www.jim-hunt-magazine.de Jun 20

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

47

Sideways Gr.5

Nissan Skyline

+++ Carrera 124 BMW M1 +++ 50 Jahre Porsche 914/6 +++ Sideways White Kit M6 GT3 +++ Paintbox +++ u.v.m. +++

Editorial

Quarantäne. Lock down. Lockerungen.

Die derzeitige Lage ist schlimm und keiner weiß so richtig, was auf uns zukommen wird. Die Flut an Informationen überschlägt sich und man weiß nicht mehr, welchem Experten man glauben kann. Die Welt hat sich verändert. Wenn die Fachleute Recht haben, soll alles noch drastischer kommen. Niemand weiß wohin das alles führen wird. Harte Schicksale werden verteilt und keiner weiß, was als nächstes passieren wird. Aber ist es nicht schon immer so im Leben, dass man nicht weiß, was als nächstes kommt? Hält man uns einen Spiegel vor, der jede Planung ad absurdum führt? Quartalszahlen? Businesspläne? Wo möchte ich an einem bestimmten Zeitpunkt stehen? Alles wurde noch unkalkulierbarer als es schon immer war. Seien wir mal ehrlich: wer kann schon wirklich planen, was morgen kommt. Niemand. Zusammenhalt und Egoismus werden neu definiert. Es zeigt sich wer wirklich Freund ist. Ich stehe in regen Kontakt zu unseren Slot Freunden in Spanien, Italien, Frankreich, England... Was die erzählen zeichnet ein Bild von Situationen, die man teilweise aus alten Endzeit Filmen der 80er kennt. Das Leid ist jetzt real, die Leute sind Lagen ausgesetzt, die man mit Worten nicht beschreiben kann. Es ist etwas passiert, an das niemand in dieser Art so gedacht hat. Kontakte halten und liebe Worte schicken, die vielleicht zeigen, dass man an die mit den Jahren lieb gewonnenen Leute denkt. Dass keiner alleine ist und vielleicht tut diese kurze digitale Ablenkung gut, um neue Kraft zu schöpfen. Mehr kann man leider nicht tun. Jeder muss daheim bleiben. Zum Glück können wir rund um den Globus wie die Uhr kommunizieren. Es stimmt nachdenklich: viele können nicht Abschied von ihren Liebsten nehmen, weil die Pandemie sogar das letzte Stück Pietät unterbindet. Unfassbare Situationen, die Menschen ertragen müssen. Trotzdem heißt es positiv bleiben. Wo Schatten ist gibt es auch Licht. Man fokussiert sich aufs Wesentliche. Zusammenhalt. Gesund bleiben. Überleben. Bewusst leben. Bewusster als zuvor? Das Leben geht weiter. Ob draußen oder drinnen. Irgendwie kommen wir schon zurecht. Unsere Bahnen und Autos können wir nutzen, um die ganze Situation eine kleine Spur besser zu ertragen. Das Fahren fokussiert die Aufmerksamkeit und dieser Zustand lässt kurzweilig den Alltag vergessen. Pakete werden nach wie vor ausgeliefert. Mag sein, dass es etwas länger dauern kann. Respekt an dieser Stelle an alle fleißigen Boten, die unser Leben aufrecht erhalten. Und dem Handel helfen, irgendwie weiter zu existieren. Das Credo man solle lokal kaufen, um den Handel vor Ort zu erhalten ist eine gute Sache. Wer hat heutzutage schon einen Slotcar Händler am Ort? Die wenigsten. Und falls doch, darf man nicht rein! Slot to go? No go! Unterstützt die Online Händler! Kauft Slotcars und Zubehör, wenn ihr flüssig seid! Damit auch die überleben können, die uns so lange Zeit gut versorgten. Damit erhalten wir ein Stück Slotkultur im Land. Es muss weiter gehen. Vielleicht hilft unser Hobby besser durch die Zeit. Richtig schlimm trifft die, die alleine leben. Hat man ein Hobby, kann man die Decke über dem Kopf immer wieder leicht nach oben schieben. Ablenkung durch Dinge, die man gerne tut. Soziale Kontakte finden im Lock down übers Telefon und soziale Netzwerke statt. Information, Austausch, Einkäufe oder einfach nur Ablenkung. Rund um die Uhr Filme streamen ist eine Möglichkeit, aber keine Dauerlösung. Ran an den Regler, ran ans Werkzeug. Autos aufschrauben, entdecken, optimieren. Präparieren, Tunen, Lackieren, Reinigen... Es gibt vieles, um den eingeschränkten Ausgang daheim zu gestalten. Wir bringen trotz allem Corona Wahnsinn wunderschöne Neuheiten aus der Slotwelt. Der Nissan Skyline Gruppe 5 ist da. Klassische BMW M1 in 124. Der Porsche 914 wurde 50 Jahre alt. Wir zeigen drei Modelle für Rundstrecke und Rallye. Genauer sogar eine doppelte Version für die Rallye, eine für den Tag und eine für die Nacht. Detail Liebe! Der moderne McLaren 720S GT3 für aktuelles Renngeschehen. Und wunderbarer Paintbox Projekte, die selbst mit Farbe und Kreativität gestaltet wurden. Jetzt ist ja wieder fast alles offen! Wenn auch mit Hygienekonzept und vernünftigen Einschränkungen. Hoffen wir auf die Vernunft der Menschen. Es geht zurück in ein schönes Stück Normalität. Wenn auch anders, aber immerhin besser als zu Anfang der Krise. Drücken wir uns die Daumen, dass es stetig aufwärts gehen wird.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.47!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Ein kompletter Fahrer braucht...

Workshop

BMW M6 GT3 White Kit

Paintbox

Porsche 935/78 Moby Dick

Ford GT

Mercedes AMG GT3

Tracktests

Rallye:

Porsche 914/6 Monte Carlo 1971.

Tag- und Nachtversion: Wow!

Rundstrecke:

- *BMW M1 – zweimal Digital124*
- *Nissan Skyline Turbo Gr.5*
- *McLaren 720S GT3*
- *50 Jahre Porsche 914/6: Gulf Jubiläumsauflage*
- *914/6 Germany Sondermodell*

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

Genial einfach oder einfach genial?!

Unabhängige Vorderräder mit Nut und Sprengring für 2,38mm Vorderachsen zum Low-Cost Preis jetzt auch für 1zu32 Fahrzeuge.

Original Zeroglide Achse mit zusätzlich eingefräster Nut und Sprengring. Auf einer Seite wird eine Felge wie gewohnt mit Madenschraube fixiert. Auf der anderen Seite wird eine Felge einfach lose auf die Achse geschoben und lediglich mit einem Sprengring gesichert. Diese kann sich nun unabhängig von der andere Felge auf der Achse drehen ohne abzufallen. Das Fahrverhalten verbessert sich spürbar, da durch diese Pseudo Einzelradaufhängung jedes Rad seinen unterschiedlichen Kurvenradius abrollen kann. Den meisten Reglements ist Genüge getan, da diese meistens eine « durchgehende, massive Metallachse » vorschreiben. Die Achsen gibt es in 50 mm, 55 mm und 60 mm Breite. Selbstverständlich ist auch das Kürzen mit Trennscheibe möglich, möchte man noch individueller anpassen. Durch die fixierte Alufelge ergibt sich zudem Spielraum in der Spur Einstellung.

www.slotbox.de www.slotdevil.de

Spurzahnräder 3,0 mm mit 32 und 33 Zähnen

(ideal für Revoslot und BRM Zwerge)

Diese beiden Spurzahnräder gibt es ab sofort mit 3,0mm und 2,38mm Achsbohrung. Pink: 32 Zähne, Schwarz: 33 Zähne. www.slotbox.de www.slotdevil.de

Bilder: slotdevil

Jim´s Universum

Adapter 6,0mm auf 4,76 mm (2 Stück)

(ideal für Revoslot und BRM auf 2,38mm)

Bilder: slotdevil

Adapter zum Einbau von 2,38mm Kugellager mit 4,76 mm Durchmesser in Achshalter für 3,0mm Kugellager mit 6,0 mm Öffnung. Ideal zur Umrüstung von Revoslot und BRM Zwergen auf 2,38mm Achstechnik. Damit erschließt sich diesen Fahrzeugen eine wesentlich größere Auswahl an Zahnrädern und vor allem an kleinen Felgen von vielen bekannten Herstellern.

Innen: 4,76 mm

Außen ohne/mit Flansch: 6,0/ 7,2 mm

www.slotbox.de

www.slotdevil.de

Konische Reifen bei Slotdevil

Ab sofort gibt es Synthetik Reifen in konischem Schliff für Vorderachsen aber auch für Hinterachsen. Hinten lassen sich Fahrzeuge mit Sturz realisieren, die in Kurven schneller sein können. Die Vorderreifen sind auch für Laien eine praktikable Sache: aufziehen und die Reibungsfläche der Vorderräder reduzieren. Das spart Energie, da nur schmalen Außenkanten die Fahrbahn berühren. Trotzdem können sich die Reifen nach außen hin abstützen, um das Slotcar zu stabilisieren. Die Reifen gibt es in 45 Shore. Maße: 19x10 mm (Paar) für 15,9 und 16,9 mm Stegfelgen. Zudem gibt es noch die Größe 20,8x11 mm (Paar) für 18,5 mm Stegfelgen (Carrera).

Jim´s Universum

SRC Fuchs Felgen

SRC baut die schönste, verschraubte und leichteste Fuchs Felge in 1zu32. Bisher in Schwarz mit polierten Horn oder komplett poliert. Jetzt kommt sie mit einem polierten Rotor und schwarzen Rändern, wie man sie von Porsche 911 F Modellen kennt. Ein Wunderwerk an Technik und Optik verschmelzen zu einer Einheit und die Dinger passen nicht nur an die SRC Porsche 914/6. Es ist auch denkbar die Felgen an Fly Porsche 911S oder auch an ältere Ninco 911er zu schrauben. Der Einsatz an alten, kultverdächtigen Volkswagen wie dem Käfer oder dem Bulli T1 ist ebenso denkbar...

Gelochter Leichtbau in schwarz und poliert. Die SRC Fuchs Felgen sind ein Meisterwerk, technisch wie optisch. Rundlauf Präzision in ihrer schönsten Form. Nachgewogen: eine 2,34mm Felge wiegt genau ein Gramm.

Jim Hunt Magazine®

Nissan

SKYLINE

Turbo

Wir testen in Südafrika: Sideways lässt die Gruppe 5 erneut beben. Reizt der neue Japan Vulkan die Richterskala voll aus?

Nissan Skyline Turbo

Ich steige aus dem Flugzeug und befinde mich auf der Südhalbkugel. Wir stellen alles ganz genau nach und sind - wie das Rennen damals - am 6. November hier in Südafrika. Zum Glück habe ich Geografie studiert und weiß sehr gut, dass hier jetzt Sommer ist. Keiner aus unserem Team läuft mit dem Daunenanorak aus dem Flieger und landet gleich im Krankenhaus wegen eines Hitzestaus. Wir wissen alle Bescheid. Der Nissan Skyline wird aus dem weit aufgeklappten Maul der russischen Frachtmaschine gehievt. Das elektronische Surren der Winden bringt unseren Boliden dem Rollfeld immer näher und ich hab spontan Lust, die Karre sofort auf der Start- und Landbahn des Airports zu testen. Damals in den 80ern hätte sich hier vermutlich niemand daran gestört, heute schon. Also bleibt nur Kopfkino. Der Skyline kommt erst in den Trailor und damit geht es zur Rennstrecke. Wir wohnen sogar dort, was mir sehr entgegen kommt. So entfällt das lästige Shuttlen und ich kann zu Fuß heim gehen. Wir rollen über flirrenden Asphalt und treffen in Kyalami ein. Ich kann es kaum erwarten ins Cockpit des rechts gesteuerten Nissan zu klettern. Gruppe 5 verspricht immer brutale Momente der Beschleunigung, sobald man das niedertourige Leistungsloch des Turboladers überwunden hat. Der Tritt ins Kreuz tut immer wieder gut und das kurzzeitige Aussetzen der Atmung macht süchtig. Alles ist eingespielt, mein Rennanzug ist schon ausgepackt, die Crew baut ihr Foto Equipment auf. Licht brauchen wir keins, die südliche Sonne ist hell genug für geniale Bilder. Ich tue so, als ob ich der Streckeneinweisung zuhöre... Ich kenne diese Strecke sehr gut, bin nicht zum ersten Mal hier. Gefälliges Nicken und Stirn runzeln suggeriert Interesse und der Safety First Knecht scheint zufrieden. Nach dem Ausladen geht es

Hurtig geht's über die Kuppe. Das enorme Flügelwerk presst den Nissan auf die Piste, auch dann wenn er mal „leicht" wird. Gierig saugt er den Asphalt der Rennstrecke unter seiner mächtigen Frontlippe ein.

Nissan Skyline Turbo

endlich in den ausladenden Nissan. Die Kletterpartie in den Käfig gestaltet sich gut. Ich nehme in der Sitzschale Platz und ... ich verlange nach einer Lage Hartschaum. Der Sitz ist mir zu etwas zu weit. Nun sitzt alles im Sitz und ich ziehe die feuerfeste Haube und Handschuhe an. Anschnallen, Helm auf und endlich: Startbutton! Der heißere Motor springt sofort an und hämmert im Standgas... Ich lasse ihn einige Minuten im Stand laufen, die Hitze der Gegend sorgt für schnelles Erwärmen. Ein dezenter Tritt aufs Pedal und die Drehzahl schwillt an. Ich höre den Lader einsetzen und sein nervöses Pfeifen lässt erahnen, wer hier gleich den Ton angeben wird. Ich liebe das nervöse Fauchen, wildes Pfeifen und heißere Abbröckeln der Motordrehzahl. Gänsehaut, obwohl es hier nicht kalt ist. Ich schwitze im Fahreranzug und möchte raus auf die Strecke. Ich brauche Fahrwind um meinen Kreislauf per Air Cooling abzustimmen. Der erste Gang hakt hart ein. Ich lasse die stramme Kupplung los. Der Skyline macht einen Hüpfer, ich kontere seinen Schluckauf sofort mit Gas und Kupplung und vermeide ein peinliches Abwürgen des Nippon Kraftpakets. Er fängt sich und nach einem heißeren Räuspern es geht auf die Strecke. Der Starter im Häuschen an der Streckeneinfahrt isst lässig eine Banane unter seinem Strohhut. Ich werde elegant mit der Obstkelle hinein gewunken. Mal was anderes, Flaggen kennt jeder. Ich rolle winkend am entspannten

Maximal tiefer Schwerpunkt: das seitliche Ovalrohr speit im Stakkato ein Wechselbad aus Abgasen und flackerndes Turbofeuer aus ganz niedrigen Bodenlagen.

