

# Jim Hunt Magazin

2

FOR SLOTCAR USE ONLY

Nov. 07



## Tracktest:

Audi Quattro vs. Lancia 037  
let the good times roll

## Workshop

Einlaufstand  
selbst bauen



*Der große*

*Jim Hunt Gesundheitsreport*

## Paintbox

Ford GT40 Rock´n Roll Versions

## Goodies

*Wachmat im Test*



u.v.m.





*Editorial...*

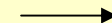


# Round two!



***Jim Hunt Magazine*** sagt vielen Dank für die zahlreichen positiven Zuschriften. Wir haben uns einen neuen Postkasten im Hof aufstellen lassen, weil der alte nach drei Tagen geplatzt ist.

Was wir nicht erwartet hätten: hysterisch kreischenden Mädels vor den Redaktionsräumen. Es ist echt hart, wenn man das Office verlässt und mit Stofftieren, Rosen und Damenslips mit eingestickten Namen und Telefonnummern beworfen wird. Rennfahrer sind eben sexy!



# ... Editorial

Trotzdem: Hier die zweite Ausgabe von **Jim Hunt Magazine**.

Im *Tracktest* haben wir zwei harte Gruppe B Rallyehelden auf Herz und Nieren getestet und zeigen, wie man diese ungestümen Monster reitet.

Im *Workshop* kommt der ultimative Einlaufstand, der störrische Slotcars geschmeidiger macht. Unter *Goodies* testen wir den Wachmat. Ein praktisches Gerät für lange Slotterabende und 24h Events.

Im *großen Gesundheitsreport* spricht Jim offen über Blei und seine Gefahren. In der *Paintbox* zeigt Alpinkatze Artworks ein paar rockige GT40/GT MKII Interpretationen. Dazu noch vieles mehr!

**Jim Hunt Magazine** ist prall gefüllt und es ist sicherlich für jeden was dabei. Viel Spaß!

*Alpinkatze*

Herausgeber Jim Hunt Magazine



# Menu

*Tracktest*



*Workshop*

Einlaufstand



**Audi Quattro**

VS.



**Lancia 037**

*Goodies*

Wachmat

*Paintbox*



*Gesundheitsreport*

Blei im Slotcar

*Jim's Universum*

*French Dressing*



**GT40/ GT MKII**



Impressum

-Jim Hunt Magazine-

Jürgen Kellner

[jim-hunt-magazine@gmx.de](mailto:jim-hunt-magazine@gmx.de)

Geliebte

**M  
O  
N  
S  
T  
E  
R**



*Tracktest*

## Die Evolution des Driftwinkels

Audi Quattro vs. Lancia 037

***Ein weitmaschiges Reglement ermöglichte den Bau übel fauchender Fahrmaschinen in der Gruppe B. Das war Anfang der 80er. Als Indiz der allgemeinen Aufrüstung packten die Hersteller mit Turbos aufge-***

**... ladene und äußerst potente Motoren in ihre Fahrzeuge. Spezialanfertigungen gehörten bei der Rallye-WM längst zum Standardrepertoire. Diese Ära hatte Lancia Jahre davor mit der Spezialentwicklung Lancia Stratos eingeläutet.**

**Durch die weitmaschige Formulierung der Regularien, war damals fast alles möglich, was zu brutaler Leistungsentfaltung führte.**

**Die Fahrzeuge waren irgendwann so gewaltig, dass die nur noch von den wenigsten Fahrern physisch und psychisch beherrscht werden konnte. Fitness-Gurus und Physio-Therapeuten kamen damals erstmals auf**

**den Plan, damit die Fahrer den Strapazen halbwegs gewachsen waren.**

**„Bei dem Auto, bist Du mit dem Denken schon zu langsam“** sagte einmal **Walter Röhrl** über den **Gruppe B Quattro**

**Stig Blomquist: „Wir sind beim Testen mit den Quattros beim Beschleunigen eine halbe Sekunde langsamer als die Formel 1. Aber wir fahren auf Schotter...“**  
(Stig lächelt)



**Hannu Mikkola zieht mit seinem Quattro brutale Striche auf den Asphalt. Es gab nur wenige Beifahrer, die bei den Belastungen noch halbwegs lesen konnte. Manche bekamen beim Beschleunigen und Bremsen sogar kurzzeitig Blackouts...**

**Audi Quattro vs. Lancia 037**

**Ich weiß nicht, wie es Euch geht. Ich hatte schon als Jugendlicher feuchte Augen, wenn ein Gruppe B Rallyewagen daherkam:**

**Das fauchend tobende Motorengeräusch, das überlagert wird vom Pfeifen und Klingeln des Turbolaufzeugs. Sensationell! Da pfeife ich auf Beethovens Neute! Das hier ist wahre Musik! Das ist Urgewalt, das ist vollendeter Motorsport!**

