

Leistungsstark wie es sich für einen Rallye GTI alter Schule gehört, tritt das Wolfsburger Auto von der damaligen Hessen Rallye erneut an. Sein durchzugsstarkes Aggregat hat richtig Dampf unter der Haube und liefert klassischen Rennsportsound. Läuft der Motor untertourig, wird es trotz entkoppelter Karosseriesituation laut im Gebälk. Läuft er auf Betriebstemperatur sind die lauten Töne leiser und es geht mit Karacho übers Land.

Golf GTI

Spiel Höhenspiel stellen wir über die Gewindestäbe (Madenschauben) auf der Richtplatte ein. Das stellt zugleich die Zündanlage und das Distanzspiel des L-Kiels optimal ein. Dem Chassis wird rundum 2 mm Material mit einem Cutter abgetragen. Das dünne Material am Rand der Bodenplatte erleichtert die OP ungemein. Die Heckwanne wird mit einer Feile dezent bearbeitet. Die Karosserie kommt als nächste dran. Die Kotflügelinnenseiten befreien wir von ihren scharfen Gussgraten. An denen schaben die Reifen in Seitenneigung. Mit einem Schweizer Offiziersmesser kleine Klinge bördeln wir (nur!!!) die innen liegenden Falze elegant um.

Neben der knalligen Jägermeister Lackierung fällt der Golf vor allem durch sein peppig weiß und schwarz lackiertes Dach auf.

Nimmt man sich die sinnvolle Zeit zur Entkoppelung des Chassis von der Karosserie, steigt der Fahrspaß im GTI ungemein. Es ist ein großes Ding, mit Cutter und Feile ein wenig Material rund um die Bodengruppe abzutrennen. Mit leicht gelösten Schrauben kann sich der Aufbau in Kurven neigen und das Chassis frei arbeiten. Dazu noch Klarlack auf die Vorderräder und schon geht es richtig zur Sache. Wir haben die Reifen auf den Felgen mit etwas Klebstoff gesichert, schließlich hat der Spirit GTI ein paar Extra PS unter der Haube, die den gebackenen Gummis alles abverlangen.

Golf GTI

Tim Hunt Magazine®

Stahlfelgen waren damals kein No Go an einem Sportgerät. An den hinteren Radläufen sitzen die für den Einser Golf typischen Steinschlagschutzkanten aus Hartplastik. Ein verschweißter Käfig im Fond schützt im Ernstfall, den wir im stark motorisierten Wagen nicht erleben mussten. Erfreulich: Spirit hat im neuen Jäger-Golf eine aufrechte Crew sitzen, die im Gegensatz zu den Piloten in den ersten GTI wesentlich ausgeschlafener ihren Dienst tut. Oder fahren diese Jungs mit Lordosenstütze?

Die Karo-Aufhängung bekommt ein Ölbad. Ihre Schrauben werden anschließend minus eine Umdrehung gelockert. Fertig ist die entkoppelte Karosse mit autonomer Seitenneigung für perfekte Lastwechsel im Quergang.

Nach einem kompletten Ölservice der beweglichen Mechanik tanken wir 12 Voltan bleifrei. Das genügt dem temperamentvollen Longcan Inline Vierzylinder. Klasse gelöst: Damit er nicht aus dem Chassis bricht, ist er in seiner Aufhängung doppelt verschraubt. Dadurch greift er verwindungsarm ins verschraubte Getriebe. Der GTI läuft sehr kernig. Das liegt nicht nur am knackigen Sportgetriebe. Die Karoaufhängung hinten sitzt im Cockpiteinsatz. Der sitzt in der dünnen Leichtbaukarosserie. Die spart Gewicht und senkt den Schwerpunkt ab. Aber der Materialmix lässt Luft dazwischen, was einen hervorragend musikalischen Resonanzkörper unter dem Strich realisiert. Untertourig gefahren ruckelt es arg im Gebälk. Bei optimaler Drehzahl auf Zug gefahren surrt der GTI wie ein Echter mit frisiertem Rennmotor. Wie geil!

Fazit:

Spirit meldet sich mit einem im kleinen Detail verbesserten Golf zurück. Entkoppelt man Karosserie und Chassis mit wenig Aufwand, bekommt man ein richtig sportliches Rallye-Eisen mit aufregenden Fahreigenschaften und klarem Grenzbereich. Der kernige Sportsound aus den 70ern im untertourigen Bereich verstummt, sobald man richtig Gas gibt.

Der Ninco Porsche war längst fällig für die maximale Leistungskur. Der große Lambo erhält zudem das neue Chassis mit einer in der Entkoppelung einstellbaren Antriebs-aufhängung. Was geht ab im Cockpit beider Lightnings? Wir fanden es heraus.

LIGHTING

Leistungsstark wie nie zuvor:

Porsche 997 GT3 RS und Lamborghini Murcielago GT-R

Jim Hunt Magazine®

Lightning Lambo & Porsche

Tim Hunt Magazine®

Ninco liefert zwei neue Lightning Rennwagen aus. Stammen die Karosserieformen aus dem laufenden Sortiment, kommt die Technik unter der Haube aus dem hauseigenen, hochwertigen Tuningregal. Das Beste war gerade gut genug, um die Performance beider Wagen auszureizen.

Nincos Porsche 997 GT3 ist ein Dauerbrenner und erfreut eine breite Fangemeinde mit einigen Rundstrecken- und sogar Rallyeversionen. Der Lamborghini Murcielago GT/R kam diese Saison neu auf den Markt und liefert nach Tuning des zu hoch sitzenden Vorderwagens ein sagenhaftes Leistungspotential. Was passiert also, wenn man arrivierte Leistungsträger erneut einer strengen Kur unterzieht? Gewicht wie Schwerpunkt runter

So stark geduckt kauerte bisher noch kein Ninco Porsche 997 auf der Rennstrecke. Wem die Optik zu viel Purismus versprüht: Mit Farbnebel und Decals dagegenhalten. Frontlippe, Diffusor und Auspuff aus Lexan kann man problemlos lackieren...

Der bewährte und leistungsbereite 997er bekam nun den letzten Schliff durch Lighting Pro Race Evo. Das steife Lexanchassis liegt dank Fünfspeichen Felgen aus Leichtmetall noch tiefer. Die neu erreichte Schwerpunktlage verlagert in Kurven den Grenzbereich in einen höheren Gang. Konsequenter Leichtbau im Cockpit durch leichtes Lexan unterstützt die Maßnahme. Getönte Rauchglasscheiben schützen vor Sonne und neugierigen Blicken. Pilot und Lexantechnik bleiben anonym. Wirst Du einmal mit offenem Visier rot im Gesicht, sieht das kein Mensch.

Lightning Lambo & Porsche

Tim Hunt Magazine®

und in Kombination mit leistungssteigernden Tuningkomponenten verschiebt Ninco den Grenzbereich beider GT Wagen auf ein sportlich hohes Level. Der Porsche fährt mit dem bewährten NC5 Sechszylinder, während der Lambo schon den neuen NC14 im Nacken sitzen hat. Wie für die Marke typisch fahren beide Autos mit Sidewinder-Konzepten, die mit den Getrieben der neuesten Generation ausgestattet sind: Ihre verschraubten Motorritzel und Nylonräder bieten eine präzise Einstellung der Kauleisten und die Option, über das Zubehör alternative Abstimmungsarbeit einsetzen zu können. Als Chassismaterial steigert steifes Lexan die Kraftübertragung. Im Lambo sitzt schon die neue entkoppelbare Dreipunkt-Aufhängung für den Antriebsstrang. Über ihre Schrauben lässt sich das Fahrwerk abstimmen, so wie wir es von NSR, Slot.it und Co. kennen. Dazu gibt es Titanachsen mit leichten und neue Felgen. Letztere lösen auf der optischen Skala ein Desaster aus, sofern neben hohen Leistungsparametern auch Wert auf die Befriedigung der Netzhaut legt: Der Lambo sieht aus, als hätte er 16 Zoll Sportfelgen vom Fiat Punto bekommen. Beim Porsche dürften es 15 Zöller vom Polo sein. Ziemlich verloren stehen sie in den Radhäusern, in denen normalerweise große Zöller schöner wohnen. Durch die Maßnahme senkt der Tuner den Schwerpunkt deutlich ab. Beschleunigte und verzögerte rotierende Massen werden kleiner gehalten, liefern eine spritzigere Beschleunigung, spontaneres Ankern und höhere Kurvengeschwindigkeiten als schön große Räder. Im Fahrbetrieb sieht man dies weder im Auto noch beim Vorbeirasen. Die erzielte Fahrdynamik pulverisiert die optische Beeinträchtigung und man wird unter dem Helm fett grinsen. Steigt man an der Box aus, tränen ein wenig die Augen.

Wo Licht ist, ist auch Schatten: Die kleinen Räder sehen auf den ersten Blick gewöhnungsbedürftig aus. Im Cockpit sieht man sie nicht und erfreut sich an den wahnwitzigen Fahrleistungen.

Im Porsche werkelt der bewährte NC5 mit neuem verschraubten Motorritzel und Nylongetriebe.

Lightning Lambo & Porsche

Tim Hunt Magazine®

Der Austausch der kleinen High Performance Felgen und Reifen gegen serienmäßige Ninco BBS Plastiks oder größere Alus ist möglich. Unbedingt beim Fachhändler auf den richtigen Achsdurchmesser achten! Die bisher gefahrenen Serien 997er und Lambos waren alle nicht langsam unterwegs. Sahen mit ausgefüllten Radhäusern deutlich schöner aus. Es stellt sich die Grundsatzfrage, ob man immer mehr Leistung braucht. Die NC5 und 6 Aggregate mobilisieren mehr als genügend Bums, um auch auf einer großzügig geschnittenen Clubbahn den Ton angeben zu können. Wir fahren bei Rennen einen der ersten Ninco 997er mit Ortmannreifen und dezent entkoppelter Karosse. Das Teil geht derart gut, dass es die Rundenzeiten mancher Slot.it Gruppe C (ebenfalls mit PU) nass macht. Ob man auf einer kleinen Heimbahn die neuen Leistungsträger am Limit fahren kann, sei dahin gestellt. Ohne regelbare Zapfsäule, die es auf 9 Voltan einzustellen gilt, sind diese Teile weder rund noch ausgewogen ohne MTS fahrbar.

Kehrseite der kleinen Räder: Das Cornering fällt schärfer aus als im Serienwagen und man muss seine Vorderachse nicht tiefer legen.

Schräg betrachtet zeigt der Lambo seine Anabolika gestählte Figur. Die kleinen Sport-Räder kommen erst in der Seitenansicht zur negativ optischen Geltung. Man kann zur gegenüberliegenden Seite komplett durchsehen.

Lightning Lambo & Porsche

Tim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
146,5 mm	*68,1 mm*	
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
83,8 mm	*variabel*	*variabel*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
	NC 14	*Sidewinder*

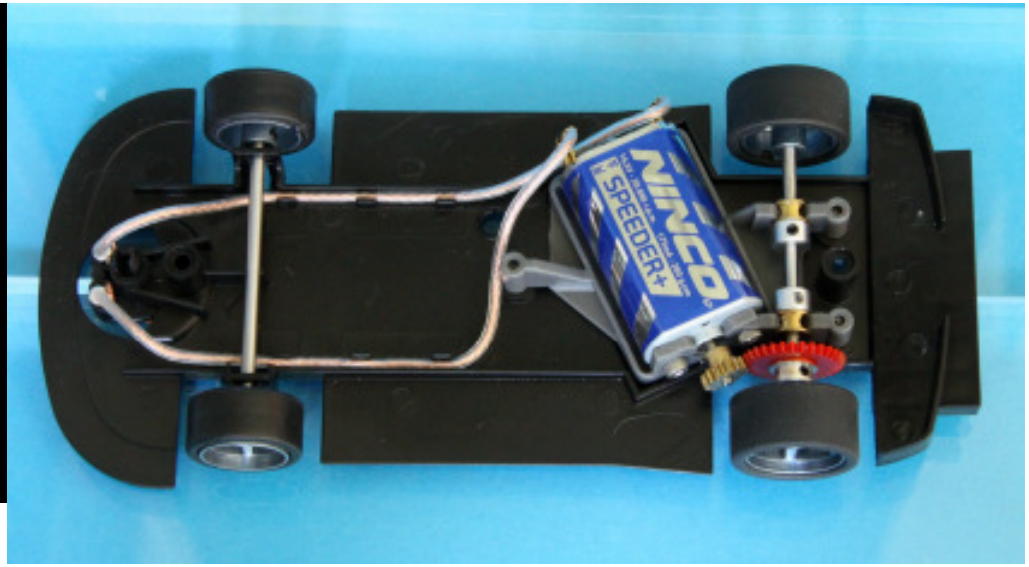
Das verhält sich ähnlich, als würde man versuchen, einen Porsche GT3 auf einem leeren Aldi-Parkplatz voll auszureizen. Definiert man Slotten als 3D-Ersatz für PC-Games, in denen unnatürlich hohe Geschwindigkeiten als normal vorgegaukelt werden, wird man mit dicken Magneten in den Autos der Held sein. Dazu sind uns die leistungsbereiten Rennwagen viel zu schade. Wir haben eine passend lange Bahn, ein regelbares Netzteil und schnelle Synapsen. So gesehen gut gerüstet für diese leistungsstarken Fahrmaschinen.

Fazit:

Beide Lightning Boliden begeistern mit herausragenden Fahreigenschaften und hochwertigen Komponenten, deren Potential sich auf einer großzügig geschnittenen Bahn voll entfalten kann. Auf kleineren Kursen geht ohne regelbares Netzteil wenig. Die kleinen Felgendurchmesser steigern die Fahrdynamik aber beleidigen das ästhetische Auge. Eine Träne, die der Sportfahrer wegwischen kann.

Die Tracktests der Standardversionen finden sich in JHM No. 8, 9 und 11 (Porsche) sowie in JHM No.14 (Murcielago GT-R).

Im Lambo sitzt der neue Dreibein-Antriebshalter zur Entkoppelung und individuellen Anpassung des Chassis an die Gegebenheiten und den Fahrstil. Der verschraubte NC14 Speeder hämmert mit 20600 U/min und stemmt 280 gcm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Damit das verschraubte Getriebe (Metall auf Nylon) vibrationsfrei zahnen kann, ist das Sidewinder Aggregat doppelt verschraubt. Messinglager mit wartungsfreundlichen Ölern und Zentrierbuchsen halten die Hinterachse im Zaum.



Kein Spielzeug - Nur fur Sloter!

NINCO sport

AUDI R8

REF 50554

AUDI R8 "ACM"

Vertrieb durch:

NINCO

www.ninco.com

modell hobby Spiel

NINCO CUP IN LEIPZIG
02. - 03. OKTOBER 2010

CARS & CO COMPANY

www.carsandco.de

Momo von Michael Ende war damals eines der besten Jugendbücher. Die Unendliche Geschichte geht nun für Erwachsene weiter: Feinste Handarbeit für den Slot!

P O R S C H E

935J MOMO

Jim Hunt Magazine®

Porsche 935J

Jim Hunt Magazine®

Racer bringt eine weitere Version des schnellen Dauerbrenners Porsche 935.

Die J-Version im blutorangefarbige MOMO Look sieht nicht nur sensationell aus, sie begeistert mit ihren äußeren und inneren Werten. Wie an allen Racer arbeitet auch hier Slot.it Technik unter der Haube, die dem Resinekleid Feuer einhaucht. Das Fahrverhalten ist nach getankten 12 Voltan sehr flott, spritzig und vor allem authentisch: Die Kiste liegt wie ein Brett, der Grenzbereich ist durchschaubar und es macht mit allen Sinnen Spaß, dieses Auto zu bewegen. Mehr dazu in JHM 12, dort gab und gibt es den schicken Stommelen 935J von Racer...

Mächtige Walzen und ein Sidewinder peitschen den schicken Flachschnauzer vehement nach vorne. Dank der ausgeklügelten Racer Ingenieurskunst liegt der Wagen gut ausgependelt auf der Rennstrecke. MTS raus, Ölservice und los geht es! Staunen und die Fliehkräfte genießen.

Der blutorangefarbige Daytona Gewinner von 1980 mit G. Moretti und R.Joest im Cockpit begeistert uns optisch wie technisch auf der Ideallinie. Der in Italien von hand gefertigte Rennwagen ist etwas für den gehobenen Anspruch: Feinste Details schmeicheln der Netzhaut, Slot.it Technik unter der Haube dem Anspruch für das sportliche Vorankommen.

Megane Trophy von SCX

Wie mega ist der schnelle Franzose zwischen seinen weit ausgestellten Backen?

Tim Hunt Magazine®

Megane Trophy

Tim Hunt Magazine®

Nachdem Ninco One den markanten Franzosen schon in drei Versionen abgearbeitet hat, kommt nun Tuner SCX aus dem Startblock geschossen. Die blaue McGregor Version präsentiert sich auf den ersten Blick optisch gelungen. Unter seiner Außenhaut werkelt ein hauseigenes Aggregat, das mit einer schön satten Drehmomentskurve für knackige Heimbahnen perfekt abgestimmt ist. Es beschleunigt von unten heraus kraftvoll und zieht wie ein starker Diesel kontrolliert durch. Der Renault bleibt stets optimal auf Zug und lässt sich so hervorragend präzise um den Kurs dirigieren. Möchte man auch bei Dämmerung und Nachts trainieren, eine leistungsstarke LED Lichtanlage liefert die nötigen LUX, um wie ein Luchs sehen zu können. Der L-Kiel mit Doppelzündung und Flachleiterblechen im Chassis befeuert die Elektrik des Motors zuverlässig, egal in welchem Anstellwinkel man durch Kurven oder über Curbs räubert. Was weniger gefällt: Der Megane geht hinten ganz schön in die Knie. Oder umgekehrt: Vorne hebt es ihn ganz schön aus den Federn. Der Vorderwagen sitzt zu hoch, die Optik des blauen Franzmanns leidet. Sieht aus, als hätte man zu optimistisch bei IKEA eingekauft und soviel wie geht in den Kofferraum gepackt. Unser Tipp: Stark dagegen steuern, indem man die Buchsen der vorderen Einzelradaufhängung um jeweils einen Millimeter nach oben schiebt. Die Räder tauchen tiefer ein. In den Bug kommt eine Lage Blei als Ausgleich zum Gewicht des Inliner Heckmotors. Die Schleifer der Doppeltzündung werden mit einer Flachzange gequetscht , was den Leitkielschleifpunkt nach oben setzt, der

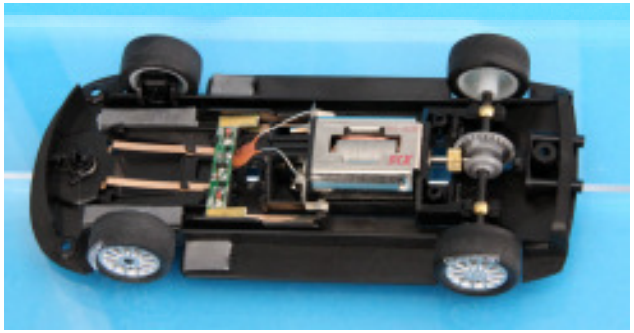
Freundliches Lächeln und am Bug und ein durchzugsstarker Motor im Megane von SCX: Optisch gelungen trotz etwas viel Luft in den Radhäusern. Eine runde Sache.

Megane Trophy

Megane taucht vorne tiefer ein. Der Blaumann fährt nun und präsentiert sich deutlich besser. Trotzdem stehen die Michelin Slicks immer noch luftig in den Radhäusern. An der Hinterachse ist Spielraum nötig, arbeitet im Renault die SCX typische, pendelnd gelagerte Antriebseinheit. Sie ermöglicht dem Chassis sich in Kurven aktiv mit Unebenheiten zu arrangieren, was der Fahrlage insgesamt sehr gut tut. 12 Voltan im Tank sind der ideale Kompromiss. Wer glaubt, mehr Druck in den Motor pumpen zu müssen, bitteschön. Aber das ist nicht nötig, fährt man ohne MTS. Für die Fahrzeugklasse angemessen bewegt sich der blaue Reiter ausgesprochen dynamisch und durchzugsstark. Die Topspeed reicht, um auf einem Heimkurs kontrollierbaren Fahrspaß erleben zu können. Zieht man in Kurven voll durch, stemmen sich die Slicks hervorragend gegen die Fliehkräfte. Trotzdem bleibt ein schmaler Grenzbereich, der ermöglicht, das Heck rutschen zu lassen. Wer denkt mit dem Megane tuckert man langweilig um den Kurs, irrt gewaltig. Wird man mit einer peinlichen Parkeinlage im Kiesbett abgestraft, hat man eine zu optimistische Linie gewählt. Wichtig zu wissen: SCX RX Motoren reagieren im kalten Zustand verhalten. Nach einigen Warmup Runden und verbrannten Kohlenaroma erhöht sich ihre Leistung merklich und man kann im runden Fahrstil mit Fliehkräften spielen. Selbstverständlich fahren wir ohne MTS, das über zwei Schrauben aus dem Unterboden fliegt.

Fazit:

Der neue Franzose von SCX feiert nach wenigen Kniffen einen gelungenen Einstand in seiner Klasse. Der drehmomentstarke Motor mit gut beherrschbarer Leistungskurve ermöglicht einen ausgewogenen, runden Fahrstil. Das vollaktive Fahrwerk passt sich Unebenheiten an. Ein Komplettpaket für den souveränen Auftritt auf der Heimrennstrecke.



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
136,2 mm	*63,9 mm*	*40,1 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
82,5 mm	*60 mm*	*62,5 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
92 g	*RX*	*Inliner*

www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing

- Fahrzeuge und Zubehör aller führenden Hersteller
- Schnelle und günstige Lieferung
- Service und Beratung sind bei uns selbstverständlich
- Kostenloser Pre-Order Service

Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de

XKR12 hing am seidenen Faden:

Tuner Slot.it hielt unsere Erwartung auf diesen Wagen über ein Jahr lang gehalten. Nun der Schnitt: Das Auto ist da!

Gruppe C Rennkatze von Jaguar

Silkcut Jaguar XJR12

Jim Hunt Magazine®

Lange erwartet, endlich da: Die längst fällige Version des Gruppe C Jaguars XJR12 feiert Premiere auf den Slotstrecken der Welt. Die pinkfarbige Version ist das Auto von Wollek, Fabi und Acheson, mit dem sie 1991 in Le Mans die 24 Stunden auf Platz 3 beendeten. Die Flunder mit abgedeckten Radhäusern ist ein Slot.it Klassiker.

In diesem Jahr haben die Italiener das Konzept überarbeitet und wie im Budlight Vorgänger sitzt das neue Chassis. Der Antriebsstrang ist auch hier mit vier Schrauben einstellbar. Die neueste Schraubengeneration sitzt darin und sie lässt sich noch leichtgängiger auf den persönlichen Fahrstil einstellen als bei den Vorgängermodellen.

Der exponierte Heckflügel ist für mach ungeschickte Piloten ein Problem. Für Kamikaze-Fahrer und Gewichtsfetischisten ist ein leichteres Pendant in schwarzen und zugleich flexiblen Material im Lieferumfang enthalten. Die filigrane Aufhängung des Spoilers weicht dabei einem massiven Steg. Die Radkastenverkleidungen können zugunsten einer breiteren Spureinstellung abgenommen werden. Wir bleiben britisch stilvoll und fahren die Wildkatze mit den schönen Scheuklappen. Wie sieht das denn sonst aus. Über die Optik kann man streiten. Wir lieben die eigentümlich markante Linie des Jags.

Schließlich muss nicht jede Gruppe C Flunder gleich aussehen. Unter der Haube der vertraute orangefarbige Slot.it Motor, der als Inliner ins

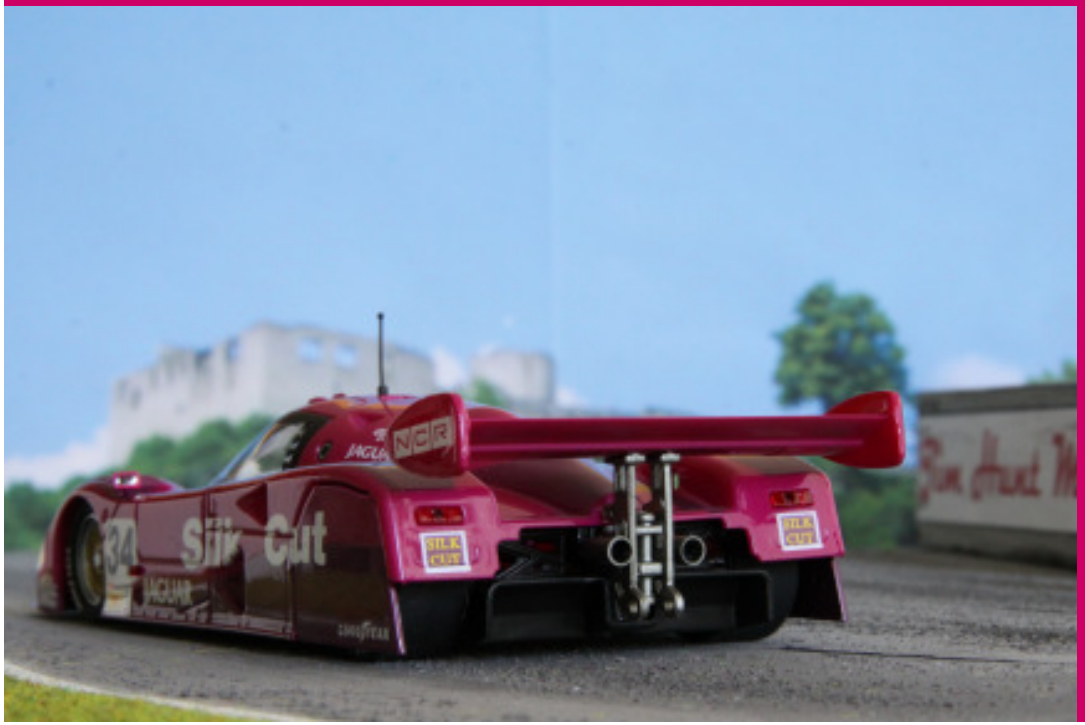
Flachschnauze, Fahrerkanzel und ansteigende Linie, die im großen Spoiler endet: Die Gruppe C hat ihr eigenes Gesicht! Der Jaguar ist dabei das Gesicht in der Menge, sieht an ihm alles anders aus.

Silkcut Jaguar XJR12

Jim Hunt Magazine®

verschraubte Getriebe feuert. Selbstverständlich haben auch die Alufelgen Schraubgewinde, was eine exakte Anpassung der Spur unter den Radkästen erlaubt. So weit es geht, nach außen montieren, damit der Jag in Kurven länger auf der Ideallinie bleibt. Abartige Leute demontieren die Abdeckungen, um mehr Spurweite bei Rennen zu gewinnen. Die originale Optik dieses markanten Gruppe C Wagens geht dann leider flöten. Ein eigensinniger Charakter, wie es sich für eine willensstarke Katze gehört!

Der XKR12 polarisiert damals wie heute: Einige stehen voll seine markante Linie, andere stöhnen. Für Freunde britischer Edelkatzen und echte Gruppe C Fans ein absolutes Muss.



Seit dem Vorgängermodell (Bud light) bekam der Jaguar ein neues Chassis mit langer Spoilerlippe vorne.

NSR classic Startfeld wächst weiter

Porsche 917K 1000 km Buenos Aires 1971

Ford MK IV Le Mans 1967

Ford P68 Limited British Edition

Jim Hunt Magazine®

Porsche 917K

Tim Hunt Magazine®

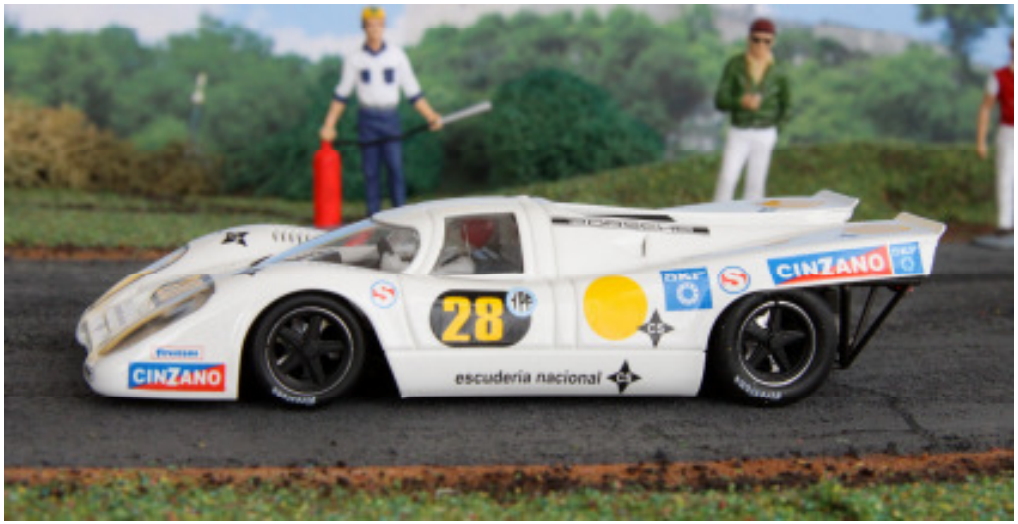
Nach einem Feuerwerk von Zuffenhausener Kultsportwagen aus den 70ern kommt nun die dezent weiße Version der 1000 km von Buenos Aires 1971. Carlos Reutemann und Emerson Fittipaldi fuhren damals das Geschoss, das lange Zeit als unschlagbarer Sportprototyp gehandelt wurde und sich auch derart präsentierte. Die Optik kann sehr überzeugen, der Wagen ist schön hellweiß lackiert und trägt die typischen schwarz-gelben Startnummer aus dem Rennen auf dem südamerikanischen Teil-Kontinent. Wer mehr Technikdetails über seine Brüder nachlesen möchte: In JHM 10, 11,12 und 15 findet man die heißen schwäbischen Kult-Geräte! Weitere 917K Versionen sollen noch in diesem Jahr folgen! NSR denkt dabei ans Budget der Kundenteams. Es wird keine teuren Sets folgen, sondern ausschließlich Einzelmodelle. Und diese Ansage gilt auch konsequent für alle drei legendären 70ern Le Mans Boliden im Gulf Look!

