www.jim-hunt-magazine.de Apr 20

Jim Hunt Magazine®

46

McLaren Elva

CanAm von Thunderslot

++ Bahnorama: Taucherwald Ring 1zu43 +++ Schweden Rallye mit dem 205er Peugeot von SRC +++ CanAm +++ DTM ++

Editorial

Das gab es so noch nie...

Das erste Mal in der langjährigen Geschichte meines Magazines muss ich ein Editorial komplett neu verfassen. Eigentlich wäre alles längst fertig und bei Euch gewesen. Ein Leistenbruch bremste alles ein und veränderte meine Welt für drei Monate. Es war Pfusch, hinzu kamen als Folge Wundheilungsstörungen und keine lustige Zeit. Die Spielwarenmesse näherte sich und zog an mir vorbei. Wäre zu riskant gewesen, trotzdem hinzufahren. Aus dem Krankenbett heraus sagte ich alle meine längst gemachten Termine ab und war sauer wie traurig zugleich, dass ich nach so vielen Jahren dieses Mal nicht dabei sein durfte. Habe mich schon so sehr gefreut und alles war parat, um loszulegen. Dann halt nächstes Jahr wieder... Endlich heilte die Wunde zu, zwei gute Ärzte schafften das, was der andere nicht zusammenbrachte. Linderung und endlich die lang ersehnte Heilung. Ruhe und keine erneute OP. Und jetzt das. Dieser Corona Mist. Bei uns in München lagen die ersten Leute von Webasto im Krankenhaus unter Quarantäne. Wenige nahmen das alles so ernst wie es leider mittlerweile geworden ist. Die Berichte im Fernsehen aus Italien, Spanien und vielerorts machen einen halb wahnsinnig. Es ist überall nur noch dieses böse Wort und das ist auch gut so. Zum Glück gibt es Verantwortliche, die angemessen gehandelt haben. Es gibt leider immer noch Idioten, die die Regeln ignorieren und andere durch ihr dummes, egoistisches Verhalten in Gefahr bringen. Das ist wohl die Generation, der keine Grenzen gesetzt wurde. Die jeden Mist ausdiskutieren müssen, auch wenn es sinnfrei und eher kontraproduktiv ist. So wie jene, die trotz der Lage noch dummdreist und ignorant Karneval feiern mussten. Als Folge haben sie Teile ihres gesamten Ort ausradiert. Die Lage ist ernst und die Welt ist jetzt anders als vorher. Trotzdem machen wir alle weiter, so gut es geht. Unser Faible für Slotcars lenkt vom Alltag ab. Fahrt auf euren Bahnen daheim im Kreis der Familie oder alleine. Optimiert Autos, baut sie um, lackiert, decaled und macht daheim etwas, das ablenkt vom Wahnsinn der Wirklichkeit. Wascht oft die die Hände und bleibt drin! Wenn es zum nötigen Einkauf geht: Mundschutz und Einweghandschuhe sind mittlerweile angesagt. Zum Glück habe ich noch ein paar Handschuhe vom Lackieren übrig, wenn auch nicht all zu viele. Mundschutz ist alle. Wie fast überall im Land. Jetzt heißt es kreativ sein und vielleicht lagert noch das eine oder andere Teil in der Slot Werkstatt, das nun einer völlig anderen Bestimmung zugeführt werden kann: Gesundheit schützen. Ansteckung minimieren, hinauszögern... Zum Glück gibt es im Land genügend Lebensmittel, wenn sich auch die Klopapier Raffgier vieler Leute mir nach wie nicht erschließt. Das Jim Hunt bleibt weiter für Euch online. Solange der Strom geht könnt ihr alle Ausgaben laden und lesen. Kostenlos wie seit der ersten Stunde. Unser kleiner sozialer Beitrag nicht nur in dieser Krise. Ihr findet uns zudem auf facebook und instagram und könnt schöne Bilder bestaunen, klar von Slotcars, schönen Dioramen und es gibt sogar Ausschnitte von Autos auf unserer Bahn zu sehen. Wer Zeit und Muße hat, schaut nach. Das lenkt ab. Durchlüftet den Kopf. Das ist in Zeiten wie diesen noch wichtiger als im stressigen Alltag vor der Krise. Jetzt relativiert sich vieles. Was ist wirklich wichtig, was nicht? Wer ist systemrelevant? Wer weniger? Wichtig ist, dass die Leute zusammenhalten. Entschleunigtes Leben. Vieles geht jetzt langsamer. Nicht nur das Einkaufen im Supermarkt und in der Apotheke. Die Abstände sind wichtig. Das sagt man einem Rennfahrer! Ich fahre normalerweise Windschatten, gehe auf Tuchfüllung um schnell überholen zu können. Auf der Bahn ja, nach wie vor. Draußen im Alltag nein! Bitte jetzt nicht mehr! Fahrt vorsichtig, langsam. Die Kapazitäten bei den Notdiensten und den Krankenhäusern sind für andere Dinge reserviert. Jetzt ist die falscheste Zeit für einen Abflug. Auf der Bahn weniger kompliziert. Trotzdem nicht hinfallen. Nicht ausrutschen. Aufpassen! Haushaltsunfälle, wir kennen die Zahlen, oder? Bleibt alle gesund. Bleibt daheim. Nutzt die Ressourcen. Eure Bahn ist eine. Vielleicht auch mein Magazin. Es freut mich, wenn es Leuten etwas positive Ablenkung schenkt, Gedanken frei macht und etwas Freude in die Köpfe transportiert. Vielleicht ein kleines Schmunzeln oder gar ein Lächeln. Freut Euch an den Bildern und Texten. Dazu sind sie da. Vielleicht jetzt noch mehr denn je... Bleibt gesund! Hoffen wir, dass es wieder anders werden wird. Geduld. Vertrauen. Hoffnung.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.46!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Carrera®
carrera-toys.com
@carrera.official
carrera.official
/carreraofficial
Carrera
DIGITAL 124
DOUBLE VICTORY
Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.
Photo © Porsche

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Tracktests

Rallye:

Gr.B Peugeot 205 T16
Schweden Rallye

Rundstrecke:

- ***Porsche 914/6 Chrono Tuning***
- ***CanAm: Lola T70, Lola Spyder***
- ***Neu: McLaren Elva***
- ***Audi RS5 DTM***
- ***Porsche RSR Rothmans***

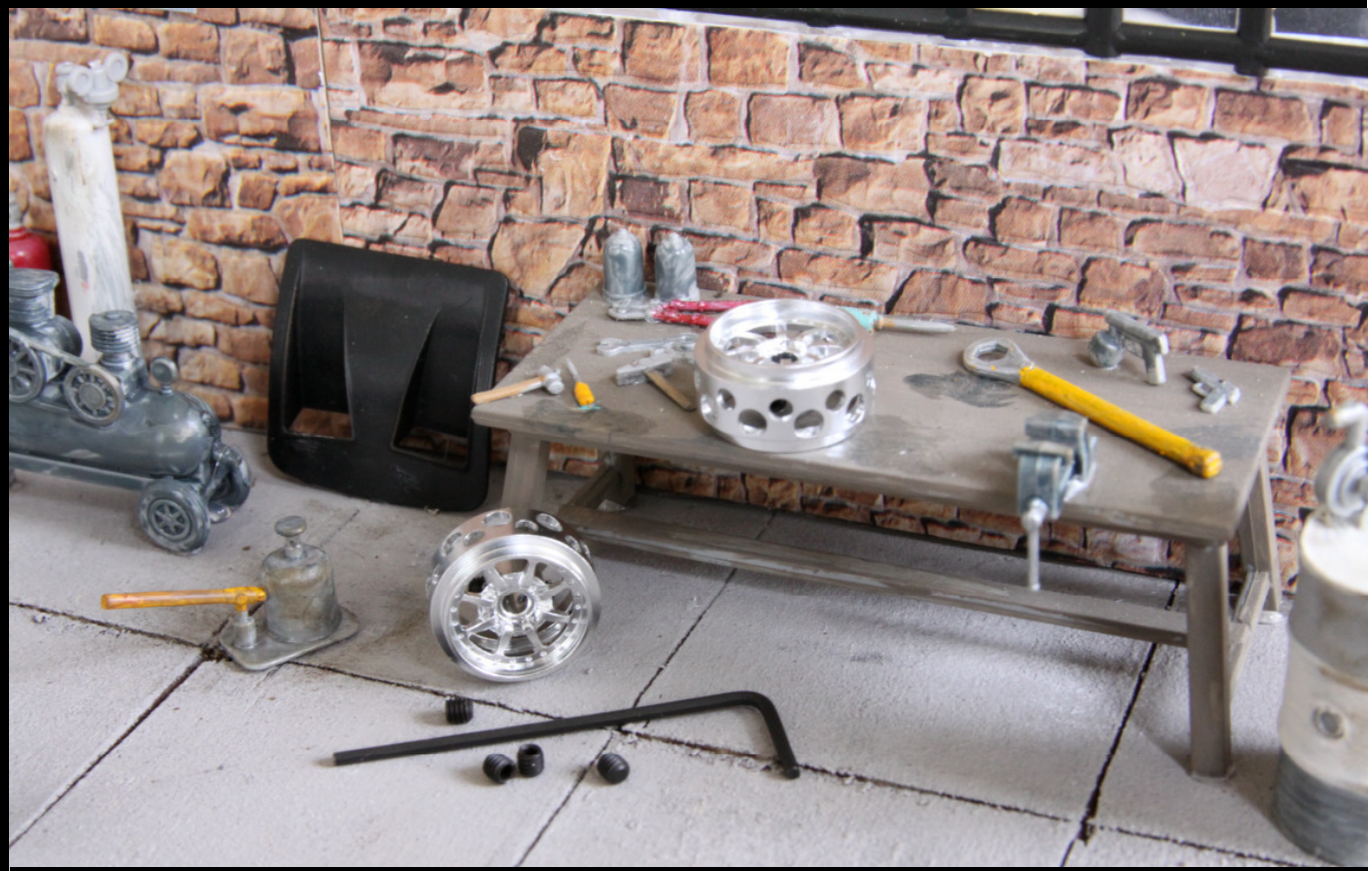
BahnOrama

Taucherwald Ring 1zu43

Jim´s Universum

SRC bringt weitere Felgen

Die spanische Kultschmiede SRC liebt Details und baut neben den Fuchsfelgen nun weitere extrem leicht und aufwändig gefräste Alufelgen für 1zu32er Autos. Sie passen auf den 3/32er Achsstandard, also identische Größe wie es beispielsweise auch slot.it verwendet. Die Dinger sind nicht nur von allen Seiten durchbohrt, um Gewicht zu sparen, sie sehen einfach Spitze aus und ich kann mir gut vorstellen sie nicht nur auf den hauseigenen Porsche 914/6 der Spanier zu montieren. Ich könnte mir auch vorstellen, dass sowohl ihre Füchse als auch diese her hervorragend auf Fly 911S passen. Damit lassen sich variable Tuninggetriebe und kalibrierte Achsen hervorragend einsetzen. Reifen? SRC hat davon genügend und das Interessante daran: sie haben ein perfektes Grip Niveau. Man kann ordentlich beschleunigen aber auch bei Bedarf driften. Denn SRC Reifen haben sowohl Rundstrecke wie Rallye drauf. Ihr breiter Einsatzbereich macht echt Laune.

