

Tim Hunt Magazine

5

FOR SLOTCAR USE ONLY

Feb. 08

Tracktest

Audi R10 TDI vs.
Porsche RS Spyder
Hummer H2 Sheriff
Simca Rallye 2 K.H.
Schötter

Der große Messereport
aus Nürnberg!



Flying Finns:



Rallytest im
hohen Norden



HUMMER



Simca
Bergrenner



Holzbahnbau



Editorial...

Wir waren für diese Ausgabe wieder sehr international unterwegs: Finnland, Tirol, Tschechien, USA und Nürnberg!

Im hohen Norden testete unser Mitarbeiter Bernd Slotman bei der Verwandtschaft von Georg Nordschleife drei alte Ford Rallyehaudegen. In Tirol besuchten wir nach dem Skifahren unseren Slotkumpel Speedwilli, der uns seine selbstgebaute dreispurige Holzbahn stolz präsentierte. Ein interessantes Meisterstück mit durchdachten Lösungen.

Im Tracktest finden sich zwei moderne Geräte der Langstrecke, der Porsche RS Spyder und der Audi R10 TDI. Wir sind in das Geheimnis der Langstreckenhatz rund um die Uhr eingetaucht und haben die Stärken und Schwächen beider Prototypen herausgefunden.

In Tschechien haben wir in der Nähe von Karlsbad den Simca 1000 Rallye 2 von K.H. Schötter gefahren. Ein schöner Youngtimer, mit dem der Meister persönlich noch zu Zeiten des Eisernen Vorhangs die Europa-Bergmeisterschaft überlegen gewann.

Jim bereichert uns mit einem Report aus seiner Heimat Kalifornien, wo er den Weihnachtsurlaub verbrachte. Dort fuhr er mit seinem Vetter, Sheriff Hunt Pepper in dessen neuen Dienstwagen, einem Hummer H2, Patrouillie. Ein Rentner zeigte uns mit dem Police-Hummer ein paar fabelhafte Stunts, die uns und das Fahrwerk staunen ließen.

Dann waren wir noch in Nürnberg auf der Internationalen Spielwarenmesse. Sämtliche Neuheiten und Interviews, die für Slotter interessant sind, finden sich in unserem großen Messereport, live

aus der Lebkuchen-, Christkindl- und Spielwarenmesse- Metropole unter der charakteristischen Burg. Für Freunde seriöser Motorsportliteratur stellen wir zwei ganz besondere Werke vor: Das Jägermeister Buch mit der gesamten Rennsportgeschichte der orangen Rennwagen, den Fahrern und viel Hintergrundinfo. Dazu ein Standardwerk für die geliebten Gruppe B Rallye-Monster aus den 80ern.

Zur Abrundung eine DVD, die den Kultgott am Lenkrad, Rallyeweltmeister Walter Röhrl onboard im alten 11er zeigt. Er gewinnt damit die Rallye Köln-Ahrweiler und demonstriert, wie man im Herbst auf der rutschigen Nordschleife am Limit fährt. Gurt zu, Helm auf und viel Spaß mit der Ü100 Ausgabe JHM No.5!

Jürgen Kellner
Herausgeber

Menu

Tracktest

- Audi R10 TDI vs. Porsche RS Spyder
- Drei Ford Rallyelegenden
- Hummer H2
- Simca Rallye 1000
K.H. Schötter

Jim's Universum

News, Bücher, Multimedia



Großer Messereport

Spielwarenmesse Nürnberg

Fotoreport

Willi's CNC-Holzbahnbau

Audi LMP1 oder Porsche LMP2?



News 08



Holzbahnbau in Tirol



Jim 's Universum

Buchvorstellung:

Jägermeister Racing



Jägermeister ist einer der ersten großen Sponsoren im Motorsport gewesen. Das Engagement des Wolfenbütteler Likörherstellers begann 1972 mit der Verpflichtung von Ex-Weltmeister Graham Hill und endete im Jahre

2000 mit einem orangefarbenen Opel-Renner in der DTM. Dazwischen lagen drei Jahrzehnte im Auf und Ab der Erfolge: Mal große Siege, mal weit abgeschlagen. Aber immer dabei und immer Sympathieträger in unzähligen Klassen – von der Formel 1 über die Gruppe-C-Prototypen bis zum kleinsten Tourenwagen. Weit über 100 Fahrer saßen im Cockpit von Jägermeister-Autos. Die Liste der Namen liest sich wie ein „Who-is-Who“ der Rennelite: Hans-Joachim Stuck, Niki Lauda, Graham Hill, Stefan Bellof, Klaus Ludwig, Rolf Stommelen, Ronnie Peterson, Manfred Schurti, Jochen Mass, Armin Hahne, Wayne Gardner – die Liste lässt sich lange fortsetzen.

Natürlich leben auch legendäre Rennzeiten wieder auf: Hans-Joachim Stuck im Jägermeister-Formel 2-March als „König von Hockenheim“, Stefan Bellof als Deutscher Rennsportmeister im Porsche 956 oder die „goldenen Jahre“ von DRM und DTM. Eckhard Schimpf, der diese Ge-

schichte des Jägermeister-Rennsports erzählt, hat eine außergewöhnliche Rolle gespielt. Er hat in diesen 30 Jahren nicht nur sämtliche Verträge ausgehandelt, sondern ist auch selbst Rennen gefahren. Er hat den Motorsport im Cockpit hautnah erlebt und ebenso von den Boxen aus beobachtet. Und er hatte Einfluss auf jede Fahrerverpflichtung. Diese unterschiedlichen Perspektiven sind Garantien für ungewöhnliche Einblicke, für reizvolle Episoden und viele unbekannte Details, die Eckhard Schimpf packend zu schildern weiß.



Jim 's Universum



Werbekampagnen mit markigen Sprüchen zum Schmunzeln aus alten Zeiten, interessante Hintergrundinfos mit sagenhaften Details, Statistiken oder schöne Modellautos. Eckhard Schimpf bringt im Jägermeisterbuch die gesamte Palette des orangefarbenen Motorsports an den Start.

Ferdi Kräling, einer der besten Rennsportfotografen, hat dazu tolle Aufnahmen beige-steuert. Ein umfangreicher Statistikeil und Bilder der filigranen Jägermeister-Rennmodelle von Holger Abt runden diesen Band ab.



Technische Daten:

Autor: Eckhard Schimpf

Format: 21,5 x 28,5 cm

Gebundene Ausgabe: 178 Seiten

Text: Deutsch, viele Farbfotos

ISBN: 978-3-7688-1976-3

Preis: 29,90 Euro

Erhältlich bei:

www.jaegermeister.de

Delius Klasing Verlag

Jim's Universum

BMW 320 f.o.t.l.

Revell hat eine sehr interessante Design-Variante des BMW 320 im Programm. Ein Muss für Freunde des Motorsports aus den 80er Jahren. Der Wagen von Schneeberger glänzt in einem wunderschönen Blau und ziert andeutungsweise den Sponsor f.o.t.l., der in den 80ern bekannt war für T-Shirts, Sweatshirts und coole Slips mit dem Früchtelogo. Durch welche bedauernswerten Lizenz-Regelungen auch immer, ist der Sponsorenschriftzug letztendlich (obwohl anders vorgesehen) als Strichcode aufgetragen. Das fällt allerdings nur bei der genauen Betrachtung auf. Auf und an der Bahn Null Problem! Findige Slotter finden sicherlich auf der Südhalbkugel des Globus eine Lösung. ☺ Ein schönes und schnelles Auto, das auf der Bahn viel Fahrfreude bereitet! Wer technisch mehr über den 320er wissen möchte: JHM No.3!



Jim's Universe



Jim Clark bricht in seinem Lotus Cortina mit viel Drehzahl um die Kurve. Damals war Motorsport richtig volksnah: Ohne Sicherheitsabstand ging es vorbei am begeisterten Fanvolk!

Lotus Cortina – Jim Clark

Wer Jim Clark nicht kennt, ist kein echter Motorsportfan! Der Engländer war Formel 1 Weltmeister und in den 60ern der Fahrer schlechthin. Jo Siffert war einer seiner größten Fans bis er ihn schlug und sein Freund wurde. Leider starb Clark viel zu früh. Ein Rennunfall in Silverstone kostete ihm das Leben und beendete die Karriere.

Revell legte ihm zu Ehren eine Limited Edition in einer exklusiven Box auf. Jim Clarks Lotus Cortina, der auf Basis des gleichnamigen Ford aufgebaut und getunt wurde, kam in der dezent edlen Version in weißgrau mit goldenen und braunen Streifen heraus. Das extrem fein detaillierte Modell ist eine Augenweide. Zum Heizen gibt es weitere Cortina-Varianten, in etwas größerer Stückzahl.

Ein schönes Denkmal im Form eines Slotcars! Danke Revell!

Jim's Universum

Lotus Cortina – Jim Clark...

Die schicke Box enthält neben dem limitierten Lotus Cortina schöne historische Aufnahmen von Jim Clark: Schick mit Wollpullover und Hemdkragen, im Rennanzug oder vor Pokalen posierend mit Sakko+ Krawatte.



Jim zieht Striche auf den Asphalt. Das lieben die Fans am Streckenrand! Lotus hat aus dem Ford Cortina Vierzylinder eine sehr leistungsstarke Drehorgel gezaubert. Man hört sofort: Hier ist ordentlich Bums unter der Haube!

Jim's Universum



An diesem Wagen führen nur wenige Wege vorbei. Egal ob man einen Apfel-Rechner daheim hat, oder nicht. Fly legte ihn ohne farbige Radabdeckungen auf. Die BBS sehen scharf aus!

Porsche 935K3 „Apple“

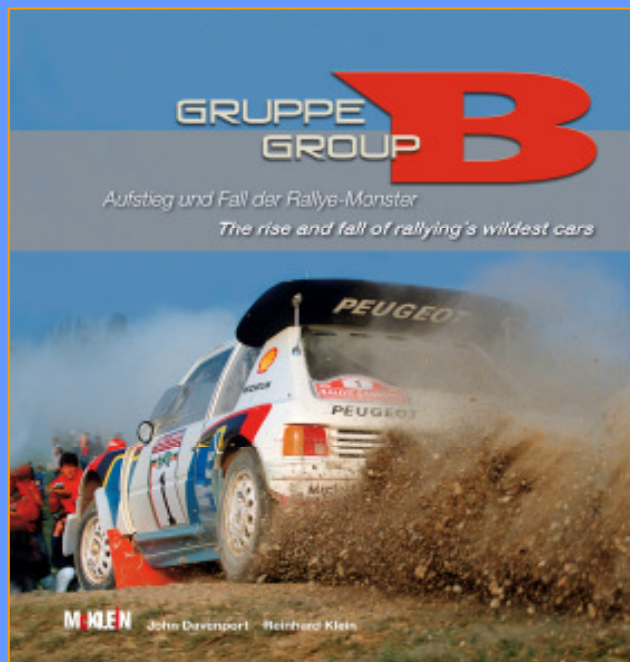
Lange erwartet, endlich da. Fly hat die finanziell für jedermann machbare Apple Version des 935ers aufgelegt. Racer hat ihn schon länger, allerdings hat man die Anschaffungskosten des Originals beim Slotcar in 1:32 umgerechnet! Der Fly Porsche fährt sich ausgezeichnet auf der Bahn. Mit wenigen Kniffen geht er ohne Magnet ab, wie Schmitts Katze. Wer mehr darüber wissen will. In JHM No.3 haben wir den 935K3 ausführlich vorgestellt.



Jim's Universum

Buchvorstellung:

Gruppe B - Aufstieg und Fall der Rallye Monster



Sie waren die aufregendsten Fahrzeuge, die jemals den internationalen Rallyesport prägten. Die Gruppe B-Autos sind für viele Rallyefans bis heute

Inbegriff für den Wahnsinn auf vier Rädern. Nie besaßen die Ingenieure so viele Freiheiten und schufen so extreme Rallyeautos wie während dieser fantastischen Ära in den 80er Jahren.

Dieses Buch beschreibt die Geschichte aller in der Gruppe B entwickelten Autos, von den Quattros, über die herausragenden Lancias und Peugeots, bis hin zu Exoten wie dem Mazda RX7. Dabei lief die gesamte Entwicklung auf das Jahr 1986 hinaus – eine Saison, in der aus der unglaublichen Euphorie eine unbeherrschbare Gefahr wurde. Der Übermut von Machern und Fans führte schließlich zu tragischen Unfällen, der im Verbot der Supersportwagen endete.

John Davenport, Rallye-Journalist und Autor zahlreicher Fachbücher, hat die Gruppe B-Zeit als Teamchef von Austin Rover selbst hautnah miterlebt. Sein umfassendes

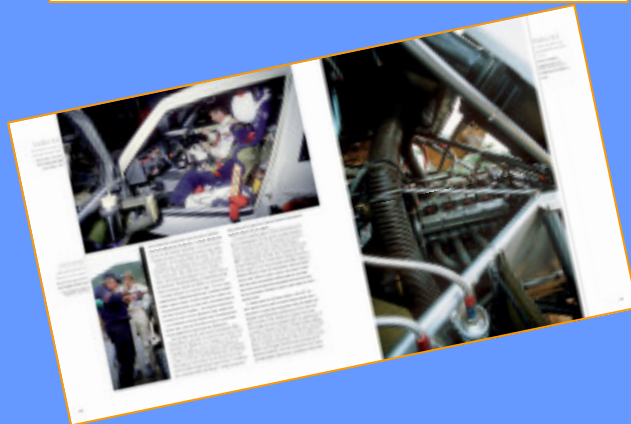
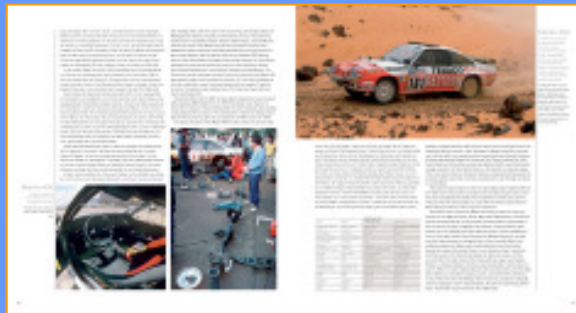
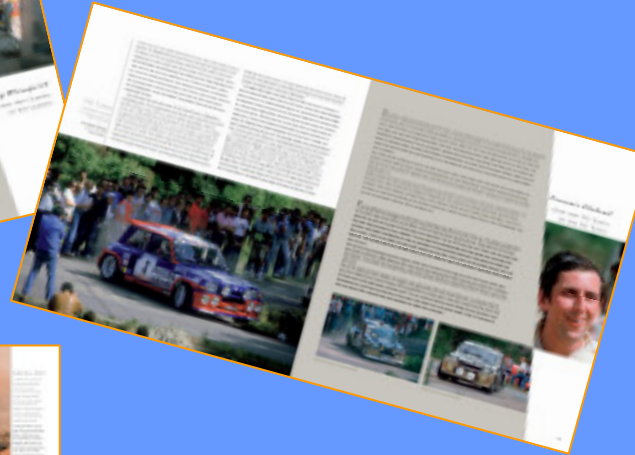
Wissen entführt den Leser in diese faszinierende Welt der Hightech-Boliden und erlaubt Einblicke in die Machtkämpfe hinter den Kulissen von der Gründung bis zum Sturz dieser Klasse.

Viele, teilweise bislang unveröffentlichte Bilder aus dem Archiv des bekannten Rallye-Fotografen Reinhard Klein runden dieses grandiose Werk ab. Im großen Format zeigen sie sowohl technische Details der Boliden als auch die Action von den Rallyestrecken.



Tolle Bilder, interessante Texte im Gruppe B Buch.