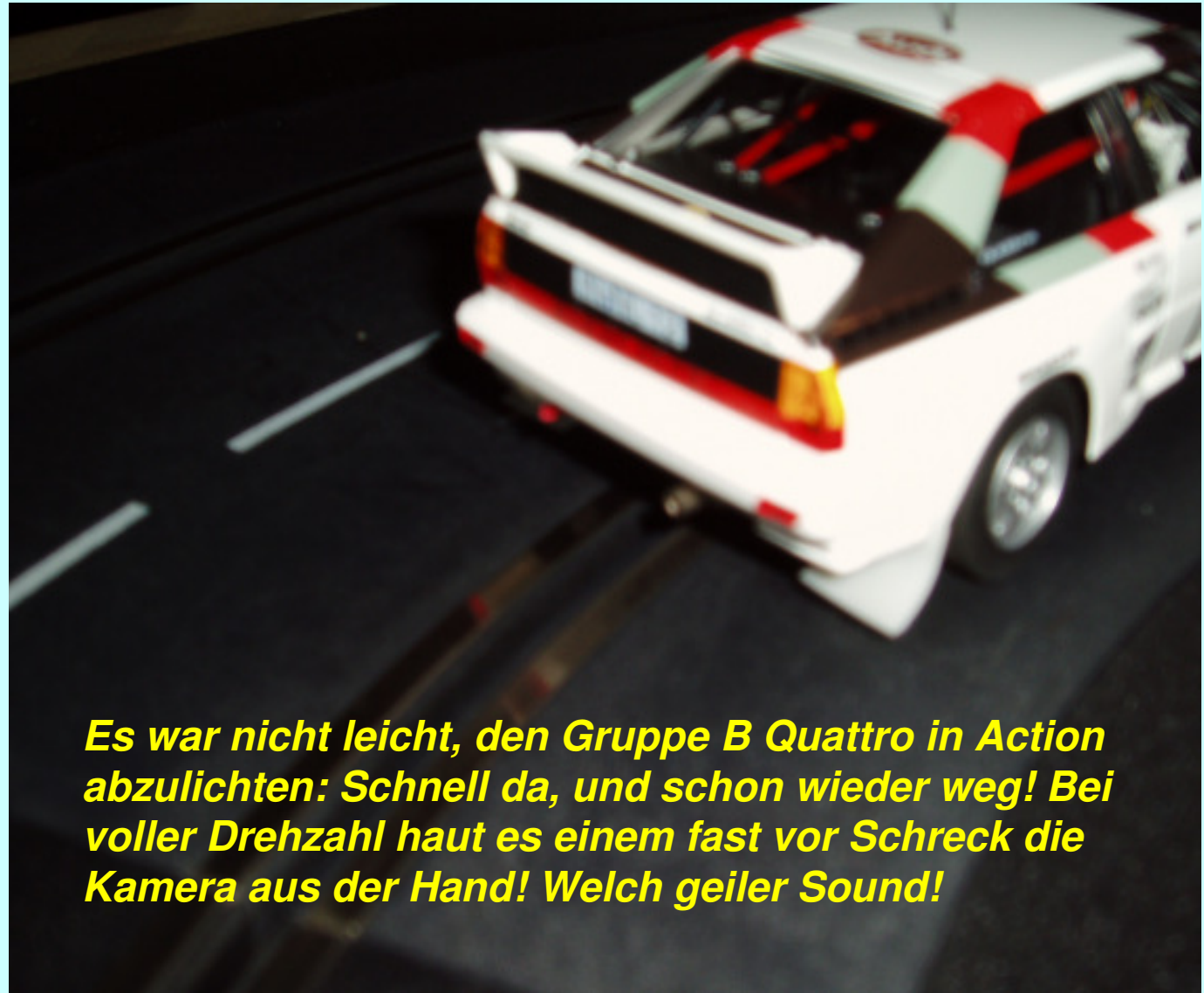
**Vorsprung durch Technik!**

**Mit Einführung des Allrads musste das Rallyefahren neu erlernt werden...**

## Audi Quattro vs. Lancia 037

*Es war für mich eine besondere Ehre den Quattro selbst zu testen. Ich zog also meine feuerfeste Unterwäsche an, den Overall über, die flachen Rennschuhe an. Noch die Sturmhaube und Helm auf, Handschuhe zu und los gehts.*

*Der Druck auf den Startknopf weckt das Monster!*



*Es war nicht leicht, den Gruppe B Quattro in Action abzulichten: Schnell da, und schon wieder weg! Bei voller Drehzahl haut es einem fast vor Schreck die Kamera aus der Hand! Welch geiler Sound!*





**Die Stellung der Schmutzabweiser verrät den Speed. Mit Vollgas durch die Kurve!**

---

**„Mit erhöhtem Puls lege ich den ersten Gang ein. Bei wenig Fußgas schnellt der Drehzahlmesser explosionsartig hoch, Kupplung kommen lassen und ich reite auf einer Kanonenkugel.“**

**Audi Quattro vs. Lancia 037**

**Der Fly Quattro legt heftig los. Der Allrad arbeitet sauber und zuverlässig und erstaunlicherweise ruhig. Die Kraft wird über eine geheime Technik perfekt auf die vier Räder verteilt. Nach einer kurzen Gewöhnungsphase zieht der Audi kraftvoll aus den Kurven und spielt voll die Vorteile des Allrads aus. Wer gutmütig mit Gas und Bremse spielt, kann auch beim Slotcar wie mit einem echten Quattro brutal um die Kurven ballern. Der Schwingarm hält den Leitkiel sauber im Slot, ideal bei Unebenheiten, die auf einer Rallyebahn das Salz in der Suppe sind. Mein Beifahrer kotzt gleich. Ich halte mal kurz an. „Huaaaalp!“ Pfu Teufel!**

**Ich tausche den Beifahrer aus. Und weiter geht´s. Langsam habe ich mich an den Wagen gewöhnt und ich spiele mit den Fliehkräften. Der Recaro-Sitz hat einen perfekten Seitenhalt, den Rest besorgen die eng geschnallten Hosenträgergurte. Nun nehme ich die nächste Kurve voll im dritten Gang. Kurz anbremsen, einlenken, Vollgas und gegenlenken. Im Quergang geht der Quattro sauber durch die Kurve. Der Sound des aufgeladenen Fünfzylinders ist gewaltig. Die Fans am Streckenrand der Sonderprüfung sind völlig aus dem Häuschen. Für einen Moment haben wir die coolste Zeit des Rallyesports zurückgeholt.**