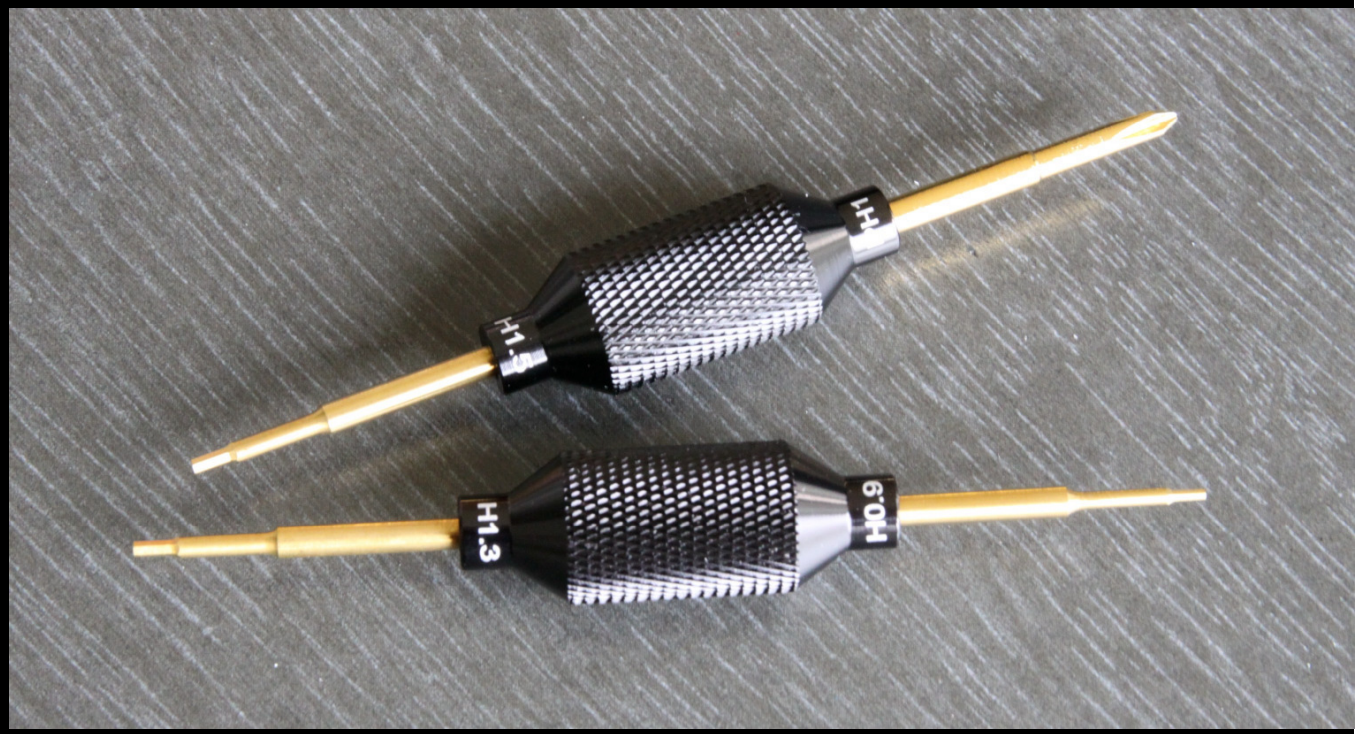


Neue gefräste High Tech Felgen bei SRC. Sie sind von beiden Seiten der Radnabe verschraubt, damit nichts unwucht läuft. Mit im Set: Inbus und zwei Satz Ersatzschrauben. Ein Set enthält zwei Felgen.

Jim´s Universum

Edel und kompakt: Werkzeugset von SRC

SRC liefert eine kleine feine schwarze Box. Darin enthalten ist edel gefertigtes Slot Werkzeug. An beiden Enden beider Sticks sind die geläufigsten Werkzeuge für Slotcars hochwertig eingebaut. Der geriffelte Schaft mobilisiert Halt: Auch wenn man mal feuchte Hände hat bleiben Reserven zum Schrauben. Eine tolle Geschenk Idee oder noch besser: sich selbst beschenken und ab sofort eine Spur edler an einen kleinen schnellen Rennwagen schrauben. Nichts ist wichtiger als gutes Werkzeug. Besonders wenn die Maße so klein und fein sind, wie bei Slotcars.



Beide Werkzeuge kommen in einer attraktiven Box aus Karton und ruhen in einem Schaustoff Kissen.

Die Ansprüche ans Slotcar Werkzeug werden immer vielfältiger. Durch kleine Maße sind Präzision und Langlebigkeit gefragt. Nichts nervt mehr, als weiches Material, das kaputt geht. SRC hat ein kleines Set mit handlichen Multi Tools, die alle Maße bei SRC Slotcars u.a. abdecken. Für verschiedene Felgen-maße gibt es 0,9er, 1,3er und 1,5er Inbus und einen Kreuzschlitz-dreher für Karosserien oder Fahrwerksteile. Geriffelte Handstücke geben Grip und klären mit Zahlen auf, welches Tool an welchem Ende verschraubt ist.

Thunderslot erweitert die CanAm.
Was passiert im harten Einsatz?

CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Die italienische Schmiede Thunderslot lässt mit einem neuen Gerät für die CanAm aufhorchen. Die gewaltige Elva kommt auf die Strecken der Welt und lässt den Geist der vergangenen Ära neu erleben. Schon beim Anblick der Proportionen wird klar. Hier geht es ordentlich nach vorne und noch brutaler durch Kurven. Der Wagen erinnert in den Grundzügen an ein Kart mit Karosserie und einem großvolumigen Motor, der die Sache noch spannender macht. Kompakt und breit gebaut stemmt sich die Hinterachse seitlich ab und mobilisiert eine satte Straßenlage in Kurven. Zusammen mit dem voll einstellbaren Fahrwerk und den stimmigen Komponenten unter der Haube wird sich in Addition eine satte Leistungsfähigkeit abbilden. Die schwarz glänzende Karosserie mit den rund umspielten Radhäusern, der extrem flachen Schnauze mit zwei Öffnungen für den Ölkühler und den breiten Schultern lassen keinen Zweifel aufkommen, dass es hier zur Sache gehen wird. Unten herum ist die Elva Silber lackiert und mit schmalen roten Linien zum Schwarz hin akzentuiert. Eine flache und gewölbte Scheibe umgibt das offene Cockpit. Der Fahrer sitzt direkt vor dem V8 Mittelmotor und ein Überrollbügel mit seitlichen Streben quer durch die offene Karosse schützt den Fahrer. Vorne sind die Scheinwerfer abgedeckt. Im Heck sitzen zwei runde Leuchten an den Seiten, etwas

Sinnliche Rundungen und sehr breite Schultern.

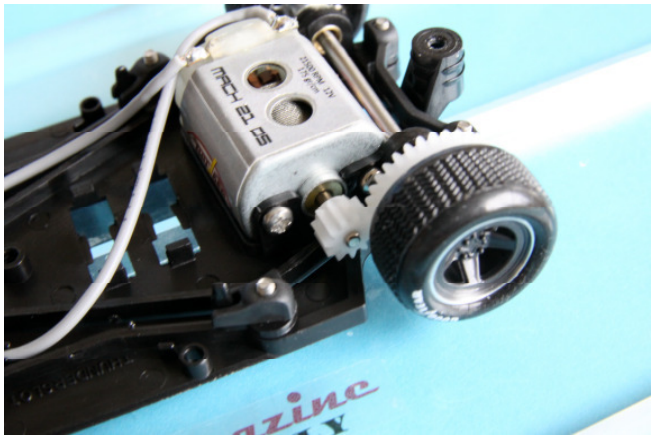
CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

Tim Hunt Magazine®

Fünf Schrauben ermöglichen das Abstimmen des entkoppelten Chassis. Der Motor sitzt als leicht angeschrägter Sidewinder vor der Hinterachse. Präzisions-Gleitlager hinten lassen die Alufelgen auf der gehärteten Hinterachse leichtgängig drehen. Vorne ist die Achse in ihrer Höhe und im seitlichen Pendelspiel einstellbar, je nach dem wie sie der Pilot haben möchte. Dies alles bietet zusammen mit der entkoppelten Karosse individuelle Setups zu, Der L-Kiel ist verschraubt und dreht absolut spielfrei. Interessant sein Schwert (rechts unten). Seine Shape führt und gleitet ohne große bremsende Reibung zu erzeugen.

Verschraubter Motor, damit die Kraft präzise und verlustfrei auf die Hinterachse fließt.



CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

weiter innen die mächtigen Auspuffrohre, die sich im Schwarz etwas optisch verlieren. Aber der Sound ist unüberhörbar. Bruce McLaren setzte den CanAm Wagen beim Canadian Grand Prix 1964 selbst ein. Und weil wir nicht nur auf Daten und Zahlen setzen fahren wir gleich los. Erst noch der obligatorische Ölservice der Mechanik: Achslager, Motorwelle, L-Kiel Schaft und last but noch least das Getriebe bekommen Gleitmittel, damit alles noch leichter dreht und arbeitete als im trockenen Serienzustand. Nach kurzer Einwirkphase lassen wir die Mechanik drehen, damit sich alles gleichmäßig verteilt und schon kann es auf die erste Einroll Runde gehen. Wir lassen es gemütlich angehen, damit sich alles einspielen kann. Die Mechanik läuft seidenweich gelassen und Runde für Runde nimmt die Elva immer mehr Fahrt auf. Der Motor nimmt immer besser das Gas an und dreht sauber hoch bis zu seinem Drehzahlolymp. Wir tanken die empfohlenen 12 Voltan Sprit und sind damit mehr als zufrieden. Die Thunderslot CanAm Boliden laufen alle sehr fein, sind dabei verdammt schnell aber wirken nicht übermotorisiert. Sie bringen die Kraft sauber auf die Strecke und lassen keine Zeit liegen, weil ständig Reifen durchdrehen. Der Grip des schwarzen Goldes ist ausgezeichnet. Die weiche Mischung hält was sie verspricht und lässt atemberaubende Kurvenfahrten auf einem sauberen Strich zu. Hat man das Fahrwerk und die Karosserie über die Torx Schrauben im richtigen Grad entkoppelt, läuft der McLaren wie auf Schienen um die Kurven und zieht dabei voll durch. Wenn man den Motor sauber auf Drehzahl hält sind verdammt

Der Fahrer sitzt wie im Rennkart. Leichtes Lexan Cockpit für einen reduzierten Schwerpunkt.

CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, dass es fast schon so wirkt, als wären starke Magnete drin. Kenner wissen, dass Thunderslot darauf komplett verzichtet und die Wagen ohne diesen unnötigen Ballast ausliefert. Man richtet sich an Fortgeschrittene und an jene, die das werden möchten. Ein zusätzlicher Haftverstärker wäre dabei nur kontraproduktiv, weil der Wagen in seinem Setup dermaßen ordentlich liegt, dass die Erdanziehungskraft völlig reicht. Zudem muss man sagen, dass in allen E-Motoren ohnehin Magnete sind, die das Heck auf die Stromschienen ziehen. Das ist in Ordnung, aber zum Glück nicht so übertrieben stark, wie zusätzliche MTS Module, die viele Hersteller in Serie einbauen und uns dazu veranlassen, sie wieder auszubauen. Denn wir möchten wissen, wie sich die Rennwagen „ohne“ fahren. Also wie das Zusammenspiel aus Chassis, Aufbau, Technik und Reifen funktionieren oder nicht. Bei Thunderslot ist das alles im Einklang, weil hinter der Marke Leute stecken, die im Slot Rennsport viele viele Jahre Erfahrung gesammelt haben. Einer ist mehrfacher Weltmeister und davon profitiert man bei dieser Marke. Das einstellbare Chassis hat fünf Aufhängungspunkte, über die sich der Antriebsstrang vom Hauptrahmen in seiner Entkoppelung einstellen lässt. Dieses Spiel bewirkt, dass sich das Auto in Kurven flexibel in sich neigen

Flach wie ein Kart: McLaren Elva ist bereit für schnelle Kurven und lange Geraden. Der dicke V8 möchte sein brutales Potential beweisen.

CANADIAN GRAND PRIX 1964

McLaren Elva

kann und somit eine deutlich höhere Bodenhaftung aufbauen kann, als ein komplett starres Konzept mit maximal angezogenen Karosserieschrauben. Löst man zudem diese noch dazu, so dass sich die Karosse vom Unterbau neigen kann, erzielt man das maximale Ergebnis an Performance. Wie man das anstellt, sollte jeder für sich selbst herausfinden. Abhängig vom Fahrstil, der Bahn samt Grip, dem gefahrenen Regler und auch dem persönlichen Geschmack sollte sich jeder Pilot entweder aufgrund seiner Erfahrung an das Maximum herantasten. Oder als Rookie tastet man sich in kleinen Schritten (=Schrauben öffnen) ans Optimum heran. Mit kleinen Schritten vielleicht mit halben bis maximal ganzen Umdrehungen testen. Ein paar Runden drehen und beobachten, wie sich der Wagen verhält. Liegt er gut? Sitzt das Heck locker oder sitzt es präzise in Kurven? Wie fährt der Wagen auf langen Geraden. Wie verhält er sich beim Anbremsen von Kurven... Einfach testen und Geduld!