Seine markant ansteigende Linie und das typische Lüfterrad über dem Motor machen die Rennwagenikone Porsche 917 Kurzheck unverwechselbar.

Porsche 917K

Tim Hunt Magazine®

Selbstverständlich sitzt auch an diesem NSR der für die Bauart angemessen leistungsstarke Sidewinder im dreifach gelagerten und entkoppelbaren Motorhalter. Dazu gibt es die markentypischen Präzisionsteile und eine wunderschön getroffene Formensprache bei der Karosserie. Alles Handarbeit: Bei manchen Modellen sollte man die Felgeneinsätze entgraten. Hinterher sitzen sie noch präziser im Alu. Eventuell kann man die Alufelgen innen schwarz anstreichen. Das steigert den Look.



Je eine Sechszylinderreihe brüllt aus einem mächtigen Heckrohr.

Flacher geht es kaum: Der 917 in Action nimmt den P68 frech außen.

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

www.sora.de

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Ford MKIV

Jim Hunt Magazine®

Der MK IV wurde schon vor einiger Zeit gegenüber der im JHM No.8 vorgestellten Startversion überarbeitet. Die Nase wurde kürzer, die Details im Heckbereich um die Lampen deutlicher. Trotzdem sollte man nicht vergessen, wozu NSR diese Renn-Autos baut. Auf erster Silbe liegt nämlich der Fokus der Italiener. Aber wem sagen wir das. Wer die Marke nicht kennt, ist noch kein richtiger Slotter. Neu bei der gelben Version Nummer 2 sind die Frontscheinwerfer. Beim Vorgänger (wir berichteten) waren die Augenlider geschlossen. Zudem wurde der Bereich um die Rücklichter dezent modifiziert. Die Nase wurde kürzer als beim Erstlingswerk, das etwas arg lang aus der Form geriet.

Der MK IV in überarbeiteter Version. Er war der erste Klassiker, den NSR auflegte.

Ford MKIV

Tim Hunt Magazine®

Ab damit auf die Strecke und heiße Duelle gegen Porsche 917K und Ford P68 austragen! Bald kommt Zuwachs in Form des MK II! Wir sind gespannt wie eine Steuerkette. Das aktuelle Gerät ist bei Fahrern sehr beliebt, weil einige Leute damit angeblich besser zurecht kommen als mit dem Porsche 917K. Das lassen wir nicht unkommentiert stehen, ist es doch reine Geschmacks- und Gefühlssache. Fakt ist, der erste NSR Klassiker ist immer noch konkurrenzfähig, wie auch sein Einsatz beim letzten großen 24 Stundenrennen der Marke in Italien unter Beweis stellte.

Die identischen Technik bei den Komponenten und dem Motor auf höchstem Level macht ihn zum idealen Gegner des Zuffenhauseners, wenn der Ford baujahrbedingt etwas älter ist. Die leichte Karosserie und das entkoppelbare Fahrwerk lassen keine Wünsche offen, kennt man sich mit der Materie aus. Wie am Original sind auch hier die zentralen Flügelschrauben der Felgen verschiedenfarbig. Rechts blau, links rot. Im Eifer des Gefechts an der Box kann man somit keinen Fehler beim Reifenwechsel machen.

Mit leichten Modifikationen zum Erstlingswerk geht der neuen MK IV an den Start bei den classic 24 Stunden von Le Mans.

Ford P68 limited

Tim Hunt Magazine®

Ein Auto, das es so nie gab, aber trotzdem hammerhart gut aussieht! Tuner NSR baut den legendären Ford 3 Liter in British Racing Green und peppt das dezente Kleinod mit Gold auf. Puristen werden trotz anfänglicher Bedenken an die Originalität selbige über Bord werfen und zum wunderschönen Auto greifen. Uns gefällt der auf limitierte Ford außerordentlich gut, ist mal was anderes zum roten Original. Zudem passt der Farbanstrich perfekt britischen Ford Rennstall, wenn auch Alan Mann normalerweise rot gold unterwegs war. Wer technische Details über den P68 nachlesen möchte, dem empfehlen wir die letzte, 17. Ausgabe! Es steht wie immer rund um die Uhr an unserem Kiosk gratis zur Verfügung, sollte es noch nicht geladen worden sein...

Im Vergleich zu den beiden anderen Testwagen kann gesagt werden, dass der P68 durch seine Bauart leistungsfähiger unterwegs ist. Länge läuft eben und trotz identischer Technik unter der Haube lässt es der flache Brite richtig krachen. Die Tatsache, dass bei dem Wagen auch die Optik sehr gut rüberkommt, lässt Goldgräberstimmung aufkommen: Geldsack plündern und kaufen! Wer es viel mondäner haben möchte, es gäbe auch noch den P68 von Edel-Tuner Racer. Der kostet aber Zweikommafünf mal so viel wie der hier. Gemeinsamkeit: Beide kommen aus Italien und werden in Handarbeit gefertigt. Wer diese in heutigen Zeiten mutige Zunft unterstützen möchte, nur zu! Es muss nicht immer China sein.

Britisches Understatement ganz groß: Die dunkelgrüne Lackierung mit Goldstreifen steht dem P68 sehr gut und lässt uns alle Bedenken an die Originalität im Ärmelkanal versenken.

Ford P68 limited

Tim Hunt Magazine®

Insgesamt fällt eines wie immer schwer. Wer die Wahl hat, hat die Qual. Das probateste Schmerzmittel ist: Alle anschaffen. Das spart sinnfreie Überlegungszeit und zudem hat man gleich ein schönes Startfeld beisammen. Betrachtet man die Tatsache, dass alles in Handarbeit südlich der Alpen gefertigt wird, schafft gesunden Abstand zum Einstandspreis. Der liegt höher als der eines Großserienmodells made in China. Man zahlt bei NSR aber nicht nur die Handarbeit. Man bekommt allerfeinste Komponenten mit einem sehr hohen Anspruch an Präzision und Funktionalität. Einfach MTS über Bord werfen und loslegen. Mit einem regelbaren Netzteil kann man diese Autos sogar auf einer kompakten Heimrennanlage betreiben. Betankt mit sparsamen 9 Voltan lassen sie sich hervorragend rund bewegen. Die präzise Mechanik unter der Haube sorgt dafür. Lässt man 12 Voltan durch die Kraftstoffleitungen der NSR Klassiker fließen, geht richtig die Post ab. Was uns besonders gut gefällt. Man hat einen Motor montiert, der der Bauart würdig ist. Kein überdimensionales Drehzahlmonster, sondern ein Aggregat, das sowohl auf der Heim- als auch Clubbahn Fahrspaß bereitet. Das hat zudem den ausgleichenden Vorteil, dass man richtig rund fahren muss, möchte man im Rennen erfolgreich unterwegs sein. Man fährt auf Augenhöhen und hat nicht wie im Mosler nach einen Rennunfall leichtes Spiel beim Aufholen: Nur weil die Konkurrenz ebenfalls mit der Performance der krassen Boden-Boden-Rakete hadert. Aber das alles ist Glaubenssache und irgendwer muss die überdimensionierten Motoren kaufen, sonst würden sie die Hersteller nicht anbieten. Weniger ist mehr. Aber das wird nie in alle Köpfe rein gehen...

Extrem flach kauert der P68 auf der Strecke. Seine Performance ist atemberaubend. Vielleicht sogar der schnellste Klassiker .

Ideallinie Slotshop

Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe des Nürburgrings

www.ideallinie-slotshop.de

NOTCHBACK ROUND 2

Pioneer liefert weitere Mustang Stufenheck Versionen aus. V8 Heavy Metal, das sich nicht nur optisch sehen lassen kann!

Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

In der letzten Ausgabe 17 trumpfte Pioneer mit vier neuen Mustangs im historischen Racing Look auf: Zwei Fastback (Fließheck) sowie als Neuheit zwei Notchback (Stufenheck). Der rührige Engländer legte sofort nach und liefert vom kantigen Stufenheck zwei neue Designversionen, die mit zitronengelb und knallrot optisch voll ins Schwarze treffen. Technisch ab Container voll auf der Höhe, auch mit ausgebauten MTS. Klassikliebhaber von dicken V8 kommen hier optisch wie technisch voll auf ihre Kosten. Der Technologietransfer zu Scalextric ist innen zu erkennen. Der Motor hat strammen Biss, ist aber nicht übermotorisiert, so dass man es im Mustang authentisch krachen lassen kann. Mit Schwung geht es mit 12 Voltan im Tank bleifrei um die Kurve und im geschickten Lastwechsel ist auch ein Drift drin, sofern man das wünscht. Der Grip der eleganten Reifen ist sehr gut und lässt keine Wünsche offen. Apropos Reifen: Sie sitzen dort wo sie hingehören. Satt und schick in den Radhäusern. Nichts muss mehr modifiziert werden. Warum schaffen das nicht alle Slotcar Tuner ab Werk? Mehr technische Details in der Titelstory von JHM 17!

Zitronengelb mit bösem Mattschwarz oder lautes Rot mit weißen Streifen. Schön, wenn ein Hersteller Gegensätze anbietet und nicht nur mit verschiedenen Decals arbeitet. Große wie kleine Details sind bei Pioneer verdammt wichtig! Für uns auch...

Wer sagt, dass Ecken und Kanten nicht super aussehen? Selbst auf einer unebenen Piste läuft alles stabil. Die voluminösen Good Years absorbieren das Stacatto der Stöße und wandeln es in Grip um.

Mustang Notchback

Tim Hunt Magazine®

Tony Marcottis roter Fastback sieht rattenscharf aus. Wer hier nicht schwach wird, hat kein Herz und keinen Sinn für großvolumigen Motorsport! Das sonore V8 Blubbern verstummt knapp über Standgas und geht in ein physikalisches Brennrauminferno über. Tuner Pioneer hat es trotzdem verstanden diese Bestie zu zähmen und kultivierte Tugenden eingehaucht. Die Ponys sind beide klasse fahrbar!

Cooles Detail: Geschüsseltes Dreispeichen Lenkrad mit gelochten Streben! Selbstverständlich gibt es eine authentische H-Schaltkulisse und schicke Rundinstrumente, damit der Pilot stets über die Abläufe im Aggregat Bescheid weiß.

Mustang Notchback

Tim Hunt Magazine®

Der zitronengelbe Mustang hat an den Seitenwangen Lüftungsgitter, während der rote Fastback auf Kiemen setzt. Extrem tief sitzen die Sidepipes, damit kein Gramm zu hoch die Schwerpunktlage stört.

Der Wartungsaufwand hält sich in Grenzen. MTS rauswerfen, Ölservice und die angemessene Spritgüte tanken: Anschließend Vollgas geben und die Fahrt genießen. Ob man das Spiel der Vorderachse durch engere Lagerbuchsen ausgleicht oder nicht, hängt davon ab, wie wissenschaftlich man sich dem Thema nähert. Unsere Kisten laufen auch so ohne Macken...

www.rennbahnhaus.de

® Jim Hunt Magazine 2010

Das Rennbahnhaus in Stuttgart

1:24 1:28 1:32

Hohenloher Str. 60 *70435 Stuttgart*
Telefon: 0711/8706242 *Telefax: 0711/8706259*
info@rennbahnhaus.de

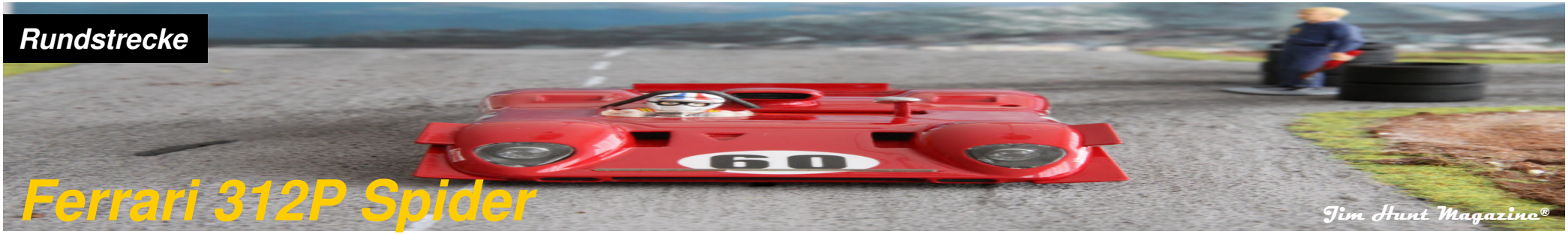
pioneer

Exklusiv für Deutschland

1969 Ferrari 312P Spider – Scuderia Racer – BOAC 500 Brands Hatch – Chris Amon – Pedro Rodriguez

Anspruchsvolle Kenner schätzen Qualität und Details der mit Urmacherhänden und Präzision gefertigten Rennboliden aus Italien. Die aktuelle Version des legendären 312ers lässt unsere koronaren Drehzahlzeiger peitschen, als strömt Super Plus Adrenalin mit 5 bar durch die Blutbahn.

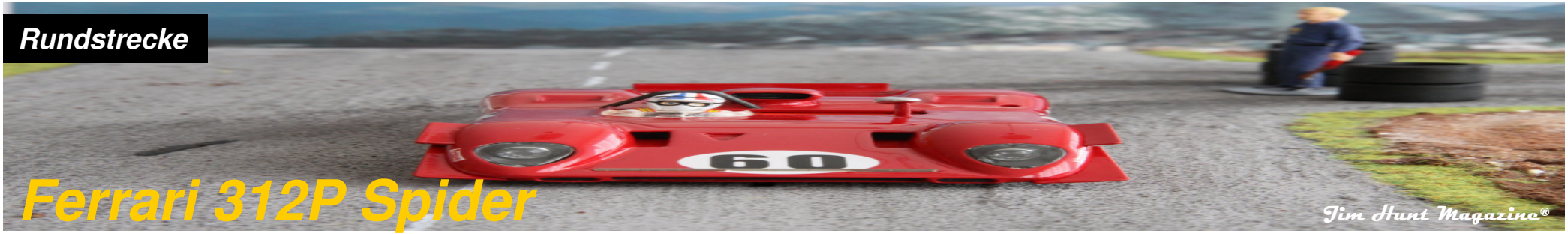
Jim Hunt Magazine®



Ferrari 312P Spider

Der Titelheld aus der 12. Ausgabe war Racers kantiger Le Mans Bolide aus Maranello. Enzos Donnerkeil aus der italienischen Edelmanufaktur wird wie das Original in Handarbeit akribisch angefertigt. Nun folgt die logische Konsequenz des geschlossenen Prototypen: Der Spider. Wer denkt, hier ist einfach nur das Dach ab, irrt. Das Fahrverhalten des Boliden mit Resine Karosserie ist ein völlig anderes. Die Gewichtsverteilung hat sich durch diese Maßnahme deutlich verlagert. Trotzdem läuft das Edelteil nach Entfernen des MTS, einem Ölservice und dem typischen Lockerungsverhältnis des vierfach verschraubten Motorhalters gut ausgependelt um die Teststrecke. Die Slot.it Technik unter der Haube liefert zuverlässig und hochfunktionelle innere Werte.

Wenn dieses Bild im Rückspiegel auftaucht, wird es verdammt aufdringlich. Der wunderschön handgemachte Racer Ferrari läuft mit seiner Slot.it Technik unter seiner Hülle souverän leise und geschmeidig, wie es sich für einen richtigen Langstreckensportler gehört. Die klassische rote Gefahr aus Enzos Regie verhält sich etwas nervöser als die geschlossene Version, die wir bereits vorstellten. Das fehlende Resine Dachgewicht wirkt sich aufs Fahrverhalten aus. Kein Problem, aber nur als Hinweis.



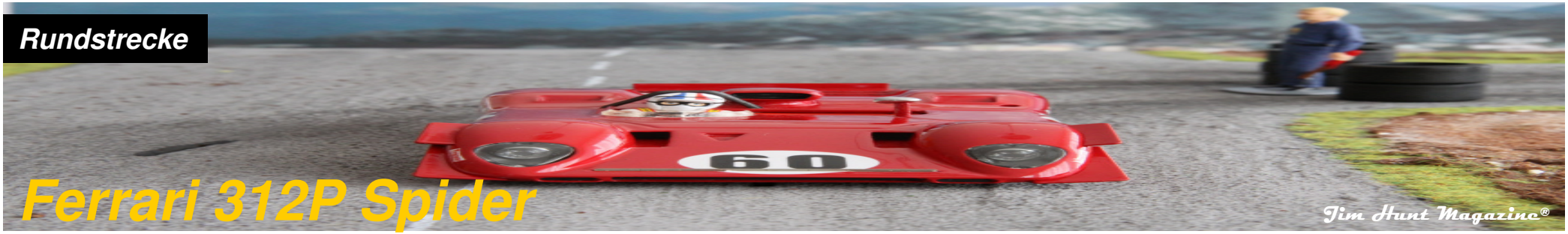
Ferrari 312P Spider

Wer mehr Details über das Auto nachlesen möchte, dem sei die Story aus der eingangs erwähnten Ausgabe ans Herz zu legen. Lass Deinen Emotionen freien Lauf und vergiss Deinen Kontostand. Schöne Dinge kosten nun mal Geld und wahre Exklusivität ist mehr als ein nummerierter Aufkleber auf der Box eines Großserienautos. Racer baut alle seine Autos komplett mit den eigenen Händen in Italien. Wer so ein Teil aus der Nähe mit erforderlichem Gespür und Feinsinn betrachtet, lernt auch den Anschaffungspreis verstehen. Wie viel kostet noch mal eine Meisterstunde in Deutschland? Für knapp über zwei solcher Arbeitsstunden bekommt man so ein feines Racer Präzisionswerk fahrfertig hingestellt. Wenn das kein faires Angebot ist. Wem das Budget für solche Wagen fehlt, kann wenigsten die Bilder genießen und weiß, was man sich mal kaufen kann, sollte man zu Geld kommen. Solche Träume muss man haben, hat man keine mehr, ist man richtig arm dran. Wer über den Preis für eines dieser komplett fahrbaren Slot-Kunstwerke mäkelt, soll uns bitteschön einen Handwerker zeigen, der (ohne Zwangsarbeit) stundenlang so ein Auto in liebevoller Handarbeit realisiert und das alles für Lulu anbietet. So einen engagieren wir sofort.

In diesem Spider sitzt man nicht, man thront 2 Millimeter über der Strecke. Aber keine Angst, das von Racer konzipierte Kunststoff-Chassis ist robust und schützt den Allerwertesten. Im Vergleich zum Streckenposten sieht man, wie weit unter der Gürtelschnalle man schnell unterwegs ist. Racer schafft es immer wieder, souveränes Fahrverhalten in seine Autos serienmäßig einzuhauchen.

Die Aufbereitung solcher Wagen gestaltet sich einfach: Schrauben auf, Ölservice und MTS raus. Schrauben des Hinterachshalters auf die persönlichen Bedürfnisse einstellen und loslegen. Das ausgewogene Fahrverhalten aller Racer, die wir bisher chauffierten war und ist eine Sensation! Wer solchen Autos Standschäden durch dauerhaftes Vitrinenparken zuführt, ist ein Verbrecher und man sollte solche Leute zur Strafe stundenlang mit Scalextrics Polizeiauto mit wildem Sirenengeheul verfolgen.

Klar sollte man wissen, was man am Gaspedal gerade macht. Grobmotoriker sollten doch mit der strafbaren Vitrinen Variante liebäugeln. So ein Auto an die Wand zu schießen ist wie würde man es mit dem Original anstellen, nur in 32facher Verkleinerung. Jeder andere, der weiß was er wo tut, kann mit diesen wunderschönen Autos hervorragend fahren. Genau das tun sie nämlich out of the box.



Ferrari 312P Spider

Vier Rohre für ein Halleluja! Die mit weißem Korrosionsschutzlack überzogenen Flammrohre ergreifen das Gemüt mit tiefer Ergriffenheit. Jeder, der einen Klassik Ferrari Rennwagen erlebt und gehört hat, weiß wie das gemeint ist. Emotionale Motorsportkrüppel sollen weiterhin von Flüsterbus-Sound in der 30er Zone träumen. Sie wissen nicht, was sie vom Leben versäumen.

Das vorliegende Gerät vollstreckte bei den BOAC 500 in Brands Hatch 1969. Im gut belüfteten Cockpit des 312P Spiders waren keine geringeren als die beiden Starpiloten Chris Amon und Pedro Rodriguez. Enzo war damals genau so besessen von dem, was er tat, wie die Leute von Racer.

Fazit:

Der Ferrari 312P Spider von Racer ist ein absolutes High End Gefährt, das Design, feinste Details und spitzen Technik in einer kompromisslosen Symbiose vereint. Das in handgemachte Kleinod fährt dank Slot.it Technik unter der Resine Haube zuverlässig und ist ab Werk bleifrei perfekt ausgependelt. Kleiner Grundservice, losfahren und die Fahrt genießen.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
141,2 mm	*67,4 mm*	*xx mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80,9 mm	*61 mm*	*63,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
xx g	*Slot.it orange*	*Sidewinder*

Rundstrecke, Rallye, Klassik und Moderne

Egal ob mit oder ohne Leitkiel...

„Bei uns fährt der Leser mit.“

ASSETTO CORSE 500

Hochleistungstuner NSR schickt seinen zweiten Abarth ins Rennen. Nach Bianco steht nun Rosso auf der Karte! Einsteigen, Gas geben und staunen...

500 Assetto Corse

Tim Hunt Magazine®

Das kleine Hammerteil geht in die nächste Runde. Wir stellten den kleinen, starken Italiener von NSR in JHM No. 15 vor. Aus weiß wird nun rot: Assetto Corse rosso! Temperamentvoll und ausgewogen motorisiert wuselt der flinke Italiener um den Rennkurs, den man mit sportlich tiefer Ergriffenheit umkreist: Ein emotionaler Dreiklang aus Motorleistung, Drehzahl und Kurvengeschwindigkeit, dessen emotionale Wucht einer großen italienischen Oper gleich kommt. MTS raus, Ölservice und los geht es. So einfach kann man es mit dem 550er NSR angehen. 9 bis 12 Voltan Sprit im Tank, je nachdem wie großzügig die Strecke geschnitten ist und schon kann man alle anderen lässig hinter sich lassen. Die Zündanlage arbeitet ohne staccato und gewährleistet in jeder Fahrlage lückenlosen Kraftstofffluss.

Oberirdisch tiefer geht es nicht: Der kleine Abarth liegt in einer schwerpunktgünstigen Lage knapp über der Rennstrecke. Die sich daraus ableitenden Fahrleistungen sorgen für Adrenalin!

Kleiner Wagen ganz groß: Der Fahrer sitzt schwerpunktgünstig leicht zur Mitte hin versetzt und zugleich, damit er im Falle eines Seitencrashs eine reelle Chance hat.

500 Assetto Corse

Tim Hunt Magazine®

Die weichen Schleifkontakte wie der leicht drehende L-Kiel gefallen uns sehr gut. Die Slicks haften auch auf glatten C-Kursen hervorragend und bedürfen keiner Nacharbeitung. Ihr Luftpolster unter den ausgefrästen Felgenflanken liefert das sagenhafte Gripvermögen: Unter dem Druck der Beschleunigung gehen sie dezent in die Knie und erhöhen ihre Auflagefläche. Wie ein Highspeed Steigeisen beim Eisklettern beißen sie sich regelrecht in den Plasphalt, ohne das Vorankommen ernsthaft zu bremsen. Unter dem Strich ein sensationelles Automobil, das seine Heimat ausschließlich auf der Rennstrecke findet. Man bekommt dafür keine Straßenzulassung, egal wie entschlossen man versucht beim TÜV oder der Zulassungsstelle zu schmieren. Die geringe Bodenfreiheit des Abarth würde zudem auf unseren oberbayerischen Straßen für teuer Materialabsplitterungen sorgen. Daher ist es schon in Ordnung, diesen kleinen Quirl auf sportlichem Parkett hochtourig drehen zu lassen.

Die Charakteristik des Motors ist kraftvoll, aber nicht übermotorisiert. Kleine Kurse begnügen sich mit 9 Voltan, während man auf der großen Rennbahn ruhig drei Voltan mehr in den Tank kippen kann. Eine explosive Mischung ist es in jedem Fall. Madonna!

Ritterkreuz für Carlo Abarth: Das typische „Fenster“ auf dem Dach signalisiert aus der Vogelperspektive, welche geballte Leistung sich in der Hülle verbirgt.

Vier die die Heckschürze integrierte Tröten intonieren den den mit Turbo aufgeladenen Vierzylinder. Das Konzert ist ein Klangpaket aus heißerem Fauchen bei voller Drehzahl und tiefem Bollern im Schubbetrieb. Dank hochwertigster Komponenten läuft der NSR sehr leise. Der dezent exponierte Heckspoiler bietet Abtrieb für die Hinterachse und verkraftet kleine Rennunfälle.

Revell®

www.revell.de

® 2010 Jim Hunt Magazine®

classic slot dreams and more

Aus dem Ardennen Nebel

meldet sich Spirit mit zwei starken 6er Coupés zurück. Braucht man starke bayerische Wadeln, um die BMW auf der Strecke von Spa zu beherrschen?

BMW 635 CSi

Jim Hunt Magazine®

Spirit legte ein Jahr schöpferische Pause ein, bevor man die schon auf der vorletzten Messe gezeigten Versionen der beiden Bayern Coupés realisierte. Nach dem Debüt im schneidigen Jägermeister-Gewand (JHM No.10) kommen nun die beiden schicken Versionen „Gauloises“ sowie „Bastos“. Das Gruppe A Sportcoupé hat einen starken Sechszylinder Saugmotor, der als Longcan Inliner unter der Haube stramme Wadeln beweist. Er gibt seine Urgewalt anstrittsstark auf das geschraubte Getriebe ab. Dies zentriert zugleich die Hinterachse, die mit ordentlichen Slicks bestückt ist. Auf C-Strecke mobilisieren die Rundlinge satten Grip, der mit authentischem Kraftfluss auf den schwarzen Plasphalt übergeht.

Aus Gewichtsgründen verkürzte man die Wegstrecke des Auspuffrohrs nach hinten: Es mutierte zur ovalen Sidepipe unter dem Schweller.

Backside & frontside: Die Optik ist gut getroffen. Auf dem Deckel der für die 80er typische aufgeklebte Spoiler aus schwarzen Kunststoff. Dazu Chromzierrad, wie es Serie war. Kleine Details wie strömungsgünstige M-Spiegel waren einmal wegweisend. Heute Standard an vielen BMW...

BMW 635 CSi

Jim Hunt Magazine®

Bei einem Testrun rutschte ein Hinterreifen von der Felge. Wir beendeten seine Wanderschaft mit Klebstoff, wodurch sich der schwarze Gummi dem Antritt des Motors gut entgegenstemmte.

Selbstverständlich demontieren wir das störende MTS. Als optimalen Rennsprit ermittelten wir 12 Voltan bleifrei, die der BMW kraftvoll durch seine Brennräume saugt. Die Vorderachse kann man über Gewindestifte präzise in der Höhe justieren. So lässt sich der Vorderwagen exakt zum L-Kiel und der Bodenfreiheit des gesamten Chassis einstellen. Ob man die Vorderachse von ihrem Axialspiel befreit ist freigestellt. Wir griffen zur Trennscheibe und kürzten die Achsen an beiden Testwagen. Nach dem kleinen Schnitt stehen die Räder satter im Radhaus und quellen nicht mehr unschön aus ihnen heraus.

Der Gitane setzt auf dreiteilige BBS Speichen mit Kühlrotoren für die Bremsanlage vorne, der Bastos fährt mit gelochten Ronal Scheibenrädern. Der Rote gewann die 24 Stunden von Francorchamps 1983. Thierry Tassin, Armin Hahne und Hans Heyer teilten sich das Cockpit.

Als Ballastausgleich zum Fronmotor im Kofferraum sitzen die Tanks in den Tiefen des Kofferraums. Schnelltankverschlüsse stillen den Durst der schluckfreudigen Bayern.

BMW 635 CSi

Jim Hunt Magazine®

Die Karosserieschneider von Spirit griffen zu leichten, dünnwandigen Werkstoff. Das kommt dem Schwerpunkt des Rennautos sehr positiv in Richtung Erdmittelpunkt entgegen. Mit langen Schrauben ruht der Aufbau locker über dem Chassis. Die Schrauben mit breiten gewindelosen Schäften unterstreichen die Möglichkeiten. Mit wenig Aufwand kann man eine noch gezieltere Entkoppelung umsetzen: Ein einfacher Cutter als Basiswerkzeug hilft dabei. Beide Autos liefen damals in der Gruppe A, einer seriennahen Rennsportklasse, die mit überschaubaren Modifikationen antrat. Beide Geräte vollstreckten 1983 die 24 Stunden von Franchorchamps. Im Gitane BMW pilotierten der Belgier Peltier neben den beiden Franzosen Codini und Snobeck. Logische Konsequenz, dass man als Sponsor eine blaue Dunst Marke aus Frankreich an Land zog. Optisch sieht das kräftige Blau mit blau umfließenden Konturen und Weiß inklusive der eleganten Gitane Madame super aus. Die goldenen dreiteiligen BBS Speichenfelgen waren an diesem Auto in den 80ern Pflicht, sofern man die scharfe M-Version fuhr. Vorne rotieren überstehende Scheibenräder, damit reichlich Kühlluft an die stärker beanspruchte vordere Bremsanlage geschaufelt wird. Der rote Bastos 6er gewann damals in seiner Klasse. Der Belgier Tassin und die Deutschen Hahne und Heyer (logischerweise Senior) ließen die Wildsau aus dem Kraftpaket. In einem kürzlichen Interview mit Hans Heyer wollte ich wissen, warum er ausgerechnet als Nichtbayer immer mit einem Trachtenhut durchs Fahrerlager lief. Lässig erklärte er, dieses Teil konnte ihm niemand stehen und falls doch, erkannte er sofort den Dieb. Hintergrund: Er war einfach angenervt, weil ihm normale Wollmützen ständig abhanden gekommen waren. Schon zu Kartzeiten wurden sie, während Hans fuhr und die Mütze ablegte, von Mechanikern als Kettenlappen missbraucht.