**Let the good times roll!**

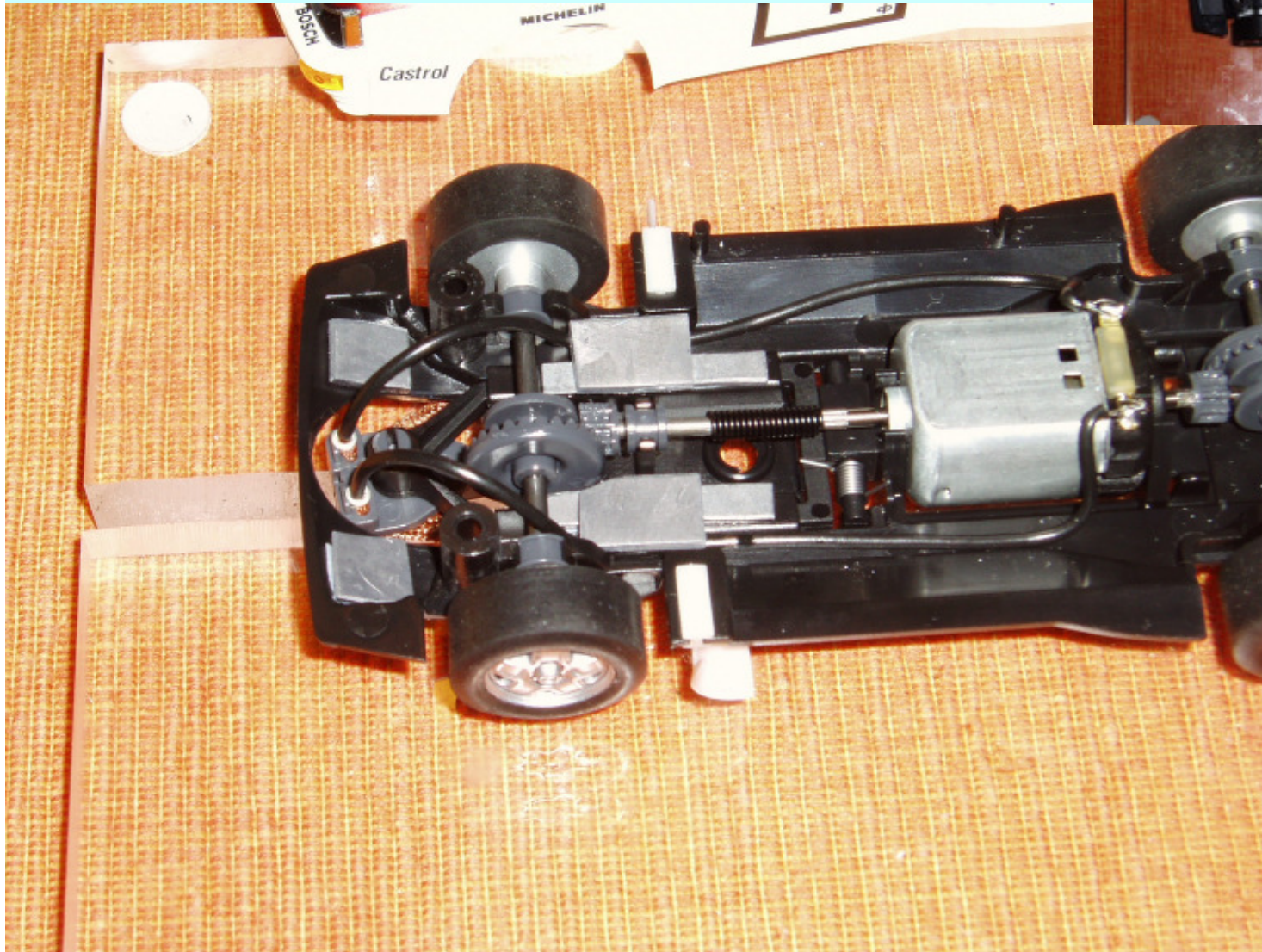
**„Hiiiiilfe!  
Ich muss  
gleich  
kotzen!“**

**„Jetzt ned!  
Es ist grad  
sooooo geil!“**



# Setup

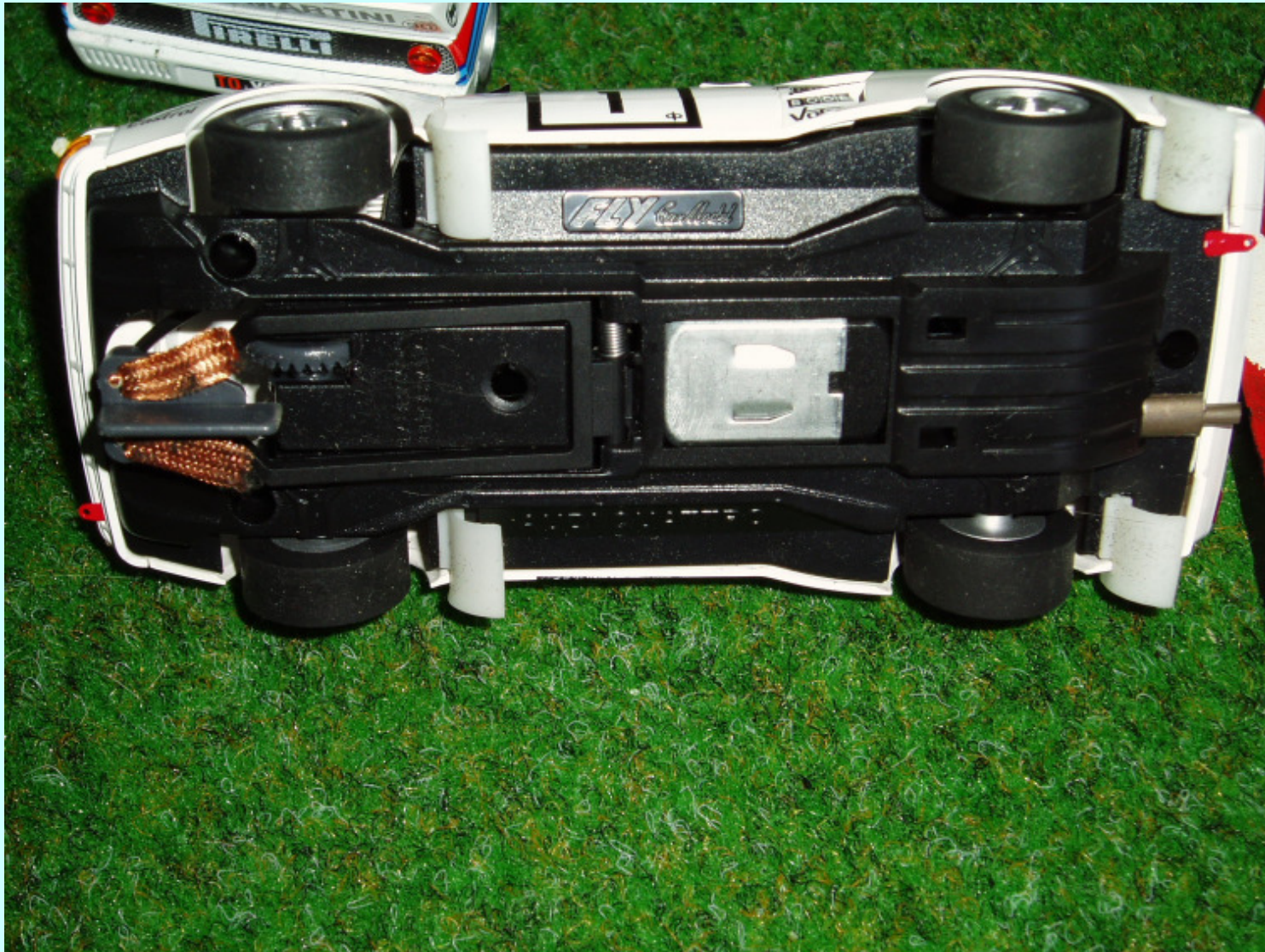
So habe ich meinen Quattro abgestimmt:



**Haube  
hoch!**

**Etwas Blei in  
den  
Vorderwagen,  
Motor und  
Wellenhalter  
einkleben,  
Reibungspunkte  
ölen, Ritzel  
fetten.**

**Fertig!!!**



***Und so sieht der Quattro von unten aus. Schwingarm und knapp hinter der Mitte zentral angeordneter Motor. Höllenteil!***

A  
U  
D  
I  
Q  
U  
A  
T  
T  
R  
O  
  
V  
S.  
  
L  
A  
N  
C  
I  
A  
0  
3  
7



**Lancia 037**

*Bella Machina*

A  
U  
D  
I  
Q  
U  
A  
T  
T  
R  
O  
  
V  
S.  
  
L  
A  
N  
C  
I  
A  
0  
3  
7



**037 im 37 Grad Driftwinkel**

*Bella Machina*



**Lancia trat in die Gruppe B mit einer „Zwischenlösung“ ein**

**Der 037 hatte „nur“ Zweiradantrieb und sollte gegen die neuen Allradler aus Ingolstadt eine Statistenrolle**

**spielen. Das Allradmonster Lancia S4 war damals noch nicht fertig für die Schlacht um den WM-Titel...**

**Der Schuss ging nach hinten los. Und zwar für Audi. Kompromissloser Leichtbau, ein scharfes Mittelmotoraggregat, Walter Röhrl und Christian Geistdörfer im Cockpit waren verantwortlich für lange Gesichter bei Audi. Die hochgezüchtete Flunder aus Italien mit Walter am Steuer räumte ordentlich ab und verwies die arrivierten Titelanwärter auf die Plätze.**



**Wooooaaam!**

**Bald ein gewohntes Bild für Audi: das schicke Heck des 037. Die Doppeltröte mit atemberaubendem Sound!**



**Das Martini-Design ist klassisch schön und schmückte die schönsten Legenden im Motorsport.**

**„Mit Martini in der Blutbahn, fährst Du mutig mit offenem Gashahn!“**

**Alpinkatze - Testfahrer**



**Es wird Ernst: Wir sind in Norditalien, bei einer Adresse, die wir nicht nennen dürfen. Die Halle ist voll mit ehemaligen Werks-Lancias. WOW!**

**Ich drehe fast durch!  
Habe Einbruchgedanken!**

**Da steht unser Schätzchen: der 037 im Martini-Look! Ich brauche sofort einen Averno und einen Martini zur Beruhigung.**

**Nach einem zweiten Drink schlüpfte ich in meinen gestellten (Bestechungsgeschenk!) weißen Rennanzug mit Martini-Logo auf der Brust. Ja, die Italiener achten**

**auf solche Details. Geschmeichelt schlüpfte ich in den Sparco-Anzug. Auf der Gürtelschlaufe ist sogar mein Name eingestickt. Ich bin im Himmel und will nie mehr heim!**

**Nach einer kurzen Einweisung drücken ich auf den Startknopf.**

**Heiser faucht der Mittelmotor los und lässt eine blaue Wolke aus dem Doppelrohr. Nach einer Minute nimmt er das Gas allmählich an und ich rolle aus der Halle. Die Fahrt durch das Dorf ist cool!**

**Die Leute winken und geben mir mit Handzeichen zu verstehen, ich solle mal ordentlich Gas geben!**

**Ich schalte in den Dritten und drehe den Motor hoch. Der Dorfplatz wird zum Tollhaus!!! Auch der Carabineri lacht und winkt!**

**Ah, links!  
Der Pass!  
„Jetzt geht's richtig los!“**



**Zügig fahre ich zur Besichtigung den Pass ab, die Beifahrerin gibt mir übers Mikro Anweisung, wo es langgeht.**

**Der Pass wurde heute extra fürs Jim Hunt Magazine gesperrt.**

**Beim Runterrollen genieße ich die Aussicht.**

**Unten wenden und nun alles auf Zeit!**

**Der Zeitnehmer zählt mich an. Dann fällt die Flagge: Mit vollem Schub eilen wir los. Die Beschleunigung ist gewaltig. Der Sound**

**süßer Wahnsinn! Am besten gefällt mir das heißere Abbröckeln vor den Kehren, wenn ich kurz vom Gas gehe. Die nächste enge Kurve geht im Drift. Ich schalte runter, lenke ein und stelle den Wagen mit einem harten Tritt aufs Gaspedal quer und zirkel in einem atemberaubenden Driftwinkel durch die Kehre. Das Orchester im Heck gibt alles!**