Schwarz und stark geht Thunderslot´s McLarens Elva ins Rennen. Konkurrenzfähig wie gewohnt.

McLaren Elva

Porsche RSR

Moderne Retroperspektive: Carrera inszeniert den aktuellen Le Mans Boliden im Rothmans Gruppe C Look aus den 80ern.

Jim Hunt Magazine®

Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Es wurde Zeit, dass Porsche mit seinen ureigensten Wagen, den 911ern wieder in Le Mans antritt. Letztes Jahr war es soweit. Die Zuffenhausener schickten ihre leistungsgesteigerten, brutalen RSR an die Sarthe und ließen mit alten Designs von früher aufhorchen. „Die Sau“, jene Ikone aus den 70ern sowie die legendäre Gruppe C Rothmans Lackierung kamen auf die neuen RSR im Transferverfahren und erinnerten an die alten 917/30 und den 962er. Der hier gezeigte Wagen war vor zwei Jahren der Held am Carrera Stand und verdeutlichte eindrucksvoll, wie breit man einen Porsche bauen kann. Er hat nicht viel mit dem Serien Elfer gemein, aber das ist bei allen Rennsportwagen so. Seine extrem verbreiterte Spur lässt ihn durch Kurven fliegen, ohne dabei die Haftung zu verlieren. Das ist beim Carrera RSR auch so, die Breite und die Slicks geben lange Souveränität, auch dann, wenn man die Magneten ausbaut und puristisch fährt. Der Porsche lässt sich nur schwer aus der Laufruhe bringen, was bei Langstreckenrennen ideal ist. Denn irgendwann lässt die Konzentration des Fahrers nach und genau dann profitiert man vom ausgewogenen Gerät, das man gerade lenkt. Vier Messingradlager und ein satter Motor liefert Leistungsdaten, die auf der Bahn Freude versprechen. Fährt man ihn als Digital132 hat man die ganze Zeit Licht. Es gibt ihn auch als Evolution, dann ohne Leuchtmittel. Beide Versionen laufen sehr gutmütig und lassen Spielraum das eine oder andere Zehntel in Kurven herauszuholen. Es handelt sich hierbei um die Designversion des längst erschienenen Debüt RSR in weiß-rot-schwarz.

Tief kauert der RSR auf der Strecke und lässt sein enormes Potential erahnen. Er liegt sehr gutmütig in Kurven und beweist sich auf der Langstrecke als ein souveränes Arbeitsgerät.

Porsche RSR

Tim Hunt Magazine®

Feinste Details sind wieder gegeben. Die tolle Farbkombination aus den 80ern steht auch dem aktuellen RSR sehr gut.

Breiter Hintern, breite Spur. Ein Abtrieb spendierender Heckflügel und ein Diffusor am Abschluss des Unterbodens hält den RSR sicher in der Spur. Man kann ihn als Digital132 mit Chip oder analog als Evolution ordern. Die Digitalversion ermöglicht beide Betriebsarten und als Bonus gibt es eine helle Lichtanlage vorne wie hinten. Zwei Rohre aus dem Heck beweisen: auch moderne Rennwagen klingen gut.

Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Tief kauert der RSR mit seiner breiten Spur auf der Strecke und spielt sein enormes Potential aus. Er liegt gutmütig in Kurven und beweist sich im Sprint wie auf der Langstrecke als ein sehr souveränes Arbeitsgerät. Optisch lässt er nichts anbrennen und präsentiert sich aus jeder Perspektive professionell.

www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32

www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

PS: Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager.

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de|

Tim Hunt Magazine®

Schweden Rallye 1986

PEUGEOT 205 T16

EVO2

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Wir testen stilgerecht im eiskalten, hohen Norden Schwedens. Im Daunenanorak, im Fahreroverall und den Fahrerschühchen fühle ich mich zeitweise wie im T-shirt in der Antarktis. Frisch weht polarer Wind. Wir rollen den Peugeot aus dem geschlossenen Trailer und werfen ihn an. Im Motor spezielles Öl ein, das den widrigen Bedingungen trotzt. Ich lasse den Motor warm laufen... Er poltert wie eine unrund laufende Waschmaschine, in der harte Turnschuhe gewaschen werden: die scharfe Nockenwelle ist verantwortlich: perfekte Steuerzeiten bei hohen Drehzahlen. Im Standgas eine disharmonische Qual für die Ohren. Wir kippen einen Schwedentrunk aus dicken Thermoskannen, keine Ahnung was da drin ist. Angewärmt klettern wir in den Franzosen Käfig, schnallen uns an und warten auf die Startfreigabe. Die weiße Tundra sieht magisch aus, wie in „Das Imperium schlägt zurück“. Ich tippe aufs Gas um zu schauen, ob der Motor nun sauber hochdreht. Das unrunde Leerlauf Getrommel weicht einem kernigen Inferno. Der Lader pfeift, die Sitze beben. Man spürt brutale Mittelmotor Gewalt im Rücken. Das lässt ahnen, was bald kommt. Ich trete die harte Sportkupplung durch, schalte in den Ersten und drehe auf volle 17000 Touren. Co-Pilotin Josephine spreizt ihre Schuhe gegen das Lochblech im Fußraum. Sie hält das Gebetbuch fest im Anschlag. Adrenalin! Der schwedische Starter zählt an. Ich verstehe kein Wort und warte aufs Handzeichen! Sein Gesichtsausdruck entspannt sich zu einem Lächeln, während sein Arm blitzschnell runterschnellt und er zur Seite springt! Ich lasse die harte Kupplung los und gebe alles! Es drückt uns in die Sitze, zeitgleich nicken ...

Gruppe B: Schnee, Eis, Kälte und Turbo Vollgas...

Peugeot 205 T16 Evo2

... unsere Helme in die Kopfstützen. Wahnsinn! Scharfe SRC Spikes krallen sich in den weißen Untergrund und wir heben ab wie Luke Skywalker in seinem Snow Speeder. Sofort reiße ich in den Zweiten, in den Dritten und es ist echt erstaunlich, wie rabiat der T16 nach jedem Gangwechseln hoch dreht. Mit der Spontaneität eines Zweitakters peitscht er durchs Drehzahlband und fordert sofort nach dem nächsten Gang. Tränen der Ergriffenheit verschwinden irgendwo seitlich im Helm und teilen sich vor den Ohren zu einem salzigen Zweistrom. Ich bin auf Adrenalin und im französischen Himmel. Josephine sagt jede Kurve und jeden Gangwechsel präzise an. Das klingt auf französisch extrem sinnlich. Die erste lange Links geht im voll ausgedrehten Dritten: der Peugeot pariert präzise auf meine Aktionen. Mit Gaspedal und kleinen Lenkbewegungen geht es im kontrollierten Drift ums Eck. Meinen Helm zieht es rüber zur Copilotin. Ihr Hut klebt fast an ihrer Seitenscheibe. Nackenmuskeln sind gefragt, Gruppe B Fliehkräfte sind eine fiese Sache. Sofort weiter in den Vierten und auf der Gerade geht es voll ausgedreht mit 160 auf die nächste enge Rechts zu. Der Motor klingt wie eine Symphonie, Turbolader und Ventile geben sich ein perfekt harmonierendes Stelldichein bei enormen Drehzahlen. Ich möchte jetzt kein Pleuel sein. Konzentration! Ich folge den Kommandos aus dem Kopfhörer, schalte mit Zwischengas heftig runter in den Dritten, Zweiten. Dabei immer die Drehzahl halten, damit der Turbo den Ladedruck hält. Ein Turboloch kann ich jetzt nicht gebrauchen, das ...

x

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

... würde mich kurzzeitig depressiv machen. Scharf und kurz Anbremsen, links - rechts das Auto Anpendeln und im Zweiten rutschen wir optimistisch in die knackig schließende Rechts. Ich erkenne im Rückspiegel ein grelles Nordlicht. Oder war es eine lange, züngelnde Turboflamme aus dem mittigen Endrohr? Der Peugeot durchfegt die Kurve und dreht sofort wieder hoch, folgt jedem Befehl mit der Präzision eines Laserschwerts. Es wird jetzt kuschelig warm: Schwedentrunk und die PS starke Rückenheizung steigern die Temperaturen im Cockpit. In Schweden eine super Sache, bei der Akropolis Rallye stelle ich mir das weniger cool vor! Nach ein paar leicht zu fahrenden Kurvenkombinationen kommt jetzt die Angstbuksä: eine lange Gerade bei der man fast drei Minuten Vollgas fährt. Der Motor gibt alles und brüllt in den höchsten Tönen. Ich dreh fast durch vor Glück! Auf Asphalt ist Vollgas kein Ding. Auf Schnee schon. In einem Gruppe B ist jeder Untergrund mit Vollgas eine Herausforderung. Die schiere Kraft muss umgesetzt werden, sonst geht es schneller ins Aus als einem lieb ist. Wir ballern mit 180 über die Piste, das Weiß draußen verschmilzt zu einem optisch diffusen Brei. Ohne Aufschrieb und Ansagen wäre ich jetzt komplett verloren. Josephine brüllt: „Freinez!“, also steige ich hart auf die Bremse! Die beißt besser als vorher, die Kühlung der langen Geraden hat ihr Fading reduziert. Trotzdem, wir sind viel zu spät dran. Schießen viel zu schnell auf die nächste Kurve zu. Volles Rohr geht es mit 120 Sachen durch eine Schneewehe, drei Meter links neben einer Würstl Bude ins Ungewisse. Ich sehe Leute springen, Glühwein und Würstl Teller segeln durch die kalte Luft.

Volles Rohr geht’s im Dritten über die Kuppe: Fahrwerk und Reifen regeln alles. Glücksgefühle!

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Unser Snow Speeder legt eine Bruchlandung hin. Ich entscheide mich für Vollgas im Dritten! Das schaufelt uns durch den tiefen Schnee, die Sicht wird besser. Der Turbo pfeift unter Volllast in den höchsten Tönen. Ich muss aufpassen, den Motor nicht zu überdrehen. Der einsetzende Drehzahl Begrenzer verhindert zum Glück Schlimmeres. Nach kurzem Drehzahl Stakkato geht es weiter: die Reifen fressen sich durch den tiefen Schnee und bauen langsam Grip auf. Mit alternierender Drehzahl und mageren 50 km/h schieben wir uns im Dritten geduldig zurück auf die Strecke. Wir brechen jetzt auf der anderen Seite der Würstl Bude aus der weißen Wand und gehen zurück auf Kurs. Der Peugeot baut ordentlich Speed auf, so wie ich es liebe. Mein Snow Speeder kehrt zurück in den Angriffsmodus. Die nächste Gerade nehmen wir vorsichtiger mit moderaten 160. In die letzte Rechts ballern wir quer hinein und mit 120 Sachen verlassen wir das forsche Eck. Dann lasse ich den 205er in Richtung Zielband fliegen. Wahnsinn, dieser abgefahrene, französische Snow Speeder! Wie Luke Skywalker und Prinzessin Leia steigen wir aus dem qualmenden Ding und lassen uns den üblen Ausritt am Würstlstand bei unserem Team auf gar keinen Fall anmerken. Die Rundenzeit stimmt! Jetzt brauche ich einen Schwedentrunk! Oder zwei oder drei.