Nissan Skyline Turbo

Typen vorbei und gebe Gas. Der Lader setzt ein, der Tritt ins Kreuz ist da. Ich liebe das. Brachial lässt der Gruppe 5 der Gewalt der Achtziger los. Ich fahre erst moderat die Reifen warm und freue mich schon jetzt auf geniale Runden. Im Rückspiegel sehe ich ein verdammt breites Heck, das mich wagemutig werden lässt. Es geht durch die ersten Kurven. Der Nissan pariert auf jeden Impuls und ich muss trotz kalter Reifen kaum mit dem Lenkrad korrigieren. Der Grip wird besser und ich freunde mich mit dem Fahrverhalten des ausladenden Gefährts immer besser an. Die erste Runde ist geschafft. Der Marshal mit der Banane hat jetzt einen bunten Cocktail mit Schirmchen in der Hand, ein Strohhalm steckt in seinem Mund. Er winkt mir beim Vorbeifahren lächelnd zu. Ich reiße die Gänge voll durch. Im ausgedrehten Vierten wuchte ich kurz mit Zwischengas den Fünften rein und bin beeindruckt, dass es sogar hier noch den Punch des Laders zu spüren gibt. Die Ingenieure aus Japan wussten schon immer wie es geht. Schilder kündigen die nächste Kurve an und ich schalte am Schild 150 zurück in den Vierten. Ich schaue zum Streckenrand und sehe den Drachen speien! Aus dem seitlichen Flammrohr züngelt eine wilde Flamme. Mit beherztem Zwischengas runter in den Dritten, Zweiten und dann voll in die enge Kehre. Bei jedem Herunterschalten lässt der Drachen seiner Feuerlunge freien Lauf. Ich fühle mich wie Grisu und kann mein Glück kaum fassen. Es geht weiter und bei der nächsten engen Schikane bremse ich etwas optimistisch spät, vertraue auf die breiten Schultern meines Drachens und schon passiert es. Der Schwanz kommt! Das Heck bricht aus! Trotz breiter Spur lügen die langen Überhänge der Karosse nach hinten nicht. Dieses Gewicht schiebt im Grenzbereich. Mit maximaler Trickserei an Pedalen und Lenkrad kann ich das Ruder wie ein Shogun rumreißen. Ein peinlicher Dreher bleibt mir erspart und ballere mit dem Nissan quer zurück auf die Ideallinie. Das Querrohr am Schweller spuckt Feuer! Beinahe hätte ich unseren Fotografen am Streckenrand abgefackelt. Es wird echt Zeit jetzt über eine feuerfeste Fotoausrüstung nachzudenken.

Nissan Skyline Turbo

Jim Hunt Magazine®

Zurück auf der Start Ziel bin ich neugierig, was der Marshal diesmal in der Hand hält. Ich sehe nur zwei Sandalen aus dem Starterhäuschen in Richtung Himmel blicken. Der Cocktail hat sich wohl mit dem Fruchtzucker der Banane exponentiell hochgeschaukelt. Der Typ pennt! Untertourig schleiche ich mich an, lasse den Skyline im Fünften zuckeln. Wenige Meter vor dem Starthäuschen schalte ich hart runter in den Dritten und gebe volles Pedal. Der Turbo baut sich auf wie Gozilla und ballert maximalen Ladedruck in die Brennräume. Die Sandalen fliegen durch die Luft und ich bin schneller vorbei als der Marshal nachsehen kann, wer wohl seine süßen Träume gestört hat. Die Reifen und das Öl sind längst warm und ich habe die richtige Betriebstemperatur in Anzug und Helm. Der Skyline ist eine brutale Maschine aus den Achtzigern und nach wenigen Runden bin ich mit ihm eins. Jetzt fahre ich die Runde meines Lebens. Der Nissan zieht voll mit und wir brennen eine verdammt schnelle Rundenzeit in den heißen Asphalt. Ohne Fehler geht es durch die Schikane und durch jede Kurve, egal welchen

Seitliche Gitter in großzügigen Dimensionen kühlen die heiße Technik unter der Karosserie mit Frischluft und halten die Performance aufrecht. Gut temperiert heizt der Skyline um Kurven, egal wie heiß seine Reifen gerade gefahren werden.

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

Nissan Skyline Turbo

Radius sie nimmt. Der Klang der Frontmotors ist eine wunderbare Symphonie, das Pfeifen des Turbos und die Feuersbrust aus dem seitlichen Flammrohr eine wunderbare Untermalung des Fahrerlebnisses. Mein erster Stint ist fast zu ende. Ich muss an die Box. Auftanken. Der CEO von Pretoria Brick, einer der damaligen Hauptsponsoren ist da. Es ist eine sehr schicke Lady. Sie hat ihre Catering Truppe dabei. Der Marshal ist auch da. In Sandalen. Er sitzt auf einer Ziegelmauer, hat einen großen Fruchtcocktail in der Hand. Mit Schirmchen und Strohhalm wie in den 80ern. Die Mauer stammt bestimmt von Pretoria Brick. - Als Sideways den ersten Prototypen in mattschwarz im Netz zeigte, war klar: mit der Gruppe 5 geht es brutal weiter und nach Ford Capri, Lancia Beta Montecarlo, Porsche 935, BMW M1 und 320er, Ford Mustang und zuletzt Lancia Stratos kommt nun der erste Japan Sportler aus der Box. Seine imposanten Dimensionen machen sofort klar: hier komme ich und lasse wenig Raum auf der Strecke. So ist es auch, je nachdem, wie viel Platz der Rennkurs in Kurven zulässt. Desto schwieriger wird es für die anderen sich ohne Kontakt an den breiten Schulter des Skyline vorbeizumogeln. Wie viel Platz bleibt den anderen, wenn es um die brutale Straßenlage des Nissan geht? Seine wuchtigen Dimensionen lassen ihn souverän auf der Piste liegen. Das Credo Länge läuft und Breite stützt trifft hier komplett ins Schwarze. Die enorm breite Spur bietet dem Fahrer an beiden Achsen eine souveräne Abstützung in schnellen Kurven. Der Wagen sieht zwar aus wie ein Ziegelstein, dafür liegt er wie ein Kart. Zudem: der lange Radstand bietet nicht nur ruhigen Lauf auf Geraden. Wo Licht ist, gibt es auch Schatten... Die Masse des Hecks und sein langer Überstand hinter der Hinterachse lagert Masse aus. Trotz Leichtbau, den Sideways konsequent betreibt, kann das Heck in schließenden Kurven kommen und versuchen zu überholen. Das verhält sich ähnlich wie im klassischen 911er. Kommt das Heck, dann richtig! Setzt man im Nissan den Bremspunkt zu spät, kann es in engen Kurven durchaus zum Ausbruch der Heckpartie kommen. Er bleibt dank seiner Länge auf der Strecke, aber es geht Zeit verloren, was man im Rennen nicht möchte. Also: rechtzeitig bremsen und auf Zug durch die Kurven fahren. Dann ist alles in Ordnung!

Vier markante Lollypop Leuchten passen perfekt ins Skyline ausladende Heck. Ein gigantischer Diffusor und ein vergleichsweise eher moderat wirkender Flügel halten die breite Gewalt im Lot.

Nissan Skyline Turbo

Sein Fahrwerk ist einstellbar. Fünf Schrauben können zur Entkoppelung herangezogen werden. Die Setup Findung erweist sich tricky. Wir haben den Antriebshalter nur mit je einer halben Drehung gelockert. Die beiden Karosserieschrauben fast komplett festgezogen und nur minimalst gelöst. Das reicht trotzdem für eine straffen Entkoppelung des Aufbaus. Die vordere Schraube wurde etwas mehr gelöst als die Hintere. Nun sitzt der Nissan stramm in der Spur und durcheilt weite Kurvenradien und öffnende Kurven mit agiler Angriffslust. Er neigt sich leicht zur Seite und zieht voll durch. Sein Longcan Anglewinder Aggregat drückt ordentlich Kraft auf das verschraubte Getriebe. Hinten arbeiten präzise Messinggleitlager. Vorne Kunststoff Vierkantführungen. Dazu vier Madenschrauben, die

Für mehr oder weniger „Flügel“ stehen einstellbare Gelenkstreben zur Disposition. Wer mehr oder weniger Abtrieb wünscht, kann das Heck des Wagens perfekt auf sich abstimmen. Fünf Schrauben im Chassis helfen dabei.

Ein südafrikanischer Firefighter wacht am Streckenrand, damit nichts anbrennt. Beim Schaltvorgang züngelt Grisu aus dem Flammrohr Die Turboflamme ist nicht zu unterschätzen...

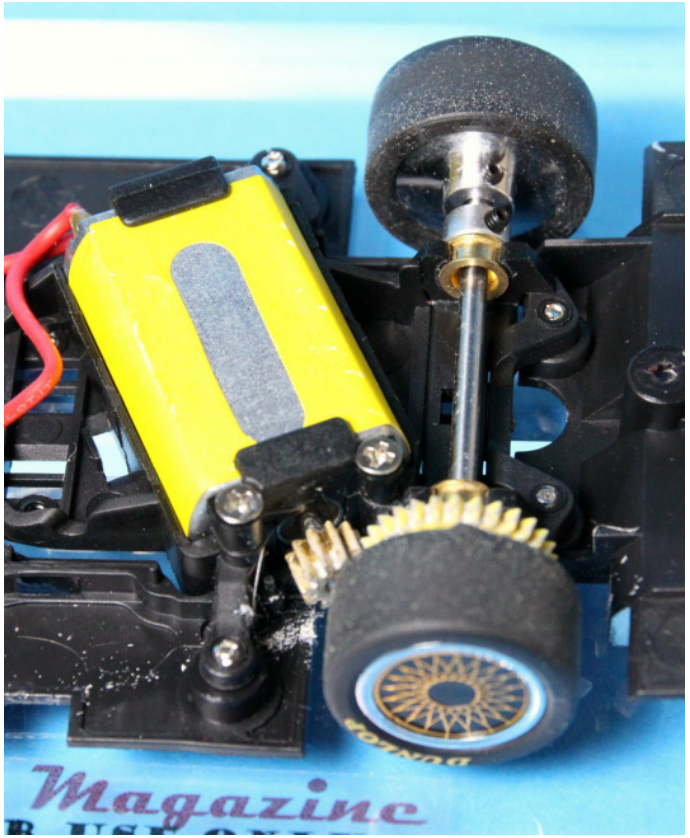
Nissan Skyline Turbo

das Achspendelspiel einstellen lassen. Wir haben der schmalen Vorderachse ein minimales Pendelspiel gegeben, damit liegt der Nissan sehr gut. Der L-Kiel sorgt für den nötigen Zündfunken. Die Zündkabel sind mit zwei Madenschrauben in ihm klemmverschraubt. Die Kabelverlegung ist ordentlich und kann bei Bedarf in zusätzlich vorhandene Führungen im Chassis eingefädelt werden. Die Felgen hinten sind aus Aluminium, vorne aus Kunststoff. Die Scheibenräder hinten sind ein Indiz für Aerodynamik aus den 80ern. Die Slicks bauen einen guten Grip auf, der ein authentisches Fahrverhalten mobilisiert. Sie sollten vor der Fahrt mit Klebeband gut abgezogen werden, dann gestaltet sich das alles besser. Die bewegliche Mechanik unter der Haube bekommt unser Spezial Leichtlauföl, das Getriebe das passende Gleitmittel. Jetzt schnurrt alles perfekt und die Gasstöße des Fahrers bringen die 81 Gramm Masse dynamisch nach vorne.

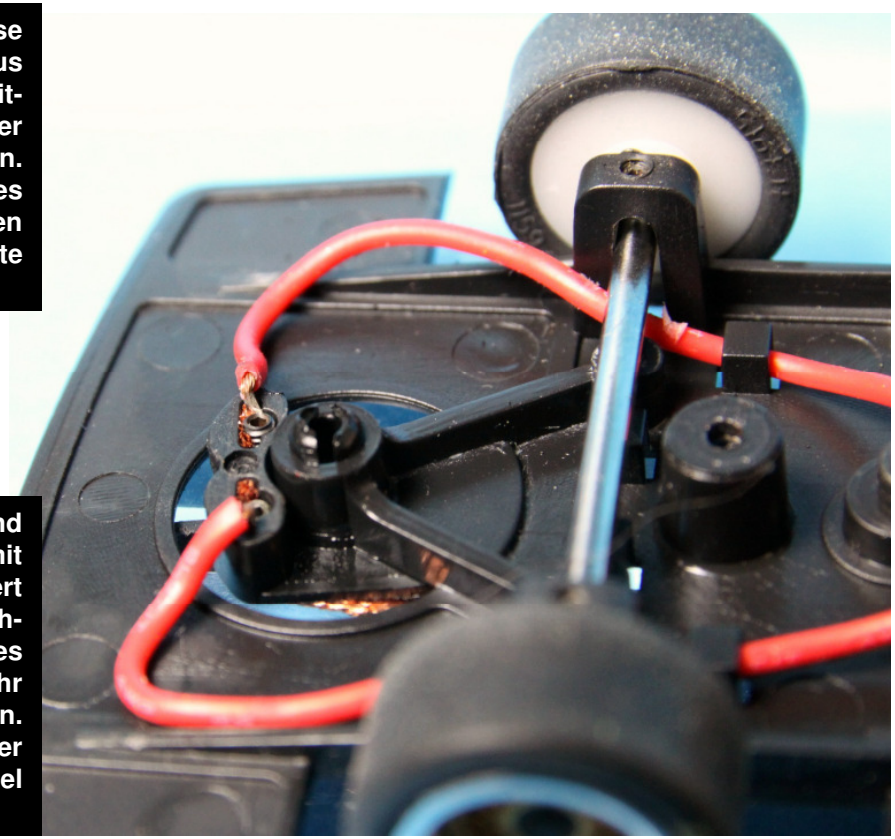
Aerodynamik der frühen Tage: Während vorne schöne Tiefbettfelgen die Richtung angeben rotieren an der deutlich breiteren Hinterachse geschlossene Scheibenräder. Ziel ist es störende Verwirbelungen in der breiten Heckpartie zu reduzieren. Das Heck des Nissan bleibt lange ruhig, aber wehe seine volle Masse kommt... dann geht's richtig heftig zu im Cockpit!