**Der 037 ist gutmütig zu fahren, man kann ihn wie einen Samthandschuh**

**Anziehen und alles passt. Die Gewichtsverteilung ist gut gelungen. Fast schon perfekt ist der Wagen ausgependelt. Etwas Blei im Vorderwagen kann eventuell nötig sein. Weg muss der Magnet! Was soll das in einem Rallyewagen? Pfui!**



**Der Asphalt endet, nun geht's auf Schotter weiter. Präzise lässt sich der 037 auch hier dirigieren. Steinchen ballern wie wild an den Unterboden und eine Staubfontäne im Rückspiegel vernebelt die Sicht nach hinten. Diese Zutaten bestätigen, dass Rallyesport die Lebensqualität erheblich steigert.**

**Langsam steigt die Temperatur im Cockpit. Liegt's am Motor oder an der schicken Beifahrerin?**



**Der Motor ist wie beim Original vor der Hinterachse angeordnet. Er bringt ordentlich Gewicht auf die Hinterachse.**



**Unser Ritt auf Zeit endet auf einem Schotterplatz, jubelnde Tiffosi säumen die letzten Meter!**

**Ich habe einen neuen Traum: Ich will einen eigenen 037 besitzen und damit fahren, fahren, fahren!**



***Nach einer schlaflosen  
Nacht war klar. Ich brauche  
einen 037 und einen  
Quattro!***

***Daher habe ich mir beide  
Wägen angeschafft und bin  
vollauf damit zufrieden.  
Es war eine tolle  
Entscheidung und je nach  
Laune fahre ich den Bayern  
aus Ingolstadt, oder die  
süße Flunder jenseits des  
Brenners.***

*Alpinkatze*


***P.S.: Ciao Antonella!  
Du bist die schärfste  
Beifahrerin, die ich  
je hatte!***



# Einlaufstand

*Blazin' hot!*

**LIMITED**

<p>Wer hätte nicht auch gerne einen?</p>		<p>Nach einem Einlauf ist alles anders</p>
<p>Gleich zum Arzt?</p>	<p><b>NO</b> <b>!</b></p>	<p>Dieser Einlauf ist besser und tut nicht weh!</p>

## **Einlaufstand...** *Ich hatte es satt,*

schwermütige Slotcars zu bewegen. Hin und wieder greift man beim Kauf daneben und erwischt eine lahme Krücke, die nicht so will, wie man es von ihr fordert. Der Motor dreht wie bei einem Lanz Bulldog, Achsen und Getriebe kreischen und hemmen den optimalen

Vortrieb. *Ich flippe gleich aus!*

Da kam die zündende Idee! **Einlaufstand!**

Ein überlegter Griff ins Materiallager, schon... ↓

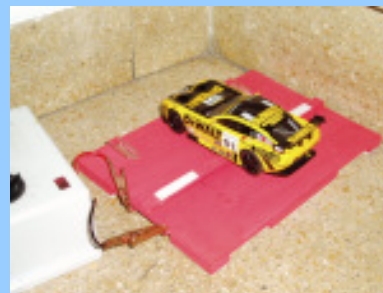
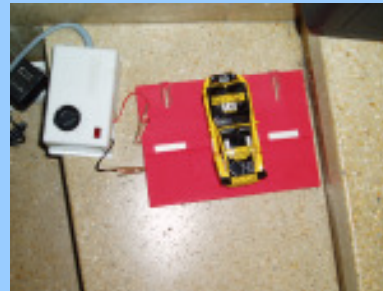


*Mein Einlaufstand-Prototyp unmittelbar nach seiner Fertigstellung im Härtetest. Krokodilklemmen rot (plus) und schwarz (minus) speisen über einen Trafo mit 6 Volt.*



... entstand im Kopf die Explosionszeichnung für diese wunderbare Lösung.

Ein Spannbrettchen, etwas Kupferdraht, ein LötKolben mit passendem Zinn und schon ging's los. Damit das Gerät auch optischen Ansprüchen genügt, entschied sich unser Designer für leuchtendes Rot. Das sieht stark aus und bildet einen guten Kontrast zum Slotcar. Dessen Zuckungen kann man somit millimetergenau beobachten. Wer ein rotes Slotcar einlaufen lässt, sollte es vorher besser umlackieren. Filz pads auf



der Unterseite verhindern, dass das fibrierende Höllenteil im Betrieb wandert. Auch die einlaufenden Slotcars werden von unten mit Filz pads verwöhnt. **Einlaufstand** kümmert sich um das Einlaufen von Achsen und Getriebe. Der Motor läuft dabei nicht „kalt“ ein, sondern er treibt das ganze über einen Trafo an. **Einlaufstand** ist kein Motoreinlaufstand! Trotzdem verbessert sich auch dessen Performance spürbar!



*Einlaufstand bei der Arbeit... Der TVR dient nur als Demo-Modell...*



**Einlaufstand** ist durch seine schlanke Bauweise leichter zu verstauen als jedes Bügelbrett. Er wiegt nicht viel und sieht super aus. Yeah, Baby!