Jim's Universum



Technische Daten:

Autoren: John Davenport und Reinhard Klein

Format: 30 x 32 cm

Gebundene Ausgabe: 252 Seiten

Text: Deutsch, Englisch

Fotos: über 550 Farbfotos

ISBN-13: 978-3-927458-32-1

Preis: 49,90 Euro

Erhältlich bei:

Rallywebshop

In der Rosenau 19

51143 Köln

Deutschland

Tel.: 02203/9242570

Fax: 02203/9242590

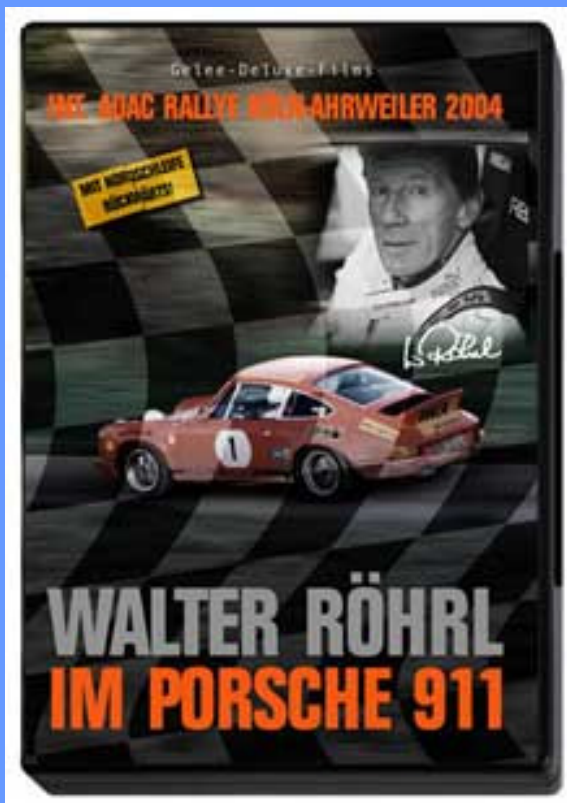
www.rallywebshop.com

Fazit: Ein sensationelles Standardwerk, das in keiner seriösen Motorsport-Bibliothek fehlen darf. Für Rallyefans das Gebetsbuch für Schmökerstunden im heimischen Rallyesessel.

Jim 's Universum

DVD-Vorstellung

Walter Röhrl im Porsche 911



Int. ADAC Rallye Köln-Ahrweiler 2004: Walter Röhrl im Porsche 911

Ein Name, ein Programm: Walter Röhrl, zweifacher Rallyeweltmeister, zeigt aus welchem Holz echte Rennfahrer geschnitzt sind. Erleben Sie die Rennikone, wie sie im '71er Porsche 911 ST an die Grenzen der Fahrzeugphysik geht und seinen Wagen immer wieder unnachahmlich ausbalanciert. Werden Sie Augenzeuge von der vollendeten Fahrzeugbeherrschung des "Rallyefahrers des Jahrhunderts" und lassen sie sich von millimetergenauen High-Speed-Drifts mitreißen. Erleben sie eine rasante und harte Tour durch die herbstliche Eifel! Das brachiale Fauchen des sechszylinder-Boxermotors wird ihren Puls in die Höhe schnellen lassen und versetzt Sie direkt ins Fahrgeschehen! Über 50 Minuten Onboard-Aufnahmen über fünf Wertungsprüfungen der

Int. ADAC Rallye Köln-Ahrweiler 2004 incl. WP1: die Nachtetappe und WP6: Nürburgring Nordschleife "Grüne Hölle" - in entgegen gesetzter Richtung! Bonusaufnahmen aus weiteren WPs Zusammenschnitt der spektakulärsten Drifts und eine Fotogalerie.

Technische Daten:

DVD im Hardcover

Autor: Gelee Deluxe Film

Preis: Euro 19,98

Bezug: www.gelee-deluxe.com



Foto: Gelee Deluxe

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

**Riesige Auswahl
in verschiedenen
Maßstäben führender
Markenhersteller.**

Spanberg 17
84332 Hebertsfelden
Telefax 08721/9596-282
info@schmidbauer-
modellauto.de



www.schmidbauer-modellauto.de • Tel. 08721/9596-19

Der große Jim Hunt Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Spielwarenmesse Nürnberg 2008

Eingang • Entrance

Ost
CCN • Service-Center
Eingang • Entrance

Der große **Jim Hunt** Report

Spielwarenmesse in Nürnberg. Wer saß nicht als Kind mit glänzenden Augen vor dem Fernseher, wenn ein Bericht über die Neuheiten für Spiel und Spaß über die Mattscheibe flimmerte? Je länger der Beitrag dauerte, desto besser! Wehe die Eltern haben sich dabei laut unterhalten. Obwohl man älter wird, die Neugier nach den Neuheiten in Nürnberg ist ungebrochen. Bei wem das nicht mehr so ist, ist alt geworden!

Die Messe ist nur für Fachbesucher. Hersteller, Groß- und Einzelhändler haben Zutritt, um in Ruhe ihre Geschäfte abzuschließen. Endverbraucher müssen draußen bleiben! Das ist aber nicht weiter schlimm. Es gibt ja uns von der Presse. Wir waren gleich am ersten Messetag dort und haben interessante Neuheiten auf dem Slotsektor aufgespürt und die Menschen hinter den Kulissen interviewt. In der laufenden Story erhaltet Ihr einen Einblick in einen sehr langen und anstrengenden Messetag!



Wir zeigen einen Rundgang durch die Spielwarenmesse aus der Perspektive des Slotters. Das Neuheitenfeuerwerk von 2008er hat uns gefallen. Es ist für jeden etwas dabei. Glücklicherweise erscheint nicht alles auf einmal. Man kann sich schrittweise an den Neuheiten über das ganze Jahr verteilt erfreuen!

Der große **Jim Hunt** Report

Revell

Der Schwerpunkt liegt klar im Modellbau. Dennoch werden Slotcars in einer kleinen, aber sehr feinen Nische weiterlaufen. Revell hat sich auf ausgefallene Nischen-Modelle spezialisiert, was Applaus und Respekt verdient. Neu: Mercedes 220/300 SE Heckflosse in Rallyeversion! Den Benz wird es in zwei verschiedenen

Versionen geben. Einmal von der Argentinia Rallye '62 und '64. Die Detaillierung ist auf sehr hohem Niveau! Die maßstäbliche Umsetzung ist gelungen! Ein sensationelles Automobil, das die Lücke in historischen Starterfeldern perfekt schließt.



Mercedes 220/300SE. Sensationelle Heckflosse aus alten Rallyetagen in Südamerika. Dort fuhr man Marathon-Rallyes, die durch wahnwitzige Distanzen ihren Namen nicht umsonst trugen.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Revell...

Weiter geht es mit einer limitierten Designvariante des potenten BMW 320: Der Wagen von Winkelhock wird kommen! Ich freue mich schon sehr darauf! Eine Möglichkeit auch an einen 320er im charakteristischen M-Design zu kommen für all die, die keine Hobbs-Variante aus USA bekommen haben. Bei den flotten Zwergen gibt es zwei neue Versionen: Der

NSU TT wird in der längst fälligen Jägermeister-Version des Fahrers Bergmeister, sowie in der edel lackierten (metallic rot und silber) Variante von Fassbender erscheinen! Nanü! Een Neua aus Zwickau: Rennpappe in gelb von Auto Hoffmann! Eine Lola T70 Spider soll auch noch kommen. Wir sind gespannt auf die Umsetzung dieses roten Gerätes und hoffen auf weitere Versionen!



Trabant von Hoffmann



Limitiert: Winkelhocks 320er BMW!



TT von Bergmeister, mit Jägermeister. Und: Fassbenders metallicrot-silberner Wagen

Der große **Jim Hunt** Report

Revell...

Zu guter letzt der Hammer schlechthin! Revell bringt den kurzen Sport Quattro Gruppe B! Der leistungsstarke Monster-Rallyewagen aus der interessantesten Zeit des Rallyesports kommt in der typischen HB-Lackierung! Einmal als hochbeinige Version für die Afrika-Rallye mit Zusatzscheinwerfern vor der Windschutzscheibe, einem massiven Kuhfänger vor dem Frontkühler mit weiteren Zusatzscheinwerfern und voluminöseren Reifen auf stabileren Felgen. Dazu wird parallel die „klassische“ WM-Variante, mit „normalen“ Rädern, kommen! Es dürfte für Detailfans kein Problem sein, HB-Buchstaben-Decals aufzutreiben, um das letzte i-Tüpfelchen zu setzen.

Ich kann es kaum erwarten, den brüllenden Fünfzylinder mit Turboaufladung über den Rallyetrack zu heizen!



Endlich hat ein Hersteller mein Flehen erhört. Der kurze Sport-Quattro wird kommen! Afrika-Rallye- und WM-Version!

Der große **Jim Hunt** Report

Revell...

Für 1:24er Fans ein besonders schöner Bausatz des bekannten Kurzheck-Porsches im beliebten Farbkleid eines Spirituosen-Sponsors, dessen Namen wir aus markenschutzrechtlichen Gründen nicht nennen. ☺

Eine formschöne und ideale Basis für den Aufbau eines formidablen Scale-racers. Beim Anblick bekommt man Lust, so einen 1:24er auf ein Renn-fahrwerk zu packen!



Darf es ein 1:24er Bausatz sein? Ideal zum Aufbau eines Scale-racers... Der hier gefiel uns besonders gut. Das Angebot in diesem Maßstab ist bekanntlich sehr groß!

Der große **Jim Hunt** Report

Team Slot

Die Spanier präsentierten uns ihre Flotte klassischer, schöner und seltener Rennsport und Rallyeautos. Kenner werden ein paar Designvarianten und eine paar feine Neuheiten ausmachen können. Es ist schön, alle noch erhältlichen Wagen zu sehen. Team Slots sind nicht immer überall zu bekommen.



Oscar Fuentes Güell (welch klingender Name) von Team Slot führte uns durch seine Ausstellung.

In den Vitrinen stehen teilweise Wagen, die bei uns schon als ausverkauft betitelt werden. Es gibt sie also

noch. Gut zu wissen! Rallyefans mit etwas Geschick kommen an den Modellen ohnehin nicht vorbei!



Lancia Stratos und Integrales



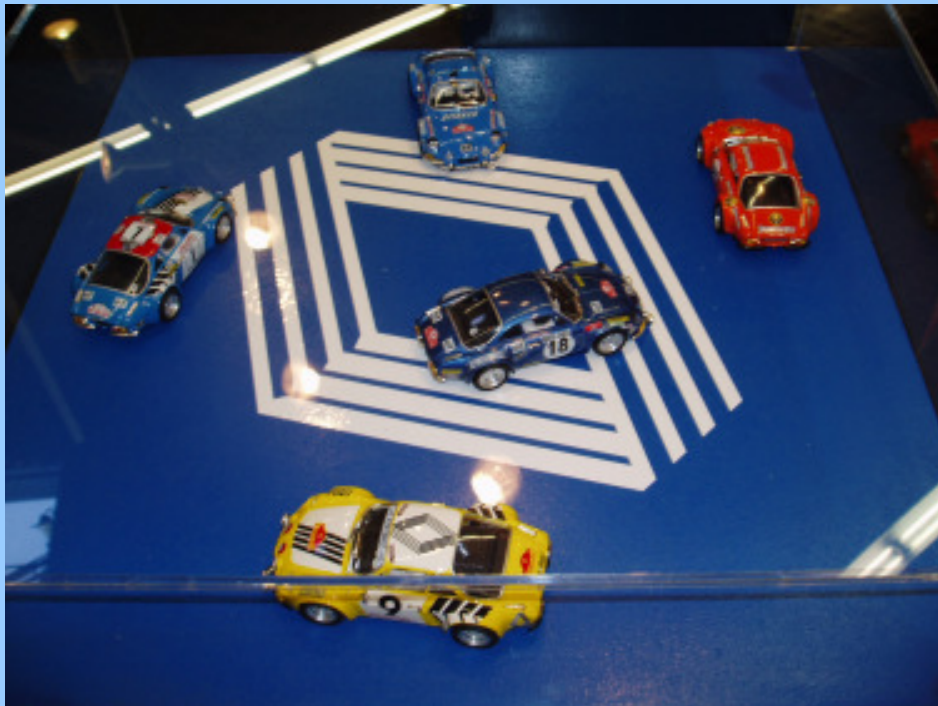
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Team Slot...



Süßer Wahnsinn: Renault Alpine aus den späten 60ern, Anfang 70er Jahren



Renault, Simca und Beetle teilen sich eine Vitrine.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



**Renault 5 Turbo: Powerpack
mit Mittelmotor aus den 80er!**



Toyota Celica Gruppe B!



**Schöne Gruppe B Quattros aus aller Herren Länder. Hinten
rechts die Version vom Michelle Mouton, mit der sie bei der
Afrika-Rallye durch Überschlag an Walter Röhrl die WM
verlor. Vorne: Blau-gelbe Schwedenrallye-Version.**



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Stratos in weiß-pink-rot: mutige, aber gefällige Farbkombination, ist auf verstaubten Rallyepfaden gut erkennbar. Dass es künftig Alufelgen geben soll ist eine tolle Sache, da Team Slot nicht immer perfekt gewuchstete Felgen bot. Das dürfte damit Geschichte sein. Die Motoren waren immer schon leistungsstark! Damit dürfte die Power perfekt auf die Straße kommen.

**Erfreuliche Neuheiten: Renault 5 Maxiturno, Lancia Stratos White Kit.
Und: gedrehte Alufelgen plus Felgeneinsätze! Wenn das keine tolle News bei Team Slot ist!**

Der große **Jim Hunt** Report

Slotit

Maurizio Ferrari, Mister Slotit himself empfing uns zu einem sehr netten und ausführlichen Interview! Er erklärte uns seinen neu konzipierten Audi R8, der ein neues Karosserie-Design und einen völlig neuen Motor erhalten hat. Zudem bietet der Audi die Möglichkeit zum Einbau eines Anglewinders.

Der Motor ist eine Neuentwicklung. Wesentlich flacher als der Boxer, die Magnetkraft wurde reduziert: Das Aggregat wird weniger an die Leiter gesaugt. Mehr Speed ist möglich. Maurizio führte den Unterschied der Magnete zwischen Boxer und Flat 6 anhand eines Schraubendrehers vor. Highlight: Der Alfa Prototyp von 1971, der in zwei Versionen kommen wird. Der Nissan 390 kommt als Longtail-Version. Ideal für Langstrecken mit Hochgeschwindigkeitsabschnitten. Der F40: Fast fertig: Kleinigkeiten am Heck werden noch nachgebessert.



Der neue 1971er Alfa-Prototyp von Slotit! Ein sensationelles Gefährt, das endlich die Duelle der frühen 70er zwischen Alfa und Ferrari nachspielen lässt! Es wird zwei Versionen mit Sidewinder geben! Dann noch der F40! Forza Ferrari!

SLOT RACING SLOT

*Hier gibt's jeden Monat einen
Slotracer zu gewinnen:
www.slotracingteam.de*



H+T MOTOR RACING®

Der große **Jim Hunt** Report

Slotit...

Der neue digitale Regler wurde mir erst von Maurizio erklärt. Dann übergab er das Wort an seinen Entwickler, der sich eine ganze Stunde Zeit nahm, um mir die Fähigkeiten des Reglers zu demonstrieren. Der direkte Anschluss am Laptop verdeutlichte, welche Parametern einstellbar sind und welche Folgen sich daraus ergeben. Die vielen Verlaufskurven am Bildschirm erinnerten mich an meine Motorsportvergangenheit. Nebenbei gab es feinen Espresso. Das große Finale kam aber noch: Maurizio lud mich zum Slotten auf seiner Bahn ein. Ich bekam den neuen Audi R8 samt Digitalregler, um gegen ihn mit gleichen Waffen anzutreten. Wir lieferten uns ein sehr heißes Rennen und vergaßen ein wenig, dass wir auf einer Messe sind. Es hat viel Spaß gemacht und wir einigten uns auf unentschieden. Ein sehr angenehmer Interviewtermin bei einem sehr passionierten Slotcarbauer!



Der neue Audi R8 als Whitekit! Bug, Dachlinie, alles ist neu. Besonderheit: Der neue flache Motor ermöglicht einen Anglewinder unter dem extrem flachen Heck! Interessant auch für alle künftigen Slotits! Es wird noch die mattschwarze Roll-Out Version geben! Klasse!

Der große **Jim Hunt** Report

Audi R8 reloaded + FLAT-6



Hier die schwarze Rollout-Version und der neue flache Motor im Anglewinder-Einsatz! Der Motor kann über einen kleinen variabel einsteckbaren Plastikchip in zwei Höhen (Unterschied etwas über einen Millimeter) für verschiedene Schwerpunktlagen/Kurse eingebaut werden!



Flat-6: Flach, weniger Magnetwirkung zur Schiene und in zwei Höhen variabel einbaubar! Wir haben ihn bereits gefahren und sind positiv vom Bums und der Schwerpunktlage überrascht!