Fazit:

Den BMW Coupés von Spirit hat die Auszeit der Marke gut getan. Mit neuem Elan hat man sich an die neuen Versionen herangetraut und sie ordentlich umgesetzt. Die Fahrwerk bieten tolle Einstellmöglichkeiten zur Setup Findung. Ein kerniges Paket, das den Charme dieser Autos schön wiedergibt.

Eine Frage des guten Geschmacks, ob man sich für den roten Sieger oder den blauen Dunst entscheidet. Als elegante Abkürzung beide in den persönlichen Rennstall stellen. So hat man zugleich adäquate Gegner für tolle Schlachten in den Ardennen. Die 80er leben neu auf!

OÖ Slotcarshop

Austraße 6 - 4552 Wartberg an der Krems

Shop - Racetrack - Bar

Tel.: 0676 - 411 52 54
Mail: office@slotshop.at

Wir sind für Sie da:
Di.: 17:00 bis 20:00
Fr.: 14:00 bis 18:00
Sa.: 13:00 bis 18:00

Online: 0-24 Uhr

PayPal VERIFIED

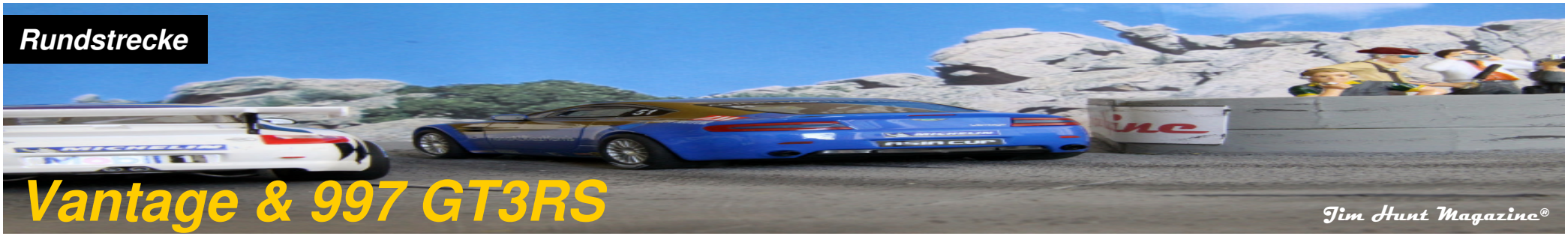
slotcarshop.at

... DER Online Store für IHR Slotcarequipment!

Wir sind Carrera PROFI Großhändler! - Händleranfragen erwünscht!

Der kleine Aston Martin und der große Porsche 997 GT3 vollstrecken Asien. SCX übernimmt den Rennservice.

Asia - GT



Vantage & 997 GT3RS

Tim Hunt Magazine®

Tuner SCX hat seine beiden GT Sportler für Rennen in Asien neu eingekleidet. Während der Porsche den BIB im schicken Michelin zum Besten gibt, präsentiert sich der kleine Aston Martin in einer für den ersten Eindruck eigentümlichen Farbkombination. Der Vantage feierte schon sein Debüt in JHM No.13 in mutiger Farbkombi aus dem japanischen GT-Sport. Nach dem wilden Drachenteil kommt nun ein goldener V8 mit einem ordinär blauen Anstrich an seinen Seitenflanken, die dynamisch nach hinten der Karosserielinie folgend ansteigen.

Den Hammer Porsche 997 gab es u.a. schon in JHM No.11 im UPS Look. Beide Geräte begeistern mit drehmomentstarken SCX-Aggregaten, die sich vor allem auf Hometracks ihre Karten ausspielen: Sie lassen sich rund fahren, gut auf Zug halten und liefern aus den engen Ecken heraus einen satten Druck, den man schön auf die Strecke bringen kann. Die pendelnd gelagerte Aufhängung hinten hält in Kurven Kontakt zum Untergrund und liefert ein vollaktives Fahrwerk in dieser Wagenklasse. Löst man die Schrauben der Karossen, ist noch mehr Performance drin. Dazu liefert der Tuner Slicks mit anständigen Grip für Plasphalt-Rennstrecken. Die leistungsstarken LED Lichtmaschinen in den Autos lassen auch Nachtstints zum Genuss werden. Der Brite illuminiert die Strecke derart grell, dass man ihm nicht länger direkt in die

BIB winkt lässig von der Fahrertür und verkündet die frohe Botschaft der französischen Reifenbäcker: Kauft auch in Asien unsere Pneus!

Exponiertes Flügelwerk, breiter Hintern und pendelnd gelagerte Aufhängung für Abtrieb an der Hinterachse. Ihre optimistische Spur kann man per Trennscheibe kürzen. Achse Minus 2mm: Die Räder wandern unter die Kotflügel.

COCKPIT

PC-Rundenzähler der neusten Generation

PC Zeitmessung für analoge und digitale Slotcar Rennbahnen

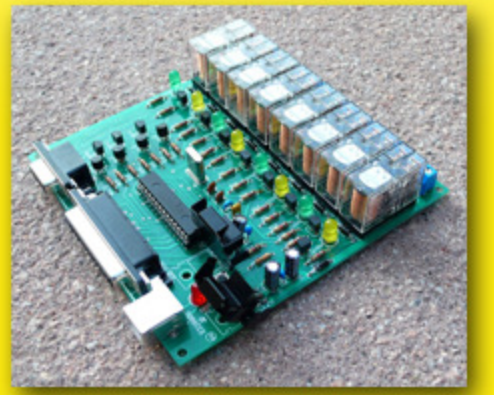
Umfangreiches Zubehörangebot, z.B. Startampel, Tanknetzteil, etc.

- USB-/LPT-Schnittstelle
- Bis zu 24 Lichtschranken
- Genauigkeit 0,001 s
- Echtzeitkernel
- Sektorzeiten
- Topspeed
- Tanksimulation
- Viele Auswertungen
- Eigene Rennbildschirme
- Windows XP / Vista

www.cockpit-xp.de

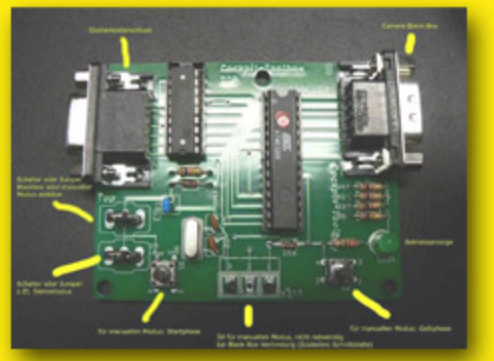
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



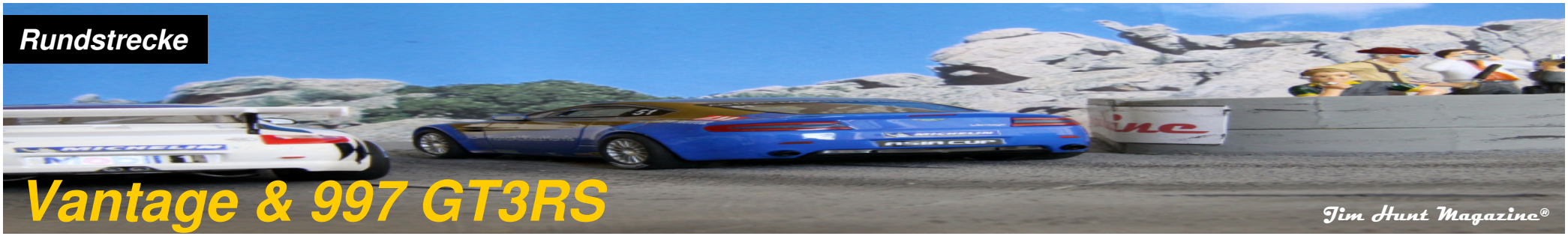
- Transistorregler
- Elektronik u. Zubehör für Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine für BlackBox (Digital)

www.cockpit-toolbox.de



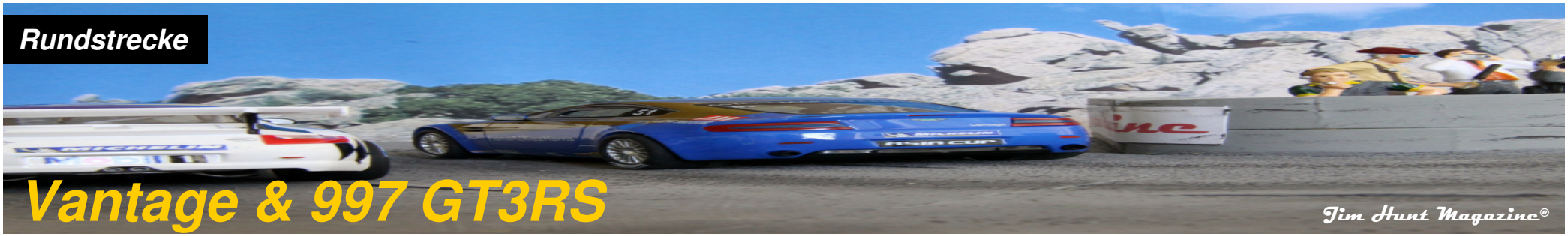
Vantage & 997 GT3RS

Tim Hunt Magazine®

Augen sehen sollte. Zwei rundum gelungene Fahrmaschinen für souverän kontrollierte Langstrecken-GT-Rennen ohne MTS in heimatlichen Gefilden. Die solide Technik ermöglicht nicht nur einen ermüdungsfreien Fahrstil, sie transportiert authentischen Rennsport ins Wohnzimmer. Die Leistung der Aggregate kann man auf Geraden voll ausquetschen, aber nicht ungestraft durch Kurven prügeln, ohne sich mit den Fliehkräften zu arrangieren. Wer behauptet, diese Autos fahren zu langweilig, wurde wahrscheinlich vor geraumer Zeit von einer bösen Zse-Zse Fliege gestochen oder hat entschleunigende Space-Mushrooms gefrühstückt.

Leistungsfähig, schlicht und ohne Flügelwerk, das Schaden nehmen kann: Der kleine V8 Aston ist eine tolle Fahrmaschine, nicht nur für Einsteiger...

Beeindruckend wie schön SCX ein rennsportweißes Fahrzeug mit wenigen Farbakzenten geschmackvoll elegant in Szene gesetzt hat.



Vantage & 997 GT3RS

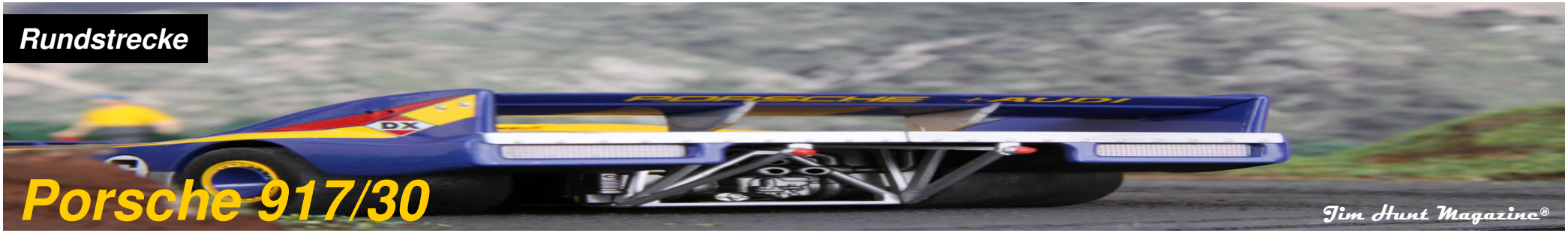
Tim Hunt Magazine®

Das Silber seines markanten Kühlergrills hat ein wenig unter der starken Sonne Asiens und dem Bombardement durch unzählige Kamikaze-Stechmücken gelitten. Fahrtechnisch ist der Brite eine sagenhaft auftrumpfende Fahrmaschine, deren Potential durch die ruhige GT-Formlinie etwas verschwiegen bleibt. Einzig die für einen Aston Martin laute Lackierung lässt ihn optisch auffälliger erscheinen. Der Wagen mit robusten Steher-qualitäten (was soll an ihm großartig abbrechen) kann als absoluter Geheimtipp für Rennserien unter seines gleichen gehandelt werden.

Trotz dezenten Auftritts besitzt der Vantage eine Spurbreite, die sich effizient gegen G-Kräfte in Kurven stemmt. Ein richtig böser Wolf im Schafspelz.

Turbolentes Ende

Der Porsche 917/30 besiegelte viele Schicksale, u.a. auch das der CanAm.



Porsche 917/30

Tim Hunt Magazine®

Die wildeste Autorennserie, die je im Kreis fuhr war die CanAm. Bei dieser Meisterschaft fuhren anfangs von kleinen Teams inszenierte V8 unter der Haube offen gebauter Sportprototypen. Die Aggregate stammten meist von Chevrolet oder Ford und bekamen mächtig aufgebohrte Brennräume verpasst. Mit Höllensound donnerten die Hasadeure im Cockpit um spärlich gesicherte Rennstrecken, an deren Rand die zahlreichen Zuschauer harten Motorsport neben anderen bewusstseinserweiternden Mittel inhalierten. Das Erfolgskonzept setzte sich jahrelang durch, bis das kam, was immer kommt, wenn Menschen sich messen: Die Serie bekam das, was sie von Anfang an nie wollte: Totale Professionalität! Die medienwirksame Hubraumschlacht und das sehr offene Reglement zog immer mehr europäische Fahrer an. Schließlich konnte man dort gut verdienen und mal so richtig sie Sau rauslassen. Auch die Werke erkannten die Gunst der Stunde und neben McLaren, Lola und kleineren Teams wie Chaparral kamen auch Ferrari und Porsche Interesse an der wilden CanAm. Während sich die Amis mit immer dickeren Hubräumen bis zu knapp über acht Litern duellierten, gingen die Porsche Leute eher schwäbisch sparsam mit dem Brennkammervolumen um. Man holte sich Spitzenfahrer ins Cockpit und blies die Kisten Porsche 917 mit Turbos böse auf. Die magische Schallmauer 1000 PS wurde flugs überwunden und man fuhr alle anderen Saugmotoren, egal mit wie viel Hubraum in Grund und Boden. Der Erfolg manifestierte sich in tollen Verkaufszahlen der Porsche AG im Nordamerika Geschäft. Kehrseite der Medaille. Nach jedem gewonnenen Schlachtzug fuhr im Windschatten das Henkerurteil für die CanAm mit. Das Aus war letztendlich mit dem übermächtigen 917/30 besiegelt. Ein „turbolentes“ Ende dank Porsche. Tuner Carrera bringt dieses Monster zurück auf die Strecke und liefert sie mit zähmenden Einsteiger-MTS aus.

Mit rund 1200 PS in seiner Spitzenversion verblies der Porsche 917/30 dank Turbolader alles bei der CanAm. Eine Schranktür als Spoiler und Gummiwalzen nötig, damit die Kraft auf die Strecke kam.

myRacer.de

Ihr Konto | Warenkorb | Kasse

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku...

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
- Ersatzteilservice!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- new Vormerkservice!
- IR D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

- DIGITAL 132 (490)
- DIGITAL 124 (340)
- EVOLUTION (784)
- EXCLUSIV (407)
- PROX (133)
- GO!!! (316)
- DIGITAL 143 (51)
- PROFI (59)
- STRAX (14)
- Pull&Speed (14)

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Carrera Gesamtkatalog 2008

030120 - 3,99 EUR

26732 - 19,99 EUR

30342 - 54,99 EUR

30346 - 65,99 EUR

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power

hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !

hier sind alle von Carrera lieferbaren Ersatzteile auf Lager und es gibt eine super komfortable Suche !

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko...

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Einzelrandstreifen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandko...

02. Carrera Einzelschienen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandkost...

03. Carrera Außenrandstreifen Kur... 1/60° rot/weiss, 3 Stü...

12,99

incl. 19 %

exkl.Versandko...

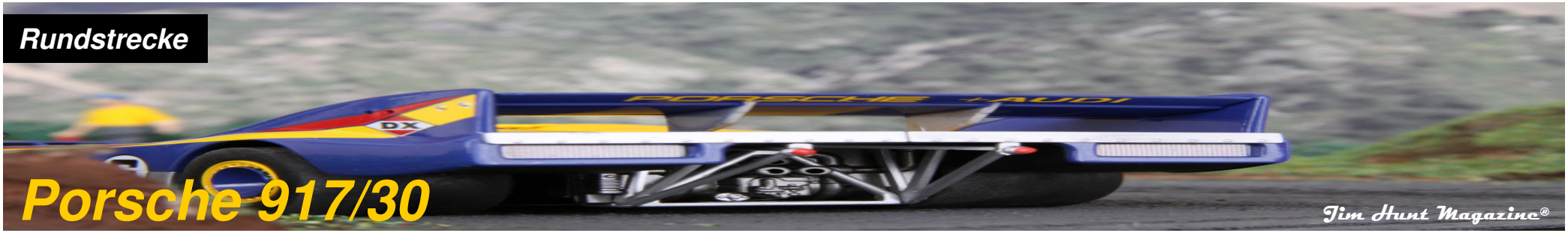
04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück

24...

incl. 1...

exkl.Vers...

myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de



Porsche 917/30

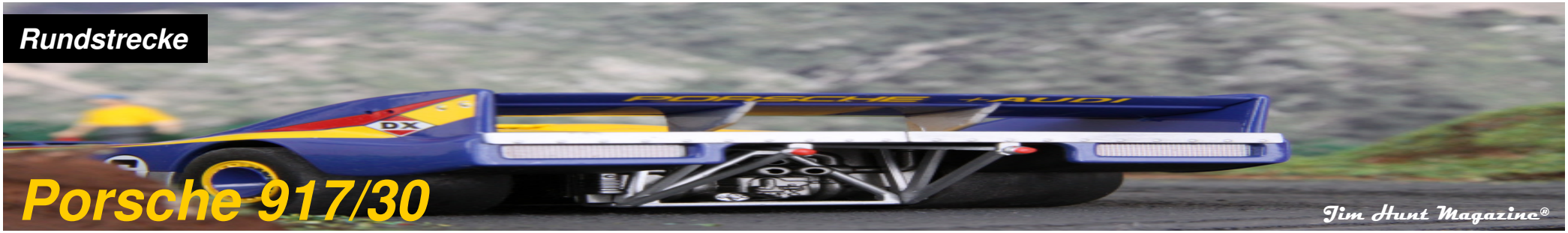
Tim Hunt Magazine®

Da die CanAm alles andere als eine Einsteiger-Rennserie war, fliegen die Haftverstärker sofort aus dem Chassis. Die Rückstellfeder des L-Kiels folgt. Sie stört bei der Rückkehr aus dem Drift in die Normallage die Laufruhe durch zu starkes Schnalzen, was den Monster-Porsche aus der Ideallinie hebelt. Der kräftige Motor wird in seiner Aufhängung mit Klebstoff gesichert und die mechanischen Komponenten bekommen trotz werksseitigen Grundservice eine Kurpackung mit Leichtlauföl: Geschmeidiges Singen wie es sich für einen Turbomotor gehört. Auf der Hinterachse drehen sich mächtige Walzen, die in Anbetracht der mit Turbogewalt aufgeladenen Maschine vernünftig erscheinen. Leichtes Anschleifen maximiert deren Auflagefläche, die bei vollem Ladedruck gebraucht wird. Mit 12 Voltan Brennstoff im Tank geht der 917/30 stramm zu Werk. Wir tuckern erst ein paar Eingewöhnungsrunden um die Strecke, bis wir den Lader mit vollem Druck pfeifen lassen. Bereits hier merken wir leichte Disbalancen im Chassis. Mit einer dezenten Bleitrimmung liegt der Bolide deutlich sicherer auf der Piste. Rennfertig gerüstet wollen wir es nun wissen. Unser Testfahrer holt alles aus dem starken E200 Motor heraus und lädt ihn mit zunehmender Drehzahl durch den starken Abgasturbo auf. Der CanAm Porsche tritt sensationell an und liefert nun dank Feintuning einen sagenhaften Ritt auf der historischen Naturrennstrecke. „Auf Geraden drückt es mich in den Sitz, als reitet ich ein Starfighter Triebwerk!“

Sollte jemand ein noch schnelleres CanAm Auto fahren: So würde ein 917/30 rein theoretisch im Rückspiegel aussehen...

Zentral im Heck sitzt der kraftvolle E200 Motor mit Turboaufladung: Aus den Rohren der Digital 132 Version leuchten LED-Feuer, die beim Schalten fehlgezündeten Kraftstoff ausatmen. Die Evolution Version kommt ohne dieses Gimmick aus, was kein großer Beinbruch ist.

Die extrem breiten Reifen sind nötig, damit der Wagen seine Kraft in Vortrieb umwandeln kann. Der Grip ist super. Schleift man sie dezent an, nutzen sie sogar ihre ganze Auflagefläche.



Porsche 917/30

Tim Hunt Magazine®

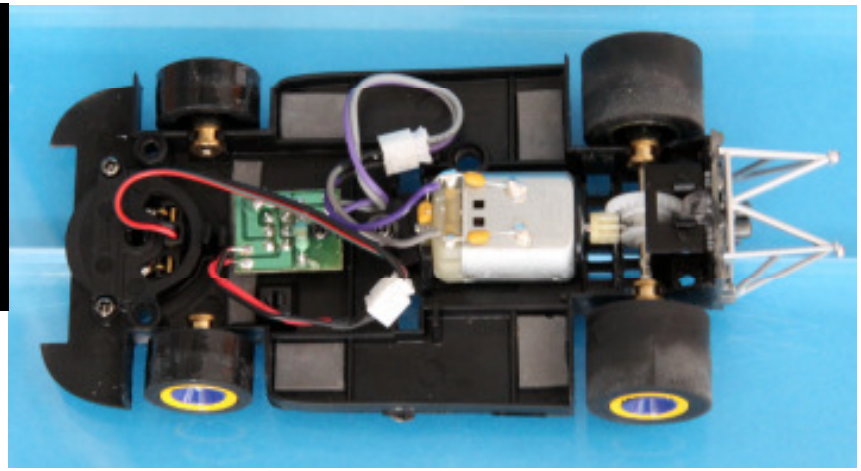
... kommt die Message per Teamradio aus dem Cockpit. Nach einigen schnellen Runden möchten die Reifen vom Pickup, den sie auf der Strecke aufgesammelt haben befreit werden: Ein paar Umdrehungen über Klebeband rollten. Den Vorderreifen nehmen wir störenden Grip durch transparenten Nagellack. Die anfängliche Unruhe beim Cornering ist nun weg. Gelassen flüssig kann man Kurven nehmen und mit sattem Ladedruck heraus beschleunigen. Die Doppelzündung befeuert mit kontinuierlicher Leistung. Der große L-Kiel garantiert ewige Spurtreue. Der nächste Bremspunkt sollte rechtzeitig anvisiert werden. Fehleinschätzungen im psychodelischen Speedrausch endet sonst im Kiesbett: Der Pilot wird von umherfliegenden Kieselsteinchen wach geküsst. Es gibt den 917/30 auch als Digital gechiptes Modell für 132er Kurse. Außer der erforderlichen Platine befindet sich eine LED im Auspuff, die das fehlgezündete Flammenspiel nach dem Herunterschalten imitieren soll. Das Dauerlicht am Testwagen setzte das Abfackeln der Turbopower nicht sehr authentisch um. Ein Feuerstein mit echtem Flammenwurf, das wäre mal was. Schätzungsweise lässt dies der heutige Kinderzimmer-TÜV nicht mehr durchgehen. Obwohl zu viele schon mit 13 rauchen...

Fazit:

Tuner Carrera hat sich mit dem 917/30 an den schärfsten Porsche aller Zeiten heran gewagt. Die optische Umsetzung des Sunoco CanAm Donnerbolzens gefällt sofort. Nach wenigen nachvollziehbaren Kniffen kann man seine Performance auch ohne Einsteiger-MTS voll ausschöpfen. Ein extrem wildes Powereisen aus einer hammerharten Rennserie, die es dank ihm leider nicht mehr gibt.

Mark Donohue pilotierte die Sunoco-Version...

Mit etwas Blei liegt der 917/30 ohne MTS deutlich besser. Räder vorne klar lacken, hinten leicht anschleifen. Der L-Kiel dreht ohne Rückstellfeder unabhängig und kommt der Fahrlage entgegen. Sein Ausbau wie der des MTS ist sinnlogisch einfach. Die Messingradlager sind eine robuste Sache, die einwandfrei funktioniert.



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
145,6 mm	*67,4 mm*	*39,2 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
78,8 mm	*61,5 mm*	*66,6 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
102 g	*E200*	*Inliner*

Revell setzt Engagement bei der CanAm fort!

McLaren M6A

+ Tuning Workshop

Wie viel Hubraum verträgt ein Rennfahrer?

Jim Hunt Magazine®

McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

Eine großvolumige PS Orgie mit weitmaschigem Reglement, das war die CanAm. Mit extrem leistungsstarken offenen Sportprototypen wurde Ende der 60er bis in die 70er in den USA um Ruhm, Sieg und Ehre gefahren wurde.

Das Klangpaket am Streckenrand konnten wir nicht live miterleben, da wir damals noch zu jung waren. Aber heute alt genug, um einen DVD Player zu bedienen. Legendäres Filmmaterial steht aufbereitet am Start und lässt die vier Wände erneut durch frisierte Chevrolet und Ford V8 Aggregate beben. Schnell bekommt man einen Eindruck, wie wild diese Art des Rennenfahrens damals im Vergleich zu heutigen Standards war.

Der Stern des Bruce McLaren ging auf. Er konstruierte eine der wildesten und dauersiegfähigsten Maschinen dieser Zeit. Der M6A bildete den Ausgangspunkt seiner CanAm Wagenserie, die er nicht nur am Reißbrett, sondern auch im Cockpit als Rennfahrer auslebte. In seinem Windschatten folgte Denis Hulme, ein Haudegen alter Schule. Er teilte sich mit seinem Chef gerne das Podium und schaffte einen gnadenlosen Rekord in der CanAm: Er siegte zwanzig Mal in Folge!

Revell konzentriert sich nun weiter auf diese fulminanten Donnerbolzen und liefert nach diversen Lolas in den USA und einer in Europa (wir berichteten) den orangefarbigen ersten McLaren aus. Die Version vom Chef selbst folgt als limitiertes Modell demnächst.

Die beiden M6A waren in der frühen CanAm absolute Erstschlagswaffen, gegen die kein Kraut gewachsen war. Konstrukteur und zugleich Fahrer Bruce McLaren und Denis Hulme fuhren die Autos und zeigten eindrucksvoll, wie gut der Ingenieur gearbeitet hat. Tuner Revell hat nun das heiße Eisen neu geschmiedet. Wir haben ihn für den magnetfreien Betrieb umgerüstet und seine Karosserie schwerpunktgünstig näher zum Erdmittelpunkt gebracht.

McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

Auf den ersten Blick sieht der Wagen gut aus. Die Proportionen sind stimmig, die Außenhülle aus eingefärbten Plastik spart das Gewicht einer Lackierung ein. Viersternfelgen in Glanzoptik waren und sind an solchen Wagen nicht wegzudenken. Beim Rundgang ums Gerät stören zunächst zwei Dinge: Die Luft in den Radhäusern und die von hinten schief sitzende Karosserie. Kein Grund zum Jammern, unsere Techniker lösen die hinteren Schrauben dezent um -0,5 U und schon sitzt der Hintern gerade. Die leichte Verspannung kommt daher, dass ein Karosserie-steher um ein Micrometer zu lange gegossen wurde. Aber wer fährt schon mit komplett angeknallten Schrauben... Drei mal hin und her mit der kleinen Feile und der minimale Überstand ist weg. Das haben wir ohnehin vor, wollen wir den M6A tiefer legen. Ohne Unterluft und MTS soll er satt tief über den Plasphalt donnern. Das MTS löst sich durch zwei Schrauben und Klipse aus der Boden-gruppe. Im Chassis ist genügend Platz für Blei, das wir aber vernachlässigen. Unser Wagen läuft bleifrei super! Die Situation in der Wanne ist überschaubar aufgeräumt, daher lässt sich ein Tieferlegen durch modellbauer-ische Kniffe gut bewerkstelligen: Das Cockpit muss raus und flach geschliffen werden, damit es nach dem Umbau innen nicht aufsitzt. Wir legen Schleifpapier auf einen Pflasterstein im Hof und ziehen die Unterseite des Cockpits mit wilden Bewegungen zig mal darüber ab. Denny Hulme wird es dabei heiß im dünner werdenden Sitz und er steigt aus. Hinterher kleben wir ihn wieder ein.

Original (oben) mit viel Luft in den Radhäusern. Nach dem Umbau (unten) steht noch Federweg zur Verfügung, aber die Karosse sitzt deutlich tiefer, was nicht nur die Optik, sondern ganz klar die Fahrleistungen des McLaren steigert.

McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

In Serie (oben) sitzt das Heck leicht schief, einer der Karosseriesteher ist minimal länger. Leichtes Lockern der hinteren Schrauben löst das Problem. Oder kleine Feilenstriche und das Übermaß ist weg.

Der Bug des Chassis wird mit einer Trennscheibe gekappt, Ölkühler und Frontlippe später an die Karosserie geklebt. Andernfalls kann man die Front nicht absenken, sie ruht in Serie auf dem Chassis. Kein großes Ding: Vier Schnitte und mit einer Feile die Reste entgraten. Logischerweise werden die Karosseriesteher je um 1,5 – 2 mm gekürzt. Unbedingt darauf achten, dass man die Trennscheibe weder schief ansetzt und nicht gleich anfangs zu viel Material wegnimmt. Lieber in kleinen Schritten an die optimale Länge herantasten. Reset gibt es nicht! Was weg ist, ist weg.