**Renate B., Haiger:**  
*„Seit wir Einlaufstand haben,  
sind unsere Slotcars leiser und  
ich kann ungestört  
Musikantenstadel gucken,  
wenn Ernst-Rüdiger slottet.“*

**Paul Verhoeven, Den Haag:**  
*„Einlaufstand is eene coole  
Gimmigg. Ich lasse übe Neecht,  
wenn ich auf Schicht bin, meine  
Slotcaarz eenlaufen. Meine  
blöde Nachbar kann nicht mehr  
schlafen. Dafür habe ich  
morgens tolle Slotcaarz. Das ist  
Spitze!“*

**Warnung:**

**Wer Einlaufstand©  
nachmacht und meine Idee  
kommerziell missbraucht, wird  
strafrechtlich verfolgt, muss  
unerträgliche Lizenzgebühren  
lönnen und wird von meinen  
tschechischen Leibwächtern  
Ivo und Pavel zum Karel Gott  
Konzertbesuch gezwungen und  
muss hinterher bei den Studio-  
Aufnahmen von Florian  
Silbereisen´s neuer Platte als  
Mikrofonständer herhalten. !**

# Goodies

*Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben. Damit Sie auch morgen noch voll im Trend liegen.*



## Wachmat

*Mit diesem Goodie im Slotkoffer wird jede Slotnacht zum Erlebnis. 24h-Events sind kein Problem mehr. Das funktionelle Multitalent hebt die Stimmung und sorgt für die perfekte Konzentration. Es kann auch Gegner ausschalten. Einfach saustark aufbrühen und ihre Rivalen der Rennbahn slotten auf dem stillen Örtchen weiter während sie fleißig Runden sammeln.*

Der große **EMERGENCY**  
Jim Hunt Gesundheitsreport

Ihr wollt  
Blei ins  
Slotcar?



**Wer ohne Magnet fahren möchte, kommt ohne das Schwermetall  
Blei meist nicht aus. Aber wie gefährlich ist dessen Handhabung  
wirklich?**

**Schwermetall in Leichtmetall: Ich  
bewahre mein Blei in einer Dose auf...**



# Blei im Slotcar ?

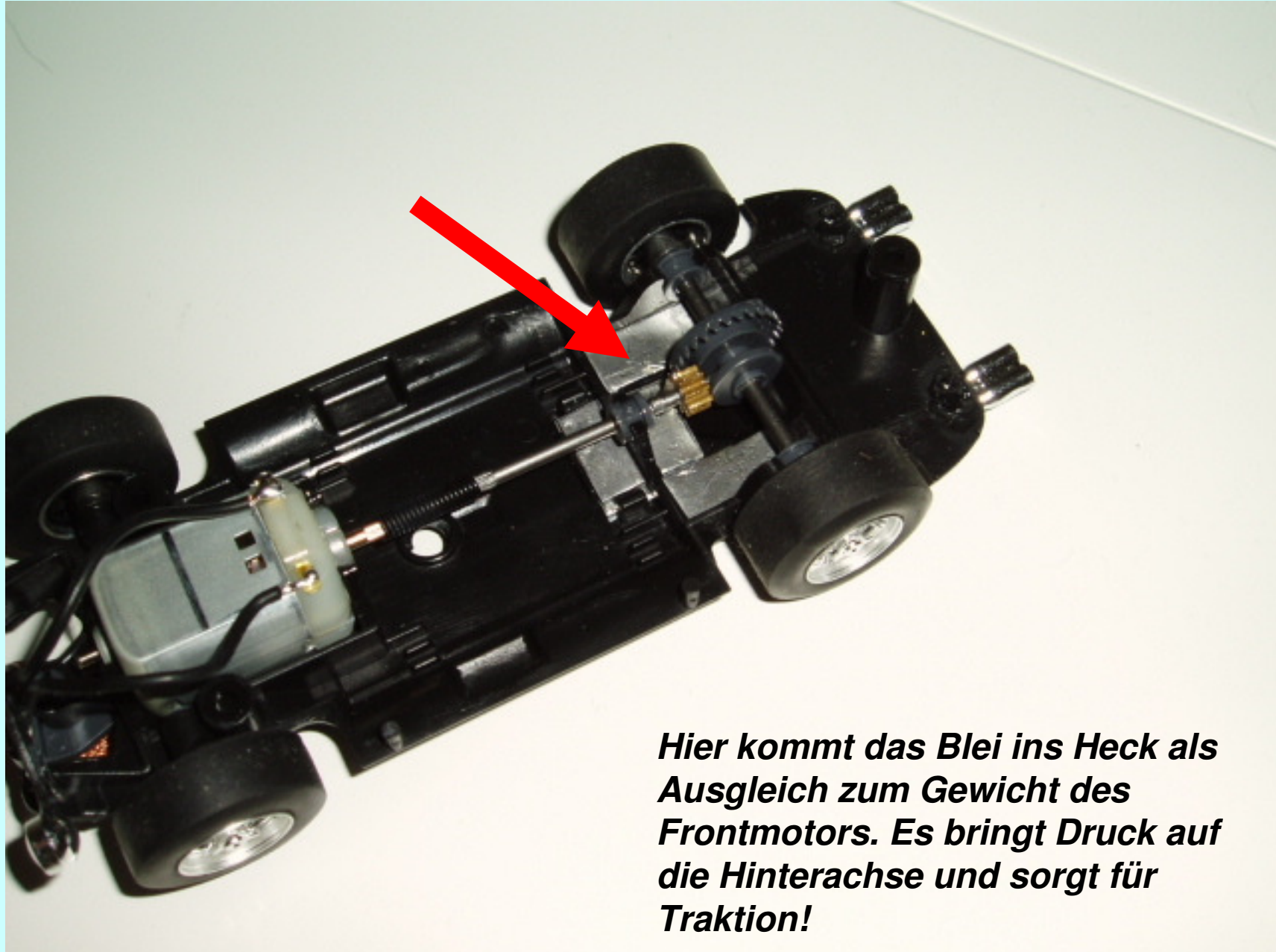
## *Warum eigentlich?*



***Blei dient zur Beschwerung von Slotcars. Ziel ist ein optimales, natürliches Fahrverhalten. Was im echten Rennsport über Fahrwerk, Spoiler und Unterboden erzielt wird, regelt der Slotter über die Zuladung mit Blei, das durch seine Dichte bei wenig Platzverbrauch effektiv wirkt. Mit einem doppelseitigen Klebeband wird es ins oder unters Chassis geklebt.***

***Leichte Verarbeitung:*** Dünnwandiges Dachdeckerblei/ Walzblei (1-2mm) lässt sich präzise und leicht zurechtschneiden. An der richtigen Stelle platziert, sorgt es für den nötigen Abtrieb und haucht dem Slotcar Grip ein.