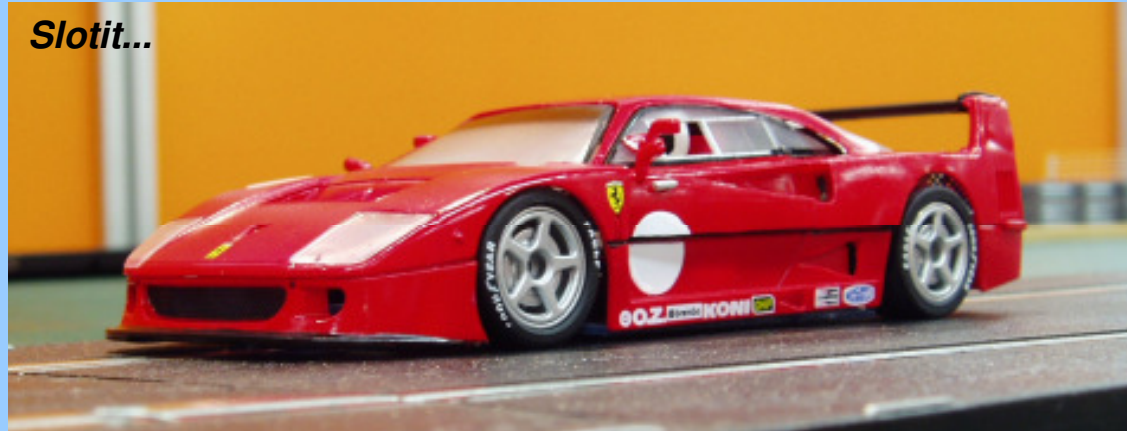
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Slotit...



Wir waren schon mit den neuen F40 im Slot! Lediglich das Heckgitter und die Rückleuchten werden noch verfeinert.



CanAm-Version des Alfa 33/3 aus dem Jahr 1972.



Die beiden Alfa 33/3: Ein Gedicht! Sitze auf Kohlen!



Der Alfa von unten: Side-winder, aber auch als Anglewinder möglich!!!



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



**Porsche
Kurzheck
Variante
Warsteiner**

Nissan R390 mit langem Heck



Longtail-Nissan!

**Motoren mit roter Kappe:
Max. 29000U/min**

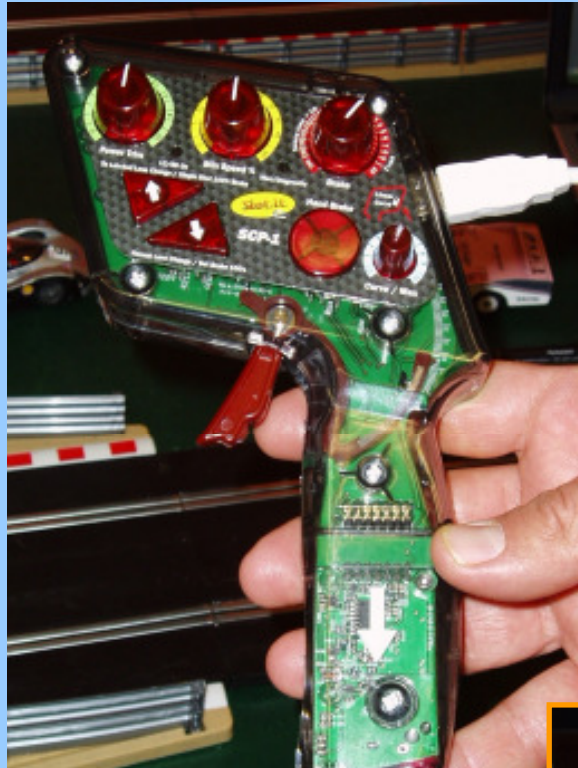


Jaguar Castrol Nr.60



**Lancia LC2 als Nummer 4 mit offenen
Scheinwerfern. Die Karosserie wurde
noch etwas leichter gebaut!**

Der große **Jim Hunt** Report



**Der vielfältig einstell- und einsetzbare Regler.
Zwei HRS-Fahrwerke mit unterschiedlichen Motor-aufhängungen.**

Der Regler kann analog und digital betrieben werden.

Einstellbar:

- Bremse
- Minimalgeschwindigkeit
- Maximalgeschwindigkeit
- „ASR“ Antischlupfregelung

Die Bremse kann über den Daumen zusätzlich betätigt werden. Zudem gibt es zwei Weichenknöpfe und eine Schnittstelle zum Anschluss am Rechner (keine USB!) zur Auswertung der Telemetriedaten... Wow! Ein komplexes Ding, das einiger Zuwendung braucht, wenn man sein Potential voll ausschöpfen möchte.



**Unentschiedenes Abschlus-
duell: Maurizio Ferrari/Slotit
vs. Jürgen Kellner/Jim Hunt
Magazine, beide auf Audi R8
reloaded plus Digitalregler.**

Der große **Jim Hunt** Report

Sloter

Die Spanier von Sloter bringen demnächst zwei Neuheiten auf den Markt, einen Klassiker und ein modernes Gerät, das analog und für SCX digital erhältlich sein wird.

Neben den bekannten Wägen aus klassischen Rennthemen gibt es eine rot-weiße Version der Lola, die in Zusammenarbeit mit SCX digital gemacht wurde. Die anderen Wägen wird es weiterhin analog geben, was uns sehr freut. Joaquim Gonzales führte uns sehr höflich durch seine Ausstellung und eine hübsche blonde Dolmetscherin begleitete uns.

Sloter Autos kommen ab Werk ohne Magneten und fahren ausgezeichnet schnell und sauber um den Kurs. Bleituning ist möglich, aber nicht unbedingt nötig! Nicht alleine dafür verdient die kleine Marke unseren Respekt! Bei den neuen Modellen gibt es vereinzelt Magneten, ein Zugeständnis an die Digitalfahrer.



Bewährte Lolas



Klassisch schöne Ferrari-Prototypen aus den 70ern von Sloter

Der große **Jim Hunt** Report

Sloter...

Erste Neuheit: Es wird eine Lola T70 Spider. Drei Farbversionen sind aktuell geplant. Wir sind sehr gespannt und freuen uns über einen neuen Stern am Slotter-Himmel. Zur Messe lag noch ein Prototyp zur Ansicht. Wir werden sehen, wann die Spanier damit auf den Markt kommen werden.

Die Proportionen wirken stimmig und wir hoffen, dass der Manta ein einmaliger Ausrutscher bleiben wird.

Gespannt warten wir auf den Lola T70 Spider von Slotter, der als Gussrohling zu sehen war.



Der große **Jim Hunt** Report

Sloter...

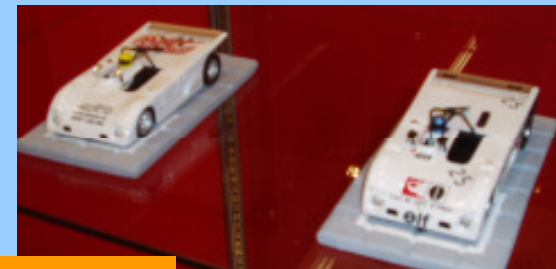
Neuheit Nummer 2: Opel Corsa 1600 in Rallyeversion, der analog und für SCX digital kommen wird. Wir werden

erleben, wie die fünf geplanten Versionen aussehen werden. Wir hoffen auf ein schönes Automobil, das sicherlich im spanischen Rallye-

Slotmarkt stark einschlagen dürfte. Da es mittlerweile ein paar Wagen dieser Hubraumklasse gibt, dürften auch deutschsprachige Rallyefahrer den kleinen Opel für sich entdecken. Ein passender Gegner zu Renault Clio, Citroen C2, Fiat Punto und...

Vom weniger geglückten Manta wird es neue Designvarianten geben: Ein rot-gelber Phillips, ein Bastos in Dakar-Version, ein roter Servia, ein gelb blauer Mobile Phone für SCX Digital sollen kommen. Von der Lola T290 kommen zwei neue Versionen, vom Zytec drei Stück. Lola, Ferrari 310 und Zytec kommen als Whitekit in Rennversion!

Neu: Opel Corsa 1600, analog und für SCX-digital!



Bekannte: Zytecs in verschiedenen Varianten, Lolas T290 in Weiß.

Der große **Jim Hunt** Report

Ninco

Kaum haben die Spanier einen neuen Deutschlandvertrieb, schon geben sie richtig Vollgas. Das Logo erhält eine neue Schriftart, die von ihrer Formensprache markiert, dass es zackig weiter gehen wird. Es gibt interessante Formneuheiten bei den Wägen! Porsche 550 Spider, Lamborghini Gallardo im Renntrimm, Lexus in der WTTC Version, ein Acura LMP, ein Chevrolet WTTC und ein Citroen C4

für Rallyefreunde. Daneben eine neue Designvarianten des Hummers in Gulf-Lackierung. Ein Schlessler-Buggy und ein paar wunderschöne Porsche 997! Sensationell ist das neue Tuning-Programm. Pro Race Evo heißt die neue Leistungsformel, die bei Ninco die Messlatte deutlich höher legen wird! Leichtbau und Effizienz stehen an oberster Stelle. Sogar die Lagerbuchsen sind durchbohrt, damit der

Schwerpunkt des Slotcars weiter in Richtung Fahrbahn sinkt! Ritzel und Achsen machen einen sauberen Eindruck und wir sind sehr gespannt auf das Eintreffen der ersten Powerparts. Am Stand konnte man eine große Digitalbahn und einen Mastertrack testen. Premiere: Es gab erstmals zur Messe einen fertigen deutschsprachigen Ninco Katalog, die Neuheiten des Jahres 2008 sauber präsentiert.



Dreimal Porsche 550 Spider: James Dean wäre neidisch auf diese Rennmaschinen



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Ninco...



Porsche 550 Spider. Das ultimative Renngerät der 50er Jahre, das mit enormer Leistung und Leichtbau Maßstäbe setzte. Egal ob weiß-blau, schwarz oder silber: einfach schön! Die silberfarbige Panamericana-Version kam kurz vor der Messe in den Handel!



Der große **Jim Hunt** Report



Die Qual der Wahl: Welcher Porsche darf es sein? Die 997er wurden in der Ninco-WM gefahren. Durch den breiten Erfolg auch auf Heimbahnen hat man neue Designversionen aufgelegt. Eine gute Entscheidung, wie wir meinen! Ideal zur Komplettierung von Starterfeldern. Ein Digi-Chip kann nachträglich leicht eingebaut werden.

Ninco...

Drei neue Farbvarianten des aktuellen Porsche 997 kommen für 2008. Der Wagen hat sich bereits bei der Ninco-WM bewährt und ist ein ideales Basissportgerät für Slotter, die out of the box ein richtig flottes Auto haben möchten. Magnet raus und los geht's!





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Gulf-Hummer



Darf es Hummer in Gulf-Lackierung, ein Subaru oder ein Focus sein? Oder Loeb's Citroen C4 aus der WRC? Es ist sicherlich für jeden Geschmack etwas dabei. Egal ob City-Offroader oder Renngerät für den Rallyesport.



Focus und Subaru



Citroen C4!



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Endlich wagt jemand den Renn-Gallardo!



Ninco...

Lamborghini Gallardo! Die Sportversion des Edelstiers gefällt sehr gut und wir erwarten heißblütig die interessante Formneuheit! Egal ob mit Sponsoren-Aufdruck im Renntrimm, in dezentem Silber oder in rot oder gelb mit Streifen. Der Lambo ist ein echter Sportwagen vom alten Schlag. Keilform, klare Formsprache und ein Klang, der Gänsehaut provoziert. Wer einmal das Original gehört hat, weiß wovon die Rede ist! Bella Machina mit toller Technik von Audi.



Gallardo in silberner Straßen- und zwei Farbversionen. Pur oder als Basis zum kreativen Designen!

Der große **Jim Hunt** Report



Ein großer Mastertrack und eine tolle großzügige Digitalbahn standen parat.

Ninco...

Die Überraschung ist gelungen:
Lexus SC430 in Rennversion!

Dazu ein Chevrolet WTTC und ein
Acura LMP. Ein Mastertrack und eine

große Digitalbahn
standen zum Test
bereit.



Chevrolet WTTC und Acura LMP noch als Vorschaumuster. Die beiden Lexus SC430! Wow!



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Scalextric

Der deutsche Importeur legt drei schicke Versionen des Dauerläufers Ford GT 40 und MKII auf.



Der deutsche Importeur legt drei feine, limitierte Design-Varianten des Ford GT40 und Ford MKII auf. Die dezente Optik und die Farben passen perfekt zur Ära dieser formidablen Klassiker



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große Jim Hunt Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Scalextric...

Sensationell: Das extrem seltene Uhlenhaut-Coupe auf Basis des SLR 300 kommt! Danke Scalex!



Uhlenhaut-Coupé
des 300SLR!



3er BMW WTTC



Wahnsinn! Gulf Aston Martin DBR9!

Der große **Jim Hunt** Report



Zwei extrem stabile 997er mit dunklen „Scheiben“ und aufgeklebten Lichtern. Ideal für Kinder, aber auch für Gastfahrer an der Heimbahn!



Das limitierte Set mit zwei F1-Boliden von 1967: einfach nur schön und ein „must-have“ für Klassik-Liebhaber!

Der große **Jim Hunt** Report



Mustang FR500 neben Neuheiten, noch auf Bildern.

Der Ferrari 375 kommt in Metallausführung. Es wird noch einen zweiten Eisenracer geben. Wir sind gespannt, wie sich die neu aufgelegten historischen Slotcars fahren werden. Den Ferrari gab es bereits im 50th Anniversary-Set mit Schumachers letzten F1 WM-Boliden.

Der große **Jim Hunt** Report

Einer der Sicherheits-Scheefs



Eine große Bahn und die Ausstellung im geschlossenen Innenhof der Carreraburg wurden sehr scharf bewacht. Carrera lässt nur Fachbesucher mit Termin in ihr Gemach. Eine großräumige Ausstellung und ein Carrera-Café sorgen für eine ungestörte und diskrete Geschäftsatmosphäre.

Carrera

Die Carrera-Burg gleicht einem Hochsicherheitstrakt. Das Prozedere am Eingang erinnerte, trotz unseres festen Pressetermins, ein wenig an die Einreise in den Ostblock zu Zeiten des kalten Krieges. Draußen stand der bekannte rote Manta A in 1:1 und ein Digital132 Oval, auf dem man mit dem neuen Manta und Golf Runden drehen konnte. Im Innenhof der Festung konnte man auf einer großen vierspurigen Digital132 Bahn Autos testen. Bei der Führung durch einen netten Herrn plus einer feschten Marketing-Dame konnte ich Formneuenheiten mehrere Designvarianten entdecken. Neben der Digital132, die sechs Fahrzeuge ermöglicht, kam die Digital124, die maximal vier Wägen aufnimmt, heraus. Digital143, ein Ableger der GO! bietet Überholen, verzichtet aber kindgerecht auf die Zusatzfeatures des digitalen Fahrens. Ein rundes Sortiment!



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Hot Rod News



**Neu: Corvette Coupé und
Ferrari 250 GTO**



Digital 124



**Schöne Designvarianten:
Corvette C6R und Ferrari
575**



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

132 und Digital132



**Porsche 997 und
BMW Z4 Coupé
Designvarianten!**



**Red Bull Z4: aus Hellblau-metallic
wird 2008 ein kräftiges Mittelblau!**

Audi R10 TDI: Die Siegerversion 2007



**80er-Fraktion aufgepasst: Tuning Golf I und Manta A.
Jeweils in zwei Designvarianten!**



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Audi R8! Super!



Camaro Designstudien



Carrera...

KTM X-Bow



Audi R8 und Porsche 911

Der große **Jim Hunt** Report

Carrera...

Noch nicht zu sehen waren die DTM Neuheiten. Es werden der Mercedes C-Klasse AMG 2008 sowie der Audi A4 2008 kommen. Wir sind gespannt und hoffen, dass die Wagen noch in der laufenden Rennsaison zu haben sein werden.

Insgesamt deckt Carrera die größte Maßstabspalette im Slotsektor ab. Alles Systeme sind analog (Exclusiv, Evolution, GO!) und neuerdings alle digital (Digital124, -132, -143) zu haben. Die digitalen Systeme sind vom Schienensysteme her mit ihren analogen Pendanten kompatibel. In der Elektrik (Anschluss, Drücker, Chip im Auto) liegen die Unterschiede. Da es auch Nachrüstchips geben soll, eine breitbandige und variable Sache.

