

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Juni 08

Exklusivtest:

ProRace Evo Tuning
im 997er

Workshop: Drei

Tuningstufen im DBR9

Japan GTs:

Lexus SC430
Nissan Skyline

F40

Corvette-Klassiker

Carrera 6

Road America

Dreimal Ford:

FR500, GT und MKII

Allrad

Peugeot 206 WRC

Gewinnspiel:

Drei Renn-Lambos fürs Volk!

Roadtrip zu den

Slotangels nach **Wien**

Mille Miglia

Sieger war bei uns

Reglerwerk

Widerstand, Platine
oder Elektronisch?

u.v.m.



7



Editorial...

Motorsport zum Anfassen

Wir waren mittendrin in der Bavaria Historic, der größten Oldtimerveranstaltung, die es im Land gibt. Treffen mit alten Autos gibt es zuhauf. Aber wenige, bei denen der aktuelle und zweifache Mille Miglia Sieger Luciano Viaro am Start ist. Nicht genug: Er brachte uns den ehemaligen Werks-Stratos, das Weltmeisterauto von Sandro Munari mit und zeigte uns exklusiv den Wagen. In Jim's Universum steht neben weiteren News und Kuriositäten mehr.

Der Ferrari F40 von Fly ist da! Und die '79er Le Mans Version des 935ers! Scalextric schickt drei heiße Ford Geschosse ins Rennen: Neben dem MKII von Hill und Muir ein aktueller GT im Renntrimm und den FR500! Drei Donnerbolzen vor

dem Herrn. Wir spielten Petrus und ließen das Trio ordentlich donnern.

Spektakulär: Die ersten ProRace Evo Teile von Ninco! Im 997er testeten wir exklusiv diese Edelparts.-

Dazu den neuen Lexus, der gegen den Skyline antrat. Zeitreise zu wummernden Schlitten: Corvette im Rock 'n Roll Rendezvous!

Das heiße Thema Tuning ist uns einen Workshop wert:

Aston Martin DBR9 in drei Tuningstufen und ehrliche Ansagen was das Tuning unterm Strich bringt. Realisierbarer Aufwand und tragbare Kosten waren uns wichtiger als eine teure Materialschlacht.

Wer ist schneller am Abzug? Elektronisch, Widerstand oder Platine? Uns interessieren keine Regelwerke. Die Performance eines Reglers zählt! Dazwischen immer neue Fahrzeuge im Kurztest.

Wir besuchten die Slot Angels in Wien. Im Reisereport steht alles über die abgefahrene Bahn, Leute mit Wiener Schmah und noch ein paar Dinge, die wir in der Donau-Metropole entdeckten.

Die 1:43er Szene lieferte uns einen spannenden Rennbericht.

Viel Spaß mit der aktuellen Ausgabe No.7!

Jürgen Kellner
Herausgeber



Menu

Tracktest

- Mustang FR500
- Ford GT Racing
- Ford GT MK II G. Hill
- Corvette
- Porsche 996 GT3R
- Porsche 997 GT3
- NSU TT und Trabant



Jim's Universum

News & Facts

Tuning Workshop

- 997 mit Pro Race Evo
- DBR9: drei Tuningstufen
- GT40 mit Aluminium inside



Wahl der Waffen:

Widerstand, Platine oder elektronisch? Drei Reglerkonzepte



Und vieles mehr!

Fotoreport

Slot Angels Wien

Goodies

Ninco Tool



**Exklusiv: Ninco
Pro Race Evo Test**



exklusiv

Jim's Universum

Mille Miglia Sieger bei uns

Das Jim Hunt Magazine traf den zweifachen Mille Miglia Sieger Luciano Viaro, der kürzlich die Mille Miglia auf Alfa Romeo A6 1600 von 1928 gewann. Wir trafen uns mit dem Starpiloten zu einem Interview bei der ADAC Bavaria Historic, die vor unserer Haustür statt fand.



Der originale WM-Stratos von Sandro Munari rollt mit ehrfürchtigem Fauchen und heiserem Abbröckeln ins Fahrerlager.

Das ist noch nicht genug: Luciano war bei uns mit dem originalen Weltmeisterschaftsauto, dem Lancia Stratos von Sandro Munari am Start! Mit italienischer Sonne im Herzen begrüßt uns der Starpilot und klettert im Rennanzug aus dem engen Cockpit des Urkeils von Bertone.

Luciano hat als Beifahrerin eine blinde Passagierin an Bord, kein Witz! Die Co-Pilotin ertastet den Aufschrieb in der Blindenschrift Braille und überträgt blitzschnell die Ansagen ins Mikro. Respekt! In Italien erdachte man dieses Projekt, um blinde Menschen in den Motorsport und somit ins Rampenlicht der Öffentlichkeit zu bringen. Eine tolle Sache! Wir hoffen, dass diese Aktion auch bei uns Nachahmer finden wird. Es verdient vollste Anerkennung, ohne Augenlicht drei Tage lang die brutale Fahrmaschine Stratos bei einer Rallye zu navigieren! Ein einziger kleiner Fahrfehler vereitelte den Sieg.



Luciano versteht es, den Stratos liebevoll in Szene zu setzen: Er geizt nicht mit dem Gasfuß, die Zuschauer flippen aus!



Beeindruckend: Alessandra ertastet den Aufschrieb in Blindenschrift Braille und liest dann vor.

exklusiv

Jim's Universum

Mille Miglia Sieger bei uns...



Luciano erklärt uns den Stratos. Er demontiert sogar das Heck, um den Blick auf den Ferrari 2-Ventil Sechszylinder frei zu geben! Bella Machina!



Luciano sprach mit uns über die Mille Miglia, seine Heimat und den über 30 Jahre alten Lancia Stratos, den er bereits bei der Monte Classico fuhr. Dort brach der rechte Stoßdämpfer ab. Auf bayerischen Boden ließ er den brutalen Ferrari-Motor des Museumsfahrzeugs ordentlich brüllen. Sehr nett und ohne Starallüren nahm er sich Zeit und zeigte mir den Stratos von innen und außen. Er nahm sogar auf Verlangen die Haube am Heck ab und ließ mich ins Allerheiligste blicken, den Ferrari Sechszylinder mit Zweiventil-Technik. Luciano erklärte mir alle Details der Kampfmaschine. Für mich ein Déjà-Vue: Bereits als Kind durfte ich in diesem Auto Probe sitzen. Das war damals daheim in Regensburg. Walter Röhrl fuhr auch auf diesem Wagen einige Rennen. Zu Ausstellungszwecken und Huldigung unseres schnellsten und bekanntesten Stadtbürgers stand der Wagen damals im Einkaufszentrum. Ich wollte schon damals nicht mehr aus diesem Auto aussteigen.



Wilde Gesten prägen seit jeher das italienische Moment im Motorsport. Im Hintergrund: DTM-Pilot Martin Tomczyk mit Papa.



Jim's Universum

Der englische Patient

Nur die älteren unter Euch wissen, dass in Themse-Liesels Land früher verschiedene Automarken produziert wurden. Heute stellen wir solch ein Insel-Produkt vor, den Sunbeam Talbot Rallye. Unser Resine-Modell stammt von World -Classics- Ltd. aus GB. Es kann als Karosserie mit Decals, oder komplett mit Fahrwerk und Motor für ca. 30 Euro geordert werden. Die Verarbeitung ist für diese Preisklasse gut.



Motor und Fahrwerk verhelfen auf unser Holzrallyepiste zu sehr guten Fahreigenschaften.

Der **Sunbeam Lotus**, später Talbot Lotus, da der französische Konzern Sunbeam geschluckt hatte, wurde von 1979 bis 1981 bei Rallyes eingesetzt. Die von uns gezeigte Variante fuhr überwiegend bei britischen Rallyeläufen. 1981 wurde der Talbot sogar Markenweltmeister. Die Paarung Frequelin/Todt wurde Vizeweltmeister in der Fahrerwertung. Gleichzeitig stellte Talbot die Produktion des Lotus ein und ersetzte diesen erfolgreich durch den Peugeot 205 Turbo 16. So verschwand erneut eine traditionelle britische Marke von der Bildfläche.

Technische Daten: Lotus 4 Zylinder Motor mit 16 V Zylinderkopf, 2,174 Liter Hubraum, 240 PS (177 KW), 2 Dellorto Doppelvergaser, ZF Fünfganggetriebe. Höchstgeschwindigkeit 210 km/h. Inselpreis während des kalten Kriegs: Umgerechnet ca. 65000 DM



Typisch kantiges 80er Jahre Design: CW-Wert wie ein Ziegelstein, dafür ein böser Motor unter der Haube.



Jim's Universum



Slot Angels Silikon Reifen

Der Wiener Slotclub Slot Angels baut eigene Reifen aus Silikon. Besonderheit dieser Mischung: Sie kommt ohne die üblichen Nachteile von Silikonreifen, wie schnelle Zusetzung mit Schmutzpartikeln aus. Passend für 20x11 Slotit big and small Hubs.



Slot Angels Silikon: Laufruhe, guter Grip und Langlebigkeit. Rundenzeiten purzeln um 4-5 Zehntel (je nach Bahnlänge).

Jim Hunt Magazine hat diese Rundlinge kürzlich auf C-Schiene gefahren und für gut befunden. Der Grip ist sehr gut und die Steherqualitäten mit fortlaufender Rundenzahl waren beeindruckend. Die Reifen bauen erst sehr spät etwas Grip ab. Nach kurzer Reinigung mit Klebeband geht es weiter. Vorteil gegenüber DOW-Reifen*: Verschleiß ist bei Silikonreifen ein Fremdwort.

Einziges „Manko“: Silikon-Rundlinge müssen erst eingefahren werden. Nach einigen Runden Eiertanz liegen sie mit ihrer gesamten Reifenbreite auf und spielen ihre Stärken voll aus. Wer seine Bahn mit PU-Abrieb überzogen hat, muss diesen erst mühsam mit serienmäßigen Reifen über viele Runden herunterfahren. Erst dann kann man auf Silikon umsteigen. Auf Holz und Scalextric-Schiene sollen die Dinger ebenso sehr gut fahren.

Die Slot Angels Reifen wurden zunächst in einer roten Mischung angefertigt. Mittlerweile haben die Chemiker die Hafteigenschaften auch in schwarzes Silikon umgesetzt. Das kommt Leuten, die Wert auf eine schöne Optik legen, sehr entgegen. Zudem haben die Reifen werkseitig eine gebrochene Kante. Sie sehen am Slotcar viel vorbildgetreuer aus, als die kantigen US-Silikonreifen.

Kostenlose Testreifen gibt es über uns: Name und Adresse an:

jim-hunt-magazine@gmx.de

Stichwort: Silikonreifen



*DOW-Reifen: Dickel, Wiesel oder Ortmann-Reifen

Jim's Universum

Tuning für den GT40

Der Fly GT40 dreht schöne Runden auf der Heimbahn, wenn man Reifen anschleift und die üblichen Stellen mit Öl und Fett wartet. Schiefe Serienachsen und eiernde Felgen erwischt? Neue kaufen oder aufrüsten? Alus, Tuning-Achsen, Getrieberäder und PU-Reifen bringen den GT40 nach

vorne. Wir haben mit Slotdevil Hinterachse, Achszahnrad und Achsdistanzen ausgestattet. Umpfi hat viele Übersetzungen parat (kleines Bild). Alufelgen und PU-Reifen von Ortmann. Die originalen Felgeneinsätze passen sogar! Wir legen Wert auf eine gepflegte Optik!

Urteil: Seidenweicher Lauf! Blei im Bug: Der GT40 macht Spaß und stellt Tuningfreaks zufrieden. Die Zahnräder gibt es in vielen Übersetzungen, für jede Zähnezahl eine andere Farbe. Das original Motorritzel behielten wir bei. www.slotbox.de



**Slotdevil: Achse, Getriebe und Spacer von Umpfi.
Alus und Reifen von Ortmann.**

Jim's Universum



Spirit BMW "2002 GS BMW Tuning" DRM 1972 Dieter Basche

Technisch: Starker xXx Motor in offener Bauweise, separater Motorhalter und verschraubtes Kronrad, sowie eine in der Höhe verstellbare Vorderachse (Madenschraube). Bei einem Modell war die Vorderachse von der Breite her in Ordnung. Bei einem weiteren Wagen musste deren extreme Überbreite gekürzt werden. Distanzen regeln das Seitenspiel.



**Hervorragend gemachte Karosse, perfekt bedruckt.
Leider fehlt der Außenspiegel.**



Die Hinterachse lässt sich über das verschraubte Kronrad mittig einstellen. Das ergibt einen perfekten Freilauf der breiten Hinterräder. Bei allen vier Felgen wurden leichte Grate weggeschliffen.

Reibungspunkte geölt, Getriebe gefettet, Magnet entfernt. Hinterräder: leicht angeschliffen, Kanten gebrochen. Der viel zu starke Motor zwingt uns die Voltzahl zu reduzieren. So läuft der BMW ohne Blei perfekt um den winkligen Holzrallyekurs als auch auf dem Knittkuhrling. Bei unserem

zweiten Modell wurde ein Ninco NC2 Motor verbaut. Dieser kommt der Charakteristik des Wagen näher. Damit erwies sich der Kleine auf der C-Schiene des Knittkuhrlings als schnelles und sicheres Gefährt, das bei hohem Tempo leicht driftend um die Kurven zirkelt.

Fazit: Der BMW ist eine gute Wahl. Mit wenigen Kniffen bekommt man ihn für die Rennpiste flott.