Absolut linientreu und aggressiv: 205er von SRC

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

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Die Gruppe B markiert für mich bis heute die beste Zeit im Rallyesport. Moderne WRC Autos heute sind auch sehr beeindruckend, weil sie fast alles am absoluten Limit durchfahren und beeindruckende Sprünge zeigen. Moderne Technik und Elektronik machen das alles möglich, was die Qualität der aktuellen Fahrer keinesfalls schmälern soll. Diese Jungs leisten Enormes, das sich von den Skills normaler flotter Autofahrer deutlich abhebt. Trotz aller Präzision und allem Sprint: Die alte Formel Gruppe B aus den 80ern markiert für mich den Olymp. Damals gab es keine elektronischen Helfer wie heute, um das Optimum aus den Fahrwerken und Motoren herauszuholen. Es gab nur ein grobmaschiges Reglement, das brutal aufgebaute und getunte Fahrzeuge zuließ. Die verlangten von den Fahrern alles ab und es gab nur eine Hand voll, die diese Maschinen bis ans Limit bewegen konnten. Kehrseite des Spektakels: es gab immer wieder Todesfälle, weil der Mensch den Maschinen nicht gewachsen war. Das brutale Fauchen der Motoren, das nervöse Zischen und Pfeifen der Turbos brachten einen Sound und eine Show an die Rallyestrecken, wie es sie vorher nie gab und nie mehr geben wird. Die Menschen standen in mehreren dicht gedrängten Reihen direkt an der Rennstrecke und wurden Teil von ihr. Für die Fahrer bedeutete das den absoluten Wahnsinn, inmitten der Menschenmassen in teilweise halben Metern Abstand bis ans Limit zu gehen. Das mit Autos, die fast nicht mehr zu bändigen waren. Die Zuschauermassen wurden mit der Zeit immer unkontrollierbarer und fungierten als lebendige Banden, die erst im letzten Moment zur Seite sprangen. So angetan waren sie vom Spektakel. Es kam immer wieder zu Unfällen, tödlichen Unfällen. Es musste nicht erst passieren, dass ein Auto in die Menge abflog.

Der SRC Peugeot fräst souverän durch den Schnee. Spike Reifen mit Gummi Noppen krallen sich in den Untergrund. Allradantrieb und ein kraftvoller Motor mit Turboaufladung tun ihr Übriges. Kernige Performance, wie sie sein soll!

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Auch normale Abflüge mit Einschlägen endeten oft im Inferno der Flammen. Die glühenden Turbolader sorgten oft in Verbindung mit gerissenen Benzinleitungen für äußerst schlimme, unkontrollierbare Szenarien: Fahrer und Beifahrer verbrannten dann in ihren Cockpits. Daher kam das Aus, die FIA handelte, bevor die nächste Eskalationsstufe der wilden Gruppe B ausgebaut werden sollte - mit noch brutaleren Autos. Die Gruppe A als Nachfolge mit „mageren“ 300 PS wirkte ernüchternd, die Zuschauer blieben fern und die wilden Jahre der Gruppe B waren leider Geschichte. Der Peugeot 205 T16 war eines der absoluten Spitzengeräte in diesem hochgezüchteten Rennzirkus. Die Franzosen schickten ihre Werksautos in den direkten Kampf gegen Lancia Delta S4, Ford RS200, Audi Quattro S1 und andere. Der kleine, leichte Peugeot mit Mittelmotor wurde im Radstand verlängert, damit er beherrschbar bliebt. Das Serienfahrzeug war ein eher kleiner, kurzer Wagen, der mit der brachialen Maschine wenig gemein hatte. Wenn auch der 205er GTI mit Frontantrieb damals verdammt gut ging! SRC hat den französischen Rallye Wagen schon länger im Sortiment. Nun kommt die 1986er Version von der Schweden Rallye an den Start der Slotpisten der Welt. Der Evo2 hat den mächtigen Heckflügel, der die Kraft auf die Hinterachse stemmt. Klar, das Auto hat Allrad wie die Konkurrenz. Beim SRC 205er werden alle vier Räder über einen Riemenscheiben Antrieb mit einem zähen Kautschukband von der Hinterachse zur Vorderachse weiter geleitet. Das hat gewisse Vorteile gegenüber einer mechanischen Kardanwelle. Der Riemen ist leichter, es muss weniger rotierende Masse mobilisiert werden. Dazu fällt mechanische Reibung im Kardanlager weg. Das spart ein paar PS, die sonst verpuffen würden. Zugleich ist der Riemen eine automatische Schutzkupplung: wenn sich etwas im Antrieb verklemmen sollte, kann er kurz „rutschen“, das Getriebe wird geschont. Seine Trümpfe spielt er ganz klar auf losem Untergrund aus. SRC hat Stollenreifen aufgezogen, da man so ein Gerät auf Schotter und Schnee einsetzt. Also auf Mehl. Es mag sein, dass man in manchen Regionen Südamerikas auf anderen Unterlagen fährt, aber das wäre hierzulande viel zu teuer und richtig unartig. Damit alles richtig sitzt und sauber dreht sind alle vier Räder mit verschraubten Aluminiumfelgen ausgestattet. Die gelochten Peugeot Scheibenräder sind sehr stabil, lassen durch die Öffnungen die glühenden Bremsscheiben atmen. Aufgrund ihrer Wölbung nach außen bilden sie eine Art aerodynamisch vorteilhaftes Scheibenrad, dass keine negativen Verwirbelungen zulässt. Es geht um jeden ...

Sprünge steckt das aktive Fahrwerk locker weg. Sein längerer Radstand sorgt für Laufruhe auch dann, wenn es richtig ruppig zugeht. Beim ersten Bodenkontakt nimmt er sofort wieder Fahrt auf.

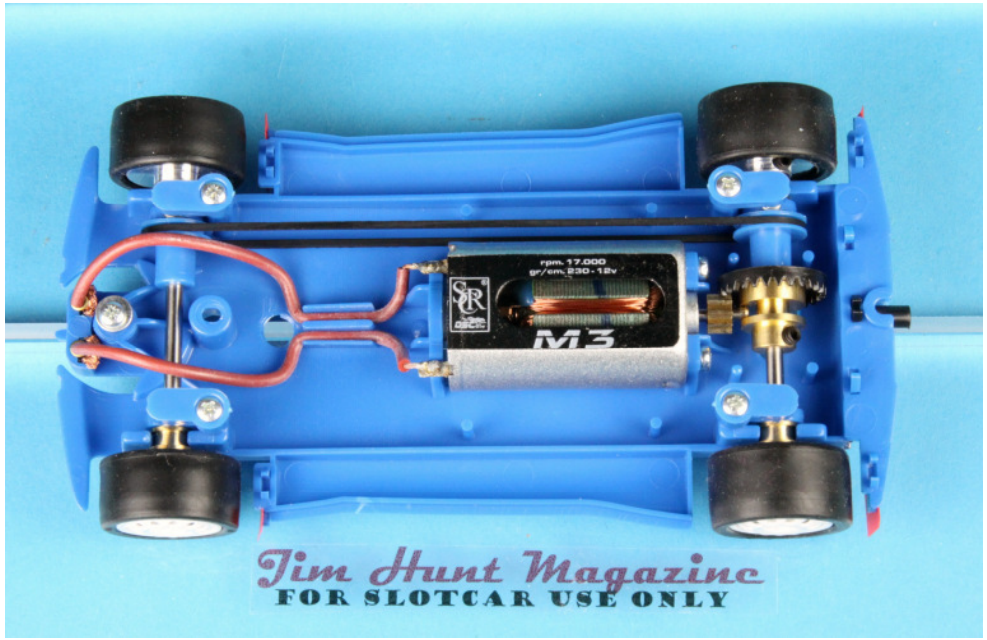
Peugeot 205 T16 Evo2

... noch so kleinen Vorteil. Und den konnte man im Gruppe B Reglement großzügig ausnutzen. Seitliche Flaps am Bugspoiler halten die Vorderachse am Boden. Ein Traktion spendendes Gegengewicht zum brutalen Dachspoiler. Kernstück des Antriebs ist der Longcan M3 Motor von SRC. Er mobilisiert 17000 Touren und drückt dabei 230gcm Drehmoment ins Getriebe. 12 Voltan im Tank reichen, um dem Peugeot richtig Feuer zu machen. Wer denkt, die Drehzahlen und das Drehmoment seien mager, dürfte zum Kreis der Rallye Laien gehören. Es ist Druck aus dem Drehzahlkeller gefragt, da ständige Rhythmuswechsel auf kurvigem Geläuf niemals höhere Drehzahlen wie auf langen Rundstrecken erlauben. Rallye Autos wirken auf einer normalen Rundstrecke eher mau, obwohl sie es nicht sind. Bei ihnen müssen Beschleunigung, Bremse und Drehmoment im Einklang sein. Dann ist man in Addition richtig schnell. Der Peugeot ist schnell, er ist richtig schnell. Wer das Aggregat richtig hart dran nimmt, wird beim Tanz mit Gaspedal, Kupplung und Bremse agil beschäftigt sein. Und sein langer Radstand spielt klar in die Karten. Länge läuft, das gilt auch bei Rallyes. Und im Drift sorgt das Plus an Radstand für mehr Rutschkultur, weil sich das lange Heck gutmütiger bewegen lässt, als beispielsweise bei einem kurzen Lancia Stratos. In besonders engen Kursen mag ein

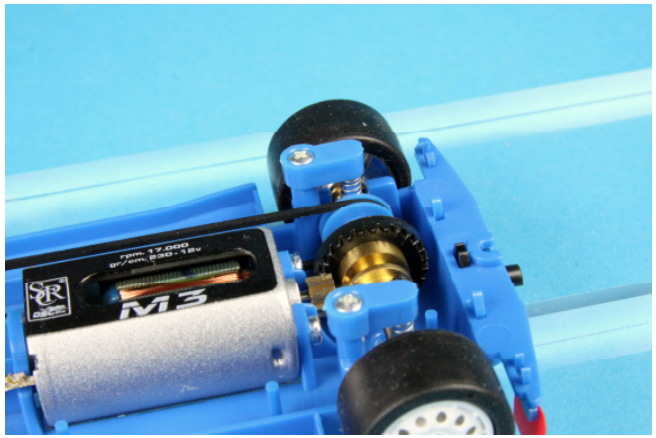
So gewaltig ist die Power: ein enormer Heckflügel ist nötig für Traktion an der Hinterachse...

Peugeot 205 T16 Evo2

kürzerer Wagen im Vorteil sein, dazu braucht es allerdings einen Meister hinter dem Lenkrad und den Pedalen, um das auch klar zu machen. Die Zündkabel sind im Peugeot sehr ordentlich verlegt und der L-Kiel hat gut einen halben Zentimeter Höhenspiel, um aus der Bodenwanne zu federn. Das hält den Wagen ordentlich auf Zug, sollte die Strecke sehr ruppig sein oder Sprünge über Kuppen vorkommen. Der Peugeot hängt stets am Gas und schaufelt Mutterboden aus den Radkästen. Damit es nicht zu heftig prasselt, sind flexible Schmutzlappen dran. Wer die Möglichkeit hat, sollte es mal mit Mehl versuchen. Die Gangart macht sehr viel Laune, denn es fährt sich wie ein echter Rallyewagen. Erst Grip aufbauen und dann die labile Fahrt auf Schwung halten. Es sieht klasse aus, wenn loser Dreck oder Schnee aus dem Wagen staubt, spritzt oder wie auch immer. Kehrseite der Medaille. Man braucht eine Bahn mit hoher Bande rundherum, andernfalls saut man sich die Hütte zu, dass man etwas länger beim Putzen beschäftigt ist. Im südlichen Slot Ländern sind staubige Bahnen keine Seltenheit. Bei uns schon. Zurück unter die Haube des T16. Damit seine Turbo Power ausgereizt werden kann ist selbstverständlich auch der Motor im Chassis verschraubt. Und klar, die Achsen sind mit Federn einstellbar, so dass man alles auf seine Bedürfnisse und die Strecke abstimmen kann. Von weich bis hart ist alles drin, es gibt sogar einen kleinen Servicekoffer von SRC, der verschiedenste Federn und Aufhängungen bietet. Der Tuner kann sich damit vollends austoben, sofern er weiß, was er tut. Das alles lässt in Summe den Gruppe B Franzosen gelassen über das ruppige Geläuf schweben. Schade nur, dass kein Turbo Feuer beim Schalten aus dem Endrohr züngelt...