Der Motor hat allerlei Entstörkondensatoren auf dem Gehäuse verlötet. Trotzdem findet er unter der abgesenkten Außenhülle Platz. Wer mehr Raum benötigt, kann die Motorkabel (ohne Gewähr!) direkt vom Schleifer an die Kontakte löten und ohne Kondenstoren fahren. Testen... Der Umbau dauert ein wenig, schließlich soll alles perfekt sitzen. Für Modellbauer ist die OP kein Problem. Für Leute, die vorsichtig mit Werkzeug umgehen können auch nicht. Wer allerdings zum Aufhängen eines Bildes an der Wand einen Handwerker bestellt, sollten es lassen.

Knapp, aber genügend Bodenfreiheit am Getrieberitzel: Etwas über 1 mm Toleranz reichen, um auf Rennstrecken nicht aufzusitzen. Die hinteren Reifen waren hier bereits fahrfertig angeschliffen...

McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

Zwei leicht in der Höhe unterschiedlich auslaufende Ofenflammrohre beschallen die Rennstrecke mit einem kraftvoll großvolumigen V8 Konzert. Der Sound sorgt für Gänsehaut und Beben der Innereien. Zum Druckausgleich unbedingt den Mund offen stehen lassen! Schwache Gemüter sollten zu Oropax und Kreislauftropfen greifen. Ende der 60er war Dezibel keine reglementierende Größe im Motorsport. Rennveranstaltungen waren ganzheitliche Events, die Emotionen und die Erde gleichermaßen stark beben ließen. Die Piloten waren noch richtige Helden mit klarer Ansage.

Nach dem Umbau steht der M6A satter in den Federn und liegt tiefer als vorher. Kein Lowrider, dazu wurde er nicht konzipiert. Schließlich waren die Strecken damals ruppig und etwas Federweg sollte schon stehen bleiben, um für die teilweise kurvigen Berg- und Talbahnen der CanAm mit etwas Sag gerüstet zu sein.

Der Anglewinder-V8 greift in ein angeschrägtes Getriebe, das nach einem Ölservice leise schnurrt. Die Bodenfreiheit ist knapp, aber mehr als ausreichend. Die Sägezähne des Achsrades schweben knapp über einen Millimeter über dem Plasphalt. Rennserien mit Metallfahrwerken liegen mit ihrer Chassishöhe auf gleichem Level. Nach angemessenem Anschleifen der Hinterräder auch keine Aufsitzen. Also grünes Licht. Wenn ein Grobmotoriker die Gummis auf Niederquerschnittmaß schleift, selbst schuld. So sah kein CanAm Reifen jemals aus.

McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

Es kann sein, dass auf welligen Bahnen das Ritzel eventuell mal kurz aufsitzt. So what?! Auf einer Rennstrecke kann ein Bolide schon mal kurz die Funken fliegen lassen, kein Grund nervös zu werden. Wenn sich die Reifen im Laufe der Rennen so weit abfahren, dass das Getriebe aufsitzt, wird es Zeit für neues schwarzes Gold. Wer sich über diesen natürlichen Verschleiß im Motorsport ernsthaft beklagt, sollte besser Online-Golf spielen.

Auf der Strecke zeigt sich der McLaren von der harten Seite. Er braucht eine führende Hand und zählt nicht zu den idiotensicheren Autos, die man mit einem Milchshake in der Linken lässig pilotieren kann. Nach dem Umbau ballert ihn der Achtzylinder mit entkoppeltem Fahrwerk wie ein Schnellfeuergewehr um den Kurs.

Sein schnurrendes Anglewinder Getriebe bringt die volle PS-Leistung in Windeseile auf die Hinterachse, dass es richtig heftig nach vorne geht. Wer einen Kurs mit längeren Geraden und flüssig zu fahrenden Kurven besitzt, kann den Geist der CanAm mit explosiven 12 Voltan Äther im Tank voll auskosten. Wer einen kompakten Kurs sein Eigen nennt, sollte eine Zapfsäule mit diskreter 9 Voltan Mischung wählen. Andernfalls schleift man unter wilden Burnouts die Reifen runter. In langgezogenen Kurven sollte man den Mittelmotor auf Zug halten, aber bitteschön ohne

Kraft in allen Fahrlagen: Der M6A nach der JHM-Kur.

Unser Testpilot im offenen Jethelm inhaliert den Fahrwind und geschätzte tausend Fliegen, die sich in der dauergrinsenden Kauleiste verfingen.

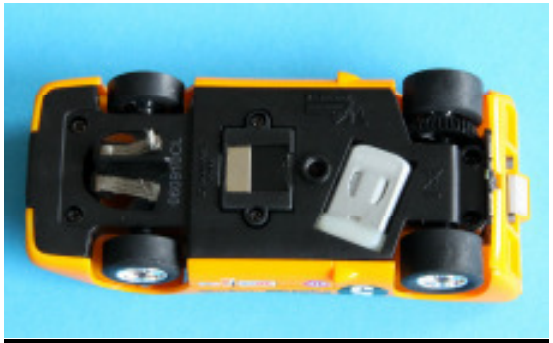
McLaren M6A

Tim Hunt Magazine®

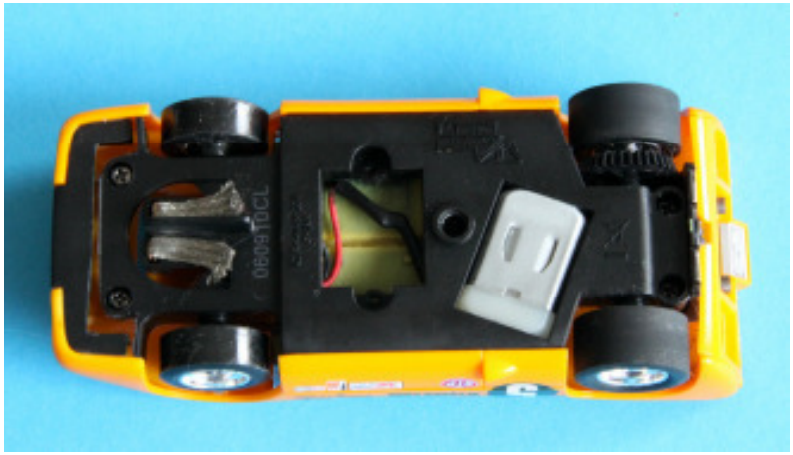
Lastwechsel, sonst geht es böse quer. Fährt man wie beschrieben rund, kann man voll durchziehen und angreifen. Wer denkt, das alles sei langsam, kann gerne die Stoppuhr bemühen und testen, wie sich eine Bergung aus dem Green oder Kiesbett auf die Rundenzeit auswirkt. Schnelles Rennen fahren ist eine runde Sache...

Fazit:

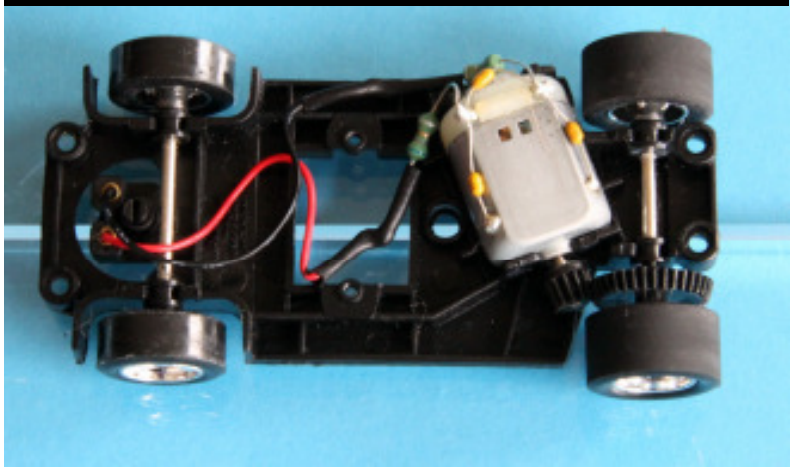
Der Revell McLaren M6A ist eine wunderbare CanAm Rennmaschine, die etwas modellbauerisches Tuning verlangt, möchte man ihr volles Potential ausschöpfen. Dazu sollte der hohe Stand der Karosserie abgesenkt werden. Die Arbeiten sind nicht schwierig, verlangen aber Geduld und Überlegung. Dafür steigert sich die Performance um 101 Prozent und das Gerät fährt so stark, wie ein echter CanAm!

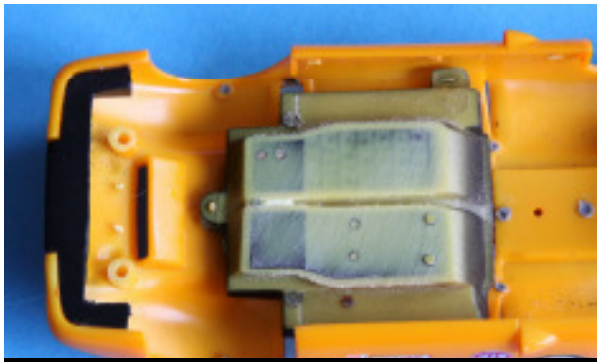


Rechts Serie. Links das entkoppelte, umgebaute Chassis mit Freigängigkeit vor allem auch im Frontbereich...



Das umgebaute Chassis nach den Eingriffen von oben. Der Frontbereich ist um die Aufnahmen herum verjüngt. Klarlack auf den Vorderreifen, die Hinterräder wurden angeschliffen. Die MTS-Platte komplett ausgebaut.





Nach dem Umbau: Ölkühler und Frontlippe an die Karo geklebt, Inlet plan geschliffen.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
123,7 mm	*54,7 mm*	*28,7 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
73 mm	*50,4 mm*	*52,2 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
65 g	*Standard*	*Anglewinder*

MINI CHALLENGE

Markenpokale sind für die Einen langweiliges Rahmenprogramm. Für andere der Einstieg in den großen Motorsport und ein gerechtes Duell mit gleichen Waffen, bei denen nur das Fahrerkönnen den Ton angibt.

Beim Scalex-Mini ist es ebenso: Wer mit so einem kleinen Auto konstant schnelle Runden fährt, kann es auch bei den Großen.

Depper Mini

Tim Hunt Magazine®

Der Scalex Mini bekommt einen weiteren Exponenten ins Startfeld der markeneigenen Challenge gestellt. Das rote Auto von Depping bringt den kleinen Wagen ganz groß raus. Der kleine von BMW inszenierte Brite überträgt seine PS über ein leistungsfähiges Sidewinder-Konzept auf den Plasphalt. Bei unebenen Strecken kann es schon mal vorkommen, dass das große Getrieberad aufgrund wenig Bodenfreiheit leicht aufsitzt und sich über ein klares Geräusch mitteilt. Das Axialspiel der Hinterachse unterbinden wir mit je einer 0,5 mm Distanzscheibe auf beiden Seiten. Sie kommt zwischen Rad und Lager. Selbstverständlich muss so eine kleine Rennmaschine ohne MTS gefahren werden. Autos aus Nachwuchsrennserien eignen sich gut zum Erfahrung sammeln, da ihr schmaler Grenzbereich fordert. Aber auch alte Hasen können im kleinen quirligen Auto an ihrem Fahrkönnen feilen und die Fahrkunst ohne langweiligen Haftverstärkern trainieren. Mit 12 Voltan Benzin ist der Wagen eindeutig zu nervös und unbeherrschbar. 9er Sprit ist ideal, um mit authentischer und umsetzbarer Power sportlich unterwegs zu sein. Mit etwas kompensierendem Blei im Chassis kann man den Mini richtig hart am Limit um die Ecken wuchten. Wenn man die Lastwechsel übertreibt, kann man das ausbrechende Heck mit dem Gaspedal wieder abfangen und mit den Limits der

Klein und fein wuselt der mit Blei optimierte Sidewinder Mini über die Rundstrecke.

Der kritische Blick auf die Rundenzeit verrät, ob ein Könner oder Rookies ins Volant greifen. Mit taktilem Gespür lässt sich trotz identischer Startfelder viel aus dem BMW Briten heraus kitzeln.

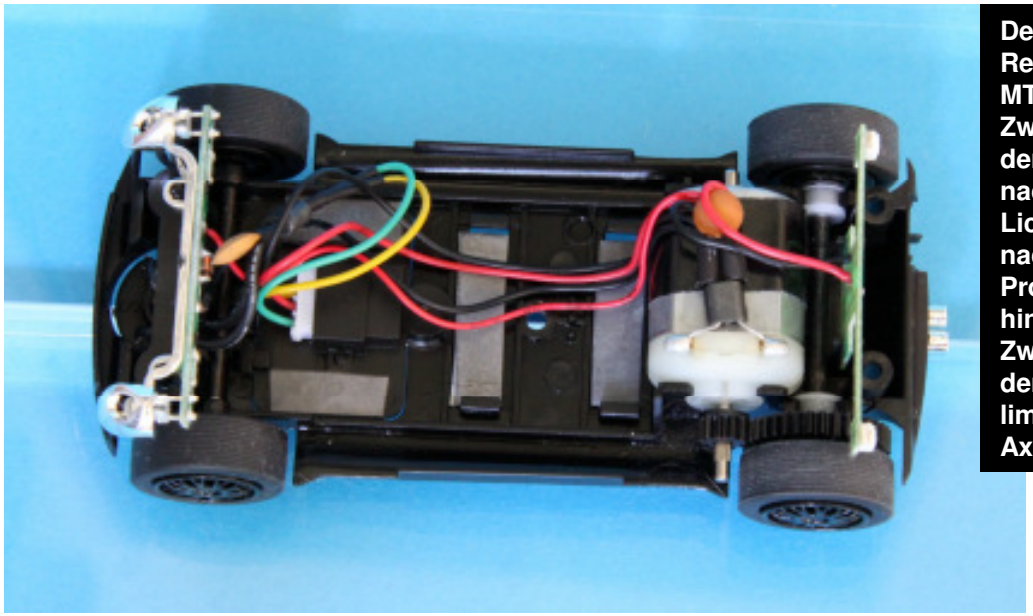
Depper Mini

Tim Hunt Magazine®

... physikalischen Kräfte spielen. Die Drehteller-Zündanlage des L-Kiels arbeitet leichtgängig und befeuert den scharfen Vierzylinder mit einer verlässlichen Zündkurve in jeder Fahrlage. Die Drehmechanik funktioniert einwandfrei und mit Leichtigkeit. Eine leistungsstarke LED Lichtanlage erlaubt auch Einsätze bei Nacht. Sie sorgt dafür, dass man im Mini sieht und gesehen wird. Die Karosserie kommt ohne großartiges Spoilerwerk aus. Der Dachflügel steckt einiges weg, bleibt er bei Rempeleien im Fahrerfeld meist unberührt. Wer meckert, weil dieser bei Klippenstürzen von hohen Bahnen abbricht, sollte lieber froh sein, heil aus dem Auto gekommen zu sein.

Fazit:

Der kleine Brite von Scalextric zeigt im Mini-Format großen Motorsport für alle. Es macht Spaß, im Wagen ohne MTS die Physik auszuloten. Mit 9 Voltan treibt man den Kampf gegen die Uhr auf sportlich sauberer Ideallinie voran. Im kleinen Auto mit schmalen Reifen und höherem Schwerpunkt zeigt sich, wer richtig gut Rennauto fahren kann. Die anderen können darin perfekt ihren Fahrstil trainieren.



Der kleine Sidewinder mit schmalen Reifen braucht Blei, möchte man ohne MTS die Kraft auf die Straße bringen. Zwei Lagen vorne seitlich und zwei in den MTS-Fächern bringen den Mini nach vorne. Die starke LED-Anlage ist Lichthupe wie rote Laterne zugleich, je nachdem wer wie wo im Feld fährt. 100 Prozent Differenzialsperre vorne wie hinten lassen Kart-Feeling aufkommen. Zwei eingelegte Distanzscheiben an den Radlagern der Hinterachse limitieren ihr zu großes serienmäßiges Axialspiel.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
112,7 mm	*59,9 mm*	*46,5 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
77,4 mm	*53,2 mm*	*54,1 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
81 g	*Scalextric Standard*	*Sidewinder*

Tuner AutoArt lässt eine zweite Version des Hochleistungs-Schweden aufs Rollfeld. Wir vollstrecken mit Ü300 km/h.

KOENIGSEGG

Koenigsegg CCX

Runde zwei bei AutoArt: Der schnelle Schwede kommt in einer weiteren Version auf den Markt. Anstelle der auffälligen, orangefarbigen Version aus JHM No.17 rollt nun graues Understatement an den Start. Das lang übersetzte Auto ist nichts für engmaschige Kaffeekurse. Der Koenigsegg ist etwas für den Hochgeschwindigkeitsbereich und fährt bereits im Standgas knapp 200 Sachen. Also kein Posing im Stadtverkehr, er verlangt lange Startbahnen für düsengetriebenes Gerät. Dort erlebt man im CCX Cockpit Nordlichter und Halo-Effekte der besonderen Art.

Mit zunehmender Geschwindigkeit saugt ihn sein Unterboden auf den Plasphalt und der Schwede lässt den Wikinger raus. Fahranfänger sollten das MTS drin lassen, sofern man zu jenen Büromenschen gehört, die sich bei Drifts ab 250 km/h in die Buxe machen. Wer erst ab 2,5 Kilo Speed auf der Uhr warm läuft, kann gelassen den automatischen Haftverstärker ausbauen und beweisen, ob er wirklich zum erlauchten Kreis gehört, der solch entfesselten Kräfte reiten kann. EU-Warnhinweis: Es gibt im Gegensatz zur Play Station nur einen Versuch und jeder hat nur ein Leben! Wer es drauf hat darf sich hinterher Wikinger Hörner auf den Fahrerhelm montieren und erhält von der Swedish Speed Academy ein

Lange Übersetzung und große Räder geben die Gangart Hochgeschwindigkeitsbereich an. Bei kurzen Bahnen kommt der Wagen zu kurz und fährt sich zurückhaltend. MTS ist Entscheidungssache.

Koenigsegg CCX

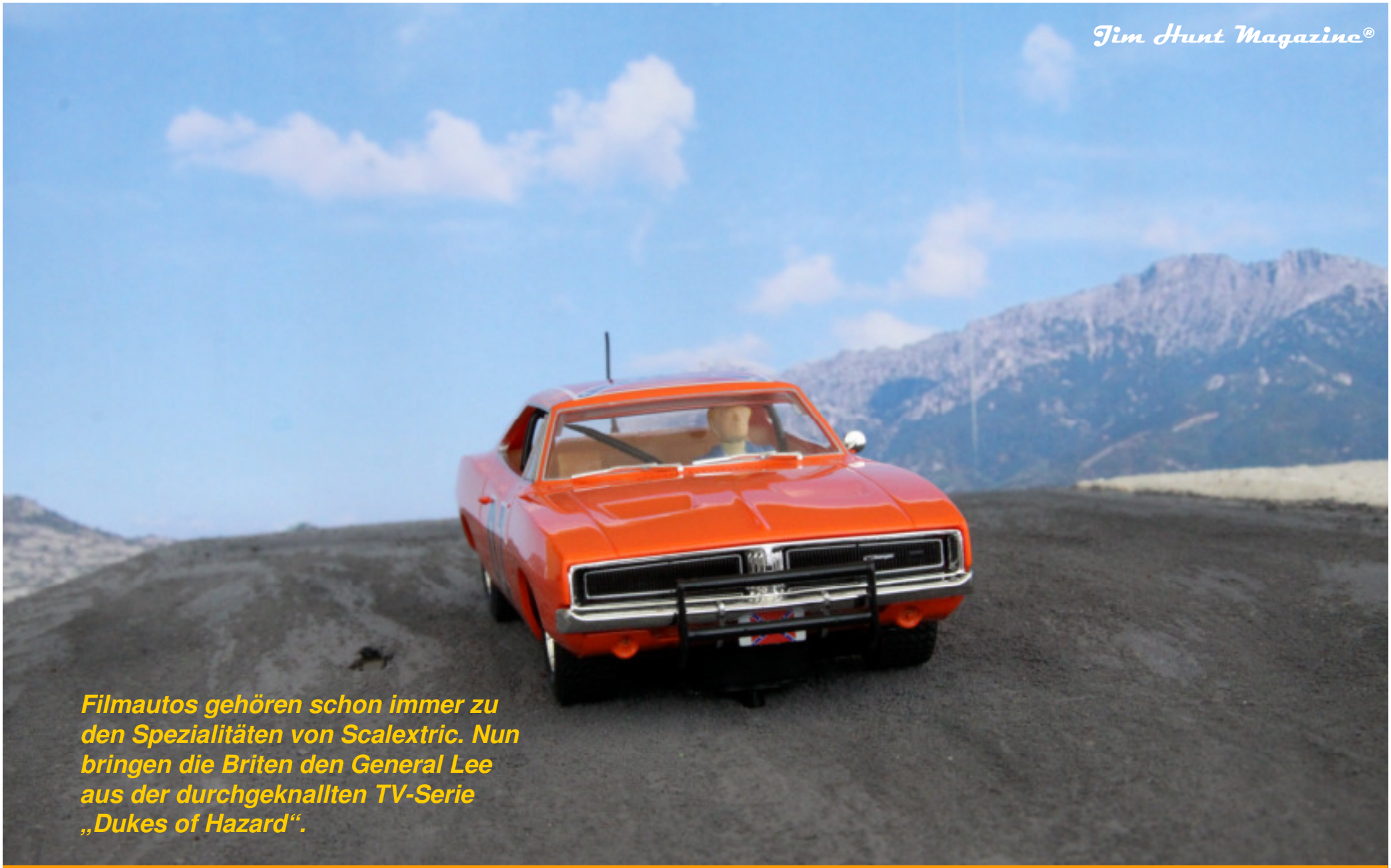
starkes Wickie Männer Tattoo. Wer mit dem Gedanken spielt im CCX bei neureichen Juppie-Rennen auf der Autobahn teil zu nehmen, ist arm dran! Der CCX ist ein Auto für Gentlemen Driver, die sich ab 300 km/h auf der großzügigen, privaten Rennstrecke nach einem harten Tag an der Börse entspannen wollen.

Fazit:

Der Koenigsegg CCX von AutoArt ist auch als graue Eminenz getarnt ein Supersportwagen der Premiumklasse. Hohe Geschwindigkeiten auf Bahnen mit langen Geraden sind seine Domäne. Kurvige Dorfstraßen liebt er weniger und verspeist sie emotionslos.

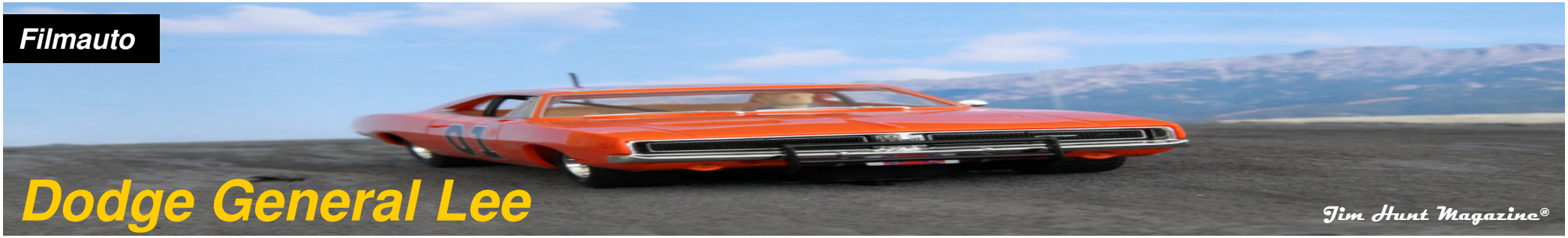
Lüftungsgitter im Heck klimatisieren den kraftvollen Mittelmotor des CCX.

Details auf hohem Level zeigen, dass AutoArt aus dem Standmodell-Business kommt.



Filmautos gehören schon immer zu den Spezialitäten von Scalextric. Nun bringen die Briten den General Lee aus der durchgeknallten TV-Serie „Dukes of Hazard“.

Ein Duke kommt selten allein



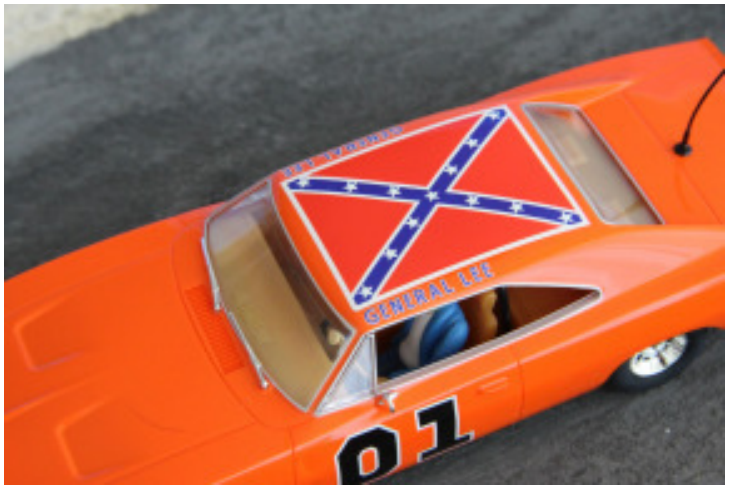
Dodge General Lee

Tim Hunt Magazine®

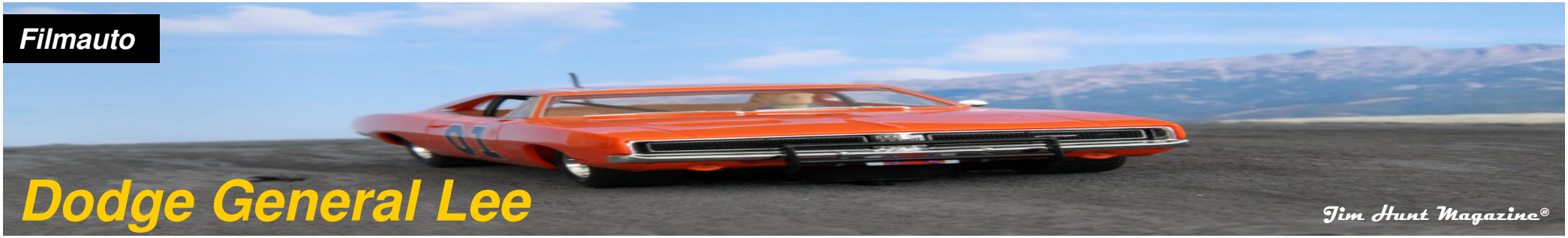
Ein Duke kommt selten allein – so lautete die deutsche Übersetzung des „Dukes of Hazard“ Streifens, in dem der orangefarbige mächtige Charger mit Südstaaten Flagge auf dem Dach zum Einsatz kam. Die Serie erzählt die Geschichten der beiden Cousins Luke und Bo Duke aus Hazzard nahe Atlanta. Die beiden Outlaws stehen stets im Clinch mit dem Patriarchen ihrer Heimat. So kommt es regelmäßig zu wilden Verfolgungsjagden durch die staubige und hügelige Landschaft, die mit meist mit einem Sprung des orangefarbigen General Lee endet. Da beiden Cousins keine Schusswaffen nutzen, greifen sie bei Bedarf zu Pfeil und Bogen, was den Wahnwitz dieser Reihe unterstreicht.

Scalextric hat sich dem Movie Car angenommen und das mächtige Eisen stilecht inszeniert. Die ausladende Fuhre hat schon alleine bedingt ihre Abmessungen die Laufruhe einer Santa Fe Lok. Aus den Heckrohren wummert fetter V8 Sound, der den Vortrieb des Monuments auf vier Rädern intoniert. Ein Sidewinder Automatik Getriebe überträgt den Punch mit 12 Voltan bleifreien Sprit perfekt auf die Hinterachse.

Filmreife Drifts sind in jeder Kurvenlage möglich, das Heck sitzt locker, kann aber über einen zivilisierten Gasfinger im Zaum gehalten werden. Aber wer will in einem Moviecar dieses Kalibers brav spießig um den Kurs tuckern? Also bleibt Blei draußen. Sollten im Quergang schnarrende



„Willst Du nicht weichen, dann brauch ich Gewalt!“ Der knallorange Dodge Charger bahnt sich seinen Weg mit einem doppelschlaufigen Rammbügel. Auf seinem Dach pragt die Südstaatler Flagge.

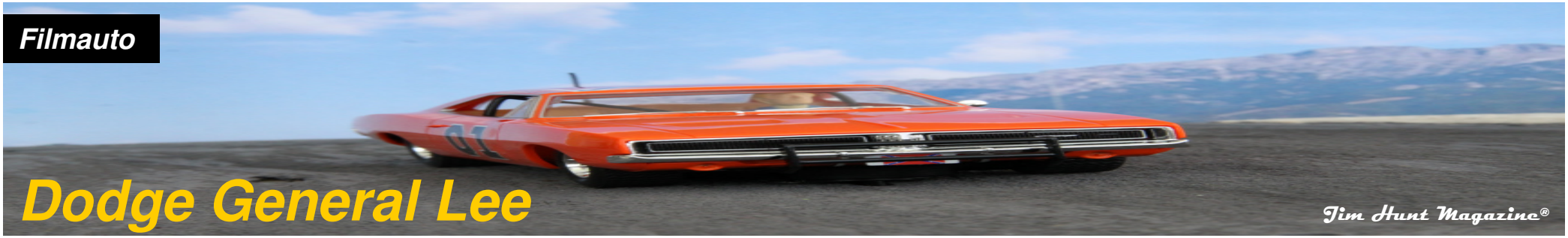


Dodge General Lee

Tim Hunt Magazine®

Geräusche aufkommen: Es ist das axiale Spiel der Hinterachse. Mit einem Kunststoffspacer der Dimension 0,25 mm zwischen Radlager und Ritzel, ist das Geschichte. Möchte man den Gereral digital chippen: Im Bugbereich der Chassiswanne befindet sich ein Fach mit der nötigen Kabelbaumvorbereitung. Obwohl die vorderen und hinteren Karosserieabschluss-bleche wie fest gesteckt auf der Bodengruppe sitzen, leidet die Fahrdynamik nicht darunter. Ein Entkoppeln der Karosse würde eine schwere OP nach sich ziehen. Wozu auch, verfolgt der Gigant keine Rennabsichten mit dem Anspruch an Best-zeiten. Zum Ledern der Blaulicht-Konkurrenten reichen seine Qualitäten allemal. Den Rest erledigt der lange Radstand und die zuverlässige Scalex Technik. Ein fest verschweißter doppelter Rammbügel schützt den Kühler bei Feindkontakt und sorgt im Ernstfall für freie Bahn ohne thermische Zerreißprobe. Im Innenraum schützt ein Überrollbügel im Ernstfall vor herben Verletzungen, sollte mal ein Stunt schief laufen. Eine Funkantenne auf dem Kofferraumdeckel dient dazu, den CB Funk des trotteligen Sheriffs und seiner Gehilfen abzuhören, um stets eine Kurbelwellenlänge voraus zu sein. Ihr flexibler Antennenfuß wirkt extrem robust. Das schwarze Geröhr scheint aus einem Feldfunkwagen der US Army zu stammen. Sollte man im Fight alle Pfeile verschossen haben, kann man den kräftigen Funkmast als schlagkräftige Rute benützen. Zeitgenössisches Chrom bei den Stoßstangen, am Kühlergrill, Felgen, Tankdeckel und Seitenspiegel runden die kernige Optik des Donnerbolzens ab. Wer den Charger wie im Film fliegen lassen möchte, sollte das Zusammenspiel

Typisch amerikanische Chromspeichenfelgen und ausladende üppige Karosserieschneiderei machen das Dodge Über-Coupé aus. Die Funkantenne fällt sehr robust aus. Wahrscheinlich stammt sie von einem US Army Feldfunkwagen für transkontinentale Ferngespräche.