Jim's Universum

**Buchtipps
des
Monats**

ADAC 1000 km Rennen



Im Jahr 1953 fand das erste Langstreckenrennen in der „Grünen Hölle“ statt und ist bis heute – von wenigen Ausnahmen abgesehen – jedes Jahr fester Bestandteil auf dem Rennsportkalender des Nürburgrings. Die Initiative ging damals von ADAC-Sportpräsident Paul von Guilleaume aus und bereits die ersten 1000 Kilometer am Ring waren ein sportliches Großereignis. Nun legen die Rennsportspezialisten Behrndt und Födtsch eine komplett überarbeitete und aktualisierte Neuauflage der Chronik dieses faszinierenden Motorsportereignisses vor. In einem erweiterten und akribisch recherchierten Statistikteil finden sich neben den Teilnehmerlisten, den Fahrzeugen und allen Endergebnissen seit 1953 auch die seit 1953 auch die Trainingspositionen, Rundenzeiten,



Für Fans der Nordschleife ein Standardwerk. Die Langstrecken-Historie von 1953 bis vor kurzem ist darin aufgearbeitet. Zahlreiche Bilder in s/w und Farbe verwöhnen neben informativen Texten.

Jim's Universum

**Buchtipp
des
Monats**



Viele bekannte Fahrer wie Autos, die durch die grüne Hölle fahren, stehen im Buch. Ein ständiges: „Den Wagen habe ich als Slotcar!“ Oder: „Den brauche ich noch...“

Durchschnittsgeschwindigkeiten und die Gründe für einen etwaigen Ausfall. Bei der Auswahl der Fotos konnten die Autoren auf zahlreiches bislang unveröffentlichtes Material zurück greifen, was das Buch über das fundierte Text- und Statistikmaterial hinaus auch zu einem visuellen Leckerbissen für alle Rennsportfans macht.

Bibliografie: Matthias Behrndt, Jörg-Thomas Födisch: ADAC 1000 km Rennen. Nürburgring Langstrecken-WM seit 1953. 276 Seiten, ca. 450 größtenteils farbige Abbildungen, 250x250 mm, gebunden mit farbigem Schutzumschlag. 39,90 Euro, ISBN: 978-89880-903-0.
www.heel-verlag.de

Fazit: Ein Standardwerk für Freunde des gepflegten Langstrecken-Klassikers in der Eifel. Wer noch keiner ist. Dieses Buch bekehrt Dich!

Jim's Universum

Porsche 935 K3 Le Mans

Fly koppelt eine weitere Version des Doppelturbos aus. Diesmal die gewaltige Maschine aus Le Mans. Wunderschön verpackt in einer ansprechenden Box mit Booklet. Für uns ein klares „must-have“! Ein ausführlicher Fahrtstest steht in JHM No.3!



Tief sitzende Scheinwerfer und Flachnase für einen niedrigen Schwerpunkt.

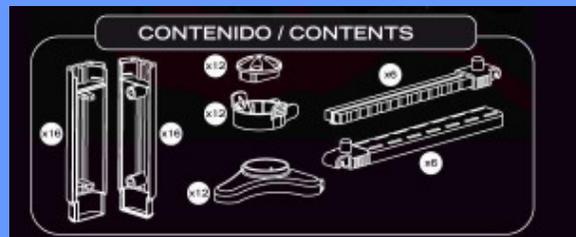


Der 935K3: Mörderisch scharfer Doppelturbo in Le Mans Version. Welch mächtiges Flügelwerk, damit Kraft über breite Walzen auf den Asphalt fließt. Fliegen ist schöner? Blödsinn. Ihn zu fahren ist der Himmel!

Jim's Universum

Innovationen von Ninco

Der *N-Lifter* ermöglicht den Bau von beliebigen Überfahrten. Die Breite für die Schienen kann auf bis zu 26 cm eingestellt werden. Interessant auch für Schienen anderer Hersteller.



Insgesamt kann man bis zu sechs Stützen bauen, die z.B. bei zwei Säulen 22,2cm hoch sind.



Wenn Spione singen:

Ninco wird transparente *Pro Evo Lexan-Chassis* auflegen! Als Anglewinder für die links unten genannten Modelle und als Inliner für den Rallye-Citroen C4! NC5- oder NC6-Motoren können darin verschraubt werden! Wir sind gespannt wie ein Flitzebogen, wie sich so ein Pro Race Evo Auto fahren wird!

Weißer Karosserien kommen! Diese können leicht selbst lackiert werden. Scheinwerfer, Spoiler und Rückspiegel sind separat enthalten. Cockpit: es ist aus ultraleichtem Lexan gefertigt! Erhältlich: Porsche 997, Lamborghini Gallardo, Mosler MT900, Lexus 430SC, Ferrari 460 GTC und Renault Megane! Hut ab vor diesen News!



Neu: *Porsche 934 Martini*



Jim's Universum

LESERPOST

Selbst ist der Mann

Speedwilli aus Tirol war es leid, verzogene Slotit-Chassis mit Föhn und Warmwasser gerade zu biegen. Er schmiss die Fräse an und ließ ein Metallchassis raus. Die Überschall-Limited Edition (5 Stück; Eigenbedarf) war sein Ziel. Eine Serienfertigung ist nicht geplant. Sollte ein Patentrecht-Winkeladvokat (mit Dollarzeichen in den Pupillen) in den Startlöchern stehen: Pech! Aus dem Geschäft wird nix. Willis Downforce-Wonne-Chassis liegt im Fahrtstest (mit 962er Mütze) wie ein Brett.



Kerzengerade und steif wie ein Horn: Speedwilli's Heavy Metal

Arne B., Bochum

Glückwunsch zum Jim Hunt Magazin! Ich sauge jede Ausgabe begeistert auf und bin mittlerweile abhängig von JHM! Ich freue mich auf viele weitere Ausgaben! Macht weiter so! Grüße von einem Fan!

Lieber Arne,

Wir freuen uns, wenn Du Dich freust.

Solange wir nicht unter das BTM-Gesetz fallen, kannst Du ruhig weitere JHM-Trips einwerfen! Bei Entzugserscheinungen, neu downloaden und erneut lesen!

Die Redaktion

Renate S., München

Es ist jedes Mal aufs Neue ein Vergnügen den Mix aus Information und Unterhaltung im JHM zu lesen. Ihr bereitet mir viel Lesefreude. Der lockere Schreibstil bringt Drive in die

Artikel. Die Bilder sind große Klasse. Ich kann mich gar nicht daran satt sehen. Die wertvollen Tipps bringen mich beim Präparieren der Autos voran. Mein Bruder hatte früher eine Bahn, ich musste mit Puppen spielen. Heute ist es umgekehrt. Ich fahre auf einer fest aufgebauten Scalextric mit 27m Länge.

Liebe Renate,

Respekt, eine Slotlady! Schön zu hören, dass Dir unser Style gefällt. Weiterhin viel Spaß damit! Wir werden Dich nicht enttäuschen und bei Bildern und Texte alles geben. Schick uns ein aussagekräftiges Bild von Dir. Dann laden wir Dich vielleicht zu einer Redaktionskonferenz ein!

Die Redaktion

Jim's Universum

Sicherheit bei EM garantiert!

Die Spione von Jim Hunt Magazine waren eigentlich neuen Slottrends im Ausland auf der Spur, als wir plötzlich das hier entdeckten:



Das **Österreichische Bundesheer** trainiert für den Ernstfall. Auf dem Prater* erspäen wir drei Kaiserjäger bei der Scharfschützenausbildung! Na Servas Burschn! Wenn das Euer Kompanie-Scheef sieht, putzt ihr das Latrinen-Häusl bis in die nächste Kaiserzeit!

Do samma jedenfalls beruhigt, dass ihr bei der Fußball-EM so schön auf uns aufpasst! Wir hoffen, dass ihr da besser trifft, wia am Schiaßstand! Die drei Streetfighter (rechts im Bild unten ham ned schlecht gelacht über Eure Trefferquote.



* Wiener Prater: Fest installierter, großer Rummelplatz

SLOT RACING SLOT

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



Tracktest: Ferrari F40



F40

Testfahrer Alpinkatze faucht mit Enzos letztem Bollwerk über die Kuppe in Le Mans. Endlich ist er da!

Madonna, Ferrari!

F40

Der F40 war damals wie heute eine spektakuläre Fahrmaschine, die man nicht alle Tage zu Gesicht bekam. Heute ist sein Wert erheblich gestiegen. Grund: Der F40 war das letzte Auto, das noch unter Regie von Enzo Ferrari zu seinen Lebzeiten realisiert wurde. Das 40 jährige Bestehen der Scuderia war Anlass zum Bau dieses Gefährts. Es war unnötig, Werbung zu machen. Die F40 verkauften sich von selbst. Ein Grund, warum man ihn bei Rennen nicht werksseitig einsetzte. Das hielt ihn aber nicht ab, Rennen zu bestreiten. Gut situierte Privatiers bewahrten einige F40 davor, in Spekulations-Sarkophagen mit Luftfeuchtigkeitsregulierung abzutauchen. Ein paar ganz Mutige schickten F40 in die ewigen Jagdgründe. Walter Röhrl war so ein Titan. Er testete den F40 eines Spezls auf einer kurvigen Landstraße bei Regensburg. Die langgezogene Kurve von Irlbach nach Wenzelbach



geht fast voll im Dritten. Wäre da nicht die Einmündung aus Fußenberg. Ein Opa auf Ford Taunus aus selbiger kommend, unterbrach die furiose Fahrt. Der F40 brannte komplett aus. Walter samt Beifahrer blieben unverletzt. Ob die Freundschaft hielt ist unbekannt. Der Opa hatte einen Schock. Seine Versicherung auch, als die Regulierung anstand.

Wir danken den Helden, die uns F40 bei voller Drehzahl erleben ließen.

Um sie und ein aufregendes Automobil zu huldigen, legt Fly ein Exemplar auf, das 1995 in Le Mans seine Runden abspulte. Carlos Palau, Michel Ferte und Olivier Thevenin griffen ins Volant.

Der F40 kommt als Bausatz auf den Markt. Besonderheit: Es ist eine Box und ein roter Sockel dabei. Die Detaillierung ist sagenhaft!



F40

Selbst kleinste Lüftungsgitter an Front und Heck wurden nachgebildet. Das Vorbild hatte aus Gewichtsgründen Kunststoffscheiben, wie im Motorsport üblich, verbaut. Fly hat sogar dieses Detail perfekt umgesetzt! Highlight ist der Zwölfzylinder-Motor im Heck. Italiener zeigen gerne her, was sie haben. So auch der F40. Das Mörderaggregat sitzt unter einer zu Kühlungs Zwecken geschlitzten Kunststoffscheibe. Die Fächerkrümmer vereinen sich zu drei mächtigen Rohren, die hinten mittig aus dem Heck ragen. Wer glaubt ein F40 hat einen hammerharten Sound, der irrt. Ein echter F40 klingt relativ blechern. Es gibt Zwölfzylinder, die schöner tönen. Der F40 von Fly läuft recht leise. Es sei denn, man montiert ihn schlampig, dann kommt Krawall in die Hütte.

Der Aufbau des F40 ist kein Problem. Die Karosserie ist komplett lackiert und bedruckt. Die Komponenten lassen sich einfach zusammenbauen. Man kann den Wagen von Haus aus nach eigenen Ansprüchen aufbauen und alle Kleinteile mit Kleber fixieren. So sitzt alles am rechten Platz und nichts scheppert beim Fahren. Das Getriebe an unserem Testwagen läuft sauber und leise. Der Motor sitzt bei Fly immer



Der Zwölfzylinder arbeitet unter einer Kunststoffglashaube mit Lüftungsschlitzen



Filigrane Lüftungsgitter an Heck und Front. Einfassungen aus Metall um die Heckleuchten. Das Ferrari Emblem ist auf der Haube. War bestimmt teuer! Aber schön so!



F40

dort, wo er beim Original auch zu finden ist. Das Sidewinder-Konzept bietet spitzige Fahrleistungen und einen guten Anpressdruck auf der Heimbahn. Wir fahren magnet- und bleifreien Kraftstoff mit 12 Voltan, was sich als optimale Mixtur für sportlich dynamische Runden erwies. Der Grip der Michelin Pilot SX Rennslicks ist auf C- und S-Schienen bedenkenlos zu empfehlen. Die stark gerundeten Kanten sehen klasse aus und verhindern zudem das Stempeln bei flotten Kurvenfahrten. Der Grenzbereich ist wie bei echten Mittelmotorwagen klar definiert: Spät, aber dann böse. Übertreibt man es mit dem Gas, holt einen irgendwann das Heck ein und man fliegt ab. Wer das nicht glaubt: Fragt den Walter! Den Reifeningenieurern sei dank, dreht der F40 dann aus dem Slot und rutscht auf vier Rädern ins Kiesbett. Die Details am Wagen danken!



Der F40 kreischt auf die Schikane zu, der Fahrer bremst spektakulär an und lenkt ein. Der F40 ist ein wunderschön gemachtes Automobil, das für harte Renneinsätze auf der Heimbahn fast zu schade ist. Obwohl man ihm vor 13 Jahren in Le Mans auch nichts schenkte.

F40

Wer den Wagen für Clubrennen aufbereiten möchte, muss ein wenig experimentieren. PU-Reifen sind sicherlich aufzutreiben. Im Chassis ist zudem Platz für dünne Bleizuladung. Uns ist der F40 dafür allerdings zu schade. Zudem gibt es eine Racing-Version von Fly, die hierfür mehr Sinn machen dürfte. Diese kommt allerdings mit kleineren Rädern. Aber wen stört das schon bei Mach2 ?



Speedline Felgen und gelochte Brembos. Ferrari Logos, wo sie hingehören. Keine Lizenzgimmicks mehr. Einfach zahlen und basta!