Digital132 packt maximal sechs Fahrzeuge. Digital124 aus Gründen der Stromversorgung vier Autos, was aber in Anbetracht der großen Wagen ausreichend ist. Die Digital143 hat

maximal drei Autos auf der kleinen Bahn. Die üblichen Gimmicks wie Tankfunktion usw. fallen im kleinen Maßstab weg. Sicherlich eine gute und kindgerechte Entscheidung. Info zu erhältlichen Startpackungen gibt es auf der Hersteller-Site.



Commodore Tabac Original



Hot Rods...



Dodge Charger





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Der große **Jim Hunt** Report



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Fly



F40 oben in Standard- und unten in Racing Version mit kleineren Rädern und Lexaninlet



Neue Designvariante des 935K3. Flyer, die neue Marke von Fly, die in einfacher Detaillierung kommen soll. Hier bereits eine Racing Variante?



Der große **Jim Hunt** Report

Fly...



Ein neuer Prototyp, der bereits auf der Messe gezeigt wurde. Mal sehen, was daraus werden wird!



Neue Gebäude in Sicht: Fly legt wieder ein paar Details für den Streckenrand auf.



Der große Jim Hunt Report

Fazit

Hier beenden wir unseren Messe-
rundgang in Nürnberg 2008. Es steht
fest: 2008, ein interessantes Slotjahr!



Die großen Hersteller haben gezeigt, wohin der Weg gehen wird. Hier alles zu zeigen ist unmöglich. Es gibt hierzu Herstellerpages. Das gezeigte Angebot ist eine Vielfalt, die sicherlich für jeden Geschmack etwas bietet. Es ist klasse, dass die Produkte über das Jahr verteilt auf den Markt kommen. So kann man sein Budget kontinuierlich belasten und was eigentlich das Beste ist: Man kann sich peu à peu auf Neuheiten freuen und Spaß damit haben. Ich bin mir sicher, dass in Nürnberg nicht alles zu sehen war. Dies gilt vor allem für die kleinen Anbieter, die sicherlich Designvarianten auskoppeln dürften. Limited Editions? Lassen wir uns überraschen. Wir freuen uns erstmal auf das Frühjahr, den Sommer, an dem nur eingefleischte Slotter den Gasdrücker durchziehen. Dann kommt der Herbst und das Weihnachtsgeschäft 2008. Und schon kommt die Messe 2009!

JK

DAS
RENNBAHNGESCHÄFT
FÜR KINDER
AB 30
WWW.SLOTBOX.DE

SCHULSTR. 24 / 51491 OVERATH-UNTERESCHBACH
FON: (0 22 04) 76 86 39 / FAX: (0 22 04) 76 87 14
E-MAIL: UMPFI@SLOTBOX.DE
UNSERE AKTUELLEN ÖFFNUNGSZEITEN ERFAHREN SIE
IN UNSEREM WEBSHOP UNTER: WWW.SLOTBOX.DE



Tracktest Audi R10 TDI Porsche RS Spyder



Audi, seit Jahren Abo-Sieger in Le Mans, mischt neuerdings mit einem Diesel auf. Porsche ist endlich wieder zurück und beweist, dass man den Motorsport nicht verlernt hat. Jim Hunt Magazine fuhr beide Boliden 24 Stunden lang.

Tracktest Audi R10 TDI

Porsche RS Spyder

Wir fahren mit unserem Van quer durch Frankreich, vorbei an Paris. Oder noch nicht ganz: Wir legen einen Zwischenstopp im Moulin Rouge ein, wo ein uns bekanntes Gridgirl unter der Woche aushilfsweise Cancan tanzt. Ein wenig Kultur muss auch sein. Am nächsten Tag fahren wir weiter bis nach Le Mans. Wir bekommen die einmalige Gelegenheit mit identisch aufgebauten Werkswägen von Audi und Porsche einen Test am Vortag zum großen Langstreckenklassiker zu bestreiten. Das bringt Grip auf die Strecke und wir bekommen eine tolle Publicity. Wir treten mit der kompletten Testmannschaft an. Insgesamt sechs Fahrer, zwei Fotografen und vier Physiotherapeutinnen, die sich um unsere Muskeln kümmern. Es wird ein aufwändiger Test. Wir schrubben im Vierstunden-Rhythmus beide Boliden gleichzeitig über den Kurs. Obwohl beide Autos in verschiedenen Leistungsklassen antreten, wagen wir

dieses Experiment. Wir sind gespannt wie eine Gewindefahrwerksfeder, wie der Porsche LMP2 (potenter Benzinmotor) mit dem Selbstzünder-LMP1 von Audi mithalten wird. Der Unterschied beträgt in etwa 170 PS. In der Morgendämmerung starten wir unseren Test. Wir können leider nicht original Nachmittags um Vier starten, da wir sonst zur Startzeit des großen Rennens einlaufen und den Terminplan durcheinander bringen würden.

Start am Morgen

Bernd im Porsche und ich im Audi rollen an die Startlinie. Pünktlich um sieben Uhr geht's los. Der drehmomentstarke TDI Zwölfzylinder zieht untertourig los. Bernd folgt mit dem fauchenden Porsche im Windschatten. Nach einer gemäßigten Einführungsrunde kommen wir Spiegel an Spiegel auf die Zielgerade zurück. Wir schießen über die Startlinie und ziehen an der Boxe vorbei. Der Audi

zieht ab Standgas ordentlich an. Das Drehmoment des V12 TDI von 1100 Nm lässt sich nicht wegdiskutieren. Bei 3000-5000U/min (für einen Rennwagen moderate Drehzahlen) gibt es leisen, aber kraftvollen Vorschub. Der 3,4 L Porsche dreht bis 11000 Touren. Bernd beschallt die Rennstrecke mit einem wunderbaren V8-Konzert! Nun heißt es vier Stunden durchhalten und konzentriert bleiben. Es ist Verkehr auf der Strecke. Einige Teams sind zu Testzwecken unterwegs. Perfekte Rennatmosphäre für uns! Auf der langen Geraden hole ich alles aus dem Diesel heraus, kann zu Bernd aufschließen und ihn lässig aus dem Windschatten überholen. Ich wage nicht zu winken: Keine gute Idee bei 280 km/h das Lenkrad für höfliche Gesten loszulassen. Um mich herum weht ein Orkan, die Bäume am Streckenrand fliegen als grüne Streifen an mir vorbei. Aber ich sitze gut geschützt im Cockpit der offenen Flunder aus Ingolstadt. Es ge-

Tracktest



Ich verbremse mich im am Maison Blanche, Bernd zieht im Porsche an mir vorbei.

Tracktest *Audi R10 TDI* *Porsche RS Spyder*

lingt mir nicht, den leistungsschwächeren LMP2 Porsche abzuschütteln. Am Maison Blanche verbremse ich mich, Bernd zieht innen vorbei. Beim Schalten züngeln Flammen aus seinen Rohren und Bernd verspottet mit 480 PS und 775 Kilogramm in voller Beschleunigung meinen Fahrfehler! Warte nur! Der gelbe Renner klebt dank Ground-Effekt förmlich auf der Piste. Ohne Haftverstärker muss kein Blei in den Wagen. Wer mit 12V Kraftstoff fährt, kommt damit sehr gut zurecht. Der Grip der Reifen ist hervorragend für Heim-GP-Strecken. Auf der langen Geraden schafft Bernd knapp 260 km/h. Der Fahrtwind rüttelt an seinem Helm und es zieht im Nacken. Beim Tritt in die im Durchmesser fast 40cm messenden Carbonscheiben springen seine Augen fast aus ihren Höhlen. Porsche ist schon immer für sensationelle Bremsen bekannt. Wir glauben dem Slogan, dass dies der beste Bremser im Startfeld sein soll. Unser RS Spyder kommt dank scharfer Übersetzung

Sehr gut zum Stehen. Die vier Stunden sind sehr schnell verfliegen. Ich hatte selten so viel Spaß beim Testen!

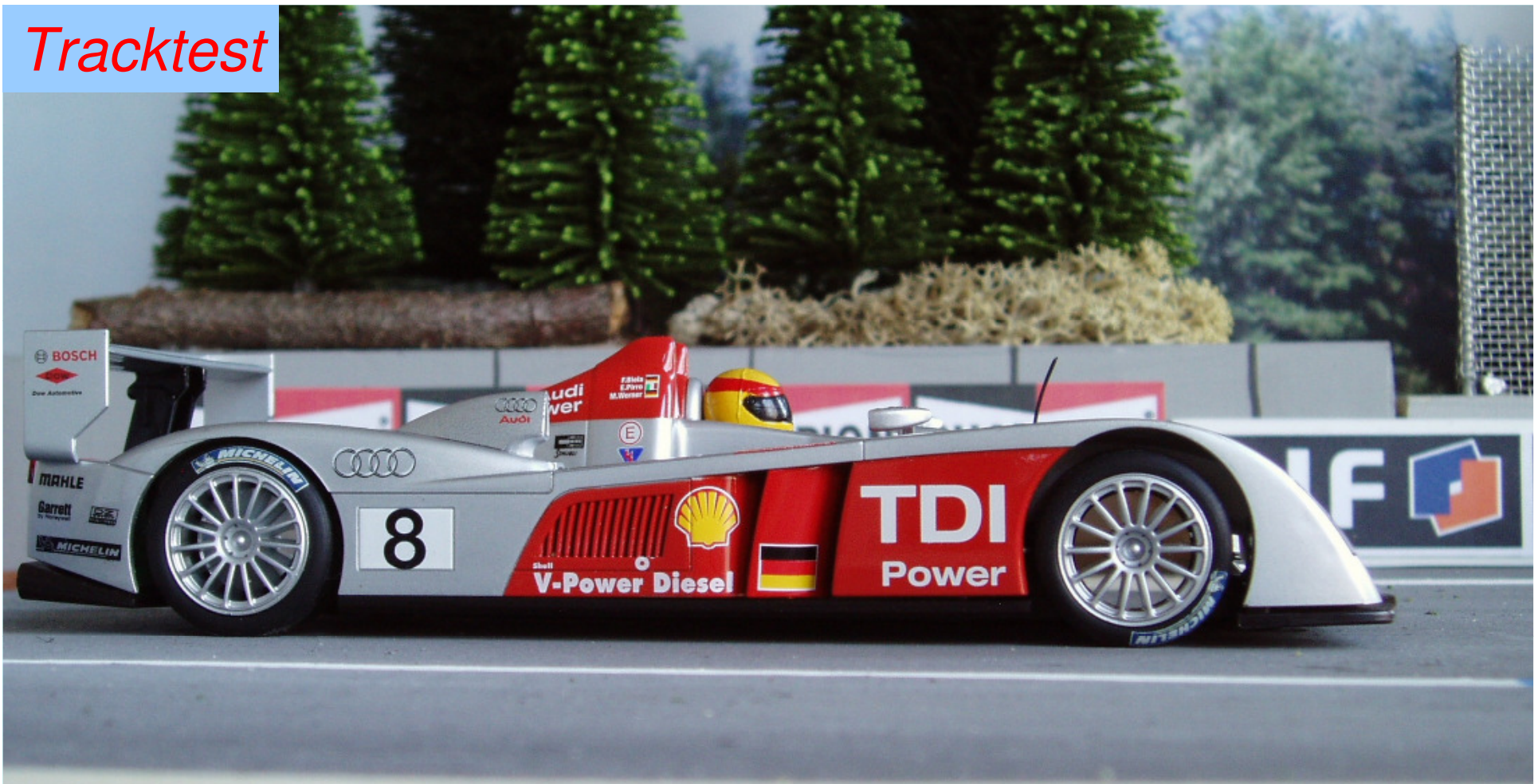
Fahrerwechsel

An der Box warten nun Georg und Barbarine. Wir wechseln im Eiltempo: Sitzeinsatz unterm Hintern hurtig herausziehen, den Neuen einlegen und weiter gehts. Nach Abspulen von den kommenden vier Stunden erneut Wechsel: Stefan und Andi, beide mit internationaler GPL-Lizenz spulen nun Testrunde für Testrunde ab. Dann fahren wieder Bernd und ich. Wobei wir den letzten Wechsel beinahe verpasst haben. Es hat uns bei der Masseurin gut gefallen, dass wir fast vergaßen, dass wir zum Fahren müssen. So ging es rund um die Uhr bis morgens um Sieben.

Die Hatz in den Lichtkegeln ist besonders anspruchsvoll. Eine Mischung aus Anspannung, kühlen Nachttemperaturen, glühenden Bremscheiben

und flackernden Auspuff-Flammen. Man merkt in der Nacht nicht, wie schnell man unterwegs ist, weil die Bezugspunkte am Streckenrand fehlen. Das Finden der richtigen Bremspunkte gestaltet sich manchmal sehr schwierig. Bei Sonnenaufgang begrüßt man den Tag mit einem Gähnen unter dem Helm. Tagsüber blendet die Sonne und mancher Regenschauer vernebelt die Sicht. Es ist kein Spaß mit Vollgas in der Gischt hinter einem leuchtend roten Rücklicht herzujagen. Alles in allem ist der Ritt rund um die Uhr nichts anderes als ein psychedelischer Vollgasrausch mit bunten Farben, Dusche, Sauna und G-Kräften, die ganz schön auf die Knochen gehen. Obwohl es einen Mordsspaß gemacht hat, sind wir froh, pünktlich um 7 Uhr völlig ausgepowert die Ziellinie ohne Materialschaden zu überfahren. Was für ein Ritt! Wir sind fix und fertig. Die anderen müssen heute noch, später nachmittags um Vier!

Tracktest



So flott kann ein Diesel sein. Was beim R10 TDI draufsteht, ist auch drin. Power, Power und nochmals Power. Es macht Spaß mit der drehmomentstarken Flunder über die Rennpiste zu jagen. Durch den langen Radstand und seine flache Bauweise ein absolut ausgewogener Rennbolide, der auf der Langstrecke daheim ist. Führt man ohne Haftverstärker, liegt der Wagen mit 12V-Diesel sehr ruhig und gut beherrschbar auf dem Hometrack. Die Michelin-Slicks bieten einen guten Grip. Es kann nicht schaden, wenn der Reifeningenieur die Hinterräder für eine maximale Auflagefläche etwas anschleift. Im Bug des Wagens befindet sich ein Geheimfach, in dem eine digitaler Chip bei Bedarf leicht einzulegen ist. Uns gefällt, dass Tuner Scalextric den Wagen in einer tiefen Schwerpunktlage ausliefert.

Tracktest



Der LMP2 von Porsche kann durch sein geringes Gewicht locker mit dem Audi R10 mithalten. Nur auf den langen Geraden, spielt der Ingolstädter LMP1 seine Mehrleistung aus und zieht dem Porsche davon.

Tracktest Audi R10 TDI

Porsche RS Spyder

2006: Porsche ist zurück!

Seit 2005 testet und entwickelt man in Weissach einen geheimen Prototypen in klassischem Rennsportweiß. Der V8 mit 3,4 Liter Hubraum und das neue Chassis funktionierten gut. Detailarbeiten an der Aerodynamik, dem Fahrwerk, Motor und Getriebe folgten. Um die Dauerhaltbarkeit im Langstreckeneinsatz zu testen, wurde der RS Spyder mehrmals rund um die Uhr geschleut. Nachdem Leistung und Haltbarkeit stimmig waren, lies man 2006 die Hosen runter und startete bei der ALMS in Laguna Seca in der LMP2 Klasse. Mit dem erfahrenen Penske-Team als Partner im Boot sprangen Klassensieg und Platz 5 im Gesamtklassament heraus! Zeitweise fuhr man sogar im Windschatten auf Platz 2 hinter direkt hinter den leistungsstärkeren LMP1 Wägen. Eine toll inszenierte Kampfansage an die Konkurrenz! 2006 wurden RS Spyder in Amerika vom Penske-Team eingesetzt. 2007 sollen die 1,2 Millionen



Wo der Porsche auftaucht ist schnell hinten. Locker zieht die Weissacher Flunder an der Konkurrenz vorbei, kann sogar mit leistungsstärkeren LMP1 Schritt halten! Tuner Scalextric hat den Wagen sehr gut umgesetzt! Unsere Testabstimmung hatte für Le Mans hinten mehr Federweg für die harten Schläge auf der Hochgeschwindigkeits-Strecke.

