www.jim-hunt-magazine.de Apr 17

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

34

Neuer Elfer: RSR 991 - stimmig abgestimmt?

Messe Nürnberg 2017

Was kommt Neues?

Lancia Stratos Gr.5

Corvette C7R

Konzeptvergleich BMW Z4

Freakpalace Slotracing

Editorial

Hochsaison

Was sich auf dem sich immer schneller drehenden Globus abspielt, können wir nicht beeinflussen. Wir wollen es nicht einmal kommentieren. Höchstens das, was sich aus Slot politischer Sicht tut. Die Preis-schraube dreht sich wie eine Weihnachtspyramide. Es bleibt zu hoffen, sie steigt nicht auf wie ein außer Kontrolle geratener Heißluftballon. Denn irgendwann wird dort oben die Luft zu dünn und nach Aufstieg kommt manchmal der Absturz. In welcher Sphäre ist Schluss mit der Preisschlacht? Wann laufen die Teilnehmer, sprich die Kunden davon? Weihnachten ist traditionell Hauptsaison. Grundpackungen werden auch beim letzten Fest unter Tannen gelegen haben. Die Spielkonsolen haben der Rennbahn längst den Rang abgelaufen. Das ist so und wird sich in absehbarer Zeit wohl nicht mehr ändern. Aber es gibt sie dann doch noch, die Dauerslotter. Jene, die regelmäßig über das Jahr kaufen, konsumieren und für die ist Weihnachten oftmals eine schöne Erinnerung an die Initialzündungen für dieses wunderschöne, vielfältige Hobby. Damals in den 70ern, oder später rund ums Millenium, als alles erneut extrem boomte. Manche mögen bereits in den 60ern den Stößel eines Handreglers regelmäßig gedrückt haben. Diese Leute haben dann schwarz-weiß Fotos von ihren ersten Slot-Erlebnissen unter Umständen in Fotoalben kleben. Ja Leute, damals klebte man Fotos noch ein und lagerte nicht Tausende auf Smartphones oder Festplatten. Die Zeiten ändern sich und so auch das Thema Slot. Digital ist mehr als salonfähig geworden. Die Tatsache, dass andere Hersteller ihre Autos für Carrera Digital132 werkseitig vorbereiten ist ein sehr klares Statement. Zugleich wird das alles komplexer und auch teurer. Die Preise für eine digitale Packung mit den nötigen Features en plus, die man haben möchte, bewegt sich in Sphären, dagegen ist der Preisanstieg der Autos ein kleiner Faktor auf Rädern. Die Leute kaufen, kaufen, kaufen. Die Hersteller freut das. Die Händler hoffentlich auch. Und uns ganz besonders. Denn das hält das Hobby Slotten am Leben. Egal ob analog, digital, klein, groß, alt, neu oder was auch immer. Hauptsache die Leute fahren Rennen mit schönen spurgeführten Autos. Mit oder ohne Weichen. Hauptsache es geht rund und es geht weiter, immer weiter. Die Messe in Nürnberg war wieder mal interessant. Sie wurde überschaubarer mit den Jahren, aber keinesfalls langweilig. Nicht mehr alle Hersteller sind dort vertreten. Das hat die verschiedensten Gründe. Aber es finden sich dort immer noch genügend Anbieter und vor allem die großen der Szene zeigen, dass Slotten noch immer läuft. Es geht rund mit Neuheiten und keiner muss Angst haben, er könne künftig zu wenig Budget ins Hobby investieren. Wunderschöne Rennwagen warten im Laufe des Jahres darauf, unter die Leute zu kommen. Wir sind ein Informationskanal, der die Neuheiten in Bild und vor allem in Text überliefert. Das www ist ein sehr schnelle und oft ein viel zu schnelllebiges Medium. Erfreulich: Der Kindergarten Run, wer die ersten klapprigen Handyfotos ins Netz stellt, hat mit den Jahren immer mehr an Interesse verloren. Viele Hersteller wagen die Flucht nach vorne und lassen vor der Messe oder während der Messe schon mal die Hosen runter und zeigen selbst im Netz was irgendwann im Jahr mal kommen wird. Das führt manchen Messebesuch ad absurdum, damit ist nicht die berichtende Zunft gemeint. Es geht um die Händler und Fachbesucher, die nicht mehr alle dort hingehen, weil man es bequemer ist, daheim auf dem Sofa sich anzusehen, was alles kommen soll. Die Fahrt nach Nürnberg, die Fußarbeit durch die großen Hallen sparen sich viele. Unreflektiertes Bildchen ansehen, wem das reicht für Argumente... Eine Entwicklung der neuen immer schneller laufenden Zeit, wenn auch keine wirklich bereichernde. Läuft sie wirklich schneller oder wird das nur suggeriert von Leuten, die ganz schnell große Turboverkäufe durchdrücken wollen? Die Zeit vergeht nicht schneller als vorher. Das Tempo bestimmt jeder selbst. Die Nachhaltigkeit auch. Unabhängig vor der chic gewordenen und kaum eingehaltenen ökologischen Denke. Nachhaltigkeit! Was das Spielen an der Bahn angeht: Jedes neue Auto macht auch nach seiner Markteinführung noch sehr lange Spaß. Ich besitze noch ein paar Autos aus den 70ern. Die fahren tatsächlich immer noch...

Viel Spaß mit Jim Hunt No.34!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Messebericht 2017

Was hat Nürnberg zu bieten?

Reportage

BahnOrama

- *Koffer voll Benzin*
- *Freakpalace Slotracing*

Tracktests

Rundstrecke:

- *Porsche 991 RSR auf Gulf Kurs*
- *BMW Z4 Scaleauto – ein Konzeptvergleich*
- *Mercedes und BMW DTM – pretty in pink and blue for you*
- *Audi R8 LMS vs. Mercedes AMG GT3 – Carrera gibt Gas*
- *Corvette C7R von NSR*
- *Thunderslot Lolas – Die Fortsetzung*
- *Lancia Stratos Gruppe 5 – Sideways bringt ihn endlich*

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

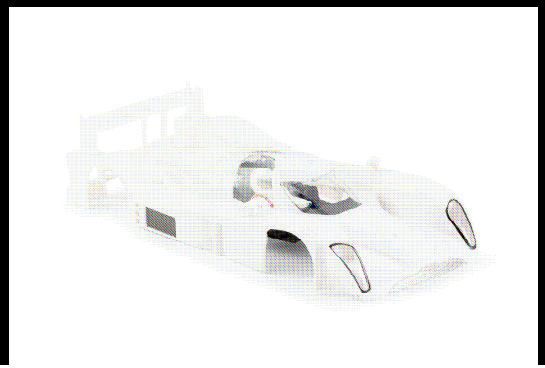
Jim´s Universum

Neues von slot.it

White Body Kits

CS35b Alfa 155 body kit (93/94)
CS33b R8 LMP 2000 body kit
CS31b1 DBR1-2 body kit
CS31b2 DBR1-2 inline body kit

Der Drehmomentschlüssel M2 wurde weiter entwickelt. Der bisherige PA67a wird nun durch den PA76 ersetzt. Der M2 für Schraubfelgen und Getriebe von slot.it wird nun in blauem Design den alten Kumpel in Orange ablösen. Er noch besser in der Hand als das bisherige einfachere Stiftdesign, das man aus der Vergangenheit kennt. Den praktischen Kleinen sollte jeder haben. Mit ihm lassen sich die kleinen Madenschrauben der Felgen und Getriebe mit richtigem Drehmoment anziehen und auch lösen. Ausnudeln gehört der Vergangenheit an, was beim kleinen Schraubenmaß zu leicht passieren kann. Der Drehmomentschlüssel klickt deutlich, wenn es passt.



Es gibt einen neuen von slot.it. Der **MN08ch Boxer/2-21,5K** hat ein anderes, offenes Gehäuse. Den Vorgänger gibt es noch zu kaufen, nun mit 20 Prozent Rabatt. Dazu gibt es ein Ready to Run Anglewinder Chassis mit genau diesem Motor an Bord: **CH32c Ready To Run HRS2 Chassis.**

Fotos: slot.it

Jim´s Universum

Pipslot - neue Technologie für den Leitkiel

Viele denken die Slotcar Technik ist längst ausgereizt. Es gäbe nichts Neues mehr zu erfinden, außer dass manche Slotcars stärkere Motoren oder leichtere Karosserien bekommen. Das Thema Reifen ist eine derart komplexe Angelegenheit, dass viele keine Lust mehr darauf haben und lieber Serien Reifen fahren. Das geht nämlich auch ganz gut, wenn alle an der Bahn gleiches tun.

Nun gibt es Pipslot, dort denkt man das Thema Leitkiel völlig neu. Genauer gesagt geht es um die Aufnahme des Führungsstifts, der den Wagen auf Kurs hält. Während andere bemüht sind, Leitkiele länger, tiefer, steifer und reibungsärmer zu gestalten, geht Pipslot andere Wege. Normalerweise ist die Leitkiel Aufnahme fest im Chassis verankert. Steifigkeit ist an sich keine schlechte Sache. Aber was passiert, wenn man den Punkt seiner Aufhängung weiter nach vorne verlagert? Das ergibt einen Führungsvorteil, der sich ähnlich wie ein längerer Radstand auswirken kann. Und was passiert, wenn man das steife Konzept durch eine flexible Lösung ersetzt? Es gibt neuerdings Nachrüst-Kits, mit denen lässt sich genau beides realisieren: der Leitkiel wandert weiter nach vorne und er ist flexibel gelagert. Was das bringen soll? In schnellen Kurven gibt der Aufhängungspunkt des Leitkiels durch die seitlichen Fliehkräfte des Wagens seitlich nach. Im Klartext: der Kurvenradius verlagert sich etwas nach außen, der Radius wird größer, die Reibung kleiner. Jeder, der ernsthaft in Rennkart gesessen ist, weiß wovon die Rede ist. Der längere Weg durch die Kurve ist zwar der weitere, aber auch meist der Schnellere.

Pipslot liefert für den technisch Interessierten flexible Leitkiel Aufnahmen für diverse Chassis. Der alte Leitkielhalter muss dazu entfernt, der Bugbereich des Chassis angepasst werden. Für Tuner kein großartiges Problem. Die Aufnahme wird dann ins Chassis eingeklebt. Der flexibel vorgelagerte Leitkiel verändert den Kurvenradius, wenn starke Axialkräfte auftreten. Der harmonisierte Bogen des Kurvenradius soll die Reibung reduzieren und in Addition schnellere Kurvengeschwindigkeiten ermöglichen...

Mehr dazu im kommenden Jim Hunt Magazine No. 35

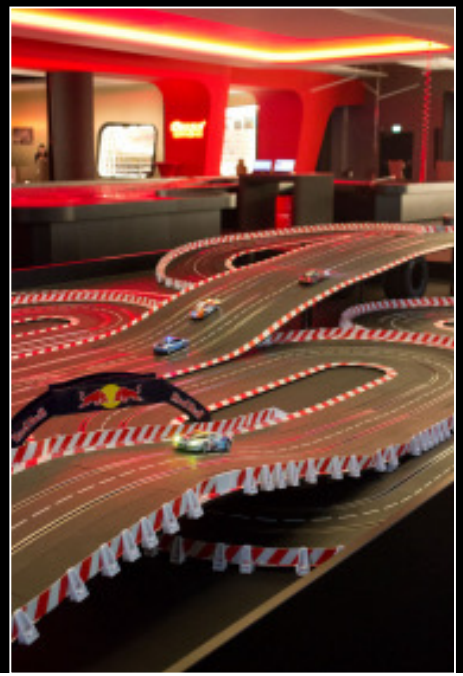
Info: www.pipslot.com

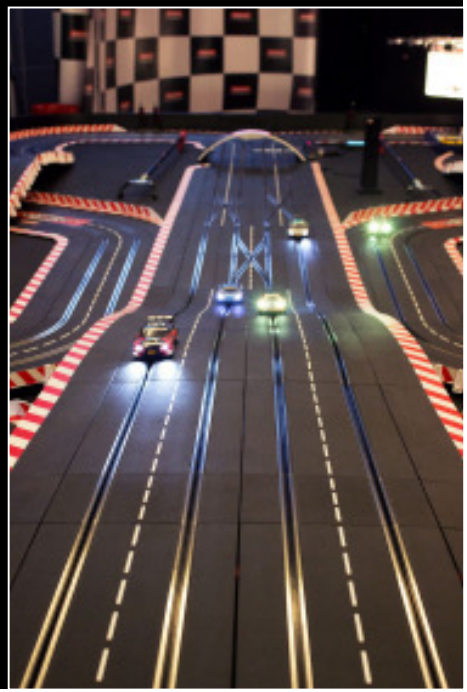
Jim´s Universum

Die Carrera World feiert 1-Jähriges

Salzburg, 07. April 2017 – *Vor genau einem Jahr öffnete die Carrera World in Nürnberg ihre Pforten für alle kleinen und großen Motorsport-Fans. Zur Eröffnungsfeier am 08. April 2016 kamen neben eingefleischten Carrera-Fans auch Prominente, wie die Rennfahrerlegende Joachim „Striezel“ Stuck, die die Carrera World in Oberasbach gebührend einweihten. Seither begeistert die Carrera World zahlreiche Slotracing-Fans, die auf verschiedenen Rennstrecken hitzige Duelle ausfahren können. Auf einer Fläche von über 1.300 m² erstreckt sich das Paradies für Rennsport-Begeisterte und bietet als Highlight eine Showhalle mit fünf themenorientierten Rennbahnen, auf denen alle Carrera Piloten mit Vollgas starten können. Die größte Rennbahn hat eine Streckenlänge von 70 Metern, auf der die Modelle richtig in Fahrt kommen. Das Besondere an der Carrera World ist außerdem, dass sie der perfekte Standort für sämtliche Arten von Veranstaltungen ist. Sie bietet Raum für den Junggesellen-Abend, die Firmenfeier, Tagung und Produktpräsentation – jeder Anlass kann in der World gefeiert werden und wird von geschultem Personal begleitet. Selbstverständlich können auch die jüngsten Carrera Piloten in der World ausgelassen feiern und einen Kindergeburtstag der ganz besonderen Art erleben. Captain Carrera hat hierfür extra sein Spielzimmer geöffnet und lädt zu ausgiebigen Fahrspaß an den drei Rennbahnen mit Loopings, Flyover und Steilkurven ein. Weitere Informationen zur Carrera World finden Sie unter: carrera-world.com*