Läuft bleifrei auf der Heimbahn: Das F40 Chassis ist für diesen Einsatz ausgewogen gebaut. Wir haben lediglich die Kabel mit einem selbst gewickelten Klebebandröllchen unter der Vorderachse durchgeführt. Platz für Blei ist genügend vorhanden, falls jemand trimmen möchte oder muss.



Kommt mit Sockel und Box. Unten: das „neue“ Getriebe auch im F40: Läuft ruhiger als die ältere Generation



F40

only 500



Nein, der Bildschirm ist nicht kaputt, die Druckpatrone nicht leer.

Der Farbwechsel ist gewollt.

Auch aus England kommt ein F40. Limitiert auf 500 Exemplare!

Gaugemaster hat seine bekannte UK-Serie in Maron mit

Union Jack und Startnummer 69 erweitert.

exklusiv



*Jim Hunt Magazine testet als Erstes
die neuen Edel-Tuningteile von*

WOW!

Ninco ProRace Evo

exklusiv

Ninco ProRace Evo



Ninco ProRace Evo Komponenten gab es auf der Spielwarenmesse in Nürnberg nur als gut gehütetes Geheimnis in Papierform. Es folgten die ersten offiziellen Pressemitteilungen und nun kam ein Paket in unsere Redaktion.

Wir wählten als Testfahrzeug den Porsche 997, der auf der Ninco-WM lief. Ein sehr ausgewogener Wagen, der bereits out of the box mit minimal Aufwand ohne Magnet schnell fährt. Der Test soll zeigen, wie sich der ohnehin flotte Serienwagen verhält, wenn man ihn mit hochwertigen Ninco ProRace-Evo Teilen ausstattet. Die Übersetzung, Reifen und Felgengröße bleiben beim Test gleich, damit ein aussagekräftiger Vergleich aufgestellt werden kann. Optisch wirken die Komponenten sehr hochwertig und edel. Die gefrästen Felgen sind auf ein Minimum an

Material reduziert. Dazu leichte Titanachsen! Es ist anzumerken, dass Titan nicht mit jedem Werkstoff als Reibungspartner funktioniert. Läuft eine Titanachse in einem geschlossenen Leichtbaukörper aus Aluminium oder noch schlimmer aus Carbon, kann die durch Drehreibung verursachte Wärme nicht optimal abgegeben werden. Lager laufen heiß. Das spielt bei den Ninco Ti-Achsen keine Rolle, da sie im Chassis frei laufen und per Luftkühlung Abwärme abgeben können.

Wir sind gespannt, wie sich die Parts von ihrer Dauer-Standfestigkeit im harten Clubrenneinsatz schlagen werden. Wir halten Euch auf dem Laufenden und werden nach längerer Laufzeit erneut berichten, wie sich der 997 im Dauertest mit den Edelparts geschlagen hat. Das auf ein Minimum gefräste Metall-



Basis-Sportgerät: Porsche 997 GT3 aus der Ninco-WM geht bereits ab Box wie Nachbars Lumpi. Können wir mit ProRace Evo noch mehr rausholen?

zahnrad ist kompromissloser Leichtbau. Die Sidewinder-Kauleiste ist schlank. Aber breit genug, damit die Zähne im Biss sauber überlappen. Verstellbare Überlappung? Möglich!

exklusiv

Ninco ProRace Evo



Der 997 wird von unseren Rennsport-Ingenieuren auseinander gerissen und komplett neu aufgebaut:

Vorsicht Pablo: Isse teuer!

Sergio, nimm die Alteisen raus und verticke es an die Chinesen. Ich pack das gute Titanio rein!



Serienachsen, Kunststoffelgen und -getriebe raus. Aufwändigst gefräste Leichtmetallfelgen und -ritzel rein. Als Sahnehäubchen gibt es superleichte Titan-Achsen!



Der bis aufs Chassis zerlegte 997 bekommt ein neues Getriebe, Hightech Titan Achsen und leichte Alus.



Nach der Hochzeit sitzt die Karosserie am richtigen Platz. Spur und Leichtlauf der Lager wird vorab gecheckt.

WERKSTATT- SPLITTER

exklusiv

Ninco ProRace Evo



So haben wir getestet:

Zunächst wurde der Serien-997er ohne Magnet gewogen: 84 Gravitations-Einheiten fahrfertig.

Mit ProRace Evo wog der Wagen zwei Gravitations-Einheiten weniger. Das hört sich zunächst nach nicht viel an!

Bei einem Rennwagen in 1:1 wäre das keine Maßzahl. Bei unserem kleinen Slotcar schon. In Relation zum Rennwagengewicht sind zwei Gramm eine Menge Holz. Zudem **kommt es darauf an**, wo das Gewicht sitzt! Wir reden hier von rotierenden Massen. Es ist in der Leistung sehr wohl ein Unterschied, **ob der Motor zwei Gramm mehr oder weniger** in Rotation bringen muss oder nicht. Genau das zeigte sich beim Fahrtstest. Der Motor dreht spontaner hoch und bringt den 997 zügiger in Wallung.

Serien-997: 84 Gravitations-Einheiten*



Die Präzisionsteile spenden optimalen Rundlauf. In Addition mit der Gewichtersparnis kappt dies im Rennverlauf die Zeiten. **Fahrleistung und Rundenzeit hängen von vielen Parametern ab.** Der größte limitierende Faktor ist und bleibt der Fahrer. Er muss die Power zur rechten Zeit am rechten Ort auf der Strecke bringen können. Zudem: Streckenlayout, Grip, Schienenmaterial, Tagesform, Temperatur (Bahn, Motor, Reifen und Raum), Stromversorgung (Netzteil, Einspeisungen, Regler) spielen eine

Mit ProRace Evo: Minus zwei G-Einheiten



Rolle. Die Übersetzungsgröße 12:32, die Felgengröße 17 Zoll und die Serienreifen behielten wir bei. Die Achsbreite wurde dem Maß der Serie angepasst. Spielte man mit Übersetzungen, Reifenmaterialien und Felgengrößen ist noch einiges realisierbar. Wir waren auf unserer 70 Meter Bahn pro Runde um fünf Zehntel schneller als im Serien-997. Dies verdeutlicht, was Präzision und reduzierte beweglich Massen bewirken können. Vom emotionalen Faktor, geile Teile im Auto zu haben, ganz zu schweigen.

* Wir wogen das komplett fahrfertige Auto, ohne Magnet.

exklusiv

Ninco ProRace Evo



Die erste Testfahrt ist spannend: Die Metallparts laufen erstaunlich leise. Der Motor ist noch nicht eingelebt, wabbelt in seiner Aufhängung. Wir geben dem Material noch Kuschelzeit, damit es sich einspielen kann.- Einziges Problem am Anfang: Auf der Ritzelseite passt das Hinterrad nicht perfekt ins Radhaus. Zahnrad raus und dessen breiten Flansch ein paar Mal sanft über die Feile des Schweizer Offiziersmessers gleiten lassen. Nach minimalem Materialabtrag passt das Rad unter den Kotflügel.

Der GT3 liegt satt auf der Fahrbahn und schnurrt mit eingeklebtem Motor, Fett im Getriebe und einem Hauch Kupferpaste (ideal für Titanachsen) in den Lagern seine Einfahrrunden. Mit der Zeit dreht der Motor flotter hoch und letztendlich gibt er auf der 8 Meter langen Geraden alles. Der 997 hängt mit seinem drehmomentstarke Motor schön am Gas und hat genügend Dampf. Bei 12V lässt sich das Drehzahlband definiert kontrollieren. Was macht das rotierende Titan? Die leichten, beweglichen Teile und deren

Präzision drücken die Rundenzeiten. Der Wagen läuft sehr ruhig, der Motor dreht sauberer hoch. Wir waren auf unserer langen Strecke fünf Zehntel pro Runde schneller als im Serien-997er. Zehntel entscheiden über Sieg und Niederlage! Könnern profitieren von den Edelparts. Es gibt sämtliche Maße für sämtliche Wagen! Die Preise: Slothuman. Die Optik: Einfach geil! Platz für Felgeneinsätze wäre vorhanden. Falls jemand als Wolf im Schafspelz antreten möchte. Unser Fazit: Kaufen!





**PORSCHE
CARRERA 6**

Road America

Presented by Jim Hunt Magazine



*H+T Motor Racing ließ nur 600
Stück bei Fly auflegen...*

**PORSCHE
CARRERA 6**

Road America

Presented by Jim Hunt Magazine

only 600



*Wechselspiele der
Patriot-Lackierung.
Je nach Fahrtrichtung*

blau oder **rot.**

**PORSCHE
CARRERA 6**

Road America

Presented by Jim Hunt Magazine

only 600

Frontside & backside –
Rot und *Blau* stereo,
getrennt durch
unschuldiges Weiß.



**PORSCHE
CARRERA 6**

Road America

Presented by Jim Hunt Magazine

only 600



Für uns: Sexiest Slotcar 2008



63er Ford Galaxie 500

Marvin Panch



GO BIG OR GO HOME !

GO BIG OR GO HOME !

63er Ford Galaxie 500

Marvin Panch

Ford Galaxie 2003: Familienkutsche mit zartem TDI-Druck. unter der Haube. Sexappeal? Hüstel!

Ford Galaxie 1963: Mördergerät mit den Abmessungen eines Sternenkreuzers! Punch unter der Haube wie ein Sternzerstörer. Sexappeal? Awesome Baby!

Tuner Revell trieb diese Granate des gepflegten Rennovals in den Staaten auf. Die Restauration durch fachkundige Karosseriespengler und Motortuner endete in einem Wagen, der nun käuflich zu erwerben ist.

Warnung: Der 500er Galaxie ist durstig! Sehr! Bereits beim Startvorgang säuft er mehr Liter als der 2003er TDI auf 100 Kilometern. Tritt man ihn auf den Kopf: Unkontrollierte Mengen texanischer Ressourcen zischen durch großvolumigen Brennräume. Die intergalaktische Ohren- und



Der Asphalt bebt, der Tankwart macht Freudentänze um die Zapfsäule wenn der Galaxie 500 von 1963 neu erwacht. Aus heutiger Sicht ist der überdimensionierte Big Boy wie ein Ding von einem anderen Stern!

GO BIG OR GO HOME !

63er Ford Galaxie 500

Marvin Panch

Seelenmassage ist unbezahlbar!
Egal, von welcher Seite man das
sieht.

Gretchen fragt: „**Welcher Galaxie
macht mehr Spaß?**“

Mit Helm und Rennanzug die Tage
des Donners erleben? Oder lieber
brav mit Mutti und den Kleinen unter-
tourig ins Grüne nageln?
Für uns eine rein rhetorische Frage!

Wir testen im Oval von Indianapolis.
Das Drehmoment des 63er Schlacht-
schiffs ist gewaltig! Trotz seiner über-
dimensionalen Abmessungen be-
schleunigt der Galaxie, als wäre
Darth Vader mit dem Todesstern
hinter ihm her. 410 Horsepower
wuchtet die Kurbelwelle über den
Kardan auf die Hinterachse. Das Ge-
triebe läuft seidenweich.



***Dieses Bild schickte ich als Postkarte meinen Gegnern: Damit sie
meinen Galaxie auch mal von vorne sehen können. Fettes Chrom: Grill
und dicke Stoßstange. Die vier Augen sind mit Dosenblech abgedeckt.***

GO BIG OR GO HOME !

63er Ford Galaxie 500

Marvin Panch

Gut dass wir den Wagen auf dem ausladenden Rundkurs testen. In unseren engen Alpenkehren daheim bräuchten wir in jeder Kurve einen Kran, um die lange Fuhre um die Ecken zu bringen. Im Oval jedoch perfekt: Länge läuft eben! Laufruhig wie auf Schienen zieht der Ford seine Bahnen. In der dreier Kurve ist es glatt wie auf dem Eis der Edmonton Oilers. Ein Wagen vor mir dreht sich und rutscht von der Steilkurve hinab ins Gras. Unauffällig meistere ich die Stelle. Runde für Runde hole ich auf und schiebe mich aus dem Wind-schatten meiner Gegner im Feld nach vorne. Am Ende bin ich 500 Meilen gefahren und gewinne einen Kaffeebecher von Winston (Winston Cup). Dazu noch ein Fensterleder und einen Benzingutschein für 200 Gallonen. Was ist das schon. Die laufen locker an einem Trainings-wochenende durch.



Länge läuft: Der Radstand des Galaxie 500 bietet hervorragend ruhigen Geradeauslauf im schnellen Oval. Man kann das Lenkrad bei 120 Meilen loslassen und die Brille putzen. Die Sponsoren auf dem Blech blechen für meine gepflegten Auftritte im Rennsport.-

GO BIG OR GO HOME !

63er Ford Galaxie 500

Marvin Panch



Unser Testfahrer hatte smartes Dauergrinsen im Gesicht.

O-Töne beim Auftanken:

„Beim vollen Tritt aufs Gas drückt es mich wie Capt. Kirk mit Warp 2 in den Sitz! Dabei sehe ich Lt. Ohura´s Minirock flattern!“

„Die bebende Motorgewalt dringt durch meinen Anzug, Helm und Ohrstöpsel. Das ersetzt jede Thai-Massage!“

„Ich brauch schon wieder einen Kofferraum voll Benzin!“

So kennt mich die Konkurrenz: Heck mit abgedeckten Rückleuchten, die aussehen wie Düsentriebwerke. Beim Abzug und Drehmoment könnte man meinen, es sind wirklich welche. Der Motor atmet ungefiltert Abgase aus seitlichen, dicken Flammrohren.