Tracktest Audi R10 TDI

Porsche RS Spyder

teuren Spyder auch an Privatteams verkauft werden. Für die Kaufsumme bekommt man nicht nur ein völlig problemloses, sondern auch ein standfestes Renngerät.

Serviceintervalle

Die Bremsscheiben aus Carbon plus Belägen halten trotz unübertroffener Spitzenverzögerung 9.000 Kilometer! Demnach etwa zwei 24-Stunden-Distanzen in Le Mans. Der 3,4-Liter-V8 muss nach 6.000 Kilometern zu einer umfangreichen Inspektion. Kein Wunder, bei Drehzahlen bis 11000 Touren ist es angebracht, mal nach dem



Tief sitzend greift man ins ovale Lenkrad.

Rechten zu sehen. Unser Testwagen läuft und läuft und läuft. Der Leistungsunterschied zur großen LMP1-Klasse liegt bei etwa 170 PS. Künftig wird dieser Unterschied in Le Mans noch größer werden. Kleinere Air-

Restriktoren sind für die LMP2-Autos vorgeschrieben. Porsche will gegen die Regeländerung vorgehen, denn der Erwerb eines RS Spyder ist nur dann für Privatteams interessant, wenn er auch siegfähig ist.



So soll es auch künftig bleiben. Privatfahrer können den Wagen preiswert erwerben und der Konkurrenz das sportliche LMP2 Heck zeigen.

Tracktest *Audi R10 TDI* *Porsche RS Spyder*

Audi

AUDI hat die Siegesserie bei den 24-Stunden von Le Mans fortgesetzt. Die Piloten Frank Biela (D), Emanuele Pirro (I) und Marco Werner (D) schlugen erneut zu und sorgten für eine Wiederholung ihres Vorjahrestriumphs. Sie erreichten den siebten Sieg für Audi beim französischen Langstreckenklassiker und gehen erfolgreich in die Geschichtsbücher der Ingolstädter Marke mit den vier Ringen ein.

In der ALMS (American Le Mans Series) holten Dindo Capello (I) und Allan McNish (GB) erneut den Titel in der Fahrerwertung. Audi und das Team Audi Sport North America gewannen zudem die Hersteller- und die Teamwertung.

Seit acht Jahren kontrolliert Audi mit seinen Le Mans Prototypen ununter-

brochen die Sportwagen-Szene. Der Audi R8 geht als einer der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten in die Motorsport-Geschichte ein. Von 2000 bis 2006 feierte der R8 bei 80 Rennen 63 Siege, davon fünf bei den 24 Stunden von Le Mans und 50 Ge-

samtsiege in der American Le Mans Series. Nach dem Umstieg in die Dieselsklasse heizen die Ingolstädter der Konkurrenz erneut mit gewaltiger TDI-Power ein und eilen ihr davon. Ein Zeichen für Präzision, Qualität und Beständigkeit.



Abo-Sieger: Alubauweise und jetzt mit 12 Zylinder TDI!

Tracktest *Audi R10 TDI* *Porsche RS Spyder*

Historische Revolution

Mit dem R10 TDI knüpfte Audi nahtlos an die Erfolge des R8 mit Benzin-Motor an. In seiner ersten Rennsaison 2006 blieb der R10 TDI ungeschlagen. Bei den 24 Stunden von Le Mans gelang die historische Revolution: Der erste Sieg eines Dieselsportwagens in der Geschichte des Langstrecken-Klassikers! 2007 die Wiederholung des Siegeszugs. Beim insgesamt siebten Le-Mans-Sieg für Audi setzte sich der R10 TDI unter anderem gegen den neuen Peugeot 908 durch, der ebenfalls von einem Dieselmotor angetrieben wird.

Auch in Übersee, bei den 12 Stunden von Sebring und dem Petit Le Mans-Rennen in Road Atlanta zeigte sich der R10 TDI zuverlässig und ungeschlagen. Bei seinen bisher 21 Einsätzen fuhr er 13 Gesamtsiege heraus. In der großen LMP1-Klasse ist der R10 TDI nach zwei Jahren Laufzeit nach wie vor unbesiegt.

Ebenso in der ALMS: Audi triumphierte zum zweiten Mal en suite mit dem Dieselsportwagen. Die Piloten Dindo Capello und Allan McNish holten in der LMP1 bei zwölf Rennen neun Siege auf Audi R10 TDI. Nebenbei gingen die Hersteller- und Teamwertung bei der ALMS auf das Vier Ringe-Konto.

Öko-Motorsport?

Wer denkt bei Motorsport an die Umwelt? Audi! Ihr Prototyp zeigt, dass es auch anders gehen kann, ohne auf sportliche Fahrdynamik zu verzichten. Der R10 TDI ist stark, sparsam, leise und umweltfreundlich. Der V12 TDI-Aluminium-Motor verfügt über 5,5 Liter Hubraum, der mit zwei Garrett-Turboladern über 650 PS mobilisiert. Das maximale Drehmoment liegt bei knapp über 1.100 Newtonmeter. Beim Beschleunigen drückt es den Fahrer in den Sitz, dass man kaum glauben kann in einem Diesel unterwegs zu sein. Bei diesen beein-



druckenden Eckdaten ist der V12 TDI leise, sparsam und sauber. Der Pilot hört beim Fahren das Poweraggregat kaum. Beim Vorbeifahren an der Tribüne hört man mehr die Windgeräusche, als den Motor. Zwei Rußpartikelfilter minimieren den Ausstoß.



R10 TDI mit Rußpartikelfilter

Tracktest *Audi R10 TDI* *Porsche RS Spyder*

Beide Boliden haben einen mittig angeordneten Inliner-Motor, der mit einer ausgewogenen Langstrecken-Übersetzung die Kraft auf die Hinterachse bringt. In Serie erfolgt bei beiden der Abtrieb mittels starken Haftverstärkern, die zwischen Motor und Hinterachse eingeklipst sind. Mit hohen Gaußzahlen pressen sie die Sportwagen gegen den Plastikasphalt. Ohne Magnet fahren sich die

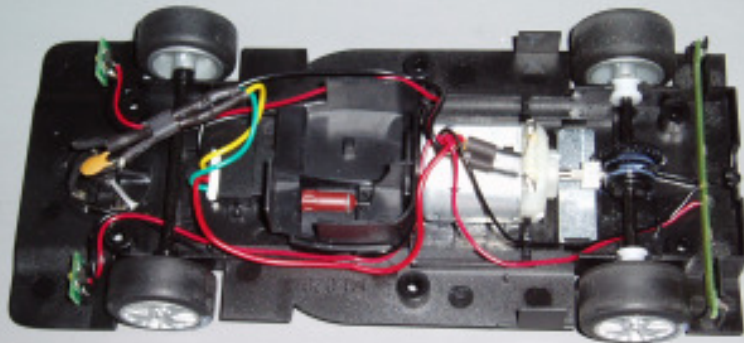
Autos bei verträglichen 10-12 Volt ohne Bleizuladung sehr stimmig. Der lange Radstand, die breite Spur und der sehr tiefe Schwerpunkt bieten eine sehr ausgewogene Straßenlage. Wir haben die Hinterreifen angeschliffen, um die komplette Auflagefläche nutzen zu können. So laufen die Wagen ausgezeichnet flott und sicher im Slot. Wer mit dem bleifreien Setup nicht zurecht kommt findet in

beiden Chassiskonzepten Platz für Wälzblei an allen relevanten Stellen.

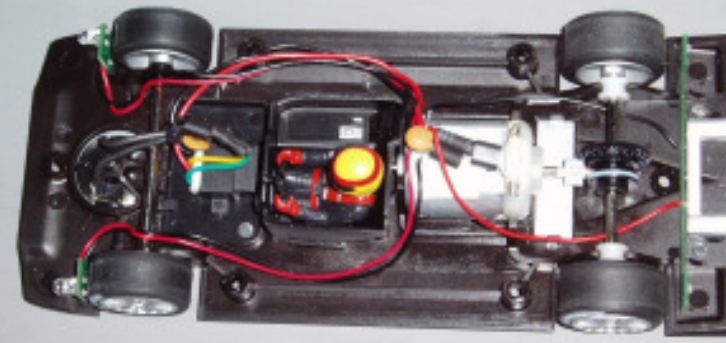
JK

Fazit: Ob LMP1 oder LMP2: Beide Slotcars von Scalextric bieten sehr viel Fahrspaß und Setup-Potential im Chassis. Diesel oder Benzinern muss jeder selbst entscheiden!

Audi Chassis



Porsche Chassis



LEDs vorne und hinten machen 24 Stundenrennen erst richtig interessant. Findige Bastler können noch Goldcaps für Dauerlichtfunktion einbauen. Platz ist im Digitalschacht vorne.



Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter



BERGKÖNIG IM OSTBLOCK



Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter

BERGKÖNIG IM OSTBLOCK

Karl Heinz Schötter mischte von 1972 bis 1978 bei Bergrennen die Konkurrenz auf. Er zeigte eindrucksvoll, wie man im kleinen Simca mit Heckmotor Rennen gewinnt und sogar Europameister wird.

Simca ist die Abkürzung für »Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile«. 1972 schob die Marke den Simca 1000 Rallye 2 auf den Markt. Wie bringt man Kunden für Automobile wirkungsvoll in Kauf-laune? Klar, durch Motorsport. Das kompakte Auto hatte für damalige Verhältnisse eine moderne Karosserieform, war 700 kg leicht und besaß einen leistungsfähigen Motor. Daher war für die Franzosen klar, dass dieses Fahrzeug seinen Einsatz im Motorsport finden wird. Was den Simca auszeichnete, waren seine enorm hohen Kurvengeschwindigkeiten. In Verbindung mit breiten



Das Leichtgewicht von Simca war in den 70ern wegweisend durch ein modernes Karosseriedesign, geringes Gewicht und einen leistungsstarken Heckmotor. Diese Zutaten prädestinierten den 1000 Rallye 2 für Einsätze im Motorsport. Die hohen Kurvengeschwindigkeiten ermöglichten heiße Ritte an der Konkurrenz vorbei und im Falle von Schötter oft aufs Podest.



Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter

BERGKÖNIG IM OSTBLOCK

Reifen war die Straßenlage nochmals verbessert worden. Ein ideales Basis-sportgerät für Bergrennen, die Rundstrecke und Rallye-Einsätze.

Der deutsche Rennfahrer Karl Heinz Schötter trat auf so einem Simca an. Der Motor seines Gefährtes hatte 1150ccm Hubraum und für damalige Verhältnisse heftige 136 PS Leistung. In Relation zum Leichtgewicht bot dies außerordentliche Fahrleistungen. Er gewann damit quer durch die 70er zahlreiche Rennen. 1978 trat er damit bei 26 Veranstaltungen an und fuhr 14 Erstplatzierungen und fünf zweite Ränge heraus! Er gewann in diesem Jahr den Vizemeistertitel der Hessischen Bergmeisterschaft. Und als Sahnehäubchen setzte er den Sieg in der Europäischen Bergmeisterschaft drauf. Dieses Rennen fand hinter dem Eisernen Vorhang in der damaligen CSSR statt. Hauptsponsor „Pellit Mücken-Gel“ erwies sich dort als wahrer Glücksfall. Im Fahrerlager und am Streckenrand haderte man



K.H. Schötter eilt eine Anhöhe in der CSSR, hinter dem Eisernen Vorhang, hinauf. Er ahnt noch nicht, dass er nach diesem fulminanten Ritt Berg-Europameister sein wird. Glückwunsch!



Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter

BERGKÖNIG IM OSTBLOCK

mit der hochfrequent surrenden Luftwaffe, die zur Bekämpfung des westlich imperialistischen Rallye-feindes extra aus der Taiga eingeflogen kam. Tuner Revell hat den Simca von K.H. Schötter aufgelegt, was uns in der Redaktion zu einem Dalli-Dalli-Luftsprung animiert hat. Das kleine Wägelchen in frischer grün-weißer Kampflackierung sieht rattenscharf aus! Aus den Radhäusern quellen breite Dunlop-Slicks, die auf goldenen Speichenfelgen mit silberfarbigen Felgenhörnern aufgezogen sind. Damals war am Lenkrad harte Arbeit gefragt, um den Wagen auf derart breiten Socken um Kurven zu zirkeln. Der neue Revell-Simca (wir testeten die Rundstreckenversion in: JHM No.3) liegt durch die breiten Reifen sehr stabil auf der Bahn und bleibt gut im Slot. Bei verträglichen 10V sind herrlich flüssige Fahrmanöver möglich, die ein schönes realitätsnahes Fahrbild vermitteln. Mehr Volt sind ohne Magnet absoluter Unsinn!



Die breite Spur, der niedrige Schwerpunkt und Dunlop-Slicks bieten eine außerordentlich gute Kurvenlage. Ideal für schnelle Serpentinen bei Bergrennen. Ein Käfig im Innenraum schützt den Fahrer im Falle eines Abflugs. Das schräg abgesägte Endrohr lässt den frisierten 1150ccm Heckmotor kernig tönen! Damals war der TÜV noch tolerant und Ökos gab es noch nicht.



Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter

BERGKÖNIG IM OSTBLOCK



Die Tschechen waren begeistert von den sagenhaften Darbietungen des Westbürgers K.H. Schötter in seinem brüllenden Mücken-Gel-Simca. Trotzdem jubelten sie pflichtbewusst bei den Heckmotor-Skodas. Man weiß nie, wer alles zuschaut!

**Pavel, der schnupft Deinen blöden Skoda im Standgas!*



Pause nach Lauf 1: Die dampfende Schäse knistert beim Abkühlen.





Simca 1000 Rallye 2 K.H. Schötter

BERGKÖNIG IM OSTBLOCK

Fazit:

Der Bergrenn-Simca ist ein sensationeller Wagen, mit dem Revell einmal mehr unter Beweis gestellt hat, dass es sich lohnt, ausgefallenen Klassikern anzunehmen. Der Wagen ist optisch sehr schön gemacht, die Detaillierung ist super! Mit Magnet pfeilt der Wagen blitzschnell über die Bahn. Slotter mit dem Wunsch eines realitätsnahen Fahrverhaltens reduzieren die Spannung auf maximal 10 Volt (gerne auch weniger) und fahren magnetlos in eleganten Schwüngen mit dem Simca über die Bahn. Scharfe Drifts sind dann möglich. Reifen Schleifen, etwas Blei an die neuralgischen Stellen platzieren und schon ist man fit für die nächste Europameisterschaft am Berg. Die CSSR und den Eisernen Vorhang gibt es längst nicht mehr. Simca leider auch nicht. Das Auto von K.H. Schötter lebt im Slot weiter. Ehrenhafte Mission!



Hauptsponsor Pellit Mücken Gel und eine Effektlackierung geben dem Simca optisch den letzten Schliff. Das war damals kein peinlicher überteuerter Speziallack, der wie verdorbenes Fleisch oder Mandys Nagellack schillert. In den 70ern kam man mit zwei effizient angeordneten Grundfarben aus. Ergebnis: Der Simca ist ein Eyecatcher!

OFFROAD SPECIAL



Jim Hunt Magazine fuhr in
den Staaten exklusiv die
Behördenversion des

HUMMER H2

Test **HUMMER H2**

Der Hummer ist in unseren Landen nach wie vor ein sehr polarisierendes Gefährt. Einerseits Geländewagen mit den Abmessungen eines Panzers. Andererseits Juppie-Schäse für betuchte Schnösel, die um jeden Preis vor der Szenekneipe auffallen wollen.

Der Ur-Hummer, der H1 war sehr schwer zu bekommen. Durch seine eigentliche Bestimmung, den Einsatz im Golf-Krieg No.1 fiel er unter das Kriegswaffen-Kontrollgesetz und man konnte ihn nur über Umwege mit einem mehr als satten Preisaufschlag kaufen. Den H2 gibt es ganz normal zu kaufen, vorausgesetzt man hat genug auf dem Konto und einen Flirt mit der Lady von der Tanke laufen.

In den Staaten ist der Hummer ein ganz normaler Geländewagen. Er fällt durch seine Dimensionen in der Menge der Big Cars nicht besonders auf.

Jim war von Dezember bis Ende Januar in seiner Heimat. Dort fuhr er mit seinem Cousin, Sheriff William B. Pepper in dessen neuen Dienstwa-

* umgangssprachlich: Dollar

gen, einem Hummer H2 in Behördenversion. Ein Kumpel des Sheriffs zeigte uns, was mit dem Hummer alles möglich ist. Er war früher ein unbekannter Hollywood-Stuntman, der mit allen Größen des Showbiz gedreht hat, aber durch sein Engagement im Hintergrund nie berühmt wurde. Der Senior heißt Colt Seavers,

ist heute Pensionär und bessert seine magere Rente mit ein paar Bucks* durch Werbespots für die Autoindustrie auf. Hey men, der Opa kann fahren! Wir sind total von den Socken! Was er mit dem Dickschiff Hummer H2 alles angestellt hat, lest auf den folgenden Seiten!



King-Size Vehicle: Hummer H2 in den Hügeln von L.A.

Test **HUMMER H2**

Wir trafen uns auf dem Parkplatz eines großen Z-Mart Shopping Centers. Mein Cousin Will fixierte seine Pumpgun, die im Gestänge hinter seinem Sitz steckt. Er meint: Sicherheit geht vor, nicht dass sie

aus der Halterung fällt und sich ein Schuss löst. Ich nicke und esse meinen Burger. Plötzlich höre ich das sonore Ballern eines Viertakt-Motors. Ein Quad biegt und die Ecke und ein alter Mann kommt im Wheelie auf uns

zugefahren. Will sagt: „Yeah man, das ist Colt, mein alter Kumpel.“ Wir kennen uns seit unserer Kindheit. Er war früher Hollywood-Stuntman und fährt heute wegen dem Klimaschutz und seiner mageren Rente lieber mit einem Quad durch den Alltag. Ich bin beeindruckt, wie lässig der Opa das Vehikel auf der Hinterachse auspendelt und über den Parkplatz wheelt! Das schont zudem die Vorderreifen!



Sheriff Will B. Peppers im H2, sein Kumpel Colt Seavers kam mit seinem Quad zum Test. Wir trafen uns auf dem großen Parkplatz hinter einem Shopping-Center.



Colt, der Rentner kommt!

Test **HUMMER H2**

Nach der Begrüßung zwischen wir ein Extralight Dosenbier mit Minus 380 Kalorien. Colt erzählt von alten Zeiten und verschwindet unter dem Hummer, um einen Blick auf die Achskonstruktion zu werfen. Die Cowboy-Boots verraten seine Lage. Als er wieder hervor kriecht sagt er: „Yeah man, fits good!“ Wir beschließen zuerst einen Abzugstest durchzuführen, um die H2-Motorpower zu checken. Colt schwärmt von seinem Power-



Let's burn up the road guys! Start your engines! GO!!!

Quads und zeigt stolz auf einen Behälter neben dem Tank, der aussieht wie ein Feuerlöscher. „Das ist Lachgas, man!“ grinst sein Faltengesicht. Will und Colt stellen sich nebeneinander. Bill Hill, Ex-Catcher und Frankensteindarsteller ist nun auch eingetroffen. Er gibt das Startkommando. Das Quad und der Hummer donnern bereits mächtig im Stand. Beide Fah-



Colt überdreht und startet im Wheelie, der Hummer zieht davon, bis Colt das Lachgas einspritzt! Der hubraumstarke Hummer fällt zurück...

rer spielen mit dem Gas und fixieren Bill Hills Starthand. Seine Pranke schnell blitzartig nach unten: Start frei! Der Hummer zieht dank Automatikgetriebe und seines enormen Drehmoments davon. Colt auf seinem Quad hat Probleme mit der Gewichtsverlagerung und geht auf die Hinterbeine. Als wieder alle vier Räder den Boden berühren, zündet er das Lach-

gas und Colt zieht am Hummer vorbei! Ein Teufels-Opa! Am Ende des Parkings macht er einen Nose-Wheelie! Der Hummer muss heftig bremsen, um nicht ins Shopping-Center zu rasen.



... Colt gewinnt!

Test **HUMMER H2**

Als nächstes möchte Colt das Fahrwerk des Über-Geländewagens testen. William packt ein paar Pylonen, die er normalerweise bei Verkehrskontrollen einsetzt, aus dem Kofferraum. Bill Hill stellt die Hütchen auf. Colt klettert hinter das Steuer des H2 und fährt eine flotte Runde auf dem Parkplatz, um sich mit dem Wagen vertraut zu machen. Er fährt zügig durch den Pylonen-Parcour. Der Hummer gehorcht gutmütig und neigt sich bei den schnellen Lastwechseln heftig zur Seite. Colt wendet mit der Handbremse und fährt mit qualmenden Reifen los. Der mächtige Motor ballert in tiefen Tönen. Was kommt nun? Colt fährt versetzt auf einen Sandhügel zu! Spinnt der? Der Hummer kippt und Colt fährt auf zwei Rädern durch den Pylonenparcours. Am Ende der Hütchengasse lässt er den Wagen wieder auf alle vier Räder fallen und dreht mit durchdrehenden qualmenden Rädern um. Ich bin tief beeindruckt, über die Fahrkunst des Rentners.



Colt hat es voll drauf. Er zirkelt den schweren H2 gekonnt durch den Pylonenparcours.

Test **HUMMER H2**



Nach der Parkplatzgaudi geht es weiter ins Gelände. Colt begleitet uns per Quad. Bill Hill klettert auf den Rücksitz. Der Hummer zeigt sich durch die Zuladung des 2,20Meter großen Mannes unbeeindruckt. Lässig cruisen wir über die Landstraße. In Kurven neigt sich der H2 ein wenig, aber bleibt stets im (S-)Lot. Das Getriebe arbeitet leise und der Vierradantrieb (arbeitet über einen hochfesten Nylon-Riemen, ähnlich wie bei Harleys und Buells) funktioniert

perfekt. Die Kraftverteilung auf allen vier Rädern ist sehr ausgewogen und trotz Starrachsen gibt es in Kurven keinerlei Probleme. Die dicken Geländereifen mit All-roundprofil schlucken Unebenheiten

der Fahrbahn gut weg. Bei härteren Schlägen wird die langhubige Federung (Schraubenfedern mit atmosphärischer Luftdämpfung) aktiv. Dieses Fahrwerk bügelt alles glatt!



Lauf ruhig cruist der H2 alltagstauglich über den Highway und holperige Landstraßen. Ein erhabenes Fahrgefühl!

Test **HUMMER H2**

Im Gelände zeigt sich das Scher-
gewicht absolut unbeeindruckt. Der
langhubige NC7Raider Motor hat
ordentlich Drehmoment und zieht den
Wagen potent über Hindernisse. Die
Traktionskontrolle wird über einen
weit ausklappbaren Leitkiel sondiert.
Er misst die Seiten- und Höhenlage

und übermittelt sehr zuverlässig die
Daten an die Bordelektronik. Die
Bodenfreiheit des Hummers ist ge-
waltig. Die massiv konstruierte Bo-
denwanne verträgt Aufsetzer mit
stoischer Gelassenheit. Die tech-
nischen Innereien sind darin gut
geschützt. Heavy duty!



***Üppiger Federweg und potenter Motor: der Hummer
meistert gelassen fast alle Hindernisse!***



***Up and down: Du entscheidest,
wo's langgeht. Der H2 begleitet
Dich durch Dick und Dünn!***



Geländegängig wie ein Panzer!

Test **HUMMER H2**



Bill Hill ist trotz seiner 2,20 Meter ein Zwerg vor den Hummer H2. Er verabschiedet sich mit einer fetten Ladung Kautabak in seinen Backentaschen.

Am Ende des Testtages kehren wir aus den Hügeln um L.A, zurück. Der Hummer ist frisch gewaschen und bereit für den nächsten Einsatz. Wir haben fast vergessen, dass wir ein Behörden-Fahrzeug gefahren sind. Der US-Steuerzahler hat uns einen perfekten Testtag finanziert. Thanx Fellows! Will B. Pepper hat nun Feierabend. Ex-Catcher Bill Hill verabschiedet sich freundlich. Er lüftet das Geheimnis seiner Pauß-Bäckchen. Er hat eine fette Ladung Kautabak inside. Er spuckt das Zeugs auf den Boden und trinkt eine Cola. Colt muss zum Bingo-Abend, den der Filmrentnerclub von L.A. heute veranstaltet. Ich werfe noch einen Blick unter die Haube des Hummers und sage bald: „Good Night L.A.!“

King regards,
Jim Hunt

Test **HUMMER H2**

Under the hood*

So sieht der H2 unter der Haube aus. Der drehmomentstarke Motor ist über jeden Zweifel erhaben. Das Aggregat ist mittig zentral im hintern Drittel des Chassis längs eingebaut. Die Antriebstechnik ist durch aufsteckbare Kunststoffabdeckungen schmutzgeschützt gekapselt.



Super: Gekapselte Technik!



***Leicht abnehmbare
Schmutzhauben***

Nimmt man diese Abdeckungen ab, wird der Blick frei auf die Achsaufhängung samt Stoßdämpfer, die Bordelektrik und den Riemenantrieb, der die Kraft des Motors sauber auf alle vier Räder verteilt. Die Federbeine arbeiten mit progressiven Schraubenfedern, die durch die atmosphärische Luftdämpfung reguliert werden. Ein Fading konnten wir nicht feststellen. Ein toll durchdachtes Konzept!

FAZIT:

Der Hummer H2 ist ein gelungener Geländewagen, der vom Tuner Ninco perfekt umgesetzt wurde. Die technischen Lösungen überzeugen und alle Komponenten sind klasse und funktionell aufeinander abgestimmt! Den Spritverbrauch des H2 kann sich jeder Slotter leisten. Es gibt ihn auch noch in einer zivilen Version. Die Sheriff-Version ist in unseren Augen aber wesentlich cooler!



Zuverlässiger Riemenantrieb

* American Slang für: Unter der Motorhaube

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Jim Hunt Magazine war im hohen Norden und testete hart gesottene Rallye-Haudegen aus dem Hause Ford. Was wir auf und abseits des Rallyepfades erlebten, zeigte uns eindrucksvoll, warum so viele Finnen abgeklärt im Motorsport unterwegs sind...

Escort I 1600TC , Gruppe 2
Escort II, Gruppe 2
Sierra Cosworth, Gruppe A

Täakelmänn Hoog
anti tästi, Bäärnd !!!

?



DER GROÖE FINNLAND TESTREPORT

Mein Name ist Juha Noordschleiffii aus Finnland. Ich stehe am Flughafen und warte auf einen Bernd Slotman aus Deutschland. Dieser hat über meinen Vetter 3. Grades, Georg Nordschleife, erfahren, dass ich eine Sammlung älterer Rallyefahrzeuge besitze, u.a. aus dem Hause Ford. Diese will Bernd als Beifahrer erleben und mit dem Fahrverhalten seiner Slotcars vergleichen. Nach einer freundlichen Begrüßung geht es in mein Heim, wo meine Gattin Marja einen kleinen Snack bereithält. Bernd will dann sofort in die Scheune, um die Schätzchen zu sehen. Dort stehen: Ford Escort I 1600TC Gruppe 2, Escort II Gruppe 2, Sierra Cosworth Gruppe A.

Runde 1 im Escort I

Wir wollen die 1. Runde mit dem Escort I beginnen. Ich bringe Bernd noch die Aufgaben eines Beifahrers,



Flink wie Fiffi beim Stöckchenholen heizt Juha mit dem Ford Hundeknochen über finnische Schotterpisten

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

insbesondere das Vorlesen des Aufschriebs bei. Nach kurzer Trockenübung geht es auf die 1. Teststecke. Die breiten, sehr griffigen Schotterpisten imponieren Bernd sehr. Immer schön quer geht es zügig durch die finnischen Wälder. Bernd liest das Gebetbuch vor, als hätte er nie etwas anderes gemacht: 200 m rechts 3, 400 links 4- usw. Wir fliegen gerade über eine Kuppe die Bernd als voll angesagt hat (er vergleicht die Flughöhe mit dem 2. Stock eines Wohnhauses), als ich 10-15m hinter dem berechneten Landepunkt eine Elchkuh (wir aus dem Norden können selbst in solchen Situationen die Geschlechter unterscheiden) stehen sehe. Mein erster Gedanke: Es gab erst gestern Elchragout! Mit angeborenem Reflex drehe ich wild am Lenkrad, der Escort schießt mit Bernds Seite auf Frau Elch zu, Bernds Kopf fliegt aus dem geöffneten Fenster (ich sag noch: „Maach das zuuhu!“), zwischen Bernd und dem Tier kommt es zur



Zwischen nordischen Tannen und Findlingen: der brüllende Escort I „Hundeknochen“

Berührung, während ich den Gegen-schwung durch eine leichte Botanik-durchpflügung abfangen und den Wagen auf der Schotterpiste zum Stillstand bringen kann. Bernd stammelt: Ich glaub' mich knutscht ein Elch?! Ich wische ihm den Speichel der Elchkuh vom Gesicht. Die Elchdame scheint unverletzt, hat jedoch einen völlig verklärten Blick. Bernd hat also einen Schlag bei der Weiblichkeit, warum auch immer. Obwohl er noch etwas blass ist, kann ich ihm noch entlocken, dass dieses Auto Spaß macht. Als Fahrer macht einem zwar

die springende Hinterachse und die leichte Kippneigung zu schaffen, aber so muss Rallyefahren sein.

Am Abend grillen wir Fisch und trinken heimisches Bier (für Kenner: Geschmack und Abgang sind dem Kölsch ähnlich: einen Liter trinken, fünf Liter Harndrang). Zu unserem Glück erscheint mein Freund und Schrauber Piotr Voolbesofski und bringt 3 Flaschen Wodka mit. Der Abend ist gerettet. Während des dezenten Trinkens erzählt Bernd von seiner Begegnung mit der Elchdame. Ein sehr gelungener Tag.



DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Flying Finns

Hier nochmal der Flug des Escort mit anschließender Feindberührung

2



Auf den Höhepunkt der Flugamplitude über nordischen Tannenwipfel steige ich in die Kupplung und in die Bremse: Durch den abrupten Wechsel der rotierenden Massen senkt sich die Nase des Escort in Richtung Boden. Wir setzen zum Landeanflug an...

3



Wir tauchen steil in den Landehügel der Kuppe ein. Ich befürchte, dass die Vorderachse einen Telemark setzt. Zu dumm: Unmittelbar hinter dem K-Punkt steht eine Elchkuh.

1



Bernd sagt die Kuppe „Voll“ an. Im ausgedrehten vierten Gang schießen wir über die Kuppe, der Escort hebt ab und steigt wie ein Condor gen Nordhimmel.

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Tag 2 im Escort II BDA

Ein Blubbern und Dröhnen erfüllt die finnischen Wälder. Wir sind mit dem Escort II BDA unterwegs zu meinem Freund und Landwirt Seppo Schwarzbrennerii, der uns für den 2. Testtag einige seiner Wege zur Verfügung gestellt hat. Nach einem kleinen Imbiss bietet Seppo uns noch etwas von seinem berühmten Schnaps an. Bernd und ich betrachten die extrem dicken Brillengläser meines Kumpels und lehnen freundlich ab.



Autofahren auf finnischen Schotterpisten ist Spaß pur!

Zurück im Auto betrachten wir die einfache Technik: ein Lederlenkrad, 3 Pedale, eine knochige 4-Gangschaltung und bereits gut geformte Schallensitze. Statt Elektronikfarrlefanz ein einfacher mechanischer Twinmaster von Halda. Der Hinterradantrieb reicht völlig aus um eine ausgezeichnete Beschleunigung zu haben. Gegenüber dem Escort I liegt dieses Modell satter und ruhiger auf der Piste. Der BDA lässt sich mit leichten Gasstößen um die Ecken treiben. Es ist zu jeder Zeit genug Leistung vorhanden. Die Driftwinkel sind extrem, aber jederzeit gut zu kontrollieren.

Bernd und Elche

Mit Bernds Ansagen fliegen wir quer durch die Wälder und Wiesen. Wie aus einer Kalaschnikow geschossen bekomme ich präzise Ansagen übers Helmmikrofon. Wir sind ein eingespieltes Team. Mich nervt nur, dass er vor jeder Kuppe sagt: „Achtung, dahinter könnte ein Elch stehen!“

Pisa-Superfinnen

Also erkläre ich ihm, dass laut einer Studie der Uni Helsinki nur hinter jeder 781,6ten Kuppe mit solch einem Tier zu rechnen sei. Bekanntlich liege Finnland in der Pisa-Studie ganz oben, somit sei auch Verlass auf diese Berechnung. Bernd bittet mich ihm das Steuer zu überlassen, da er von diesem Rallyegerät so begeistert ist. Nach einiger Überwindung stimme ich zu. Probleme bereitet ihm anfangs nur das Anfahren, da aufgrund der Rennkupplung mit mehr Gas angefahren werden muss. Bernd fährt sehr gut und produziert schon leichte Drifts. Nach einer halben Stunde wird er mutiger und lässt die Kuh richtig fliegen. Bis auf einen kleinen Dreher in einer langsamen 90 Grad Kurve geht alles gut. Die glänzenden Augen verraten seinen großen Spaß, der allerdings durch die rote Warnlampe des Tanks beendet wird. Wir sind beide der Meinung, dass der Escort II BDA ein saugeiles Rallyegerät ist.



Juha mächt gäille
quikä Triftii!

Es war noch leicht nebelig in Bodennähe, als wir morgens losfahren. Oder lag es an der Vorabend-Gestaltung?



Nachmittags ist endlich die Sonne draußen, der Nebel verfliegen und unsere Sicht klar. Wir rauschen mit Vollgas im Escort BDA über Seppos Bauernpfade! Hier ballern wir gerade durch den Forrestii Barbärineaii Die Landschaft ist sensationell schön, würde sie nicht so schnell vorbei fliegen.

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Mein alter Rallyekollege Janni Blei-
fußmäki hat heute zu einem finnisch-
en Grill- u. Saunaabend geladen. Bei
unserem Eintreffen lagen die Makka-
ras (Anmerkung des Übersetzers:
Begriff für Wurst im Allgemeinen. Die
Grillwurst, die dort angeboten wurde,
besteht aus 90% Fett, 70% Knorpel,
110% Wasser und 5% undefinierbar-
en Gewürzen. Sollte jetzt ein Mathe-
matiker behaupten, diese Rechnung
ginge nicht auf, so soll er diese Wurst
probieren und wird verstummen.

Vermutlich kommt er sogar noch auf
eine höhere Prozentzahl bereits auf
dem Grill). Bernd gab an, Vegetarier
zu sein (schlaues Kerlchen!) und be-
kam von Jannis Gattin Forellen vom
Grill. Mein Cousin aus Deutschland
hat ihn wohl vor unserer geliebten
Grillwurst gewarnt. Wir Finnen ge-
nossen unsere Wurst mit reichlich
Wodka. Der Saunagang nachher war
der Abschluss des netten Testtages.
Ich bin extrem entspannt und gelöst.

Tag 3: Sierra Cosworth 4x4!

Ein herrlicher finnischer Morgen.
Die Sonne spiegelt sich im See vor
unserem Hof. Bernd und ich sitzen
beim Frühstück auf unserer hölzernen
Gartengarnitur. Es gibt von meiner
Göttergattin selbst gemachte Molte-
beerenmarmelade – eine von Skan-
dinaviern heiß geliebte Spezialität.
Dazu kredenzen wir unserem Gast
Rentierschinken, Elchleberwurst
(Bernd probiert nicht einmal) u.v.a.
leckere Sachen. Es ist ein Tag um
am See zu liegen und die Natur zu
genießen. Wir müssen Testen. Heute
steht der Allradler auf dem Pro-
gramm: Der Ford Sierra Cosworth.
Ich habe Probleme mit 2 angetrieben-
en Achsen. Bernd ist von der üppigen
Technik auf der Beifahrerseite über-
rascht. Der Sierra schiebt über die
Vorderachse und ich muss die Hand-
bremse selbst in schnellen Ecken
zum Einsatz bringen, damit das Heck

die Kurve meisten kann. Bernd ist
vom Vorschub des Allradlers begeis-
tert, bemerkt aber fachmännisch mei-
ne Probleme in schnellen Kurven. Ich
stehe eben auf Heckantrieb!

Nach einigen Kilometern haben wir
beide uns eingelebt. Auf einer schnel-
len Passage kommt uns eine junge,
fesche Finnin im Minirock entgegen
geradelt. Abgelenkt, entweder durch
die strammen Schenkel oder die
üppige Oberweite, nehme ich Bernd's
Ansage: links 4 minus kirra (ist
finnisch für „macht zu“) zu spät wahr
und wir haben ein Problem.



Der Sierra zirkelt um die Ecke

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Bernd kommentiert „ich glaube wir sind aus dem Slot“, mir geht einfach die Straße aus. Jetzt heißt es: Möglichst etwas Billiges und leicht Verformbares zu treffen. Der vor uns auftauchende Monsterfindling entspricht weder Bernds noch meinen Vorstellungen. Mit dem Papst in der Tasche gelingt es mir knapp neben dem Findling im Gebüsch zu landen. Bernd murmelt etwas von rosa Höschen und Eigernordwand. Er wirkt leicht geschockt. Inzwischen ist die adrette Finnin vom Rad gestiegen und uns zur Hilfe geeilt. Fachfrauisch erkennt sie sofort, dass außer ein paar platten Büschen und einigen kleinen Beulen im Blech nichts Ernsthaftes geschehen ist. Sie schaut uns noch zu wie wir den Sierra aus den Büschen fahren. Aufgrund meiner Probleme mit dem Sierra entschließen wir uns die Heimreise anzutreten. (Die Fotos vom Unfall stammen von einem amerikanischen Überwach-

ungsflugzeug, das sich irrtümlich verfliegen hat.. Danke an die Hacker aus der 3a unserer Dorfschule, die diese Bilder organisiert haben.) Die fesche Finnin verabschiedet sich mit den Worten „Bis heute Abend“. Ich muss Bernd erklären, dass heute im Dorf ein finnischer Tanzabend* stattfindet. Als Sensation treten die Leningrad Cowboys auf. Ein Dankschön an mei-

nen Bruder Antti, der das tolle Gel für ihre Frisuren entwickelt hat. Bernd ist aufgrund seiner Elchgeschichte Mittelpunkt des Abends. Die adrette Finnin hält sich aber an meinen alten Rallyekollegen Hannu Öfteraufdemdachionen, cleveres Mädchen! Durch den netten Abend verdrängen wir unsere schlechten Rallye-Erfahrungen dieses Tages.



Ursache und Wirkung liegen dicht beieinander: Die fesche Finnin und wir im kapital abgeflogenen Sierra Cossy nach erfolgreicher und schadenbegrenzender Botanik-durchfahrt.

*Anmerkung des Übersetzers: In jedem Dorf stets ein megageiles, kulturelles Event: Es gibt ekelhaftes Leichtbier, eine Combo spielt finnische Polka und 16 jährige tanzen mit zahnlosen Ü60-Partnern, gerne im ballonseidenen Abenddress.

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Slotracing am Knittkulliiringii

Heute will mich Bernd in das Slotracing einführen. Das ist auch eine sehr gute Alternative zum Rallye-Test: Gestern auf dem herrlichen Tanzabend tauchte noch Seppo mit seinem Schwarzgebrannten in diversen Variationen auf. Wir ignorierten seine ausgeprägten Sehhilfen und naschten reichlich. Mit heftigen Sehstörungen und Hirnpoltern nehmen wir zum Frühstück nur Kaffee, Zwieback und 2 Immodium akut zu uns. Bernd hat über den finnischen Slotcarverband eine Art Rallyestrecke für seine Schlitzautos aufgetan. Meine liebe Frau fährt uns zum Knittkulliiringii, da unsere Augen noch Probleme machen. Die Rennstrecke entpuppt sich als eine nachgebaute Rennstrecke der 70er Jahre, mit vielen liebevollen Details. Hier waren echte Künstler am Werk. Wir haben Spaß in 1:32!

Escort I

Wie auf der Rallyepiste steht hier zuerst der Escort I am Start. Zuvor drückt mir Bernd eine Art Pistole in die Hand, die er Drücker nennt. Ziehen ist Gas, loslassen ist Bremse, so seine kurze Einweisung. Leider sagt er mit nicht, wann ich ziehen und wann loslassen muss. Entsprechend fliegt mein Ford durch die Gegend. Zuviel Volt, ist der trockene Kommentar meines Experten. Er fummelt an einem so genannten Netzteil und schon geht es besser. Der Escort stammt von einem Tuner Namens Scalextric. Er sieht auf der Piste etwas wackelig aus, fährt sich aber ausgezeichnet. Ich erfahre, dass beim Tuning die Verbleiung entscheidend ist. Hier muss Bernd ein Meister sein, denn schon bald kann ich mit ihm schöne Paralleldriften um die Kurven zaubern. Dieses Slotcar macht Spaß, obwohl viel Gefühl in der Hand vorhanden sein muss.



In spektakulären Driftwinkeln sausen die beiden Escort I Hundeknochen über den Knittkulliiringii. Diese klassische Slotbahn im Look der 70er Jahre steht eine Autostunde nördlich von Helsinki im Hinterzimmer einer finnischen Dorfgaststätte. Die Anreise dort hin lohnt sich in jedem Fall. Die Cordons vom Grill schmecken klasse!

DER GROßE FINNLAND TESTREPORT

Escort II BDA

Der Escort II BDA, der jetzt auf die Piste kommt, stammt aus der spanischen Schmiede Team Slot. Bernd erklärt mir, dass laut manchen Gerüchten die Fertigung in Altenheimen stattfindet, da die Fahrzeuge etwas leger verarbeitet sind. Der Kenner arbeitet ein paar Details an Chassis, Achsen und Felgen nach und schon gehen die Dinger wie die Hölle! Unsere Exemplare sehen toll aus und laufen ausgezeichnet. Satte Lage im Slot und tolle Drifts. So ein Gerät will ich auch haben!



Sierra Cosworth

Ich bekomme sofort feuchte Hände, da ich an den Allradantrieb denken muss. Bernd nimmt mir meine Angst, da laut seinen Angaben der iberische Hersteller SCX beim Modell auf dieses Detail verzichtet hat. Der Wagen liegt gut, jedoch kann der Motor mit den anderen beiden Wägen nicht mithalten. Für Rallyefans ein Pflichtkauf. Bernd und mein Favorit ist der Escort II BDA von Team Slot. Selbst die

sonst so gefürchtete Resinekarosserie übersteht meine Laienabflüge ohne Schäden. Ich habe Spaß am Schlitzfahren gefunden und gemerkt, dass Abflüge nicht so teuer und nervenaufreibend sind wie im richtigen Rallyesport. Eine echte Alternative in meinem Alter. Bernd hat seine Rallyeleidenschaft noch ausgebaut. Eine fruchtbare deutsch-finnische Zusammenarbeit, eventuell nicht die Letzte!

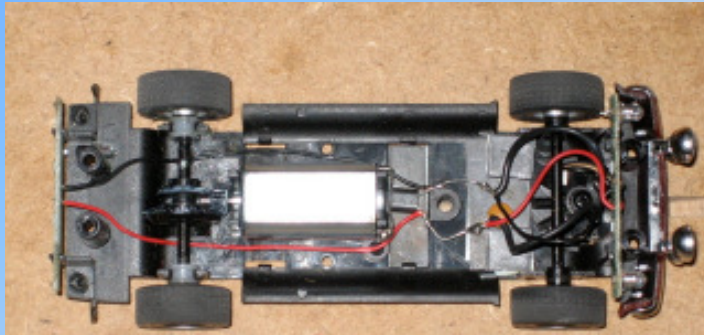
Georg Nordschleife



Wir ballern mit den Ford Slotcars über den Knittkulliiringii

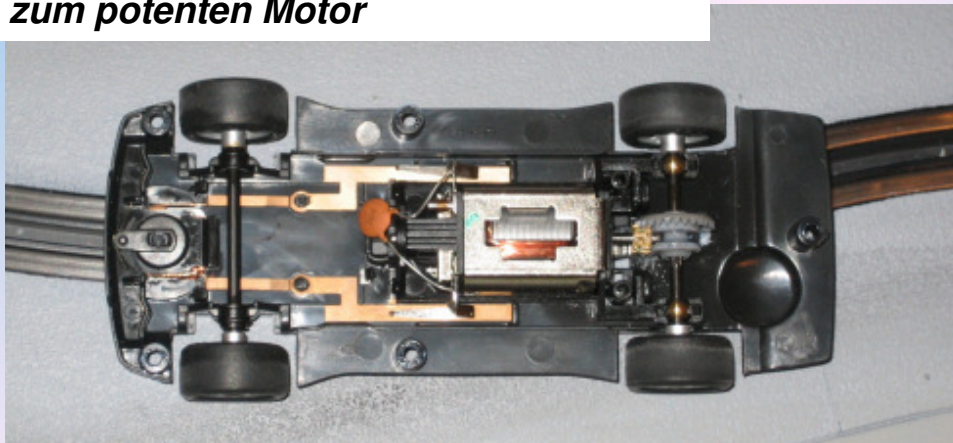
DER GROBE FINNLAND TESTREPORT

Blei-Tipps



Escort I von Scalextric braucht etwas Blei im Vorderwagen als Gegenpol zum potenten Motor

Bernd lüftet sein Geheimnis und lässt mich unter die Haube seiner Slotcars sehen. Blei soll an diesen Stellen ein hervorragendes Fahrverhalten und Grip beschieren. Die Hinterreifen wurden auf Rundlauf geschliffen, deren Kanten gebrochen. Die Vorderräder hat er mit Klarlack versiegelt. Perfekt gemacht!



Der Sierra Cosworth von SCX kommt magnetlos ohne Blei aus.



Der Escort II von Team Slot mit kräftigem Motor benötigt Blei hinter dem Leitkiel.

Text: Georg Nordschleife

Fotos: Bernd Slotman, Barbarine Nordschleife, Jürgen Kellner

SPEEDWILLIS HOLZBAHN

Speedwilli aus Tirol hat sich den Traum einer eigenen Holzbahn erfüllt. 6,5 bis 23 Meter Fahrbahnlänge sind dank Modulbauweise variabel realisierbar.

*„Des soll was Gscheits werd'n!“
Mit handwerklichem Geschick und guten Ideen entstand in sechs Monaten ein Meisterwerk spurgebundenen Fahrvergnügens.*



SPEEDWILLIS HOLZBAHN



Speedwilli aus dem benachbarten Tirol hat den Wunsch einer eigenen Holzbahn. Die Umsetzung war noch nicht ganz klar. Aber, es sollte etwas ganz besonderes werden, damit sich die Mühe auch lohnt.

Weil die Oma seines Kumpels immer fleißig gestrickt hat, steht heute eine mächtige CNC-Fräse im Hobbykeller. Willi gehorcht dem Rat des Freundes und verzichtet auf die Arbeit mit einer Oberfräse! Die computergestützte Anlage fräst mit äußerster Präzision die Slots in Willis Platten.



Austrian Slotpower! So fräst man leiwand Holzbahnen in Tirol !!!

Erster Leitkieltest: So kommen die Platten aus der CNC-Fräse



„Des werd wos Gscheits!“

(Anm. für Slotter nördlich des Weißwurstäquators: „Das wird eine äußerst solide, handwerklich und fachmännisch ausgezeichnete Anfertigung des vorliegenden Werkstücks.“)

Öfter mal was neues!

Und weil es „wos Gescheites“ werden soll, konzipiert er die Module so, dass sich sehr viele Variationen im Aufbau ergeben. Von der Minibahn bis hin zur Großraumanlage ist alles variabel machbar.

Geldbeutel-Slotbahn und Kartenleger

Willi hat seine Bahnmodule auf Papier überall und jederzeit dabei. Wenn ihm langweilig ist, holt er die Papiermodule aus dem Geldbeutel hervor. Er legt sich die Karten und wirft einen Blick in die Zukunft neuer Bahnlayouts. Es ist beeindruckend, wie viele Kombinationen möglich sind. Ein tolles Reisespiel für Slot-Träume zwischendurch!

Dreikampf

Bei den Lines setzt er auf seine Glückszahl: Drei! Das ist überschaubar und mehr als nur zwei Spuren. Dreispurig geht es rund um die flotte Tiroler Modul-Holzbahn.