Dodge General Lee

Tim Hunt Magazine®

aus Anfahrgeschwindigkeit, Massenschwerpunkt, Luftreibungskoeffizienten und Eintauchwinkel kennen. Vielleicht findet sich sogar ein durchgeknallter Physiker, der so etwas für Slotcars mit pseudowissenschaftlichem Anstrich mathematisch berechnet. Wir besitzen zwar eine akademische Ausbildung, aber dazu ist unsere Meise wirklich nicht groß genug.

Fazit:

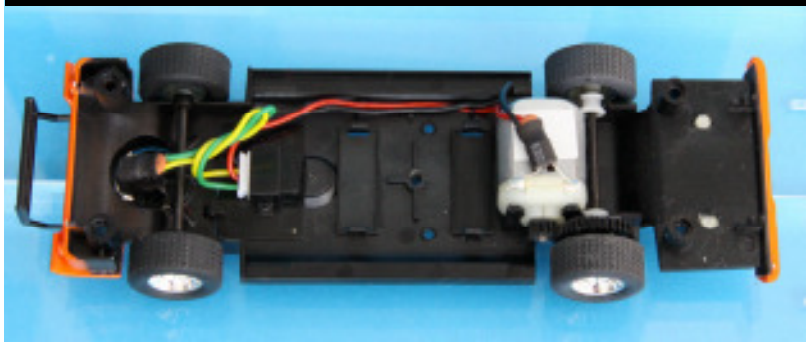
Der General Lee eignet sich hervorragend um die wilden Sequenzen des Filmstreifen erneut in Szene zu setzen. Zuverlässige Scalex-Technik unter der Haube, ein kraftvoller V8 mit Sidewinder-Getriebe und ein langer Radstand ermöglichen harte Ritte mit Burnouts und angesagten Stunts.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
167,5 mm	*61,7 mm*	*41,9 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
93 mm	*55,2 mm*	*55,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
95 g	*Standard*	*Sidewinder*

Im General Lee schlummern Talente für originelle Auftritte, die man über das Gaspedal abrufen kann. Spektakuläre Fahreinlagen quer und wilde Burnouts gibt er bereitwillig zum Besten. Nicht nur Filmstars können unter der kräftigen Beschleunigung ihren Teint spannen, was wesentlich günstiger ist als eine geliftete Visage.

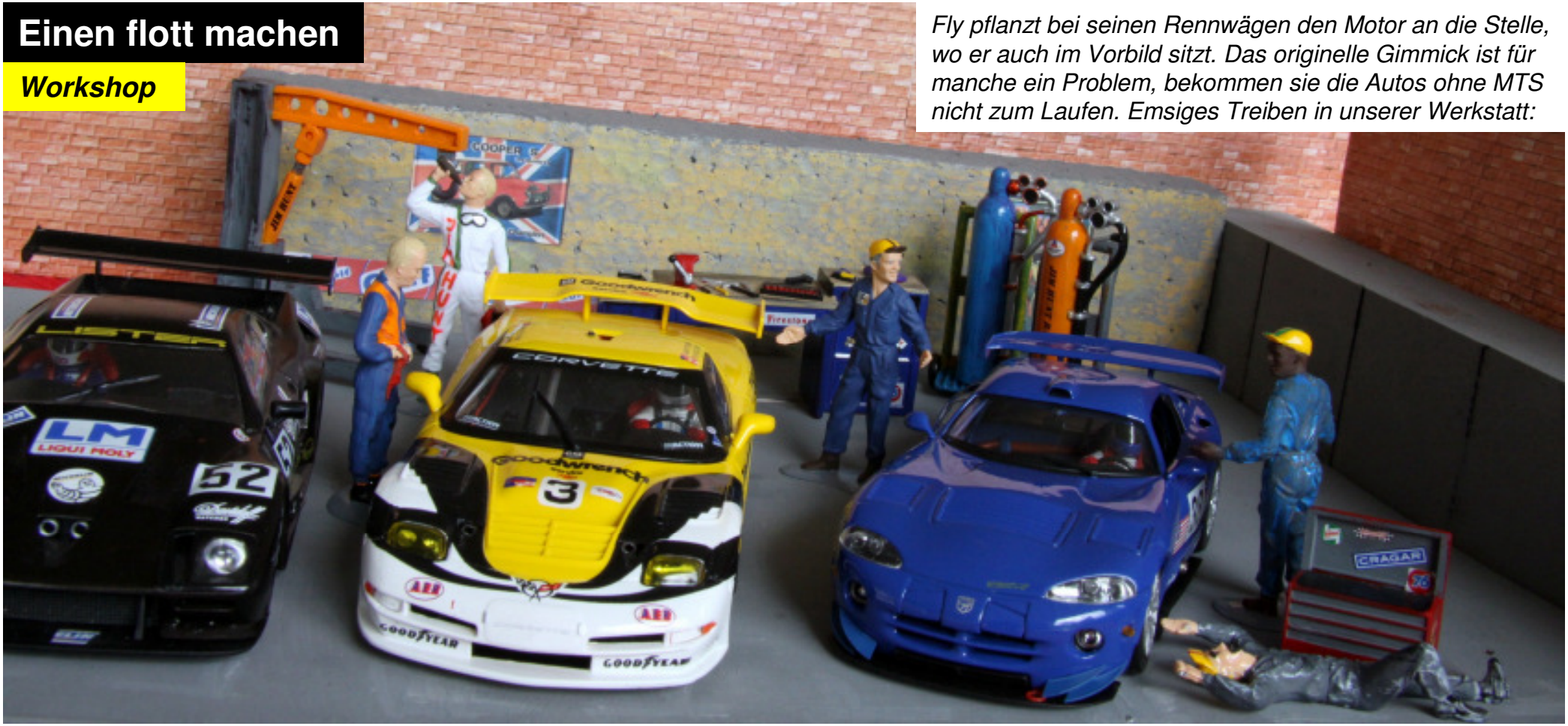
Länge läuft. Aber wer alte Amis kennt weiß, dass sie nicht die besten Fahrwerksingenieure hatten. Filmreife Drifts sind dafür mit dem Charger kein Problem, aber genau darauf kommt es doch bei diesem Film-Auto an...

Der Sidewinder V8 katapultiert das Teil durchzugsstark nach vorne und sein seidenweich schaltendes Automatikgetriebe nimmt man so gut wie gar nicht wahr.



Einen flott machen

Workshop



Fly pflanzt bei seinen Rennwägen den Motor an die Stelle, wo er auch im Vorbild sitzt. Das originelle Gimmick ist für manche ein Problem, bekommen sie die Autos ohne MTS nicht zum Laufen. Emsiges Treiben in unserer Werkstatt:

Jim Hunt Magazine®

FRONTLADER

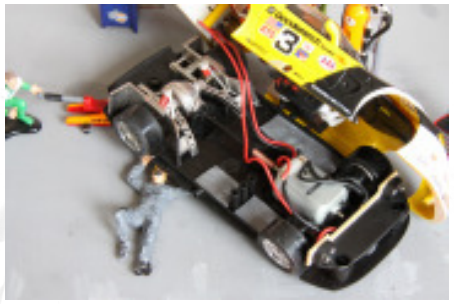
MTS freie Fly Frontmotor Autos aufbereiten

laufen viel besser als ihr Ruf. Mit wenigen Kniffen bekommt man viel Fahrspaß und Er-FAHRUNG zwischen Motor und Kardanwelle.

Einen flott machen

Workshop

Frontmotor Autos



Glaubt man manch verbreiteter Forenmeinung, kann man Slotcars mit Frontmotor ausschließlich in der Vitrine parken, weil diese Autos angeblich unfahrbar seinen. Welch hausgemachter Blödsinn! Die Aussagen müssten besser so heißen. „Ich komme mit Frontmotor-Autos nicht zurecht...“ Aber welcher angeblicher Spitzenfahrer gibt dies schon zu? Könnte ja ein Zacken aus dem Kronrad fallen. Oder ist das Gemecker einfach nur Wichtigtuerei? Beobachtet man Leute an öffentlichen Bahnen, liegt oft mehr an taktilen Disbalancen im Gasfinger als an der Platzierung des Motors im Wagen, wenn es nicht so fahren will wie gewünscht wird.

Nicht selten spielt die Einstellung des Fahrer eine entscheidende Rolle. Mit Vorurteilen und Ungeduld kann man viel mehr kaputt machen, bevor man überhaupt losgefahren ist. „Rennen gewinnt man im Kopf!“ heißt es immer so schön. Jeder, der schon Rennen gefahren ist (egal ob in 1:1 oder mit Spielzeugautos), weiß dass die mentale Einstellung neben dem Material sehr wichtig ist.

Selbstverständlich sind Frontlader weder von der Balance noch vom Fahrgefühl mit Mittelmotorkonzepten à la Inliner, Side-, oder Anglewinder vergleichbar. Warum Leute immer wieder solche Vergleiche anstellen und gegen Frontmotoren argumentieren bleibt ein offenes Geheimnis, dessen Wurzeln weniger in technischen Dingen verankert sein dürften.

Was richtig nervt ist sture Besserwisserei, dass Frontmotorautos unfahrbar seien. Entweder sind wir Zauberer, begnadete Glückskinder der optimalen Serienstreuung oder Götter am Gas, denn alle unsere Frontmotor-Autos laufen rund und bieten auf der „flexibel federnden“ Plasphalt-Bahn großen Fahrspaß. Nach über 10 Jahren Sammelleidenschaft nahezu jeden Herstellers, können wir uns getrost ein Urteil erlauben, ohne überheblich sein zu wollen. Wir haben nahezu jedes Modell am Start, meist in mehrfacher Ausführung. Alle sind MTS frei mit Blei aufbereitet und fahrbereit, was den Parameter der optimal erwischten Serienstreuung relativ ausschließt.

Frontmotorautos brauchen eine konsequente Aufbereitung,

möchte man sie ohne MTS fahren. Der Aufwand hält sich in Grenzen, sofern man keine Angst vor Schraubendreher, Öl, Klebeband und Blei hat. Es ist nicht das erklärte Ziel, damit ein Gruppe C Slot.it Geschoss in Grund und Boden zu fahren. Wer solche Dinge anstrebt, sollte zunächst über die optimale Aufstellung seiner Startfelder nachdenken. Viele Hersteller wie Piloten legen heutzutage großen Wert auf authentisch gemachte Fahrzeuge. Warum dann ausgerechnet bei Startfeldern kindlich sinnfreies Crossover zusammen mixen?

Es geht um faire Duelle mit gleichem Material und viel Fahrspaß, den man auch mit Frontmotor erleben kann, stellt man es/sich richtig dabei an. Slotten mit solchem Material für uns ist weder Weltanschauung, Religion, Selbstdefinition des Fahrers oder... Es geht um Spaß und Abschalten vom Alltag und das Fahren mit schönen Autos. Mit nachvollziehbaren und bezahlbaren Tricks wird optimiertes Serienmaterial bewegt. Dabei haben wir nicht das Ziel, vor dem Start erworbene Kenntnisse und Fertigkeiten aus einer Feinmechaniker-Lehre am Wagen einbringen zu müssen, damit er richtig fährt. Wer die hochtechnische Herausforderung sucht, findet sie im 1zu24 Scaleracing und Serien wie der SLP.

Ein ganz Großer mit sehr großem fachlichen Hintergrund aus der Slot-Szene brachte das öffentliche Gerede mancher „Fach“-Leute in Foren kürzlich auf den Punkt. Zitat:

“Ich findet es sehr verwunderlich, dass es Leute gibt, die komplizierte Metallfahrwerke mit aufwändigen Karossen aufbauen und damit Rennen fahren. Aber dann behaupten, dass sie mit einem einfachen Serienauto nicht fahren könnten. Was soll man von solchen Leuten halten?“

Frontmotor Autos

Motor und Welle einkleben

Unbedingt nötig, um gegen Vibrationen und das Herausspringen des Antriebsstrangs gefeit zu sein. Etwas Kleber auf die Motorhalterungen und das hintere Achslager geben, trocknen lassen und erst nach einer Ölung kann es losgehen. Speziell bei den M3 von Fly kann es von Vorteil sein, das Kardantunnel in der Karosse mit einem Dremel zu bearbeiten. Sehr starke Racing Motoren bringen die Welle in Wallung, die Federkupplung kann eine Unwucht auf den Kardan übertragen, was sich in der Bodengruppe sehr laut bemerkbar macht. Kann sein, muss aber nicht. Vor allem bei den breiten und flügelgestählten M3 GTR ein Thema. Wer die Schlauchkupplung (Feder) einmal abgezogen hat, muss zum neuen Ersatzteile greifen. Nur in Einzelfällen kann man die Feder wieder verwenden. Meist ist sie ausgenudelt und rotiert unwucht. Geheimtipp: Passend abgelängtes Röhrchen eines Wattestäbchens als Schlauchkupplung benutzen.

Mit Klebstoff das hintere Kardanlager sowie den Motor in seiner Aufhängung sichern. Wer das nicht macht, wird vor allem bei leistungsstarken Motoren das Getriebe ruinieren oder ohne Vortrieb auf der Strecke liegen bleiben. Die Welle springt aus ihrer Verankerung.

Nicht vergessen: Den Motor vorne und hinten einkleben. Für Reparaturen oder Austausch kann man die Klebepunkte durch sanftes Aushebeln lösen.

Reifen

Original, Laprene oder PU? Je stärker der Grip, desto weniger Abtrieb durch Blei braucht man hinten. Vorderreifen versiegeln, damit kein kontraproduktiver Grip an der Vorderachse die Performance stört. Autos mit salopp geführten Achsstummeln reagieren hier besonders negativ. Geheimtipp: Ninco Laprene Reifen oder die alten Serienslicks laufen hervorragend gut auf glatten Carrera-Pisten. Nicht vergessen, die Reifen unter Umständen anschleifen, damit sie über ihre gesamte Auflagefläche Kraft übertragen können. Regelmäßig Reifen kontrollieren. An ihnen sammelt sich lästiger Pickup, der den Grip dezimiert. Nach einer gewissen Zeit die Pneus über Klebeband abrollen, der Unterschied wird frappierend sein.

Vorderräder mit Klarlack versiegeln und kontraproduktives Kurven-Hopping ist Geschichte.

Einen flott machen

Workshop

Frontmotor Autos

Jim Hunt Magazine®

Bleitrimmung

Ballastausgleich zum kopflastigen Schwerpunkt herstellen. Damit der Wagen mit Serienreifen genügend Grip auf die Hinterachse bekommt muss kompensierendes Blei her. Je nach Modell kommt es vor/unter die Hinterachse. Manche Modelle können u.U. sogar mit Gewicht hinter der Hinterachse besser laufen. Nicht vergessen, dass auch Blei vorne seitlich Ruhe ins Fahrwerk bringen kann! Einfach ein wenig experimentieren. Die goldene Lösung gibt es ohnehin nicht. Mehr Info in einem unserer Workshop in einer früheren Ausgabe.

Beispiel 1: Dodge Viper II. Generation, Fly

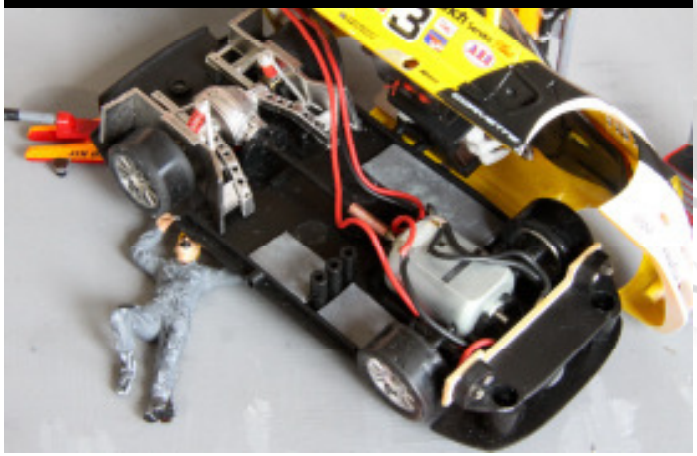
Zwei satte Blei-Platten in Mittelposition, Vorderreifen versiegeln und die Fahrlage bessert sich spürbar.

Beispiel 2: Lister Storm, Fly

Zwei satte Blei-Klötze unter die Hinterachse und einen Querbalken Pb vor das Kardanlager. Dazu Laprene Reifen auf die Hinterachse und Klarlack Versiegelung vorne.

Beispiel 3: Corvette C5R, Fly

Stabilisierende Bleiplatten vorne seitlich und einen 5mm breiten Streifen im Bereich der Hinterachse (eventuell auch unter dem Chassis). Laprene Slicks von Ninco hinten und Klarlack vorne. Liegt super.



Beispiel 4: BMW M3 E30, Fly

Blei vorne und hinten in den Seitenschwellern, Hinterräder dezent anschleifen, Reifen vorne mit Klarlack versiegeln. Achstummel präzise einstellen und mit Klebstoff sichern.

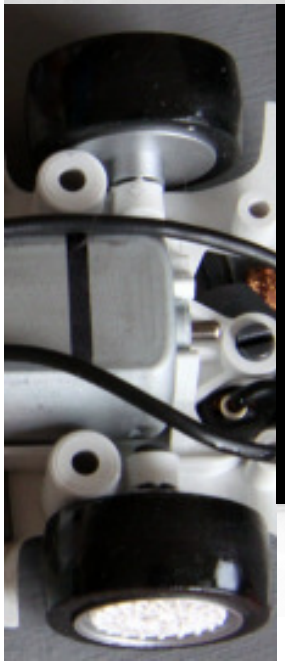
Eventuell die „Nagelköpfe“ der Achsstummel mit Kunststoffstegen (Reste) unterbauen und verkleben, damit sie sich abstützen und die Räder nicht mehr so stark einfedern können.

Frontmotor Autos

Jim Hunt Magazine®

Vorderachse

Starrachsen kein Problem. Einzelradraufhängung mit Achsstummel müssen im Spiel präzise von Hand eingestellt werden. Optional mit Klebstoff sichern, damit kriechendes Öl keine fehlerhaften, ungewünschten Korrekturen vornimmt. Bei manchen Plastikstummel klappen die Räder mit zu viel positivem Sturz weg. Selbst angefertigte Plastikstege unter den „Nagelkopf“ des Achsstummels ins Chassis kleben (begrenzt den vorderen Sturz) oder Spacer zwischen Rad und Chassis montieren. Deren höhere Auflagefläche stützt die Felge in ihrer Aufhängung.



Schwachpunkt Vorderachse: An ihrer Einstellung (Spur und Sturz) hängt es ab, wie oder ob das Auto überhaupt sauber durch Kurven fährt. Achsspiel einstellen und Felgen auf den Stiften verkleben. Eventuell mit Plastikresten unterbauen, damit das Spiel der „Nagelköpfe“ begrenzt wird. Der Einbau von Distanzscheiben zwischen Felge und Aufnahme kann durch einen vergrößerten, stützenden Durchmesser das Einfedern der Vorderachse limitiert werden.

L-Kiel

Er führt das Auto durch den Slot und trägt die Hauptlast des Vorderwagens:

a) Ragt der Kiel zu weit aus dem Chassis? L-Kiel Auflage (Plastik unter den Schleifern) beidseitig plan schleifen. Schleifer mit Zange quetschen. Eventuell am Chassis die Auflagefläche (Ring) wegschleifen: Der Kiel taucht nun tiefer ein. Den Überstand (oben im Chassis) mit passenden O-Ring(en) spacern.

b) L-Kiel zu hoch? Hauptlast liegt auf den Vorderrädern? Unterlegscheibe(n) zwischen Kiel und Chassisunterseite einlegen. Reicht der Platz nicht, eventuell Leitkielführung oben im Chassis abfeilen (kürzen) oder zu einem Tuningkiel mit längerem Schaft greifen.

L-Kiel muss sauber drehen und in der passenden Höhe zum Vorderwagen stehen, damit er den Rennwagen präzise führen kann. Die Hauptlast vorne teilt er sich mit den (unter-)stützenden Rädern. Distanzplättchen (Fachhandel) speziell für L-Kiele können sowohl oben als auch unten auf seinem Führungsstift eingeschoben werden.

Reicht der Platz für die korrigierende Maßnahme nicht aus, muss dezent Material vom Chassis (oben oder unten) mit einer Feile oder einem Cutter abgetragen werden. Tuningkiele mit längerem Schaft können auch die Lösung sein. Kiele mit längerem Schwert führen komplizierte Autos präziser durch den Slot. Ausprobieren!

Frontmotor Autos

Ölservice

Geschmeidiger Lauf der Komponenten ist immer wichtig. Achslager, Motorwelle und Kardanwelle sparsam ölen. Getriebe ölen oder fetten.

Fahrstil

Jedes Auto verlangt eine führende Hand am Volant. Elefantenmodus aus! Gefühlvoll rund, dann bleibt auch in Kurven keine Zeit liegen. Feinmotorisch, ohne hektische Manöver geht es durch den Richtungswechsel. Den Motor stets sauber auf Zug halten, ohne großartige Drehzahl- und Lastwechsel. Dann bekommt man schnell ein Gefühl wie der Wagen liegt und kann den Grenzbereich weiter nach oben hin ausloten. Auf der Langstrecke summieren sich Fehler. Sauber gefahrene Kurven ebenfalls. Mit einem runden Fahrstil, Umsicht und Taktik können auch Autos mit Frontmotor erfolgreich und schnell bewegt werden. Wahre Könner kommen mit allen Autos zurecht. Geduldiges Tüfteln und Üben ist anstrengender als destruktives Jammern. Der Erfolg ausdauernden Trainings unter dem Strich hinterher um so schöner.

JHM wünscht viel Spaß und Erfolg bei der Fahrzeugabstimmung!

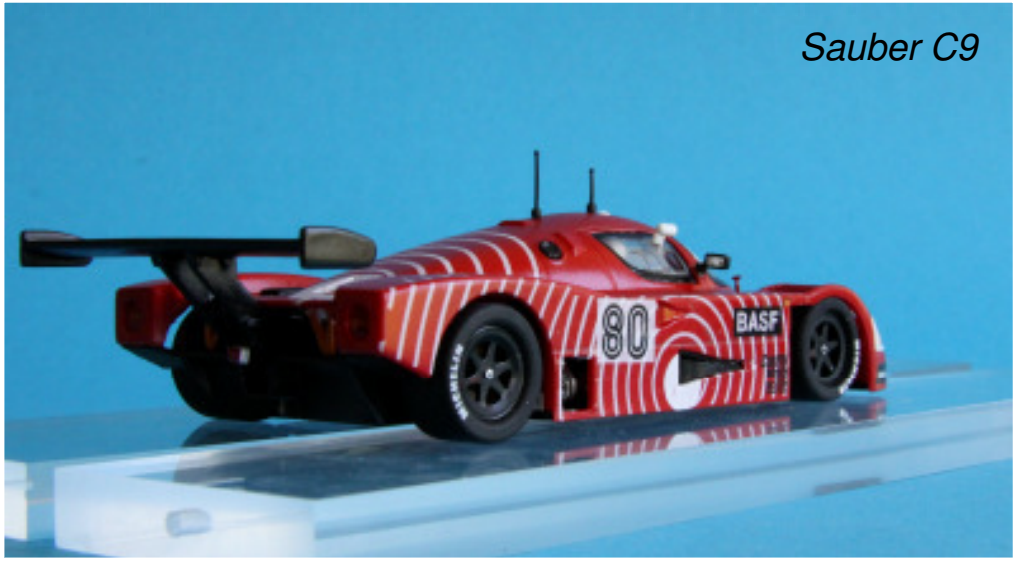
Unsere Testfahrzeuge sind nun passend getrimmt und laufen trotz Frontmotor mit einem präzisem Fahrbild um den Kurs. Nach dem Warmup der Reifen (mehrere Runden) und 12 Voltan im Tank kann man es richtig krachen lassen. Wer damit immer noch nicht zurecht kommt, sollte vielleicht den Fahrer austauschen. +++

Einen flott machen

Workshop

Vier neue Repaints...

Porsche 997 GT3



Sauber C9

Ford MK II

Paintbox

Audi R8C

Paintbox

Workshop

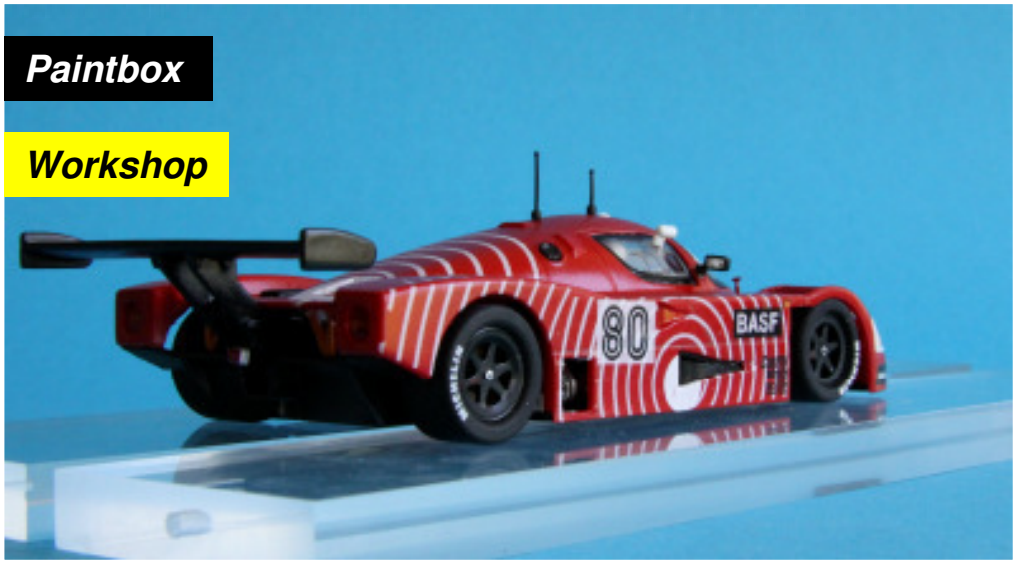
Basis: Slot.it White Kit Audi R8C

Farbe: Revell Grau, Silber, Orange transparent

Technik: Airbrush und Pinsel

Paintbox

Workshop



Basis: Slot.it White Kit Sauber C9

Farbe: Revell rot

Technik: Airbrush

Paintbox

Workshop

Basis: Scalextric White Kit Ford MK II

Farbe: Tamiya Pink, Glanzschwarz , Rot

Technik: Pinsel

Paintbox

Workshop

Basis: SCX Porsche 997 GT3

Farbe: Tamiya Rot, Weiß

Technik: Pinsel, Felgen: Airbrush

Jim Hunt Magazine®

Ballistol Auto

Special

Ballistol für große und kleine Rennwagen: Ballistol ist in der Slotcar-Szene bekannt und wird wegen seiner Vielseitigkeit im Rennbahn-Hobby, Modellbau und vielem mehr seit Jahrzehnten auch von Profis verwendet. Ballistol reinigt, desinfiziert, schmiert, ist lebensmitteltauglich und harzt auch nach Jahrzehnten nicht. Egal ob Gummi, Kunststoff, Metall, Holz und alle anderen Materialien – Ballistol pflegt, schmiert, imprägniert und reinigt in höchster Qualität. Und das seit über 100 Jahren.