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

Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT



Wir haben den brandneuen Lexus und den sagenhaften Nissan Skyline GT-R gefahren. Wahnsinn!

Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT

Wir landen früh morgens Ortszeit in Tokio. Mit Jetlag geht's aus dem Flughafen. Eine hübsche Lotusblüte mit einem Schild auf dem steht: „Mr. Jim Hund“ holt mich ab. Nun ja, der Fehler kann an der Aussprache liegen. Oder hat sie mich zum Fressen gern? Wir verstauen die Koffer in ihrem Nissan 350Z. Die Lady kurvt durch den Linksverkehr, dass man glauben könnte, Kung-Fu persönlich sitzt am Steuer. Mit einer abrupten Bremsung stellt sie die dampfenden Schäse vor einer Bar ab. Ich erhalte Reissuppe und rohen Fisch zum Frühstück. Die Dame legt großen Wert darauf, dass ich von der Haifischflossensuppe nasche. Was hat die mit mir vor? Mit dem halben Pazi-fik im Magen fahren wir ins Fu Juck-Hotel. Der Ausblick auf die bewaldeten Vulkane und die Skyline ist klasse. Warum hat sie so vehement auf die Haifischflossensuppe bestan-

den? Der Hausboy räumt meine Koffer aus. Ich nehme erst mal ein Bad. Es gongt ziemlich dumpf und eine Dame im Kimono kommt herein. Ich bekomme eine Massage, damit ich später ordentlich Autofahren kann. Na gut, warum nicht. Nach dieser Einheit holt mich Miss Kung-Fu erneut ab. Wir fahren raus zur Rennstrecke, wo mich die Chef-Tuner von Ninco und Scalextric mit ihren neuen GTs erwarten. Ich soll den neuen Lexus testen. Und den Nissan Skyline. Endlich sind wir da. Überall Leute, die gleich aussehen. Das Gleiche behaupten die von uns Europäern. Verkehrte Welt! Die Mechaniker geben eigenartige Laute von sich, wenn sie sich unterhalten. Zwischendrin lachen sie wie ein Honigkuchenpferd. Geschäftig wuseln sie um die heißen Geräte. Egal, ich schlüpfte in meinem Rennanzug, schnüre die Rennschuhe und ziehe

den Helm über. Eifrig tänzeln die Mechaniker um den Lexus herum. Chefingenieur Hugasawa Yamamoto-Hoi verändert über seinen Laptop die Motortrimmung vor dem Start. Ich sehe keine Kabel! Er grinst, verneigt sich und sagt „Wii-Läään!“ Ok, Hauptsache die Karre fällt nicht aus! Ich klettere ins Cockpit und verriegle das Lenkrad. Mist: Nur japanische Schriftzeichen. Egal, wird schon schief gehen. Ich drücke auf einen roten Knopf der mit einem Drachensymbol markiert ist. Ah! Der Motor springt an. Mal sehen ob ich den reiten werde. Ein sanfter Druck auf das rechte Paddel, der Gang ruckt seidenweich ein, Gas geben und los geht's. Der Drache faucht und drückt übel mir ins Kreuz. Er hört auf den Namen Toyota und spendiert ein höllisches Drehzahlband. Das tropische Klima macht mir zu schaffen. Im Rennwagen steigt die Temperatur



Tracktest

Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT



Coupé-Charakter und eigenwillige Linienführung am Lexus. Die gedrungene Form sorgt für eine sehr gute Straßenlage. Diese Optik sieht man nicht alle Tage, aber sie hat was. Der Lexus hat zwei Gesichter: Je nach Seitenwahl präsentiert er sich schwarz oder rauchsilber. Das Power-Aggregat atmet durch armdicke Sidepipes aus. Könnte es sein, dass die Japaner ein wenig bei „Merzesess“ abgeguckt haben?

an, was ich nicht für gut heißen kann. Ironie des Schicksals, außerhalb des Cockpits ist es nicht viel kühler. Egal, zusammenreißen und an Lotusblüten denken. Warum musste ich Haifischflossensuppe löffeln? Egal. Langsam bin ich high. Liegt es an der Hitze im Auto? Am Jetlag? An den Fahrleistungen oder meldet sich der Pazifik in meinem Magen zurück?

Ich habe nun 46 Runden auf dem GP-Kurs gedreht. Eine grüne Kontroll-Lampe im Cockpit geht an. Ich kann das Symbol nicht entziffern. Vorsichtshalber fahre ich an die Box. Kein Mensch da! Ah, sie sitzen hinten im Catering. Es ist Tee-Zeremonie. Man erklärt mir, die grüne Lampe sei das Signal dafür. Spinnen die Japaner? Das wäre so, als hätten wir einen Weißbier-Indikator neben der Öldruckanzeige. Egal, ich schlürfe den feinen Tee und werde immer lockerer. Nach einer zweiten Tasse



Tracktest

Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT

bin ich nicht mehr im Stande, den Reißverschluss meines Rennanzugs zu bedienen. Was war das für ein Teufelszeug? Egal. Schmeckt fein!

Am nächsten Morgen kehren wir an die Strecke zurück. Heute fahre ich den Nissan Skyline GT-R von Tuner Scalextric. Irgendwie sehen die Leute alle gleich aus. Der Chef-Ingenieur stellt mit dem Laptop die Motordaten ein. Diesmal mit Kabel! Soll das ein böses Omen sein? Nein, die Jungs von Nissan haben eben nicht so viel Budget, wie die von Toyota/Lexus. Ich habe schon viele Geschichten über den Skyline GT-R gehört. Die Drehzahlen sollen hammerhart sein. Eigentlich sieht er aus wie eine Familienkutsche mit breiten Backen, dicken Rädern und Heckflügel auf dem Kofferraumdeckel. Als der Motor läuft vergesse ich diese Theorie. Der Mechaniker lässt ihn hochdrehen um



Der Lexus im Anflug. Das Teil geht wie die Hölle. Das Drehmoment des Motors ist bei gleichzeitiger Spitzenleistung eine Wucht. Aber fehlt bei dieser Front nicht ein „Wurf-Stern“ im Kühlergrill? Ein „L“ tut’s auch.



Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT

über die Telemetrie die Motordaten abzuchecken. Das Fauchen zieht mir einen zweiten Scheitel in die Frisur. Schnell den Helm auf, rein in die gute Stube und losgeht's. Das nenn ich Service: Alles ist auf Englisch angeschrieben! Ich tippe den ersten Gang ein und breche mit mörderischem Fauchen aus der Boxengasse raus auf den Kurs. Frau Kung Fu fährt heute auch, sie begleitet mich im Lexus. Ich habe mich irgendwie akklimatisiert. Die Hitze stört mich nicht mehr. Mit Volldampf geht es über den kurvigen GP-Kurs. Hammer, wie der Skyline ausdreht. Wie halten das die Kolbenringe durch? Egal, sind nicht meine. Nach 43 Runden leuchtet eine grüne Warnlampe. Ah, Tee-Zeremonie! Ich freue mich auf das Gebräu! Mist, es ist die Tankanzeige. „Dsendlmen, please refill!“ tönt aus dem Bordfunk! Ob die Boys bei Lexus noch Tee haben?



Der Skyline GT-R ist spektakulär lackiert, sieht aber vom Basisdesign der Karosserie her brav aus. Das täuscht jedoch. Die ausladenden Radhäuser, die breite Spur und die großen Räder sind nicht umsonst montiert. Der Nissan hat nahkampftaugliche Samurai-Qualitäten.



Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT

Nagelneuer Lexus. Wie ein Wurfstern schlug er auf der Messe in Nürnberg ein. Zwei Versionen sind zunächst geplant. Wir fahren die edle ZENT-Version in schwarz-rauchsilber. Daneben gibt es noch eine rot-weiße Version. Je nach Perspektive hat der Wagen eine andere Farbe. Raffiniert gemacht! Rote Schriftzüge peppen den Wagen auf. Bei der Silhouette kommt man nicht an einer Stuttgarter Designabteilung vorbei. Nase und Heck haben schon was von einem schwäbischen Wurf (-Stern).



Die großzügige Spurbreite und der kurze Radstand lassen erkennen, dass man hier ein Gerät für die flotte Rundenhatz konzipiert hat. Die Proportionen im Chassis erinnert an ein Kart. Die Straßenlage ist bärig. Das Aggregat im Heck ist den Tugenden eines Bären ebenbürtig. Der Sidewinder verteilt den Schwerpunkt ideal im Chassis. Sein Drehmoment schiebt den Wagen nach vorne, dass man vor der Fahrt besser keinen rohen Fisch essen sollte. Die Top-speed ist gewaltig. Gibt man dem Toyota NC-5 Speeder die Sporen, braust ein Taifun los. Dank der ausgewogenen Übersetzung und der Mehrkolben-Bremsanlage verzögert der Lexus optimal. Stellt man den Heckdiffusor auf Magnet, saugt es den Wagen brutal auf die Fahrbahn. Baut man den Autopiloten aus, wird der Fahrer gefordert. Nun kann man mit feinen Gasstößen den Schlupf

Der Bridgestone Slicks hervorragend regeln. Der Leitkiel ist wie bei Ninco üblich gefedert und hält stets optimalen Kontakt zur Ideallinie. Das Chassis bietet genügend Raum für Bleieinlagen. Jeder ausgefallene Abstimmungswunsch ist realisierbar. Die außergewöhnliche Linienführung der Kunststoff-Karosserie hat Stil. Aus den Radhäusern quellen üppige 18 Zöller, aus deren sechs Speichen Scheibenbremsen blitzen. Der Heckflügel sorgt für den nötigen Anpressdruck. Das Material ist flexibel, so dass er zivile Abflüge übersteht. Die Vorderachse hat etwas Seitenspiel. Wir haben mit 0,5mm Distanzen austariert. Die Räder bleiben gerade noch in den Radhäusern. Satte Optik!



Tracktest

Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT

Der **Nissan Skyline GT-R** hat einen zwei Millimeter längeren Radstand und eine fast drei Millimeter schmalere Spur als der Lexus. Dadurch wirkt er viel länger. Breite 18 Zöllern aus eckig ausgestellten Radhäuser. Der Skyline verhält sich in Kurven neutral. Der längere Radstand bietet eine gutmütige Kontrolle. Der Grenzbereich lässt sich gut ertasten. Auf langen Geraden spielt er bei Vollgas seine Laufruhe voll aus. Das Sidewinder-Aggregat sitzt vor der Hinterachse. Es bietet eine optimale Lastverteilung für den Rennbetrieb. Schaltet man den Heckdiffusor auf Magnet, fährt der GT-R wie auf Schienen. Ohne Hafthilfe macht es aber doppelt so viel Spaß. Es ist genügend Stauraum vorhanden, um Trimm-Pb einzupacken. Der verschraubte Leitkiel ist als Drehteller gestaltet. Wir hatten damit keinerlei Probleme.



**Der Nissan ist ein zähmbarer Drachentöter!
Schnell und aggressiv packt er an. Er hat
sogar leuchtende Augen vorne und hinten!**



Lexus SC 430

Nissan Skyline GT-R

JAPAN GT



Das Ausbleien gestaltet sich bei beiden Japan GT sehr unkompliziert. Der Lexus bekam von uns auf jeder Seite 2,5g direkt unter die Vorderachse. Das hielt ihn auch beim forschen Räubern durch Kurven im Slot. Die Vorderachse bekam je einen 0,5mm Spacer von Slotdevil (gelbe Pfeile!). Das Seitenspiel ist weg.

Der Skyline erhielt jeweils 2,5g direkt unter/hinter die Vorderachse. Damit liegt er nun ruhiger im Grenzbereich. Die Vorderreifen haben wir bei beiden Wägen belassen. Es gab keine Tendenz zum Stempeln mit Deslotten in Kurven. Wer anders trimmen muss oder möchte: In beiden Chassis findet

man komfortabel Platz für eine individuelle Bleitrimmung. Im Lexus sind sogar „Fächer“ angelegt. Eine Millimeter genaue Verbleiung auf beiden Seiten ist dadurch möglich. Wer mit Ort Männern fährt, braucht sicherlich mehr Blei zum Ausgleichen des erhöhten Grips an der Hinterachse.



NINCO®

LEXUS SC 430
"ZENT"



LEXUS SC 430
"ECLIPSE"



OFFICIAL NINCO WEBSITE
www.ninco.com

EXCLUSIVE GERMAN DISTRIBUTOR
www.carsandco.de


CARS&CO
COMPANY



ZONENSCHREIN

Trabant von Tuner Revell



Ulbricht und Honny meinten es nur gut mit ihren Bürgern: „Alle sin bä uns dahäme gleiich!“ Daher musste ein adäquates Vehikel her, dass keinerlei Klassenunterschiede preis gab. Der treue Begleiter (Trabant) kam auf den Markt. Im sächsischen Zwickgauuuuuu schoss ein VEB für Kraftfahrzeuge aus dem Boden. Man setzte auf eine unschlagbar moderne Bauweise, die im kapitalistischen Westen nur in teuren Sportwägen steckte: Eine leichte Karosserie aus Plaste! Das drückt das Kampfgewicht nach unten und meißelt den Schwerpunkt des Chassis in die wellblechartige Transitstrecke). Befeuert mit einem unkomplizierten, drehzahlstarken Zweitaktmotor, der ohne Schnick-schnack wie Ventile auskam, brachte es der Wagen auf Fahrleistungen, die von den Ingenieuren der Planwirtschaft proportional dem Wirtschaftswachstum des kleinen Landes angepasst waren.