Nissan Skyline Turbo

Etwas Aufmerksamkeit schenkten wir der Hinterachse. Sie ist wie bei Sideways üblich mit einem Einstellring an einer Lagerseite axial gesichert. Damit kann man ihr Achsspiel einstellen. Über die verschraubten Felgen kann man unabhängig davon die Spurbreite anpassen. Zur Einstellung des Spiels haben wir ein Blatt Papier zwischen die Lagerschale und den Einstellring geschoben. Dann die Schraube des Stellrings geschlossen. Papier rausgezogen und jetzt hat die Achse genügend Luft, um leichtlaufend zu drehen. Seidenweich läuft der Skyline auf dem flachen Asphalt. Auf Geraden spielt der Japaner seinen langen Radstand voll aus. Kultiviert spult er Runde für Runde ab. Nichts bringt ihn aus der Laufruhe: er frisst Teer unter seiner langen Spoilerlippe und spult Rennkilometer für Rennkilometer ab. Wer sich mit dem Kurvenverhalten in engen Kehren vertraut gemacht hat, zieht locker mit den anderen Wagen der Klasse mit. Damals fuhr der Nissan in Kyalami bei den 9h im Jahr 1982. Leider sah er das Ziel nicht, er fiel durch einen Unfall aus. David Hobbs (GB) , Masahiro Hasemi (J) und Tony Pond (GB) teilten sich das



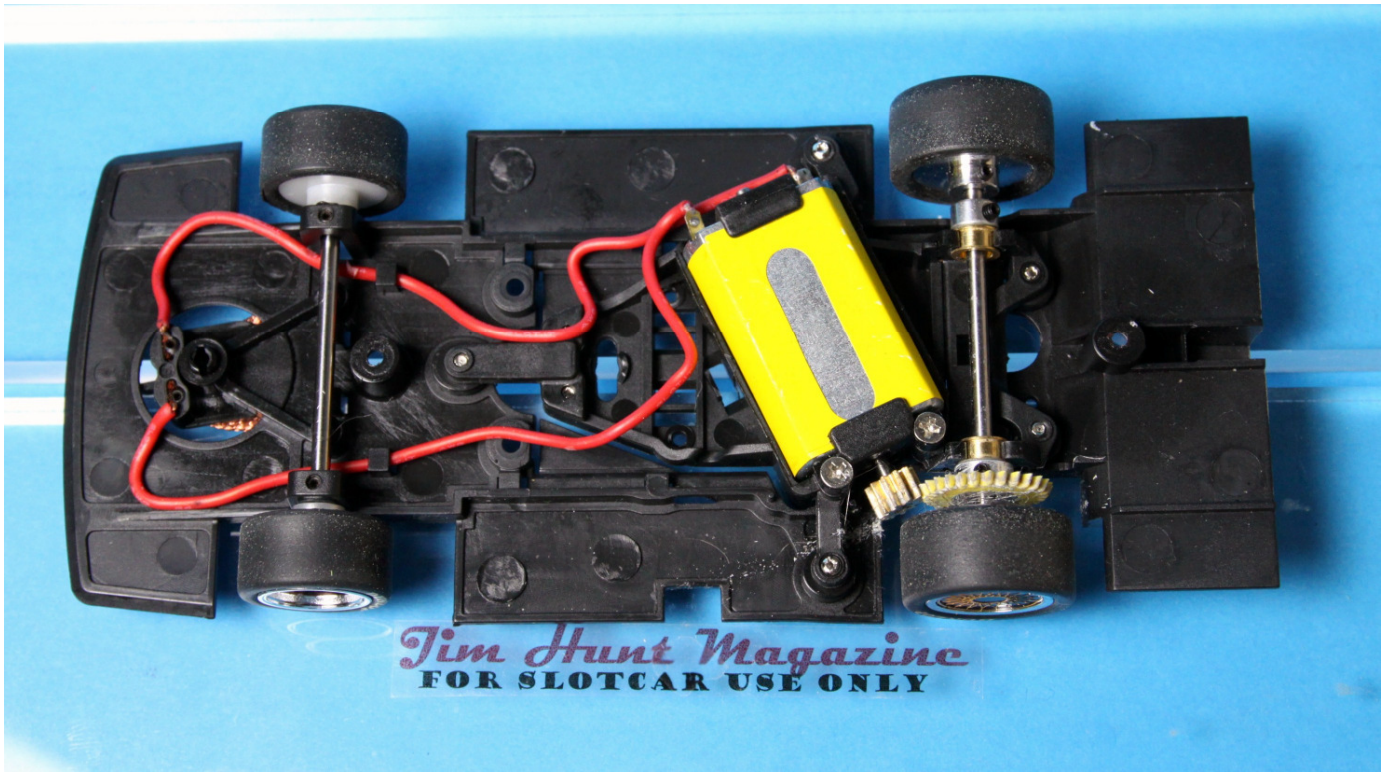
Das seitlich Spiel der Hinterachse fordert eine optimale Balance aus Führung und Freilauf. Über den seitlichen Stellring lässt sich viel aus der rotierenden Kraftübertragung kitzeln. Dazu die richtige Einstellung des Getriebespiels und die passenden Schmiermittel dazu kitzeln das letzte PS aus dem Nissan heraus.



Der L-Kiel ist gesteckt, während die beiden Zündkabel in ihm mit kleinen Madenschrauben fixiert wurden. Ein Tropfen Öl erleichtert den Schwenkbereich des Drehstabs und bringt mehr Laufkultur in den Vorderwagen. Die Vorderachse ist in ihrer Höhe wie in ihrem Pendelspiel komplett einstellbar.

Nissan Skyline Turbo

Cockpit. Der Nissan startete in der Gruppe 2. Sponsoren: Nissan Skyline und Pretoria Brick. Wie ein Ziegelstein sieht er fast aus. 2083 Kubikzentimeter wurden Turbo aufgeladen, wie in der Gruppe 5 üblich. Klassensieger wurde ein Porsche 935/78 Momo/Kreepy Krauly. Insgesamt gewann der Gruppe C Porsche 956 Rothmans mit Icky/Mass. Der Nissan rundet das Sideways Startfeld ab und stelltzugleich ein Gesicht in der Menge der charakterstarken Wagen der damaligen Gruppe 5. „Selbst Erfahrung“ ist das probateste Mittel um herauszufinden, welches Auto zu wem am Besten passt. Vollgas! Was sonst...



Das Chassis ist bei Sideways komplett einstellbar und mitgelieferte Ersatzteile lassen zudem eine tiefere Position des Antriebsstrangs zu. Das geht bei glatt präzisen Holzpisten. Bei leicht unebenen Kunststoffpisten wird die Bodenfreiheit dann eher zu knapp. Im Serien Setup kann man den Antriebshalter über fünf Dome einstellen. Der Longcan Motor mobilisiert Drehmoment und Kraft satt. 12 Voltansprit führt zu explosiven Fahrleistungen. Die Kabelverlegung unter der einstellbaren Vorderachse ist sauber gelöst. Das Anglewinder Getriebe Konzept drückt ordentlich Leistung in die Hinterachsstrang. Die Einstellung der Hinterachse verlangt ein geschicktes Händchen, damit die Leistung maximal fließen kann. Kalibrierte Achsen und Alufelgen hinten sind am Start. Vorne drehen leichte Kunststofffelgen. Wer sich mit der Setup Findung etwas Zeit nimmt, wird fabelhafte Rundenzeiten aus dem Nissan herauskitzeln. Die Messingradlager hinten sind von der Innenseite so geformt, dass sie für Wartungsarbeiten mit Leichtlauföl gut zugänglich sind. Ein durchdachtes, starkes Detail Konzept.

PORSCHE 914/6

SRC bringt den Tergal für die französischen Seealpen. Mit echten Alu Fuchs Felgen und satter Leistung gehen wir auf die selektiven Wertungsprüfungen und ans Limit des Volks-Porsches mit Mittelmotor. Tag und Nacht ist er einsatzbereit für die selektiven Wertungsprüfungen...

Rallye Monte Carlo 1971

50 Jahre Porsche 914/6 daylight

Jim Hunt Magazine®

SRC hat mittlerweile eine wunderbare Reihe des genialen Volks-Porsches aus den 70ern gebaut. Seit dem technischen Update mit mehr Leistung unter der Haube, einem entkoppelten Aufbau plus einem gefederten Antriebshalters wurde sofort klar. Das ist kein Facelift, die Spanier blasen damit richtig hart zum Angriff und positionieren den 914er dort wo er hingehört: auf die Ideallinie, um der Konkurrenz richtig Feuer zu machen. Der hochtechnisierte Wagen wurde von uns schon gezeigt. Aber jetzt kommt die lang erwartete Tergal Version aus der 1971er Monte Carlo. Der Wagen aus der Schweiz trat damals an und ließ es ordentlich krachen. Historie hin oder her... Er sieht zudem unfassbar gut aus in der aufregend gelb grünen Farbkombination. Seine Rennreifen sind auf echten Alu Fuchs Felgen aufgezogen, die ihresgleichen suchen und nicht finden werden. SRC hat die Felgen neu auf den Markt gebracht und in Sachen Leichtbau und Optik sind sie die Reverenz schlechthin, wenn es um 1zu32er Fuchs Felgen für Klassiker geht. Daher wollen wir nicht viele Worte verlieren, der Leichtbau Rallyewagen fährt sensationell und kommt in einem hochwertig gemachter Box aus schwarzen Edelkarton. Bald kommt die zweite Version mit ausgeklappten Scheinwerfern für die Nacht der langen Messer bei der Monte. Ein Indiz für die groß geschriebene Detail Liebe bei SRC.

Die Tergal Version hat an der Front sechs Zusatzscheinwerfer montiert und wunderbare Fuchs Felgen aus Leichtbau Aluminium mit ausgefeilten Bohrungen zur Reduzierung ihrer Masse.

50 Jahre Porsche 914/6 daylight

Jim Hunt Magazine®

Wir fahren die Tagversion mit den komplett eingeklappten Schlafaugen und abgedeckten Zusatzlampen. Die Temperatur ist kühl in den Seealpen, was unserem luftgekühlten Sechszylinder Boxer Motor sehr entgegen kommt. So sind noch ein paar Extra PS drin. Abwärme des Longcan Gehäuses entweicht durch das Lüftungsmetallgitter hinter der Heckscheibe nach oben hin. Physikalisch logisch, denn Wärme steigt bekanntlich nach oben. Das Raumklima im Cockpit ist trotzdem angenehm temperiert, denn das mächtig getunte Aggregat schaufelt immer noch genügend Wärme in den kompakten Zweisitzer. Etwas frisch wird es in den Fahrerschühchen: wir haben aus Gewichtsgründen die serienmäßigen Wärmetauscher der Abgasanlage (und auch zugegeben aus Sound Gründen) herausgeworfen. Mehr Durchzug, mehr Klang, weniger Gewicht. Super! Leider wäre jetzt doch in manchen entlegenen Winkeln hier oben etwas warme Luft für die Zehen nicht schlecht. Der Ölkühler im Bug liefert etwas Abluft, aber das ist nicht so wohlig warm wie ein Fußsack aus Lammfell. Egal, wir lassen es fliegen und gehen mit dem 914er auf volle Kampflinie. Das Heck presst sich unter der Last des mächtigen Sechszylinder Mittelmotors, dem sagenhaften Grip an der Hinterachse und dem einstellbaren gefederten Antriebshalter in Richtung Boden. Jeder Rallyefuchs weiß seit der Renault Alpine – so ein tief sitzendes Heck mit Motor hinten ist ein Garant für schnelle Zeiten und Kurvengeschwindigkeiten jenseits des normalen Denkvermögens. Aber auch hier sind Grenzen: kommt die Last, dann richtig. Wer es übertreibt am Gaspedal und zu frech wird, landet mit einem fulminanten Dreher in der Botanik. Dazu braucht es beim Porsche dieses Schlags schon

Tief geduckt schiebt sich der Porsche souverän durch die winkeligen Bergstraßen auf dem Weg ins Fürstentum. Sein angriffslustiger Motor bleibt immer auf Drehzahl und lässt keine Wünsche offen: Drehmoment wie man es braucht aus jeder Ecke und Druck bis nach ganz oben.

50 Jahre Porsche 914/6 daylight

Jim Hunt Magazine®

eine heftige Portion Übermut. Denn er liegt wirklich satt auf der Strecke. Konsequenter Leichtbau auch im Cockpit: alles was den Schwerpunkt unnötig hoch legte, flog raus. Das Lexan ist derart dünn, dass man Angst hat, beim Bremsen oder Kuppeln den Fuß samt Pedal durch die Bodenwanne zu drücken. Aber die ist zum Glück robust und flexibel: die Leute bei SRC wissen schon, wie man das richtig macht. Ich liebe es, mit Vollgas durch die endlosen Kehren zu heizen. Der Wagen pariert auf jeden Befehl und das Heck lässt sich jederzeit anstellen, so wie man es braucht. Ein Gasstoß mit Lastwechsel reicht und der 914er wird hinten leicht und lässt sich in die gewünschte Richtung dirigieren. Der Sound hinter den Sitzen klingt super. Ich liebe das heißere Boxer Fauchen, das Stampfen der Kurbelwelle und das herrische Abbröckeln vor Kurven, das hin und wieder von einer leicht unterdrückten Fehlzündung begleitet wird. Das Aggregat ist genau richtig scharf gemacht, wie ich es liebe. Das Motor Dressing harmoniert perfekt mit dem Charakter des Fahrwerks. Elegant geht es durch die schmalen Bergstraßen, nur ein paar aufgestellte Steinquader trennen uns vom Abgrund. Aber dafür habe ich keine Zeit, mein Beifahrer auch nicht. Wir sind konzentriert fixiert auf unser Tun im Cockpit und haben richtig Spaß dabei, die Kürzel aus dem Gebetbuch in eine radikale Fahrt umzusetzen. Die SRC Rennreifen sind der perfekte Kompromiss aus Vortrieb und der Möglichkeit zum kontrollierten Drift, was bei Rallyes unverzichtbar ist. Die Kommunikation im Cockpit läuft über eine Sprechfunkanlage mit Mikro vor dem Helm, was die Sache vereinfacht. Ich mag es nicht, wenn ich nur den Ton des Co Piloten auf dem Ohr habe. Ich möchte auch antworten oder bei Bedarf schimpfen können, wenn er mir Käse vorliest. Und man kann auf den weniger selektiven Etappen hervorragend private