Damit die Bauteile ein langes Leben haben wurde bei den Verbindungen auf eine solide Ausführung geachtet. Eine eigene Konstruktion wurde im Kopf entworfen und mit passenden Maschinen und fachmännischen

SPEEDWILLIS HOLZBAHN

Können umgesetzt. Kein schneller Pfusch, nur allererste Sahne in Konzeption und Verarbeitung. Die Bahn soll nach vielen Umbauten und Transporten weder kaputt gehen noch sollen die Verbindungen der Module ausgenudelt sein. Maßarbeit!
„Des werd wos Gscheids!“



Mit Profiwerkzeug geht es an die Arbeit: Fräsen-Tommi gibt Vollgas am Handgerät



Hier werden die Verbindungen der Module bearbeitet



„Ans, Zwoa, Drei: Treffer!“



Willi pinselt die Slots farbig an, damit es Einsetzer später bei Rennen einfacher haben.

Unten: Zwei Module warten.



SPEEDWILLIS HOLZBAHN



Graue Farbe für die Fahrbahn kommt auf die Holzplatten. Grün für die Wiese. Ein Roller mit wohldosierter Farbmenge im Kleid verhindert, dass das Grau in die Slots läuft.



Die Verbindungen sind angefertigt, die Bahnmodule lackiert. Jetzt geht es an die Elektrik.

In der Werkstatt werden die selbst entworfenen Stromverbindungen angefertigt. Diese ermöglichen das schnelle und störungsfreie Zusammenfügen der Bahnmodule. Eine Klasse Idee, wie wir meinen!

Damit das Bauen auf Dauer nicht fad wird, verlegt Willi als Abwechslung zum Bohren die Stromleiter. Jetzt zahlt sich die saubere Arbeit der CNC-Fräse aus. Perfekt versenkt sitzen die Stromleiter in den vorgesehenen Vertiefungen! „Leiwand!“



Nein, das ist keine Seilbahn. Das sind Willis 150m Stromleiter!



Eigenbau-Stromstecker für die flotte Verbindung der Module.



SPEEDWILLIS

HOLZBAHN

Drei Labornetzteile liefern sauber pulsierenden Strom ohne störende Spannungsspitzen. Somit steht auf jeder Spur gleichmäßig Saft zur Verfügung. Die Ausrede, es hätte am Sprit des Wagens gelegen, zählt bei Rennen somit nicht mehr.

Willi hat bei der Materialbeschaffung der teuren Elektrik seinen vollen Charme gesetzt. Meniskus-Gerti steht seit der ersten Klasse auf ihn. Die hübsche OP-Schwester der örtlichen Unfallchirurgie für Skiunfälle, hat die drei Power-Planter aus dem OP geschmuggelt. Angeblich sollen die Dinger früher die Knorpel- und Knochensäge befeuert haben. Na Servas! Jetzt setzen sie die Holzbahn on fire! 6 Ampere und 20 Volt stehen maximal zur Verfügung. Die 1:32er werden bei angenehm kühler Tiroler Bergluft mit 12 Volt gefahren. Das reicht für sehr ordentliche Rundenzeiten. Den 1:24ern mit stärkeren Motoren gibt Willi mehr Power!



Vier unter der Bahn: einmal der Elektriker, dann noch die drei Labornetzteile.



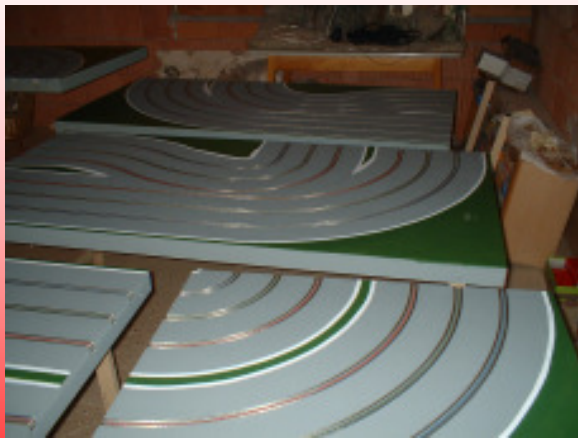
Die Verkabelung hat 10000 Volt-Peter übernommen. Normalerweise verkabelt er die Elektrik für große Standseilbahnen. Da er regelmäßig in sehr luftiger Höhe arbeitet, ist er es nicht mehr gewöhnt in Bodennähe zu werkeln. Damit ihm nicht schlecht wird, musste er sich beim Arbeiten hinlegen. In dieser Stellung hat er mit den Händen über Kopf die komplette Anlage verkabelt, was den Durchmesser seiner Oberarme erklärt. Peter war zugleich der Elektro-Ingenieur für die Startampel und die Zeitmessenanlage.

Es war eine sehr aufwändige Arbeit, bis alles verkabelt war. Aber dank der durchdachten Modulbauweise eine einmalige Angelegenheit, die sich auszahlt. Später muss man nur noch die Platten zusammenstecken und ohne Zusatzarbeiten kann man die Leitungen unter Spannung setzen und losfahren. Eine saubere Lösung!

SPEEDWILLIS HOLZBAHN

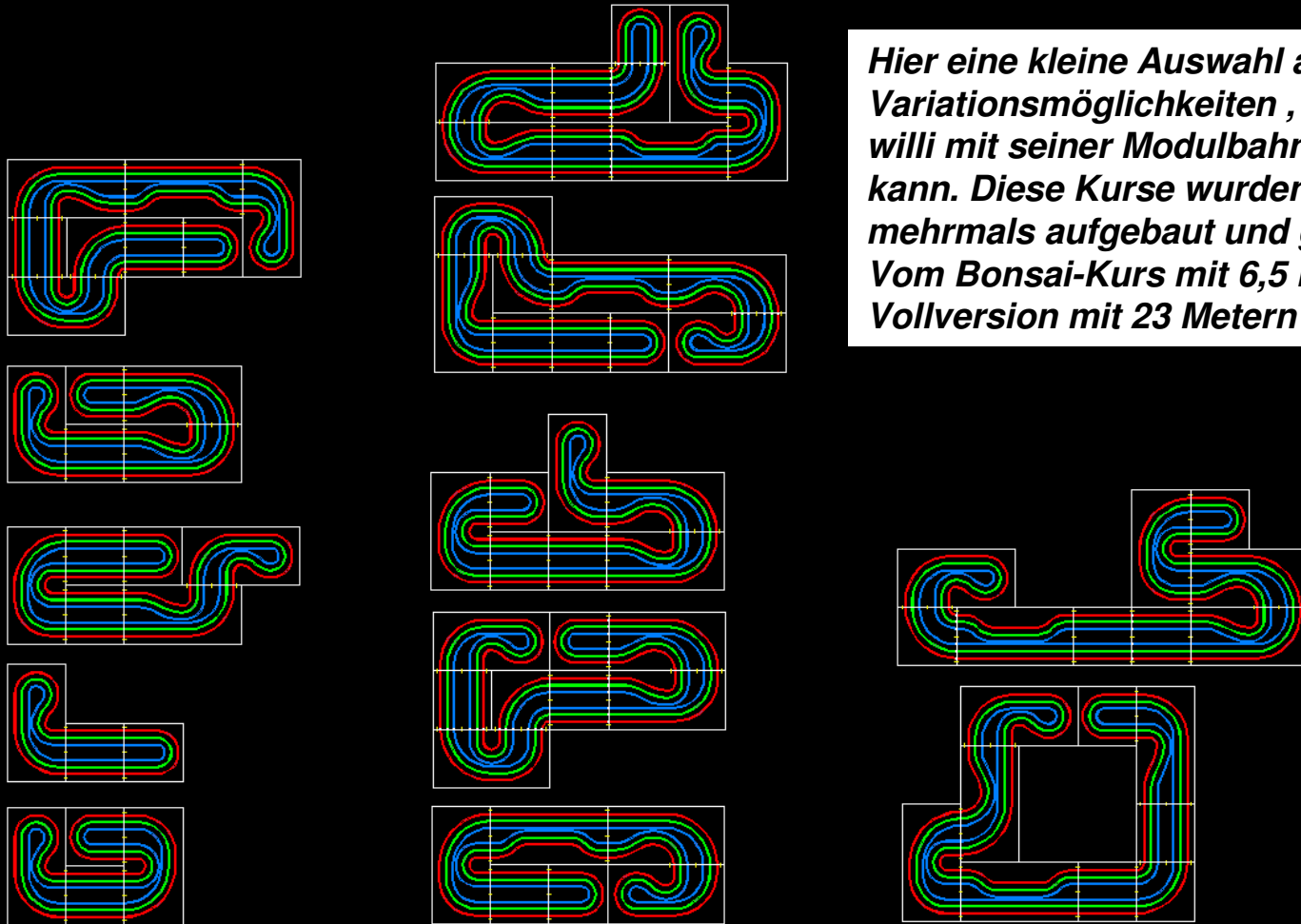
Die Module sind fertig und lagern vor ihrem Zusammenbau auf Stelzen. Bald kann es losgehen, der erste Funktionstest wird mit einer kühlen Halbe Bier eingeläutet.

Willi und seine Kumpels können den lang ersehnten Moment kaum erwarten. Hat sich alles rentiert? Fackelt das Labornetzteil die Anlage ab? Alles richtig verkabelt? Logisch! Die Bahn geht ab wie der Teufel. Grip muss noch auf die Bahn gefahren werden. Das haut auch noch hin.



***Willi und seine beiden Kumpels drehen nach ihrem Meisterstück in der Werkstatt die ersten Runden.
„Lässig!“ Der Bahnbau ist ein voller Erfolg!***

SPEEDWILLIS HOLZBAHN

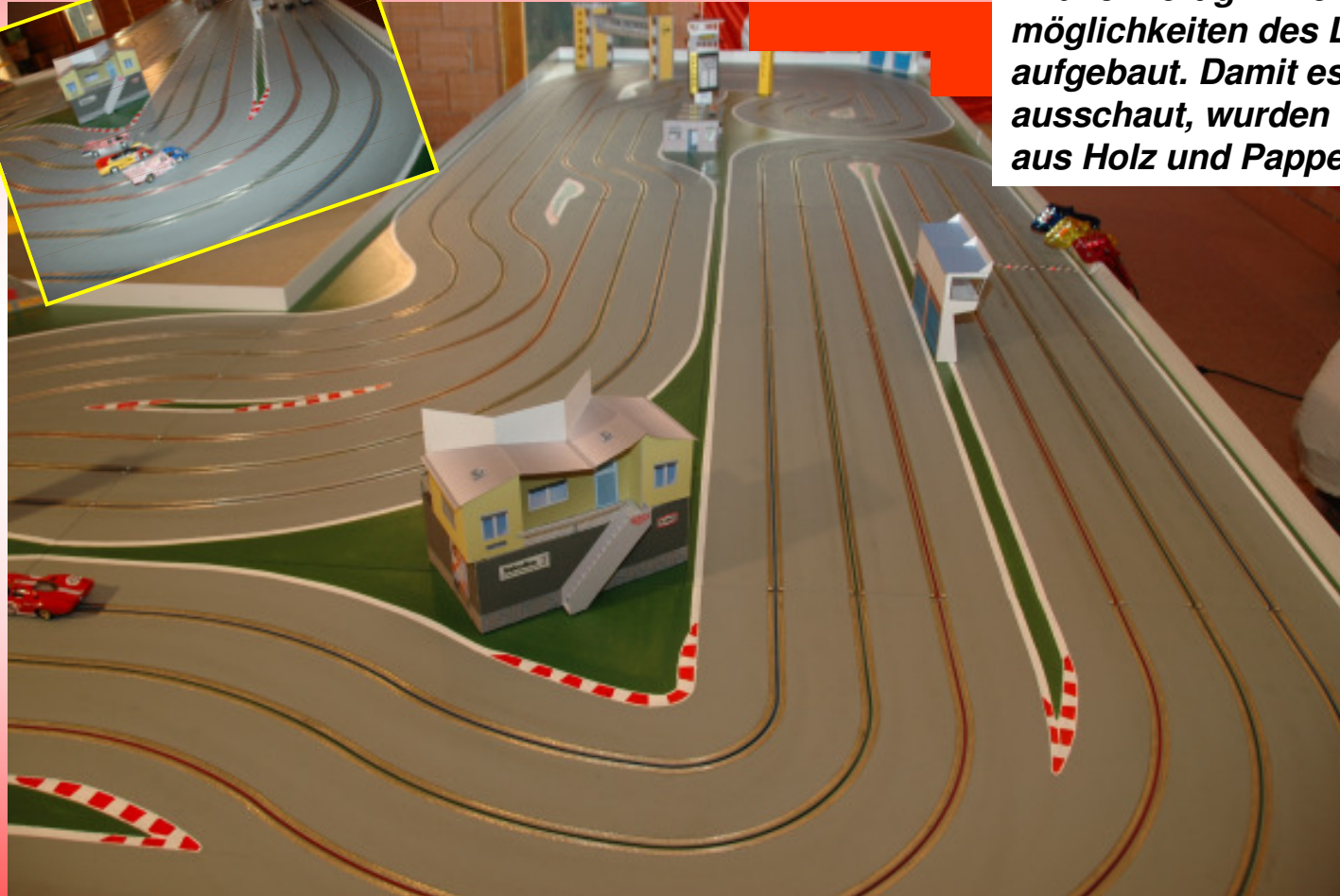


*Hier eine kleine Auswahl an
Variationsmöglichkeiten, die Speed-
willi mit seiner Modulbahn erstellen
kann. Diese Kurse wurden schon
mehrmals aufgebaut und gefahren.
Vom Bonsai-Kurs mit 6,5 Meter bis zur
Vollversion mit 23 Metern Spurlänge.*

SPEEDWILLIS HOLZBAHN



Endlich fertig. Eine der Variationsmöglichkeiten des Layouts wurde aufgebaut. Damit es nicht fad aussieht, wurden ein paar Gebäude aus Holz und Pappe integriert.



Drei Fahrerplätze, lange Geraden und variable Kurvenradien machen Spaß und bringen Abwechslung ins Renngeschehen. Hat man den Kurs blind drauf, werden die Module entriegelt und neu kombiniert. Fast unerschöpflich viele Möglichkeiten stehen zur Verfügung! Der Umbau ist kein Staatsakt.

SPEEDWILLIS HOLZBAHN



Diese Kurven haben es in sich. Besonders die Hairpin um den Shell-Turm ist eine fiese Kehre!



Hier noch ein paar Impressionen von Willis Bahn. Durch ihre Vielseitigkeit wurde sie auch schon in Autohäusern eingesetzt. Im Bild rechts sieht man das Minimalprinzip, welches das Layout hergibt.

Überwiegend steht die Bahn in den Tiroler Bergen an einem geheimen Ort. Sie befindet sich gut versteckt in einem großzügig geschnittenen Raum über der Bergstation in einem österreichischen Skigebiet. Ich brauche mit dem Auto 35 Min. Die Dauer der Gondelfahrt bleibt geheim! Es ist schön zum eingeschworenen Kreis zu gehören und nach einem ausgiebigen Skitag zum Alpen-Slotten zu gehen. Das Panorama ist bei schönem Wetter ein Gedicht! Der Topfenstrudel mit Vanillsoß' auch! Publikumsverkehr wäre sicher lukrativ. Allerdings hat Willi Bedenken, dass ihm angetrunkene Skitouristen mit abgeschwächten motorischen Fähigkeiten die Slots mit Allerlei füllen. Es wäre jammerschade um das Meisterwerk!



Minimalprinzip im Autohaus



Formel 1 oder Le Mans, alles geht auf Willis Holzbahn!



Alle Fotos und Texte in *Jim Hunt Magazine*
dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung
des Herausgebers weiterverwendet werden!
Wer sich nicht daran hält, verstößt gegen
das Urheberrecht und darf schon mal einen
tiefen Blick ins Sparschwein werfen...

Impressum:

Jim Hunt Magazine

Herausgeber: Jürgen Kellner

Kontakt: www.jim-hunt-magazine.de jim-hunt-magazine@gmx.de

Redaktionsanschrift: Jürgen Kellner - Jim Hunt Magazine- Achthaler Str. 31, 83075 Bad Feilnbach

Freie Mitarbeiter: Sushi Neda, Georg Nordschleife, Bernd Slotman

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

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 6.

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

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only erscheint monatlich. Es ist, bis auf die individuellen Downloadgebühren des Users, kostenlos. Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss entweder damit leben oder darf das Magazin nicht lesen. Wer zum Lachen in den Keller geht, wird sich schwer tun, den Mix aus Information und Entertainment richtig einzuordnen. Wir schreiben für lässige Leute, die Slotten als spaßbringendes Hobby und nicht allzu engstirnig betrachten!