Der Trabant von Revell: Motorsport im Handtaschenformat. Steigt ein und genießt ostalgischen Fahrspaß! Es ist eine Freude die Gegner in eine ölige Zweitaktwolke ohne Kat und TÜV einzunebeln. Der Plaste-Bomber wird meist unterschätzt. Es kommt nicht immer auf die Größe an, die inneren Werte entscheiden!



ZONENSCHREIN

Trabant von Tuner Revell



Man musste bereits bei Geburt bestellen, damit zum 18. Geburtstag ausgeliefert werden konnte. Fiese Stasi-Spitzel mussten weniger lange warten.

Den Trabant gab es als Limousine oder Kömbie! Die Farbauswahl beim Kauf war kompliziert. Sozialistische Zufallsgeneratoren ermittelten absolut fair die Zuteilung der schicken Farbtöne Honny-Blau, Taiga-Beige oder Spreewaldgurken-Grün.

Der Trabi taugte für Urlaubsfahrten ins sozialistische Ausland genauso wie für tägliche Fahrten zur LPG oder in den VEB.

Leider ist der Mensch selten mit dem zufrieden, was er hat. Findige Tuner entdeckten im Gefährt Motorsport-Gene! Zweitakter lassen sich mit relativ einfachem Aufwand frisieren. Man nahm, was man bekam.



Kaum weg und schon wieder da. Flink wie ein Wiesel fährt der Trabant seiner Zweitakt-Wolke davon. Das Revell-Getriebe schnurrt wie ein Kätzchen. Der Frontspoiler bietet Abtrieb! Welch Gerät!





ZONENSCHREIN

Trabant von Tuner Revell



Zylinder aufbohren, Überstromkanäle vergrößern und polieren! Dazu einen größeren Vergaser aus dem Militär-Pritschenwagen. Die Auspuffbirne wurde optimiert: Weniger Rückstau und Lärmdämmung für mehr Leistung und einen rascheren Durchfluss der Öl-Benzin-Dämpfe. Drehzahl und Leistung schossen nach oben. Manche schmuggelten Extras aus dem Westen ein: Kurzgasdrehgriffe aus dem Mötö-Cross wurden auf Pedalbetrieb umgebaut. Damit stand Power gleich am Start spontan an: Pöl Pösischn! Diese Zutaten verwandelten Trabantfahrer zu Kosmonauten des holperigen Rennbahnorbis. Gerne wurde auf Rollfeldern gefahren, wo sonst die NVA und Soviets ihre MIGs starten ließen.

Wir testeten auf der stillgelegten, abgef.....n Startbahn von Hoyersschmalkalden, bei Brünna an der Brixtha in Thüringen.

Tuner Revell legt eine scharfe Rennversion des Kultautos aus dem ehemaligen Osten der Republik auf. Ein schickes, neckisches Slotgerät, das mit seiner quietschgelben Farbe toll aussieht, Fahrspaß und sensationelle Auftritte an der Slot-Bahn garantiert.

Der flotte Zwerg passt hervorragend in eine Rennserie mit den bereits ausgelieferten Revell-Trabbis. Oder man mischt ihn in ein Feld mit NSU TT, Simca 1000 Rallye und Fiat 500. Die schlanke Abmessung dieser Kampfwerge ergeben einen völlig neuen Slotspaß: Mit einem mageren Zweitaktmix (6 bis 10 Voltan) fahren solche Wagen am Schönsten. Wer meint, das sei langweilig: Die anderen haben auch nicht mehr. So gesehen eine sozialistische Fahrspannung, die Könner mit Köpfchen am Gashahn fordert.

Mit starkem Serienmagneten kreist

der Trabant um die spurgeführte Umlaufbahn wie ein fernbestimmter Sputnik. Fährt man befreit ohne den Tractorstrahl wird es spannend: Schmale Spur und Räder, hoher Schwerpunkt. Könner fahren damit flüssig und entlocken den Serienreifen schicke Drifts. Mit PU-Mischung wird daraus ein flotter Winzling, der eine intelligente Verbleiung auf wenig Raum verlangt. Klein, aber öhö! Vorderreifen versiegeln und ab geht's über holperige Rollfelder und Rundstrecken. Viel Spaß damit!





Held der Berge NSU TT von Revell



NSU TT: Eckige Formen, leistungsstarker Motor und fies zu Gegnern. Spiess-Felgen geben dem metallicrot blitzenden Wagen den letzten Schliff.

Der NSU TT wurde seit 1967 gebaut. Besonderheit: Der Motor mit drehfreudigen 1177ccm hatte leichtes Spiel mit dem geringen Gewicht von nur 685 Kilo. 65PS Leistung in Serie standen an. Schnell entdeckte man, dass es sich mit diesem Wagen hervorragend Rennen fahren lässt. Egal ob Rundstrecke, Bergrennen oder Slalom. Der TT taugte für alle Disziplinen, in denen der Wagen seine Talente vielfach eindrucksvoll unter Beweis stellte. Der Heckmotor drückte auf die Hinterachse und sorgte für eine ausgezeichnete Traktion. Kehrseite der Medaille: Wie bei allen Heckmotor-Konzepten ist der Grenzbereich schmal und fies. Das Heck des Wagens kam schneller, als der Fahrer denken und reagieren konnte. Wer es damals wie heute drauf hatte bzw. hat, malt Striche in Serpentinaen, wie unser Testfahrer im Bild.



Held der Berge **NSU TT von Revell**

Revell brachte eine neue Designvariante dieses anmutigen Gefährts auf den Markt. Es handelt sich um die Version von Walter Fassbender, mit der er seit 2003 erfolgreich an Bergrennen und dem NSU-Bergpokal teilnimmt. Kein Wunder, anstelle der moderaten Serienbefeuerung liefert das Aggregat stattliche 120 PS, die in Relation zum Fahrzeuggewicht fulminante Ritte ermöglichen. Das Originalfahrzeug bekam 1990 von Werner Fuhr in Spanien eine komplette Renntechnik aufgebaut. Bis zum Jahr 2000 nahm es an diversen historischen Rundstrecken-Rennen in Spanien teil. Im August 2002 erwarb Walter Fassbender den NSU. Auf der Slotbahn scheuchten wir den metallicrot-silber lackierten TT über enge Passstraßen und den Rundkurs. Der Wagen begeisterte durch seine wunderschöne Optik und sein Fahrverhalten. Die ausgestellten Räder



So schön kann Bergsteigen sein: Mit brüllendem Heckmotor dem Gipfelsieg entgegen.

stehen satt in den Radhäusern. Wer noch mehr aus dem Wagen herausholen möchte, kann durch geschicktes Handanlegen die Karosserie etwa einen Millimeter tieferlegen. Dazu sind allerdings Arbeiten am Interieur nötig. Mit angeschliffenen Serienreifen läuft der TT magnetlos gut auf Plastikschielen. Vorderreifen mit Klarlack versiegeln nicht vergessen. Es gäbe auch PU-Reifen, aber das muss nicht immer sein. Mit Serien-

pneus fährt man bei 9 bis 10 Volt sportlich und stilgerecht: Das Fahrbild ist nahe am Original, der TT lässt sich flott um den Kurs treiben und in Kurven sind durch beherztes Gasgeben artgerechte Drifts möglich. Wer magnetlos mit 14 Volt oder mehr liebäugelt, hat vielleicht den Sinn des Slottens mit schönen klassischen Zwergen vom Schlege eines NSU TT nicht kapiert.



Brüllendes Querrohr mit Fächerkrümmer am Heck. Der luftgekühlte Vierzylinder arbeitet unter der offenen Haube.



Held der Berge *NSU TT von Revell*



Detailliebe: Es wurde sogar an den Ölkühler gedacht.

Das fein detaillierte Slotcar schreit nach einer Vitrine. Aber das gehört sich nicht! So ein Wagen muss auf die Rennstrecke. Sogar die Fahrerfigur im Cockpit ist fein bemalt. Wer mehr über diesen Wagen erfahren möchte: In **JHM No.3** haben wir ihn ausführlich vorgestellt. Dort gibt es Vorschläge zum Ausbleien und zur Aufbereitung ohne Magnet-Fahrhilfe. Falls das jemand wirklich verpasst haben sollte...

Kiosk zu? Bibliothek geschlossen? Zeitschrift im Altpapier?



Jim's Bibliothek:

www.jim-hunt-magazine.de

- **Rund um die Uhr weltweit offen!**
- **Mitgliedsbeitrag? Clubausweis? Lächerlich!**
- **Best things in life are free!**



Peugeot 206 WRC



Der 2003er Peugeot 206 ist längst aus der WRC verschwunden. Aber nicht aus unseren Augen. Wir haben die Variante von Grönholm organisiert und durch selektive Pässe in den französischen Seealpen gebürstet. Anschließend ging es mit voller Drehzahl auf Mutterboden durch die Weinberge. Welch ein Spaß! Allrad ist bei Rallyes unschlagbar. Tuner Auto Art hat den roten Löwen aus Frankreich im Köcher. Allrad im Slotcar? Das ist wie in 1:1. Nicht jeder kommt damit zurecht. Könnner des Driftwinkels zirkeln damit um Kurven und lassen die Kuh fliegen. Der Rest geht heim und jammert bei einem Glas H-Milch. Üben Jungs!





Peugeot 206 WRC



Spektuläre Driftwinkel und Beschleunigungsorgien sind mit dem Peugeot möglich. Der Allrad krallt sich beim Beschleunigen in den Untergrund, dass ungeübte Beifahrer kurze Blackouts erleben. Nicht bei uns! Unser Beifahrer litt an Throw-outs. Das Gebetbuch in Vorhalte verhinderte Defekte an den Onboard-Instrumenten. Der Allrad verlangt eine völlig andere Fahrtechnik und viel Geduld beim Erlernen. Die längere Übersetzung ist hilfreich. Den Wagen in Kurven ohne hektische Angstbremsen „gehen“ lassen, so wie einen echten Rallyewagen. Mit Schwung in die Kurven brechen und im Todpunkt ordentlich Stoff geben. Dann reißt es Dich nach vorne, als gäbe es kein Morgen. Wer falsch pilotiert fliegt spektakulär in die Botanik. Nicht jeder ist fürs Rallye fahren geboren.

Idealer Driftwinkel: Voll im Zweiten durch Mutterboden. Der bleiche Teint des Beifahrers verrät die wahnwitzige Gangart.



Peugeot 206 WRC



Testpilot Alpinkatze zirkelt durch die Seealpen. In jeder Kehre lässt er für 20 Euro Gummi liegen. Beifahrer und Ladeüberdruckventil winseln.

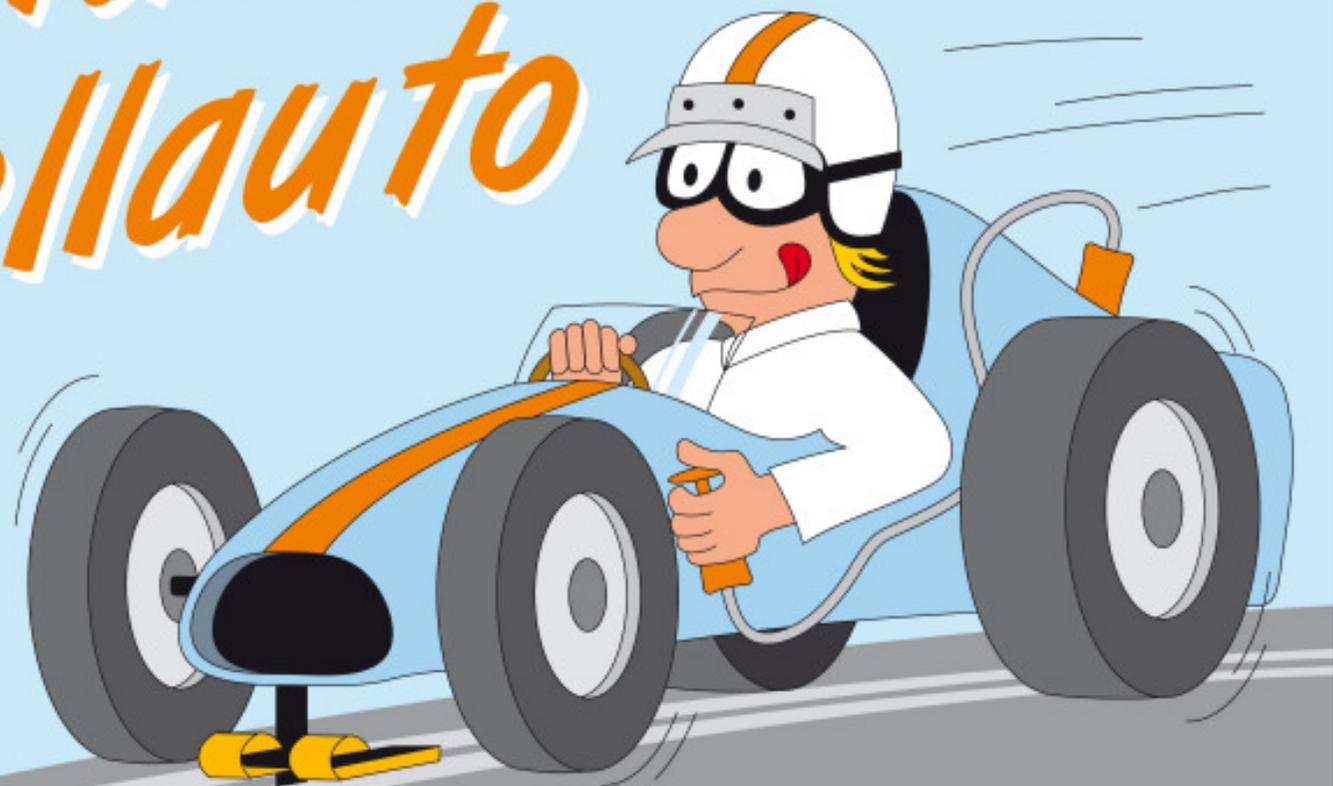
Wer über die Serienreifen jammert, dem kann nicht geholfen werden. Ein Rallyewagen braucht etwas Spielraum, auch auf Asphalt. Die Pneu aus Clermont ordentlich warm fahren und los geht's. Vorher den Magnet rauswerfen, Kardan und Achslager ölen, die Getriebe fetten. Die Kardanhalter einkleben. Vorne etwas Blei ins Gerät und ab in die nächste Sonderprüfung. 10 bis 12V reichen locker aus. Wer mehr Ventile aktiviert, bringt die Kraft nicht auf den Untergrund. Der Peugeot ist ein französisches Sportgerät: Aggressiv im Antritt, laut fauchend dank heftiger Drehzahlen und sensationell im Styling. Eine franzmännische Kampfmaschine vom Schlage einer Alpine. Nur eckiger und dank Allrad wesentlich schärfer! Wir suchten die Seele des Rallyesports und haben sie hinter diesem Lenkrad neu gefunden. A bientôt! Salut!