Auftragsarbeit

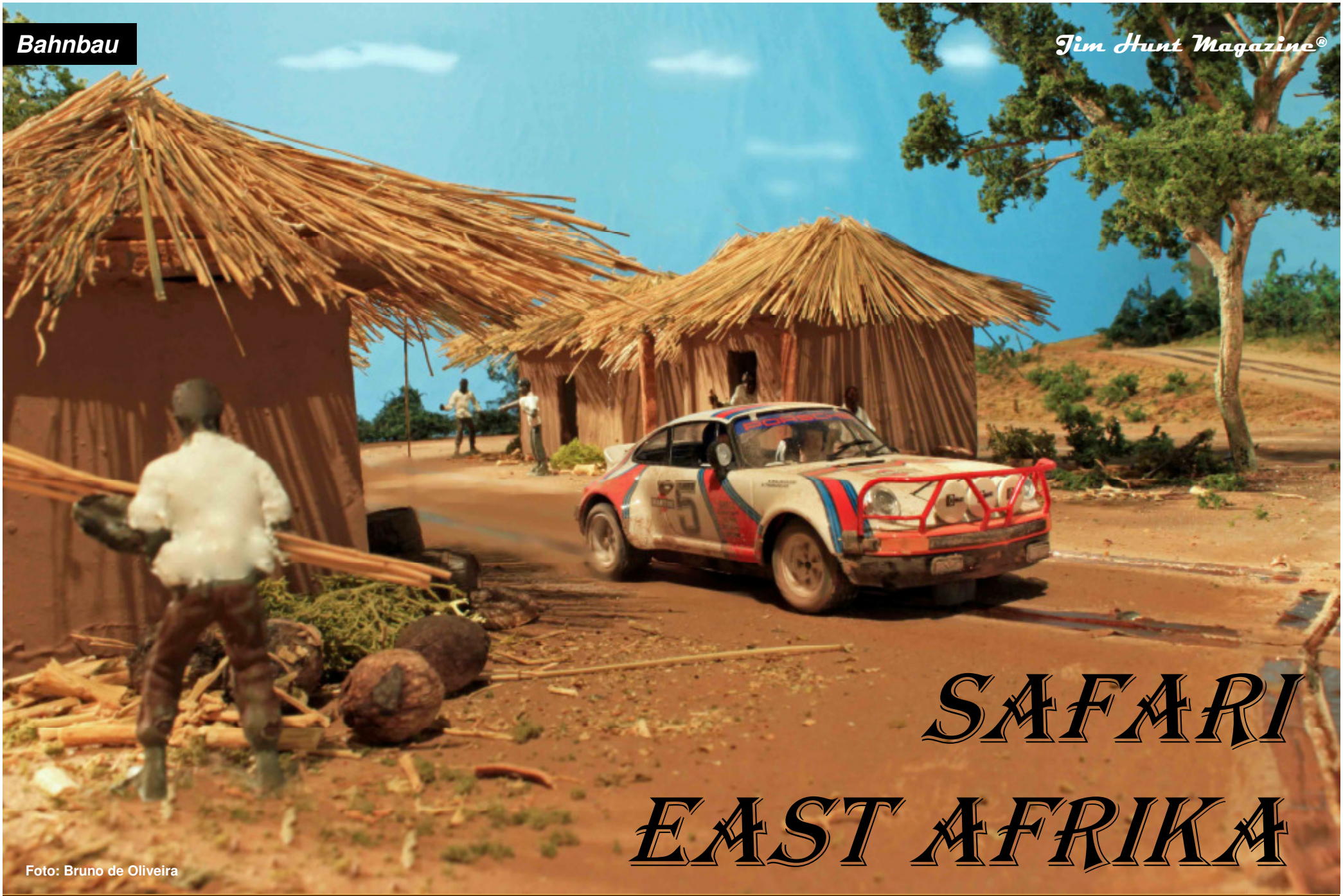
Unser Werbepartner Ballistol/ Ballistolshop.de lies von uns ein Unikat für Werbezwecke anfertigen: Der Lamborghini Murcielago GT-R stellte sich als perfekte Plattform heraus. Der deutsche Ninco Importeuer Cars& Co, der ebenfalls Ballistol-Produkte im Sortiment hat, konnte ergänzend als Partner für das Projekt gewonnen werden. Nach einer Woche Arbeit am Rechner, an der Airgun und mit dem Pinsel hier das startklare Resultat:

Paintbox

Basis: Ninco Lamborghini Murcielago GT-R plus Whitekit Karosse mit Lexaninlet

Farbe: Revell mattweiß; Tamiya Rot, Grün ;

Technik: Airbrush und Pinsel; Decalfolie mit drei Schichten Gunze Klarlack



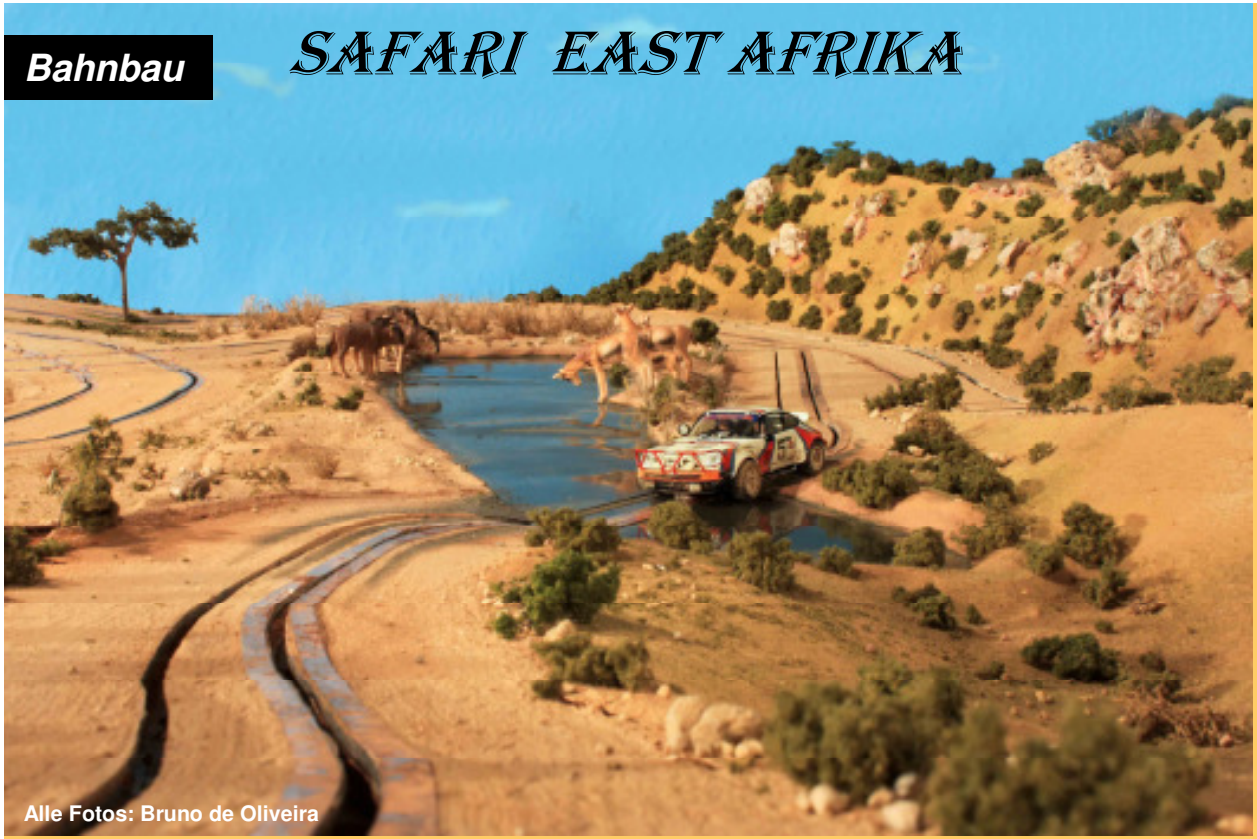
SAFARI EAST AFRIKA

Foto: Bruno de Oliveira

Keine Aufnahme von einer alten Dakar, sondern eine selbstgebaute Wüstenbahn. Das Auto kein Ex-Werksporsche, sondern ein modifizierter 934er von Ninco...

Bahnbau

SAFARI EAST AFRIKA



Alle Fotos: Bruno de Oliveira

Wie im Busch üblich, gibt es sogar eine Wasserdurchfahrt. Bruno hat an alles gedacht, was den Fahrspaß und das Auge verwöhnt. Freilaufende Tiere pilgern zum Wasserloch...

Der Portugiese Bruno De Oliveira, 41 Jahre lebt in Miami und baute sich dort seine Safari East Afica Rallye Bahn. Es dauerte 100 Stunden, verteilt über vier Monate, bis alles fertig war. Die 28 Meter lange Wertungsprüfung durch den Busch verfügt über zwei Spuren und eine gemischte Oberfläche für eine hohe fahrerische Herausforderung.

Bruno setzte als Material überwiegend Linoleum auf Kork ein. Dessen hohe Flexibilität imitiert loses Gelände und eignet sich hervorragend zur Realisierung der zahlreichen Höhen-unterschiede. Dazu kamen Abschnitte aus Ninco Schienen und die Sektion im Dorf besteht aus Holz.

Die gesamte Bahn wurde mit einer Mixtur aus Acrylfarbe, Klebstoff und Sand gestaltet. Das sieht nicht nur gut aus, es erhöht zugleich den Grip im Gelände.

Bahnbau

Selektive Kurven sämtlicher Radien und schnelle Staubpisten verlangen der Crew im Cockpit alles ab. Dazwischen freilaufende Tiere.

Bruno war mit dem Ninco Porsche 934 fahrtechnisch, aber nicht optisch zufrieden. Also baute er ihn um: Mattschwarze Farbe für die Fenstergummis. Rallyelichter mit Metallstreben von GOM an die Front. Das Zusatzlicht rechts stammt von der Team Slot Celica Safari. Der Frontbügel stammt vom Fly Safari Quattro und wurde abgeändert. Dann bekam der Porsche den passenden Dirt-Look. Wie das geht? Im JHM 17 Workshop zeigten wir, wie man Rallyeautos auf verschiedene Arten realistisch verschmutzt.

Alle Fotos: Bruno de Oliveira

SAFARI EAST AFRIKA

Thank you very much, Bruno!

Wie ein professioneller Modellbahner zum Slotten kam...

Nauf aufn Berg!

Foto: Alexander Lösch

Bahnbau

Nauf aufn Berg!

„Nauf auf`n Berg“ von Alexander Lösch

Als kleiner Junge mit 10 Jahren hätte er gerne eine Carrerabahn gehabt. Es gab eine Modelleisenbahn, mit der er sich seit seiner Jugend beschäftigte. Die letzten 10 Jahre dann so richtig intensiv. Mit Slotracing hatte Alexander erst seit kurzem was am Hut. Vor zwei Jahren wurden für die Kinder bei einer Geschäftsauflösung einige Slotcars gekauft.

Im Netz entdeckte er Holzbahnen. Anfang Dezember 2009 ging die Leidenschaft los: Bau der ersten Eigenen.

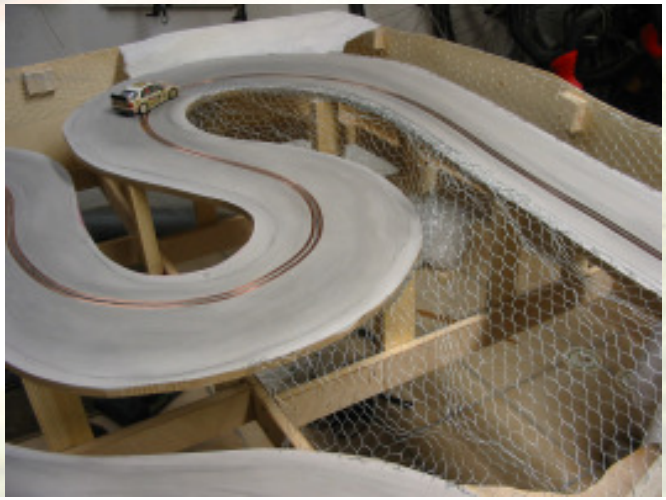
Bei „großen“ Autos waren schon immer Klassiker aus Rallye- Bergstrecken- und Rundstreckenszene sein Steckenpferd. Praktisch, dass es sie auch in 1zu32 gibt. Die Slotbahn stellt eine Bergrenn- Rallyestrecke dar.

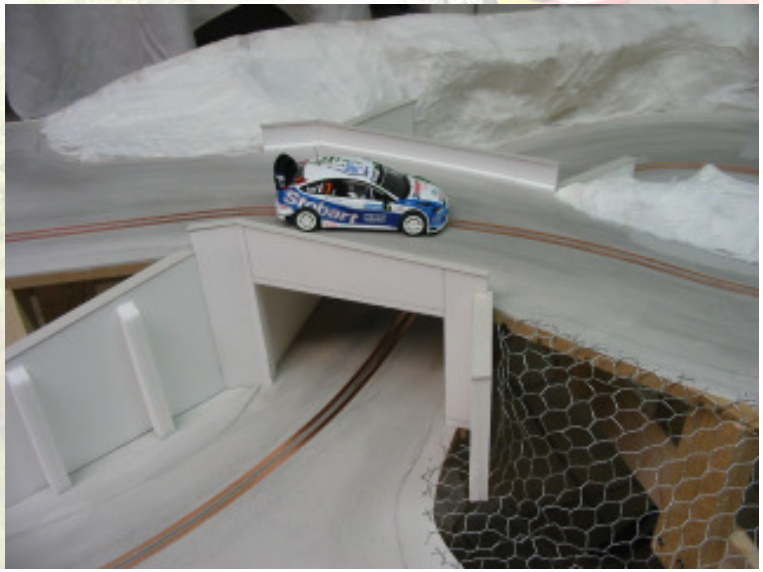
Es war dem Erbauer sehr wichtig, dass die Bahn stimmungsvoll in eine Landschaft eingebettet wird, was den Kreis zum exzessiven Modellbahnhobby schließt.

Dem Rennthema entsprechend gibt es eine 1-spurige Streckenführung. Die Bahn in Segment-Modulbauweise ist jederzeit erweiterbar und zudem transportierfähig. 1,2 x1,2 Meter, 0,7 x 1,2 Meter, 0,7 x 1,40 Meter und 0,9 x 1,40 Meter sind die einzelnen Komponenten groß. Die Streckenlänge beträgt 14 Meter, was für eine Rallye-Bergrennstrecke ordentlich ist. Der Unterbau entstand in Rahmenbauweise aus Holzleisten aus dem Baumarkt, die Fahrbahn aus12mm MDF. Slotbreite 3mm, Slottiefe 8mm. Die Fahrbahn wurde mit Wandfarbe gestrichen und mit Klarlack aus der Spraydose versiegelt…

Schritt für Schritt entwickelte sich Alexanders fixe Idee von einer Holzbahn nach eigenen Vorstellungen. Es sollte eine einspurige Rallye-Bergrennstrecke werden, weil er sich für diese Autos am meisten begeistern kann. Einige Info holte er sich aus dem www. Der Rest floss aus langjähriger Erfahrung im professionellen Modellbahn-Hobby ein.

Fotos: Alexander Lösch





Bahnbau

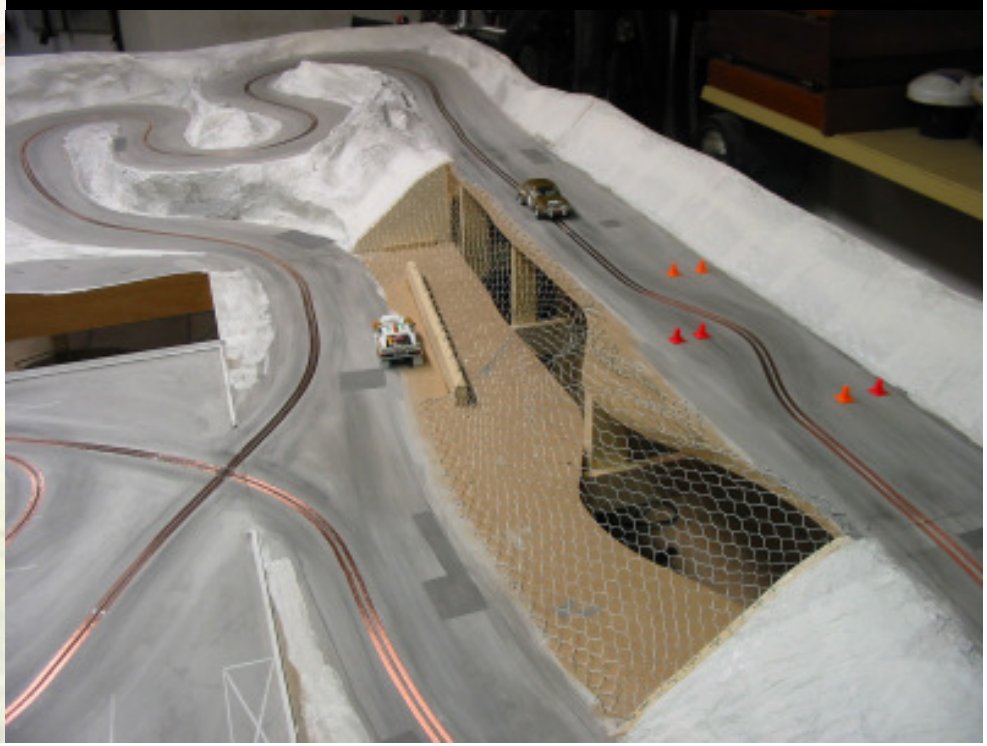
Nauf aufn Berg!

Landschaftsgestaltung aus Hasendrahtgeflecht überzogen mit Küchenrollenpapier und das ganze begrünt mit Material mit Beständen aus dem Modelleisenbahn Bestand. Die Felsen entstanden aus Füllspachtel…in den feuchten Füllspachtel wurde zerknüllte Alufolie gedrückt und bevor der Füllspachtel abgebunden hat wieder abgezogen.

Klassisches Gerät für Rundstrecke und Bergrennen gefallen Alexander auch in 1:1. Revell bietet für ihn die passenden Gefährte, vor deren Optimierung er nicht zurück schreckte: Die Autos mussten tiefer gelegt werden.

Fotos: Alexander Lösch

Die Slots waren fertig, die Autos fuhren, als es an die Landschaft ging.



Nauf aufn Berg!

Lass jucken: Schötters Mückengel Simca nimmt die Galerie elegant und röhrend im Zweiten

Fotos: Alexander Lösch

Scharfer TTS beim Gipfelsturm auf der Ideallinie. Zwischen Matten, Wiesen und Felsen geht es mit voller Drehzahl und Geschick nach oben.

Serpentinen, kein Problem!

Nauf aufn Berg!

Echt coole Idee: Hütchen-Slalom unten auf dem Parkplatz...

Gefahren wird noch mit einem einfachen Scalextric Regler und einer umgebauten Scalextric Anschlussschiene. Dies ändert sich aber in Kürze, ein Labornetzteil und ein Parma Handregler liegen schon bereit.

Fotos: Alexander Lösch

Selbst der große 131er Fiat Abarth macht auf der Serpentinenstrecke eine gute Figur. Die Kehren sind genügend breit, damit auch Familienkutschen wie er driften können.

Nauf aufn Berg!

Demnächst treffen von SRT die Stromabschaltung, Lichtschrankenplatine inklusive Spannungsregelung, Holzbahnsensoren ein. Damit Alexander richtig gegen die Uhr fahren kann.

Mehr Info auf Alex Site: www.frankenmodell.de

Fotos: Alexander Lösch

Der 124 Spider jagt mit satter Drehzahl zum Ziel. Unten wartet schon ein Lancia Stratos. Wird er ihn wie damals in den 70ern böse vollstrecken?

Auf der Zielgeraden oben aufn Berg noch die Hütchen-Schikane flüssig meistern. Dann nochmal Hahn voll auf und ab ins Ziel. Gefahrene Zeit checken und Manöverkritik üben! Wo ist Zeit liegen geblieben?

DAS LEBEN AN DER FRONT

SLOTTEN IN KABUL

Soldaten in Afghanistan sind für den Frieden im Einsatz. Das ist harte Realität und über das politische Mandat wollen und brauchen wir nicht diskutieren.

Wir berichten von einem kleinen Slotclub in Kabul. Seine Mitglieder sind Soldaten, die sich bei spurgeführten Autorennen vom harten Alltag entspannen und ablenken.

Aus Sicherheitsgründen dürfen wir keine Namen nennen. Diese freigegebenen Fotos können wir aber zeigen:

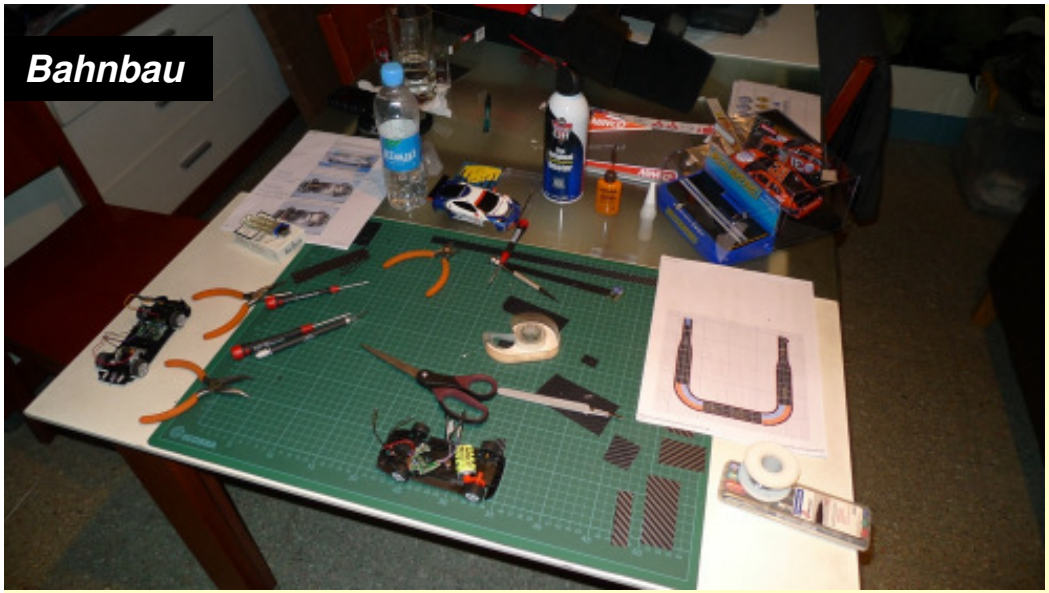
Feldpost für Slotter: Die Ersatzteilversorgung klappt recht gut. Mal einfach so in den Laden gehen läuft natürlich nicht...

Bilder und Text: Chris K.

„Angefangen haben wir mit einer Standard Carrera Digital 132 (25121)Nürburgring DTM Bahn und haben aber gleich eine ganze Menge Schienen, Fahrzeuge, Ersatzteile und Zubehör dazugekauft, da man hier nicht so einfach mal in den Laden gehen kann und sich das Teil dann holt wenn man es dann braucht. Es ist alles per Feldpost - Bundeswehr und US Militär APO - nach Kabul gekommen und hat Klasse geklappt.

Wir sind z.Zt. 4 Mann - die Bahn ist allerdings bei uns (Chris & Peter) untergebracht und da sie erst seit 72 Stunden steht, müssen wir noch die Slotter finden und unseren kleinen Club hier gründen.
Wir haben die Bahn erst mal auf dem Boden aufgebaut, wir haben ja auch lang genug gewartet bis wir überhaupt mal slotten konnten, und arbeiten z.Zt. an einer Platten Lösung (Holz), die aber noch dauern wird, da die lokalen Schreinermeister das irgendwie nicht hinbekommen.“

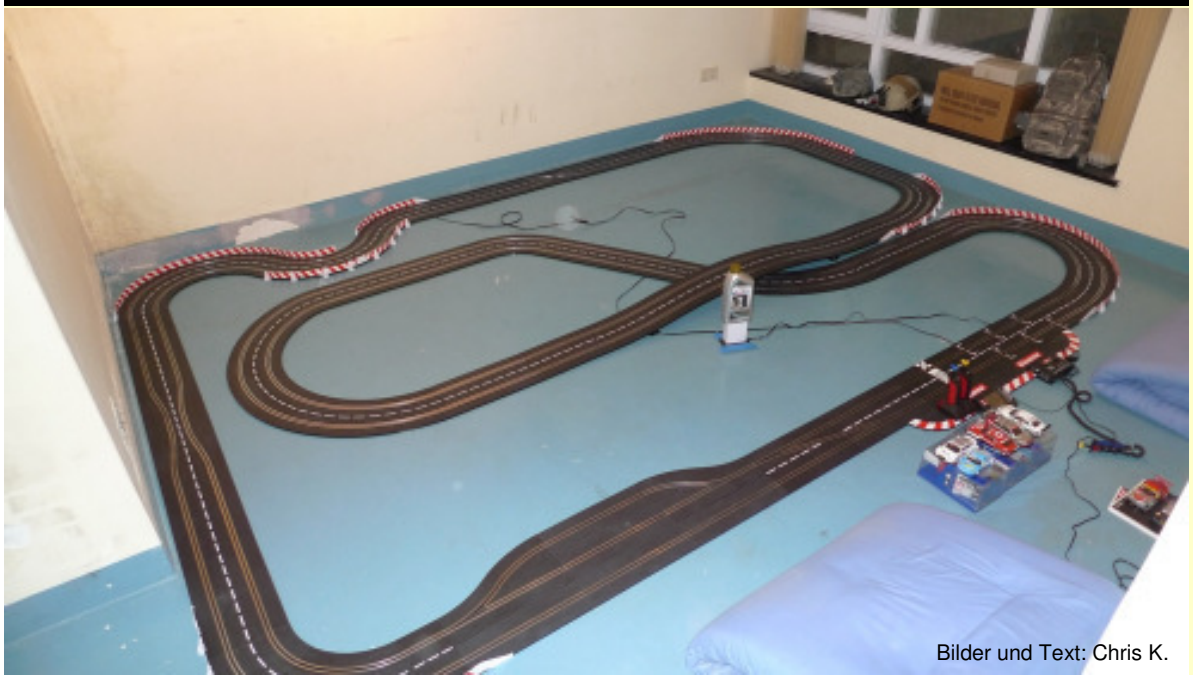
Bild: Peter K., Chris K. mit lokaler „Tracht“ und ein US-Kollege



Ein Blick auf die Boxengasse: Hier wird gerade eine Ninco Auto digitalisiert.

SLOTTEN IN KABUL

Eine Digital Nürburgring mit Zusatzschienen dient als Basis für das Slotfeldlager in Kabul. Eine Plattenkonstruktion soll noch folgen und die Bahn vom Boden anheben.



Bilder und Text: Chris K.

Ersatzteile aus der Feldkiste kommen per Luftfracht. Die Autorennbahn bringt ein wenig Heimat in die Ferne.

Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90 **46236 Bottrop**

www.autorennbahncenter-bottrop.de

Öffnungszeiten

Di, Mi, Do ,So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche	Erwachsene
• Tageskarte € 5.-	• Tageskarte € 6.-
• Komplett* € 7,50.-	• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

** Tageskarte mit Leihauto und Regler*

Rennen

SLP, Slot.it Ninco Cup,
eigene Rennserien, Clubs

Service

Reparaturen, Beratung

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Snacks

An der Theke

Shop

großes Sortiment

© Jim Hunt Magazine 2009

Vier große **C a r r e r a b a h n e n**

20 m *8-spurig*

30 m *6-spurig*

32 m *6-spurig*

50 m *6-spurig*

Holzbahn

40 m *6-spurig*

Reportage

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet Rennserien regelmäßig eine Bühne. Schließlich ist es in unser aller Interesse, das facettenreiche Hobby Slotracing so gut es geht zu unterstützen. Viel Spaß beim Einblick in diesen Ausschnitt des Renngeschehens. Vielleicht macht es neugierig auf mehr...

Neuer Ninco Porsche GT3 Cup

HvK Freeslotter Treffen

HvK Rennterminkalender 2011 – Blick in die Zukunft

Ausblick

JIM HUNT RACING

Foto: Tommy MH

Nach erfolgreichem Saison-Abschluss einer Ninco GT Meisterschaft, ergriffen ein paar Fans die Initiative zu einer reinrassigen Neuauflage der Rennserie.

Neustart Ninco Porsche GT3 Cup

Ausblick

JIM HUNT RACING

Für die Slotgemeinde rund um das Rhein- / Ruhrgebiet: Ab 11.09.10 ist es wieder so weit, ein neuer und etwas abgewandelter Ninco GT Cup, der Porsche GT3 Cup startet erneut. Das Team wurde aufgestockt und umfasst nun Bernd (Slotman), Torsten (Schlaubi1971) und Thomas (TommiMH).

Die Rennen werden im Wechsel in zwei wunderbaren Locations mit tollen Bahnen, durchgeführt. Starten wird das ganze im PMC Kamp-Lintfort und der zweite Lauf findet dann in der Rennpiste Duisburg statt.

Anders als in der alten Serie wird nicht mehr mit verschiedenen Fahrzeugarten der GT-Klasse gestartet. Es handelt sich um einen reinen Porsche GT3 Cup, ganz nach seinem großen Vorbild.

So gewappnet, mit unverändertem Reglement, allerdings ausschließlich mit grauen Ortmann 49aog HvK, sollte eine noch größere Chancengleichheit für alle Teilnehmer geschaffen worden sein. Des Weiteren ergibt sich ein Fahrerfeld mit einem der schönsten GT Modelle überhaupt, dem Porsche.

Fotos: Tommy MH

Neben Serienversionen sind vor allem selbst lackierte Kreationen gerne gesehen. Der 997 Cup liefert Vorlagen.

Ausgeglichene Startfelder durch gleichwertiges Material zeichnen den Porsche Cup aus.

Wie bereits bekannt werden sich hier viele Eigenlackierungen tummeln, welche ein schön gemischtes Feld ergeben. Bereits im vergangenen JHM 17 habe ich den Manthey Porsche vorgestellt. Mit einigem Abstand und dem ersten Rennen, werden mit Sicherheit noch Fotos der mannigfaltigen Boliden im JHM erscheinen.

Vorab noch Fotos vom letzten Abschlussrennen der alten Serie, welches als Teamrennen ausschließlich mit Porsche GT3 ausgetragen wurde. Das erwies es sich als sehr ausgeglichen und spannend durch viele Kopf an Kopfrennen.

Bernd Slotman

Foto: HvK

JIM HUNT RACING

HvK in Kamp Linfort

JIM HUNT RACING

HvK in Kamp Linfort

Tatort Plastik-Modellbaucenter Familie Meister. Die Vorbereitungen fürs Catering sind in vollem Gange, während ordentlich Rundenzeiten in die perfekt vorbereitete Bahn gebrannt werden. Die weitläufigen Räumlichkeiten füllen sich mit Slotkoffern aller Art – von der Plastiktüte bis zur Delux-Version, alles ist vorhanden.

Beim ersten Morgenkaffee ist noch nichts vom anstehenden „Leistungsdruck“ zu spüren. Zwischen Fachgesprächen, Tipps und zahlreichen Begrüßungen gibt es wie immer die lustigen Frotzeleien, die dem Tag die ganz persönliche Note bereiten.

Das HvK-Abnahmeteam kontrolliert die 40 Rennboliden. Bis auf 1-2 Fahrer, denen am Fahrzeug noch ein wenig Verbesserungspotential nahegelegt wurde, kamen alle Autos problemlos in den Parc Fermé. Die Wahl des „Best of Showcar“–Wettbewerbes folgte.