M3 Longcan Inliner mit 230gcm Drehmoment bei 17000 Touren. Starkes Drehmoment, ideal für Rallyes. Allrad Riemenantrieb für Kraft aus allen Ecken. Vier Messinggleitlager und einstellbare, gefederte Achsen für ruppiges Geläuf. Dazu vier präzise Alufelgen, verschraubt wie das Getriebe. Wer auf Asphalt fährt, kann auch Slicks aufziehen, SRC hat tolle Reifen neben den aufgezogenen Stollenreifen beim Schweden Rallye Klassiker von Peugeot.



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

SRC liefert eine weitere Version des technisch stark aufgerüsteten

Porsche 914/6 Chrono

Porsche 914/6 Chrono

Jim Hunt Magazine®

SRC hat vor wenigen Jahren den 914/6 auf den Markt zurück gebracht. Warum das nach Carrera Universal in den 70ern so lange gedauert hat, bis ihn jemand neu gebaut hat, ist uns bis heute ein Rätsel. Der VW Porsche oder Volks Porsche aus jenen Tagen hat eine nicht unkleine Fangemeinde. Der Mittelmotorwagen mit Schlafaugen wütete damals auf der Rundstrecke aber auch bei der Monte Carlo war er schnell unterwegs. Und auf den Straßen und Flaniermeilen damals nicht wegzudenken. Sein abnehmbares Targa Dach sorgte für den wunderbaren Cabrio Effekt mit Schutzbügel hinter beiden Passagieren. Die Spanier brachten sowohl die schlanken Vierzylinder Straßenversionen mit Stahlfelgen oder schmalen Füchsen. Und natürlich die breiten Rennwagen mit Sechszylinder. Minilite oder Füchse und manche sogar mit beiden Felgentypen im Mischbetrieb auf Vorder- und Hinterachse überzeugten. Kaufen, Kaufen und Kaufen. Sogar ein Servicefahrzeug von der Streckensicherung kam zum Einsatz. Leider mit einem kleinen Schreibfehler... Aber das kann man als Decal Drucker leicht ausmerzen. Es dauerte einige Zeit, dann griff SRC erneut in die Trickkiste und tunte seinen 914/6 für die besonders schnellen Gangart. Wir berichteten über den reinweißen Chrono Volks Porsche mit gefrästen Füchsen, kalibrierten Achsen, geschraubten Getriebe, gefederten Hinterachsträger, Longcan Power Sechszylinder, leichten Lexan Inlet und Dampf in allen Gassen. Kein Auto für Anfänger, denn das kleine Kraftpaket mit Mittelmotor fährt genau wie sein Vorbild. Schnell wie die Sau, aber wehe die Fliehkraft schlägt zu. Dann braucht es mehr, als einen Drifter im Schalen sitz. SRC definiert das Potential des kleinen Volks Porsche aus den 70ern jetzt neu. Der aktuell neue Chrono 914/6 für die Rundstrecke ist ein tolles Set in weiß mit leichter Bedruckung, die man bei Bedarf leicht entfernen kann. Es sind einige Decals dabei, die man für den Wagen nutzen kann. Entweder auf dem Rennsportweiß ab Box, oder auch dann, wenn man selbst zur Farbe greifen möchte und den 914er kreativ gestaltet. Es gibt tolle Looks, die man dem Wagen verpassen kann, wenn man kreativ genug ist. Zurück zur Technik im schnellen SRC Volks Porsche. Konsequenter Leichtbau: das Cockpit ist aus Lexan und vollweiß. Wer will kann ein paar Milligramm Farbe aufbringen, den Fahrer, die Feuerlöscher und den Boden authentisch lackieren. Das gibt dem Wagen dann noch mehr optischen Schliff, wenn man darauf Wert legt. Die leichte Karosserie ist nicht wie früher mit vier Schrauben gesichert. Auf den Vier Halter sind zwei Dome verschraubt, die wiederum die perfekt einstellbare Kippneigung des Aufbaus vom Chassis entkoppeln. Es gibt dadurch nur noch je eine Karosserieschraube vorne und eine hinten. Alles klein, fein und leicht. Das Gesicht des Porsches braucht Fuchs Felgen. Polierte Alus sind aufgezogen, leicht und aufwändig gefräst sitzen sie auf kalibrierten Achsen. Vorne sind Niederquerschnitt Reifen aufgezogen.

Die neu konstruierten Dome reduzieren die Aufhängung der Karosserie auf nur zwei Schrauben, was eine optimale Entkoppelung (Seitenneigung) des Aufbaus zulässt. Das leichte Lexan Cockpit reduziert Gewicht und senkt den Schwerpunkt ab. Der 914/6 liegt wie ein Brett und lässt sich extrem agil im Rennen bewegen. Er ist für Rallyes wie Rundstrecken Einsätze geeignet und schlägt sich dabei wacker!

Porsche 914/6 Chrono

Jim Hunt Magazine®

Es sind seitlich abstützende Mitläufer ohne viel Grip. Auf der Hinterachse Slicks mit Volumen und gutem Grip in allen Lebenslagen. Die SRC Reifen mobilisieren den perfekten Spagat auf Vortrieb und Driftmöglichkeit. Das Kraftaggregat als Longcan M7 Mittelmotor längs ver-baut, liefert dazu den perfekten Bums. Der luftgekühlte Sechszylinder ist kein Charakter für Anfänger. Seine 270gcm Drehmoment katapultieren den Porsche nach vorne wie eine Rakete. Geradeaus kann jeder schnell fahren. Aber in Kurven trennt sich bekanntlich schnell die Spreu vom Weizen. Aufgrund des langen Getriebes kommt der kraftvolle Leichtbau 914er schnell auf Topspeed. Der Grip an der Hinterachse überzeugt auf der Carrerabahn. Die Dinger krallen sich in den Plasphalt, dass es eine wahre Freude ist. Aber zurück zur Spreu... Das längere Getriebe bremst vor Kurven etwas träger als eine kürzere Übersetzung, also sollte man seine Bremspunkte stets optimal setzen, sonst gehört man zur Spreu. Der kompakte Mittelmotor Wagen wird dann im Scheitelpunkt der Kurve fordernd und liefert eine Extradosis Adrenalin unter den Helm. Bremst man zu optimistisch spät kommt der Mittelmotor typische Dreher. Rechtzeitig reagiert kommt ein gewaltiger Drift, der den Zuschauern auf der Tribüne den Atem stocken lässt. Reagiert man eine Millisekunde (nachgemessen!)

Agil, kraftvoll und mit breitem Grenzbereich heizt der SRC Porsche 914/6 Chrono um den Kurs.

Porsche 914/6 Chrono

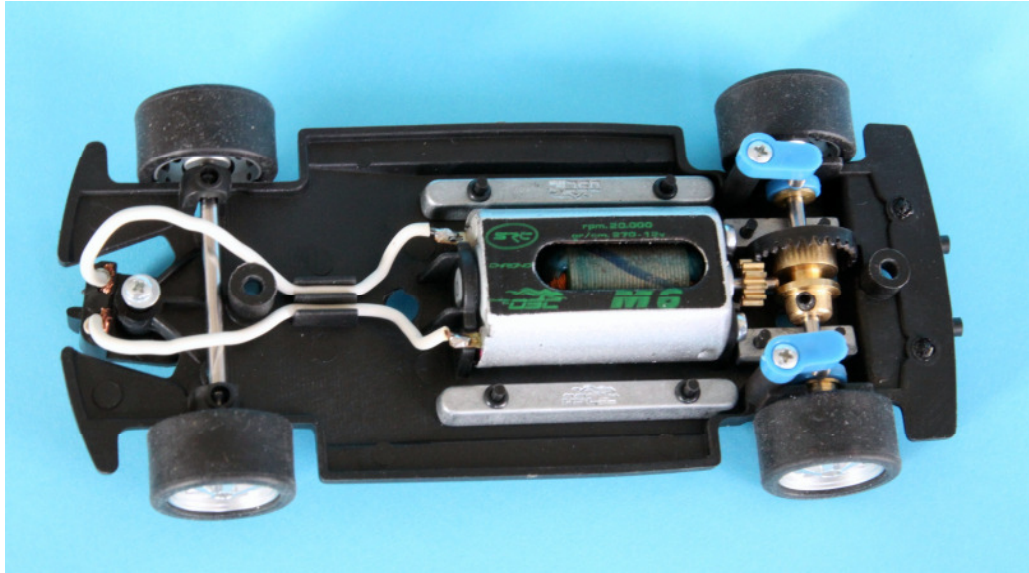
zu spät, hilft nur noch Beten. Nebenbei: im Chrono 914er sitzt keiner mit Gebetbuch, da es ein Rundstrecken Wagen ist. Der absolute Jim Hunt Geheimtipp: tastet euch erst an den Bremspunkt heran. Steigt optimal spät ins Eisen und lasst den Sechszylinder Boxer ordentlich auf Zug im mittleren Drehzahlspektrum durch die Kurve rollen. Gebt kurz vor dem Kurvenausgang wieder richtig scharf Lunte. Dies ist bei langen Radien überlebenswichtig! So wie man eben richtig Porsche fährt. Also die echten Luftgekühlten ohne elektronische Nanny Fahrhilfen. Apropos Fahrhilfen, selbstverständlich hat der SRC keine Magneten an Bord. Die 9,81m/s Schwerkraft der Erde und die Funktionalen im Motor reichen, um den Wagen auf dem Boden der Tatsachen zu beherrschen. An der Zapfsäule genügen ihm sparsame 12 Voltan, um auf der Rennstrecke den Drehzahlolymp bei 21000 Touren zu erreichen. Wer mit den erwähnten Getriebe

Fahrwerk und Motor harmonieren perfekt! Die Alu Fuchsfelgen sind leichte Präzision und nebenbei sehen sie wunderschön aus. Die Reifen haben ordentlichen Grip.

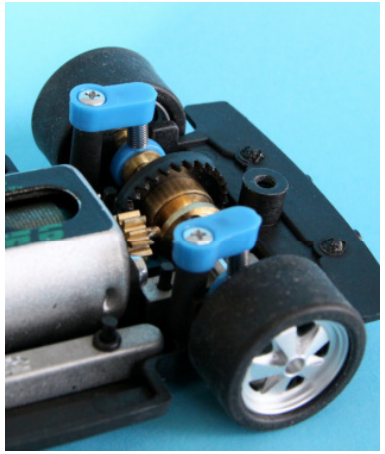
Porsche 914/6 Chrono

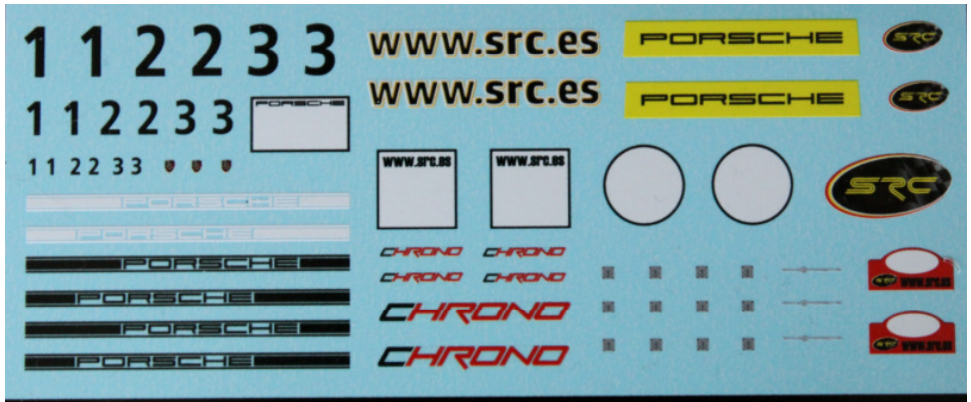
Jim Hunt Magazine®

Abstufung nicht zurecht kommt, weil die Bahn kleiner ist als unsere... Das Zähnemodul lässt sich bequem tauschen, da es wie die Felgen verschraubt ist. Ein paar Zähne mehr lassen sich vielleicht in Kurven zahmer fahren, fraglich ist aber, was dann beim harten Beschleunigen passiert. Der Wagen ist jedenfalls nicht übermotorisiert, aber auch kein Auto für Einsteiger und gelassene Automatikfahrer. Er braucht einen Haudegen hinter dem Lenkrad. Einen wilden Fred Astaire, der die Pedale optimal betanzt und jederzeit reagieren kann, wenn er sich am schmalen Grat des Limits bewegt. Denn genau dort entscheiden sich Rennen. Wie hart man sich auch in dieser dünnen Zone des nahezu luftleeren Raums bewegt: der Porsche Motor hat dort keine Ansaugprobleme, keine Zündaussetzer. Sein verschraubter L-Kiel besitzt ein scharfes langes Schwert, das die Ideallinie zugleich sanft durchgleitet wie unauffällig präzise hält. Seine Zündkabel verlaufen sehr aufgeräumt im Chassis und vermeiden Kabelsalat. Und weil alles einstellbar und sauber gemacht ist, lässt sich die Vorderachse über eingelassene Schrauben in ihrer Höhe und Neigungsspiel auf die Bedürfnisse der Strecke wie des Fahrers einstellen. Die Hinterachse ist über eine spezielle Federaufhängung einstellbar, was in Kombination mit den labilen Karosseriedomen ein wunderbar in sich entkoppeltes Fahrwerk bewirkt. Die Leute von SRC wissen wie man Rennwagen baut. Sie wissen, wie man auf dem Fahrwerk alles herausholt. Jetzt liegt es an Fahrer und Mechanikern, den Wagen individuell und optimal abzustimmen. Jeder, der sich etwas damit auseinander setzt, wird Runde für Runde immer mehr zu seinem Optimum finden. Aber Vorsicht in weiten Kurvenradien! Auf das Popometer achten!