Alle Fotos: Stadlbauer Marketing und Vertrieb





Jim´s Universum

Marmon Wasp von 1911

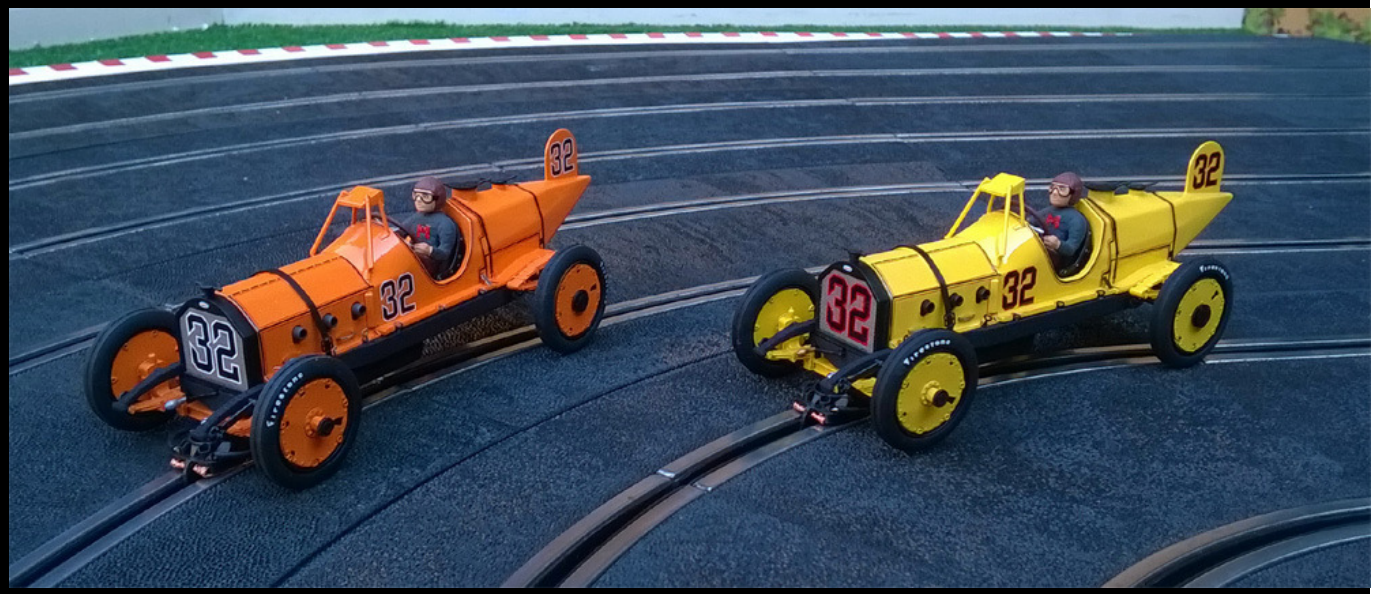
Tollkühne Männer in fliegenden Kisten:

2016 war der 100. Geburtstag der 500 Meilen von Indianapolis. Ostorero Models nutzte die Gelegenheit eine ganz besondere Serie aus der Geschichte dieses Rennens als Slotcars umzusetzen.

Die Marmon Wasp aus dem ersten Rennen von 1911 wurde in Feinarbeit für den Slot realisiert. Ingenieur und Fahrer Ray Harroun taucht oft in historischen Dokumenten mit einem angeblich gelben Wagen auf. Genauere Recherchen ergaben allerdings, dass sein Wagen angeblich doch orange gewesen sein soll.

Ostorero legt daher beide Farben auf und so kann sich jeder Fan seine eigene Historie ins Gedächtnis rufen. Das handgemachte Resine Modell kommt auf ein SLS Chassis, diverse fotogeätzte Teile runden das Paket ab. Alufelgen verstehen sich von selbst. Es werden nur knappe 150 Einheiten des RTR Kits aufgelegt. Eine wirklich exklusive Sache. Die RTR Versionen sind schon zu haben. Kit-Versionen, lackiert wie unlackiert werden noch folgen.

ostorero@ostorero.com www.ostorero.com



Die Marmon Wasp ist (nur 150 Stück Auflage) bei Ostorero zu haben. Das Vorbild war angeblich orange. Oder doch gelb? Beide Geschichten von 1911 sind zu haben. Kit Versionen werden folgen.

Jim´s Universum

Sorry Harry,

your site is called «Home Racing World». Thank you for your article. Great job!

In der letzten Ausgabe des Jim Hunt Magazine schlich sich ein kleiner Fehler ein. Die Seite von Harry Wise, dem Erbauer des tollen US Rennwagens heißt selbstverständlich „Home Racing World“.

Liebe Redaktion,

vielen Dank für jede Ausgabe Jim Hunt. Wir lesen das wunderbare Werk seit seinem Bestehen und freuen uns mit Spannung auf die nächste Nummer. Es macht sehr große Freude die Neuigkeiten aus eurem Fokus kennen zu lernen. Die Artikel spiegeln wahre Leidenschaft für das Slot Hobby. Ausgezeichnet gemachte Fotos und spritzig geschriebene Texte machen das Jim Hunt zu einer einmaligen Lektüre im Slot Universum.

Claudio Wander, Ludwigshafen

Als langjähriger Fan freue ich mich auf jedes neue Jim Hunt Magazine. Ich liebe den lässigen Style wie ihr über kleine Rennwagen groß berichtet. Es würde mich freuen, wenn die Paintbox wieder regelmäßiger Bestandteil jeder Ausgabe sein könnte. Ist das möglich? Mit den schön lackierten Autos habt ihr mir schon viele Anregungen geliefert. Bitte macht weiter so und vielleicht kann ich bald wieder eine Paintbox bestaunen. Vielen Dank für euren perfekten Service.

Timo Randing, Hamburg

Sehr geehrte Redaktion,

Die letzte Ausgabe, insbesondere der Artikel „Ü50 Party“ hat mich sehr angesprochen. Es ist eine tolle Sache, dass ihr über den Tellerrand blickt und neben wirklich schön gemachten Artikel auch ernste Themen kritisch aufgreift. Kompliment, das ist für mein Empfinden guter Journalismus. Es stellt sich die Frage, wie teuer Slotcars werden dürfen, bis man keine Lust mehr hat, sie zu kaufen. Die meisten produzieren in Billiglohnländern, die Rechnung mit dauerhaft großen Gewinnen scheint nicht aufgegangen zu sein. Die Menschen dort wollen auch von ihrer Arbeit leben können. Nun dreht man hier an der Preisschraube. Wir können das schon bezahlen, fraglich wie lange noch. Vielleicht können die in Fernost irgendwann das alles kaufen.

Dr. Carsten H. Rebau, Berlin

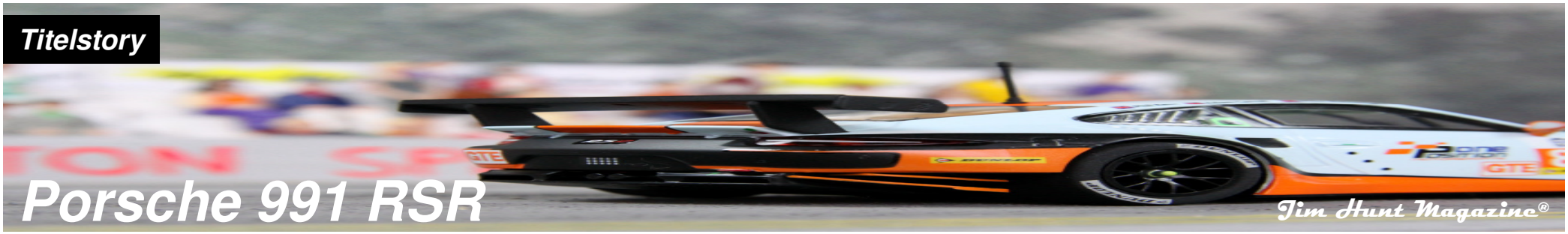
Die letzte Ausgabe war wieder ein Kracher! Danke, danke danke für soviel kostenlosen Service. Kaum zu glauben, dass es in Zeiten der großen Abzocke so ein wunderbares Format wie das Jim Hunt Magazine gibt. Alles ist qualitativ hochwertig und liebevoll gemacht. Ihr solltet ausgezeichnet werden für euer Wirken. Leute wie ihr, halten das Thema Slot am Leben.

H. Sergec, Klagenfurt

991 RSR auf Gulf Kurs

Wie gut hat Scalextric den aktuellen Rennsport Elfer hinbekommen?

Jim Hunt Magazine®

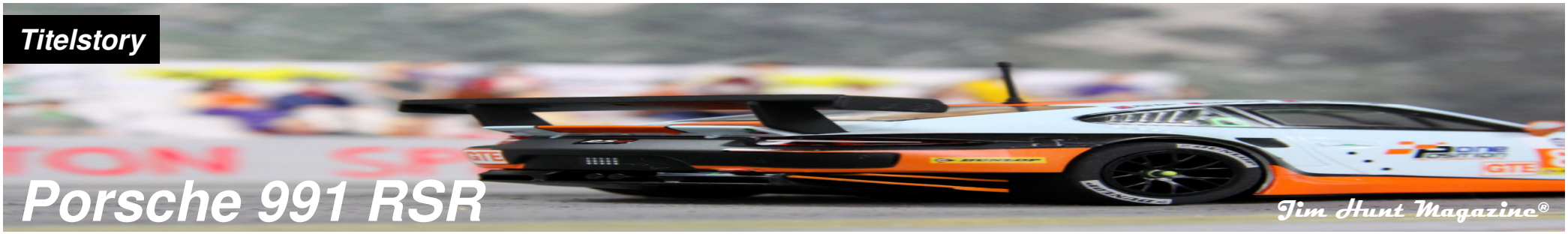


Porsche 991 RSR

Jim Hunt Magazine®

Scalextric meldet sich mit dem neuen Porsche 911 zu Wort. Nach dem Scaleauto, dessen Formensprache nicht so geglückt erschien, kommen die Briten mit der völlig neuen Form auf den Markt. Gleich Gulf, was soll da international schon schief gehen? Nichts. Wer denkt man spielt den üblichen Joker, weil hellblau mit orange verkaufe sich immer gut, der irrt. Es ist mehr: ein wunderschön gemachter GTE Rennwagen. Leicht ist er auch noch. Zudem robust und er fährt sich so ausgezeichnet, wie sich ein Porsche fahren soll. Zielstrebig sprintet er los und zieht ohne Magnet seine Bahn. 12 Voltan Sprit reicht, um die Brennräume angemessen mit Feuer zu füllen. Leichtläufig und sehr leise nimmt er die Strecke unter seine schwarzen Slicks, die auf schwarzen Rennsportfelgen sitzen. Wir kommen mit

einem äußerst sparsamen Setup aus: Wir entfernen den Haftmagnet aus seinen Eingeweiden. Spülen die bewegliche Antriebsmechanik mit Gleitöl. Es muss nicht einmal Klarlack auf die Vorderräder, schon ab Werk läuft er stempelfrei ausgeglichen durch die Kurven. Die hinteren Slicks mit Klebeband abziehen und nach ein paar Runden mit Waffenöl reinigen. Fertig! So zeigt sich, ob die Ingenieure im Werk wirklich gut gearbeitet, oder ob sie dem Kundenteam eher einen Kompromiss hinterlassen haben. Denn Reifen schleifen kann jeder. Wir sind nicht da, um Defizite auszumerzen. Wir wollen sehen, was out of the box Sache ist. Der RSR läuft bereits in dieser „einfachen“



Porsche 991 RSR

Abstimmung äußerst gut. Bravo für soviel unkompliziertes Engineering! Es steckt sicherlich sehr viel Arbeit dahinter, den Wagen so zu entwerfen. Aber man sieht sie nicht. Sie hüllt sich in unauffällige Perfektion. Und mit genau der spult dieses Renngerät Runde für Runde ab. Fahrlicht vorne und hinten gibt es nebenbei mit dazu. Das illuminiert zwar keine süßen Rennnächte, aber zur Positionsbestimmung reicht es allemal. Fürs Netzhaut Flair an der Rennstrecke in jedem Fall. Optisch eine schöne Sache. Die neue Gulf Lackierung wirkt eben doch ganz gut. Die neue moderne Anordnung der klassischen Farben wurde mit einem geschwungenen Schwarz um den dicken Hintern des brutalen RSR erweitert. Dieser Fluss an Farben und Linien lässt wirklich keine Augen unbeeindruckt. Seine Besenstiel Antenne auf dem Dach ist weder authentisch noch zeitgemäß. Gummi geht heute deutlich eleganter! Sie wirkt deutlich zu klobig und mittlerweile sollte es möglich sein, Gummi dezenter als Antenne formen zu können. Das stört die Optik des filigran und schön gemachten RSR im Standbild. Kurven nimmt der Zuffenhausener Sportler mühelos und ohne großes Spektakel. Dezent rollt er am Gas hängend durch die Richtungswechsel und wer jetzt meint ein temperamentvoller, wilder 991 räubert über die Curbs, der wird enttäuscht. Der Inliner läuft äußerst kultiviert und damit ist nicht nur seine äußerst dezente Geräuschkulisse gemeint. Der zentrale Massenschwer-

Front und Heck sehen klasse aus. Heckdiffusor und ausgeschnittene Radläufe geben die bullige Optik des aktuellen RSR perfekt wieder.

Porsche 991 RSR

punkt des längst liegenden Motorkonzepts hält ihn sauber ausbalanciert auf Kurs. Die Kraft des Inliner Getriebes ist so kundengerecht abgestimmt, dass ihn wirklich jeder fahren kann. Das Heck kommt nicht durch zu viel Fuß auf dem Gas. Es kommt nur, wenn man das möchte. Ein bewusst provozierter Lastwechsel in Kurven lenkt den breiten Hintern aus der Ideallage. Auch dann lässt sich der RSR kontrolliert ums Eck hieven, ohne dass man weder die Contenance unter dem Helm noch oder die Kontrolle hinterm Volant verliert. Der Porsche läuft mit der Gangart eines Uhrwerks. Er wirkt dabei weder bieder noch langweilig. Sein breites Hinterteil mit ebenbürtiger Spur stemmt sich in Kurven effizient gegen die Fliehkräfte und hält souverän die Ideallinie. Auch dann, wenn andere längst anfangen nervös auszubrechen. Der RSR nicht, er bleibt gelassen. Mit frisch abgezogenen Reifen und warmgefahrener Mechanik geht es mit Schmackes um den selektiven Rennkurs. Findet man die richtige Balance sind verdammt hohe Kurvengeschwindigkeiten drin. Hat man das Timing drauf, greift der RSR verdammt nah am Scheitelpunkt wieder an und zieht mächtig nach vorne. Ein runder Fahrstil vorausgesetzt. Genau zu dem „erzieht“ die aktuelle Generation des 991er durch ihr mehr als gelungenes Setup. Ich habe mir eingangs den Druck eines Sidewinder Getriebes gewünscht. Der Wunsch verblasste Runde für Runde. Es wird wohl alles seine Gründe gehabt haben, warum die Briten den Motor längs einbauten. Er soll sich gut verkaufen. Er soll gut fahren. Er soll die Konkurrenz kitzeln. Ihn soll nichts aus dem Konzept bringen. Der RSR der neuesten Elfer Generation von Scalextric macht das alles mit. Und er verzeiht Fehler. Nur einen nicht: ihn nicht gefahren zu haben.

Fazit:
Die Briten haben den aktuellen RSR sehr gut hinbekommen. Unanfällige Technik, ausgeglichene Abstimmung und bis auf die Antenne, eine tolle Optik heben ihn auf den Sockel, der Siegern gehört.

Irgendwo in Italien erspähten wir den laut brüllenden Stratos mit Turboaufladung. Die Tifosi testeten heimlich um bei der Gruppe 5 mitzumischen. Wir lagen auf der Lauer und nach zähen Verhandlungen fuhren wir sogar Sideways das mattschwarze Geschoss, lange bevor es für die Meisterschaft in Marlboro Rot Weiß lackiert wird.

LANCIA STRATOS GR.5

prototipo!

Lancia Stratos Turbo Gr.5

Tim Hunt Magazine®

Es gab ihn vor vielen vielen Jahren in meiner Kindheit. Den Lancia Stratos für die Rundstrecke. Er wurde von Carrera gebaut. Ich erinnere mich noch an das wunderschöne Marlboro Design, mit dem Kinder der 70er und 80er ungefährdet spielen konnten, ohne Kettenraucher zu werden. Jetzt kommt sie bald wieder, die wirklich geniale Lackierung in rot weiß. Aber vorher wird erst noch einmal Kasse gemacht. Es kommt die schwarze Testversion. Rote Felgen hat sie, was das Teil optisch klar aufwertet. Schwarze Slotcars sehen aufm Regal fantastisch aus. Auf der schwarzen Kunststoffbahn weniger. Damit erzielt man eher einen Tarneffekt und wir befinden uns glücklicherweise nicht im Verteidigungsfall, fahren wir aus Freude nur im Kreis gegeneinander Rennen. Wer das anders sieht, dem

Es donnert, pfeift, zischt und klingelt: Der Stratos von Sideways mit Turboaufladung läuft noch im Prototypen Status: mattschwarze Hülle, dezente Aufschriften, rote Campagnolo Felgen. Seine ausladenden Formen verkünden das künftige Verkehrsmittel der Italiener für die Gruppe 5.

Breiter und länger als der Rallyewagen. Ein Heckflügel für Anpressdruck. Mächtige Slicks und eine breite Spur für die absolute Kurvengeschwindigkeit am Rand zum Wahnsinns.

Lancia Stratos Turbo Gr.5

kann nicht geholfen werden. Sideways ist nun voll da mit jenem martialischen Gerät. Lancia Stratos. Erst war der wilde Gruppe 4 Rallyewagen mit Ferrari Motor, der damals aller ersten Spezialentwicklung, eigens gebaut, um Rallyes zu gewinnen. Dann kam die Idee, den Stratos als modifizierten Gruppe 5 Wagen mit mutigen Anbauten und Turbo für diese nicht weniger wilde Rennwagenklasse an den Start zu bringen. Die Italiener inszenierten das Projekt mit allem, was sie hatten und das Teil ist bis heute eine wirklich spektakuläre Erscheinung. Sideways tritt unmittelbar in die Fußstapfen und es war mehr als ein kluger Schachzug, dieses Auto nun zu bringen. Einmal abgesehen von den Emotionen, die dieser Wagen mit sich bringt. Es sind klar überzeugende, technische Parameter unter der dunklen Hülle. Die beliebten Komponenten mit fast ab Werk eingebauter Vollgasgarantie beschleunigen die furiose Maschine von Null auf Hundert, dass einem wärmer ums Herz wird, als nach einer halben Flasche Averna auf nüchternen Magen. Die atemberaubenden Kurvengeschwindigkeiten im Stratos Turbo sind kaum in Worte zu fassen, solange man die Kurve fährt. Madonna, das Teil geht ab als gäbe es kein Morgen! Erst auf der langen Geraden kann man wieder sprechen, sofern genügend Luft im engen Cockpit zur Verfügung steht. Seine breit ausgestellten Schultern, die perfekt abgemischten Slicks, sein tiefer Schwerpunkt und Dolce Vita im Herz bringen dich in Sphären, die ein ganz breites Grinsen unter den Helm zaubern. Sofern die Fliehkraft nicht die Mundwinkel in andere Richtungen lenkt. Der Urkeil aus dem Rallyesport wurde noch stärker, noch brutaler, noch beeindruckender. Sein Turbo und wildes Flügelwerk

Die Gene des Rallyewagens lassen sich nicht verleugnen. Der für die Rundstrecke gebaute Stratos wurde optimiert, um den Anforderungen hoher Geschwindigkeiten auf Asphalt gerecht zu werden.

Lancia Stratos Turbo Gr.5

beeindrucken nicht nur optisch. Der Stratos überzeugt technisch durch geschickten Einsatz von Gewicht und Material, dort wo es nötig ist, um aus diesem Gerät den Teufel zu locken. Einsteigen, Anschnallen und Abschnallen. Der Lancia ist ein Garant für schnelle Rundenzeiten und Leidenschaft hinter dem Momo Lenkrad. Wer im Cockpit emotionslos bleibt, hat dieses wunderbare Automobil nicht verdient und sollte besser auf den Ape von Piaggio umsteigen. Bella Italia!

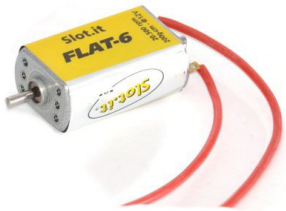
Limited Edition:
Wir fuhren Stratos
Chassisnummer
0340 von 1008.

Synthese aus Leidenschaft, Technik und süßem Wahnsinn. Der Stratos mit Longcan Aggregat in Anglewinder Anordnung drückt seine Leistung ins Slot.it Getriebe. Die Italiener arbeiten seit Jahren aus gutem Grund zusammen: Hochwertige Komponenten, die halten, was sie versprechen. Der über fünf Schrauben entkoppelbare Antriebshalter ermöglicht in richtiger Einstellung sagenhafte Kurvengeschwindigkeiten. Der Stratos ist eine exzellente Fahrmaschine, die dem Piloten ein breites Grinsen unter den Helm zaubert. Der Druck des Turbos ist gewaltig. Die Straßenlage beeindruckend.

Pronto!

Slot-Stop.de

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars und Modellbauzubehör in 1:32



Slotcars,
Resin-Karossen,
Figuren, Dekoration
u.v.m.

www.Slot-Stop.de

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

DTM

Carrera zaubert mit dem Wittmann M4 und dem Auer C einen frischen Look auf die Rundstrecke. Wir zeigen die beiden Wagen in voller Schärfe.

Designversionen

DTM

BMW M4
Wittmann No.11

Mercedes C
Auer No.22

*Die **D**eutsche **T**ourenwagen **M**asters gehört mit zu den beliebtesten Serien im Land und darüber hinaus. Das Fahrerkarussell ist so bunt wie die Wagen. Audi, BMW und Mercedes liefern sich enge Duelle auf abwechslungsreichen Strecken. Carrera inszeniert diese Szene mit wunderschönen Slotcars in Evolution und Digital132. Wir zeigen die beiden aktuell erschienenen Rennwagen von Wittmann, der seinen weißen BMW gegen einen sehr edlen dunkelblauen M4 mit Red Bull als Hauptsponsor eintauscht. Auer bestreitet die Serie mit einer C Klasse im mutigen Pink mit BWT als Hauptsponsor. Originelle Lackierungen für zwei robuste, wunderschöne Tourenwagen für heiße Rennen daheim wie im Club.*

Designversion

DTM BMW M4 Wittmann No.11

Carrera M4: Tolle Lackierung, feine Details, solide Technik.

Sehr edel und kraftvoll: der M4 von Wittmann

Designversion

DTM

Mercedes C
Auer No.22

Schön und robust zugleich: die DTM Renner von Carrera.

Pretty in pink: Mercedes C von Auer. Die mutige Lackierung fällt sofort im Feld auf. Ein origineller Schachzug.

AMG GT3 R8 LMS

Carrera sorgt für Stimmung auf der Rennstrecke und im Herzen der Fans: Mercedes gegen Audi. Wie schlagen sich die Supersportler? Wir fuhren sie und berichten direkt aus dem Cockpit.

Sonne, Stern und Ringe

AMG GT3 R8 LMS

Sie gehören nicht zum alltäglichen Straßenbild. Aber man sieht sie trotzdem hin und wieder auf den Straßen und bewundert ihre Form, ihren Sound, ihre Exklusivität und den seltenen Moment, sie gesehen zu haben. Wenn es auch Straßenversionen sind. Ein Hauch von Motorsport erfasst ihre Betrachter. Supersportwagen sind die oberste Marke, was Rennwagen mit noch vertrauten Silhouetten angeht. Selbstverständlich hat so ein Bolide eher wenig mit dem Straßenmodell gemeinsam, außer die Form der Grundkonzeption. Darum geht es hier aber nicht. Das ist bei so gut wie in allen Motorsportklassen so. Und je höher und teuerer es wird, desto weniger bleibt vom käuflichen Grundkonzept übrig. Das kümmert den Betrachter auf der Straße und vermutlich auch wenige am Rand der Rennstrecke. Sie identifizieren sich mit ihrer Lieblingsmarke und fiebern emotional mit.

Mercedes oder Audi? AMG oder R8?

Carrera hat zwei interessante Exponenten im Sortiment. Der AMG GT3 von Mercedes wie den R8 LMS von Audi. Zwei hervorragend inszenierte Rennwagen aus Deutschland mit sehr viel Image, Sound und Exklusivität. Der AMG löst den SLS ab und zeigt, was es als Maximum von Mercedes gibt. Der R8 von Audi als höchste Evolutionsstufe seiner Klasse liefert ein Paket der Superklasse ab. Was tut sich in beiden Wagen? Wie verhalten sie sich am Limit? Um das herauszufinden entfernen wir die automatischen

AMG GT3 R8 LMS

Helferlein aus dem Chassis. Die Magnete ausbauen stellt keine große Herausforderung dar. Sie sitzen leicht zuglänglich in der Bodengruppe. Nach Abschrauben der Karosserie lassen sie sich ohne große Mühe aus wie auch anschließend wieder einbauen. Als Tipp für Fahrer, die ohne diese Hilfe pilotieren möchten: Ist die Haube bereits offen, gleich die Leitkiel Rückstellfeder entfernen. Zwei Schrauben und schon ist das Ding herauszunehmen. Die Wagen rollen „ohne“ noch ruhiger durch Kurven. Das ist nur relevant, wenn man ohne Magnet fahren möchte. Es zeigt sich, was Sache ist. Reifen mit Klebeband abziehen und ab geht’s auf die erste Runde. Seidenweich laufen die Rennwagen von Carrera. Die Getriebe sind ab Werk mit Fett versorgt. Nichts läuft trocken, was sehr erfreulich ist. Die Messing Gleitlager der Achsen können noch mit einem Tropfen Öl gewartet werden. Dann laufen sie Wagen noch ruhiger. Solide liegen sie auf der Strecke und drehen unkompliziert ihrer Runden. Die Getriebe sind auf einen ausgeglichenen Fahrstil abgestimmt. Beide rollen kraftvoll über die Rennstrecke ohne nervös zu beschleunigen oder unkontrolliert zu bremsen. Ausgewogenheit ist auf der Langstrecke Trumpf. Der Motor beider Wagen liefert bei 12 Voltan ausreichend Leistung. Wer mit magnetischer Fahrhilfe fährt, darf ruhig 14 Voltan tanken, um die Vortrieb bremsende

Kraftvoll und dynamisch durch die Kurve...

AMG GT3 R8 LMS

Haltearbeit der Fahrhilfe auszugleichen. Der lange Leitkiel beider Boliden führt ausgezeichnet durch die Ideallinie. Nichts rappelt, nichts zuckt. Die Autos bleiben dort wo sie hingehören: auf dem Kurs. Die Doppelzündung am Leitkiel versorgt die Motoren mit störungsfreier Zündfolge. Egal ob Gerade oder Kurven, der Motor hängt stets sauber und störungsfrei am Gas, was im entscheidenden Moment über Sieg oder Niederlage entscheidet. Nun ist es immer reine Glaubenssache, welche Marke man für sich entdeckt. Mercedes oder Audi? Oder beide? Das Konkurrenzprinzip funktioniert bei Fans in so gut wie jeder Motorsportklasse. Eingefleischte fahren selbstverständlich nur die bevorzugte Marke. Breit aufgestellte Fans fahren, was ihnen gerade gefällt. Worin liegen die Unterschiede beider Wagen? Kurzum: sie sind marginal. Auf Geraden gibt es kaum spürbare Differenzen. In Kurven ganz kleine. Hier wirkt der R8 eine ganz dünne Spur agiler als der AMG.

Der Audi durchläuft den Richtungswechsel etwas ruhiger. Sein Grenzbereich wirkt minimal breiter als der des Benz. Das bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, der AMG sei nervös. Er läuft sehr ruhig durch die Kurven. Kommt man allerdings an seinen Grenzbereich, bricht sein Heck kraftvoller weg als das des Audi. Stellt man sich auf den AMG ein, ist das kein Problem. Man muss einfach einen kleinen Moment vor dem Audi bremsen. Aber wie es so ist. Alles gleicht sich aus im Leben. So auch bei den beiden Kandidaten. Der Audi hängt weder den Benz ab. Noch hängt der Benz den Audi ab. Es sind die kleinen feinen Unterschiede, die über Sieg oder Niederlage entscheiden. Die sind eher in den Fähigkeiten des Fahrers zu finden. Nutzt ein geschickter Könner die Vorzüge des AMG, wird es für den R8 schwierig vorbeizugehen. Nutzt ein Könner die Agilität des Audi in Kurven, wird er es verstehen diesen minimalen Vorteil in Addition vieler Richtungswechsel auszuspielen und es dem AMG Piloten schwer machen. Da beide Wagen über identische Slicks verfügen wird das ausgeglichene Duell noch interessanter und spannender. Der bessere

In Kurven ist er leicht vorne: Audi R8 LMS

AMG GT3 R8 LMS

Fahrer oder Boxengassen Taktiker gewinnt. Reifen hin und wieder mit Klebeband abziehen oder mit Waffenöl pflegen, schon geht es mit spürbar mehr Grip weiter und die Grenzen verschieben sich aufs Neue. Es macht Spaß mit beiden Wagen zu fahren. Es macht Spaß mit dem AMG gegen den R8 anzutreten und umgekehrt. Die Herausforderung besteht darin, einen sauberen Strich über die gesamte Renndistanz zu fahren. Die Reifen zu pflegen und die kleinen Vorzüge eines jeden Wagens geschickt auszuspielen. Ein faires Duell, eine interessante Herausforderung. Der AMG und R8 sind ehrliche Autos mit durchschaubarem Grenzbereich, die einem das Leben hinter dem Lenkrad leicht machen. Möge der schnellere Fahrer gewinnen.

Der schnellere Fahrer gewinnt. Weder der Audi noch der Mercedes hat einen klaren Vorteil gegenüber dem Gegner. Ausgeglichene Rennen stehen auf der Habenseite. Fahrspaß inklusive.

myRacer.de

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

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!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- D124/132 optional auch mit WIRELESS!
- Ersatzteilservice!
- new Vormerkservice!

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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelde

Anmelden

Bests

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.

exkl.Vers

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

hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Wie viel Hubraum hat sie?

NSR
CORVETTE
C7R

C7R

NSR brachte vor nicht allzu langer Zeit die heiß ersehnte Corvette der aktuellen Baureihe an den Start. Etwas Zeit nach Carrera, die das Debüt mit der brandaktuellen Racing Vette hinlegten (wir berichteten). Die Carrera ist ein wunderbares Rennfahrzeug für die Heimbahn und in ihrer Rennklasse ein überzeugendes Fahrzeug. NSR baut Autos mit weniger Details, legt das Augenmerk auf Leistung durch hochwertige, technische Komponenten unter der Haube. Dort drin steckt alles, was das Auto sehr schnell und teuer macht. Präzise gefräste Metall Komponenten: Hohlkammerstegfelgen auf kalibrierten Achsen. Getriebe. Alles ist mit im Vergleich zu slot.it dickeren Madenschrauben einstell- wie austauschbar. Eine Vielzahl von Übersetzungen stehen dem geneigten Rennfahrer zur Verfügung, wildert man im Tuningregal von NSR. Dazu gibt es unterschiedlich harte Chassis, Reifen, Motoren und und und. Der Motor sitzt im entkoppelten Dreiecks-Antriebshalter, was die Straßenlage des US Boliden auf ein vielseitig abstimmbares Niveau bringt. Der Motor: King Evo21 Anglewinder im Longcan Gehäuse. Ein Garant für Drehmoment mit 350 gcm und einem Drehzahlolymp bei 21400 Touren. Mit nur 12 Voltan im Renntank begnügt sich der Kraftprotz und wuchtet die leichte Racing Vette spielerisch nach vorne. Die pendelnd gelagerte Vorderachse lässt sich über Madenschrauben von oben wie von unten in ihrem Spiel, wie ich ihrer Höhe individuell einstellen. Das lässt viele Setups zu, je nachdem wie es die Strecke oder der Rennfahrer fordert. Der ausklappbare Schwingarm hält den L-Kiel jederzeit in Tuchfüllung zur nahezu unterbrechungslosen, schnellen Zündfolge. Trotz allem Leichtbau kann sich die Optik durchaus sehen lassen. Es ist ein schönes Auto mit ansprechenden Details. Allerdings liegt das Augenmerk bei NSR ganz klar auf Hochgeschwindigkeit und Rennen. Daher werden Details, die zu crashempfindlich sein könnten, durch robuste Pendants ersetzt. Nehme man zum Beispiel den geschlossenen Frontkühler. Er verstärkt den Bug und verzichtet daher auf gitterartige Strukturen.

Details sind bei NSR etwas reduziert zu Gunsten der Performance. Die relevanten Dinge sind optisch so detailnah wie nötig umgesetzt. Der Rest fällt dem Performance Rotstift zum Opfer. So wie Gegner, die sich mit der Vette anlegen. Ihr wahres Kapital steckt unter der Kunststoff Karosse...

C7R

Die charakteristisch geformten Tropfenspiegel sind schön wieder gegeben. Die Leichtbau Speichenfelgen ebenso, die als schwarze Kunststoff Einsätze in präzisen Alustegfelgen sitzen. Nach dem obligatorischen Schmierservice der innen liegenden Mechanik drehen wir mit der Vette die ersten Einrollrunden. Der Motor zieht bereits im Kaltzustand ordentlich an und man spürt sofort, das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange. Sind die Reifen abgezogen, die C7R warmgefahren geht es brachial schnell um die Rennstrecke. Die Serien Slicks überzeugen mit ihrer Performance auf der Carrera Piste. Abziehen mit Klebeband und es kann losgehen. Wer auf andere Reifenmischungen ausweicht, holt selbstverständlich noch mehr Grip heraus. Kauft allerdings auch ein Mehr an Aufwand (Schleifen, Reifenpflege, kompatible Gripverhältnisse zu anderen Mischungen?) mit ein. Hat man das Fahrwerk auf seine Bedürfnisse abgestimmt, geht es mit verdammt hoher Grundgeschwindigkeit um das vertraute Band aus langen Geraden und selektiven Kurven. Der C7R Grenzbereich ist verdammt breit. Und er kommt verdammt spät: die NSR Corvette bleibt sehr lange gutmütig auf der Ideallinie. Abflüge gab es keine. Man muss sich schon verdammt provokant verhalten, möchte man das kompakte Teil ohne MTS ins Kiesbett werfen. Die Motor- und Getriebecharakteristik sind ab Werk gut aufeinander abgestimmt. Wie Eingangs erwähnt, lässt sich noch ein viel individuelleres Ansprech- und Bremsverhalten aus den Zubehörregal in den US Brummer einhauchen. Das muss jeder selbst für sich heraus finden, sofern man das in seinem individuellen Einsatzbereich braucht. Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin, der C6R wirkt die Neue tendenziell ausgewogener und leichter abstimmbar. Sie liegt einen Ticken ruhiger und satter als das ebenfalls schnelle Gerät der letzten Generation. Aber das sind individuelle Parameter, die typabhängig sind. Die erste NSR Rennversion steht schon in den Startlöchern: Die gelbe Le Mans Variante. Vielleicht zeigen wir die auch bald...

Power satt: Schwingarm, hochwertige Technik Komponenten und ein entkoppelter Antriebsstrang mit kraftvollem Longcan King21 Evo Motor als Anglewinder...

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

THUNDERSLOT

LOLA

Designversionen

THUNDERSLOT

In der letzten Jim Hunt No.33 stellten wir die neue Thunderslot Lola ausführlich vor. Es handelte sich dabei um einen taufrischen Prototyp dieser neuen, reinrassigen Hochleistungsfahrmaschine. Bald kamen die Kaufversionen in die Läden. Eine rote und eine gelbe Version. Here we go.

LOLA

Designversionen

Egal ob rot oder gelb. Wunderschön lackiert und mit Decals unter Klarlack sprechen die Thunderslot Lolas nicht nur den leistungsorientierten Slotracer an. Auch Ästheten unter den schnellen Fahrern kommen voll auf ihre Kosten. Trotz funktioneller Detailreduktion auf das Wesentliche, legen die zwei leistungs-starke Klassiker einen guten Auftritt auf die Rennstrecke wie auch in der Boxengasse hin. Wer mehr über dieses Gerät nachlesen möchte: Jim Hunt No.33 im kostenlosen Onlinekiosk gibt Aufschluss...

THUNDERSLOT

LOLA

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Thomas Strobel definiert Bahnbau neu. Modellbau und Kunst geben sich bei ihm die Hand. Jim Hunt Magazine zeigt seine Bahn: Zurücklehnen, Entdecken und Staunen! Vielleicht hört ihr sogar die V8 durch die Landschaft blubbern.

Foto: Thomas Strobel

FREAKPALACE SLOTRACING

Thomas Strobel baute seinen Traum. 2014 war Baubeginn. Mit viel Detailliebe und Geschmack ging es ans Werk. 20 Meter Streckenlänge durch eine wunderbare Landschaft.

Alle Fotos: Thomas Strobel

Alles ist custom made. Der Tank setzt ein Highlight. Das Airbrush zur Alterung? Klar, auch das stammt von Thomas Strobel himself.

Alle Fotos: Thomas Strobel

FREAKPALACE SLOTRACING

Rat Rod, Hot Rod und dicke V8 Dinger mit sonorem Sound...

Alle Fotos: Thomas Strobel

Der Mann mit der Drohne. Alles von Hand gefertigt. Ein Indiz für Modellbau Kunst auf ganz hohem Level.

Thomas Strobels Slotcar Video zeigt diese Bahn. Es sorgte weltweit für Aufsehen...

Alle Fotos: Thomas Strobel

Konzeptvergleich

BMW Z4

mehr oder weniger?

Scaleauto baut zwei Evolutionsstufen ein und des selben Wagens. Wir sehen kritisch unter die Haube und sagen, was sich dort im direkten Vergleich tut

Konzeptvergleich
BMW Z4
mehr oder weniger?

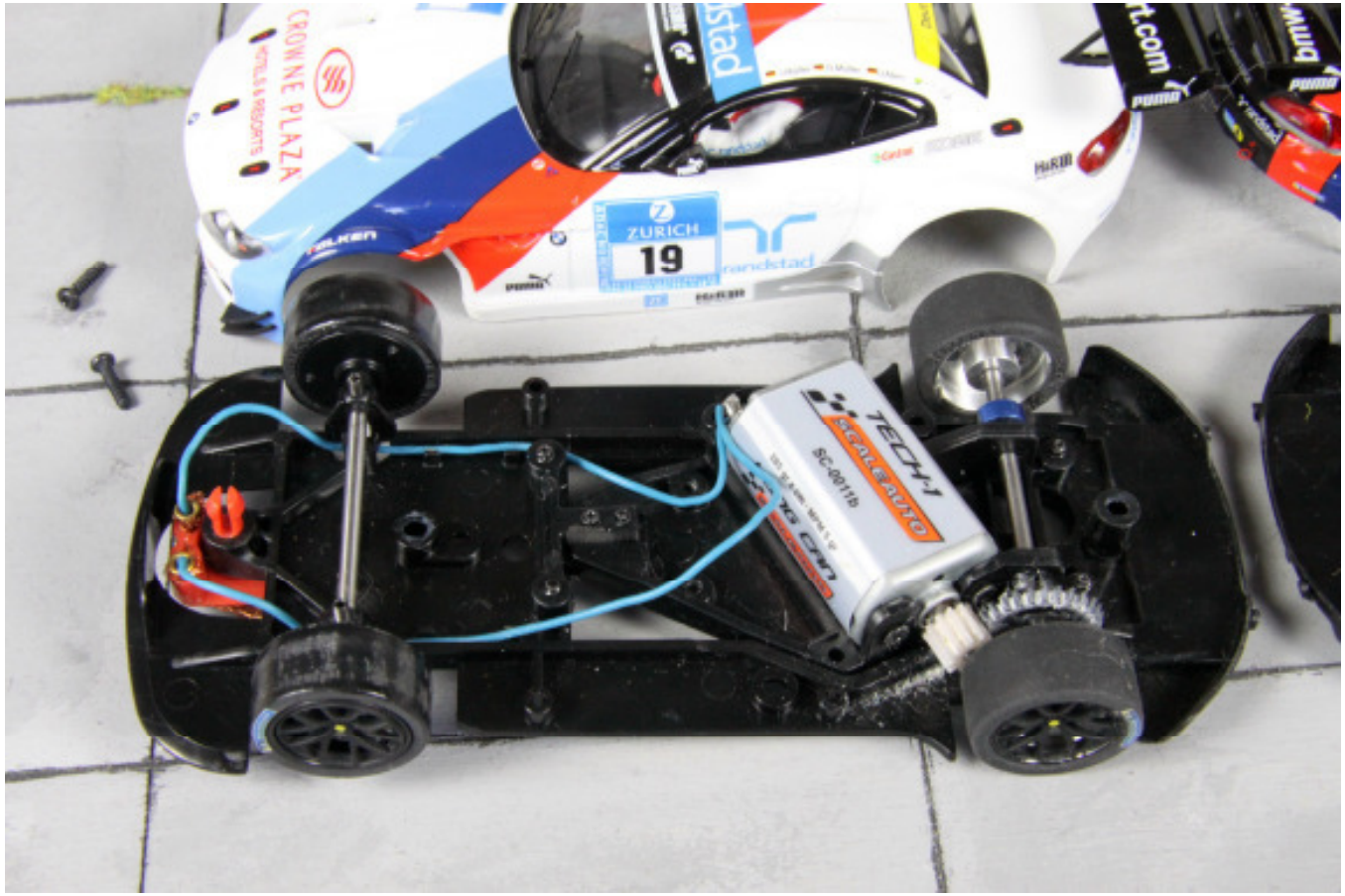
Scaleauto macht immer mehr auf sich aufmerksam mit schnellen Boliden auf slot.it Niveau, wenn auch die Verarbeitungsqualität nicht immer mit der der Italiener mit halten kann. Mein erster 1zu32 Scaleauto war ein Mercedes SLS. Es scheint in Sachen Verarbeitung wohl ein Montagsauto gewesen zu sein: die Hinterachse brach einfach aus dem Chassis heraus, obwohl mit normalen Serienreifen, angemessener Spannung und magnetfrei bewegt wurde. Also keine extremen Kräfte durch Tuning mit PU-Reifen oder schärferen Motoren oder extrem durchzugstarken Getriebeabstufungen. Das war mein erstes Slotcar, das ich - ohne Witz - in die Mülltonne warf, so sauer war ich damals. Seit geraumer Zeit stieg die Anzahl der Scaleauto Boliden stetig an. Mittlerweile gibt es sogar die Unterteilung und „Racing“ und „Home Series“. Also eine hochgezüchtete Rennversion für Clubbahnen und eine abgespeckte Version für die Heimbahn. Das Modell an sich ist optisch identisch, das bedeutet die Karosserien unterscheiden sich nicht. Lediglich die Bodengruppe, also die Technik unter der Haube differiert merklich. Menschen neigen von Natur aus dazu, dass sie immer das Beste, das Größte und das Weiteste suchen. Höher, schneller weiter... das Motto unserer modernen Leistungsgesellschaft. Dazu geben manche Geld aus, das sie nicht haben. Um Dinge zu kaufen, die sie nicht brauchen. Um damit Leute zu beeindrucken, die sie nicht mögen. Jetzt fragt sich in Sachen Scaleauto, warum bauen die Jungs Autos in diesen unterschiedlichen Kategorien? Wollen nicht alle Racing? Brauchen nicht alle Racing? Der Preisunterschied ist marginal. Ein paar Euro hin oder her machen das Kraut nicht fett. Also stellen wir die Gretchenfrage nach dem Sinn dieser zwei Kategorien anders: Muss es mehr oder darf es auch weniger sein? Darf es mehr sein oder reicht auch weniger? Interessante Ansätze. Wir schauen beiden Konzepten kritisch unter die Haube und klar, auf einer großzügig geschnittenen Clubbahn mit kleinen Atommeilern als Labornetzteil für jede Spur geht ganz klar der Argument in Richtung Racing. Nicht jeder Slotter nennt eine

Links: Racing Version. Potenter Anglewinder Longcan Motor. Verschraubt: Spurrad, Achsstellringe, Alufelgen hinten. Kunststoff Felgen vorne. Chassis mit entkoppelbarem Antriebshalter, höhenverstellbare Vorderachse. Racing Leitkiel.

Rechts: Home Series. Sidewinder kompakt Motor. Gesteckte Kunststoff Felgen. Einfaches Chassis ohne Entkoppelung. Standard Leitkiel.

Konzeptvergleich
BMW Z4
mehr oder weniger?

derart großzügige Bahn sein Eigen, weil er schlichtweg nicht den Platz dazu hat, ein derart gewaltiges Schienen- oder Holzmonstrum in seinen eigenen vier Wänden zu beherbergen. Also sind wir mal gespannt, was der Home Series Z4 drauf hat. Unsere Testbahn ist in aller Bescheidenheit großzügig genug, um so einen Test durchführen zu können. Die längste Gerade misst 8 lange Vollgas Meter. Dazu schnelle und enge Kurven, sich öffnende und sich schließende Radien. Es gibt ausreichend Streckenabschnitte, die so gut wie jede Fahrsituation/Lastwechsel wieder geben kann. Also im Klartext geht es nicht darum, ob der Home Series dem Racing das Wasser reichen oder abgraben kann. Nein, es geht auch nicht darum, ob den Hauch einer Chance hat an die Zeiten des anderen heranzukommen. Sondern eher darum, ob der Kraftprotz seine Power maßvoll auf die Straße bekommt oder ob ihm der Kontrahent mit etwas weniger Bums nicht die Krone um das Fahrvergnügen streitig machen wird. Klar, der Racing hat ein vielfältig einstellbares Fahrwerk und Alus hinten auf der Achse. Das sind technisch gesehen ganz vernünftige Parameter, die keinesfalls als Negativ in die Bewertung einfließen werden. Optisch schon, der Z4 hat schwarze Felgen. Beim Racing sieht man hinten silberne Ringe, da das Alu nicht lackiert wurde. Das beheben wir, soviel Eitelkeit muss sein. Komplett schwarz lackiert sehen sie einfach besser aus und passen zu den komplett schwarzen Kunststoff Felgen an der Front. Der Home Series Z4 hat vorne wie hinten komplett schwarze Kunststofffelgen auf den Achsen. Und richtig raffiniert. Die hintere Achse ist an den enden nicht rund, sondern werkseitig flachgefräst, so dass sich die Felge in gleicher Anfertigung darauf perfekt verkeilen und niemals drehen kann. Ein feines Detail, das zeigt: hier wurde nachgedacht. Also nichts wie los auf die Rennstrecke. Der Racing zieht mit seinem Longcan Motor mit deutlich mehr Bums an. Keine große Überraschung! Wie auch. Der Home Series mit kompaktem Motorgehäuse hat etwas weniger Druck auf der Kurbelwelle. Trotzdem sind die Homies von Scaleauto

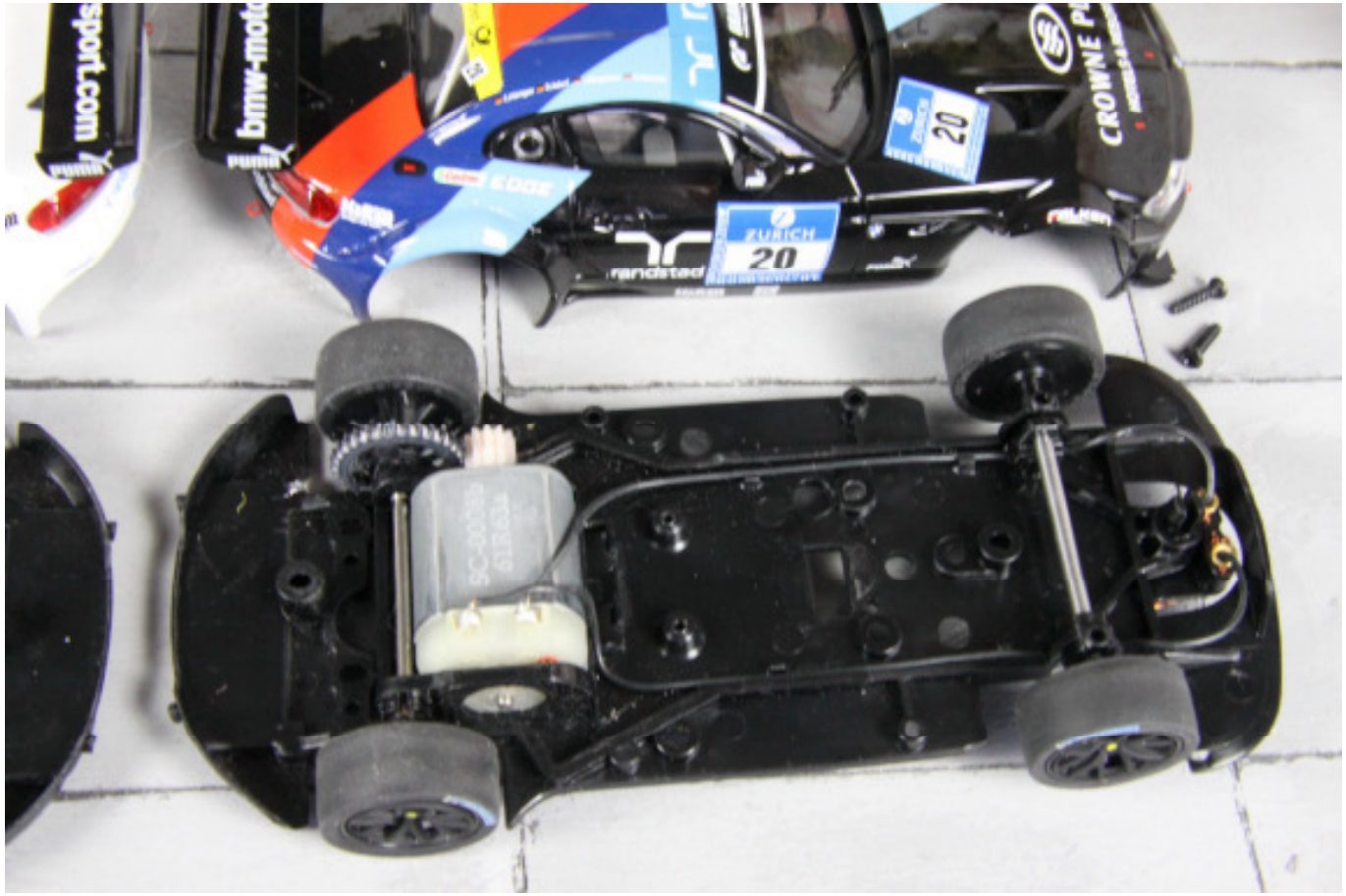


Trotz hoher Leistung nicht immer das richtige Auto. Alles muss harmonieren, sonst verpufft die Kraft...

Konzeptvergleich
BMW Z4
mehr oder weniger?

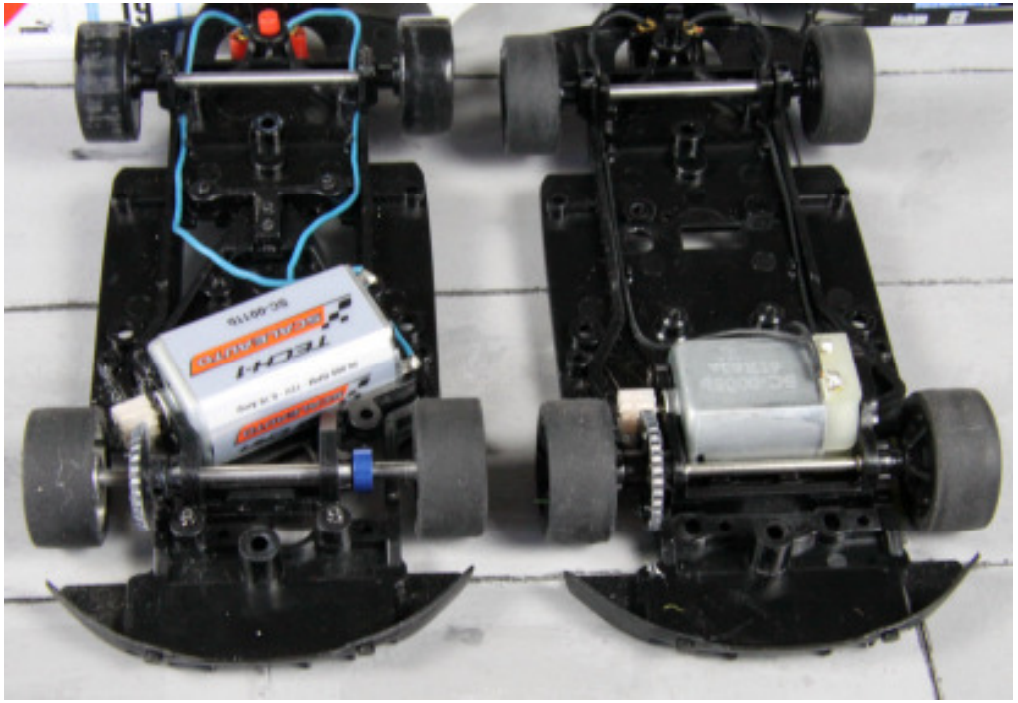
erwachsen geworden. Richtig erwachsen. Während die aller ersten 935er noch auf den langen Geraden „verhungerten“, drücken die Wagen der neuen Generationen mächtig auf die Tube. Der Home Z4 zieht kräftig an und das Schöne an ihm: er zieht voller Elan durch die Kurven, egal ob enger oder weiter Radius. Er hängt präzise und angriffslustig am Gas. Der Pilot bleibt jederzeit Herr der Lage und hat Reserven fürs Angreifen, während der Racing schon ein versiertes Händchen braucht, möchte man ihm am Limit hart ums Eck bürsten. Klar er hat mehr Bums unter der Haube und seine Reifen kommen eben schneller ans Limit, weil ihnen die schiere Motorkraft die Haftung schneller raubt als beim Homeboy. Aber mal ehrlich... Wer braucht soviel Kraft auf einer Heimbahn? Braucht man sie unbedingt auf einer Clubbahn? Solange alle mit dem gleichen technischen Möglichkeiten unterwegs sind, egalisieren sich die Unterschiede ohnehin. Fahren alle Homeseries gewinnt der beste Fahrer. Fahren alle Racing, gewinnt der beste Fahrer. Es stellt sich die Frage: Wer gewinnt schneller, wer mit mehr Freude? Wer muss letzten Endes erneut in die technische Trick- und Kostenkiste greifen, damit man die Kraft auch auf die Bahn bekommt... Das ist eine individuelle Entscheidung. Für uns ist bereits eine Kleine gefallen. Der Homeseries macht mit 12 Voltan eine wirklich gute Figur auf der Bahn. Er kostet zudem weniger Budget, verlangt weniger Aufbereitung und mal unter uns gesagt: Er ist wirklich nicht langsam unterwegs. Alles eine Frage der Einstellung. Und damit ist nicht unbedingt das Setup des Fahrwerks und der Aufwand mit den Reifen gemeint.

Die einfache Home Series Version überraschte. Weniger Leistung in der Spitze, trotzdem hängt der Motor gut am Gas. Der Z4 lässt sich über gut kontrollierbare Kurvengeschwindigkeiten hart am Limit bewegen. Fahrfreude pur auf einer nicht gerade kleinen Testbahn. Labornetzteile drücken 12 Volt und 3 Ampere in den kleinen Motor, was ihm eine ordentliche Leistungsausbeute entlockt. Ehrlich gesagt macht mir der Home Series mehr Spaß als der Große. Herausforderung durch Fahrkönnen statt durch Kraft im Überfluss.



Konzeptvergleich
BMW Z4
mehr oder weniger?

Die Gretchenfrage: „Welches Auto für welchen Einsatzbereich?“ beantwortet Scaleauto ab Box. Jeder muss für sich selbst entscheiden, was er wozu braucht. Es war einmal sehr interessant, dieses ungleiche (eigentlich nicht vergleichbare) Paar nebeneinander zu vergleichen. Fazit: Wer eine sehr große Clubbahn fährt und unter seinesgleichen fährt, kann sowohl mit dem Racing, aber auch mit dem Home Series verdammt viel Spaß haben. Auf einer Heimbahn kann der Home Series im Vorteil sein, lässt er sich leichter kontrollieren und müde ist er wirklich nicht. Wie immer gilt: Der bessere Fahrer gewinnt. Egal welche Klasse wo gegeneinander antritt.



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

MOSLER 4th anniversary

Salvatore Noviello

Der legendäre NSR Dauerläufer zum Andenken an den Firmengründer

MOSLER 4th anniversary

Salvatore Noviello

Wie die Zeit vergeht... NSR legt zum Gedenken an den Gründer, Vater und Firmenchef Salvatore Noviello ihren Dauerläufer Mosler auf. In reinem Weiß mit der italienischen Flagge umgarnt und dem Schriftzug von Savatore auf den Seiten. Mit dem nach wie vor schnellen Gefährt wurde seine Marke einmal sehr bekannt. Wir haben Dich nicht vergessen. Du bleibst immer in unserer Erinnerung.

Viele Jahre war der NSR Mosler die Messlatte für schnelle Slotcars. Bis heute läuft der Dauerrenner und ist keineswegs müde geworden. Es gibt ihn in diversen technischen Versionen: Inliner, Sidewinder und Anglewinder. Zudem bietet NSR ein riesiges Sortiment an Tuningteilen.

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte authentischen Fahrspaß in Kurven verhindert)

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

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

Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel, Jürgen Carstens

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.

Designversion

BMW Z4

NSR schickt den Bayern im Gulf Design auf die Rundstrecke. Wir steigen ein und zeigen die aktuelle Designversion des schnellen Coupés.

Designversion

NSR

BMW Z4

Leistungsstarke Technik, Schwingarm Chassis und Sidewinder Power. Der schnelle BMW mit Gulf Sponsor: ein tief liegender Rennwagen in schöner Lackierung für Home Stints wie Club Racing und internationales Parkett...

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Was kommt 2017?

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Anfang Februar öffnete die Spielwarenmesse in Nürnberg wieder ihre Pforten. Das internationale Parkett zeigte was momentan im Trend ist.
Jim Hunt Magazine zog am ersten Messetag los um die wichtigste News für unsere Leser zu recherchieren. Vor einigen Jahren bedeutete das verdammt viel Laufarbeit, Termine, Fotojobs und inmitten der riesigen Hallen Orientierungsarbeit. Das Angebot war wirklich sehr breit gefächert im Gegensatz zur Jetztzeit. Was hat sich verändert? Das Angebot an Slot Ausstellern hat sich auf der Messe neu strukturiert. Kleinere Anbieter sind nicht mehr vertreten. Und wenn doch, dann mit straffem Sortiment und kleinen Ständen. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht mehr genügend Angebot an Slotartikeln zu kaufen gibt. Heute spielt sich eben vieles in www ab. Standkosten und hohe Hotelrechnungen sind nicht mehr für alle drin. Der alljährliche Hype, wer als erstes wackelige Fotos knipst und unkommentiert ins Netz stellt... das hat sich mittlerweile auch etwas beruhigt. Die Szene bietet mehr Gelassenheit und Übersicht. Genau hinschauen ist das, was langfristig zählt und funktioniert.

Was gibt es Neues?

Weltmarktführer Carrera dominiert mit dem breitesten Angebot. In allen Maßstäben geht es analog wie digital rund und es warten diverse interessante Neuheiten mit Leitkiel im Slot.

Ninco baut leider immer mehr ab. Sie zeigten sich trotzdem mit einem extrem schlanken Sortiment. Schade, dass nicht mehr möglich ist. Hatten die Spanier einmal richtig tolle Autos realisiert. Vielleicht geht es dort irgendwann mal wieder aufwärts bleibt zu hoffen.

Scalextric zeigt sich dieses Jahr auch etwas kleiner als man es von früher her kannte. Doch das Angebot der Briten kann sich sehen lassen. Neben Designversionen warten ein paar echte Neuigkeiten auf die Fangemeinde.

Die schnellen Italiener von Slot.it und NSR haben mit Thunderslot Zuwachs bekommen. Wir trafen die Macher der neuen kleinen Marke exklusiv als Erste auf der Messe 2017! Mit im Koffer interessante Neuigkeiten, die mit ihrer Performance vor allem Sportfahrer überzeugen werden. Slot.it baut sein Sortiment weiter aus: Gruppe C, Le Mans, Classic, CanAm und DTM werden mit neuen Autos bestückt. Dazu gibt es Neuigkeiten aus der dazu gekauften Marke Policar. NSR bringt als Neuheit auf dem klassischen Segment den 908er Porsche. Jenen Keil, den früher Fly baute. Mit und ohne Finnen. Man kann sich vorstellen, das Teil wird auf der Strecke richtig abgehen! Dazu gibt es neue Varianten der bekannten Modelle.
Die schnellen Italiener haben alle Werkzeug und ein vielfältiges Angebot an Tuningteilen in ihrem Repertoire. Sportfahrer werden dort gut bedient.

Wir freuen uns auf das Slotjahr 2017, das zwar überschaubar, aber alles andere als langweilig werden wird! Zudem darf man nicht vergessen. Nicht alle Hersteller waren in Nürnberg präsent. Es gibt sie weiterhin und das hält das Feld der Vielfalt weiterhin richtig bunt. Man kann weiterhin viel Geld im Slot versenken, investieren oder wie immer man das sehen mag. Das hält die Firmen am Leben und unser schönes Hobby auch.

Viel Spaß bei unserem Rundgang!

Was kommt 2017?

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera

Marktführer Carrera startet auch 2017 wieder richtig durch mit dem breitesten Angebot an Slotcars. Quer durch alle gängigen Maßstäben 1:24, 1:32, 1:43 analog wie digital geht es richtig zur Sache. Neben bekannten Formen die als Designvarianten zu haben sein werden gibt es einige Neuigkeiten, die die Fangemeinde lieben werden.

Traditionell stand wieder ein großer, echter Rennwagen vor dem Stand. Den ausgestellten Ferrari gibt es natürlich demnächst als Slotcar bei Carrera.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera 124 digital

Im großen Maßstab dominiert das moderne Rennthema mit Versionen des GT3 Ferrari 458.
Dazu das neue Ford GT Modell, das der US Hersteller längst bei Rennen einsetzt. Er soll an die Erfolge des klassischen Ford GT40 anknüpfen. Dazu muss es konsequenterweise den Erzrivalen von damals geben: Ferrari. Das klassische Duell im modernen Gewand.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera 124 digital

Die Einführung des BMW M1 war die Sensation des Vorjahres. Nun kommt eine weitere Variante im schicken Castrol Look.

Eine weitere Version des Audi R8 LMS. Die Porsche 997 RSR laufen weiter, im Hintergrund eine Version in Gulf Dekor.

Der klassische Dauerbrenner Porsche 917K kommt nun in der gelb grünen Version Team Auto Usdau

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Evolution

Die große analoge 1zu32er Modellpalette beweist, dass dieses Thema immer noch interessant ist. Die Wagen fahren ohne Beleuchtung. Eine Nachrüstung auf digital ist möglich, aber im Nachhinein (Chip und Beleuchtung) kostspielig.

Im 1zu32 Maßstab zeigt Carrera die größte Modellpalette. Hinzu kommt, dass es viele dieser Wagen sowohl in Digital132 wie in Evolution (analog) gibt. Rennthemen wie klassische Gruppe C, GT modern, DTM, DRM aus den 80ern, Procar Series, klassische US Boliden wie auch moderne Supercars bringen eine enorme Bandbreite ins Thema Rennbahn. Für jeden ist etwas dabei. Für jeden bieten sich Möglichkeiten, Startfelder der verschiedenen Themen mit interessanten Fahrzeugen zu besetzen.

Der BMW M1 kommt aktuell nun auch im Maßstab 1zu32. Sensationell auch die Gruppe 5 Ford Capris. Ford GT, Ferrari 458, Porsche 997 sowie Mercedes AMG GT3 wie Audi R8 LMS bringen frischen Wind in die moderne schnelle Motorsportwelt. Das Thema DTM wird weiterhin ausgebaut und mit immer neuen interessanten Versionen bestückt. Einige Versionen sind zunächst ausschließlich in Digital132 zu haben. Aber man kann davon ausgehen, dass diese Autos bestimmt auch irgendwann in analog zu haben sein werden. Falls nicht. Man kann auch die Digital Version auf der analogen Bahn betreiben. Oder man baut die Karossen auf analoge Chassis.

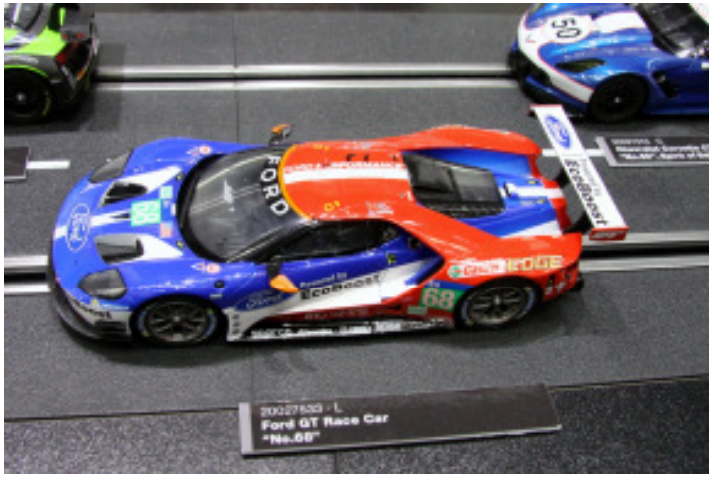
Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Evolution



Highlights aus dem Evolution Programm: moderne Rennwagen aus GT, GT3, LM und DTM.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Evolution

Wunderschön: der BMW M1 kommt nun auch im mittelgroßen Maßstab 1zu32. Dazu der wunderbare Ford Capri Gr.5 aus den 80ern.

Klassischer Ford Mustang GT und moderner Lamborghini Huracan in mattgrau mit orange.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132

Nahezu analog zu Digital132 kommen die kleinen Flitzer mit Chip in Sachen Modellpalette. Jeden Wagen, den es analog als Evolution als Neuheit gibt, ist auch mit Chip zu haben. Dann gibt es beim genaueren Hinsehen doch ein paar kleine Unterschiede: manche Design Varianten sind zunächst nur in digitaler Ausführung zu haben.

Die Palette an Digital132 Fahrzeugen zeigt, wohin die Zukunft geht. Die Wagen mit Chip, Beleuchtung und Überholmöglichkeit auf digitaler Bahn zeigen eine enorme Bandbreite und interessante Modellvielfalt.

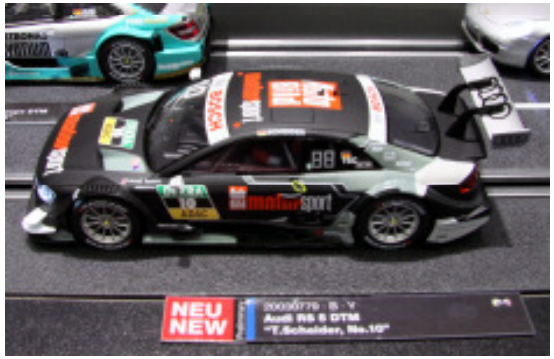
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

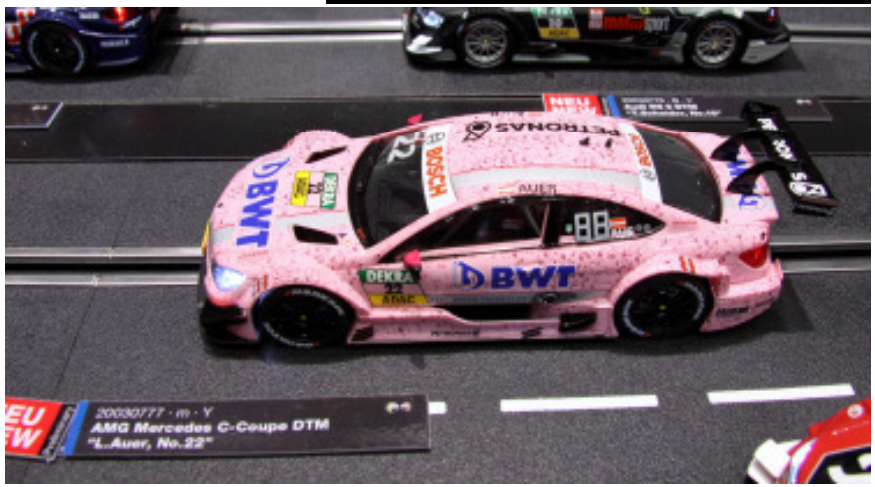
Carrera Digital132

Den Nigrin Capri gibt es vorerst nur in Digital132. Den Würth in beiden 132er Kategorien...

Evolution wie Digital132 zu haben: Porsche 918 Spyder Gulf Racing.



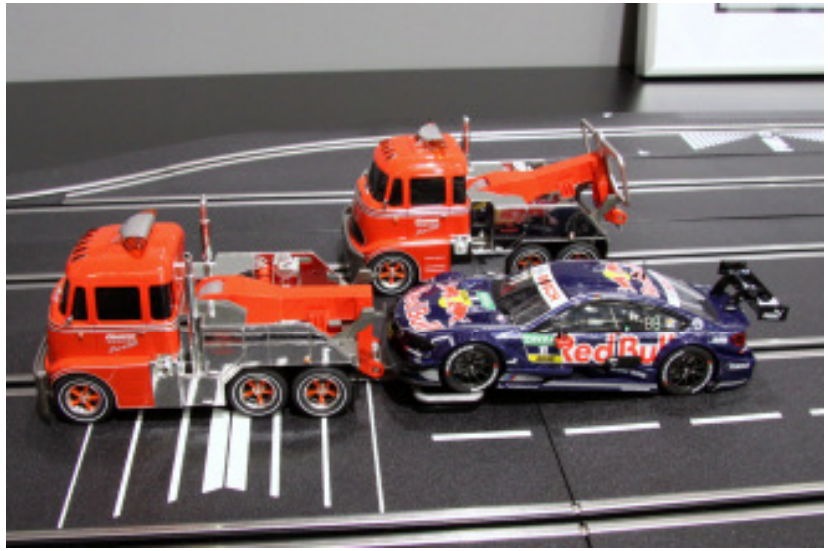
Neue DTM Wagen: Audi und Mercedes.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132

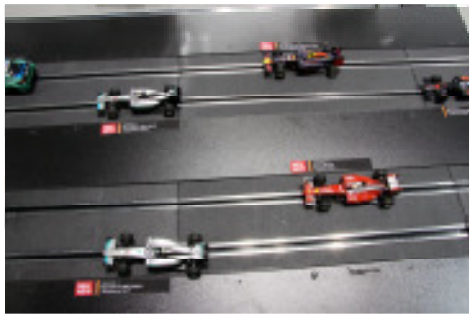


Moderne Welt: Audi R8 LMS, Ford GT, Lambo Huracan, Mercedes AMG GT3 und Ferrari 458 GT3, das ist der „Echte“ vom Messestand umgesetzt als Slotcar.

Highlight: Der Carrera Wrecker. Abschleppwagen mit Sound und Licht. Der SLS AMG als blinkender Polizei Wagen.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report



Carrera GO!

Die Palette der 143er GO! gibt es analog wie Digital143. Die einfach und robust konstruierten Autos im kleinen Maßstab für den Rennfahrer mit wenig Raumangebot oder der Vorliebe für kleine Autos. Viele der bekannten Modelle aus den größeren Maßstäben finden sich verkleinert in dieser ganz kleinen Kategorie wieder. Formel1, DTM, GT und GT3 lassen bitten.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital143

Was analog bei der GO! zu finden ist, gibt es auch in DIgital143. Für den Freak des Spurwechsels im ganz kleinen Maßstab.

Kindgerecht: My 1. FIRST Carrera für den Einstieg in ganz jungen Jahren. Themen aus der Kinderwelt wie Cars und Mario Kart...

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Die britische Traditionsmarke zeigt ein buntes, überschaubares Sortiment mit einigen Neuheiten. Neben einigen Designversionen warten einige Formneuheiten wie ein offener Jaguar E-Type und der Lancia Stratos im Portfolio. Klar gab es den schon von Team Slot und auch von Ninco. Aber man kann davon aus-gehen, dass auch Scalextric den berühmten Gruppe 4 Italiener gut hinbekommen werden. Ein seidenweicher Lauf dürfte bestimmt drin sein.

Tourenwagen in neuen Varianten: BMW M3 E30 Tic Tac und Ford Sierra

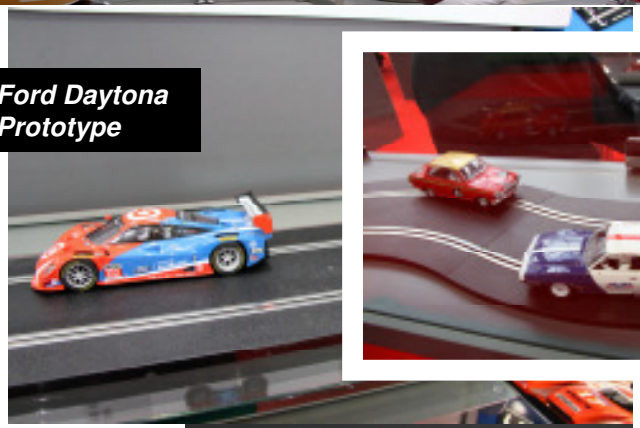
Klassische Formel 1 bleibt ein fester Anker. Ebenso: großvolumige US Muscle Cars

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric Formneuheiten

Ford MK IV, Jaguar E-Type offen.



Ford Daytona Prototype

AMR Javelin

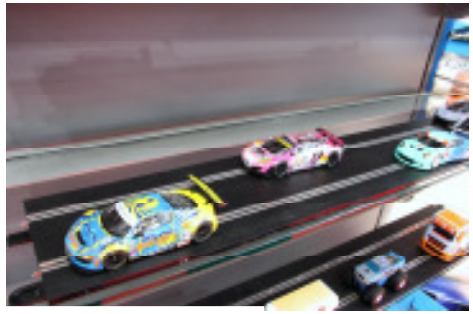
Lancia Stratos

Mercedes AMG GT3 sowie der aktuell neue Ford GT.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric



Neue Designversionen bekannter GT Wagen...

VW Passat als Tourenwagen komplettiert das beliebte Britische Thema BTCC

60 Jahre Scalextric: Bentley Continental. Es gibt mittlerweile noch ein gleich gestaltetes Aston Martin DBR9 Sondermodell.

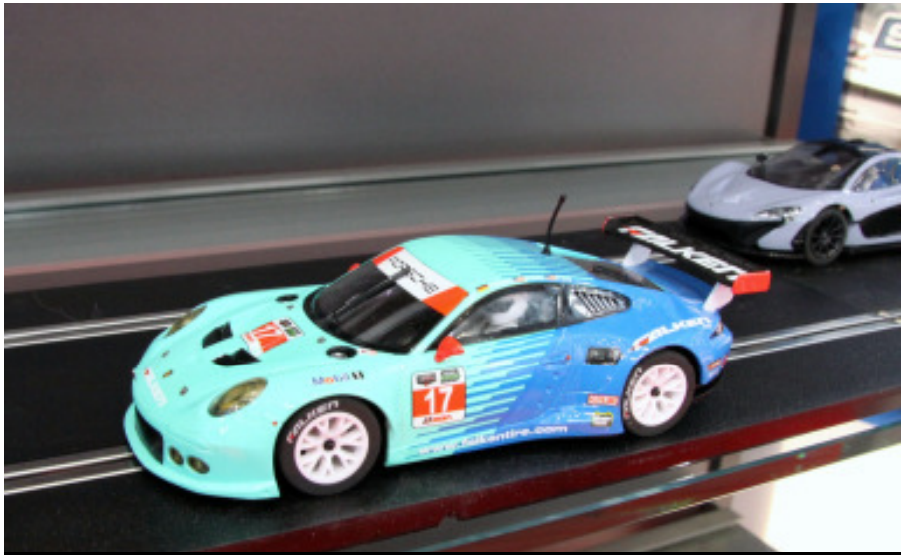
BTCC Set: Honda und kompakter BMW 1er

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

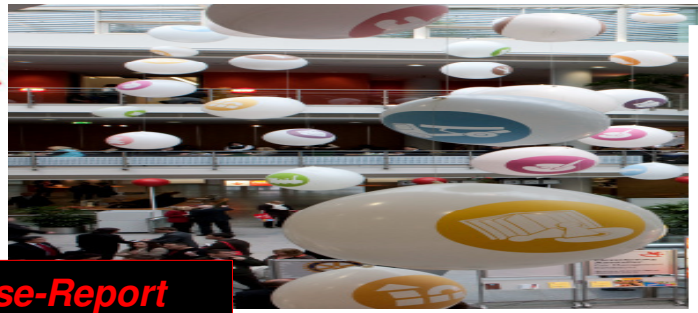
Auf den ersten Einblick wirkt das Sortiment straff, genauer betrachtet tut sich doch einiges bei den Briten. Freunde aller bekannten Rennthemen kommen voll auf ihre Kosten.



Den aktuellen Elfer gibt es bald in einer attraktiven Designversion. Ob man Falken mag oder nicht, die Farbe ist interessant, hat sie im Startfeld einen wirklich hohen Wiedererkennungswert.

Weitere US Muscle Cars und links zwei neuzeitliche McLaren in echt schrägen Farben. Mausgrau wie Disco Purple, beide üben einen besonderen Reiz aus.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Das war der Rundgang bei Scalextric. Hier noch ein zeichnerischer Überblick. Die Form der Darstellung ist keine Neuheit. Seit Jahren präsentieren Hersteller ihre Autos als zeichnerische Lösung. Entweder ist die Farbvariante zur Messe noch nicht verfügbar, oder die Formneuheit steckt noch in der Entwicklung.

Die Standbahn schrumpft mit den Jahren auf ein überschaubares Maß.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Ninco

Die Spanier zeigen Flagge, wenn auch sehr bescheiden. Ein neues Konzept im 1:43 Bereich soll wohl etwas auf den Zug von Carrera Go! aufspringen. Kinderspielzeug mit Looping und kleinen robusten Autos. Dazu gibt es nur drei Neuheiten im 1:32er Bereich. Das schlanke Kunststoff Chassis (bekannt aus dem Seat Leon) wird mit Lexan Karossen bestückt. Laut Produkt Manager sei das Ninco Chassis eines der am meisten gefahrenen Rennchassis in Spanien, weil es eben so günstig zu haben ist und dank seiner einfachen Bauweise problemlos in seiner Klasse funktionieren soll. In jedem Fall einen Blick wert und mal sehen, wie Ninco die bisher noch unlackierten transparenten Karossen in auslieferungsfähigen Zustand an die Kunden weiter geben wird. Wir drücken die Daumen, dass es dort mal wieder steil nach oben gehen wird. Ninco baute in der Vergangenheit echte Meilensteine: gut fahrbare Slotcars für den Heimbereich wie auch für ambitionierte Renn-fahrer.

Neuheit in 1zu43

Einfaches Ninco Kunststoff Chassis plus Lexan Hülle. Die knappe Antwort in 1zu32.

Das war alles, was von Ninco zu sehen war. Die neue 1zu43er Linie und rechts in Lexan: 1zu32... Wir hoffen es geht mit der Marke bald wieder aufwärts, lieferten die Spanier wirklich tolle Autos in der Vergangenheit.

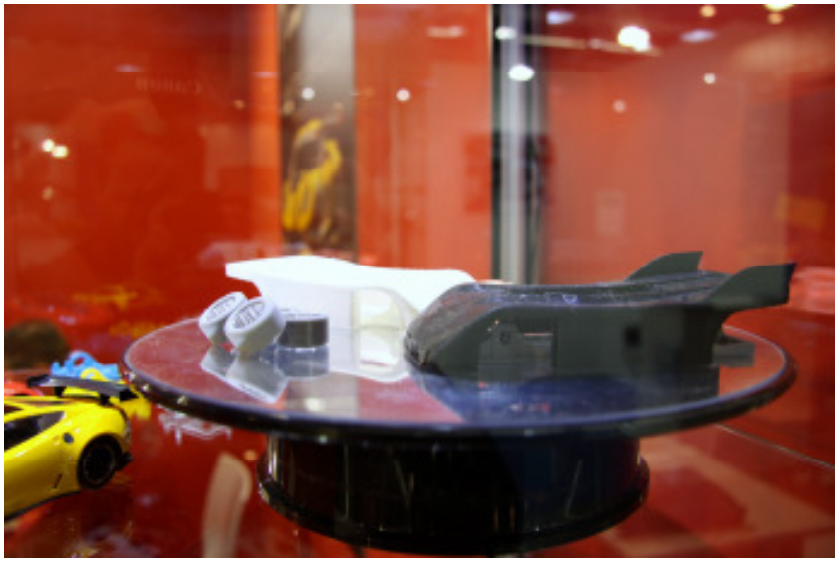
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

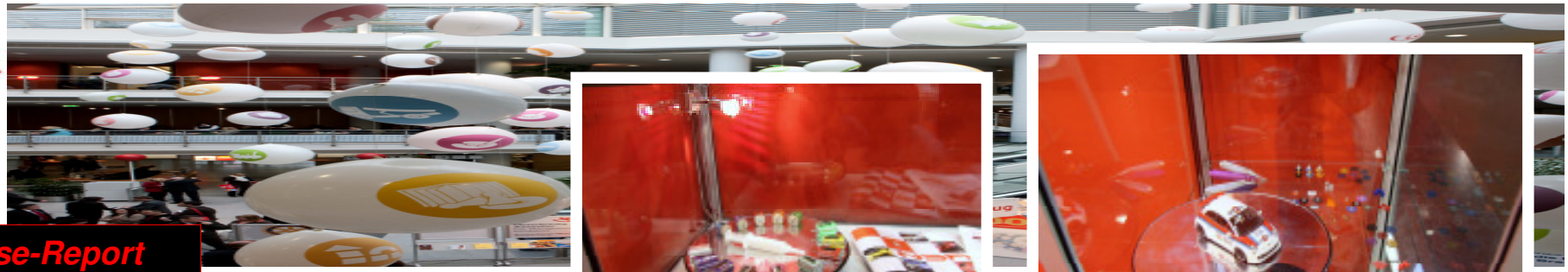
NSR

Die italienische Marke mit hohen Anspruch an die Technik unter der Haube liefert weiterhin seine bekannten Fahrmaschinen mit neuen Design Ideen. Als Formneuheit gesellt sich zur kürzlich ausgekoppelten Corvette C7R eine richtige Formneuheit im klassischen Segment: Porsche 908 mit und ohne Finnen. Der Zuffenhausener Sportprototyp aus den 70ern sieht aus wie ein Bremsklotz und diese Einfachheit macht ihn sicherlich sehr interessant und robust zugleich für harte Renneinsätze am Limit der Fahrphysik. Wir dürfen gespannt sein, welche Varianten kommen werden.

Herr Eicker am NSR Stand

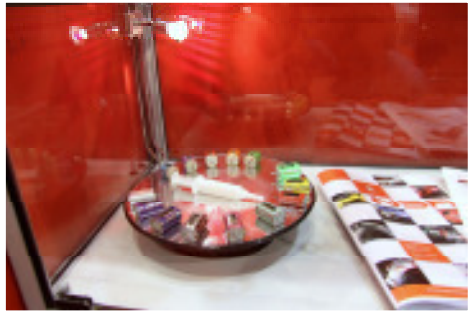


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

NSR



Fiat 500 Asetto Corse in Martini und im Italienischen Flaggendekor.

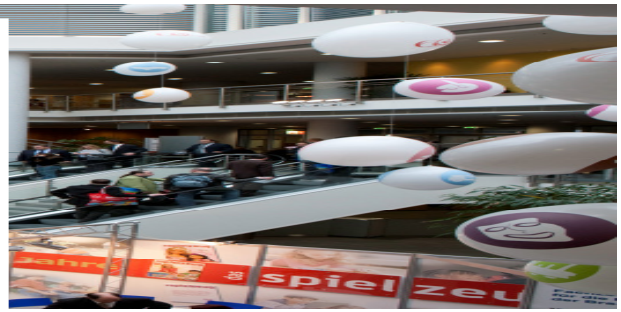
Bewährte Klassiker: Porsche 917K, Ford 3 Liter und GT40. Überall neue Chassis in mintgrün und eine neue GT40 Version.

Der 917K kommt im Porsche Salzburg Lack.

Neue Chassis für: Audi R8 wie R18, Corvete C7R, Porsche 997 sowie AM Vantage.

Gulf geht immer gut: Aston Martin Vantage GT3 und BMW Z4

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



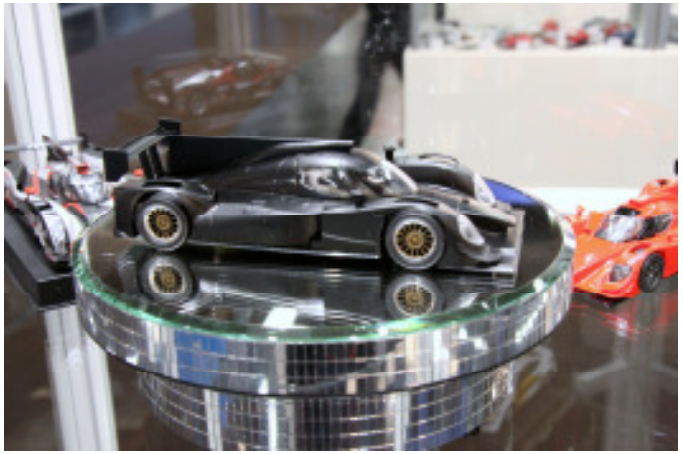
Jim Hunt Messe-Report

Slot.it

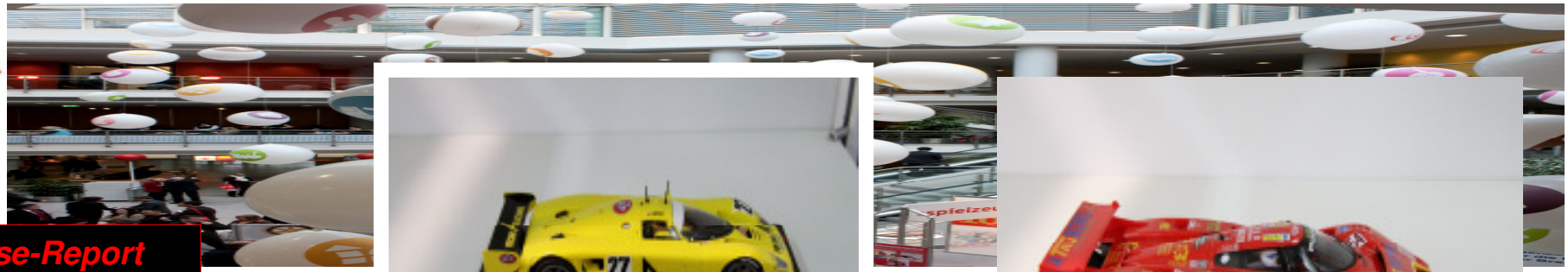
Maurizio Ferrari geht weiterhin seinen Weg mit seinen Rennthemen Gruppe C, Le Mans modern, CanAm, Klassik und DTM. Dazu kommen kleine aber feine Neuigkeiten in der Marke Policar, in denen er klassische Formel 1 mit interessanter slot.it Technik realisiert. Dazu wird es reine F1 Standmodelle geben, die sich sicherlich wenn man richtig Hand anlegt auch zu Slotcars umbauen lassen.

DTM der 80er: nach dem erfolgreichen Alfa kommt hoffentlich bald der Opel Calibra in den klassischen Pommes Streifen. Spannende Duelle garantiert.

Le Mans Prototypen modern



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Slot.it

CanAm wird durch zwei weitere Chaparral bereichert: eine Formneuheit, eine Designversion.

Die Gruppe C wächst und wächst...

Weitere Porsche Prototypen...

... und ein weiterer Lancia LC2. Im Juli ein weiterer Japaner in gelb (Bild oben links)

Matra und Alfa Designvarianten...

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Policar /Politoys

Maurizios klassische Formel 1 Schiene unter dem Label Policar läuft weiter. Ausgekoppelt werden unter dem Label auch ein F40, den es früher mal von slot.it gab. Die Version der Taisan Mine ist aktuell bereits in den Läden.

F1 von Politoys. Der March kommt!

F40 nun von Politoys...

Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

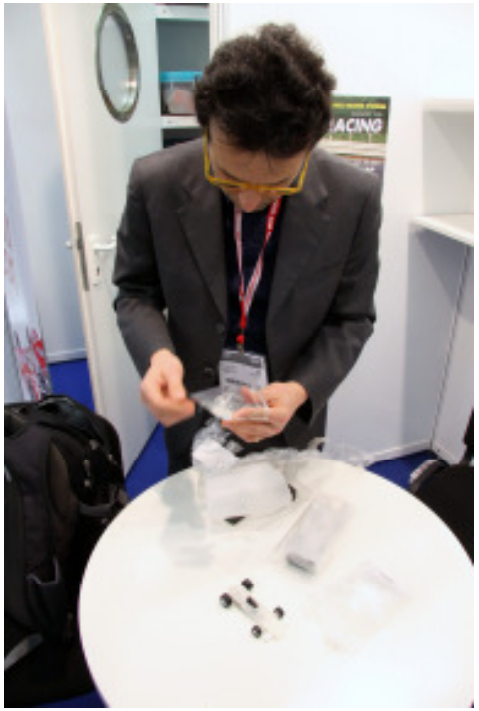
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

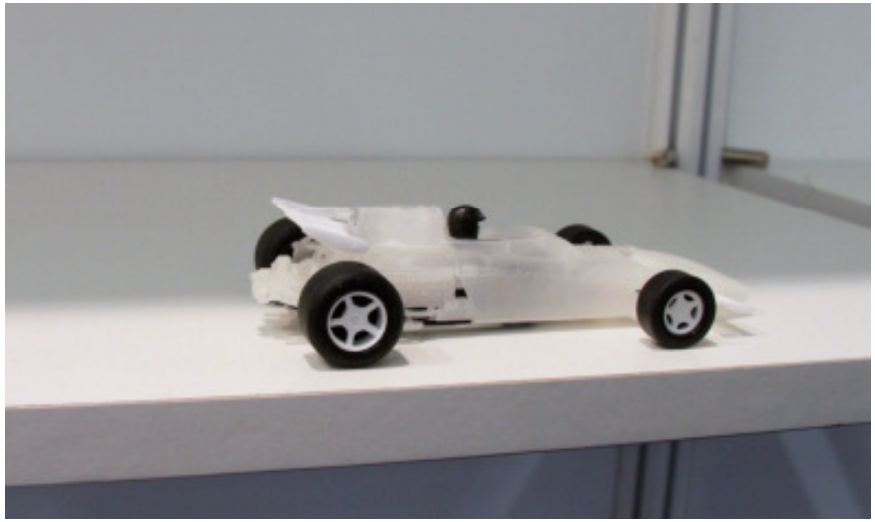
Policar /Politoys

Zudem gibt es unter Politoys eine Nische mit Standmodellen. Die lassen sich bestimmt aufrüsten, findige Techniker kriegen das bestimmt hin.

Neue Nische. Formel 1 Standmodelle von Politoys. Zwei Lotus kommen.



Maurizio Ferrari bringt den klassischen Ferrari F1 als Slotcar. Der Prototyp war noch ganz frisch als er ihn Jim Hunt Magazine zeigte.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Thunderslot

Das Debut gelang mit der Lola (wir berichteten). Das Karussell dreht sich weiter mit neuen Spider Versionen und Designvarianten der bekannten Form. Die Spider unterscheiden sich optisch in feinen Details was dem Anspruch der Marke spiegelt. Unter der Haube sitzt hochwertige Renntechnik und die Performance der Wagen ist ab Box auf einem sehr hohen Niveau, so dass es klassische Wagen von NSR oder slot.it nicht leicht haben dürften.

Giovanni und seine Marke Thunderslot bringt feine, schnelle Slotcars mit technisch feinen Details

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Thunderslot

Die offene Lola Geschichte knüpft an die drei geschlossenen Versionen nach dem Start der Marke Thunderslot an. Jede Version ist eigenständig. Feine Detailarbeit!

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Sonstige

Es gibt sie, die kleinen Anbieter mit interessanten Details. Klar sind die Autos optisch nicht vergleichbar mit den arrivierten Herstellern. Aber interessante technische Lösungen gibt es immer wieder. Egal ob Spurwechsel oder der Einbezug von Smartphones plus Internet ins Rennbahn Thema. Es wird getüftelt, gebaut und sicherlich auch verkauft. Wie wegweisend das für das Slothobby insgesamt sein wird, kann niemand abschätzen. Optisch können diese Mitbewerber

Einfach gestaltete Autos, Hauptsache bunt. Kleinen Kindern dürfte das gefallen, manchen Eltern egal sein. Hauptsache es hält was es verspricht. Spielfreude ohne den Bezug zur Originalität. Rennwagen. Anonym. So ähnlich wie ... Trotzdem gibt es raffinierte technische Details für Menschen, die die Rennbahn gerne mit dem Internet gekoppelt sehen möchten. Ob sich dieser Trend durchsetzen wird... Das reine Fahren und Rennen gewinnen alleine tritt dabei immer mehr in den Hintergrund. Das Einstellen von Parametern und das Verwalten von Daten in den Vordergrund. Das alles übers Smartphone. Dazu kann man sich online weltweit vergleichen wie es bei Spielkonsolen längst Alltag ist.

Ein Koffer voll Benzin

Modulbauweise ist nichts Neues.
Modulbauweise im Koffer schon.
Ein interessantes Konzept.

Alle Fotos: Thomas Schomisch

Der Seenachtring

Ein Koffer voll Benzin

Tim Hunt Magazine®

Wer kennt das nicht... Das Kreuz mit dem Platz. Nicht jeder hat die Möglichkeit die Bahn nach seinen Wünschen und Vorstellungen ganzjährig aufzubauen. Oft nötigt der Platz dazu, findige Ideen auszugraben. Thomas Schomisch aus Filderstadt/Harthausen hat es geschafft auf wenig Platz eine schöne Bahn zu realisieren und der Clou. Sie lässt sich zu Betriebs Ende platzsparend im Keller verstauen. Sie besteht aus drei Elementen, wobei die zwei Größeren aus Gewichtsgründen nicht ohne Mühe zu tragen sind. Trotzdem kann Thomas seine Strecke bei Bedarf immer wieder aus den Wohnräumen abbauen, ohne stundenlang Schienen lösen zu müssen. Weiteres Highlight: Das Auge fährt auch mit, denn Landschaft, Gebäude und eine Rückwand mit Landschaftsmotiv gehören dazu. Das schafft eine besondere Atmosphäre, die sich emotional deutlich von einer reinen Schienenstrecke in der Wohnlandschaft abhebt.

Bahn im off Betrieb, platzsparend verstaut im Keller.

Alle Fotos:
Thomas Schomisch

Der Seenachtring

Ein Koffer voll Benzin

Jim Hunt Magazine®

Die Bahnlänge beträgt 8 m. Die Schienen: Carrera Profi mit selbst gebauten Randstreifen aus Holz. Die Deko wurde überwiegend selbst gebaut. Die Steuerung mittels Carrera Digital Wireless, die Strecke kann pro Spur wahlweise digital als auch anlog betrieben werden. Da es im Moment keine Weichen gibt, besteht der einzige Vorteil von Digital darin, dass das Fahrlicht ggf. auch bei stehendem Fahrzeug dauerhaft an ist. Zeitmessung im Moment nur per Handy App. Die Analogautos werden am Motorausgang von 2 Digitaldecodern betrieben; die beiden Decoder sind dekorativ in einer Cobra als Gehäuse untergebracht. So ist auch für die Anlog-Autos die Bremse und max. Geschwindigkeit einfach einstellbar. Der zwangsläufige kurze Spannungs-Peak, wenn ein Fahrzeug rausfliegt, ist bei den eher geringen Geschwindigkeiten auf dieser kleinen Bahn vernachlässigbar. Ein Laptopnetzteil mit einstellbarer Spannung 15 / 19 V ist im Einsatz. Das ist kleiner, liefert mit 3,5-4A mindestens so viel Strom, wie die Carreranetzteile und man braucht keine 2 Netzteile in der Schublade. Funktioniert tadellos – ist auch schon mit 5 Digital 132 Autos im Einsatz gewesen.

Alle Fotos: Thomas Schomisch

Dekorative Elemente bringen eine schöne Stimmung an die Bahn. Thomas hat eine schöne Strecke auf 8 Meter Bahnlänge in den Koffer gepackt.

GOKARLI
rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

DAS WAR DIE 34. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.
WIR SEHEN UNS IN NUMMER 35!

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. In die Artikel fließt Erfahrung aus dem Motorsport ein. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. 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! Als Dankeschön: Der Download des E-Papers Jim Hunt Magazine ist kostenfrei.