Fotos: HvK

Ein stattliches Teilnehmerfeld fand sich beim HvK im Plastik-Modellbaucenter Meister in Kamp Linford ein.

JIM HUNT RACING

HvK in Kamp Linfort

Qualifying!

Die Fahrer dürfen innerhalb einer Minute zeigen, was sie können. Nach ersten Läufen ist klar – das wird spannend – die Bahn liegt den Fahrern. Die ersten Zuschauer, die gespannt am Monitor die Zeiten verfolgen raunen öfters überrascht und applaudieren den Piloten. Obwohl der Großteil sich recht dicht im selben Zeitenniveau befindet, schaffen es doch eine Hand voll nervenstarker Fahrer, sich etwas abzusetzen.

Das Rennen – Die Luft brennt!

Die erste von 7 Startgruppen tritt an. Die ersten Gruppen, souverän unterwegs lassen auf Abflüge warten – die Einsetzer erleiden schon Müdigkeitsattacken. Die Trainings- und Autoaufbereitungsstunden vieler Fahrer haben sich gelohnt. Spannung bei den einzelnen Läufen. Traumhafte Duelle - teilweise hart aber fair. Nette Gesprächen abseits der Piste bei reichlich Leckereien.

Mit der Siegerehrung endet der tolle Renntag. Die Vorfreude zum nächsten Rennen wächst.

Danke an alle Teilnehmer und den Meisters als Gastgeber. Auf ein Wiederzusehen !!!

Daniel Bachmann (JohnQ)

Fotos: HvK

Das komplette Startfeld tritt nicht nur zum Rennen an. Das Best of Showcar wird durch alle Teilnehmer vor dem ersten Lauf gekürt. Da ist noch alles heil...

Podestplätze gab es nicht nur nach dem Rennen. Die Fahrer sitzen exponiert auf Autositzen über den Dingen.

Ausblick

HvK Rennkalender 2011

JIM HUNT RACING

Hallo zusammen,

Wir haben die letzten Zusagen für unseren Terminkalender 2011 erhalten und möchten euch selbigen nicht länger vorenthalten, damit ihr euch die Termine schon jetzt in den Kalender schreiben könnt.

Für das kommende Jahr haben wir wieder sehr interessante Bahnen ausgesucht und freuen uns, dort so herzlich willkommen zu sein, und unser gemeinsames Hobby durchführen zu können.

15.01. SRC Moers –
http://www.src-niederrhein.de/

19.03. Renncenter Trier –
http://www.renn-center-trier.de/

28.05. Blue King Club Brühl -
http://www.bluekingclub.de/

16.07. Slotmanege (NL) -
http://www.slotmanege.nl/

17.09. Diso Sauerlandring –
http://www.diso-sauerlandring.de/

19.11. Slotracing Center Coe -
http://www.slotracing-center-coe.de/

03.12. Special Event (Info folgt)

Genauere Infos zu den einzelnen Events werden wie immer 5 Wochen vorher veröffentlicht.

Alle Infos in Kürze auch auf:
www.hoellevonkoelle.de

Registriert euch für den Newsletter und seit immer up to date.

Wir freuen uns, wieder viele von euch zu treffen und hoffen auch auf neue Gesichter.

Bis dann

Euer HvK-Team

Fotos: HvK

Joachim Boukamp – Joe – geboren am 30.05.1973 in Rheine. Verheiratet seit 1998, zwei Kinder (11 und 9 Jahre alt). Zur Zeit wohnhaft in Salzbergen, Emsland/Niedersachsen. Beruf: Finanzbeamter.

JHM: Jim Hunt Magazine: Joe, du bist seit einigen Jahren begeisterter Carrera GO!!! Fahrer, wann und wie hat diese Begeisterung ihren Ursprung?
Joe: Na ja, das ganze fing eigentlich aus Spaß an. Als Kinder hatten wir zu Hause eine Märklin H0 Bahn. Bei einem Freund hatte ich dann mal als Teenager die Gelegenheit, auf einer Carrera Universal Bahn zu fahren. Mich hat das unheimlich beeindruckt, wie man die Autos frei über die Bahn steuern konnte. Irgendwie habe ich die Schlitzführung seinerzeit total verdrängt. Na ja, sonst hatte ich zunächst keine weiteren Berührungen mit Autorennbahnen.
Als ich dann mit meiner Frau zusammen kam, hab ich ihr immer aus Spaß vorgeheult, dass ich armes Kind ja nie eine Carrerabahn hatte.
In unser beider Erinnerung waren Carrerabahnen aber auch immer teuer, also nichts, was man sich zwischendurch kaufen konnte. Dann brachte Stadlbauer 2001 das Carrera GO!!! System auf den Markt. Preislich sehr attraktiv und bislang war Carrera für uns Carrera, irgendwelche Unterscheidungen kannten wir nicht. Da meine Frau mein stetiges Gejammer noch im Ohr hatte, konnte sie nicht wiederstehen und schenkte mir das Set Weihnachten 2001. Wie so oft landete auch dieses Geschenk nach kurzer Spielzeit im Schrank, bis ich es dann Monate später wieder rauskramte. Im Internet bin ich dann auf diverse Foren gestoßen. Ab da ging es dann richtig los. Bei der GO!!! bin ich also quasi seit dem ersten Tag dabei.

JHM: Was war deine erste Rennbahn?
Joe: Das war das Carrera GO!!! Set 60100 Race Champions.

JHM: Du hast ja schon so einige Projekte dein Hobby betreffend auf den Weg gebracht, was ist oder war dir am wichtigsten?
Joe: Ja, einige Projekte ist gut. Manchmal wächst einem das ein bischen über den Kopf.
Zum einen ist da mein Internetprojekt, www.go143.de, eine Seite auf der ich möglichst alle Informationen zur GO!!! zusammentragen möchte. Bis auf die eine oder andere Kleinigkeit habe ich dort auch das gesamte GO!!!-Sortiment erfasst. Zudem viele Tipps und Tricks und Bilder interessanter Bahnen.
Dann ist da das Carrera GO!!! Forum, das ist zwar nicht allein mein Projekt, aber als Mitbegründer und Moderator steht man da auch ständig in der Verantwortung und ist mit Arbeit belastet, die nicht zwingend nach außen sichtbar ist.
Als drittes aktuelles Projekt ist da noch die Carrera GO!!! Meisterschaft. Seit einigen Jahren versuchen wir mit der GO!!! deutschlandweite Meisterschaftsläufe zu etablieren, was zunächst auch soweit geglückt ist. Allerdings ist nichts so stetig wie der Wandel, und gerade in diesen Tagen wird durch Abstimmungen im

7. GIDWST

1. Tag: 6-Stundenrennen

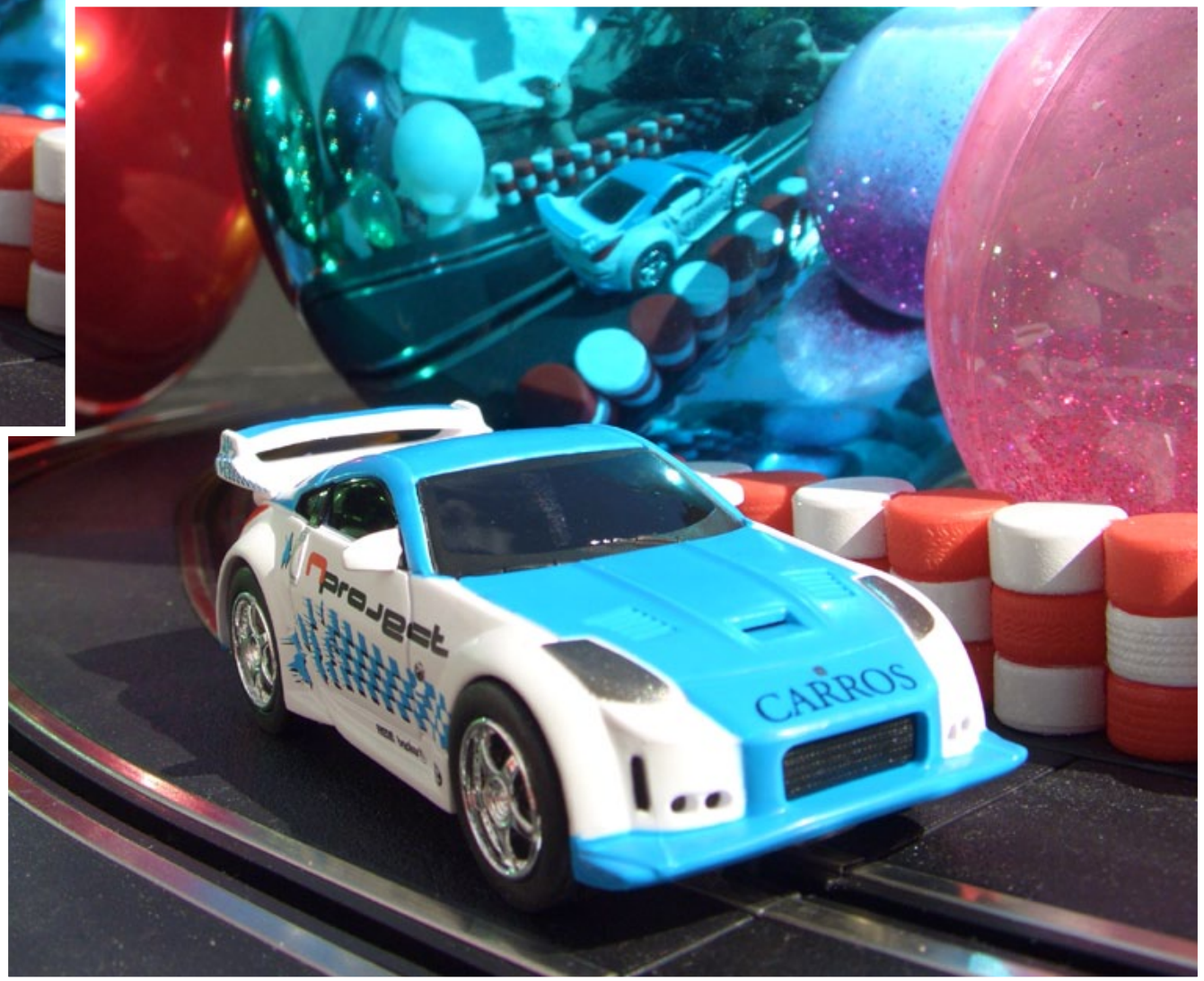
Wenn zur Pfingstzeit Männer ihre Autos mit Koffern beladen und in kleinen Gruppen in Richtung Süden aufbrechen, dann sind in den Koffern nicht zwangsläufig Badehose, Schnorchel, Sonnenschirm und die Männer in den Urlaub unterwegs! Vielmehr sind die Koffer vollgepackt mit Werkzeug, Reglern und Rennfahrzeugen im Maßstab 1:43. Diese Männer sind auf dem Weg in den Süden, nach Winterbach, zum 3. 6-Stundenrennen auf dem Schurwald, welches auch dieses Jahr wieder im Vorfeld des „GO-in-den-wilden-Süden-Treffen" gestartet wurde.

Die extra für das 6h Rennen gerichteten Fahrzeuge. Jedes Team hatte ein Ersatzfahrzeug für den Fall der Fälle.

Wie schon die Jahre zuvor gingen wieder, die inzwischen etablierten Teams „GO-for-GOLD, Rhein-Hessen, Ruhrpott und das Veranstalter-Team BW-Slot an den Start der 4-spurigen Carrerastrecke, auf welcher dieses Jahr die „LeMans" Rennfahrzeuge Porsche RS Spyder bzw. der Peugeot 908 HDI FAP, größtenteils in Teamfarben lackiert, auf Ihre Langstreckentauglichkeit getestet werden sollten.
Nach einer kurzen Begrüßung und dem Teambriefing durch die Rennleitung ging es nun an die Qualifikation für das Rennen um den Wanderpokal, dem „GOKart-Gold-Cup".
Jedes Team hat die Möglichkeit sich durch eine möglichst schnelle Rundenzeit eine gute Ausgangssituation zu sichern. Harald Seifert vom Team BW-Slot kann für sein Team die Poleposition erkämpfen, welche seinem Team zwar einen Startplatz auf einer der beiden ungeliebten Aussenspuren beschert, vielleicht aber der Teamstrategie entgegenkommt.
Es ist kurz nach 13 Uhr als die Startampel auf dem Schurwald die 4 Teams auf ihre 6-stündige Reise schickt. Während die Teams „Go-for-Gold" und Rhein-Hessen auf den Innenbahnen schnell zu ihrem Rhythmus finden, haben die Fahrer von BW-Slot und aus dem Ruhrpott Schwierigkeiten und verlieren an Boden. Das Führungsteam „Go-for-Gold", welches das Optimum aus ihrem Wagen herausholen kann, liegt am Ende des ersten Rennabschnitts mit 539 Runden in Führung. Das Team Rhein-Hessen kann in Schlagdistanz bleiben und landet mit 8 Runden Rückstand auf Platz zwei. Bereits abgeschlagen scheinen dagegen der in Orange gehaltene Porsche RS Spyder aus dem Ruhrpott und der blaugraue BW-Slot-Peugeot 908 HDI FAP auf den Plätzen drei und vier.
Im zweiten Rennabschnitt müssen die beiden führenden Teams auf die schwierigeren Aussenspuren wechsein und die Verfolger können versuchen, sich auf den Innenbahnen ins Rennen zurück zu kämpfen. Wie schon im ersten Stint kommt es auch jetzt wieder auf eine geschickte Boxenstrategie der Teams an. Reifen und Stromabnehmer reinigen, Leitkiel-Check und natürlich eine gute Fahrerleistung sind wichtig um sich jetzt nicht schon in diesem frühen Stadium zu viel Rückstand ein zu handeln.

NISSAN 350Z

Nissan 350Z



Wieder hat Carrera eine wunderschöne Designvariante von einem GO!!! Auto herausgebracht: Diesmal vom Nissan 350Z (Art.Nr. 61186). Chromfelgen und eine detaillierte Bedruckung des in weisshellblaue gehaltenen Wagen runden das Gesamtbild ab. Die zwecks Loopingtauglichkeit sehr weit hochgezogene Frontlippe fällt bei dieser Variante nicht ganz so sehr auf. Der Nissan „N Project“ ist seither in keinem Set enthalten, es gibt ihn nur als Einzelfahrzeug zu kaufen.

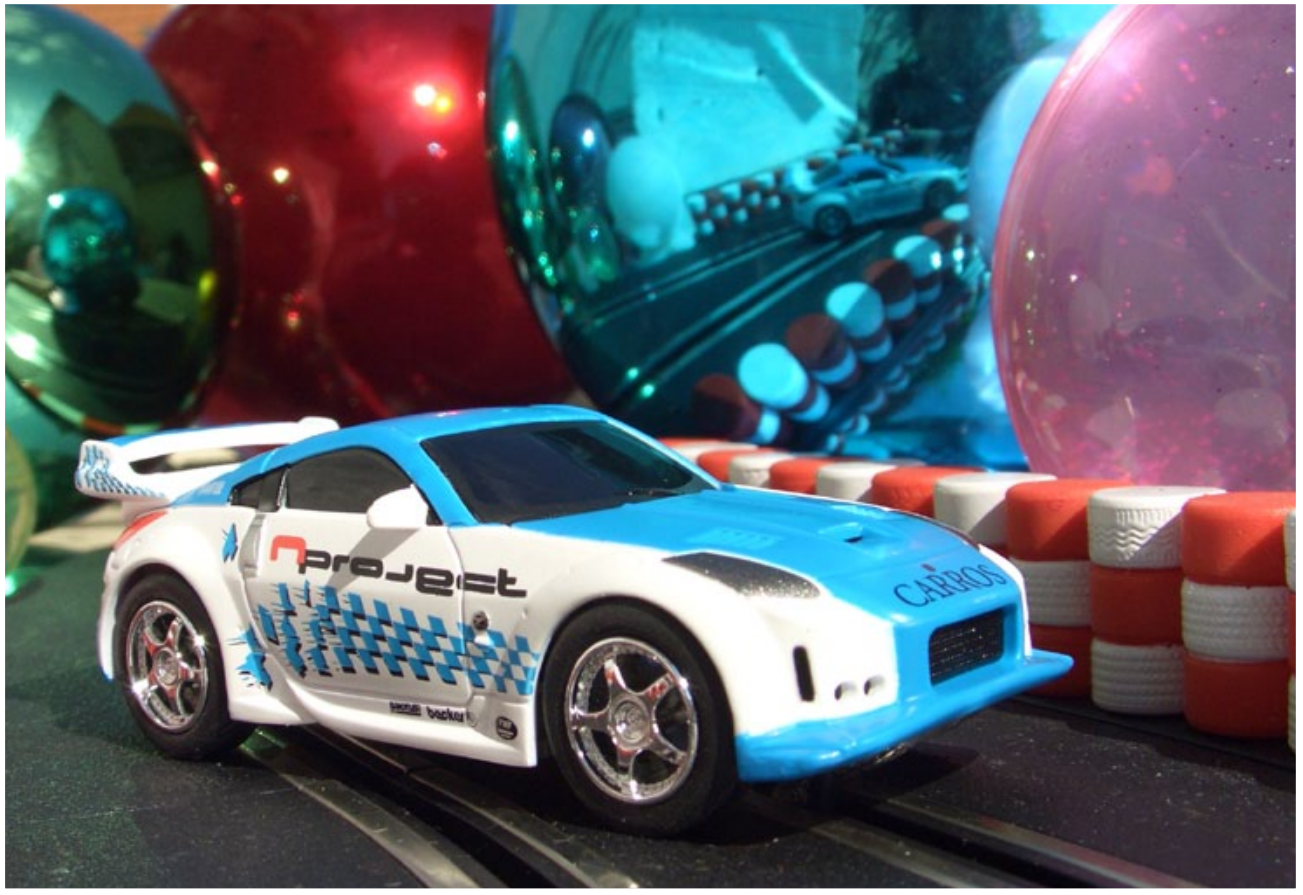
Nissan 350Z

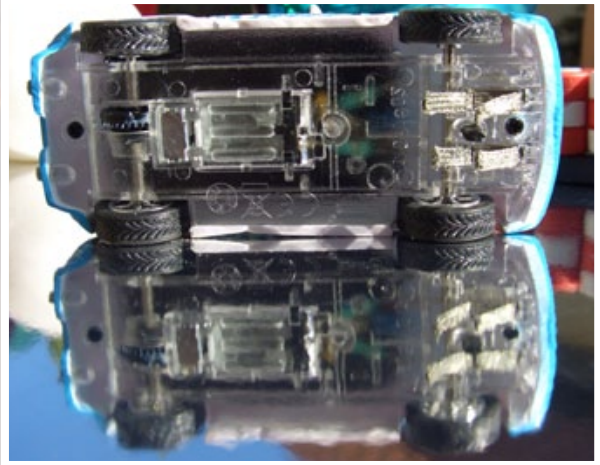
Im Original begann die Geschichte des Japanischen Sportwagens (intern Z33) im Jahr 1999 auf der Automobilausstellung in Detroit. Dort wurde mit dem Nissan Z Konzept eine erste Studie präsentiert. 2001 feierte die zweite Generation des Z Konzept in Detroit ihre Premiere. Endlich im Herbst zeigte Nissan erstmals auf der Tokyo Motor Show die Serienversion 350Z. Die 350 steht für den Hubraum des Motors, 3,5 Liter. Der V6 Motor wurde von 206-230 kW angeboten.
Seine Vorgänger waren „Z Cars“ wie der Datsun 240Z, der 280ZX sowie der bis ins Jahr 2000 gebauten 300ZX.
Mit dem 350Z wird die Reihe konsequent fortgesetzt.

Nissan 350Z

Bis 2005 wurde die Urversion verkauft, danach gab es mehrere kleinere Änderungen (Facelift) am Design. Es gab zwei Sondereditionen, 2005 die 35th Anniversary Edition und 2007 eine Racing Edition, die an das 24 Stundenrennen vom Nürburgring erinnern soll. Auch als Roadster wurde das Fahrzeug angeboten. 2009 wurde der 350Z vom Nissan 370Z abgelöst.

Der Nissan wurde und wird als Tourenwagen und GT-Rennwagen im Motorsport eingesetzt. Beispiele dafür sind in der British GT Championship und der Super GT Serie zu finden. In Europa und in den USA wird das Fahrzeug „Nissan 350Z“ genannt, dagegen in Japan wird weiterhin die Bezeichnung des legendären bis 1973 gebauten Nissan Fairlady Z für den 350Z benutzt, der auch im Kinofilm The Fast and the Furious: Tokyo Drift vorkommt.





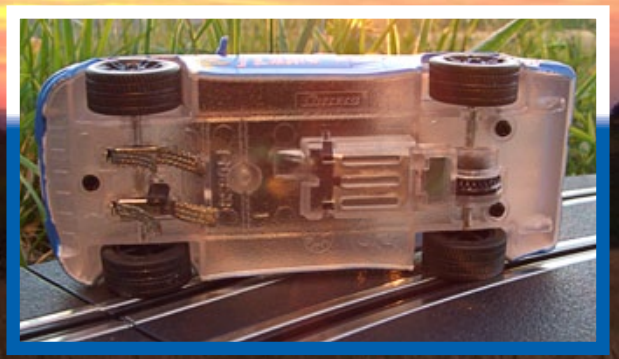
Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
106,5 mm	*46 mm*	*33,5 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
62 mm	*43 mm*	*43 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
41 g	*Standard*	*Inline*

FLAME RIDER

Tim Hunt Magazine®
RENNBAHN 1:43

FLAME RIDER

Der Feuerreiter ist eine neue Designvariante für alle die auf das besondere Tuning stehen. Blau-weiss mit Hot-Rod-Flammen an den Seiten und auf der Haube. Der Schriftzug im Gothic-look lässt auf einen gefährlichen Fahrer schließen, dieser Eindruck wird durch die Aufkleber „Danger Keep Out“ an den Türholmen verstärkt. Eine coole Unterbodenbeleuchtung in blau rundet das Paket ab.



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
113 mm	*52 mm*	*41 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
68 mm	*46 mm*	*46 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
50 g	*Original*	*Inline*

JEEP PARKING ONLY
WILLEMS CLASSICS PROMOTIONS
VINTAGE

JEEP PARKING ONLY

Die Geschichte des Jeep, dem Urahn aller SUV‘s und Geländewagen, begann in Amerika bei der Army. 1940 suchte die US-Armee ein kleines und geländegängiges Fahrzeug, das sich günstig und in großen Stückzahlen herstellen lies.
Den ersten Protoyp entwickelte daraufhin die American Bantam Car Company im September 1940. Im Auftrag der Army bauten außerdem Ford und die Willys-Overland Company nach den Plänen von Bantam je 1500 Testfahrzeuge. So entstanden der Ford GP, der Willys MA und der Bantam BRC (Bantam lieferte ca. 2600 Fahrzeuge und stellte die Automobilproduktion ein).
Der Name des Jeep ist wohl auf die Figur „Eugene the Jeep“ aus dem damals sehr populären Popeye Comic zurück zuführen. Eugene konnte durch Wände und Decken gehen, auf Bäume klettern und fliegen, immer befreite er Popeye aus den schwierigsten Lagen. Naheliegend das man ein Fahrzeug mit „ähnlichen“ Eigenschaften genauso nennt.

Der Willys MA wurde dann in überarbeiteter Version von der Army, wegen dem stärkeren 60 PS leistenden Motor mit 2,2 Liter Hubraum, bevorzugt.

Willys begann nun mit der Produktion in großen Stückzahlen, bis zum Ende des 2. Weltkriegs wurden 370.000 Stück von Willys MA gebaut. Kurze Zeit nach Willys begann auch Ford den Jeep in Lizenz mit dem Kürzel GPW (g=governmental; p=80 inch Radstand; w=Willys-Design) zu bauen. Vom GWP wurden für die US-Army 270.000 hergestellt. Der technisch sehr einfach gehaltene Geländewagen hatte einen zuschaltbaren Allradantrieb, erreicht mit seinen drei Vorwärtsgängen (einen Rückwärtsgang) auf Straßen bis zu 100 km/h, dabei bot Blattfederung wenig Komfort.
Bis in die 70er Jahre wurde der Jeep bei der Army eingesetzt, nach 1945 kamen die ersten zivilen Fahrzeuge auf den Markt. Heutige Jeeps haben mit dem Urfahrzeug nur noch die Anmutung des Kühlergrills gemeinsam.

VINTAGE

Der chinesische Hersteller Kwong Wah Ltd. hat den Jeep als Slotcar im Maßstab 1:43 im Sortiment gehabt. Die Technik basierte auf den bekannten Artin Fahrzeugen. Das Auto gab es in verschiedenen Farben mit und ohne Fahrer. Der hier gezeigte Jeep ist händisch mit Camouflage-Tarnung versehen worden und für die Carrera GO!!! umgebaut worden. Dazu wurde ein 12V Motor von Conrad verbaut.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
95 mm	*44 mm*	*44,5 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
47 mm	*42,5 mm*	*43 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
51 g	*Conrad 12V*	*Inline*

SCHEUNENFUND

Hudson Hornet

Jim Hunt Magazine®
RENNBAHN 1:43

SCHEUNENFUND

Hudson Hornet, die „Hornisse“ war in den USA ein Oberklasse PKW, der in dieser Version im Zeitraum von 1951-1954 von der Firma Hudson Motor Car Co. in Detroit gebaut wurde.

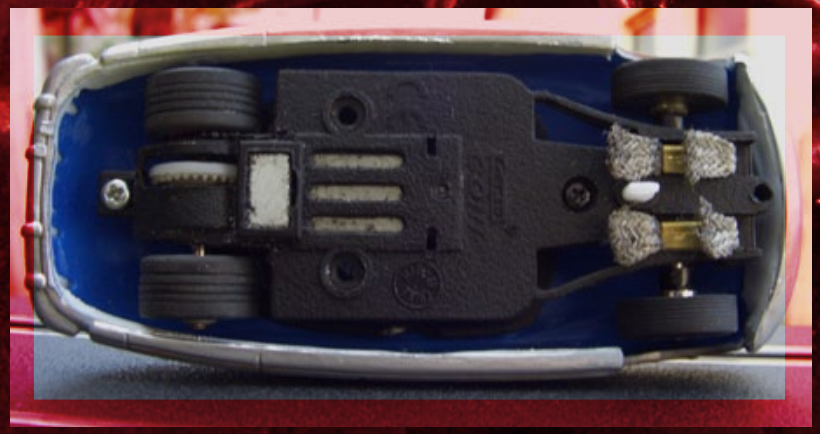
1952 gewann je ein Hornet 40 von 48 NASCAR Rennen. Die „Fabulous Hudson Hornet“ wurden von Marshall Teague, Herb Thomas und Tim Flock gefahren.

SCHEUNENFUND

Der hier vorgestellte Miniatur Hornet stammt ursprünglich von einer amerikanischen Imbisskette. Arne Mombächer hat ihn für die Rennbahn zum leben erweckt und für die Hot Rod Szene fit gemacht. Der Wagen kann die Jahre in der Scheune nicht verleugnen was seinem Charme aber keinen Abbruch macht.
Trotz einiger noch sichtbarer Beulen und Roststellen, das Auto ist mit viel liebe zum Detail aufgepäppelt und gerichtet worden.

SCHEUNENFUND

Für die Umrüstung auf die Rennbahn sind Teile verschiedener Slotcar Hersteller verwendet worden. So ist das Chassis von einem Carrea GO!!! F1 Wagen die Vorderräder stammen von einem Artin Auto.



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
107 mm	*49 mm*	*33 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
61 mm	*39 mm*	*32,5 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
41 g	*Carrera GO!!!*	*Inline*

Jim Hunt Magazine®

Joachim Boukamp – Joe – geboren am 30.05.1973 in Rheine. Verheiratet seit 1998, zwei Kinder (11 und 9 Jahre alt). Zur Zeit wohnhaft in Salzbergen, Emsland/Niedersachsen. Beruf: Finanzbeamter.

JHM: Jim Hunt Magazine: Joe, du bist seit einigen Jahren begeisterter Carrera GO!!! Fahrer, wann und wie hat diese Begeisterung ihren Ursprung?

Joe: Na ja, das ganze fing eigentlich aus Spaß an. Als Kinder hatten wir zu Hause eine Märklin H0 Bahn. Bei einem Freund hatte ich dann mal als Teenager die Gelegenheit, auf einer Carrera Universal Bahn zu fahren. Mich hat das unheimlich beeindruckt, wie man die Autos frei über die Bahn steuern konnte. Irgendwie habe ich die Schlitzführung seinerzeit total verdrängt. Na ja, sonst hatte ich zunächst keine weiteren Berührungen mit Autorennbahnen.

Als ich dann mit meiner Frau zusammen kam, hab ich ihr immer aus Spaß vorgeheult, dass ich armes Kind ja nie eine Carrerabahn hatte.

In unser beider Erinnerung waren Carrerabahnen aber auch immer teuer, also nichts, was man sich zwischendurch kaufen konnte. Dann brachte Stadlbauer 2001 das Carrera GO!!! System auf den Markt. Preislich sehr attraktiv und bislang war Carrera für uns Carrera, irgendwelche Unterscheidungen kannten wir nicht. Da meine Frau mein stetiges Gejammer noch im Ohr hatte, konnte sie nicht wiederstehen und schenkte mir das Set Weihnachten 2001. Wie so oft landete auch dieses Geschenk nach kurzer Spielzeit im Schrank, bis ich es dann Monate später wieder rauskramte. Im Internet bin ich dann auf diverse Foren gestoßen. Ab da ging es dann richtig los. Bei der GO!!! bin ich also quasi seit dem ersten Tag dabei.

JHM: Was war deine erste Rennbahn?

Joe: Das war das Carrera GO!!! Set 60100 Race Champions.

JHM: Du hast ja schon so einige Projekte dein Hobby betreffend auf den Weg gebracht, was ist oder war dir am wichtigsten?

Joe: Ja, einige Projekte ist gut. Manchmal wächst einem das ein bischen über den Kopf.