***Nebenbei erhält der Slotter ein authentisches Fahrbild und -gefühl, weil der Wagen in Kurven bei zu hoher Geschwindigkeit ausbricht und zum Driften neigt. Fortgeschrittene Slotter schätzen, ja sie wünschen dies sogar.***



***Hier kommt das Blei ins Heck als Ausgleich zum Gewicht des Frontmotors. Es bringt Druck auf die Hinterachse und sorgt für Traktion!***

Wer das nicht lesen kann, braucht eine Brille!

**Die Rundenzeiten sind etwas langsamer als mit dem Magnetsauger. Dafür fährt man nicht mehr künstlich wie auf Schienen, sondern fast schon wie bei einem echten Rennwagen mit definiertem Grenzbereich. Das sieht nicht nur super aus, es fordert auch Geschick und hebt das Hobby auf eine ganz andere Könnerebene.**

**Soweit die Theorie. Aber **wie sieht es gesundheitlich aus**? Blei ist nicht ganz „ohne“. Das geläufige Argument unter Slottern: „Händewaschen!“- schön und gut. Und dass niemand am Blei lutscht, auch klar! Wirklich?**

## **Blei-Lutscher?**

**Wie leichtfertig man das trotzdem macht, ist den wenigsten Leuten bewusst. Wer mit Blei arbeitet, nimmt Werkzeuge (Messer, Schere usw.) in die Hand und „kontaminiert“ dadurch deren Oberfläche. Anschließend wäscht man sich brav die Hände aber benutzt das Werkzeug weiterhin, ohne daran zu denken, dass man vorher mit „Bleihänden“ dran war. Ein falsche Griff in Mund oder Nase, schon ist man voll auf Schwermetall.-**

# **ATTENTION! ALERT!**

***Was richtet Blei im Körper an? Klar ist kaum jemand (wer weiß?) so dumm und isst Blei. Das Schwermetall kann bereits über den Fingerkontakt über die Haut in den Körper gelangen und sich dort einlagern. Es verhindert bzw. hemmt im Blut die Sauerstoff-Aufnahme, was logischerweise zu ernsthaften Schäden, im Extremfall bis zum Tod führen kann. Die Einlagerung kann bereits bei kleineren Dosen passieren. Sehr langsam baut es sich wieder ab. Bei hohen Dosen sind Schwindel, Kopfschmerzen und ein schwarz verfärbtes Zahnfleisch zu beobachten. Pfui!***

***Berufsgruppen, die regelmäßig mit großen Bleimengen in Kontakt kommen, müssen aus gesundheitlichen Schutzbestimmungen streng auf sich achten:***

***Wer regelmäßig Blei bohrt, fräst oder heiß macht (Dämpfe!), trägt Schutzkleidung, Handschuhe, Mundschutz und eine Schutzbrille. Die Schutzkleidung wird ausschließlich am Arbeitsplatz getragen und nach Feierabend gewechselt. Es ist ein offenes Geheimnis, dass früher, als es noch nicht so genau zugeing, Schrift-***



***setzer von Tageszeitung (tägliches Kontakt mit Bleiplatten) durchschnittlich keine allzu hohe Lebenserwartung hatten. Als man früher noch dumm und naiv war, wurden vielerorts die Wasserleitungsrohre aus Blei gemacht. Das war echt Hardcore, da Blei unter bestimmten Voraussetzungen löslich ist. Man denke an die tollen Zeiten in den 80ern, als viele deutsche Flüsse nicht einmal zum Baden freigegeben waren und das Fischessen daraus einem russischen Roulette gleich kam.***

***Die Chinesen haben erst kürzlich gezeigt, wie man es mit Farben im Kinderspielzeug machen kann. Wenn über den gesetzlichen Vorschriften betriebswirtschaftliche Interessen rangieren und es im Land nicht so genau geht, kann so was schon mal passieren.***

### ***Panik oder Abtun?***

***Es muss jeder selbst für sich entscheiden, ob das alles beim Sloten in Betracht kommt. Ich trage beim Schneiden und Ausbleien einen Einmalhandschuh. Damit kann ich beruhigt mit dem Finger ins Chassis Blei eindrücken. Der Handschuh kostet Nullkommawenig Cent bis gar nichts.***



*Paintbox*

GT40 und GT MKII  
Rock and Roll



*Alpinkatze*

*Artworks Ltd.*





*GT MKII Green lime:  
glittergrün und  
mattschwarz! Geil!*

*Alpinkatze*

*Artworks Ltd.*



FORD GT MK II

*Tupftechnik: Flagge im washed look*

*Alpinkatze*

*Artworks Ltd.*



*Klassischer Rothmans*

*Alpinkatze*

*Artworks Ltd.*



FORD GT40

*BP used Racecar*

# *Basic*

**Ford GT40 und GT MKII Whitekit von Scalextric.**

**Die Autos wurden von Hand mit Acrylfarbe und Pinsel gestrichen. Anschließend noch mit Decals versehen. Für die feinen Linien nehme ich einen Marderrothaarpinsel in der Größe 0/1...**





*Alpinkatze*  
*Artworks Ltd.*





**Alpinkatze's GT40**

# Jim's Universum

**Horst Lichtenecker,  
Bergisch-Gladbach:**

**„Ich habe große Probleme, den Bremsweg meiner Slotcars richtig einzuschätzen und habe schon viele Wägen an der Wand geschrottet. Wie macht ihr das bei Euren harten Tests?“**

Hallo Horst,

Bei uns drehen nur Ausnahmekönner am Gashahn. Daher haben wir keine Probleme, am Limit zu fahren. Vielleicht versuchst Du mal einem anderen Sprit, der dich

besser beruhigt. Zudem kommt es darauf an, welche Übersetzung Du in deinen Slotcars einbaust hast. Je länger diese ist, desto länger wird auch der Bremsweg. Je kürzer du übersetzt, je kürzer wird der Bremsweg. Zudem spielen Faktoren wie die Temperatur (Raum, Motor, Reifen, Bahn, Hand) eine entscheidende Rolle. Wenn Du Handschweiß hast, solltest Du mit Handschuhen fahren, damit Du den Trigger im Grenzbereich besser kontrollieren kannst.