Chassis mit Trimmgewichten hält den kleinen Porsche auf der Strecke. Mächtiger M6 Longcan Inliner: das Drehmoment katapultiert den 914er aus allen Ecken. Die Zündkabelverlegung ist mustergültig. Der verschraubte L-Kiel kehrt immer wieder in Mittelstellung zurück. Die gefederte Hinterachse passt sich perfekt der Strecke an. Kalibrierte Achsen und Fuchs Alus sind Standard! Super.





Inklusive: Decalsatz

Mit einer neuen Designversion des Ingolstädters erweitert Carrera das Startfeld der sehr beliebten Rennserie. Was für ein heißes Rot!

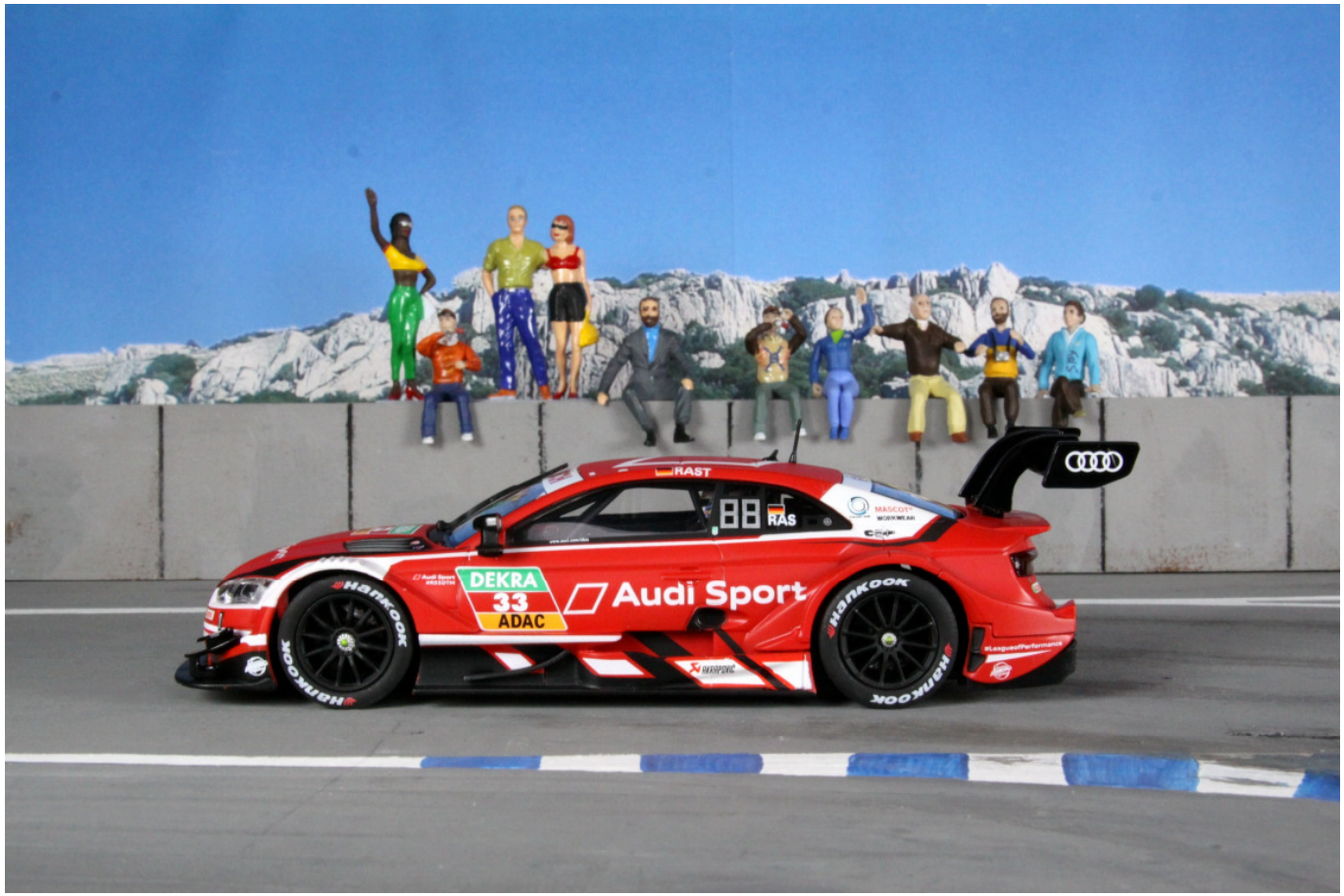
Audi RS5 DTM

Audi RS5 DTM

Jim Hunt Magazine®

Die DTM ist eine sehr beliebte Rennserie und das Angebot an verschiedenen Versionen der drei Marken Audi, BMW und Mercedes ist gut aufgestellt. So kann sich fast jeder Rennfahrer seine Version herauspicken und bei den Startfeldern ist der Einsatz von vielen unterschiedlichen Autos möglich. Besonders im Format Digital132 ist dies eine tolle Sache, wenn bei einem Rennen gleichzeitig mehrere Fahrzeuge gleichzeitig antreten können. Selbst innerhalb der einzelnen Fahrzeug Hersteller kann man sich bunt austoben. Es muss nicht sein, dass ein und das selbe Auto bei einem Rennen doppelt antritt. Es bleibt natürlich Geschmackssache, jeder hat da seine Präferenz ob er zwischen den beiden bayerischen Schmieden Audi und BMW oder den schwäbischen Stern fahren möchte. Oder man ist offen und hat von jeder Marke sein persönliches Steckenpferd, je nachdem wie es die selbst aufgestellten Regularien der hauseigenen DTM Rennserien hergeben. Ich für meinen Teil habe sehr viele der Wagen mittlerweile ausgiebigst gefahren und kann trotzdem nicht sagen, ob ich lieber im Audi, BMW oder Mercedes ins Lenkrad greife. Jeder macht mir Spaß und die kleinen Unterschiede im Fahrverhalten sind spannend aber kein großes Ding, die meine Vorlieben maßgebend beeinflussen. Jeder der drei Marken läuft

Feine Details aber trotzdem Nehmerqualitäten: Carrera DTM Autos sind was fürs Auge wie für harte Fights auf der Rennstrecke.



Audi RS5 DTM

ausgewogen und mit ein paar Runden weiß man sehr schnell, wo die Grenzen und Vorzüge des einen oder anderen liegen. Selbst innerhalb der Audis, BMWs und Mercedes wird es schwierig, eine absolute Aussage zu treffen. Die Serienstreuung und auch die Gegebenheiten vor Ort, unter anderem alle Bahnparameter, die des Reglers und auch das Fahrkönnen des Einzelnen in Addition auf die Performance sehr stark auswirken. Daher ist es ratsam die Autos auszuprobieren, jeder für sich selbst und dann wird man schon seinen Lieblingskandidaten herausfinden. Was alle gemeinsam haben: die Autos sind robust, sie haben Nehmerqualitäten und durch ihre Bauart bedingt bleiben die Flügel und Dinge gut geschützt am Auto, weil sich das alles in die Linienführung der Karosserien einfügt. Klar gibt es immer Möglichkeiten, dass die Fetzen fliegen. Aber selbst das lässt sich an der Box beheben. Bitte nicht ohne Flügel Rennen fahren, das sieht echt doof aus und vielleicht lieber am Fahrkönnen feilen, als Defizite an der Optik

Der enorme Heckflügel fügt sich bauartbedingt in die Seitenlinie der Karosserie ein. Das hält ihn auch bei Rempeleien mit Gegnern in Position hält.

Audi RS5 DTM

der wunderschönen Autos in Kauf nehmen. Keine halben Sachen! Die DTM ist Vollgas und braucht voll ausgestattete Autos. Also bitte...! Optisch ist der Audi eine wunderbare Angelegenheit. Das dominante Rot wechselt sich ab mit dezent weißen Akzenten und etwas Schwarz bei den Anbauteilen wie Heckflügel, Felgen, Frontspoiler und ein Teil des Schwellers. Auf den großen Speichenfelgen sitzen Hankook Slicks, die auf der Strecke ihren Grip gut in Szene setzen. Auch mit ausgebauter MTS Fahrhilfe eine sichere Sache. Kurz anschleifen, mit Klebeband abziehen uns los geht's auf den ersten Stint. Vollgas.

Der rote Audi RS5 von Rene Rast ist trotz seiner eher einfach gehaltenen Farbstruktur eine sehr auffällige Erscheinung. Er sieht in allen Fahrsituationen super aus und hebt sich von den anderen bunten Rennwagen der Serie gut ab. Nichts ist wichtiger im Renngeschehen als Übersicht. Was hilft ein noch so schnelles Auto, wenn man es optisch im Getümmel der anderen Starter aus den Augen verliert.

Tipp: Mehr zu den DTM Rennwagen von Carrera finden sich in diversen früheren Ausgaben...