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|

50 Jahre Porsche 914/6 daylight

Jim Hunt Magazine®

Gespräche führen, weil uns niemand zuhören kann. Das Gebrüll des Mittelmotors macht zudem eine elektrische Kommunikation unverzichtbar. Wir stellen fest, dass unsere Setup Findung wirklich sehr gelungen ist. Die verschraubten Füchse lassen zudem eine recht schnelle Spurbreiten Anpassung zu. Wer denkt, der kleine Porsche sei ein nervöses Ding... Nein! Trotz seiner kompakten Maße hat er einen vergleichsweise langen Radstand, so dass er auch im voll ausgedrehten Fünften Gang noch stattlich in der Spur bleibt. Wer ihn allerdings mit Stollenreifen oder einem deutlich kürzer abgestuften Getriebe fährt, sollte schon wissen, was er dabei tut. Es ist so herrlich übers Land zu fahren. Mit dem passenden Auto eine wunderbare Angelegenheit und ich muss immer wieder feststellen: Die klassischen Wagen gefallen mir nicht nur von der Ästhetik her besser als dieses moderne Automatenzeugs mit computeroptimierten Schaltvorgängen. Hier in dem alten Porsche fährt man pur und ehrlich: Wenn man sich beim Schalten dumm anstellt, verweigern die Synchronringe den Gangwechsel und es kracht fürchterlich. Schaltkönnen mit Gefühl ist hier immerzu gefragt. Wenn ich die Kupplung trete, spüre ich meine Wade und merke, dass diese körperliche Ertüchtigung gut tut und Freude schenkt. Wenn ich Herunterschalte und Zwischengas geben, halte ich den Motor bei Laune und freue mich, wenn der Gangwechsel die Drehzahl hoch erhält und alles auf Zug bleibt. Ich liebe diese alten Autos. Dazu der Geruch des Innenraums, das Öl und alles was beim Fahren bebt und lebt. Sinnlicher kann man nicht Auto fahren. Wer braucht schon Schaltvorgänge im Millisekunden Bereich. Wenn ich das möchte, spiele ich Play Station. Aber nicht lange,

50 Jahre Porsche 914/6 daylight

Jim Hunt Magazine®

weil es mich langweilt. Ich setzte mich wieder in das alte Rallyeauto und lasse ich richtig durchschütteln. Mit lebendiger Mechanik und sinnlichen Tönen, die es so heute leider nicht mehr bei Neuwagen gibt. Es ist mehr als der Erhalt von Kulturgut auf vier Rädern. Es ist eine Kunst für sich, solche alten Autos aufzubauen, zu erhalten und sie angemessen hart zu fahren, so wie es sich gehört. Der Tergal 914/6 braucht eine strenge Hand, wenn man mit ihm in die dünne Luft des Grenzbereichs eintauchen möchte. Er fordert alles ab, was man an Pedalerie, Schalthebel und mit dem Popometer in Kurven ausloten kann. Wenn man diese Kniffe fein aufeinander abstimmt, taucht man in einen Geschwindigkeitsbereich ein, der einen kompletten Beifahrer braucht, damit der Fußraum rechts drüben nicht kontaminiert wird. Die alten Haudegen können zudem Teile wechseln, falls mal was kaputt geht und versorgen den Fahrer bei längeren Etappen mit allem, was er braucht, um schnell fahren zu können. Karten lesen ist nur die Grunddisziplin. Wer es versteht, den Piloten zu dirigieren, ihn anzuheizen um liegen gebliebene Zeit schadenfrei aufzuholen oder ihn umgekehrt einzubremsen, damit der herausgefahrene Vorsprung nicht mit einem Abflug verpufft... Das sind die Tugenden eines guten Beifahrers. Die Rallyes der weiten Schwünge von damals sind sicher eine ganze Spur langsamer als die hochtechnisch optimierten Autos von heute. Aber irgendwie liebe ich diese Entschleunigung. Denn wir sind keineswegs langsam unterwegs. Wir lassen es richtig fliegen: mit Leidenschaft, Kultur und einem rattenscharfen Porsche 914/6, der sich hinter keinem Wagen verstecken braucht. Das was die anderen mit mehr Technik als Bonus in die Waagschale werfen, das substituieren wir mit einem radikalen Fahrstil, der den Jungen zeigt, wo der Bartel den Most holt. Manche Dinge ändern sich nie. Gut so!

PORSCHE 914/6

Je höher wir kommen, desto mehr Schnee und Eis liegt auf den Straßen. Wir ziehen Spikes auf und entfernen die Lampenabdeckungen, fahren die Schlafaugen aus. Bald geht's durch die Nacht der langen Messer. SRC ist sehr gut vorbereitet für die Fahrt in den Lichtkegeln.

Let´s spend the night together...

Rallye Monte Carlo 1971

50 Jahre Porsche 914/6 *night*

Jim Hunt Magazine®

Es geht weiter in die höheren Lagen der Monte. Es wird kalt und die Dämmerung bricht herein. Am letzten Stop haben wir scharfe Spikes aufgezogen. Es soll dort oben Schnee und Eis geben. Sicherheitshalter auf der Haube die mittige Lampenabdeckungen entfernen, noch geht es ohne Licht, aber nicht mehr lange! Die Schlafaugen klappen wir aus, das geht vom Cockpit aus und war in den 70ern eine Sensation. Unser 914er ist für die Nacht der langen Messer bestens gerüstet. Der Tuner SRC hat in aufwändiger Handarbeit die leichten Schlafaugen des 914ers in Resine anfertigen lassen. Wir achten auf die schlanke Linie und das Gewicht unseres Rallye Wagens und möchten trotz Leichtbau nicht auf eine perfekt illuminierte Nachtfahrt verzichten. Derzeit fahren wir im stand by Modus: wir sparen die volle Lux Leistung vorne, solange es geht. Die Scheinwerfer saugen über die Lichtmaschine Leistung und die möchten wir möglichst lange einsparen und eine supergute Zeit herausfahren. Wir sind längst im Schnee unterwegs und es ist deutlich einfacher auf dem hellen Untergrund zu navigieren, auch ohne eingeschaltete Lampen. Die Spikes krallen sich in den Untergrund und katapultieren den scharf gemachten 914/6 beim Beschleunigen aus jeder Kurve. Ich bin im Rhythmus

Mit Spikes geht's locker durch den rutschigen Schnee.

Die Fans lieben die Darbietungen mit dem 914/6...

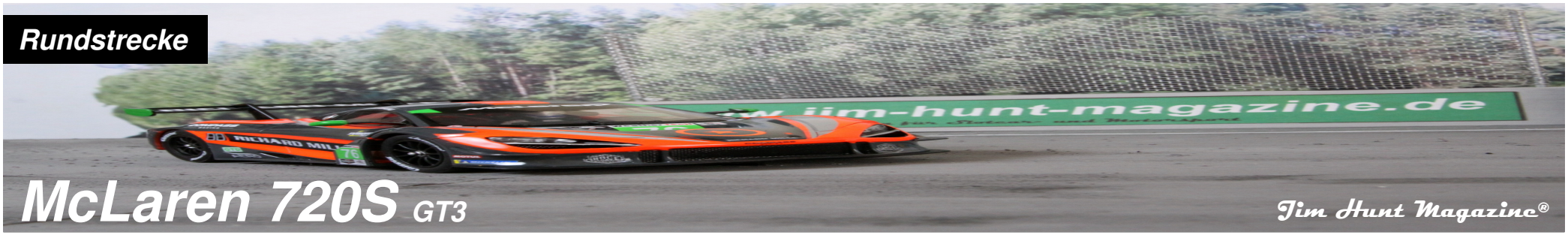
50 Jahre Porsche 914/6 night

und zusammen mit den perfekten Ansagen meines Beifahrers aus dem Gebetbuch durchzirkeln wir die Abenddämmerung der Monte, bis es nicht mehr geht. Wir kommen doch nicht drum herum, irgendwann die Scheinwerfer einzuschalten. In den Lichtkegeln lässt es sich bei völliger Dunkelheit einfach besser fahren und jetzt im Moment verzichten wir auf die paar Extra PS, denn ohne Sicht helfen die auch nicht. Wir tauchen ein in die Nacht und es ist eine ganz besondere Gangart in den Lichtkegeln mit Tunnelblick zu navigieren. Die Reflexe müssen funktionieren, sonst bist du draußen. Die Kunst der beschleunigten Ansage des Beifahrers muss jetzt sitzen. Mit bleibt kein Spielraum mehr zum Korrigieren, wenn etwas falsch angesagt wurde. Das Adrenalin ist auf Anschlag, der 914/6 auch, ich hole jedes einzelne PS aus seinem Mittelmotor und lasse ihn durch die Nacht fliegen. Transzendentales Gleiten aggressiv fauchender Boxer Hintergrundmusik. Genial!

Noch ist es hell genug, trotzdem fahren wir schon jetzt mit offenen Lampen. Der Tag geht, wir kommen und lassen den Porsche 914/6 auf den kalten und immer dunkler werdenden Etappen der Monte richtig fliegen. Spikes liefern satten Vortrieb auf dem rutschigen Untergrund und gut zu wissen, dass wir mit fortschreitender Nacht irgendwann auf volle Sicht umschalten können beruhigt nicht nur, es macht verdammt viel Spaß unter diesen spannenden Bedingungen zu fahren.

McLaren 720S GT3

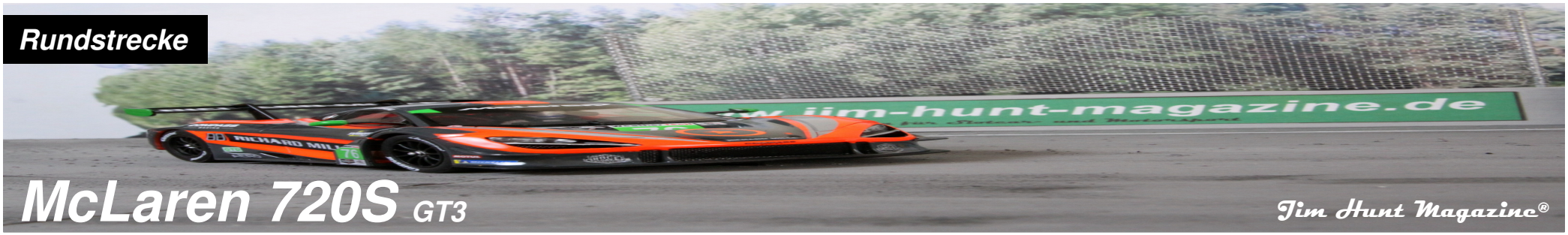
Carrera bringt den edlen Briten für die GT3 Klasse. Wie fährt er im Feld der arrivierten Konkurrenten? Jim Hunt jagt ihn hart ans Limit und berichtet aus dem Cockpit...



McLaren 720S GT3

McLaren brachte 2019 auf Basis des 720S einen neuen GT3 ins Kundenprogramm, dem dieser Hersteller seit 2011 konsequent nachgeht. Der aktuelle Rennwagen ist bereits die dritte Auskoppelung dieser fortwährenden Weiterentwicklung. Die Idee begann mit dem MP4-12C GT3. Drei Jahre später folgte der 650S GT3 und seit 2018 entwickelten die Briten diese aktuelle Version des 720ers. Bei den 12 Stunden von Abu Dhabi feierte der neue GT3 sein Debut, bevor man ihn ein Jahr später kaufen konnte. Bereits im Auslieferungszustand soll er eine ansprechende Leistung für die Rennstrecke bereit stellen. Das niedrige Gewicht, der tiefe Schwerpunkt durch Kohlefaserbauweise liefert die nötigen Eckdaten. Der Rennwagen mit spektakulären Flügeltüren ist ready to race ab Kauf. Solche Türen kennt man schon vom SLS AMG GT3. Trotzdem bleibt es die spektakulärste Art und Weise, wie man einen Rennwagen besteigen und verlassen kann. Bleiben wir bei der Optik. Für den Rennsport wurde die Aerodynamik des Bodys rundum verändert. Ausgeschnittene Kotflügel hinten. Ein mächtiger Lufteinlass an der neuen Frontschürze. Ein ausladender Diffusor hinten und ein üppig geschwungener Spoiler hinten. Die Auspuffanlage wanderte mehr in die Mitte um die Massenzentrierung auf die Spitze zu treiben. Das alles liefert in Summe ein souveränes Fahrverhalten, auch für Einsteiger in den Rennsport. Vorausgesetzt man hat das nötige Budget von knapp 490000 Euro, je nach Wechselkurs des Britischen Pfunds. Angetrieben wird mit einem starken Vierliter V8 Turbomotor. Er leistet in Serie 720 PS, die aufgrund der Regeln der FIA für die GT3 auf 500 PS leistungsbe-

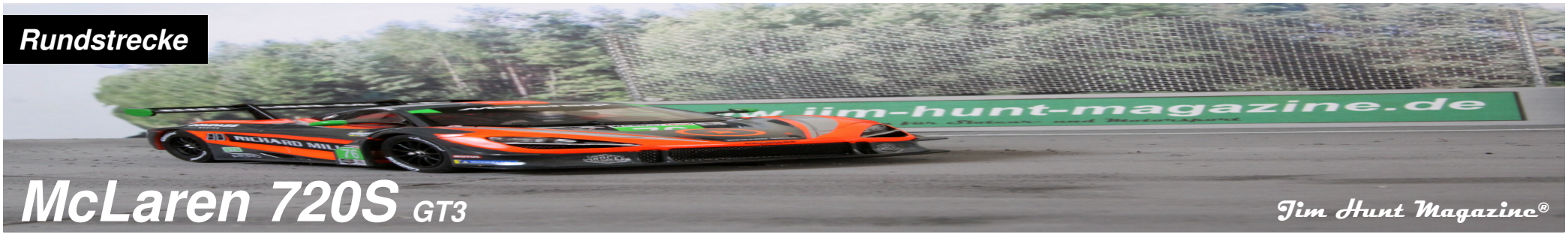
Angriffslustig geht der McLaren in die schnelle Links und nutzt jeden Zentimeter der Strecke. Mit ausgeschalteten MTS ein forscher Ritt, der den Piloten fordert und als Könner auszeichnet.