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

ROCK 'N ROLL RENDEVOUS

Test: **Corvette Soft Top**



*Das waren Autos
mit Charakter!
Corvettes begeistert
gestern wie heute.
Tuner Ninco legt den
Meilenstein neu auf.*

*PRETTY
WUMMERN*

ROCK 'N ROLL RENDEVOUS

PRETTY WUMMERN

Test: Corvette von Ninco

One – two – three – four... Bill Haley zählt ein. Sein Klassiker schallt aus den Lautsprechern, nachdem der dicke Chromdrehknopf des Radios aktiviert wurde. Ich checke meine Tolle im Rückspiegel und öle mit Pomade nach. Die Rayban sitzt perfekt. In meiner schwarzen Lederjacke mit gezacktem Revers sehe ich eindeutig cooler aus wie Elvis und Horst Buchholz zusammen. Zündschlüssel umdrehen: Das mächtige Wummern erwacht. Ich inhaliere eine Brise Büffellederaroma, das von den Clubsesseln in die Nase steigt. Ellbogen raus, Musik lauter und schon cruise ich lässig gleitend über die Landstraße. Hillbillies überholen mich in ihren prolligen Hot Rods. Was jucken mich diese Halbstarcken! Ich genieße den Spirit der 50s, den amerikanischen Way of Drive. Ich hätte genügend Power unter der Haube, aber mir genügt zu wissen, dass es für die Jungs in den Hot Rods reichen würde.



American Way of Drive: Wir inhalieren das Pretty Wummern der acht Kolben und cruisen die Straßen rauf und runter. Wo bleiben Jill, Jessie und Jane?



ROCK 'N ROLL RENDEVOUS

PRETTY WUMMERN

Test: Corvette von Ninco

Ich checke am Diner ein. Attraktive Mädchen auf Rollschuhen servieren Burger und Shakes. Überall posieren chilische Girlies mit plusternden Pettycoats und knallroten Lippen. Das chromstrahlende Gebiss meines Kühlergrills und die zwei ehrlichen Augen meiner Vette schinden mächtig Eindruck. Mit Pathos blubbere ich in eine taktisch günstige Parklücke.

„Love me Tender“ läuft gerade im Radio. Es geht alles ganz schnell. Mit der schönen Jill auf dem Beifahrersessel blubbere ich ab ins Autokino. Heute läuft dort „Giganten“ mit James Dean. Jill meinte, dass es Hasenfuß Jimmi D. ohnehin nicht mit mir aufnehmen könne. Mein Ego wächst Meilen über die pomadegestahlte Tolle hinaus...

So haben sich Jim Hunt's Eltern damals in den USA der 50ern kennen gelernt.

Neidisch auf die heroischen Erzählungen des alten Hunt nehmen wir in seiner von Tuner Ninco restaurierten Vette Platz. Das Büffelleder können wir immer noch riechen, das Wummern des starken Motors hören. Der Sound des Radios ist immer noch sensationell. Nur die scharfe Jill fehlt. Vielleicht auch besser so, sie ist heute 73! Man kann eben nicht alles haben.



Wunderschöne Formensprache auch am Heck. Aus integrierten Töpfen strömt kraftvoller Klang.



Strahlendes Gebiss, ehrliche Augen: Darauf stehen Frauen!



ROCK 'N ROLL RENDEVOUS

PRETTY WUMMERN

Test: Corvette von Ninco

Wir begnügen uns mit der wunderschönen Corvette. Die Farbe ist typisch für die damalige Zeit. Das Design ist rattenscharf! Das Mintgrün wird durch das Weiß des Faltdachs, der seitlichen Kiemen und durch die weißen Ledersessel stilvoll aufgefrischt. Üppiges Chrom an Stoßstangen, Kühlergrill, Zierleisten, Windschutzscheibe, Griffen und Radkappen untermalt die charakteristische Formensprache des Blechkleids. Das ergibt die Mischung aus Sportlichkeit und Eleganz. Was für ein Automobil! Ninco ist es perfekt gelungen, den sonoren V8 mit Automatikgetriebe nach zu bilden. Der NC-8 Motor zeigt sich gutmütig, aber dennoch drehmomentstark. Die Zeit ist vorbei, in der Klassiker mit NC-5 Raketentriebwerke zurecht kommen mussten. Der Motor bringt die Vette bei 10 bis 12 Volt in Schwung. Ohne Magnet lässt es sich ausgewogen über den Slot-Highway cruisen.

Mit beherzten Kickdowns entlockt man dem NC-V8 in Kurven genügend Temperament um mit halbstark ausschwenkendem Heck um selbige zu pfeifen. Wir bewegen die Corvette lieber stilvoll: Zügig, aber nicht über-

trieben schnell. Damit kann man sich am Fahrbild des wunderschönen Wagens erfreuen, träumen und den Fahrwind genussvoll inhalieren. Nebenbei steigt der Duft des Büffelleders der Sitze in die Nase.



So sahen Träume in den 50ern aus: Mintgrün, weiß, viel Chrom und sinnliche Formensprache in Blech.

Gewinnspiel

**Wir verlosen drei Lamborghini Gallardo!
Bist Du bereit für diese starke Flunder?**

**Wie viele Teams aus Deutschland
haben am Ninco Worldcup 07 in
Stuttgart teilgenommen?
Aus welchem Land kam das
Gewinnerteam?**

Einsendungen an:

jim-hunt-zockbox@gmx.de

**Name, Adresse und Alter
nicht vergessen!**

**Rechts- und Linksweg sind
ausgeschlossen.**

**Die Gewinner bekommen
Nachricht von uns.**

**Losser bekommen keinen
Spam! Keine Angst!**

Einsendeschluss: 26. Juli 2008!



Graham Hill

MKII

Brian Muir



***1966 rüstete Ford seine Jagdmaschine auf:
Der MKII-A bekam einen Siebenliter-V8 aus
einem NASCAR ins Heck, der der Konkurrenz
das Fürchten lehrte.***

Graham Hill

MKII

Brian Muir

Passend zu unserer Ausgabe No.7 legt Scalextric den MKII mit gleich lautender Startnummer auf. Der Ford MKII-A von 1966, der von Graham Hill und Brian Muir pilotiert wurde.

Ford rüstete damals seine MKII auf. Der überarbeitete Siebenliter V8 war ein Nascar-Motor, der bei 6300 Touren 485 PS auf die Hinterachse stemmte. Aluminium bei den Zylinderköpfen, bei Komponenten an den Vibrationsdämpfern und der Wasserpumpe sorgten für mehr Leistungsausbeute. Dazu wurden die Durchmesser der Ventile und der Einlasskanäle reduziert. Bereits bei drehzahlmüden 4000 U/min steht das maximale Drehmoment von 644Nm an. Das sorgt für harte Tritte ins Kreuz des Fahrers und einen flotten Einschmumpfungsfaktor der Gegner im Rückspiegel. Der Sidewinder-V8 von Scalextric steht dem Vorbild in



Die zeitlos schöne Linienführung des Ford MKII sticht jedes Sportwagen-Design, egal ob gestern oder heute, aus.

Graham Hill

MKII

Brian Muir

Nichts nach. Die Tatsache, dass Graham Hill ins Volant greift, macht es der Konkurrenz nahezu unmöglich im Windschatten zu bleiben.

Wir trafen im Jahr 1966 den Helden britischer Rennfahrkultur.

Graham verriet uns, dass er seine Frisur täglich mit Zuckerwasser style. Auf dem Weg zur Rennstrecke hält er seinen Kopf aus dem Auto und kämmt die Haare streng gescheitelt nach hinten. Sein eleganter Schlossherrenschmuck ist der Gegenpol zur Speedfrisur mit Kotletten. 1962 wurde er damit Formel 1 Weltmeister. Mit dem Ami Phil Hill teilt er nur den Namen. Zu Grahams Besonderheiten zählt die Triple Crown im Motorsport. In einem Jahr gewann er die Indy 500, den GP von Monaco und die 24 Stunden von Le Mans. Solche Helden des Gasfußes sucht man heute vergebens. Schade darum!
Zurück zum Ford MKII-A...



7



Perspektive egal: Der Ford MKII sieht super aus. Sein dezentes Farbenspiel Silber contra Schwarz mit goldglänzenden Felgen verleiht einen kraftvollen, sportlichen Auftritt. Das gilt auf der Rennstrecke wie in der Boxengasse. Atemberaubende Fahreigenschaften plus zeitlose Eleganz machen ihn zu einem Siegerauto erster Güte.

Graham Hill

MKII

Brian Muir

Das britische Werksteam, das Alan Mann Racing Team hatte den von Holman Moody präparierten MKII-A im Renneinsatz. Die schwarze Front verschleiert, dass der Bug etwas kürzer und leichter gebaut ist. Dazu goldfarbene Hallibrand-Felgen und silberner Lack. Ein Hammer an Kontrast. Die Fahrleistungen hat Tuner Scalextric hervorragend transferiert. Der Ford MKII ist eines der besten Slotcars out of the box! Egal ob mit Magnet oder ohne: Mit wenig Blei im und unter dem Bug sind sehr noble Rundenzeiten zu erledigen. Der Grip der Serienreifen ist klasse. Wer noch mehr Power rausholen möchte: Mit PU-Reifen auf der Hinterachse sind ein paar Extra-PS drin. Mit ihm lassen sich Rennen nicht nur gewinnen. Man überquert die Ziellinie in edler Manier. Ob man Schlossherren-Schnauzer trägt muss jeder selbst entscheiden.

Was Slotter leicht nachahmen können: Die Triple-Crown holen!

NASCAR, Formel 1 und Le Mans an einem Tag gewinnen, kein Problem!



485PS brüllen aus unterarmdicken Rohren. Lüftungsöffnungen am Heck kühlen die Bremsen, damit das Verzögern nach der Mulsanne-Geraden problemlos vonstatten geht.

Tracktest

AMERICAN THUNDER



FORD MUSTANG FR500

FORD GT RACING



AMERICAN THUNDER

Tuner Scalextric hat zwei neue Ford für den Rennsport aus den Staaten!

Mustang FR500, ein potenter Schimmel-Hengst, der mit viel Power in den Hufen die amerikanische Rennszene aufmischt.

Ford GT Racing in quietsch-oranger Rennversion, die den Hammer höher hängt.

Ford. Die tun was! Wir auch! Wir sind die US-Geräte auf einer Rennstrecke bei Detroit auf Ideallinie gefahren und ziehen ein scharfes Resümee.

Der **Mustang FR500** ist ein Power-eisen vor dem Herren! Die kantige Form mit aggressiven Blick hat sich seit Einführung des Urviechs in den 50ern des letzten Jahrtausends traditionell gehalten. Das Coupé hat ein stark aufgebohrtes V8-Triebwerk unter der Haube, das durch Leistung





AMERICAN THUNDER

zu entzücken versteht. Dort wo früher Holley-Vergaser in groß dimensionierte Brennräume spuckten, sitzt heute moderne Elektronik, die Sprit präzise ins Großvolumen spritzt. Der bullige Auftritt des Wildpferdes ist nicht weg zu diskutieren. Eigentlich müsste der Mustang Hörner tragen!

Tuner Scalextric hat einen Big Block V8 Sidewinder in den Rennwagen implantiert. Der Abzug ist erstaunlich, die Spitzenleistung traumhaft. Unsere Testmannschaft ist vom Punch des Drehmoments begeistert. Der FR500 zieht mächtig aus dem Drehzahlkeller und reißt den Fahrer mit Orkanstärke auf Topspeed.

Obwohl der Wagen durch seine opulente Form viel Windschatten produziert, ist es nicht leicht in selbigem zu bleiben, geschweige denn, aus ihm heraus zu überholen.



Die aggressiven Augen des FR500 schauen nicht nett drein. Wozu auch! Die Gegner werden mit V8-Gebrüll erlegt. Moderne Tradition: Die Zusatzscheinwerfer im Kühlergrill kennen wir vom alten Shelby Mustang 500.



AMERICAN THUNDER



Flach, breit und stark: Ford GT



Bulliges, ansteigendes Heck und Diffusor unterm Hintern sorgen für Abtrieb und Grip.

In schnellen Kurven mit hoher Axialbelastung stellte ich bei 2,8G ich ein leichtes Getriebeschnarren fest. Der Einbau einer 0,5mm Slotdevil Distanz befreite von diesem Geräusch. Denn der Klang des V8 sollte nicht dadurch beeinträchtigt werden. Die Scheibe kam zwischen Getrieberad und Radlager. Die Beleuchtung ermöglicht Nachrennen und erlaubt den Gegner beim dichten Auffahren zu nötigen. Yeah man! Bei Rennen keine Straftat!