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

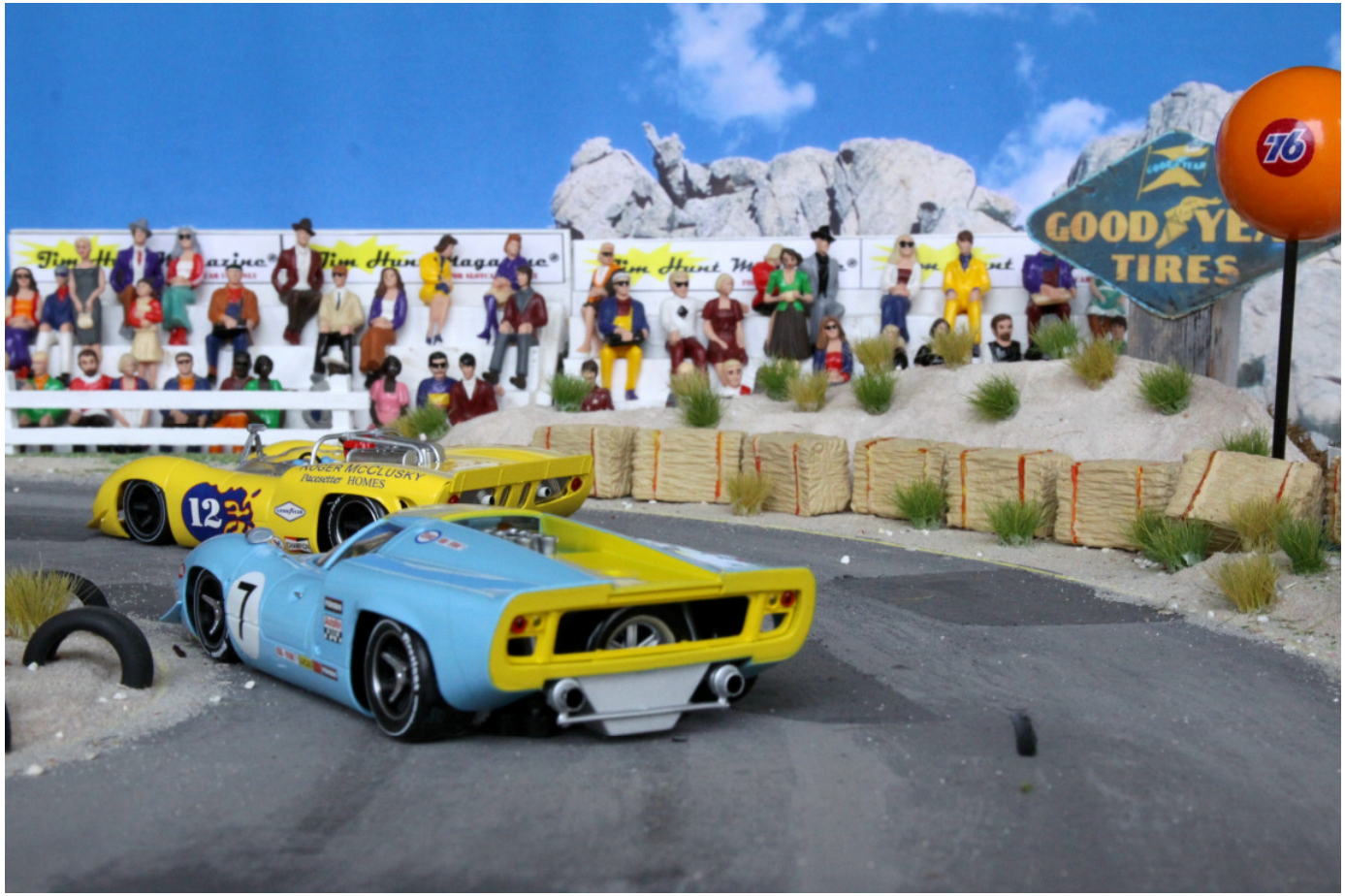
Lola T70 : MK III und Spyder

CanAm Burning

Thunderslot ist die Benchmark in dieser Rennserie. Hochtechnisch durchdachte Boliden mit dem gewissen Etwas unter der Haube zaubern ein breites Grinsen in die Gesichter der Fahrer und Zuschauer.

Lola T70 MK III, Spyder

Thunderslot brachte zum Kickoff ihrer neuen Marke mit der Lola einen richtigen Kracher auf den Markt. Das ist mittlerweile ein paar Jahre her (wir berichteten). Die Flotte der High Tech Rennwagen für die großvolumige CanAm Serie bekommt weitere Gesichter in Form von neuen Designversionen. Die Anzahl ist überschaubar, was nur gut für das Budget ist. Die Wagen kosten etwas mehr als normale Serien Slotcars. Als Gegenwert bekommt man deutliche Performance. Unter der Haube steckt sehr viel Erfahrung, die Leute bei Thunderslot wissen, wie man sehr schnelle Slotcars baut. Ein mehrfacher Weltmeister ist unter anderen Fachleuten dafür verantwortlich, dass der Speed dabei stimmt. Schnelligkeit ist nicht alles, jeder ernsthafte Rennfahrer weiß: Rennen gewinnt man in Kurven. Auf Geraden kann jeder schnell fahren. Also muss vor allem die Balance des Wagens stimmen, möchte man der Konkurrenz den Schneid abkaufen. Die Thunderslot Boliden punkten hier mit Maximalzahl. Sie liegen derart souverän auf der Strecke, dass es schon fast so wirkt als würde ein böser Magnet die Wagen fixieren. Aber: da ist keiner drin. Die Autos werden ohne MTS entwickelt, gebaut und ausgeliefert, was mir besonders gut gefällt. Die Sammlung an ausgebauten Haftverstärkern hat in unserer Redaktion mittlerweile skurrile Skulpturen geschaffen. Man kann noch vorbei gehen, ohne dass die Armbanduhr angezogen wird und hinterher abweicht. Aber trotzdem: wer braucht den ganzen Unrat wirklich? Thunderslot lässt dieses Teil weg und diese Kostenreduzierung macht Sinn. Ihre Wagen brauchen keinen Magneten. Sie haften auch so auf der Strecke: Reifen, Fahrwerk und Gewichtsverteilung sind aufeinander abgestimmt, dass die Anziehungskraft der Erde reicht, um souverän schnell zu sein. Der Motor als leicht angeschrägter Sidewinder oder fast senkrecht stehender Anglewinder sitzt als Mittelmotor Konzept vor der Präzisions-Hinterachse. Das schlanke Spurrad als Kunststoff Getriebe realisiert greift präzise und leichtgängig in das Motor Ritzel. Präzisionsfelgen aus Leichtmetall auf der Hinterachse,



Der luftige Spyder senkt den Schwerpunkt etwas tiefer ab als die geschlossene MK III Version mit Dach. Beide liegen souverän in allen Kurvenradien.

Lola T70 MK III, Spyder

leichte Pendants aus Kunststoff an der Vorderachse sorgen für perfekten Rundlauf. Die Reifen sind ein Gedicht, sie greifen derart gut, dass ich sogar welche auf meinen alten Fly Lolas aufgezogen habe und seitdem auch die schnell sind wie es sein soll. Das zweigeteilte Chassis aus Hauptträger und Antriebshalter lässt sich vielseitig einstellen. Der Halter ist mit fünf Punkten entkoppelbar. Der Hauptrahmen trägt die leichte Karosserie mit drei Schrauben. Apropos Schrauben. Wer auf Thunderslot fährt, sollte sofort seine Werkstatt um einen passenden Torx Dreher erweitern, falls der noch nicht in der Tool Box liegt. Die mehrstrahligen kleinen Stehbolzen lassen sich nicht mit herkömmlichen Kreuzschrauben Drehern bedienen. Die Frage nach dem Warum beantwortet sich recht schnell: kleine feine Schrauben nudeln sehr gerne aus. Die Torx Technik schafft durch ihre vielfache Verzahnung in der Summe ein deutlich längeres Schraubenleben. Trotzdem vorab gut zu wissen, sonst bleibt die Karosserie erst mal zu und man kann keine Wartungsarbeiten an der Technik im Chassis, noch Einstellungsarbeiten am Fahrwerk zur Setup Findung vornehmen. Torx! Sofort Kaufen! Zurück auf die Strecke. Motor anwerfen, hervorragend blubbert der großvolumige V8. Die CanAm hatte ein äußerst

Tief geduckt und mit viel Frischluft lässt sich der Spyder präzise um den Kurs jagen. Sein maximal tiefer Schwerpunkt lässt keine Kompromisse zu.

Lola T70 MK III, Spyder

großzügiges Reglement. Seine Maschen waren so weit, dass man sogar mit einem Bomber hätte durchfliegen können. Während die anderen Rennserien Reglements eher ein Fliegengitter als Durchlass haben. Thunderslot Motoren haben Punch. Er ist fein angepasst an das Gewicht des Wagens und die Feinheiten des Fahrwerks. Denn einfach nur einen dicken Motor einsetzen, das machten andere schon in der Vergangenheit oft falsch. Nein, hier stimmt alles: 175gcm Drehmoment bei 21500 Touren bei 12 Voltan Sprit reichen für ordentlichen Druck auf der Kurbelwelle und an der Hinterachse. Das entwickelt eine Dynamik, die staunen lässt. Mit dem passenden (streng geheim!) Leichtlauf Öl auf Radlagern, Getriebe und den Motorwellenlagern entfaltet sich eine Kraft, die das Grinsen unter dem Helm bis zu den beiden Ohr-Begrenzern am Rande des Gesichts schickt. Findet man sein passendes Setup, die ideale Entkoppelung der Karosserie und des Antriebshalters, so lässt sich das Auto nur noch durch grobe Fahrfehler, Naturkatastrophen oder einem leeren Tank aus der Ruhe bringen. Souverän zieht man seine Bahnen und durcheilt Kurven mit der Schärfe und Präzision eines

Den Fahrer schützt ein doppelt abgestützter Überroll Bügel. Direkt hinter ihm wütet der brutale V8. Vibrationen und Abwärme sind wie Fango und Rückenmassage, wären da nicht die fatalen Fliehkräfte. CanAm verlangt Mut und Kondition.

Lola T70 MK III, Spyder

Skalpells. Wahnsinn, das geht ab! Gretchenfrage: geschlossen oder offen als Spyder? Klar der Spyder hat einen noch tieferen Schwerpunkt, da bei ihm logischerweise das Dach fehlt. Trotzdem: der geschlossene MK III geht genauso gut. Es dürfte sich im absoluten Grenzbereich vielleicht zu Gunsten des Spyders entscheiden. Aber was ist bei Regen? Dann prasselt das H2O mit der Schärfe von Luftgewehrkugeln ins Gesicht, auf die Brille und dann fragt man sich: wäre ein Dach und eine geschlossene Scheibe nicht besser? Worauf sich beide verlassen können: der extravagant geformte L-Kiel. Sein geschwungenes Schwert leistet perfekt abgestimmte Führungsarbeit.

Die geschlossene MK III generiert mehr Wärme im Cockpit, dafür ist bei Regen der Laden dicht. Satte Straßenlage und ein extrem tiefer Schwerpunkt auch hier. Es ist reine Geschmackssache ob man offen oder doch geschlossen antreten möchte.

Ohne durch hohe Reibungswerte im Slot oder im Drehschaft zu bremsen. Die Länge des Schwert ist durch seinen ausgeklügelten Shape so konzipiert, dass es möglichst weit vorne bis hinten führt. Die Höhe der Schleifer passt perfekt. Zudem lässt sich die Vorderachse im Pendelspiel wie ihrer Höhe einstellen.

Kurzum: alles dreht sich sehr leicht und läuft präzise. In Summe addieren sich alle diesen Details zu dieser Performance. Aber man muss etwas von Slotcars verstehen, um das Potential ausschöpfen zu können. Optisch sind die Autos in kleinen Details etwas zurückhaltender als manch andere Hersteller.

Lola T70 MK III, Spyder

Aber immer noch auf einen sehr hohen Niveau. Kleine Abweichungen bei den Maßen der Karosserien sind manchmal nötig, um die Technik vernünftig unterbringen zu können. Und um die Leistungsfähigkeit der Wagen nicht zu schmälern. Schließlich möchte man damit wie damals bei den Rennen gewinnen. Daher nutzt man technisch jeden erdenklichen Vorteil aus. Bei der Farbe kommt der Spyder dem Original nicht ganz hinterher. Der war in einem dezenten Zitronengelb, fast schon beige-gelb lackiert gewesen. Aber mal ehrlich: das vorliegende Gelb sieht klasse aus. Sollte sein Plastik mit der Zeit in der lichtdurchfluteten Vitrine an Leuchtkraft verlieren, nähert es sich automatisch der Originalfarbe an. Nachhaltiger kann man nicht lackieren. Der MK III zieht nicht nur auf der Strecke alle Blicke auf sich. Die dezent auffallende Farbkombination türkis mit gelb macht einen tollen Kontrast und spiegelt hervorragend den Zeitgeist der lauten Ära von damals. Der gelbe Lola T70 Spyder stammt von Roger MC Cluskey und wurde beim Mosport 1967 eingesetzt. Die Lola T70 MK III trat bei den 24 Stunden von Le Mans 1968 an. U. Norinder und S. Axelsson teilten sich damals das Cockpit. Da beide Wagen Designversionen bestehender und längst vorgestellter Modelle sind, bietet sich die Möglichkeit in älteren Jim Hunt Ausgaben nachzulesen und Bilder der Chassis und Technik nachzuschauen. Die Suchfunktion ist dabei ganz praktisch...

Eine perfekte Farbkombination. Türkis und Gelb vereinen dezente mit lauten Töne. Auffallendes Understatement ist perfekt für die CanAm.

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

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.

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Was ist da los?

Reportage

BAHNRAUM GESTALTUNG

o v e r l o a d e d

c l e a n

?

Tim Hunt Magazine®

BAHNRAUMGESTALTUNG

Was ist da los?

Die optische Bahnraumgestaltung hat viele Facetten. Einige pflastern die Wände zu mit allerlei Postern, Bildern, Werbefahnen und was das dekorative Element alles hergibt. Die teilweise extrem bunt gestalteten Räume machen unmissverständlich klar, dass es hier drin nur um das Eine geht: Motorsport im Kleinen. Fanbase. Männerzimmer. Hobbyraum. Kleine Welt. Refugium. Höhle der besonderen Art. Was macht einen guten Look aus? Lenken die bunten Dinger an der Wand nicht vom Wesentlichen, der Bahn ab? Sind bunte Banner und Co. nicht Störbilder, die die Konzentration beim Fahren negativ beeinflussen? Ein klar strukturierter Raum macht nicht nur einen aufgeräumten Eindruck. Vielmehr fokussiert eine clean gestaltete Peripherie die Aufmerksamkeit auf die Strecke. Dort sollen sich die Augen der Fahrer orientieren können, um Bremspunkte optimal spät setzen zu können. Um rechtzeitig zu beschleunigen und das eine oder andere taktische Moment im Rennen anwenden zu können. Bunte Fahnen im Hintergrund stören da nur, sofern sie in das Gesichtsfeld des Piloten leuchten. Soviel zur Theorie. In der Praxis zählt eher das gestalterische Moment des/der Bauherren. Geschmack ist ein dehnbarer Begriff und individuell ausgeprägt, was auch gut ist. Trotzdem stellt sich die Frage, was bringen vollgepflasterte Wände mit Werbemittel? Sollen sie wirklich klar machen, worum es hier geht? Das ist ähnlich, wie wenn ein Ferrari Fahrer unbedingt ein Polo Shirt und oder eine Mütze mit dem springenden Pferd darauf tragen muss. Muss er das? Will er das? Jeder sieht auch so, dass er Ferrari fährt. Es sei denn der Betrachter sei blind, dann helfen Logos auf der Kleidung auch nicht zur optischen Duftmarkensetzung. Warum also gestalten manche ihre Slot Räumlichkeiten mit überladendem Wandschmuck? Ein Billard Raum hat vielleicht auf das eine oder andere stilvolle Deko Element an der Wand, sofern sie nicht die Aufmerksamkeit vom grünen Tisch, den Banden und den sechs Löchern ablenken. Buntes Gewackel an der Wand ist da eher kontraproduktiv bei der Orientierung. Genauso störend empfinde ich buntes Gewackel bei Slot Bahnen im Hintergrund. Sie trüben klar die Perspektive und ich möchte lieber bunte Autos auf der Bahn sehen, als Großformat Banner von Mineralölhersteller, Automarken, Reifenhersteller, Slot Hersteller oder anderen Werbemittel des Motorsports. Mir persönlich gefallen Bahnen mit einer reinen Peripherie am besten. Ich mag keine optischen Unruhen bei Sockelverkleidungen noch im Hintergrund. Ausnahme: das Zeug hängt hoch genug, dass es beim Fahrern nicht ablenkt. Bei mir hängen Autos an der Wand, wenn sie keine Rennen fahren. Aber auch hier ist ein ganz klarer Trennstrich zwischen Bahn, Hintergrund und Regalen. Wenn ich auf die Bahn sehe, erblicke ich nur das Geschehen der Rennstrecke plus Hintergrund. Das mag ich, denn es gibt mir das Gefühl einer echten Rennstrecke. Die eingelagerten Autos betrachten, dafür muss man den Kopf deutlich anheben. Weg von der Strecke, weg von der kleinen Welt. Letztendlich ist es jedem sein Ding, wie er seine kleine Welt gestaltet. Jeder hat eigene Vorstellungen. Jeder einen eigenen Geschmack oder auch nicht. Freie Gedanken zu einem freien Hobby. Vielleicht eine Anregung. Weniger ist oft mehr.

o v e r l o a d e d

c l e a n

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Kreative Eigeninitiative in 1zu43

Taucherwald Ring

In unserer Rubrik **BahnOrama** *zeigen wir eine* **selbst gebaute** *Strecke, die sehr viel Liebe zum Detail mit maximaler Ausnutzung des* **1zu43er** *Platzangebots vereint. Jim Hunt Leser* **Dirk Kaiser** *zeigt sehr eindrucksvoll, was mit* **3D Druck**, *tollen* **Ideen** *und viel* **Kreativität** *alles geht, wenn man möchte. Er baut sogar seine* **kleinen Autos** *selbst. Viel Freude beim Betrachten seines* **Meisterwerks!**

Alle Bilder: Dirk Kaiser

Taucherwald Ring

Kreative Eigeninitiative in 1zu43

Beim Betrachten der Bilder denkt man zunächst an eine schön gemachte Bahn. Beim genauen Hinsehen staunt man nicht schlecht, wenn man bedenkt, das ist alles im kleinen 1z43er Maßstab gebaut. Selbst gebaut, selbst entworfen. Sogar die Autos werden alles selbst gedruckt, lackiert und gebaut, da der kleine Maßstab ein überschaubarer Sortiment an Nachschub bietet. Dazu braucht es sehr viel Ideen, Kreativität, Initiative, Freunde und einen 3D Drucker. Es ist eine wunderbare Sache, was sich damit alles anstellen lässt!

Der Taucherwaldring aus der Vogelperspektive. Das L-Format ist klappbar, die Bahn kann jederzeit abgebaut und verstaut werden. Kaum zu glauben, dass es sich hier um keinen Festaufbau handelt. Ein gelungenes Projekt, wie wir meinen.

Alle Bilder: Dirk Kaiser

Tauchwald Ring

Kreative Eigeninitiative in 1zu43

In der Kindheit gab es schon den Wunsch nach einer Autorennbahn. Aber es wurde anstelle eine Eisenbahn angeschafft. Erst nach Geburt des eigenen Sohnes kam wieder der Gedanke an eine Rennbahn. Eine Carrera Go! im gebrauchten Zustand war der Startschuss. Immer mehr Schienen dazu gekauft, die Bahn wuchs und bald wurde der „Oberlandring“ fest auf einer Platte installiert. Die Berg- und Talstrecke begeisterte zunächst. Manko: die engen Kurvenradien, die ein Driften der mittlerweile selbst gebauten Autos vereitelte. Fahren mit Magnet war längst Geschichte. Der Abriss folgte und zugleich entstand die Idee, etwas völlig Neues zu realisieren: den „Tauchwaldring“. Der Name stammt von der heimatbezogenen alten, wieder entdeckten Naturrennstrecke. Es war klar, dass für den

Alle Bilder: Dirk Kaiser

Die Boxengasse ist in den Fels eingelassen. Jedes kleinste Detail wurde von Dirk Kaiser akribisch umgesetzt. Die passenden Autos quer durch alle Themen und Zeiten sind alle selbst gebaut. In 1zu43 gibt es diese Wagen alle nicht als Slotcars. Also ist Initiative mit dem 3D Drucker gefragt und wie man sieht: es hat sich gelohnt!

authentischen Look Landschaft her musste. Fotos wurden studiert und nachgebaut: verwittert, benutzt. Die Carrera Go! Schienen wurden neu verlegt. Teilweise eigene Kurvenradien gebaut. MDF dient als Randstreifenmaterial und Verbreiterung mancher Streckenabschnitte. Spachteln, schleifen, spachteln und schleifen hielten sich die Waage. Es war kein geringer Aufwand, das alles so zu bauen, wie es sein sollte. Die Schienen waren nicht mehr zu erkennen, so radikal wurden sie umgebaut. Das Konzept als Bahn kam auf eine klappbare Platte. Kein Festaufbau, aber eine flexibel nutzbare Bahn. Die Unterführung war als Viadukt geplant. Sie wurde aufgrund des limitierten Gesamtgewichts mit Styrodur Schaumstoffsteinen gebaut. Dann wurde die Platte nach und nach in den

Alle Bilder: Dirk Kaiser

Details ausgearbeitet. Da es im Maßstab 1zu43 nicht soviel Angebot für Individualisten gibt, wurde ein 3D Drucker angeschafft. Der erwachte durch die Hilfe eines Forumskollegen zum Leben und alle benötigten Gebäude, Treppen und sämtliches Ausstattungs-Equipment wurde mithilfe der neuen Technik selbst realisiert. Die Gebäude wurden dann selbstverständlich optisch aufbereitet, damit der Look stimmig zur Platte passt. In die Felsstruktur wurde die Boxengasse eingearbeitet. Es folgten eine Wildwiesenpassage für die Pferde mit Wasserfall. Eine Spitzkehre mit Marshall-Turm. Die eiserne Treppe als Zuschauer Aufstieg am Viadukt. Der Bikertreff mit Tropfsteinbar und die Open Air – Bühne. Ein hoher Detaillierungsgrad stand klar im Vordergrund. Alles wurde selbst

Die Strecke aus modifizierten Carrera Go! Schienen und MDF für die Randbereiche wurde mit Spachtelmasse und Schleifen zu einer festen Einheit verschmolzen. Die Oberfläche der Straße dazu mit Farbe gestrichen. Ausgebesserte Straßenflecken, Reifenabrieb in Kurven sowie Bremsspuren wurden dazu aufgemalt. Eine saubere Arbeit, die den authentischen Look im kleinen Maßstab 1zu43 sehr toll in Szene setzt. Im Hintergrund eine Fototapete, die mit dem Bild der Landschaft das Auge in der Raumtiefe des einzigartigen BahnOramas verwöhnt. Kaum zu glauben, dass diese Bahn sogar klappbar ist.

Alle Bilder: Dirk Kaiser

modelliert und gestaltet. Felsen entstanden auf Landschaftspapier aus Modellbaugips, verschiedene Gräser wurden eingearbeitet und Naturbäume- und Büsche gesetzt. Das Wasser und der Wasserfall wurden aus klarer Fenstermalfarbe und Watte modelliert. Dieser Streckenbereich sorgte für eine Baupause von mehreren Wochen. Die letzten Arbeiten im Teilbereich waren die Straßenverunreinigungen und Markierungen. Sie wurden in Wisch- und Trockenmaltechnik dargestellt. Auf der Platte gibt es noch einige unvollendete Bereiche. Geplant sind weitere Bereiche für Streckenposten. Die Vollendung der Kompressions-Senke, eine Unfallszenerie sowie ein Zuschauerbereich mit Imbiss. Es gibt also noch viel zu realisieren und das Ein oder Andere noch hinzukommen oder überarbeitet werden.

Sehr geehrter Herr Kaiser,

Jim Hunt Magazine sagt vielen Dank für das Zeigen Ihrer einzigartigen Bahn! Der Taucherwaldring ist ein geniales Projekt und die Tatsache, dass er 1zu43 klein ist, macht ihn zu einer großen Idee!

Alle Bilder: Dirk Kaiser

Am Streckenrand einer Innenkurve sitzt geschützt inmitten von Felswänden die beleuchtete Bikerbar. Es gibt dort sogar eine Bühne, auf der rockt Livemusik. Selbst kleinste Details sind beim Taucherwaldring umgesetzt. Ein wahres Kleinod, nicht nur für Fans im kleinen Maßstab. Jeder, der schon selbst an seiner Bahn gebaut hat, kann sich vorstellen, welch immenser Aufwand hinter diesen kleinen feinen Akzenten steckt. Bedenkt man dazu, dass es die meisten Dinge nicht fertig zu kaufen gibt, steigt der Grad der Bewunderung auf ein neues Niveau. Nahezu alles ist selbst gemacht, selbst gedruckt, selbst bemalt...

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 46. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 47 !

BLEIBT ALLE GESUND!

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.