McLaren 720S GT3

schränkt werden müssen. Das sind Dinge, die man eigentlich nicht macht, aber machen muss. Carrera hat den Wagen in seinem Portfolio, was eine wunderbare Sache ist. Der Kaufpreis ist unabhängig vom Britischen Pfund und man kann ihn auch sofort out of the box einsetzen, sofern man auf die automatische MTS Fahrhilfe vertrauen möchte. Fährt man ohne Downforce Assistenten ist etwas Setup Findung nötig. Sonst kann man die Kraft des E200 Inliner Aggregats nicht jederzeit auf die Strecke bringen. Die Rädern drehen dann am Limit schon mal durch. Es hilft bereits die Reifen anzuschleifen und mit Klebeband regelmäßig vom Pickup der Strecke zu befreien. Nach etwas Studium seines Fahrverhaltens kann man den 720S ordentlich auch ohne MTS bewegen. Seine Eigenheiten beim Lastwechseln in Kurven kann man mit einem runden Fahrstil wunderbar in Griff bekommen und sein Heck im Zaum halten. Fährt man einen sauberen Strich, zieht der McLaren sauber durch alle Radien und zieht am Scheitelpunkt ordentlich los bis auf die Top Speed. Vier Messingradlager bieten dabei Dauerläufer

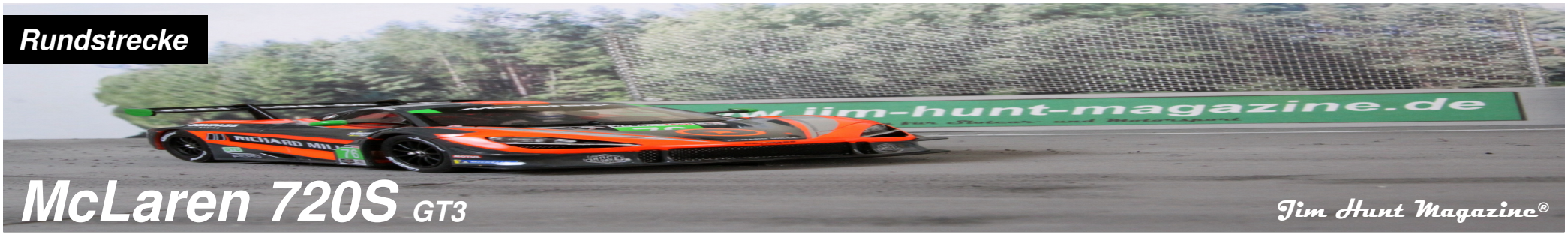
Seitenspiegel mit langen Armen, damit der Pilot über die breiten Schultern nach hinten sehen kann. Das dynamisch gestaltete Heck: Ein mächtiger Diffusor für perfekten Ground Effect. Raffiniert geschwungener und von vorne aufgehängter Flügel. Mittig integrierte Auspuffanlage. Ausgeschnittene Radhäuser und tolle Formensprache beim Bodywork rundum. Ein außergewöhnlicher GT3 nähert sich in den Rückspiegeln der Konkurrenten, um ihnen das Fürchten zu lehren.



McLaren 720S GT3

Qualitäten. Die Rückstellfeder des L-Kiels haben wir ausgebaut, so läuft der 720S noch eine Spur ruhiger und freier durch die Kurven ohne Haftverstärker. Das Getriebe läuft sehr ruhig. Die Übersetzung an der Motorwelle haben wir für kurviges Geläuf gegenüber der Serienabstimmung um einen Zahn verkürzt. So hängt der Bolide etwas besser am Gas und kommt einen Ticken leichter aus den Kurven. Das Team Compass Racing setzt den leistungsstarken Briten in der GT3 Klasse ein. Carrera hat ihn sehr schön in Szene gesetzt. Formen und Farben liefern einen sehr soliden Eindruck, das dezente Grau ist mit Leuchtroten Akzenten dynamisch gestaltet worden. Die nach hinten ansteigende Seitenlinie wirkt sehr kraftvoll. Formschön integriert sich der Heckflügel, der über zwei Halter von vorne nach hinten gestützt wird. Damit der Fahrer im Cockpit auch nach hinten blicken kann, wachsen die Seitenspiegel mit längeren, filigranen Holmen aus der A Säule nach außen. So kann man über die breiten Schultern den Verkehr hinten im Blick behalten. Die kompakt gedrungene Form der Karosserie reduziert die Massen auf ein Minimum, wenn der McLaren auch kein kleines Auto ist. Auf den erste Blick wirkt er schlanker als ein Ferrari, obwohl das nicht so ist. Er reiht sich sehr gut in die bestehenden Startfelder ein und bietet zu Audi R8, Mercedes AMG GT, Porsche 911 GT3 und Ferrari 488 und BMW M6 eine interessante Alternative. Die Startfelder der GT3 sind noch bunter und es macht immer wieder Freude, einen neuen Exponenten ins Spiel zu bringen. Er fährt sich anders als die bereits bekannten Rennwagen. Diese Konkurrenz schafft eine neue Herausforderung beim Kräftemessen mit den anderen. Hat man sich mit den Eigenheiten vertraut gemacht, kann man locker mithalten und allen die Stirn bieten. Eine super Sache, dass man bei Carrera so ein breites Feld an Möglichkeiten und verschiedenen Charakteren in der GT3 geboten bekommt. Auf die Plätze, fertig los...

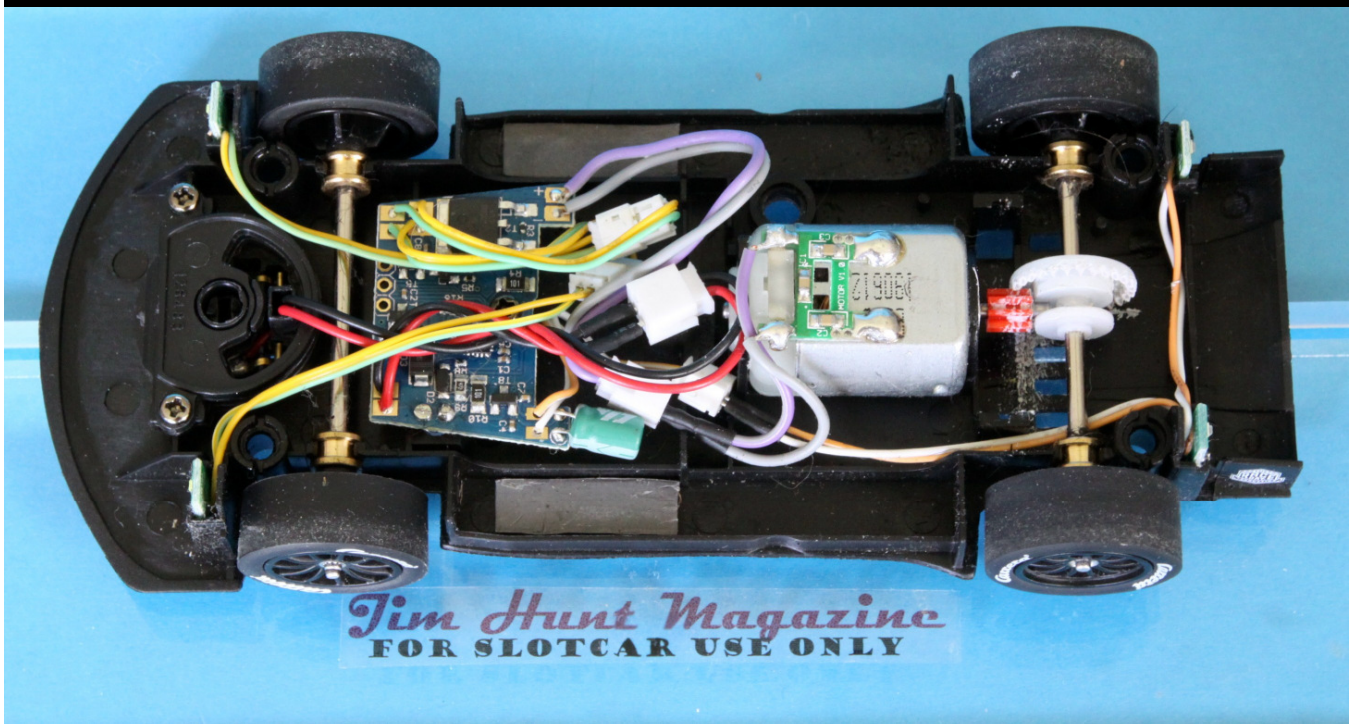
Hart am Limit verlangt er in Kurven einen ausgewogenen Fahrstil. Bleibt man schön auf Zug und übertreibt es nicht mit Lastwechseln kann man die anderen GT3 perfekt in Schach halten. Wer Kurvenmanöver unentschlossen fährt, wird mit einem ausbrechenden Heck zu tun haben. Mit Gasstößen fängt es sich, aber Zeit bleibt liegen.



McLaren 720S GT3

Fortgeschrittene Fahrer möchten grundsätzlich ohne MTS Abtriebshilfen fahren. Sie sitzen in Serie vor und hinter dem Motor und der versierte Könner baut sie mit wenigen Handkniffen aus. Für das hintere MTS muss der Motor kurz aus dem Halter geklipst werden, damit man den Fixierbügel entfernen kann. Das ist kein großes Ding und schnell realisierbar. Der vordere MTS Block wird mit einer Schraube gesichert, der Ausbau ist einfach. Um die vordere L-Kielfeder auszubauen, muss der runde Halter oben über die beiden Schrauben demontiert werden. Dann die Feder herausziehen und einlagern, falls man doch mal wieder mit Magneten fahren will oder falls man den Wagen irgendwann verkaufen möchte. Wir haben die Übersetzung um einen Zahn verkürzt, das schafft etwas mehr Antritt aus Kurven heraus, ohne jedoch unnötige Nervosität zu generieren. Die hinteren Reifen wurden angeschliffen und mit Klebebahn abgezogen. Die Achslager und das Motorlager mit Leichtlauföl gewartet. Für etwas mehr Laufkultur kamen zwei dünne Einlagen Trimmblei in den vorderen Bereich der Seitenschweller. Nun marschiert der Brite so, wie wir es ohne Hafthilfen haben möchten: In Richtung Sieg. Die anderen müssen sich warm anziehen. Wir fuhren die Digital132 Version. Der Vollständigkeit halber erwähnt. Sie kann zudem analog gefahren werden. Mit Fahrlicht. Im Vollmodus immer mit Dauerlicht, auch im Stand. Genial!

Für Rennen ohne MTS: Magnete und L-Kiel Feder ausgebaut. Trimmblei seitlich vorne. Übersetzung am Motor um einen Zahn verkürzt. Jetzt geht es in den Kampf mit den Fliehkräften.



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

BMW M1
PROCAR

Carrera erweitert das Startfeld in der ganz großen 124er Klasse...

Manfred Winkelhock vs. Prinz Leopold von Bayern:

„Blaues Blut, ruf doch mal an!“

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Der BMW M1 ist mehr als ein Auto, mehr als nur Geschichte. Bis heute sind die flachen Rennwagen aus Bayern ungebrochen attraktiv auf der Strecke wie im Fahrerlager. Der Klang des Sechszylinders, der damals auch im M635CSi werkelte ist bis heute einer der am besten klingenden Motoren, die es auf den Pisten zu hören gibt. Die zeitlos schöne Form des M1 wird nie aus der Mode kommen. Trotz seiner vielen Jahre, die er mittlerweile auf dem Buckel hat, ist er ein unbestritten schönes Sportgefährt, das auch heute noch so modern wirkt, wie damals Ende der 70er Jahre. Carrera hat den Wagen vor einiger Zeit zum großen Glück von uns allen neu für sich entdeckt und nach langer Entwicklungszeit in den Größen 132 und 124 nach jahrzehntelanger Pause wieder auf den Markt gebracht. Einige laufen bereits und auch wir haben die flachen Exponenten der Bayerischen Motorenwerke längst ausführlichst vorgestellt. Jetzt kommt ein weiterer Wagen mit ins Feld. Ein Urbayerisches Gefährt mit keinem geringeren als Prinz Leopold von Bayern im Cockpit. Der Blaublüter tritt im blauen Las Vegas City München BMW M1 an. Grund genug für uns, ihn mit dem gelben Kreistelefonbuch von Manfred Winkelhock auf die Strecke zu schicken, um zu ergründen, wer von den beiden das Rennen macht...

Prinz Leopold von Bayern greift ein. Der Blaublüter im Bayerischen Rautenwappen Helm lässt den Las Vegas City M1 richtig fliegen. Er hat den Spaten ausgegraben und macht dem Kreistelefonbuch von Manfred Winkelhock das Leben schwer.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Die Procar Serie war eine Sache, die aus der Not heraus entstand. Die BMW M1 fanden ihren ursprünglichen Weg in die Rennen leider nicht so wie anfänglich geplant. Wie ein Geniestreich kam dann spontan die Idee auf, sie im Rahmenprogramm der Formel 1 wie einen Markenpokal starten zu lassen. Der absolute Clou: in den Wagen saßen die gleichen Fahrer aus dem Formel Zirkus, was die Attraktivität der Procars enorm steigerte. Plötzlich traten Leute wie Nicki Lauda gegen andere bekannte Größen in diesen Autos gegeneinander an. Dazu der brutale Sechszylinder Sound, der mit seinen offenen Ansaugtrichtern für ein sattes Klangvolumen sorgte. Und es herrschte Chancengleichheit, da jeder das identische Auto fuhr. Eine rein fahrerische Entscheidung sollte zeigen, wer es wirklich drauf hat und nicht, wer das beste Material kaufen kann. Die flachen BMW M1 sorgten für heiße Duelle und Fuore. Es ging derart herb zur Sache, dass

Wer hat die Nase vorne? Prinz Leopold von Bayern nimmt die längere Linie außen, während Manfred Winkelhock über die Curbs räubert und versucht hier einige Zentimeter gut zu machen. Jeder erfahrene Rennfahrer weiß, dass der kürzere Weg nicht unbedingt der schneller ist. Poldi lässt sich nicht die Butter vom Brot nehmen und lässt den blauen M1 mit weniger Kurvenreibung außen locker vorbeigehen...

BMW M1

die Zuschauer völlig aus dem Häuschen waren und regelrecht zu diesen Procar Rennen pilgerten, weil sie die nötige Action boten und alles andere als langweilig waren. Das Konzept ging voll auf und das Dasein der M1 als eine Art Pausenfüller im Rahmenprogramm der Formel 1 war vergessen. Sie waren Stars im Formel Zirkus und das Gesamtpaket aus Autos, Sound und den weltbekannten Piloten im Cockpit machte die Serie zum Geniestreich. Mit vollem Einsatz schenkten sie sich nichts, was für spektakuläre Fahrmanöver sorgte. Die bunten Lackierungen sind bis heute legendär und es gibt kaum einen ernsthaften Fan, der diese Wagen nicht kennt. Damals in den späten 70er und Anfang der 80er kam keiner an den M1 vorbei. Es gab sie damals schon von Carrera für die 132er Universal und die große 124er. Dann gab es ihn als Structo RC Fahrzeug von Carrera und auch andere Hersteller brachten ihn als Standmodell, als Bausatz oder als größeres RC Auto. Ich wollte als Kind unbedingt einen haben, bekam aber leider keinen. Das hab ich sofort geändert, als ich das Carrerabahn Thema vor vielen Jahren wieder neu für mich entdeckte. Der Preis für einen sehr gut erhaltenen Universal war nicht günstig, aber der musste unbedingt her! Trotzdem fanden BMW M1 auch ihren Weg auf andere Rennstrecken und bis heute drehen sie bei Klassik Veranstaltungen ihre Runden. Für jeden Fan ein Muss und Genuss.