Der **Ford GT** ist aus ganz anderem Holz geschnitzt. Flach, breit und mit Mittelmotor! Sowohl Ford als auch Tuner Scalextric setzen auf Technologietransfer. Im GT und FR500 sind einige Komponenten identisch. Der bewährte Sidewinder-Antriebsstrang steckt in beiden Boliden. Plötzlich höre ich auch im GT Geräusche. Bei 3,1G stört etwas den Klang des V8!

Unsere Mechaniker schieben wie im FR500 eine Slotdevil Distanz ein und es herrscht Ruhe im Karton! Zudem läuft der GT nun ein Quentchen leiser und schneller. Der Sound des gewaltigen Triebwerks entweicht über unterarmdicke Flammrohre, die mittig aus dem Heck kommen. Nach dem Runterschalten vor Kurven verwandeln sie sich in Flammenwerfer!

Die Straßenlage des GT ist sehr gut. Mit etwas Blei vor dem Motor und um den Leitkiel kann man ihn prima fein abstimmen. Zahnärzte und Juristen fahren mit magnetischer Traktionskontrolle. Wir nicht. Raus damit! Der Grenzbereich ist in Kurven sauber definiert. Bricht das Heck aus, kann man es mit potenter Motorgewalt abfangen. Der lange Radstand bietet Vollgas-Laufkultur. Beide Fords vertrauen auf geschraubte Leitkiele in Drehteller-Anordnung. Wir auch.



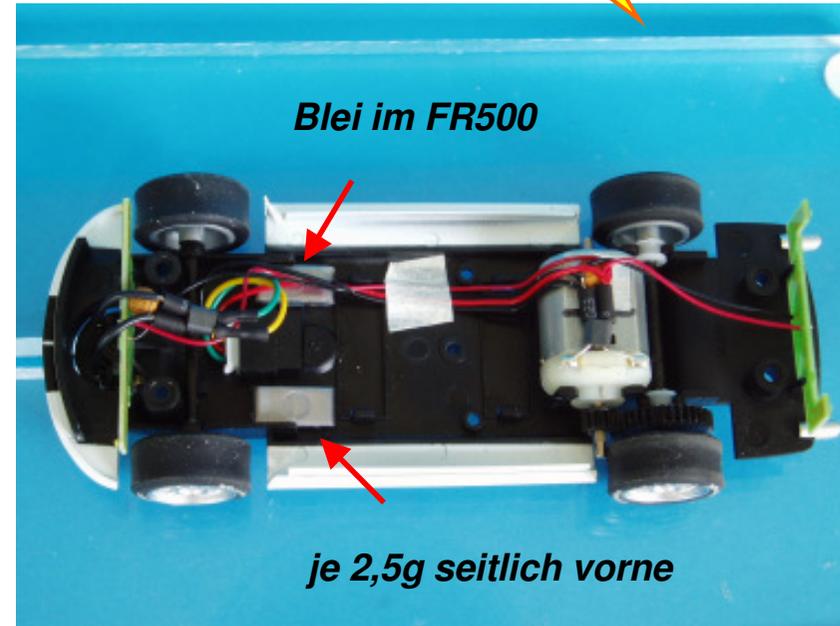
**AMERICAN
THUNDER**



**Ungleiches Duell,
gleiche Gene:
FR500 und GT.**

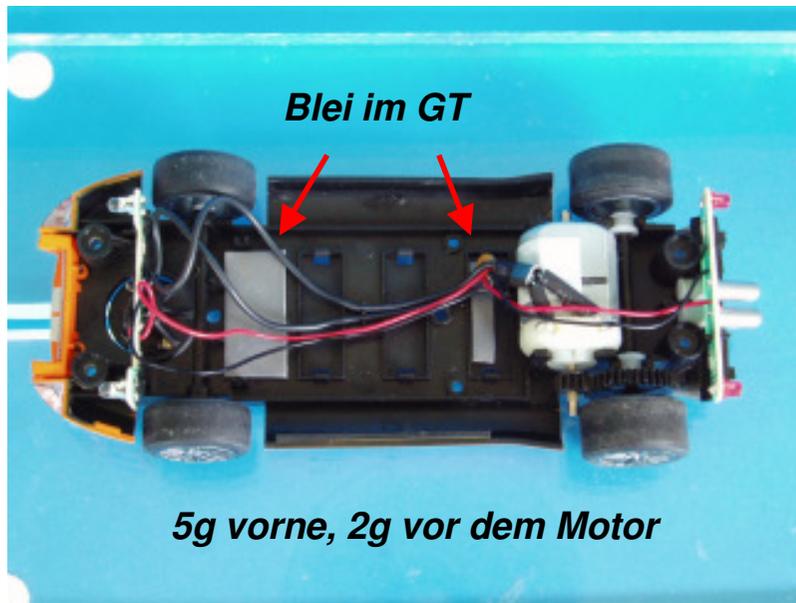
Bleitrimmung

Beide Ford laufen im Serientrimm ohne Magnet unkompliziert ruhig. Im Grenzbereich kann zum Auspendeln etwas Blei nicht schaden. Die Vorderräder liefen ohne Klarlack problemlos durch die Kurve. Hier unsere Vorschläge:



Blei im FR500

je 2,5g seitlich vorne



Blei im GT

5g vorne, 2g vor dem Motor

Viel Spaß mit diesen Donnerbolzen!

US Classics

*Erhältlich in Florida
oder im Slotladen.*

*Mehr Infos und mehr US Cars:
www.dickietamiya.de*



SCALEXTRIC

DRIVE THE DREAM. RACE TO WIN.



EAT MY DUST!

Seat Leon
WTTC

Der Seat Leon ist aus der WTTC nicht mehr wegzudenken. Wir verzichten auf Debatten über zu große Lader, weil Benziner damit nicht Schritt halten können. Scalextric hat den Wagen von Oranje-Speedbürger Coronel gebaut und versorgt uns mit Fahrspaß erster Güte. Der kompakte Wagen geht aus der Box heraus heftig zur Sache. Mit etwas Blei im Bug fährt er auch ohne Magnet sehr sportlich. Einziges Manko: Dieser TDi raucht nicht. Aber das stört uns nicht. Denn Rauch aus Slotcars verheißt nichts Gutes. Innen arbeitet zuverlässige Sidewinder-Technik. Außen: Hammer Optik und Detaillierung. WTTC-Fans: Kaufen!



Der starke TDi von Seat mischt die WTTC auf. Scalex haucht mit Sidewinder-Technik ähnliche Abzugswerte ein. Ob der bald erscheinende BMW 320i mithalten kann?



Gretchen fragt:

„Was bringt ein professioneller Regler?“

„Widerstand, Platine oder elektronisch?“

Parma HO Plus
(Widerstand)

MB Slot
(Platine mit Widerständen)

ACD pro
(Elektronisches PWM-Prinzip)

REGLERWERK

REGLERWERK



„Einsteiger runzeln die Stirn, wenn sie hören, was mein Regler gekostet hat.“

Während Einsteiger lieber Geld für Schienen und Autos ausgeben, investieren Enthusiasten Moneten in einen vernünftigen Regler.

Einsteiger pumpen ihre Autos meist mit schwergängigen Handreglern und Standardnetzteilen um den Kurs.

Irgendwann stellt man fest, dass nicht jedes Auto das Standard-Handgerät akzeptiert. Mehr schlecht als recht, lässt sich manches Fuhrwerk dirigieren. Bei längerem Fahren aktiviert sich eine Art Griffheizung im Drücker. Toll im Winter, nervig im Sommer! Feuchte Schweißhände. Plötzlich kriecht Kabelschmor-Aroma in die Nase. Laune und Auto stehen auf dem Standstreifen. Was ist da los? In den meisten Fällen ist der Widerstand

im Handregler schuld. Im Extremfall ist er abgeraucht. Passiert garantiert Freitagabend, kurz vor Ladenschluss.

Grundpackungshersteller verbauen hochohmige Widerstände in ihren Reglern. Otto-Normal-Slotter wuchten damit ihre Autos starker Magnetsaugkraft um den Kurs. Die Voltzahl im Netzteil ist eingegossen. Reicht für den Anfang, aber dann weg damit! Einstellbares Netzteil, Anschlussbox und ein professioneller Regler. Damit geht der Spaß erst richtig los! Wer einmal gekostet hat, mag nie wieder alte Quetschkommode mit Kabelschmorbraten haben. Warum?

„Fortgeschrittene Fahrer brauchen Regler, die auf ihren persönlichen Fahrstil zurecht geschnitten sind.“

Daumen- oder Pistolenregler?
Geschmackssache. Ausprobieren!

Anfängerregel: Wenn man mit minimalst Gas fährt, muss eine unfallfreie Runde auf der Bahn möglich sein. Wer diese durch nervöses Pumpen des Gasfingers realisiert, fährt mit zu hoher Spannung und/oder falschen **Widerstandswert** im Regler:

Wenig Ohm: Minimalbetätigung des Abzugs => volle Leistung des Motors steht schnell an, niedriges Losbrechmoment. Spontane Gasannahme.

Viel Ohm: Spätes Losbrechmoment. Mehr Abzugshahnweg für volle Motorleistung. Regler gutmütiger.

Was ist besser? Keines von beiden. Ausprobieren, entscheiden, womit man am besten zurecht kommt. Oder man kauft mehrere Regler mit ver-

REGLERWERK



schiedenen Widerstandswerten. Oder man baut den Regler um. Es gibt bei Umpfi für den Parma Regler einen Bausatz, mit dem sich über einen Kipphebel drei Widerstände schalten lassen.

Wenn man auf das alles keinen Bock hat:

Elektronische Regler:

Viele Regler in einem, da vielfältig einstellbar. Sie regeln kontaktlos. Kein Abgreifer „kratzt“ über einen Widerstand. Die Haptik ist mit so einem Gerät eine völlig andere: Alles geht butterweich: Fast wie in Schwerkraft bewegt sich der Gasfinger. Das Slotcar rennt wie der Teufel ohne großen Kraftaufwand um dem Kurs. Allerdings muss man sich ausführlichst mit dem Gerät beschäftigen. Viele Parameter verlangen Geduld und erforschende Testreihen.

Mit der Zeit kommt Routine ins Spiel. Das Fahrkönnen wechselt von totaler Loser auf König der Rennbahn.

Nun zur Hardware:

Parma HO Plus (mit Tuningkit)

Der Klassiker ist ein Basisgerät, das eine gute Performance bietet. Verlegt man die Kabel (Schwachpunkt, brechen gerne mit der Zeit) sauber, hat man ein wirklich gutes Gerät. Nicht umsonst, vertrauen viele Leute auf dieses Teil. Wir haben Umpfi's Widerstandskit eingebaut. Somit können wir mit 20 –25- 35 Ohm fahren. Ideal für die meisten Serien-slotcars. Wir haben den Widerstand und Triggerkontakt zurechtgeschliffen. Mit Spezialfett von Tamiya gleiten und leiten sie noch besser: Auftragen einmassieren, abwischen. Tipp!

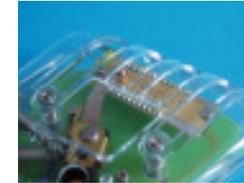
Was bringt ein professioneller Regler

- **Bessere Mechanik**
- **Entlastung der Finger**
- **Feinere Dosierbarkeit**
- **Bessere Kontrolle**
- **Tuningmöglichkeiten**
- **Ersatzteile**

unter dem Strich?

Mehr Fahrvergnügen, Kontrolle, schnellere Rundenzeiten, entspannte Hände/Finger, Sieg, Ehre, Ruhm und Frauen!

REGLERWERK



Parma HO Plus (mit Tuningkit)...

20 –25- 35 Ohm: Drei Widerstandswerte durch Umschalter nun wählbar

Sollbruchstelle Kabel: Es scheuert mit der Zeit durch. Abhilfe durch ein Silikonummanteltes Kabel

Klassischer Abgreifer auf Widerstand bei Parma

Getunter Abzug mit Kugellager: Der Hahn kann mit einem oder zwei Finger gegriffen werden. Eine Feder stellt ihn zurück

Das Gleitlager im Hahn wird mit einem Kugellager ersetzt. Unsere zwei Parmas funktionieren seit drei Jahren zuverlässig. Das Gewicht geht in Ordnung. Der Regler liegt gut in der Hand, der Abzug ist seit dem Umbau leichtgängig und die Steuerung klar definiert. Nervig sind allerdings gelegentliche Kabelbrüche. Das Zerlegen, Reparieren und Verlegen ist ein wenig fummelig. Es geht eng zu zwischen den Handschalen. Wir haben die Standardstränge durch Silikonkabel ersetzt. Nun ist Ruhe! Ein tolles Gerät. Es gibt mehrere Widerstände im Fachhandel. Es ist mit Sicherheit für jeden Geschmack etwas dabei. Der Preis ist verträglich. Es gibt die Einsteiger Eco-Serie. Sie sind transparent, allerdings in Knallbonbonfarben eingefärbt und wesentlich einfacher aufgebaut. Für wenig Taschengeld zu haben.