Zum einen ist da mein Internetprojekt, www.go143.de, eine Seite auf der ich möglichst alle Informationen zur GO!!! zusammentragen möchte. Bis auf die eine oder andere Kleinigkeit habe ich dort auch das gesamte GO!!!-Sortiment erfasst. Zudem viele Tipps und Tricks und Bilder interessanter Bahnen.

Dann ist da das Carrera GO!!! Forum, das ist zwar nicht allein mein Projekt, aber als Mitbergünder und Moderator steht man da auch ständig in der Verantwortung und ist mit Arbeit belastet, die nicht zwingend nach außen sichtbar ist.

Als drittes aktuelles Projekt ist da noch die Carrera GO!!! Meisterschaft. Seit einigen Jahren versuchen wir mit der GO!!! deutschlandweite Meisterschaftsläufe zu etablieren, was zunächst auch soweit geglückt ist. Allerdings ist nichts so stetig wie der Wandel, und gerade in diesen Tagen wird durch Abstimmungen im

Jim Hunt Magazine®

Forum entschieden, in welche Richtung es weiter gehen soll. Eine solche Meisterschaft lebt ja nun mal maßgeblich von den Teilnehmern. Unser Bestreben als Rennkommission muss somit auch sein, die Rennen für die Fahrer spannend zu halten, denn wir machen das ja nicht für uns, sondern für sie.
Zur Diskussion steht daher, ob weiterhin auf Formel 1 Fahrzeuge wie in der Vergangenheit setzen sollen, oder ob man mal die Fahrzeugklasse wechselt bzw. eine weitere Klasse dazu nimmt. Weiterhin stehen natürlich auch die Regeln ständig auf dem Prüfstand.
Das letztes Projekt, das ich hier nennen möchte ist Light and Time, kurz L&T, meine Zeitmessung die ich zur Zeit entwickle.
Zwischen all diese durchaus spannenden Projekte eine Gewichtung zu treffen ist nicht einfach, denn mal packt mich das eine mehr, dann wieder das andere. Vor zwei Jahren war es mir ungeheuer wichtig, ein Dragsterrennen in unserem Maßstab zu etablieren, heute ist mir das nicht mehr wichtig.
Aber, um eine Entscheidung zu treffen, muss ich sagen, dass mein Herz zur Zeit doch an L&T am meisten hängt.

JHM: Du hast begonnen eine eigene Zeitmessung, dein Light and Time, zu programmieren, wie kam es dazu?

Joe: Schlicht aus Frust. Als ich 2004 mit der Zeitmessung angefangen habe nutze ich den Slotman mit einfachen Reedsensoren am Druckeranschluss. Was mich immer nervte waren die komplizierten Einstellungen, die notwendig waren, bis man mal loslegen konnte. Ich wollte eine Zeitmessung, die auch meine Kinder bedienen konnten. So ist dann auch das L&T Konzept. Es soll zwar vieles einstellbar sein, aber wenn man es darauf anlegt, soll das Programm mit zwei Klicks loslegen können.
Ich entdeckte dann in dem Computermagazin c't ein USB-IO Entwicklermodul, das dort vorgestellt wurde und auf Basis eines sogenannten IO-Warrior 40 Signale an den PC durchreichen konnte.
Da eine Zeitmessung ja nicht viel mehr können muss als die Runden zu zählen, so dachte ich zumindest damals noch, habe ich dann einfach mal angefangen etwas in Visual Basic zu testen.
Bis Anfang letzten Jahres führte das Projekt dann ein bescheidenes Dasein. Zwar stellte ich die Software zum freien Download in das Internet ein, die interessierte Nutzer mussten aber die zugehörige Hardware selbst zusammenlöten, was mit einer frei verdrahteten Experimentierplatine ein doch recht aufwendiges Unterfangen ist.
Da ich aber immer wieder diesbezügliche Anfragen erhielt reifte in mir der Entschluss, für das ganze eine Platine zu entwerfen und somit den Aufwand deutlich zu reduzieren

Jim Hunt Magazine®

JHM: Inzwischen produzierst du deine Zeitmessung L&T auch für den Verkauf, lohnt sich das denn?

Joe: Na ja, lohnen ist relativ. Wie schon gesagt, die Software selbst ist kostenlos, und jeder kann sich die Hardware dazu kaufen, die ihm beliebt, und sei es erst genannte Experimentierplatine.
Wenn es nicht mein Hobby wäre, würde es sich so sicherlich nicht lohnen.
Jede Einheit entsteht quasi im Manufakturbetrieb, was einen relativ hohen Personaleinsatz erfordert. Würde ich mir das bezahlen lassen, dann müsste ich sicherlich das Doppelte für die Boxen verlangen - nur dann wollte sie auch keiner mehr haben. So zweige ich die Produktionszeit bei meinem Hobby ab. Schließlich macht der Verkauf auch Spaß, insbesondere wenn ich sehe das es gut läuft und die Leute damit zufrieden sind.
Um es abschließend zu beantworten, eine Familie kann man davon nicht ernähren, aber so doch das ein oder andere Carrera Auto für kaufen.
Und ich freu mich halt, wenn andere mit Programm und Hardware zufrieden sind.
Anmerken möchte ich dazu noch, das ich zur Zeit an einer USB-Hardware arbeite, die neben Analogrennbahnen auch Carrera-Digitalbahnen messen kann. Ich denke, dass sie im Herbst dann vertriebsreif ist.

JHM: Themawechsel, welche Autos fährst du am liebsten, was sind deine Lieblingsfahrzeuge?

Joe: Ich steh auf Formel 1 Rennen. Die sind klein, flink und schön schnell. Wenn ich allerdings zu Hause alleine fahre, dann cruise ich gerne, fahre also schön langsam. Das hat dann wieder was vom Eisenbahn fahren.
Dann liebe ich klassische Straßenfahrzeuge,

insbesondere der 60/70‘er Jahre.
Mein Herz schlägt auch für klassische Formel Fahrzeuge, die sogenannten Zigarren.

JHM: Was war dein teuerster Einkauf und was war dein größtes Schnäppchen für die Rennbahn?

Joe: Das darf ich hier gar nicht sagen, denn meine Frau könnte das hören.
Aber mehr als 70 Euro habe ich noch nie für ein Auto bezahlt. Mein größtes Schnäppchen ist sicherlich der Formel 1 Kaufhof, den ich geschenkt bekommen habe.
Zudem gesellt sich, durch diverse Verbindungen zu den Firmen und Mitarbeitern, auch schon mal das ein oder andere Unikat in meine Sammlung, bzw. Hardwareelemente zur Entwicklung von L&T.

Jim Hunt Magazine®

JHM: Du hast eine festaufgebaute Bahn wie viel Zeit hast du für den Aufbau und die Gestaltung investierst?

Joe: Keine Ahnung, Jahre und wahrscheinlich Tausende Stunden.

Ich habe ca. 2003 angefangen, den Festaufbau zu beginnen. Bis 2005 war die Bahn auch tatsächlich fertig. Dann sind wir umgezogen, und ich musste und wollte die Bahn mit anderer Streckenführung wieder aufbauen. Denn seien wir mal ehrlich, eine fertige Bahn ist langweilig.

Na ja und viel habe ich da bis heute nicht geschafft. Der Boxenbereich ist fertig, bei einer Kurvenkombination bin ich gerade dabei. Aufgrund der anderen Projekte geht es damit aber langsam voran.

Was wichtig ist, die Technik steht. Nur etwas Streckenbeleuchtung fehlt noch.

Was das Geld angeht? Allein die vielen Versuche mit Zeitmesssensoren, Bahnstromabschaltung, Startampel und Fahrzeugbeleuchtungen etc. habe ich anfangs alles selbst ausprobiert und teilweise entwickelt. Für die GO!!! gab es ja noch nichts, und die Baupläne die es hier und da im Internet für größere Maßstäbe gab konnte ich nur zum Teil auf die GO!!! übertragen.

JHM: Würdest du eine neue Bahn wieder als Festaufbau konzipieren?

Joe: Jederzeit. ich bin ja auch auch immer noch dabei. Landschaftsbau hat für mich was schönes. Und cruisen ohne Landschaft macht ja auch nicht so viel Spaß.

Allerdings bin ich kein Fan komplizierter Landschaftsbaumaßnahmen. Es muss nicht bis zu den Nieten an der Leitplanke stimmen, die sieht man im Normalbetrieb sowieso nicht. Es muss einfach aber wirkungsvoll sein. So fertige ich meine Randstreifen z.B. einfach aus Pappe.

JHM: Du gehörst zu denen, die den Spielzeugcharakter an der Carrera GO!!! lieben und befürworten, du bist bekennender Looping Liebhaber, wie kommt das?

Joe: Machen wir uns doch nichts vor. Egal welcher Maßstab, es ist alles nur Spielzeug. Auch wenn ich mit 1:24 Modellen, die bis ins kleinste Detail nachgebildet sind, oder mit ultraschnellen Wingcars fahre - alles Spielzeug.

Daher ist es gar nicht so ein weiter Weg, die besonderen Spielzeugelemente der GO!!! anzuerkennen. Ich kann schon verstehen, wenn man zum Ziel hat, eine Strecke zu bauen, die möglichst nahe an der Realität ist, um dann damit zu „spielen“. Das muss jeder so machen, wie er mag.

Da ich als Kind ja nie eine Carrerabahn hatte, habe ich im Kopf eine manchmal etwas verklärte Vorstellung einer Carrerabahn. Und in diesen Vorstellungen hat

Jim Hunt Magazine®

die Bahn immer einen Looping. Ich verbinde Autorennbahnen immer irgendwie mit Looping - folglich muss meien Bahn auch einen haben.
Ein weiterer Grund ist eigentlich ein ganz pragmatischer. Auf einer Heimbahn hat man selten die Gelegenheit mal so richtig aufs Gas zu drücken, denn ruck zuck ist die Gerade zu ende. Der Looping ist also eine der wenigen Möglichkeiten, wo dieses auch auf einer Heimbahn mal möglich ist.
Leider lässt sich der Looping nicht immer nutzen. Wenn ich nur cruise, oder mit empfindlichen Selbstbauten fahre, die oftmals auch gar nicht die notwendige Bodenfreiheit für den Looping haben, würden die Autos ja aus dem Looping fallen und ggf. Schaden nehmen. Dafür habe ich dann mit zwei Weichen eine Umgehung der Loopings in meine Strecke eingebaut. So kann ich im Normalbetrrieb schön durch denn Looping schmettern, und dann beim Cruisen einfach drum herum fahren.
Aber ich mag nicht alle Schienenteile, die den Spielzeugcharakter der GO!!! ausmachen. Ich würde mir z.B. keinen Fly-Over oder diese Kamelbuckel einbauen.
Steilkurven, Engstellen und Spurwechsel nutze ich hingegen ganz gerne. Hätte ich eine Streetracingstrecke aufgebaut, dann würde ich auch sicherlich eine Kreuzung nutzen, aber bei einer Formel 1 Strecke ist das irgendwie unpassend.
Ich empfinde es aber immer als unpassend, wenn von den alten Hasen einem Neueinsteiger gleich als erstes gesagt wird: „...die Loopings fliegen sowieso raus."
Oder wenn sie jemandem, dessen Bahn mit Loopings, Fly-Overn, Buckeln und Legobauteilen vollgestopft ist nur belächeln und nicht für voll nehmen. Da frage ich mich immer mit welcher Berechtigung. Die eine Bahn ist genau so zum Spielen wie die andere. Hauptsache dem Erbauer macht sie Spaß. Und oftmals kommen andere Anreize von ganz alleine. Wer hat schon noch seine Bahn so, wie sie im ersten Jahr aufgebaut war?

JHM: Der 1:43er Maßstab entwickelt sich, es gibt Innovationen wie z.B. Metallchassis, in wie weit interessiert dich das?
Joe: Vor Jahren schon waren Besucher meiner Internetseite erstaunt, was man mit der GO!!! alles machen kann. Dieses Erstaunen stellt sich bei mir auch immer mal wieder ein. Gerade die Entwicklung der SCX Fahrzeuge mit

drehbarem Leitkiel, aber auch die Metallchassis zeigen, dass noch einiges an Potential in 1:43 steckt.
Ich finde das sehr gut, und und freue mich über die vielen neuen Entwicklungen. Gerade den kleineren Projekten, wie dem Chassis wünsche ich, dass sie damit Erfolg haben und auch in Jahren noch Ihre Bausätze dazu anbieten können.
Ich persönlich würde auf diese aber nur beschränkt zurück greifen. Oft wird der Preis angeführt, aber damit will ich jetzt nicht kommen. Natürlich kostet z.B. so ein Chassis mehr als ein GO!!!-Auto. Natürlich muss ich dann ggf. auch noch einen Body kaufen, aber das Ergebnis ist dann ja auch ein ganz anderes und lässt meines Erachtens keinen einfachen Preisvergleich zu. Man wird sich ja auch nicht 10 Modelle davon in einem Jahr in den Schrank stellen, was bei einem GO!!!-Auto aber schon mal passieren kann.
Ich selbst bin einfach nur zu Faul. Im Moment habe ich wenig Spaß am Fahrzeuge basteln, weswegen ich auch noch keines dieser Chassis besitze.
Bei mir wartet noch eine ganze Reihe von Bodies darauf, verbaut zu werden, und das teilweise schon seit Jahren.
Spannend bleibt auch die Entwicklung der Digitaltechnik in 1:43. Ich bin mir immer noch nicht sicher, ob sich damit der Erfolg so einstellt, wie mit der Analogbahn. In den größeren Maßstäben wird das nicht das Thema sein, schon aber bei der „Spielzeugbahn“. Hier verweise ich dann doch auf den Preis, und habt ihr schon mal einem sechsjährigen einen D143 Regler in die Hand gegeben, damit dieser zunächst die Fahrzeugcodierung vornimmt, bevor er losfahren kann?

JHM: Wie steht deine Familie zu Carrera, hast du noch andere Hobbys?
Joe: Meine Frau hat mich ja quasi zu diesem Hobby getrieben. Anfangs ist sie noch mit auf Treffen gefahren, nutzt aber inzwischen die Tage dazu, mal ohne mich auszuspannen und die freien Wochenenden zu genießen. Denn in der Regel

Tim Hunt Magazine®

nehme ich die Kinder mit zum Treffen.
Das schöne an den Treffen ist, dass wir durch das Forum wie eine kleine Familie geworden sind.
Mein Sohn freut sich auf die Rennen und ist (noch) vom Fahren begeistert. meine Tochter kommt im wesentlichen mit, um mit den anderen Mädchen zu spielen. Ihr ist das Fahren nicht so wichtig.
In einigen Jahren werde ich wahrscheinlich wieder alleine zu den Rennen kommen.
Andere Hobbys - früher hab ich mal begeistert an Computern gebastelt und Webseiten erstellt. Das ist heute nur noch alles Mittel zum Zweck und wurde durch die Carrerabahn abgelöst.
Aber als Familienvater mit Haus, Hof und Hund hat man immer zu tun, da braucht man keine weiteren Hobbys.

JHM: Spielst du noch regelmäßig Rennbahn?
Joe: Immer mal wieder zwischendurch. Aber nicht regelmäßig oder zu festen Terminen. Leider manchmal zu selten, aber oft liegt es auch daran, dass die Bahn aufgrund irgendeiner technischen oder landschaftlichen Bastelei nicht einsatzbereit ist. Ich spiele dann mit ihr, indem ich mich mit anderen Dingen rund um die Bahn befasse.

JHM: Vielen Dank für das Interview!
Joe: Gerne!

www.bw-slot.de Fotos: Emslandring

GOKARLI rennbahnonlineshop

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

GOKARLI Slotcardatenbank

Jetzt gibt es ganz neu die Slotcardatenbank:
www.slotcardatenbank.de

www.tobe4u.de

7. GIDWST

1. Tag: 6-Stundenrennen

Wenn zur Pfingstzeit Männer ihre Autos mit Koffern beladen und in kleinen Gruppen in Richtung Süden aufbrechen, dann sind in den Koffern nicht zwangsläufig Badehose, Schnorchel, Sonnenschirm und die Männer in den Urlaub unterwegs! Vielmehr sind die Koffer vollgepackt mit Werkzeug, Reglern und Rennfahrzeugen im Maßstab 1:43. Diese Männer sind auf dem Weg in den Süden, nach Winterbach, zum 3. 6-Stundenrennen auf dem Schurwald, welches auch dieses Jahr wieder im Vorfeld des „GO-in-den-wilden-Süden-Treffen“ gestartet wurde.

Die extra für das 6h Rennen gerichteten Fahrzeuge. Jedes Team hatte ein Ersatzfahrzeug für den Fall der Fälle.

Wie schon die Jahre zuvor gingen wieder, die inzwischen etablierten Teams „GO-for-GOLD, Rhein-Hessen, Ruhrpott und das Veranstalter-Team BW-Slot an den Start der 4-spurigen Carrerastrecke, auf welcher dieses Jahr die „LeMans“ Rennfahrzeuge Porsche RS Spyder bzw. der Peugeot 908 HDI FAP, größtenteils in Teamfarben lackiert, auf Ihre Langstreckentauglichkeit getestet werden sollten.

Nach einer kurzen Begrüßung und dem Teambriefing durch die Rennleitung ging es nun an die Qualifikation für das Rennen um den Wanderpokal, dem „GOKarli-Gold-Cup“.

Jedes Team hat die Möglichkeit sich durch eine möglichst schnelle Rundenzeit eine gute Ausgangssituation zu sichern. Harald Seifert vom Team BW-Slot kann für sein Team die Poleposition erkämpfen, welche seinem Team zwar einen Startplatz auf einer der beiden ungeliebten Aussenspuren beschert, vielleicht aber der Teamstrategie entgegenkommt.

Es ist kurz nach 13 Uhr als die Startampel auf dem Schurwald die 4 Teams auf ihre 6-stündige Reise schickt. Während die Teams „Go-for-Gold“ und Rhein-Hessen auf den Innenbahnen schnell zu ihrem Rhythmus finden, haben die Fahrer von BW-Slot und aus dem Ruhrpott Schwierigkeiten und verlieren an Boden. Das Führungsteam „Go-for-Gold“, welches das Optimum aus ihrem Wagen herausholen kann, liegt am Ende des ersten Rennabschnitts mit 539 Runden in Führung. Das Team Rhein-Hessen kann in Schlagdistanz bleiben und landet mit 8 Runden Rückstand auf Platz zwei. Bereits abgeschlagen scheinen dagegen der in Orange gehaltene Porsche RS Spyder aus dem Ruhrpott und der blaugraue BW-Slot-Peugeot 908 HDI FAP auf den Plätzen drei und vier.

Im zweiten Rennabschnitt müssen die beiden führenden Teams auf die schwierigeren Aussenspuren wechseln und die Verfolger können versuchen, sich auf den Innenbahnen ins Rennen zurück zu kämpfen. Wie schon im ersten Stint kommt es auch jetzt wieder auf eine geschickte Boxenstrategie der Teams an. Reifen und Stromabnehmer reinigen, Leitkiel-Check und natürlich eine gute Fahrerleistung sind wichtig um sich jetzt nicht schon in diesem frühen Stadium zu viel Rückstand ein zu handeln.

Das Rennen wird immer wieder durch spektakuläre Ablüge der „LeMans-Legenden“ im Massstab 1:43 geprägt, die Fahrer gehen an die Leistungsgrenze ihrer Boliden. Im Laufe des Abschnitts gelingt es vor Allem den Topfahrern von BW-Slot Ruhe zu bewahren und sich sogar an die Spitze des Fahrerfeldes zu setzen. Begünstigt auch dadurch, dass auch das Team „Go-for-Gold“ auf der Aussenspur Probleme hat und seinen Renn-Speed vom 1. Lauf nicht halten kann. Die Fahrer aus Reihn-Hessen kommen auf dem dritten, das Team aus dem Ruhrpott dem vierten Platz ins Ziel.

Halbzeit! Nach drei Stunden liegen zwischen dem Ersten und dem letzten Platz gerade mal 41 Rennrunden.

Gibt es im 3. Lauf die Entscheidung um den Sieg?! Der führende Peugeot muss sich auf der Aussenspur gegen seinen stärksten Konkurrenten, den Porsche RS Spyder des Teams „Go-for-Gold“ wehren, der aber auf der schnelleren Innenspur steht und Runde um Runde aufholen kann. Berni Kühne, Harald Seifert und ihr BW-Slot-Team holen alles aus ihrem Fahrzeug um den Kampf um die Spitze offen gestalten zu können. Die Nerven sind angespannt und jeder Fahrfehler wird mit einem Abflug bestraft. Viel Zeit und somit Runden verliert jetzt das Team aus Rhein-Hessen, dessen Peugeot bei einem Unfall einen Schaden an der Frontscheibe erleidet und bei einem Boxenstop notdürftig repariert werden muss, da durch die defekte Scheibe die Fahreigenschaften des Wagens beeinträchtigt wird. Am Ende des vorletzten Rennens findet sich das Team nur noch auf dem 4. Rang mit schon über 100 Runden Rückstand auf das Spitzenteam BW-Slot und deren Verfolgern „Go-for-Gold“, die bis auf 3 Runden aufgeholt haben. Das Team Ruhrpott kann sich auf den 3. Platz vorschieben.

Die Entscheidung um den Sieg fällt also im vierten und letzten Stint! Jetzt kann jeder Fahrfehler, ein schlechter Boxenstop, ein Fahrzeugdefekt oder ein Abflug die Siegträume eines Teams zerstören. BW-Slot startet auf einer schnellen Innenspur und muss natürlich die starken Verfolger auf der Aussenspur im Auge behalten. Nach über 4,5 Std. Rennzeit müssen alle Fahrer weiter versuchen die Konzentration hoch zu halten und möglichst schnelle Rundenzeiten zu fahren. Für jedes Team stehen nur noch die besten Fahrer an der Bahn, die Boxenstops werden routiniert und zügig durchgeführt. Team BW-Slot versucht weiter den Vorsprung zu halten, der 10 Minuten vor Schluss bei gerade mal 2 Runden liegt und langsam schrumpft. Die Teams Ruhrpott und Rhein-Hessen können

Irgenwie sind doch alle Sieger! Die Teams und der „GOKarli_Goldcup“ zu späterStunde bei der Siegerehrung: 1. BW-Slot, 2. GO-for GOLD, 3. Team Ruhrpott, 4. Rhein-Hessen.

in den Kampf um den Sieg nicht mehr eingreifen und einigen sich Ihre Wagen jetzt schon aus dem Rennen zu nehmen, um nicht die Sieganwärter in einen Abflug zu verwickeln. Noch 5 Minuten, jetzt zählt jede Runde, die Nerven sind angespannt, jetzt nur keine Fehler mehr! Team „Go-for-Gold“ greift nach dem Sieg aber Berni Kühne kämpft verbissen und beschließt nun sogar, am Teamwagen von BW-Slot noch einmal den Leitkiel wechseln zu lassen. Genie oder Wahnsinn?? Der Vorsprung ist nun bis auf eine Runde geschrumpft aber mit neuem Leitkiel dreht der Peugeot von BW-Slot seine Runden nun wie auf Schienen und lässt keinen Zweifel mehr daran das 6-Stunden-Rennen zu gewinnen. Mit nur einer Runde Vorsprung siegt der Titelverteidiger aus dem letzten Jahr, das Team BW-Slot, (2160 Runden) vor Team „Go-for-Gold“ (2159 Runden) und den Teams Ruhrpott (2051 Runden) und Rhein-Hessen (1954 Runden).
Das 6-Stundenrennen auf dem Schurwald war wieder ein voller Erfolg mit vielen Emotionen, fairen Zweikämpfen und spannender Schlussphase, ein Highlight in der 1:43er Rennszene!

2. Tag: Kinderrennen

Der zweite Tag wurde mit einem Kinderrennen gestartet. Der Nachwuchs kämpfte wie die Großen hart aber herzlich um jede Position im Rennen. Letztlich konnte Leon Schacht das Rennen für sich entscheiden, er belegte von den neun

Der stolze Sieger des Kinderrennens.

Startern den ersten Platz. Er konnte als Preis eine Carrera DIGITAL 143 Bahn mit nachhause nehmen.

F1 Rennen

Schon traditionell findet bei den 1:43er Treffen ein F1 Rennen statt, so auch auf dem Schurwald in Winterbach

Hier ist alles vertreten, Fahrzeuge original aus der Packung, mit viel Mühe und Fleiß dem Original nachempfunden oder phantasievolle Eigenkreationen.

beim 7. GIDWST. Das Rennen war zudem ein Lauf zur „Grossen Carrera GO Meisterschaft“, die vom GO-Forum alljährlich veranstaltet wird. Mit zwanzig Fahrzeugen hier ein eher kompaktes Starterfeld. Wie nicht anders zu erwarten belegten altbekannte Gesichter die ersten drei Plätze:
1. Matrix220170
2. Papi-Krawatti-Go
3. GoSimon

Nicht nur bein 6h- Rennen machte der PorscheRS Spyder vom Team-Ruhrpott eine gute Figur, er belegte bein Concours den zweiten Platz!

Was da wohl kommen mag?
Gespannt wird der Start erwartet.

Concours d´Elegance

Ein Linienbus belegte dieses Jahr beim Concour den ersten Platz und heimste dafür einen 100,00€ Einkaufsgutschein aus dem Rennbahonlineshop von GOKarli ein. Leider waren nur sehr wenige Fahrzeuge gemeldet. Trotzdem wollen wir euch ein paar Bilder nicht vorenthalten.

Quasi mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Sieg: Der 1. Platz beim Concours d'Elegance

Diese Bolieden habe sich beim Dragrace um die Plätze gestritten.

Dragrace

In Winterbach eingeführt und inzwischen fest etabliert ist das Dragrace. Als Rahmenrennen konzipiert, ist es nicht mehr weg zu denken. Das Reglement ist bewusst einfach gehalten, damit es jedem ohne allzu großen Kosten- und Bastelaufwand möglich ist einen eigen Renner aufzubauen. Gefahren wird Maßstabsgercht auf einer 9,36 Meter langen Strecke, das entspricht einer 1/4 Meile in 1:43. Witterungsbedingt wurden keine Spitzenzeiten erzielt. Die Bestzeit führt Renn-Elch im Leihwagen mit 1,639 Sekunden.

Demolition-Derby

Die Spielart des Demolition-Derbys haben wir bereits im Jim Hunt Magazine No. 13 vorgestellt. Nun fuhren wir erstmalig ein Demolition Derby bei einem Treffen. Vorbild sind die in den USA beliebten Figure-8 Rennen, dort fährt man mit den unterschiedlichsten Fahrzeugen unter anderem auch mit ausgedienten Schulbussen. Die Regeln für den kleinen Maßstab setzten der Phantasie beim Bau eine Crashcars fast keine Grenzen, lediglich das maximal Gewicht und die maximale Länge sind festgelegt. So bekamen wir einiges an interessanten Gefährten zu sehen. Die Rennen fanden so großen Anklang, das diese in Zukunft ihren festen Platz bei den GIDWST haben werden. Erwähnenswert, Martin Mades gewann den Wettbewerb.

Die kleine, überschaubare Strecke des Demolition-Derbys und die Rennleitung bei den Startvorbereitungen

Die Gestaltungsfreiheit der Crashcars in unterschiedlichster Auslegung

Restprogramm

Als weitere Rennen wurde noch ein Rally Cup mit Carrera GO!!! Fahrzeugen und das schon traditionell übliche Nachtrennen zum Abschluss gefahren. Beide Rennen wurden von Simon Pietschmann gewonnen.

Fazit

Das Team BW-Slot bedankt sich bei allen Teams und Fahrern für die fairen und spannenden Rennen, bei seinen Sponsoren und Allen die zum Gelingen des 7. GIDWST beigetragen haben.
www.carrera-toys.com • www.gokarli.de;
www.ballistol.de • www.sora.de
www.gazi.de
Das 8. GIDWST findet vom 3. bis 5. Juni 2011 in Winterbach statt. Als neuen Wettbewerb wird es aller Wahrscheinlichkeit nach das erste Tracktorpulling in 1:43 geben, ein Bremswagen ist schon im Bau.
www.gidwst.de

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System
(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte den Fahrspaß in Kurven verhindert)

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Plasphalt = Plastik-Asphalt, Kunststoffbahn

Impressum

Jim Hunt Magazine®
Jürgen Kellner
Achthaler Str. 31
83075 Bad Feilnbach/Au
Tel. 08064-905821
redaktion@jim-hunt-magazin.de
www.jim-hunt-magazine.de
USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner *Schlussredaktion: Sushi Neda*
Freie Mitarbeiter: Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.

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)

Suche
Lancia Slo.it Malardeau
Chiffre IO 239

Suche Slot.it Sauber Kouros
Chiffre OD 289

Suche Fly Targa Florio Modelle
Chiffre DO 239

Suche Aston Martin DBR9, Präsentations-Modell UK.
Chiffre OS 529

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:
redaktion@jim-hunt-magazine.de
Betreff: ***Kleinanzeige schalten***

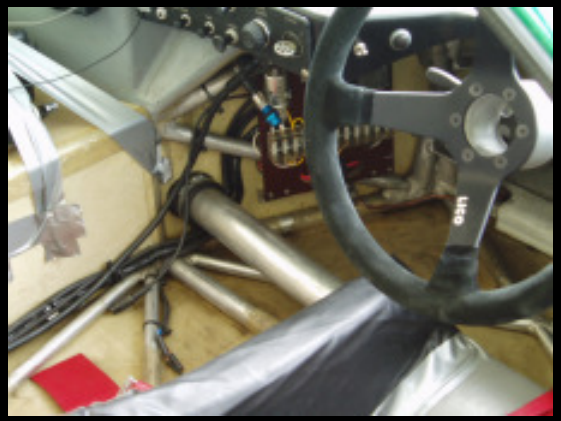
Ballistol-Shop.de

SLOTRACING
KICHERER
Rennbahnen und Zubehör
Friedrich –Silcher – Str. 49
72639 Neuffen
Tel. 07025/7023

www.slotracing-kicherer.de

DAS WAR DIE 18. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 19 !



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist untersagt! Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung durch den Verlag. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt.
Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben!