www.jim-hunt-magazine.de Nov 18

Jim Hunt Magazine®

41

BRM Abarth 1000
Kleines Gift

Paintbox

Runder Fahrstil
So geht´s

Gewinnspiel

Nachruf: Burt Reynolds´ Trans Am

GT3 Startfeld: BMW M6, Audi R8, Corvette C6R, Aston Martin Vantage

PORSCHE 917K

Editorial

Jim Hunt Magazine®

Heißer Herbst

Der Jahrhundertsommer hat sich verabschiedet. Die Temperaturen waren wirklich krass, dauerhaft hoch und trocken. Im Sommer finden nicht so viele regelmäßig an ihre Bahn, der Strom bleibt abgeschaltet. Diese Saison dürfte sich das anders gestaltet haben. Am Badesee hielt es keiner aus, so heiß war es dort. Mancher dürfte doch den Bahnstrom angeschaltet haben, befindet sich die Hobby Location im kühlen Keller, abgeschirmt von den stressige Temperaturen. Nach einem wirklich schönen Herbst mit reduzierten Temperaturen aber immer noch t-shirt Wetter geht es nun rasant in Richtung Wintermonate. Hier bei uns in den Bergen geht das meist rascher. Den ersten Schnee haben wir weiter oben schon gesehen und es dauert nicht mehr lange, bis er sich im flacheren Land zeigen wird. Zeit für Drinnen sein. Mehr Zeit für die Rennbahn. Temperaturen hin oder her. Seit vielen Jahren kommen auch regelmäßig im Sommer und Spätsommer interessante Fahrzeuge auf den Markt. Das reine Weihnachtssaison Geschäft gibt es nicht mehr, was dem Hobby nur gut tut. Klar, der Mega Hype ist vorbei – der war eh nicht gut für alle. Hersteller, Händler und Kunden waren allesamt auf Maximalleistung gepolt. Da gab es einige Kurzschlüsse, meist finanzieller Art. Es geht nicht, dass sich eine breite Masse an Leuten regelmäßig einer hohen Konsumdichte hingeben. Wer soll das alles kaufen? Wo soll man die ganzen Sachen räumlich unterbringen? So gesehen eine gesunde Entwicklung, wenn es mir auch um manche Leute sehr leid tut, dass sie aus dem Business verschwunden komplett sind. Es gab viele tolle Leute, die ich im Laufe der vielen Jahre Jim Hunt Magazine privat wie geschäftlich kennen lernen durfte. Es hilft nichts, weiter machen. Solange die Bahn ein in sich geschlossenes System ist, kann man darauf endlos Runden drehen. Wenn die Hersteller nicht mehr ganz so viele Neuheiten bringen, das kann man auch gut heißen. Dann kann man sich wenigstens auf Neuheiten freuen, ohne Druck zu verspüren, weil eben alles nicht geht. Es gibt immer noch genügend neue Dinge, die Auswahl ist wirklich nicht mager. Sie ist reduziert im Vergleich der guten Jahre. BRM lieferte nach den anderen kleinen, bösen Zwergen endlich den Fiat 1000 Abarth aus. Wir haben den Italiener durchleuchtet und jedes PS herausgeholt. Eine interessante Rennmaschine für Leute, die es kuschelig und kernig im Cockpit lieben. NSR liefert ein ganzes Feuerwerk an neuen Designversionen bewährter Modelle. Angefangen beim kleinen 500er Abarth. Dazu kommen drei neue GT3 Varianten: die vorletzte Baureihe der Corvette, die C6R, der Aston Martin Vantage und ein Audi R8. Die Klassiker Nische besetzt ein weiterer Porsche 917K, der weiß rote Lucky Strike aus Kyalami 1970. Somit erhalten die Startfelder der NSR Wagen weitere farbige Gesichter, die Abwechslung ins Feld bringen. Carrera baut den Pontiac Firebird. Der Trans Am in schwarz mit goldenem Vogel auf der Haube ist ein Filmwagen, den so gut wie jedes Kind der 80er kennt: Burt Reynolds fuhr damit auf dem Highway der Polizei wild um die Ohren und begeisterte damals sehr viele Zuschauer auf den Bildschirmen. Leider verstarb der US Schauspieler erst kürzlich, was einerseits dem Wagen einen noch höheren Kultfaktor in Sammlerkreisen einbringen dürfte... Ja ja, Menschen sind wirklich gemein, raffgierig und böse. Aber so ist es nun mal um Raritäten bestellt. Des weiteren bringt Carrera einen sehr attraktiven GT3, den Falken BMW M3. Das große Coupé aus Bayern gefällt uns gut in dieser kräftigen Farbkombination. Apropos Farben: die Rubrik Paintbox liefert weitere Fahrzeuge zum Anschauen, Träumen oder als kreativen Input für Leute, die selbst ihre Rennwagen lackieren und gestalten. Diesmal zeigen wir einen klassischen Mustang, einen Ferrari 312 sowie einen Gruppe C Porsche. Last but noch least: wir verlosen drei schicke, klassische Capris von SRC/OSC.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.41!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Runder Fahrstil

Gewinnspiel

Hol Dir einen von drei Capris

Paintbox

Mustang Grey Pony

Porsche Gruppe C

Ferrari 312

Tracktests

Rundstrecke:

- *Fiat 1000 Abarth – klein aber oho!*
- *BMW M6 Falken*
- *Audi R8 LMS*
- *Corvette C6R*
- *Fiat 500*
- *Aston Martin Vantage GT3*
- *Porsche 917K*

Movie Car:

Pontiac Firebird – Burt Reynold´s Trans Am

Jim´s Universum

Herzlichen Glückwunsch zur 40. Ausgabe von Jim Hunt und vielen Dank für die Tolle Arbeit die ihr mit dem tollen Magazin gemacht habt und hoffentlich noch lange macht. Ich freue mich auf jede Ausgabe. Ich finde es sehr schön, dass ihr auch ootb Fahrzeuge objektiv bewertet und dass nicht jedes Auto wie ein Hochleistungs-Rennwagen betrachtet wird, für das ein solches Auto ja nicht gedacht und gebaut wurde. Dafür gibt es andere Marken und Tuning Teile von Zubehör Herstellern. Ich konnte auch nicht damals 1990 mit meinem 45 PS Polo auf die Rennstrecke und gegen einen Audi V8 DTM mir Gewinnchancen ausrechnen. Um davon zu träumen, gab es den D&W Katalog. Der Bericht über die Argentinische Rennbahn ist sehr interessant und die Bahn ist wunderschön. Es wäre vielleicht schön, wenn ihr einen Bildband mit den wunderschönen Fotos, die ihr immer für jede Ausgabe macht, herauszubringen, denn sie wären es wert, noch einmal besonders hervorgehoben zu werden. Ich freue mich schon wahnsinnig auf die nächste Jim Hunt Ausgabe. Es wird bestimmt wieder, wie immer, etwas ganz Besonderes.

Frank Moehlenkamp

Anm. d. Red.

Vielen Dank für den Input. Wir denken darüber nach. Bildband wäre sicherlich eine tolle Sache...

Es freut mich, dass ihr als digitales Medium auch seit einiger Zeit auf facebook regelmäßig tolle Slotcar Bilder zeigt. Ich verfolge das regelmäßig und staune jedes mal, wie schön das Jim Hunt das Slothobby in Szene setzt. Das komplett kostenfrei, was mich als Leser noch mehr freut. In der heutigen Zeit muss man für alles mögliche abdrücken. Eine Bereicherung, dass ihr das gratis macht. Dafür zolle ich hohen Respekt und ich würde sogar etwas dafür bezahlen. Gibt es eine Spenden Möglichkeit? Ich finde keinen Paypal Button oder Kontodaten auf eurer website.

Helmut Seidl

Anm. d. Red.

Freut uns zu hören, dass der facebook Auftritt gut ankommt. Wir zeigen dort gerne Fotos, unser Archiv ist mittlerweile sehr großzügig ausgestattet und gerne teilen wir das eine oder andere Bild mit unseren Fans. Es kommen dort auch Bilder zum Vorschein, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Dazu gibt es Fotos, die wir spontan auf unserer Redaktionsbahn schießen. Spendenmöglichkeit? Vielleicht sollten wir mal darüber nachdenken. Wir geben Daten wie paypal oder Bankkontodaten nicht so gerne öffentlich preis. Leider passiert damit viel zu oft Unfug. Wenn Interesse besteht, unsere Arbeit mit einer Spende zu unterstützen, kann man uns gerne per mail kontaktieren. redaktion@jim-hunt-magazine.de

Respekt für den tollen regelmäßigen Facebook Auftritt von Jim Hunt Magazine. Der Mix an genialen Bildern im bewährten hochwertigen Dioramen Format ist großes Kino. Mir fiel auf, dass man dort auch öfters Autos auf der Bahn sehen kann. Diese ist außergewöhnlich schön gemacht. Wäre es möglich, die Jim Hunt Bahn im Magazin vorzustellen?

Jules Goubel

Anm. d. Red.

Vielen Dank. Ja, unsere Bahn... da steckt viel Liebe zum Detail drin und zugleich muss sie einen vielfältigen Zweck erfüllen: Slotcars aller Arten ausgiebig testen... Mal sehen, ob wir den Vorhang öffnen möchten.

Jim´s Universum

Carrera und Porsche feiern 70 Jahre Porsche

Zum 70. Geburtstag des Stuttgarter Automobilherstellers Porsche beglückwünscht Carrera als langjähriger Partner das geschichtsträchtige Unternehmen und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit. Carrera Geschäftsführer Andreas Stadlbauer blickt auf die letzten gemeinsamen Jahre zurück: „Wir sehen auf eine erfolgreiche und langjährige Partnerschaft zurück und freuen uns darauf, auch in Zukunft weiter auf diese bauen zu können. Carrera und Porsche stehen für Design und Performance und sind damit ein unschlagbares Team.“

Die Kooperation zwischen Carrera und Porsche besteht bereits seit über 50 Jahren. Der Erfinder von Carrera, Hermann Neuhierl, wurde damals von Porsche inspiriert, den Namen „Carrera“, der die spanische Bezeichnung für „Rennen“ ist, für seine Autorennbahn zu nutzen. Ein einziger Händeschlag besiegelte die damalige Kooperation, die bis heute für beide starken Marken von großer Bedeutung ist. „Die Carrera Bahn ist ein Teil von Porsche. Es freut uns sehr, dass diese Partnerschaft schon seit vielen Jahren besteht. Auch im kleinen Maßstab möchten wir Fans von der Faszination Sportwagen begeistern und mit zahlreichen Modellen auf der Rennbahn ein Porsche Markenerlebnis bieten“, so Oliver Eidam, Leiter Markenpartnerschaften und Sponsoring bei Porsche.

Die langjährige Partnerschaft zwischen Porsche und Carrera äußerte sich in zahlreichen Top-Modellen, die für Porsche Fans immer noch ein „Must-Have“ auf den Rennschienen sind. Durch die Porsche Lizenz finden die Sportwagen-Enthusiasten ihr Lieblingsmodell auch in den Maßstäben 1:24, 1:32 und 1:43. Dabei machen die Porsche Modelle mit Elektroantrieb ihren großen Vorbildern auf der Straße Konkurrenz: Mit bis zu 600 km/h Maßstabsgeschwindigkeit warten spannende Duelle auf alle Motorsport- und Porsche Fans.

Alle Fotos: Stadlbauer Marketing

Jim´s Universum

SRC/OSC unterstützt Clubs

Der spanische Hersteller SRC/OSC unterstützt Clubs, die Rennen veranstalten. Ziel ist es die Produkte an Veranstalter herauszugeben, Nach sorgfältiger Prüfung des Events entscheidet der Hersteller, ob er sich beteiligen wird. Die Veranstaltung steht ganz klar im Zeichen von SRC/OSC und es müssen deren Fahrzeuge eingesetzt werden. Ob Rallye oder Rundstrecke ist frei. Je nach Stückzahl an Fahrzeugen gibt es gestaffelte Rabatte, was die Unterstützung seitens des Herstellers ausmacht. Man kann hoffen, dass das Angebot von den richtigen Leuten vernünftig angenommen und umgesetzt wird. Die Ausschreibung ist auf Englisch, leicht verständlich sofern man die Grundzüge der Weltsprache versteht. Nähere Info bei SRC/OSC. www.src.es

Die Palette des Herstellers umfasst historisches Gerät für die Rundstrecke wie für Rallyes. Dazu gibt es Gruppe C Boliden aus der großen Ära der 70er, sowie auch Gruppe B Autos vom Schlage des Peugeot 205 T16. Ebenso sind Formel1 aus vergangenen Tagen zu haben. Das Gute an dem Bewerbungsverfahren ist. Die sorgfältige Prüfung verindert, dass schwarze Schafe ihr Unwesen treiben und nur den Hersteller ohne Gegenleistung abzocken. Das Sponsoring läuft bereits und auf facebook kann man die Pressemeldungen von SRC/OSC verfolgen. Es tut sich bereits einiges und die Clubs zeigen Bilder von ihren Events. Eine tolle Sache, die unser Hobby weiterhin beleben wird. Hier eine kleine Auswahl an Bilder von uns, falls wer die wunderschönen Autos noch nicht kennt…

www.myslotcar.de

Große Auswahl.
Kleine Preise.

Kontakt | Impressum | Hilfe | AGB | Warenkorb

[Bitte wählen!]

Produktübersicht

- Arrows
- Avant Slot
- DSlot143
- BRM
- Carrera Digital 124 >>
- Carrera Evolution >>
- Diverse Hersteller >>
- Fly >>
- Fly Alpha
- LM Miniatures >>
- Mr Slotcar
- MRRC >>
- MSC
- Ninco >>
- NSR >>
- Policar
- Racer >>
- Revell >>
- Scaleauto
- Scalextric >>
- Schnäppchen
- SCX >>
- Sideways >>
- Slotwings >>
- Slot.it >>
- SRC >>
- Spirit >>
- Thunderslot
- Zubehör >>

Allgemeines

- FAQ`S
- Links
- Newsletter

Proto

CB080P 512BB

Le Mans Miniatures

LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot

THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar

MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration

LS313 Reklametafel

Wenn Sie Fragen haben sollten oder etwas bestimmtes suchen, können Sie uns wie folgt erreichen:

Jörg Werner

Telefonzeiten
Telefon + 49 4748 - 822070
Fax + 49 4748 - 822131
Email: Email

Modelant

M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar — Aktualisiert: 04/09/17

Thunderslot

THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot

THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it

SICA17E Porsche 962KH

Slot.it

SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings

SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings

SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto

SC6168 Porsche 991 RSR

SRC

SRC03602 Peugeot 205 T16

Jim´s Universum

Slotdevil BBS Alufelgen

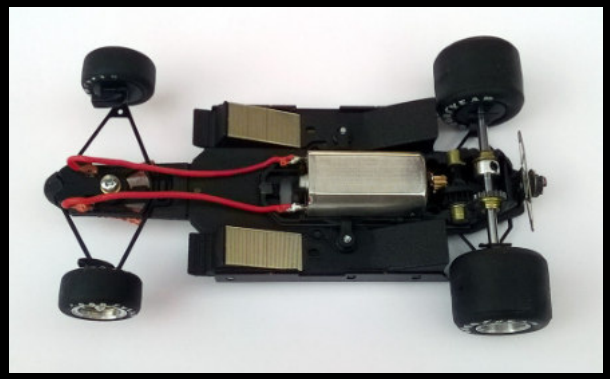
Axel Umpfenbach alias Umpfi gestaltet seinen Slot-Ruhestand vollaktiv und bringt in seiner eigenen Marke SLOTDEVIL wunderschöne Alufelgen auf den Markt. Sie richten sich an den anspruchsvollen Kunden für 1zu32 Autos, die gerne echte Leichtmetallfelgen auf ihre Boliden aufziehen möchten. Der 3/32 Achsmaßstandard also 2,38mm Achsen sind dafür vorgesehen. Sowohl slot.it und Co wie natürlich die hauseigenen SLOTDEVIL Achsen passen hervorragend für diese Felgen. Dazu gibt es auch Getriebe. Selbstverständlich ist alles mit Madenschrauben ausgestattet, was den schnellen Wechsel erleichtert. Ein 1,3 mm Inbus ist dazu erforderlich. Der Clou: es handelt sich um komplette Alufelgen, also keine Rundlinge mit Kunststoff Einsatz, sondern komplett gefräste Felgen ohne Einsatz. Alles ist echt. Alles ist Leichtmetall. Alles sieht super aus. Alles ist preislich attraktiv. Die erste Charge wurde von den Fans sehr gut angenommen und schon geht es weiter: Es gibt sie künftig auch für den 3mm Standardachsmaß für die großen 1zu24 Boliden. Nähere Infos: www.slotbox.de

Vorne: Stegfelgen, hinten Clubsport Felgen ohne Steg. Die genauen Maße stehen hier im Bild auf der Verpackung sowie auf der Website von Umpfi.

Jim´s Universum

Ostorero Lotus 79 JPS 1978

Mario Andretti und sein schwarz goldener JPS Lotus – wer hatte den nicht als Kind der 70er? Ich fuhr einen auf der Darda Bahn und war jedes Mal sehr stolz, dass ich einen hatte. Die glanzvolle Farbkombination war der Hammer und sie ist bis heute etwas ganz Besonderes für Ästheten. Ostorero hat den Wagen nun am Start. Wer die feine Manufaktur kennt, weiß dass es sich um hervorragend detaillierte Kunstwerke handelt. Der 1978er Lotus kommt mit einem sehr hohen Detaillierungsgrad auf den Markt und technisch sind die F1 aus Italien hochwertig ausgeführt. Nichts wie hin und auf der Website sichten, sichern oder trauern, weil sie schon ausverkauft sind?



Kleines Gift

BRM Abarth 1000

Fiat 1000 Abarth

Jim Hunt Magazine®

BRM ist mit den kleinen Großen ganz groß im 1zu24 Geschäft. Nach dem NSU TTS, dem Simca 1000, Renault Gordini kommt nun die Antwort aus Italien: Fiat Abarth 1000, jener schneller Zwerg von Carlo Abarth, der eigentlich Karl Abarth hieß und aus Österreich stammte. Erst nach seinem Umzug nach Italien passte er seinen Vornamen den Gegebenheiten an, was sich auch schicker anhörte und besser zur Marke passte. Der kleine Abarth ist von den Maßen her ein minimalistisches, charakterstarkes Vehikel mit fest aufgestelltem Motordeckel, damit der luftgekühlte, hochgezüchtete Heckmotor genügend Fahrtwind bekommt, um ja nicht heiß zu laufen. Damit der Deckel offen bleibt, wurden - ganz simpel aber effizient - seitlich zwei fest verschraubte Streben als Halterung, wie eine Art gefächerte Maulsperre verbaut. Ein weiteres Detail: die doppelt geführten Scheibenwischer im Minimalformat an der schmalen Frontscheibe.

Leicht und schön: Cromodora Tiefbett Felgen

Fiat 1000 Abarth

Jim Hunt Magazine®

Am Fiat ist alles mini, obwohl der Mini aus England stammte. Ein wirklich kleines Auto. Kenner wissen: mit dem kleinen Abarth ist immer zu rechnen. Klein, oho und angriffsstark. Sein giftiger Motor, die kompakten Maße, die breite Spur und das niedrige Gewicht machen aus ihm einen ganz Großen im Motorsport - egal ob Rundstrecke, Berg oder Slalom. Die kleinen Italiener von Carlo Abarth sind eine ernst zu nehmende Wucht auf der Rennstrecke. Ich erinnere mich noch an ein Bergrennen vor Jahren auf einen verdammt langen Passstraße in Österreich... wir standen mit unserem Wagen im Startbereich in der Warteschlange, warteten konzentriert mit geschlossenen Augen darauf, irgendwann endlich dran zu sein. Wagen für Wagen fuhr los. Plötzlich bebte am Start ein dumpfer Orkan. Vor dem geistigen Auge dachte ich an etwas Groß-volumiges aus den Staaten. Es tönte sehr tief, böse und angriffsstark. Ich wurde neugierig, weil es sich sehr gut anhörte: Augen auf! Es war ein kleinen Abarth 1000, der unter dem Startbanner brachial loslegte. Mit mächtiger Drehzahl und dem Klang eines Großen ging er auf die Strecke. Es klang wunderbar, genial und es war toll anzusehen wie flink er die ersten Kehren auf der Ideallinie durchzog. Wunderbar! Ich liebe diese

Charakteristisches Merkmal: der aufgestellte Motordeckel. Unter ihm verbirgt sich der von Abarth leistungsgesteigerte 1000er Motor. Fächerkrümmer, Vergaser und Verteiler sind zu sehen. Wer mehr Details möchte, kann sich hier auf jeden Fall feinmotorisch austoben. Zündkabel zu realisieren wären kein Problem. Zudem lässt sich mit Farbe noch was machen.

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!

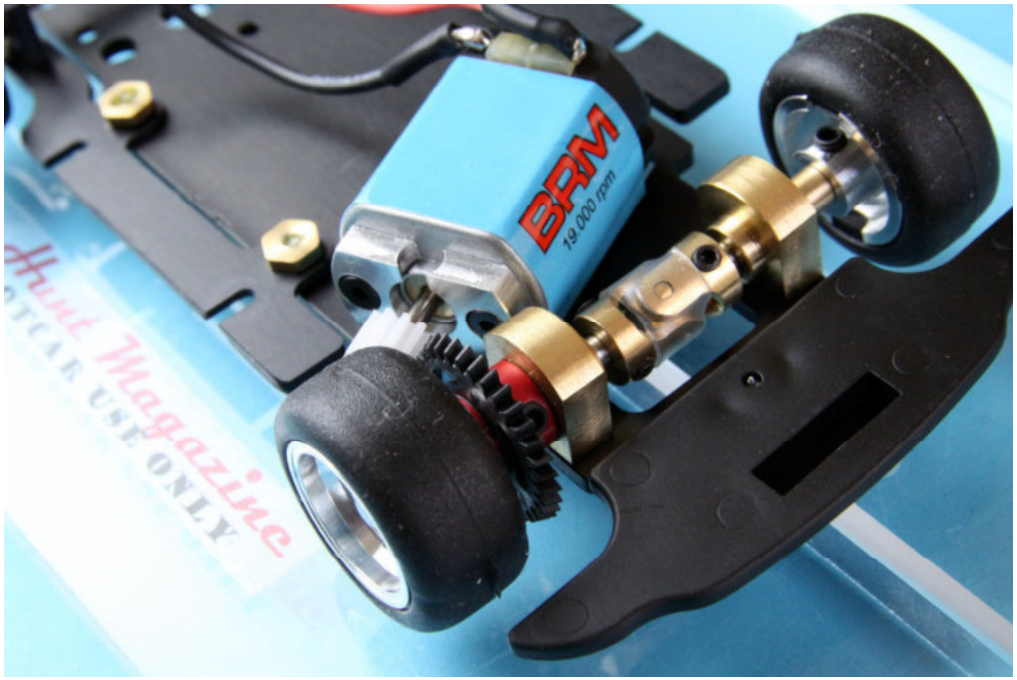
Fiat 1000 Abarth

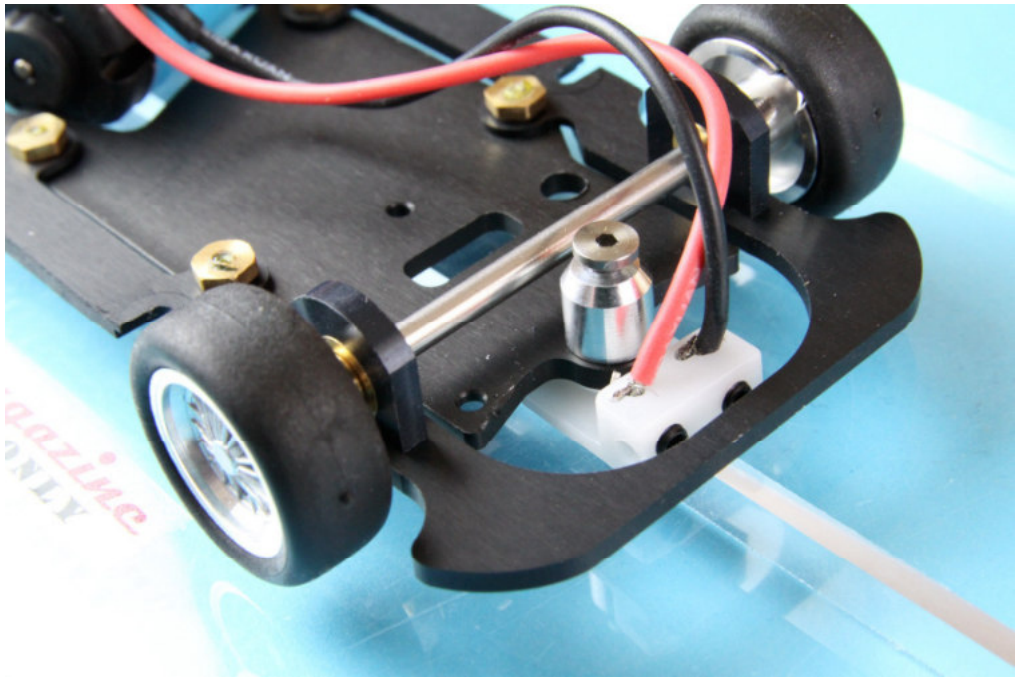
kleinen Autos mit ordentlich Punch auf der Hinterachse und fürs Trommelfell. BRM folgt konsequent dem Konzept der Vorgänger Modelle: Metall Chassis, in sich entkoppelt. Dazu vier Kugelradlager, kalibrierte Stahlachsen. Verschraubtes Ritzel, Alufelgen und klar: alles im 3mm Standard, damit man sich im breitgefächerten Tuninglager individuell bedienen kann. So lassen sich viele Übersetzungen und Abstimmungen realisieren, sofern man das möchte. Beim Motor bleibt die Marke dem 12V treu, eine kleine Eigenart im 1zu24 Standard. Aber ehrlich gesagt, seine Power reicht. Sie reicht hervorragend, um es mit dieser kleinen Wagenklasse ordentlich authentisch krachen zu lassen. Schließlich möchte sich der 1zu24 Treiber so realitätsnah wie möglich bewegen: durchzugsstark mit Reserven für den Angriff, ohne überzüchtet meterlange Striche auf die Startlinie zu malen geht es mit dem kleinen Fiat los. Er legt sich ordentlich ins Zeug, das Chassis arbeitet und lässt ihn satt liegen. Die breite Spur unterstützt und dann sind da noch die vielen süßen Momente, weil er einfach heiß aussieht in voller Fahrt wie im Stand.

Mittig im Bug sitzt ein mächtiger Ölkühler, der den wild brüllenden, luftgekühlten 1000 Motor auf Betriebstemperatur hält. Die über eine Koppelstange geführten Scheibenwischer sind eine weitere Eigenart des kleinen Abarth. Mit weit ausgestellten Radhäusern bricht er ums Eck. Man schafft es nicht, ihn umzuwerfen, so umwerfend gut liegt er. Für den Fall der Fälle sitzt der Pilot geschützt im kompakten Käfig.

Fiat 1000 Abarth

Für den Blick unter die Haube braucht man diese nicht zu öffnen, wie praktisch. Sie steht immer offen, weit aufgerissen wie das Maul eines bösen Tieres. Der luftgekühlte Vierzylinder sitzt im Heck. Der BRM Motor ist schräg als Anglewinder angeordnet. Er greift direkt aufs Getriebe, das mit seinen angeschrägten Zähnen direkt und luftgekühlt auf der Hinterachse rotiert. Der Motor ist in einer gefrästen Aufhängung sauber und vibrationsfrei verschraubt. Das ist nicht nur eine optisch besonders aufgeräumte Lösung. Es ist auch eine, die die Kraft ohne Verlust und mit maximal reduziertem Verschleiß auf die Hinterachse wuchtet. Die Hinterachsböcke aus Messing geben den Kugellagern einen perfekten Sitz, präzise ausgerichtet ab Werk. Diese Stock Lösung ist toll durchdacht. Nicht jeder möchte mit einem Dag Tool die Flucht der Lager ausrichten, wie man es von Selbstbau Metallfahrwerken kennt. Die Vorderachse hingegen sitzt einfachen Führungen, die ebenfalls Kugellager beherbergen. Selbst der Leitkiel ist präzise geführt. Er hat zudem ein leichtes Höhenspiel das kleinere Unebenheiten der Fahrbahn ausgleichen kann, damit jederzeit der optimale Zündfunken zur Verfügung steht. Alufelgen rundum garantieren den runden Lauf, der die Fahrkultur des Abarth zusätzlich unterstreicht. Seine Slicks bieten ein gutes Grip Niveau, gerundete Flanken ab Werk machen sie sofort einsatzbereit, ohne dass sie aufwändig behandelt oder geschliffen werden müssen. Trotzdem ist es empfehlenswert sie über Klebeband abzuziehen oder zu kleinen Zaubermitteln aus der Flasche zu greifen, was den Grip deutlich steigern wird. Das Chassis ist über vier Punkte vom Hauptrahmen entkoppelt. Diese Labilität sorgt für die perfekte Straßenlage in jeder Fahrsituation.

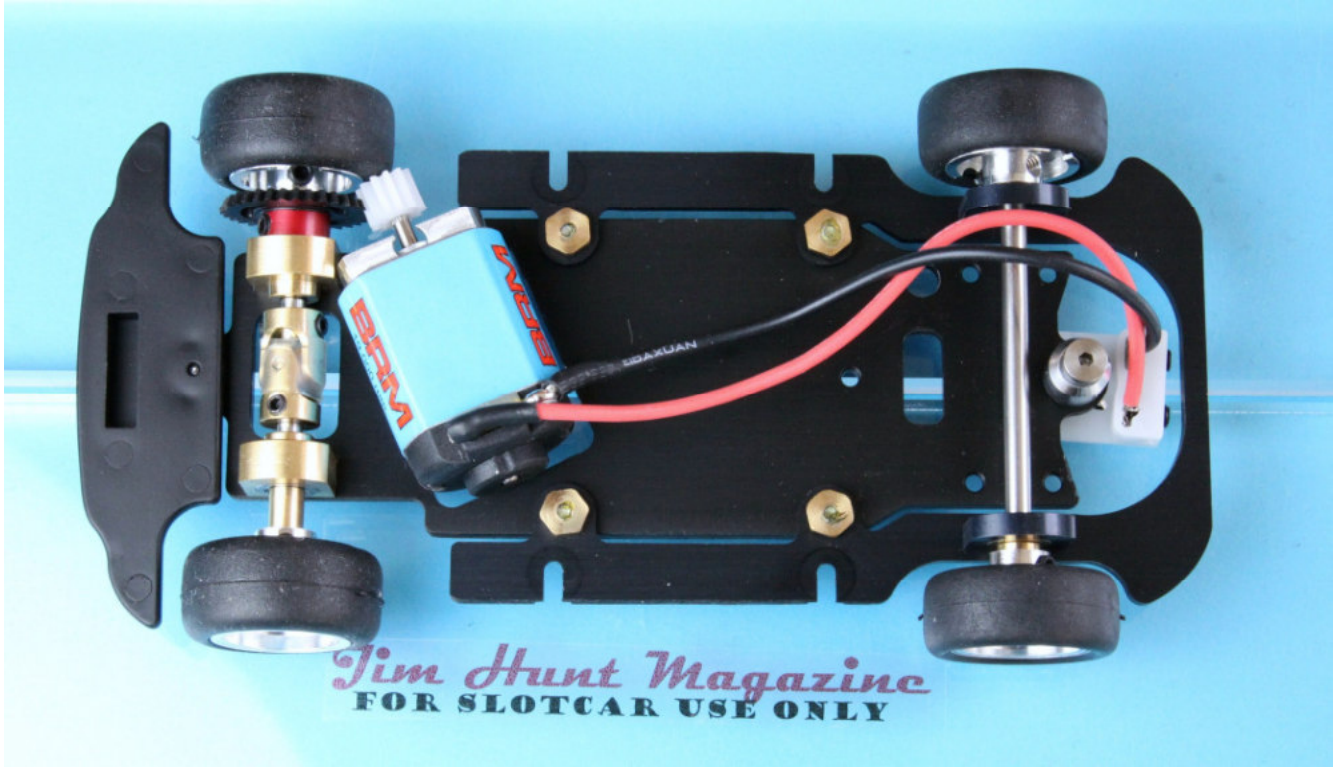


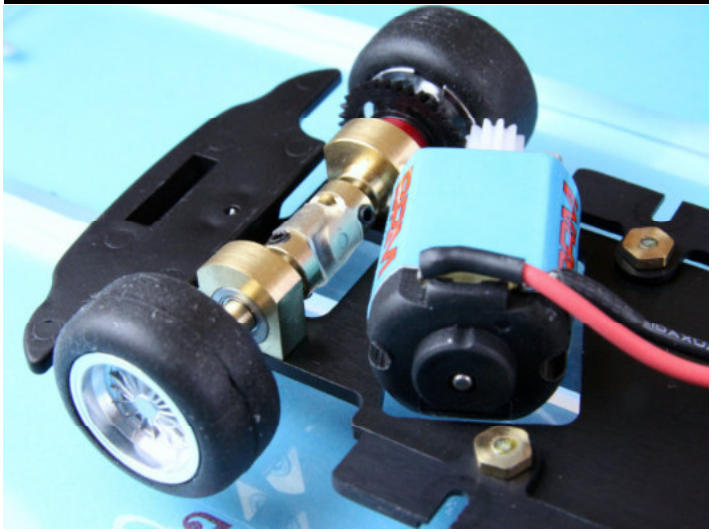


Fiat 1000 Abarth

Versierte Techniker werden über die vier Schrauben ihr optimales Setup finden. Einsteiger werden sich mit der seriennahen Abstimmung zurechtfinden. BRM richtet sich mit seinem Ready to run Konzept an jene Leute, die keine Lust haben, stundenlang am Auto rumzumachen. Dennoch sollte man nicht vor gängiger Servicearbeit mit Leichtlauföl und Getriebefett zurückschrecken. Sie erhöhen die Performance des kleinen Abarth. Was wir hier machen ist nicht langweilig im wartungsfreien Automatikmodus durch die Straßen rollen... Wir fahren Rennen und lieben es, das Optimum aus unseren Wagen herauszukitzeln. Und dieser minimale Aufwand sollte schon drin sein, da BRM eine wirklich solide Basis liefert. Eben auch für jene, die es mit deutlich weniger Aufriss angehen möchte, als Leute, die ihre Autos von der Pike auf selbst aufbauen. Viel Freude mit den erfolgreichen kleinen Großen. Nach dem Abarth kommt demnächst der Mini aus GB!

Einstellbares Metallchassis, rundum Kugellager, verschraubter 3mm Standard, hochwertige Teile in der Ready to Run Klasse liefern Performance.





Jim Hunt Magazine®

Gewinne einen von drei Ford Capri RS von SRC/OSC

„Das gefällt mir am Jim Hunt Magazine“

Schicke Deine Antwort an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

„Gewinnspiel 41“

Name und Anschrift nicht vergessen!

Selbstverständlich werden die Angaben vertraulich behandelt, nicht an Dritte weiter gegeben und alle personenbezogenen Daten nach dem Gewinnspiel gelöscht. Wir losen aus nach dem Zufallsprinzip. Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

GEWINNSPIEL

Manchmal zeichnet der Schicksal komische Verläufe: Burt Reynolds starb als bei uns der Trans Am eintraf. Der US-Schauspieler wurde im September 82 Jahre.

Held unserer Kindheit – R.I.P. Burt Reynolds

Smokey and the Bandit
Ein ausgekochtes Schlitzohr

Smokey and the Bandit

Ein ausgekochtes Schlitzohr

Pontiac Trans Am

Jim Hunt Magazine®

Burt Reynolds starb einer der letzten Superstars des goldenen Kinozeitalters. Gemeint sind die Siebziger Jahre, in denen es als schick galt, sich als ganzer Kerl mir wildem Haarwuchs zu präsentieren. Es war die Zeit, in der Männer ihre Körperbehaarung unrasiert präsentierten. Es galt als besonders potent, wenn die Brustbehaarung aus dem weit aufgeknöpften Hemd quoll. Dazu ein potentes Auto und fertig war der Superheld. Burt Reynolds stieg in dieser Zeit auf zum Action Helden im Kino. Schauzbart, Cowboystiefel- und Hut, dazu ein wirklich schlimmes Westernhemd aus dem konsequenterweise die Brustbehaarung wucherte. Das verhalf ihm zum damals sehr hochbezahlten Schauspieler zu werden. Seine Filme, in denen er mit flapsigen Sprüchen, einem juckenden Gasfuß die Polizei auf dem Highway in Atem hielt, jeder kannte sie, der zu dieser Zeit gelebt hat. Wer nicht, der hat damals am Zeitgeist vorbei gelebt. Im Fokus: der schwarze Pontiac Firebird, der Trans Am mit goldenem Feuervogel auf der Haube und kraftvollem Sound, der aus mehreren Rohren tönte. Die Polizei, klar sie stellten sich bei den Verfolgungsjagden dumm an und produzierten haufenweise Schrott durch ihre von Ungeschick gezeichneten Fahrkünste. Burt Reynolds umkreiste sie mit seinem wild fauchenden Trans Am, driftet über den Highway oder staubiges Drumherum.

Heldenhafter Pontiac Trans Am. Ende der 70er eroberte der Firebird die Kinoleinwand und wurde weltberühmt wie sein Fahrer Burt Reynolds.

Smokey and the Bandit

Ein ausgekochtes Schlitzohr

Moviecar

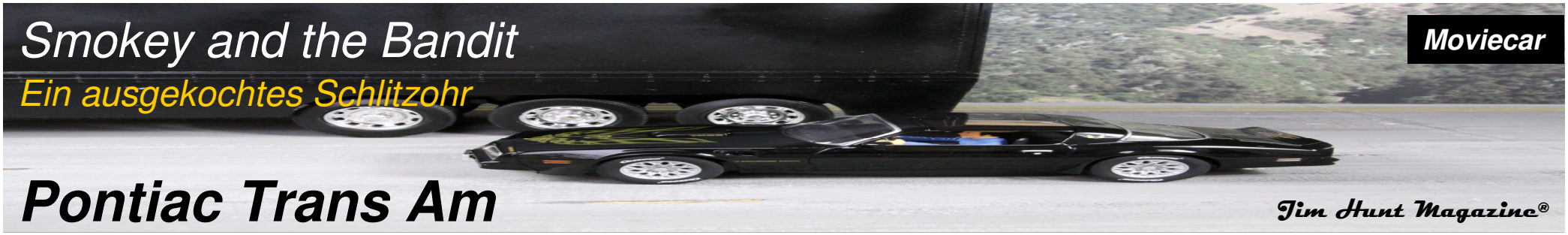
Pontiac Trans Am

Tim Hunt Magazine®

Das große schwarze US Coupé mit goldenem Vogel auf der Haube stand für Kraft und Potenz in den 70ern. Seine elegante Form kam sehr gut an.

Diese Form der Unterhaltung gefiel den Leuten damals, dass sie weltweit in Scharen ins Kino pilgerten. So sah damals Bewunderung aus. So huldigte man Helden. Es gab kein vegan. Es gab ordentliche Steaks auf dem Grill, dazu Dosenbier, Cola und Eis. Man lebte und die Zigarette gehörte zum Bild des Helden. Bandit nannte sich Burt im Film. Er hatte etwas, für damals Magisches im Auto: CB Funk. Damit verständigte er sich mit Truckern, um der Polizei besser eins auswischen zu können. Ein ausgekochtes Schlitzohr“ spielte mit 300 Millionen US-Dollar damals das 30fache der Produktionskosten ein! Burt spielt die Rolle seines Lebens.

„Als Trucker Bo Darville „Bandit“ erlebt er wilde Abenteuer auf dem Highway. Ihn kümmern weder Tempolimits, noch die Polizei. Spaß, Gerechtigkeit, und die Liebe stehen im Vordergrund der Story. Er ist stets gut gelaunt, hat immer tolle Sprüche drauf und mit seinem Blick unter dem Cowboyhut liegen ihm alle Frauen zu Füßen. Das zieht beim Publikum: die Männer beneiden ihn und lieben seinen Wagen. Die Frauen stehen auf das Sexsymbol hinter dem Lenkrad und träumen davon auf dem Beifahrersitz zu sein. Ein Konzept, das sich in der Filmlandschaft damals extrem erfolgreich bewährte.



Smokey and the Bandit

Ein ausgekochtes Schlitzohr

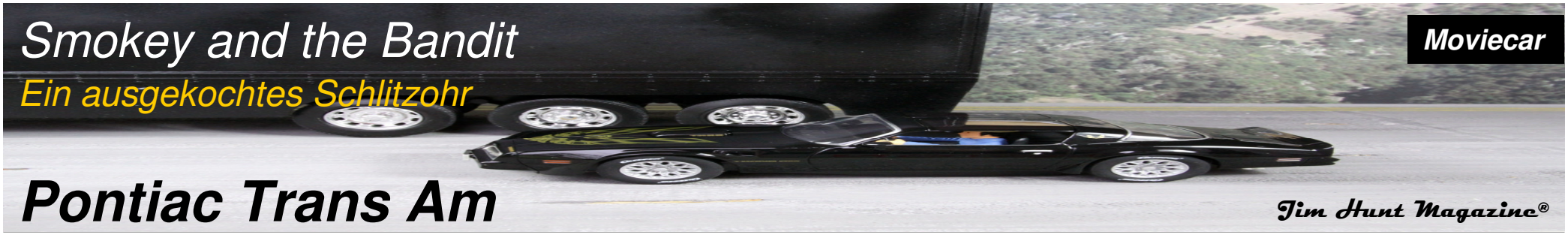
Moviecar

Pontiac Trans Am

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat diesen heißen Wagen. Klar wissen wir: Burt trug damals ein rotes Hemd. Der Wagen hatte andere Kennzeichen, weil die Story im Süden der USA spielte. Es ist zu vermuten, dass man damit wilde Lizenzgebühren versuchte zu umgehen, was wirklich in Ordnung ist. Bei einem Film dieser Größe, dürften die Tantiemen nicht gerade gering ausfallen und über den Verkauf der Wagen lässt sich sicher nicht so leicht das Dreißigfache der Produktionskosten einfahren, wie es der Film damals vermochte. Wer es original haben will: Kennzeichen kann man selbst auf Papier ausdrucken und aufkleben. Das rote Hemd erledigt ein kleiner Paintjob mit dem Pinsel. Das kümmert uns weniger, denn Burt fuhr so viele Meilen bei sengender Hitze durch den heißen, staubigen Süden... Wir erlauben es ihm, dass er mal ein frisches Hemd trägt. Blau ist auch ganz schick unter dem Texaner, den er auf dem Kopf trägt. Besonderheit beim Firebird: es handelt sich um ein Schutzbügel Cabrio nach ähnlichem Konzept wie beim Porsche Targa. Die Dachabdeckungen lassen sich abnehmen. Beim Porsche ist es ein komplettes, faltbares Dachteil. Beim Pontiac sind es zwei kleine Seitenteile, die sich auch beim Wagen von Carrera abnehmen lassen. Dann sitzt der Fahrer im Freien und wird dennoch durch den Scheibenrahmen und den „Überrollbügel“ geschützt. Beim Trans Am ist das Dach zusätzlich in der Mitte durch einen T-Bar verstärkt. Anders als beim nach oben komplett offenen Porsche Targa befindet sich beim US Boliden in der Mitte eine Art Steg, die die Fahrgastzelle zusätzlich versteift. Als Kind liebte ich diesen Wagen aus dem bekannten Film. Ich fand die Linienführung des Wagenkonzepts mit offenen Dachluken ausgesprochen elegant. Das war in den 70ern außergewöhnlich und in Deutschland sah man diese Wagen trotzdem recht of. Meist waren es stationierte US Soldaten, die solche Wagen fuhren. Cowboyhüte waren daran ebenfalls keine Seltenheit. Jeder wollte so cool sein, wie Burt. Ein Traumwagen meiner Kindheit. Der Porsche ebenfalls. Jetzt endlich habe ich auch so einen Trans Am für die Carrerabahn.

Burt, der Trans Am und die Frauen. Sein Blick unter dem Cowboyhut reichte, damit alle schwach wurden. Der Bolide beeindruckte zudem.



Smokey and the Bandit

Ein ausgekochtes Schlitzohr

Moviecar

Pontiac Trans Am

Tim Hunt Magazine®

Eine feine Sache, denn die Spritpreise und die Gesetzeslage von heute lassen die original Burt Reynolds Fahrweise von damals nur noch mit finanziellen Schmerzen oder Entzug der Fahrerlaubnis zu. Herrje, wie geil waren damals die 70er... Den Firebird gibt es analog als Evolution und als digitales 132 Fahrzeug, bei dem natürlich die Scheinwerfer aktiv sind. Letzterer kann bekanntlich auch analog betrieben werden, dann leuchten seine Lichter nur bei Fahrt. Fahrtechnisch lassen sich mit ausgebauten Magneten (was kein hohes handwerkliches Geschick erfordert) hervorragend die wilden Drifts von Burt Reynolds nachmachen. Langer Radstand: Länge läuft, was dem Wagen auf Geraden wie in Kurven Laufruhe einhaucht. Der Grip der aufgezogenen Carrera Reifen reicht für den Tanz zwischen guten Vortrieb und quer durch Kurven ballern. Der Motor leistet mit 12 Voltan Sprit genügend Drehmoment und liefert Potenz, um den Trans Am sowohl kraftvoll nach vorne zu schieben wie ihn in Kurven quer gehen zu lassen. Ein beherzter Tritt aufs Gaspedal und schon kommt das Heck in Kurven, wenn man es darauf anlegt. Je mehr Runden man dreht, desto mehr wird bewusst. Burt Reynolds hat es damals wirklich geschafft, mit einer sehr Freude spendenden Tätigkeit weltberühmt und stinkreich zu werden. Das wird daheim auf dem Highway nicht passieren. Aber das Feeling im Auto lässt sich wunderbar nachleben. Und darum geht es uns allen. Es gibt keine Strafzettel, keine Tempolimits und der Strompreis ist noch soweit verträglich, dass man beherzt Vollgas geben kann, solange man das möchte. Freiheit 2018 sieht eben anders aus als in den 70ern.

Kraftvoll umzirkelt der Pontiac Firebird Trucks und Polizeikontrollen. Seine vier eckigen, schmalen Scheinwerfer galten in den Rückspiegeln den 70ern als bösester Blick des Highways.

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

Bestse

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

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

BMW M6 GT 3

Carrera legt nach der gelungenen Premiere des großen Bayern Coupés jetzt die Falken Version auf.

In unserer Ausgabe No.38 feierte der BMW M6 GT3 von Carrera sein Debüt im Jim Hunt Magazine. Wir zeigten die beiden zunächst erschienenen Ausführungen und waren von der ersten Runde an begeistert. Der 6er hat bei BMW Tradition und jeder ernsthafte Motorsport Kenner weiß, welch kraftvolles Fahrzeug sich dahinter verbarg und klar wird auch aktuell kein Leisetreter von den Bayern aufgelegt werden. Die aktuelle Designversion von Falken Reifen kommt in der markentypischen blau türkisen Lackierung, was ihn sehr markant auf der Bahn aussehen lässt. Der Wiedererkennungswert im bunten Startfeld ist unbestritten. Den Falken M6 erkennt man sofort. Der große BMW ist schon an sich eine imposante Erscheinung. Seine ausladenden Maße fallen ins Auge.

Seine ausladenden Maße in Länge und Breite liefern zudem eine satte Performance auf der Rennstrecke. Länge läuft, Breite stützt. Kraft schiebt in nach vorne. Was will man mehr? Der L-Kiel mit Doppelzündung sorgt bei idealer Schleifereinstellung jederzeit für den verlässlichen Zündfunken, so dass sein kraftvoller Motor jederzeit am Gas hängt. Das lange Schwert des L-Kiels führt ihn sauber und lässt ihn gelassen auf der Ideallinie laufen. Die Slicks bieten ein gutes Grip Niveau auf der C-Bahn. Das Abziehen mit Klebeband sollte regelmäßig vorgenommen werden, möchte man aus dem guten Halt noch mehr herauskitzeln.

Das normale Ölserviceprogramm der beweglichen Mechanik wie Getriebe und Achslager steigert weiterhin die Leistungsfähigkeit des M6. Obwohl Carrera seine Wagen werksseitig mit Schmiermitteln gut versorgt, kann man sich trotzdem mal überlegen, ob man hier nicht leistungssteigernde Additive verwende möchte. Bisher gab es von Carrera bereits einen Porsche 997 RSR in dieser Farbkombination. Der BMW wird sicher seine Fans erreichen. Zudem begeistert er fernab seiner wuchtigen, ausladenden Optik mit sehr gutmütigen Fahreigenschaften, die Dynamik und Laufruhe perfekt in sich vereinen.

Trotz ausladender Spurmaße braucht der M6 einen großen Heckflügel, damit die schiere Kraft auf die Hinterräder kommt und nicht in Burnouts verpufft. Wie 2018 üblich helfen kleine Flaps seitlich des Bugs für Laufruhe und selbstverständlich ein Aerodynamik Unterbodenpaket mit finalem Heck Diffusor für nötigen Abtrieb. I den Radhäusern sitzen schwarz gepulverte Aluspeichenräder mit Slicks, die optisch zu einer schwarz rotierenden Macht verschmelzen. Mit Klebeband abgezogen liefern sie schon ein gutes Grip Niveau.

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

NSR aus Italien erweitert stetig seine Flotte mit neuen Designvarianten. Die C6R kommt nun im schicken Martini Kleid. Der Aston Martin Vantage in weiß/schwarz/grün und der Audi R8 in einem frechen Gelb mit Farbakzenten.

GT3 mit neuen Versionen

Designversion

GT3 *C6R, Vantage, R8*

Der R8 ist seit einigen Jahren ein Dauerläufer bei NSR. Sein Debüt im Jim Hunt Magazine liegt schon eine Weile zurück. Der Ingolstädter Supersportler im GT3 Trimm liegt nach wie vor souverän auf der Piste und ist nur durch wenige Dinge aus der Ruhe zu bringen. Zum Beispiel einen ungeübten Fahrer. Der Pilot findet in ihm breite Reserven im Fahrverhalten, selbst im Grenzbereich bleibt der Audi souverän und lässt sich dirigieren, wie man es möchte. Longcan Anglewinder, Alufrästeile und ein L-Kiel mit Schwingarm gehört bei allen gezeigten NSR GT3 zum Standard.

Der Audi R8 ist nach wie vor ein Ernst zu nehmender Gegner auf der Rennstrecke. Es gibt das Grundkonzept bereits seit einigen Jahren, was seiner Leistungsfähigkeit keinen Abbruch tut. Never change a working system. Never change a winning team!

Designversion

GT3 C6R, Vantage, R8

Der Aston Martin Vantage ist eine kompakte Angelegenheit. Kurz und breit kauert er auf dem Asphalt der Rennstrecke und gibt sich very british. Understatement sieht aber anders aus. Der exponierte Flügel wächst dick und breit aus dem kurzen Heck und auf der Rennstrecke zeigt er sich auch nicht gerade leise. Er teilt aus, hart und ohne Gnade zeigt er wo vorne ist. Selbstverständlich lassen sich bei allen NSR Boliden die Vorderachshöhe über in Vergleich zu Konkurrenz dickere Madenschrauben abstimmen. L-Kielhöhe und die Bodenfreiheit des Frontspoilers sowie das gewünschte Fahrverhalten sind somit einstellbar. Möchte man den Wagen lieber schnell auf Geraden haben oder soll er in Kurven flink sein? Oder neutral? Alles ist machbar.

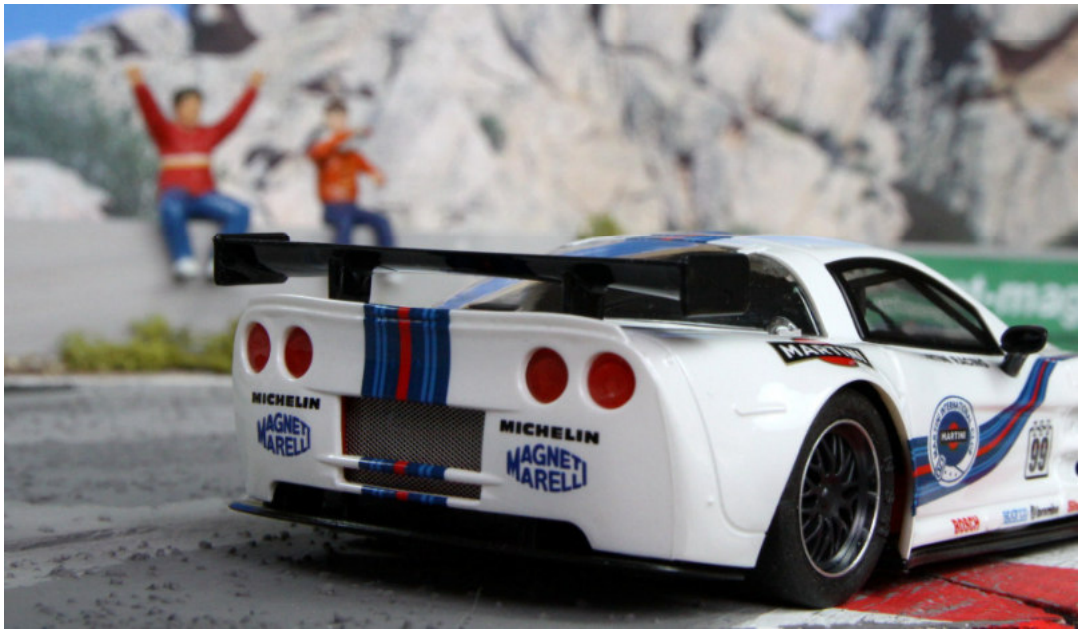
Die aktuelle Version des Vantage kommt in dezentem Weiß das mit Schwarz und Grün für Akzente setzt. Schwarze Felgeneinsätze mit polierten Hörnern sind kein optisches Gimmick: sie zeigen einen kleinen Teil der recht aufwändig gefertigten NSR Felgen, die über einen Doppelsteg ein Luftpolster in die Reifenmitte bringen. Das erhöht den Griß der Rundlinge, da sie sich noch besser in die Strecke krallen können als straffer Gummi.

Designversion

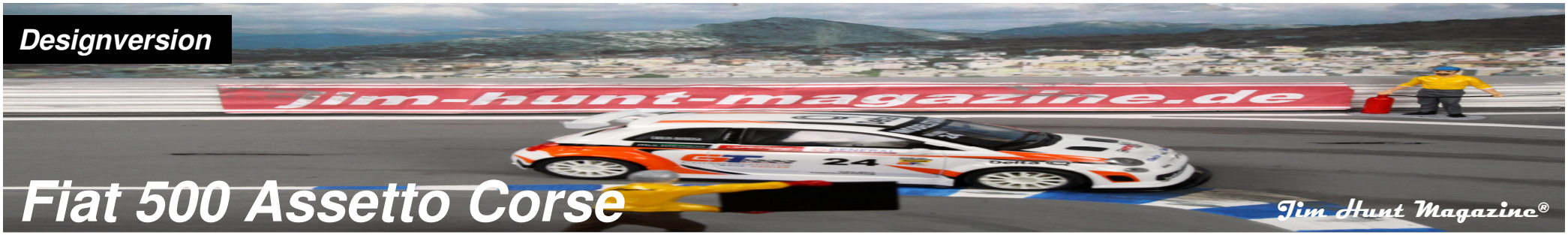
GT3 C6R, Vantage, R8

Die C6R ist die vorletzte Modellvariante der sportlichen Corvette aus den Staaten. Aufgestylt im Martini Look sieht die Lady super aus und ihre Geometriedaten bleiben unverändert souverän, wenn es längst die siebte Generation der Vette gibt. Die Corvette hängt sauber am Gas und durch ihre langen Radstand, die breite Spur und ihren tiefen Schwerpunkt eine Macht auf der Strecke. Hat man ihr Fahrwerk auf die eigenen Bedürfnisse abgestimmt und sich mit den Eigenheiten der C6R vertraut gemacht, lässt man es ordentlich fliegen. Absolut konkurrenzfähig kann man ins Rennen gehen und siegen. Der kompakt verbaute Heckflügel integriert sich gut in die Karosserielinien. Ein Indiz das besonders Einsteigern zugute kommen dürfte.

Old but gold! Die C6R ist das Vorserienmodell der aktuellen C7R. Das macht sie nicht weniger attraktiv für die Strecke. Man muss nicht immer das Neueste haben. Im Auslieferungszustand erhält der Kunde rote Hinterreifen. Wir nicht, wie haben die Karosse auf ein vorhandenes Chassis gesetzt. Wem die Roten stören: Reifenwechsel ist kein großes Problem.



Jim Hunt Magazine®
jim-hunt-magazine.de
NSR FIAT
500
Assetto
Corse
24
Delta
GENERAL
MULTIMENDAS
CARLOS BARBESA



Designversion

Fiat 500 Assetto Corse

Der kleine 500er Fiat im Renn-Trimm ist kein Auto zum Schmunzeln. Lachen wird der Pilot unter dem Helm wenn er größere Autos abhängt. Souverän geht der Assetto Corse ums Eck und lässt keinen Zweifel aufkommen: hier fährt ein ganz großer reduziert auf kompakte Maße. Mit dem Bodykit für eine extrem breite Spur und einem Heckflügel stemmt er sich in den Boden und wandelt seine Kraft in Vortrieb um. Angriffslustig geht es um den Kurs und dank hochwertiger NSR Technik unter der Haube nimmt er es mit anderen locker auf. Das vollaktive Chassis sorgt dafür, dass auch das Ding mit der Straßenlage beim Slotcar klappt.

Abarth 500 mit weit ausgestellten Backen. Maximale Leistung bei minimalen Maßen, so lieben wir die kleinen Flitzer aus Italien. Die temperamentvolle Fahrmaschine begeistert mit hervorragenden Fahreigenschaften. Es macht Spaß größere Kaliber zu ärgern und abzuhängen.

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

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.

PORSCHE 917K

KYALAMI

Tim Hunt Magazine®

Designversion

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Der Porsche 917K ist eine Legende. Anfang der 70er eroberte er die Strecken der Welt. 1970 gewann er mit Hans Herrmann und Richard Attwood Le Mans. Nicht nur der Film Le Mans 70 mit Steve McQueen verhalf ihm zur Weltberühmtheit. Viele wichtige Fahrer der Zeit fuhren als todesmutige Draufgänger den anfangs schwierig geltenden Rennwagen, den Ferdinand Piech als junger Ingenieur entwickelte. NSR hat schon viele Versionen gebaut und wir zeigten sie alle. Nun kommt die Kyalami Version mit goldenen Felgen in toller Optik. Die Klassiker von NSR sind eine Macht: Sidewinder, vollaktives Fahrwerk und hochwertige Komponenten verstehen sich von selbst.

NSR legt den legendären 917K in der Lucky Strike Lackierung auf. Er lief in Kyalami und der Aufbau des Rennwagens stammte angeblich aus der Ersatzteilkiste von David Piper. Die goldenen Felgen sollen damals sogar die Fünfspeichen Felgen eines Ferrari gewesen sein.

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

Runder Fahrstil

Tim Hunt Magazine®

Viele reden darüber, aber was ist damit gemeint?

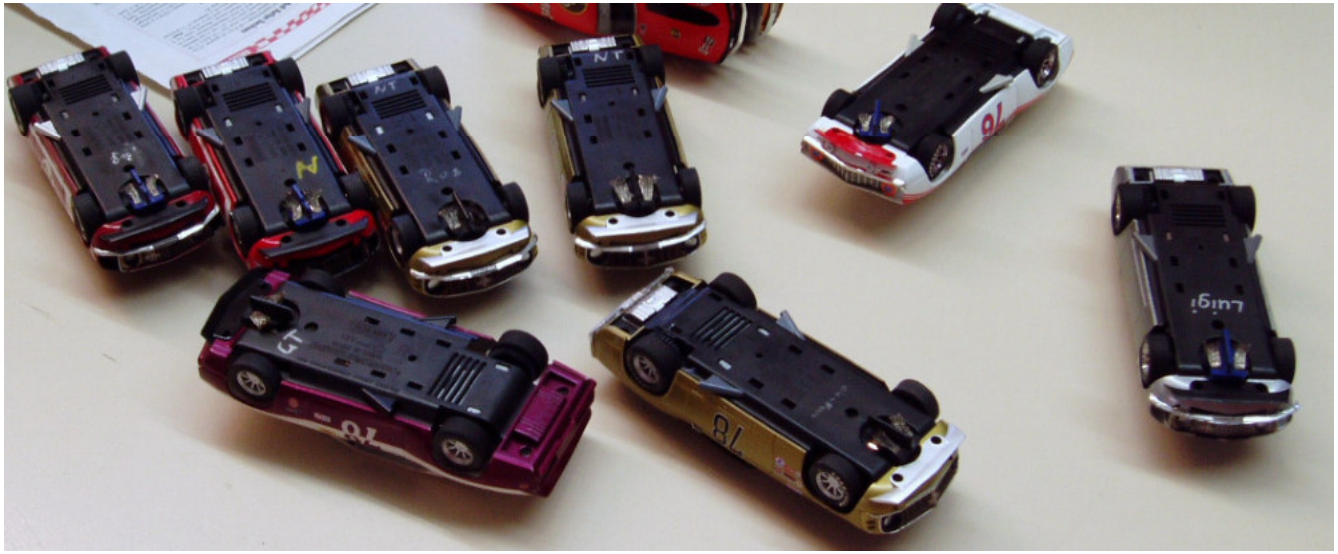
Runder Fahrstil

Was ist da los?

Tim Hunt Magazine®

Rund fahren, Du musst rund fahren, erst dann bist Du richtig schnell! Rund fahren im Kreis? Wir fahren doch alle irgendwie im Kreis, da jede Rennstrecke, egal welches Layout sie hat, ein geschlossenes System darstellt. Was verbirgt sich hinter der Zauberformel „rund fahren“ genau? Vielleicht kommen wir der Sache näher, wenn wir das Ganze so formulieren: Du bist schnell, wenn Du harmonisch gleichförmig die Runde abspulst. Eine Runde ohne hektische Gasstoß- und Bremsmanöver. Also geht die Aussage klar in Richtung „gleichmäßig fahren“. In der Tat ist das so. Wer ohne hektische Manöver seine Runden unter die Reifen nimmt, ist in Addition schneller als Leute mit einem optisch spektakulären Fahrstil. In der Ruhe liegt die Kraft, das gilt auch im Rennsport. Sowohl für das Nervenkostüm des Fahrers und noch mehr für seine Rundenzeiten Performance auf der Strecke. Zudem schont ein gleichförmiger Fahrstil die Reifen. Sie halten länger, haften länger. So gesehen auch ein Punkt, warum man länger schnell fährt, hat man die Harmonie gefunden. Drifts sehen spektakulär aus. Aber sie bremsen den Vortrieb, quälen die Reifen. Ein in Kurven quer stehendes Heck ist das Gegenteil zu rund fahren.

Je nachdem, wie viel Aufwand man ins Slotten steckt: eines bleibt immer gleich: Du bist schnell, wenn Du rund fährst. Nicht jeder betreibt eine großzügige Clubbahn mit einer aufwändigsten Stromversorgung. Auch an der einfach gestalteten Heimbahn ist ein runder Fahrstil entscheidend. Was sich hinter dieser Aussagen verbirgt, versuchen wir im Artikel etwas zu beleuchten.

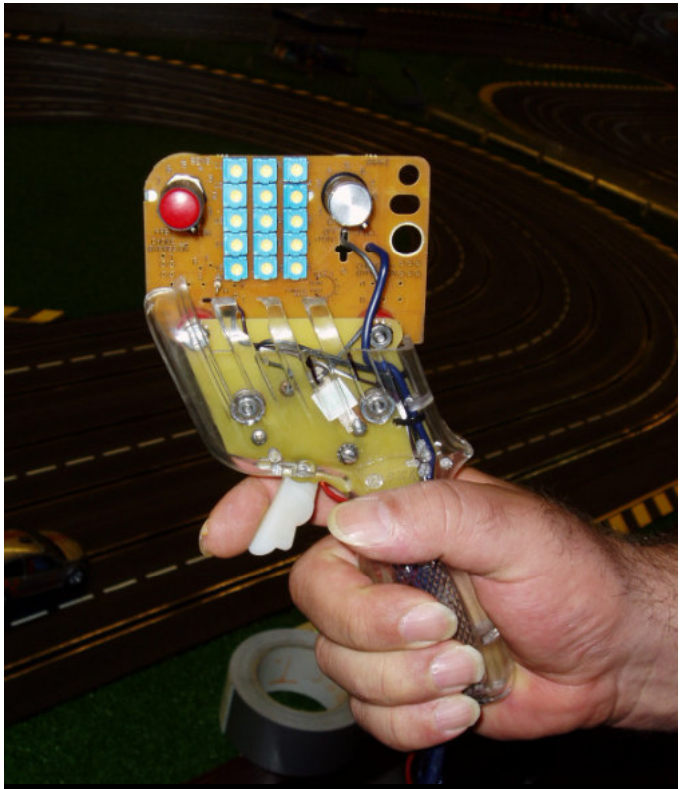


Runder Fahrstil

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Wie schafft man es, sich optimal auf die Rennstrecke einzustellen? Wie spult man Runde für Runde flüssig ab? Wie nimmt man Speed mit durch Kurven, ohne das das Heck ausbricht und bremst?



Rundes Fahren hängt nicht ausschließlich vom Regler ab. Vielmehr davon, wie man mit ihm im Grenzbereich umgeht.

Ganz einfach: durch fahren, fahren und fahren. Planmäßig die Strecke abschnittsweise „erfahren“. Mit der Zeit setzen sich die Abschnitte im Kopf zusammen und man wird schneller. Man fährt anstelle abzufliegen. Besonders kritische Streckenabschnitte erfordern ein ständiges Wiederholungsprogramm, bis die Passage sitzt. Im Training dreht man Runde für Runde und achtet in neuralgischen Passagen (beispielsweise nicht einfachen Kurven) besonders darauf, wie sich das Auto dort verhält. Wie setze ich die Bremspunkte? Zu spät: Quersteher oder Abflug? Oder zu früh? Da ginge noch mehr! Das Balance Akt beim Bremsen: die Speed nur soweit zu reduzieren, dass das Auto in der Kurve nicht verloren geht. Also weder abfliegt noch sich mit dem Heck quer stellt. So fahren, dass der Richtungswechsel eine ideale Mischung aus schnelles Durchrollen und das Auto mit dem Gaspedal auf Zug halten ist. Klar hängt das alles von vielen Parametern ab: Übersetzung, Reifen, Netzteil, Gasregler,... Trotzdem: man fährt immer mit dem gleichen Wagen und mit dem möchte man jetzt gerade das Maximum erarbeiten... Also nichts wie los und sich vorsichtig in Nuancen an den Grenzbereich herantasten. So bleiben Optionen zur Regulierung, mehr oder weniger. So wie es sein sollte. Erst sollte man ein Gefühl für das Auto entwickeln. Das bekommt man nur durch Fahren, fahren, fahren. Die Eigenheiten des Rennwagens stellen sich meist sehr schnell heraus: liegt das Auto satt? Ist es nervös? Wie verhält es sich beim Anbremsen vor Kurven? Wie am Kurvenausgang? Wie komme ich mit der Charakteristik des Motors, des Getriebes zurecht? Reifenpflege (Abziehen mit Klebeband) ist einer der Wichtigsten und am leichtesten nachvollziehbaren Parameter. Auch für Einsteiger.

Fährt man mit sauberen Reifen, erweitert dies den Grenzbereich ungemein gegenüber ver-schmutzten Rundlingen. Lästiger Pick up (Staub) reduziert die Bodenhaftung, das Heck tänzelt in Kurven. Bremsen und Beschleunigen gestalten sich zäher als mit frisch abgezogenen Reifen. Im Gegenzug sollte man das Thema nicht allzu wissenschaftlich angehen. Ja wir wissen: solche gibt es auch. Aber reden ist das eine, es zu tun das andere.

Alle waren sich einig: das geht nicht! Dann kam einer und machte es einfach...

Leute setzt euch an die Strecke und habt Spaß mit dem Wagen. Erfahrt seinen Grenzbereich und tastet Euch in kleinen Schritten immer weiter an ihn heran. Reagiert regulierend mit „mehr“ oder „weniger“. Mit der Zeit stellt sich Routine ein. Dann werdet ihr schnell. Richtig schnell durch einen runden Fahrstil!

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

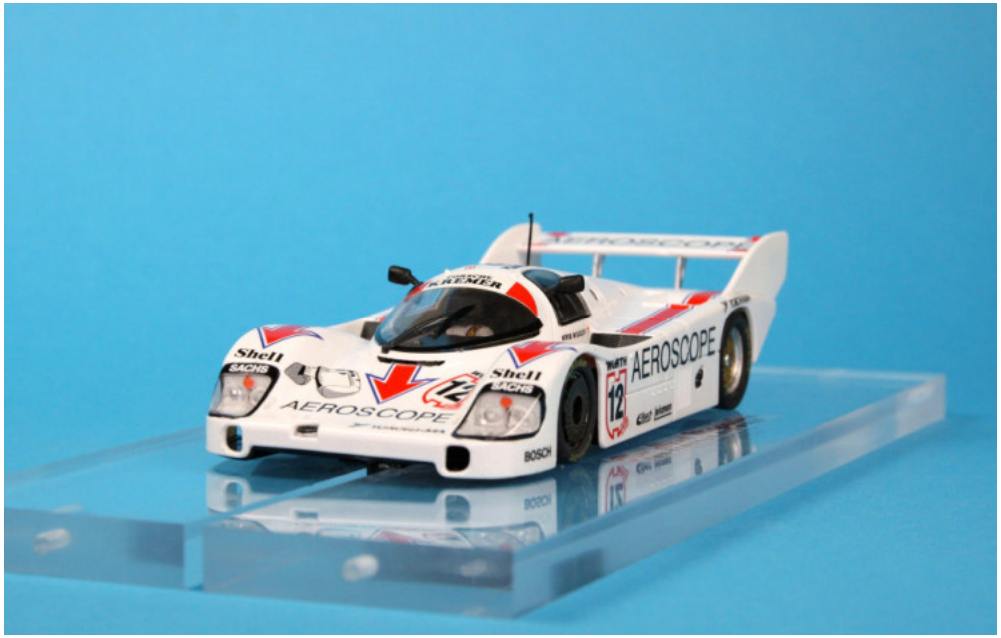
Mustang

Tim Hunt Magazine®

Grauer Klassik Mustang in kraftvoller Matt Lackierung

PORSCHE

Tim Hunt Magazine®



Aeroscope Kurzheck Gruppe C Porsche: weiß/ rot/ dezent/ auffällig

FERRARI

Jim Hunt Magazine®

Ein 312er in Orange Weiß ist mehr als heiß. Es gehörte viel Mut dazu, einen roten Werkswagen mit Enzo auszuhandeln und ihn auch noch in diese Farbe umzulackieren. Wir pfeifen auf Konformes.

Das Orange bringt die Farbe, Weiß den Kontrast.

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 41. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 42 !

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.