Poldi zieht stramm die Anhöhe hinauf, der M1 klingt wunderbar. Doch der ausgebuffte Manfred lauert im Windschatten und lässt an der nächsten Kurve das Gas länger stehen als der Blaublüter. Der Kreistelefonbuch schießt am Las Vegas City vorbei und nimmt als Erster die zügige Links im Dritten. Das ist Rennen fahren...

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Es ist eine wunderbare Sache, dass es die Autos jetzt wieder von Carrera gibt. Die beiden Geräte sind im großen Digital124 Format und fahren ausgezeichnet. Man kann sie auch analog betreiben, was ihren Einsatzbereich sehr großzügig gestaltet. Im Digital Modus leuchten die Scheinwerfer und Rückleuchten permanent, in analoger Gangart nur bei der Fahrt. Die großen Wagen sehen atemberaubend schön aus, da man im 124er Format schlichtweg mehr sieht als bei den kleineren 132ern. Wenn auch diese sehr attraktiv sind. Trotzdem, hier sieht man mehr und man kann sich an den Details kaum satt sehen. Auf der Strecke rollen diese Boliden souverän, sie liegen satt auf der Strecke und spulen gelassen ihre Runden ab. Fährt man sie ohne MTS Fahrhilfen, kann man diese aus dem Chassis mit einem Schraubendreher entfernen. Dann geht es richtig authentisch zur Sache und in Kurven schlagen die Fliehkräfte mit aller Härte zu. Es heißt Grip generieren und mit Gefühl das Limit ausloten. Die Sidewinder Getriebe ziehen schön durch. Man kann bis zu 18 Voltan Sprit tanken, um jedes einzelne PS aus den Sechszylindern herauszukitzeln. Wir freuen uns auf weitere Varianten, denn alle wurden noch nicht realisiert. Große Vorfreude! Die hier gezeigten Wagen

Manfred nimmt die Abfahrt mit Schwung, er hat einen kleinen Vorsprung herausgefahren. Prinz Poldi räubert über die Curbs. Er bläst zum Angriff auf den gelben M1. Wird die Ehre zurückgeholt?

BMW M1

gefallen durch ihre monochromen Farben. Gelb mit schwarzen Akzenten. Blau mit weißen Akzenten. Schlicht, einfach, auffällig und klar. Ich liebe das effiziente Farbenspiel aus den damaligen Tagen. Ihre brillante Einfachheit lieferte damals wie heute den absoluten Wiedererkennungs-Effekt. Sowohl auf der Rennstrecke im Getümmel als auch für die Sponsoren. Weniger ist mehr, das wusste man schon damals hinter den Kulissen. Die Farben unterstreichen den Charakter des jeweiligen M1 und treffen eine klare Aussage, wer hier fährt und welchen Sponsor man vertritt. Das Kreistelefonbuch war damals eine richtige Institution. Da stand alles drin, was man wissen musste, wenn man recherchierte. Das facebook von damals gedruckt auf dünnem Papier. Namen, Anschrift und Telefonnummer waren darin abgebildet. Jeder, der ein Telefon hatte, war im Normalfall da drin. Ausnahmen wie, ich lasse mich nicht eintragen waren in den 80ern undenkbar. Es sei denn, jemand lebte im Zeugenschutzprogramm. Der Verleger dieser Bücher wohnte nicht weit von meinem Elternhaus entfernt. Vor dem schicken, großzügigen Bungalow stand ganz klar ein: BMW M1. Den ersten, den ich damals sah. Es war logischerweise die Straßenversion ohne Heckflügel, aber durchaus imposant.

Kreistelefonbuch: Jeder hatte es daheim oder es steckte in Telefonzellen zum Nachschlagen. Ja damals gab es noch Telefonbücher, wenn man jemanden suchte. Egal ob Privat oder Branchen.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Wie ging das Duell nun aus? Gelb oder blau? Wer hat die Nase vorne? Nehmen wir die Spannung heraus. Es ging unentschieden aus. Die Chancengleichheit des gleichen Geräts sorgte letzten Endes dazu, dass beide gleichzeitig über die Ziellinie fuhren. Winkelhock ist ein alter Fuchs, der mit allen Wassern gewaschen ist. Prinz Leopold ist ein gestandener Rennfahrer, der ebenfalls weiß, wie es geht. Sie haben sich beide nichts geschenkt und auf der Strecke zählt der Fahrer. Die BMW M1 lieferten damals wie heute ein identisches Gerät, das fernab eines langweiligen Markenpokals Spannung, Action und Emotionen transportieren. Für Prinz Leopold ist es Verpflichtung, ein bayerisches Renngerät zu pilotieren. Seine lange Verbundenheit zu BMW versteht sich von selbst, schließlich gehört er genauso zum Freistaat wie die Bayerischen Motorenwerke in München. Wer sich nun für welchen Wagen entscheidet? Ich schlage vor, nehmt beide. Die Farbkombination gelb und blau liefert einen genialen Farbtupfen auf der Strecke mit einem absolut scharfen Wiedererkennungswert. Es wird sich dann zeigen, wer der bessere Fahrer mit identischen Gerät sein wird. Hals- und Beinbruch! Wer mehr über die M1 nach lesen möchte, in früheren Jim Hunt Ausgaben wird man fündig. Die Suchfunktion hilft dabei. Viel Erfolg und Freude mit den wunderbaren Autos, die nie alt werden. Carrera sei Dank.

Die markanten nach innen gewölbten Scheibenräder mit Rotor Kühlöffnungen Öffnungen bildeten den Look des BMW M1. Der hohe Heckflügel lieferte den nötigen Anpressdruck an der Hinterachse. Prinz Leopold von Bayern selbstverständlich im patriotischen Helm mit den weiß blauen Rauten. Sag niemals blau weiß in Bayern!

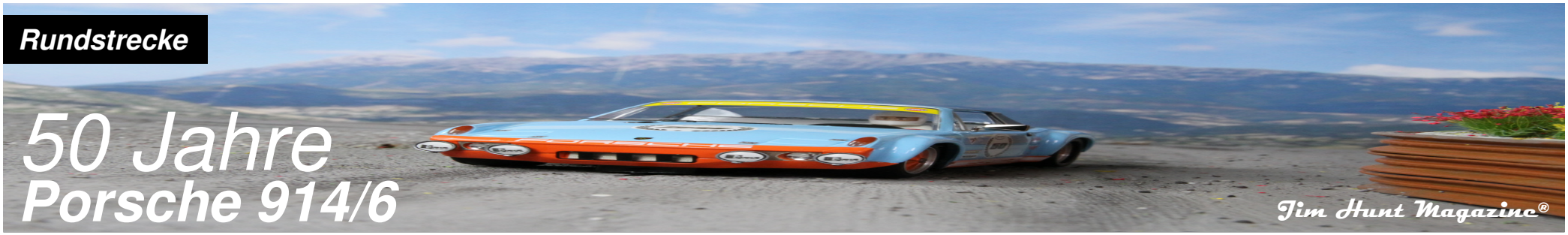
Carrera®
carrera-toys.com
@carrera.official
carrera.official
/carreraofficial
Carrera
DIGITAL 124
DOUBLE VICTORY
Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.
Photo © Porsche

50 Jahre
Porsche 914

SRC Limited Edition

Happy birthday !

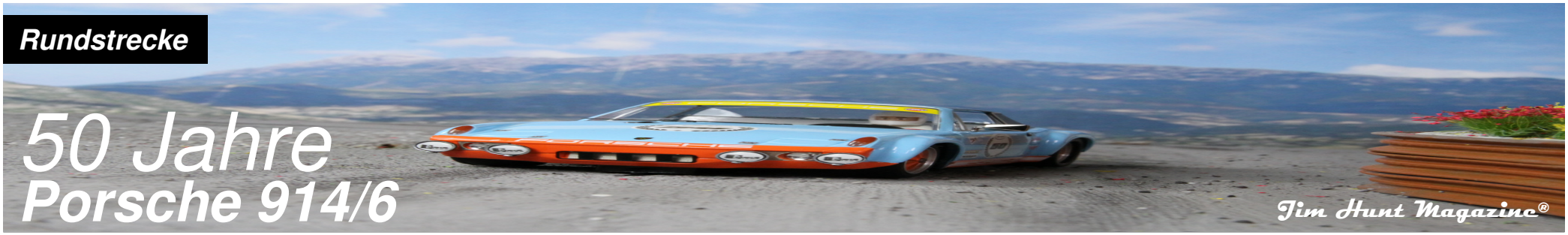
1970 kam die Kooperation zwischen Porsche und dem Mutterkonzern Volkswagen auf den Markt. Ein Mittelmotorwagen mit Schlafaugen und einem bis heute markantem Design, das schnell die Fans gewann. Happy Birthday, Volks-Porsche!



50 Jahre Porsche 914/6

Der Neunvierzehner ist nach wie vor ein Held meiner Kindheit und ich liebe dieses kantige Gegenstück zum runden Neunelfer (den ich auch sehr liebe). Luftgekühlt versteht sich! Hart und ehrlich, ohne Weichspüler. Ohne Fahrhilfen. Fahrhilfen, was war das in den 70ern. Eine nicht existente Formel. Entweder fuhr man Porsche und machte sich mit den Gegebenheiten, die einen Sportwagen ausmachen vertraut, oder man nahm mit einer weichen Komfort Kutsche Mercedes Platz. Heute ist das leider anders. Auch ein Porsche ist heute weichgespült und Komfortabel wie ein Mercedes. Und viele Mercedes und Konsorten sind mit sportlichen Fahrleistungen unterwegs, wie ein Porsche. Trotzdem verstehe ich unter Sportwagen eine Fahrmaschine, die puristisch und kernig ist. Von der Pike auf. Sound Designer für den Innenraum oder den Motorklang, solche Berufe gab es in den 70ern zum Glück nicht, denn ein Sportwagen klang eben wie einer und eine Limousine war bequem und ruhig in ihrer Gangart. Der kleine Volks-Porsche sollte die Lücke, besonders die des Kaufpreises eines Neunelfers schließen. Ein Porsche fürs Volk mit weniger Geld, wenn er auch kein Sonderangebot war. Wie auch, ein Sportwagen kostet Geld, denn Leistung und Verarbeitung kosten eben mehr als ein Opel Rekord. Der 914er lief in knallbunten Farben der 70er vom Band. Das markante gelb, orange

SRC gratuliert ihm zum 50ten mit einer Gulf Edition und hochwertigen Chrono Teilen unter der Haube.



50 Jahre Porsche 914/6

und grün waren nur einige Knallerfarben, die das Straßenbild optisch bereicherten. Zunächst als kerniger Vierzylinder auf dem Markt kam bald die langersehnte Waffe mit dem Porsche Sechszylinder im Heck. Genauer hinter den Sitzen als Mittelmotorkonzept. Das brachte gegenüber des Platzhirschen Neunelf klare Vorteile in der Balance, der Schwerpunkt wanderte ins zentrale Element der Massen und das sorgte klar für eine deutlich bessere Straßenlage im Vergleich zum Rücksack Konzept des Elfers. Beide haben ihre Vor- und Nachteile, die sich allerdings erst im absoluten Grenzbereich bemerkbar machten. Es gab keine unbeträchtliche Anzahl an Anwälten, Ärzten und anderen Gutverdienern, die sich mit Zuffenhausener Sportgeräten ihre Lebenszeit verkürzten. Denn bei beiden Konzepten ist bis heute klar: das Heck kommt spät, aber wenn... dann richtig! Egal wie gut das Fahrwerk abgestimmt ist, egal wie man die Drehstäbe einstellt: irgendwann kommt das Limit in Kurven und hat man keine Ahnung was ein Lastwechsel bewirkt, der geht schnell ins Aus oder K.O. Der Neunvierzehn ist dabei etwas gefälliger als der Elfer, allerdings wenn man es mit ihm richtig übertreibt, dann ist erst recht nichts mehr zu machen, zu retten... Einen Ticken zu spät reagiert und schon dreht man sich wie eine Kugel im Lager... lange und man kann nur hoffen, dass bei der wilden Rotation nichts im Wege steht, das die

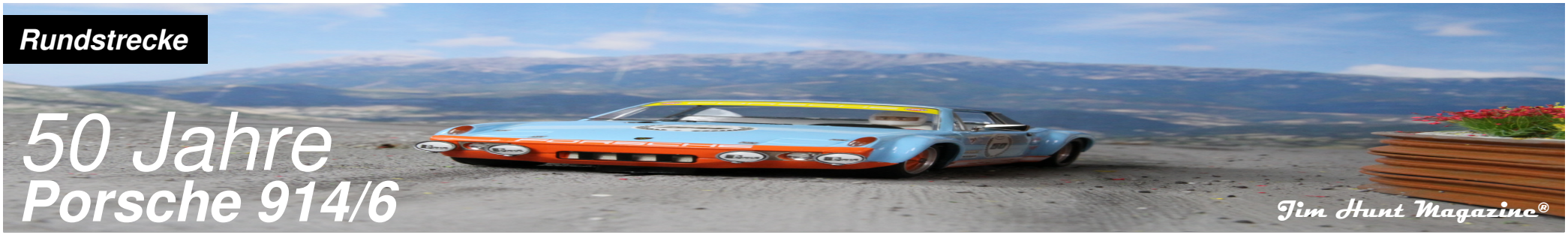
Der Rundstrecken Porsche mit hochwertigen, leichten Alu Fuchs Felgen. Orangefarbig lackierte Rotoren und polierte Felgenhörner sehen spitze aus und unterstreichen das Gulf Farbschema. .

50 Jahre Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Umlaufbahn um die eigene Achse bremst. Schwachpunkt der 914/6 war das Getriebe. Irgendwie harmonierte die Konstruktion mit dem größeren Boxer nicht so recht und es kam aufgrund von Verbindungen zu Getriebeschäden, die keine Freude aufkommen ließen. Dies trat besonders im Rennsport gerne auf. Anfangs wurde der Volksporsche bei Rallyes als ernste Konkurrenz zum hauseigenen Elfer gefürchtet, weil ganz klar, seine Gewichtsverteilung durch den weiter vorne sitzenden Mittelmotor vielversprechender war. Aber da war leider das Ding mit der Verwindung und dem Getriebe. Es wurde da auch nicht ernsthaft weiter entwickelt um dies zu beheben. Wer will schon seiner Ikone hauseigene Konkurrenz bescheren. Den Fehler machen damals nur die Italiener, als die den Stratos bauten und damit die hauseigenen Fiat Spider bei den

Leichtbau Lexan Cockpit aber trotzdem wertvolle Details wie das fotogeätzte Motorlüftungsgitter.