Es kommt auch auf die Reifenwahl an, ob die Bahn

schön sauber ist und ob eine Wand den Vortrieb des Wagens hemmt. Von 24h Event kennen wir solche Crashes, weil die Leute eingepennt sind. Dazu raten wir den Einsatz des Wachmaten, vorgestellt in diesem Heft!

Es sind so viele Parameter die den Bremsweg beeinflussen... es ist uns einfach zu blöd so einen Bremsweglängentest durchzuführen. Vielleicht probierst Du es mal bei der Konkurrenz. Ich könnte mir glatt vorstellen, die machen das.

*JIM*

# Jim's Universum

**Ansgar Hilde, Rio de Janeiro**

**Ich möchte gerne magnetfrei slotten, da ich Magneten und das Eisenbahn-Feeling beim Fahren nicht mag. Wo genau packe ich Blei ins Slotcar?**

Lieber Ansgar,

Erstmal Respekt! Rio de Janeiro, Du Glückspilz!

Das mit dem Blei ist gar nicht so schwer: Du schaffst erstmal einigermaßen einen Ausgleich zum Motorgewicht im Slotcar. Motor vorne: Gewicht nach hinten. Motor hinten: Gewicht in den Bug.

Wenn das Slotcar beim Beschleunigen schwänzelt, pack etwas Blei längs in die Seitenkästen des Chassis.

Ideal ist es, das Blei im gedachten Dreieck zwischen Leitkiel und Hinterrädern zu verstauen. Es gibt aber auch Lösungen, bei denen kommt das Blei unter das Chassis oder auch trotz Heckmotors unter die Hinterachse.

Zur Menge: So viel wie nötig, so wenig wie möglich. Du musst in jedem Fall experimentieren! Eine goldene Regel gibt es nicht, da jeder Slotter einen eigenen Fahrstil hat und zudem spielen die Gripverhältnisse, die Reifenwahl, die Spannung und Stromstärke an der Bahn, die Ohmzahl des Reglers sowie der Bums des Motors eine große Rolle.

Wenn Du ein wenig Geduld hast beim Testen, findest Du mit Sicherheit eine optimale Lösung für Dein Problem! Vorausgesetzt Du wohnst nicht neben einer Samba-Schule...

**Haben auch sie Fragen? Unser Team berät sie gerne:**

**Zuschriften an:**

**jim-hunt-  
magazine@gmx.de**

# *French Dressing*

In dieser Rubrik zeigt Euch *JIM HUNT MAGAZINE*  
*wunderschöne Slotcars aus dem Kaiserthema der Königsthemen*

## *Le Mans*

Kein Rennsport-Thema ist legendärer als Langstreckenrennen an der Sarte in Frankreich: Die 24 Stunden von Le Mans. Es ist das Wimbledon der Langstrecke. **Endurance par excellence...**

Für uns Grund genug, dieses Treiben aus dem Blickwinkel des Slottens zu betrachten, ihm eine Bühne zu bieten.

Wir zeigen regelmäßig quer durch die Jahre eine kleine Auswahl an Slotcars, die zu diesem Thema passen. Viel Spaß!



*... eine der bekanntesten Rennszenen: Le Mans 70 -  
Porsche 917K Gulf gegen Ferrari 512S Coda Lunga*



*Lola T70 von Jo Bonnier*



*Porsche 908 Flunder von Jo Siffert*



*Ferrari 512S Coda Lunga  
von Posey/ Bucknum*





*Und noch zwei wunderschöne  
Ferrari 512S Coda Lunga...*

*...von der  
Scuderia Filipinetti*





*Porsche 917LH Testwagen  
von Larousse/ Kauhsen*



*... und hier die endgültige Rennversion:  
Porsche 917LH von von Larousse/ Kauhsen  
im ultracoolen Psychedelic-Design*



*Der legendäre Porsche 917LH von  
Porsche Salzburg, pilotiert von  
Elford/ Ahrens*



*Porsche 917K von Piper*



*Porsche 908 Flunder,  
gefahren von Lins/ Marko*



*Das Siegerauto von Le Mans 70:  
Porsche 917K von Herrmann und  
Attwood*



*Jo Bonnier wird in seiner brutal wummernden Lola T70 (V8-Motor) von zwei kreischenden Ferrari 512S Coda Lunga (12 Zylinder) in Bedrängnis gebracht...*



*Das war´s für heute aus Le Mans. Ich hoffe, der Streifzug durch die Vergangenheit heldenhaften Motorsports hat Euch gefallen.*

*Wir Slotter holen immer wieder die guten alten Zeiten auf die Slotbahn zurück. Gerade das ist ein Reiz, den unser Hobby ausmacht.*

*In der nächsten Ausgabe geht´s weiter mit dem Thema...*

---

**Alle Fotos und Texte in  
Jim Hunt Magazine dürfen nicht  
ohne schriftliche Genehmigung  
des Herausgebers  
weiterverwendet werden!!!**

---

**DAS WAR DIE ZWETTE AUSGABE  
VON **JIM HUNT MAGAZINE.****

**WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 3.****

**ERSCHEINUNGSTERMIN UND  
INHALT BLEIBEN BIS ZUR  
VERÖFFENTLICHUNG  
STRENG GEHEIM!**

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only erscheint immer dann, wenn der Herausgeber Lust und Zeit hat, ein Magazin zu produzieren. Es ist, bis auf die individuellen Downloadgebühren des Users, kostenlos und werbefrei.

Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss entweder damit leben oder darf das Magazin nicht lesen. Wer normalerweise zum Lachen in den Keller geht, wird sich schwer tun, die Inhalte richtig einzuordnen. Ich schreibe für lässige Leute, für die Slotten ein spaßbringendes Hobby ist, aber es nicht als Religion oder Weltanschauung betrachten. Locker bleiben!