50 Jahre Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Rallyes prügelten, was bei den Konzernlenker nachvollziehbar gar nicht gut ankam. Jetzt ist der Porsche Neunvierzehn 50 Jahre alt geworden. Ohne graue Schläfen, ohne Midlife Crisis ist er ein wunderschönes Automobil und zeitlos elegant und attraktiv wie damals in den 70ern. SRC hat zum Geburtstag eine Gulf Edition aufgelegt. In einer edlen Kartonbox ab sofort zu haben, solange er noch zu haben sein wird. Gulf verkauft sich immer gut.

Über Curbs räubern? Kein Problem, der Porsche ist immer angriffslustig und souverän auf der Ideallinie.

Kraftvoller Longcan Sechszylinder Boxer und ausgeklügeltes Fahrwerk machen ihn zur Kurvenwaffe! Er liegt souverän und lässt nichts anbrennen.

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

Tim Hunt Magazine®

Porsche 914/6 GT

DIAMOND EDITION

SRC bringt in exklusiver Kleinstserie den leistungsstärksten VW Porsche im Länder Trimm. Mit geballter Chrono Power an Bord.

50 Jahre Porsche 914/6 GT Germany

Jim Hunt Magazine®

SRC hat schon vor einiger Zeit den Ford Capri in einer Länder Edition aufgelegt. In einem jeweiligen Land kann der Pilot sein Auto ordern. Der schneeweiße Rennwagen hat die Flagge des eigenen Landes auf der Haube und somit kann man ein Stück seiner nationalen Identität zeigen. Das ist besonders interessant, wenn man international unterwegs ist. Aber auch einfach für zu Hause sind diese Autos in streng begrenzter Auflage eine interessante Sache für Sammler und Liebhaber, die etwas Besonderes fahren möchten. Der optisch sehr schnelle Volks-Porsche (wir berichteten) kommt mit einen sehr angriffslustigen Inliner Aggregat in Longcan Bauweise an den Start und er liefert brachiale Rundenzeiten, weil er sagenhaft liegt und jederzeit Kraft zum Angriff bereit hält. Eine entkoppelte Situation

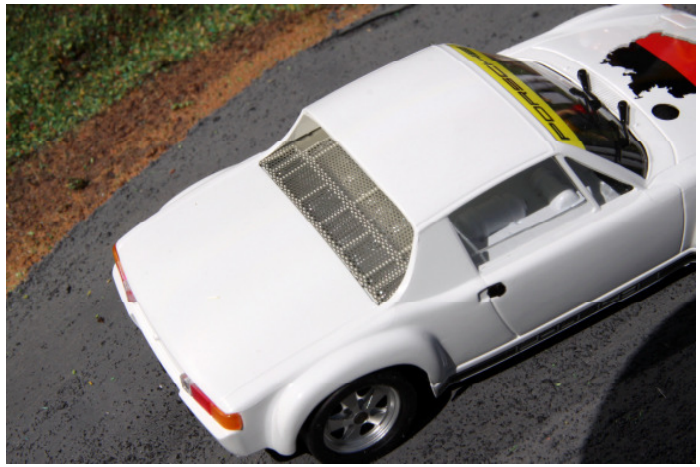
Leistungsstark: Porsche 914/6 im traditionellen Rennsportweiß in Kleinserie mit Deutschlandflagge.

50 Jahre Porsche 914/6 GT Germany

Jim Hunt Magazine®

in Chassis und Karosserie schrauben die Leistungsfähigkeit des Wagens stramm nach oben und die wunderschön gemachten Fuchs Felgen in Aluminium in sehr leichter, gelochter Bauweise sorgen für einen runden Lauf, eine satte Beschleunigung und ein sehr gutes Bremsverhalten. Die maximal reduzierten, rotierender Massen punkten dabei. Zudem: sie sehen sagenhaft schön aus. Die SRC Rennslicks gehören mit zu den besten Reifen, die man out of the box fahren kann. Ihr Grip ist sagenhaft und trotzdem bieten sie die Möglichkeit, das Auto auch mal in Drift anzustellen, wenn man das vor engen Kurven möchte oder weil es einfach Spaß macht, dem quer Treiben zuzusehen. Insgesamt ist der Wagen ein wunderbares Kraftpaket und erinnert an die 70er, in denen der Mittelmotor

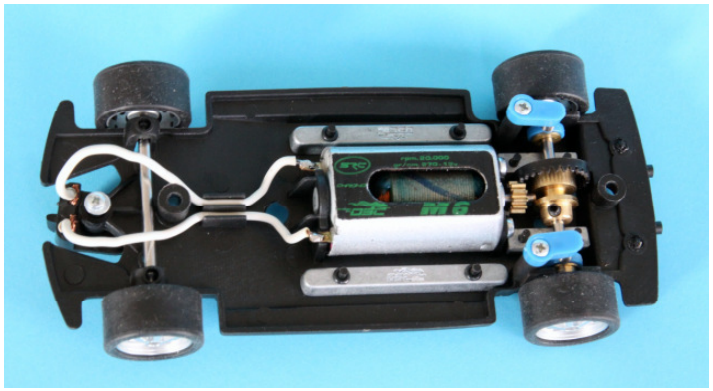
Leichtbau und technisch hochwertige Chrono Komponenten holen das Maximum aus dem 914/6 heraus.

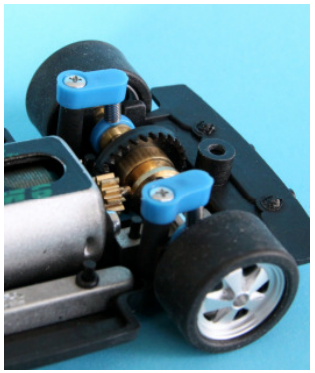


50 Jahre Porsche 914/6 GT Germany

Jim Hunt Magazine®

Wagen aus den beiden Häusern Volkswagen und Porsche gebaut wurde. Auf Boulevard wie Rennstrecke hat er Spuren hinterlassen und Fans bis heute an sich und sein wunderbares Design gebunden. Die Schlafaugen gehörten ebenso dazu, wie die kantigen Formen, die im Gegensatz zu den runden 911er Porsche von damals sehr markant waren. Alles in Summe verleiht dem Wagen seinen Charakter. Der hier ist Chassis Nummer 16 von weltweit limitierten 115 Stück. Wow!





Entkoppelte Leichtbau Karosserie, Fotoätzteile wie das Motorlüftungsgitter und hochwertige Fuchs Felgen aus Aluminium. Gelocht und präzise bringen sie die Slicks auf Touren und lassen den kleinen kompakten Rennwagen fliegen wie keinen anderen.

Jim Hunt Magazine®

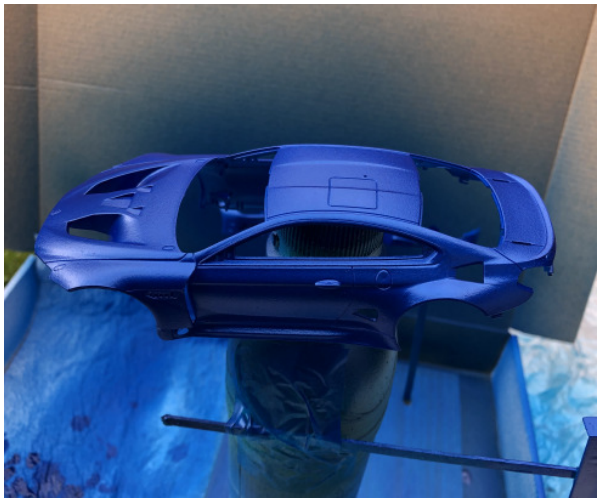
Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Das Sideways White Kit bekommt Farbe auf die Haut. Wir zeigen seine Entstehungsgeschichte in zwei Etappen:

White Kit

WORKSHOP



BMW M6 GT3 TEIL 1

Jim Hunt Magazine®

White Kit

Endlich gibt es ihn: den großen 6er BMW GT3 von Sideways. Unter seiner bayerischen Haube schlummert ein Vulkan mit technisch ausgefeilten Komponenten und einem Longcan Aggregat, das für Druck bekannt ist. Es gibt ihn (noch) nicht als fertiges Modell. Vorerst ist das White Kit auf dem Markt, das bedeutet der ambitionierte Rennstall ist gezwungen den Wagen komplett aufzubauen. Und er muss selbst kreativ lackiert und gestaltet werden. Das ist an sich keine schlechte Idee. Der Aufbau gestaltet sich sinnlogisch einfach. Das Grundgerüst steht, Anbauteile müssen aus der Verpackung genommen und an die halb fertig gestellte Karosserie montiert werden. Die schwarzen Felgeneinsätze müssen in die Felgen gepresst werden. Die sind an der Hinterachse aus Alu und verschraubt. Vorne sind sie aus leichten Kunststoff verbaut. Das Getriebe an der Hinterachse ist ebenso verschraubt und kann schnell gewechselt werden, möchte man die Übersetzung tauschen. Man kann sich vorstellen, dass beim großen M6 etwas los ist. Sideways baut keine langsamen Autos und daher ist schon vor dem Roll out klar, dass es ordentlich zur Sache gehen wird. Man kennt den M6 schon von Carrera seit längerer Zeit und daher sind die großzügigen Geometriedaten bekannt: langer Radstand. Breite Spur. Ein Wagen, den man nicht so leicht aus der Ruhe bringen kann. Hier gibt es einen einstellbaren Antriebshalter dazu. Der zusammen

Der Sideways BMW M6 Out of the box: Tütchen mit Kleinteilen, ein vormontiertes Chassis.

BMW M6 GT3 TEIL 1

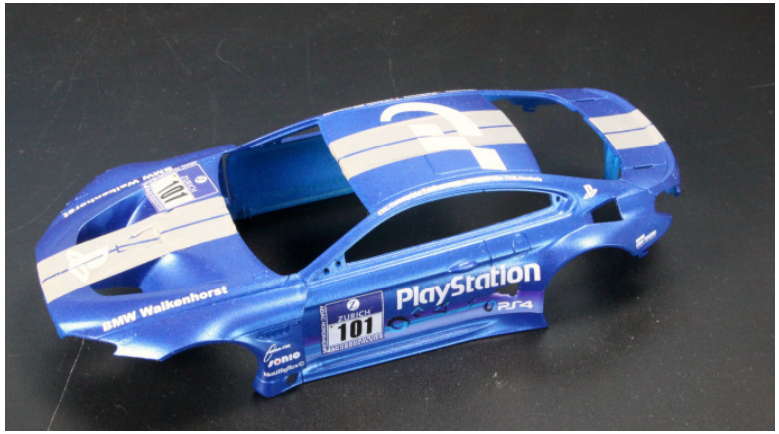
White Kit

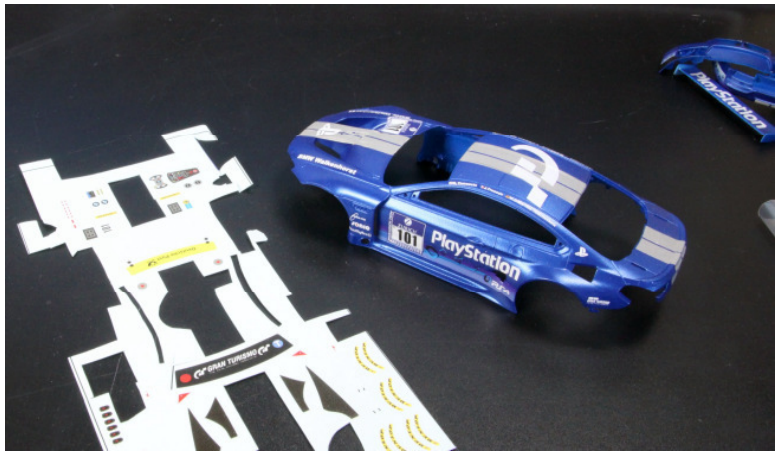
mit der Karosserie eine individuelle Entkoppelung des Aufbaus zulässt. Dabei hat jeder seine Vorlieben. Die einen möchten es knackig in Kurven, andere setzen lieber auf stoischen Geradeauslauf auf Highspeed Geraden. Jeder so, wie er es haben will. Die Einstellungsoptionen sind vielfältig, da der Antriebshalter fünf Schrauben besitzt. Das mächtige Aggregat ist selbstverständlich verschraubt, damit es spiel- und verwindungsfrei seine Kraft an das Getriebe weiter geben kann. Der L-Kiel dreht sauber und liegt satt im Slot. Alles in Summe ein wunderbarer Wagen, der aber vor seinem Einsatz etwas Zuwendung benötigt. Für den Einsteiger ist es wohl eher ratsam auf die Vollversionen zu warten, die sicher einmal kommen werden. Für den individuellen Schrauber und Lackierer ist das eine feine Sache: er muss keine Serienversion aufwändig zerlegen, entlacken und neu gestalten. Er kann sofort out of the box mit seinen Vorhaben starten. Kreative Leute werden entweder auf vorhandene Decal Versionen zurückgreifen, sofern diese lieferbar sind. Oder man wagt sich an eigene Designs, der Kreativität sind wenig Grenzen gesetzt. Auf der ausladender Hülle des kantigen BMW ist viel Platz für Farbe und Decals. Wir entschieden uns für die Walkenhorst Ausgabe des M6. Das Blau mit den weißen Play Station Decals und silbernen Streifen ist dezent und auffällig zugleich. Mal sehen, wie der edle Look auf der Strecke kommen wird.

Der BMW lässt sein Dasein als White Kit hinter sich. Er erhält drei feine blaue Lackschichten.

BMW M6 GT3 TEIL 1

White Kit





Blauer Basislack und erster Durchgang Decals sitzen. Alles ist trocken und bald kommen weitere Wasserschieber auf den M6. Trocknen lassen und final zwei Schichten Klarlack. Er schützt die Logos und den Lack. Warten... In der nächsten Ausgabe No.48 zeigt Euch Jim Hunt, wie es mit dem GT3 Bayern weiter geht. Dann folgt das Finale mit komplettem Aufbau und Roll out auf der Strecke...

BMW M6 GT3 TEIL 1

TEIL 2 in No.48

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Dem Sideways Klassiker verpassten wir einen neuen Camel Look.

PORSCHE 935/78 Moby Dick

Paintbox

PORSCHE 935/78 Moby Dick

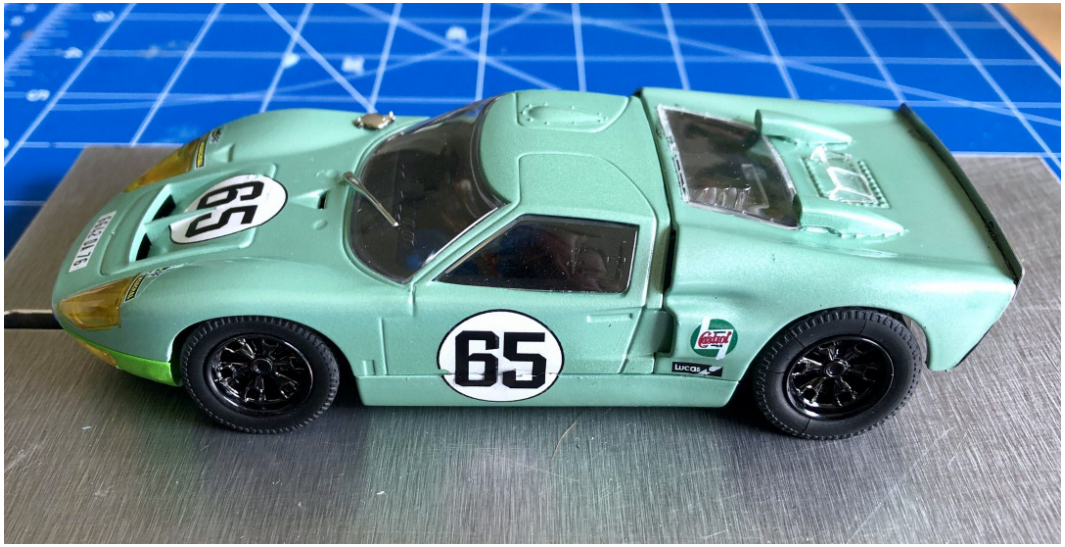
Porsche 935/78 Moby Dick im Camel Look. Der Sideways Klassiker bekam eine neue gelbe Lackierung und passende Decals. Die Radabdeckungen, die Rückspiegel und der Heckflügel wurden blau lackiert, passend zu den Logos. Der Flügel wurde mit Silber seitlich akzentuiert, so wie die Hecklippe. Klarlack schützt alles und nun ist er bereit für den Renneinsatz.

Der Dauerbrenner für Rennstrecke und Landstraßen.

FORD GT40: my daily driver

Paintbox

Paintbox



Der GT40 kommt nie in die Jahre und darum habe ich mich entschieden einen für alle Tage aufzubauen. Die Lackierung ist fancy und passt mit den schwarzen Hallibrand Felgen und kleinen Farbakzenten am Bug perfekt zu jener Zeit, in der dieser Wagen gebaut wurde. Die gelben Scheinwerfer mussten sein, irgendwie muss man auffallen, möchte man historisch französisch durchs Land fahren. Mein Wagen hat zudem Straßenzulassung (das war eine Trickserei auf dem Amt...) und daher kann ich jetzt wie Gott in Frankreich herumfahren, auf eigener Achse zur Rennstrecke und nach dem heißen Ritt wieder nach Hause donnern. Den deutschen TÜV umgehe ich mit meiner französischen Zulassung und bei Kontrollen spreche ich kein Wort Deutsch. Läuft!

FORD GT40: my daily driver

Klassische Gruppe 4 mit Ferrari Motor: Nichts klingt besser

Im Stratos durch die Seealpen

Paintbox

Paintbox

Nichts klingt eindrucksvoller als mit einem alten Gruppe 4 Stratos durch die Etappen der frühen Monte zu fahren. Sein Ferrari Mittelmotor ist eine Wucht und trotz seiner eindruckvollen Klangfarbe ist er kein Radau Macher, sondern ein Meister der Töne. Sein spontanes Fauchen beim Beschleunigen, das heißere Abbröckeln vor Kurven und das alles mit dem Echo in den engen Tälern, das ist der Rallye Himmel! Der Camel Look steht ihm gut und ist mal was ganz anderes zu den üblichen Versionen, die sowieso gut aussehen. Man kann nur hoffen, dass die Töne keinen Steinschlag auslösen. Das Beben des Motors ist gewaltig. Enzo ist und bleibt der Grandseigneur des Motorbaus. Leistung und Emotionen brachte er am besten von allen unter die Haube. Goldene Campagnolo Felgen runden den Look perfekt ab. Damit er im Nebel nicht komplett untergeht helfen blaue Akzente. Yeah!

Jim Hunt Magazine®

Was ist da los?

„Ein kompletter Fahrer braucht Flügel und Rückspiegel...“

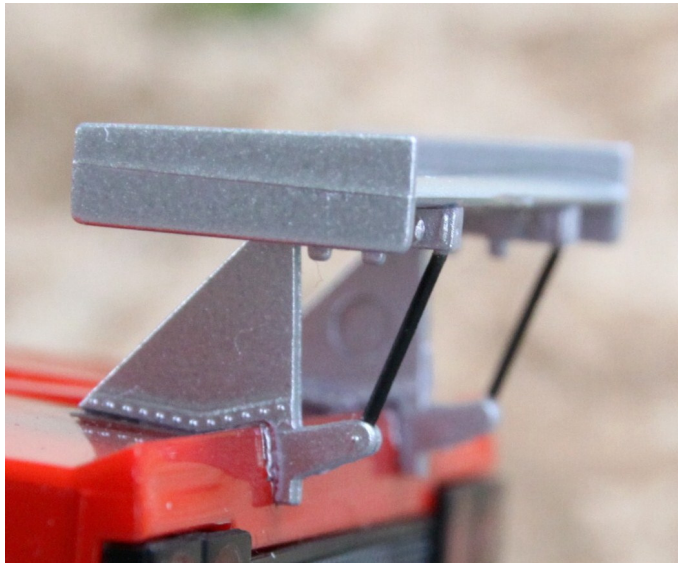
Reportage

„Ein kompletter Fahrer braucht Flügel und Rückspiegel...“

Was ist da los?

Tim Hunt Magazine®

Einmal ist der eine innen und der andere außen oder umgekehrt. Keiner fährt nebeneinander den identischen Radius in der gleichen Kurvepassage. Cool bleiben und nicht nervös werden, wenn der andere in dieser Kurve schneller ist, weil er gerade die bessere Linie fahren kann. In der nächsten Kurve sieht es anders aus und dann fährst Du die bessere Linie... Holst Dir Meter zurück und alles egalisiert sich. Bei Digital ist das etwas anders. Hier stellt sich die Frage nicht unbedingt, wenn jeder die bessere Linie vorher per Weiche eingeschlagen hat. Dann tuckern die Autos womöglich hintereinander auf einer Spur durch die Kurve. Oder einer grätscht in das Feld, weil er die Kurvenweiche unschlau nutzt. Grundsätzlich: in Kurven gewinnt man Rennen. Geradeaus kann jeder schnell fahren. In Kurven trennt sich die Elite von den Amateuren. Wer es beherrscht dabei schnell zu fahren, ohne sich von den Gegebenheiten irritieren zu lassen, gewinnt. Andere Fahrer muss man ausblenden können. Nur Dein Auto zählt. Achte auf Dein Grip Niveau, damit Du Dein Auto im Griff hast. Auch dann, wenn die Reifen nachlassen. Dann heißt es nachjustieren beim Fahren, eine Rille langsamer - aber dafür sicher durch die Kurve. Wer das alles unter einen Hut bringt ist in Addition schnell und gewinnt. Richtig, in Addition! Man gewinnt keine Rennen, wenn man wagemutig und verrückt zugleich durch die ersten Kurven ballert und abfliegt. Man braucht Geduld, es geht durch viele, viele Kurven im Rennen. Derjenige, der alle Richtungswechsel am saubersten schnell und präzise fährt, gewinnt. Eine Frage der Konstanz. Genau, der konstanteste Fahrer macht das Rennen. Hektische Fahrer sind amüsant zu beobachten, weil sie ständig Fehler machen und sich meist darüber wahnsinnig aufregen können... Ruhig bleiben! Taktisch vorgehen! Sich auf sein Rennen fokussieren! Die anderen sind auch dabei... Lass Dein Auto in Kurven nie aus den Augen, werde eins mit ihm und fühle den Grenzbereich. Egal was die anderen gerade neben Dir machen. Rennen fahren und gewinnen hat mit Persönlichkeit zu tun. Im Rennen erfährst Du (oder andere) viel über Dich. Wie geht man mit der Belastung um? Komme ich mit der Anspannung zurecht? Bin ich ein Trainingsweltmeister, also schnell, wenn es um nichts geht? Oder anders herum? Ich bin im Training flott unterwegs. Aber es fehlt Anreiz. Im Rennen verschieben sich die bei mir die Grenzen. Fährt einer neben mir, kann ich mein Limit weiter verschieben als im Training. Ich gehe in mich und blende die anderen aus. Tanze auf Messers Schneide und lasse mir die Butter nicht vom Brot nehmen. Der andere weiß dann, wo der Bartl den Most holt und muss sich anstrengen. Wer es drauf hat, sich in den entscheidenden Momenten auf das Wesentliche zu konzentrieren, gewinnt das Rennen. Darum geht es, um nichts anderes. Ich brauche dazu meine Flügel, Rückspiegel und alles was an das Auto gehört. Das Tuning unter der Haube bleibt Geheimsache. Das gehört auch zum Geschäft. Also noch Mal. Üben und trainieren mit dem Auto! Dann könnt ihr authentisch und schön fahren und es trotzdem hinterher in der Vitrine bestaunen. Komplett. Vielleicht sogar als Sieger. Wer sein Auto heil und zügig durch das Rennen gebracht hat, gehört schon zu den Siegern. Und das Gute dabei: es bleibt nach oben meist immer noch Luft, um besser zu werden. Geduld!



Spiegel und Spoiler gehören an den Wagen. Soviel Anspruch an Ästhetik und Authentizität sollte jeder Fahrer mit an den Start bringen.

Reportage

„Ein kompletter Fahrer braucht Flügel und Rückspiegel...“

Was ist da los?

Tim Hunt Magazine®

Rennautos ausweiden damit nichts abbricht? Im Ernst? Ich frage mich jedes Mal aufs Neue, wenn ich solche schlimmen Dinge mitbekomme: Was ist da los? Wunderschön gemachte Rennwagen, egal in welcher Rennklasse werden verstümmelt, um damit Rennen zu fahren? Spoiler und Spiegel demontiert, weil das dann „sicherer“ sei? Leute, lernt erst das Autofahren und geht dann an den Start! Mit wunderschön gemachten Rennautos und nicht mit verstümmelten Vehikeln. Das ist schlimm! Echt schlimm! Es sieht grauenhaft aus und beleidigt jeden Anspruch an Ästhetik. Es gibt weder in der Königsklasse Formel 1 solche Undinge, noch in der GT Klasse und auch in keiner anderen Rennliga. Die Autos treten komplett an. So sind sie konzipiert worden. Wenn etwas beim Rennunfall abfliegt, abbricht... raus in die Box und reparieren. Das ist authentisch, das ist realitätsbezogen. Alles andere hat den Modus einer unlieb betriebenen Verleihstation, einer Dorffest Kinderbahn, an der dezimierte, halb verschrottete Wagen antreten, weil das taktile Moment dort (noch) im Finger fehlt. Bitte lasst eure Autos ganz. Niemand auf dem Planeten fährt Rennen ohne Flügel, niemand ohne Rückspiegel. Wo bleibt euer Anspruch an die Ästhetik? Wo bleibt die FIA, um zu handeln? Nach dem Rennen brav die Teile wieder anstecken und das Wunderwerk in der Vitrine bestaunen? Dieser Konservierungstrip ist unverständlich, da wir alle einer großen Leidenschaft nachgehen, die akribisch auf realitätsbezogene Details achtet. Nur im Glaskasten? Bei der eigentlichen Bestimmung, dem Rennen zu fahren nicht? Wehe es fehlt seitens des Herstellers ein Detail. Die Fraktion der Supermeckerer tritt auf den Plan und weiß es besser. Konstruktiv bedingte Maßnahmen, weil es eben nicht anders geht, damit die Technik noch einigermaßen unter die Haube passt. Solche Dinge werden sofort mit der roten Karte geahndet. Klar, selbst würde man das (wäre man in der Lage als Hersteller zu fungieren) natürlich alles anders machen und die Dinge im 1zu1 Format auf Standmodellniveau spiegeln. Aber im Rennen die schönen und zugleich relevantesten Dinge abmontieren. Also ich lege Wert auf Aerodynamik und Vollständigkeit. Meine Autos fahren ohne Flügel nicht. Sie humpeln „ohne“ höchstens zurück an die Box... Aber das ist lange her. Ich habe mich in meinem Leben ausführlich mit dem Fahren von Rennwagen im Grenzbereich beschäftigt. Abflüge kommen vor, aber sind zum Glück eher selten. Korrekturen am Lenkrad und Gaspedal gehören bei Defiziten des Wagens und seines Fahrverhaltens zur Grundausstattung eines Fahrers. Da wären wir wieder bei der Gretchenfrage: Was macht eigentlich einen guten Fahrer aus? Es sind einige Parameter, die stimmen müssen. An erster Stelle: Gefühl für das, was man macht. Man bewegt ein sensibles Rennauto und dabei sollte man imstande sein, dessen Eigenheiten lesen zu können. Fährt es ruhig? Sitzt das Heck locker? Bremst es hart oder verhalten? Durchrollt es Kurven mit der Gelassenheit eines Kühlschranks oder ist es dabei nervös wie eine Wespe? Was passiert im Laufe der vielen Runden mit den Reifen? Bauen sie ihren Grip schnell ab? Läuft der Abbau schleichend? Ein guter Fahrer kann das alles lesen und passt seinen Fahrstil an. Mit guter Taktik gewinnt man Rennen. Der Königstipp schlechthin: Schau beim schnellen Fahren nur auf Dein Auto! Besonders in Kurven extrem wichtig. Jeder hat dabei eine andere Linie (analoge Bahnen).

Rennwagen verstümmeln? Besser vor dem Start öfters üben. Die Angst es könnte etwas abbrechen? Leute... Rennsport ist ein hartes Geschäft. So etwas muss man mit einkalkulieren. Zudem: vieles ist gesteckt und/oder leicht zu reparieren.

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 47. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 48 !

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.