Bezug: Fachhandel

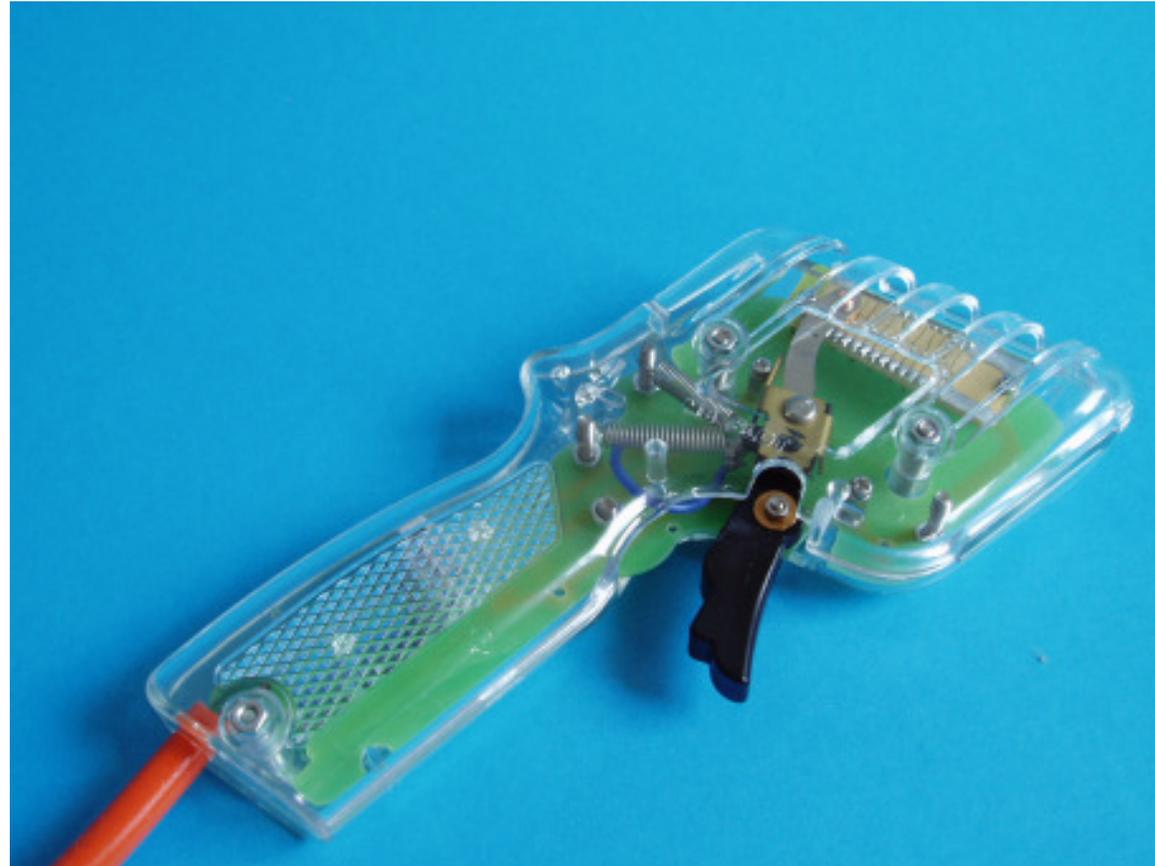
REGLERWERK



MB Slot

Der MB Slot ist ein Regler, der in vielen Widerstandswerten als Bausatz lieferbar ist. Wer einen Schraubendreher bedienen kann, sollte beim Zusammenbau keine Probleme haben. Wirklich keine Hexerei!

Bei den Widerständen muss man sich zunächst für einen entscheiden. Ideal ist es, wenn man den Regler vorher ausprobieren kann. Entweder beim Händler oder in einem Club. Dann hat man einen groben Richtwert für den persönlichen Widerstandswert. Mehr oder weniger Ohm? Du entscheidest! Der MB Slot kommt ohne klassischen Widerstand. Der Trigger wandert über eine Platine. Geräuschlos und mit geringen Bedienungskräften drückt man ab. Zwei Federn übernehmen die Trigger-Rückstellung.



Elegante Pistole von MB Slot. Diese Waffe ist leicht und liegt gut in der Hand. Dank Platine, seidenweiche Handhabung. Wer einen Schraubendreher bedienen kann, bekommt den Reglerbausatz hin. Tolles Gerät!

REGLERWERK



MB Slot...

Das Gerät arbeitet seidenweich und unkompliziert. Seine kompakte Bauweise fühlt sich ergonomisch an, die Waffe liegt gut in der Hand.

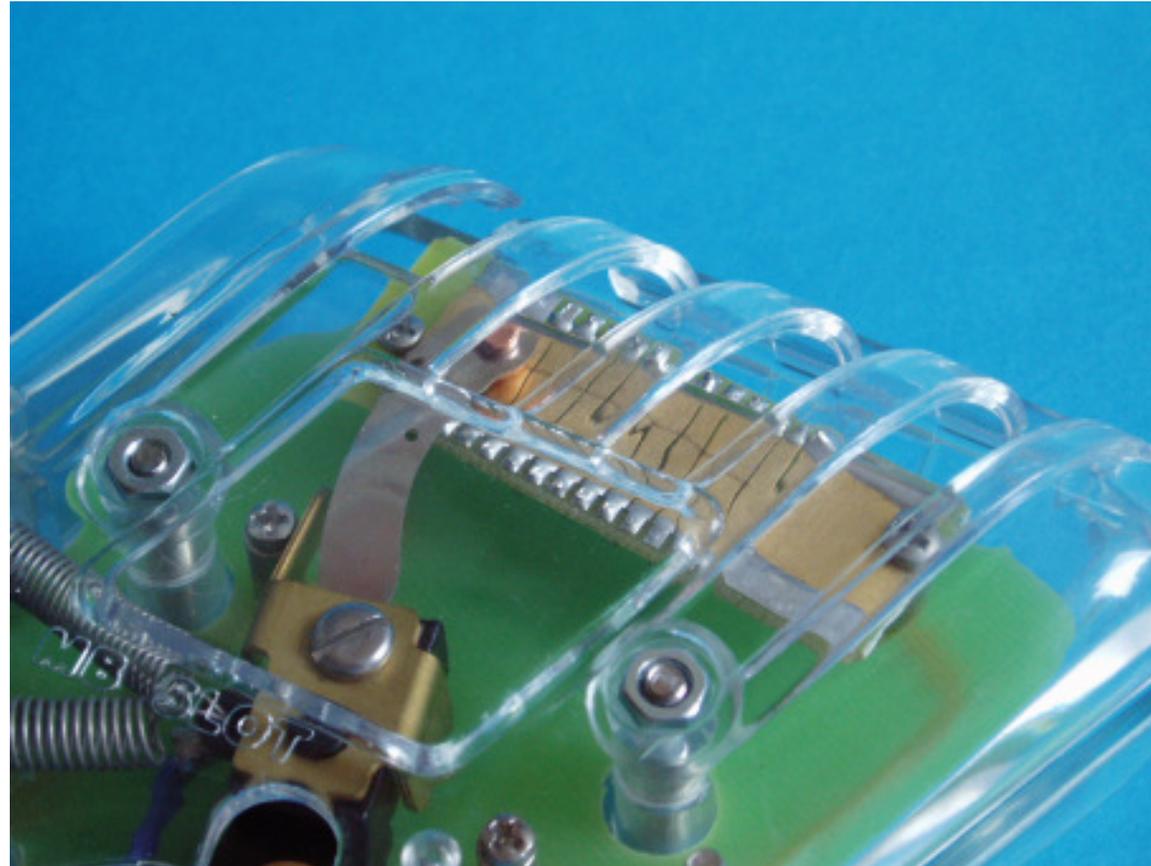
Die Widerstände sind auf der Rückseite der Platine untergebracht. Es gibt neuerdings Modelle, bei denen die Platine nach oben hin verlängert ist und weit aus dem Regler ragt. Dazu muss man die Plastikzargen (Bild) entfernen. Die Auslagerung soll die Kühlung der Widerstände verbessern. Wir hatten im Test keine Überhitzungsprobleme.

Ein kompaktes Gerät für gehobene Ansprüche. Der Preis geht in wirklich Ordnung!

Erhältliche Widerstandswerte:

14 – 16,8 – 21 – 25,2 – 30,8 – 37 – 44,8 Ohm. Wir fahren ihn mit 21 Ohm.

www.ht-slotshop.de



Seidenweich wandert der Trigger über die Platine. Zwei Federn bringen den Hahn zurück in Ausgangsstellung. Eine elegante Waffe für anspruchsvolle Slotter.

REGLERWERK



ACD pro

Das elektronische Gerät steuert den Strom nach dem Puls-Weite-Modulationsprinzip (PWM-Prinzip). Der Drücker regelt den „Widerstand“ ohne jegliches mechanisches Abgreifen eines Widerstands oder einer Platine. Vorteil: Butterweiche Bedienung, dazu geräuschlos und verschleißfrei! Finger, Sehnen, Ohren werden es ihnen danken. Das Budget in Sachen Verschleißersparnis nicht. Der Regler kostet immerhin knapp unter 200 Tacken! Dafür kann man einige Widerstände kaufen. Egal!

Sehr gewöhnungsbedürftig: Bremsen
Bei minimaler Geschwindigkeitsreduzierung wird sofort scharf gebremst.
Grund: Der ACD arbeitet anders als seine Widerstandskollegen, die beim Bremsen einen Motorkurzschluss fab-



Profiklasse: Elektronischer ACD pro, der im PWM-Prinzip arbeitet. Seidenweich, leise und verschleißfrei zum Sieg! Sinnvolle Einstellmöglichkeiten machen ihn zum Alleskönner für jeden Motortyp. Das absolute Hammerteil für Profis und anspruchsvolle Könnner!

REGLERWERK



ACD pro...

rizieren. Der ACD leitet den Bremsstrom an den Trafo zurück. Dies führt zu einer starken Bremswirkung. Das Netzteil muss den „Zusatzstrom“ abkönnen, sonst raucht es u.U. ab. Stabile Labornetzteile stecken dies in der Regel weg. Ein Grund, warum elektronische Regler nicht bei allen Rennserien erlaubt sind.

Bremse und Losbrechmoment des Gases sind über Drehpoti einstellbar. Der ACD ist auf alle Motoren einstellbar. Die Beschleunigung ist linear gutmütig und progressiv aggressiv einstellbar.

Der Regler kann auf positiv und negativ geregelte Bahnen umgestellt werden. Die grüne LED leuchtet bei richtiger Polung. Die rote Warnleuchte geht bei Störungen an. Eine eingebaute Sicherung verhindert Defekte. Geht diese hoch, muss der



Vollgasregler (kleines Rädchen mittig), umrahmt von verstellbaren Drehpotis für Gas und Bremse. Im Griff: Zwei Mini-Schalter:
a) Einstellung +/- Polung (Bahnpolung)
b) Anpassung der Beschleunigung (linear oder progressiv).

Damit findet jeder Fahrstil und Motor eine perfekte Aussteuerung. Wer damit umgehen kann, hat u.U. einen Vorteil gegenüber Fahrern herkömmlichen Reglern.

Kontroll-LEDs:
Grün: GO!
Rot: Funktionsstörung!



REGLERWERK



ACD pro...

Regler eingeschickt werden. Teure Versionen gibt es mit austauschbaren Sicherungen, im Extrakasten untergebracht. Der ACD pro ist kein Regler für jeden. Anspruchsvolle Fortgeschrittene werden sein Potential nutzen. Einsteiger und Ungeduldige werden mit den Einstellmöglichkeiten zunächst überfordert sein. Mit der Zeit

lernt man, den ACD auf jedes Auto anzupassen. Zwei, drei Runden und ich weiß, wo es hingehet! Später bremsen, mit Schwung durch die Kurven, Rundenzeit verkürzt! Ausgeliefert wird im schicken Agenten-Köfferchen mit Schauminlet! Das macht was her und schützt beim Transport! Fazit: Ein böser Colt zum Vollstrecken!

www.yatronic.com



Jeder ACD wird im schicken Köfferchen ausgeliefert. Die Waffe von James Bond reist auch nicht stilvoller. Transportschutz und state of the art.

Fazit

Drei Reglerkonzepte, verschiedene Preisklassen. Der **Parma HO Plus**, ein tolles Basisgerät mit klassischem, austauschbaren Widerstand und einfach durchschaubarer Mechanik. Für Einsteiger und Fortgeschrittene.

Der **MB Slot** Bausatzregler greift über eine Platine ab. Seidenweiche und präzise Steuerung und leichtes Gewicht. Für handschonende Duelle anspruchsvoller Schützen ideal.

Der elektronische **ACD pro**: Viele Abstimmungsmöglichkeiten für anspruchsvolle Slotter mit hoch technischer Peripherie an der Bahn. Die Bereitschaft sich aktiv mit der Technik des Reglers auseinander zu setzen muss da sein. Dann hält man eine Erst-Schlagwaffe in der Hand.

„Wir nutzen alle drei Regler regelmäßig. Missen wollen wir keinen.“



997 GT3 Cup



Die Geräte von Autoart werden oft schlecht geredet, weil sie länger übersetzt sind. Unserer Meinung nach völlig zu unrecht. Jungs, fahrt vorausschauend und flüssig um den Heimbahnkurs! Dann geht es problemlos. In Sachen Optik sind diese Slotcars eine Messlatte. Detaillierung und Bedruckung lassen keine Wünsche der Netzhaut offen. Mit Magnet unkompliziert. Ohne? Geht auch! Die Leitkielfeder muss raus, Vorderreifen versiegeln, Hinterreifen anschleifen und etwas Blei in den Bug. Damit läuft der 997er rund und zügig. Ultimativer Rundenrekord? Ist das der Sinn des Slottens? Wer auf ein schönes Fahrbild steht und ein wenig Geschick besitzt, verpasst mit den 997 GT3 Cup Augen und Gemüt eine angenehme Renn-Kur. Toller Rundstreckenwagen für konstantes Fahren mit Weitblick. Hektisches Gas-Brems-schrubben oder Fahren mit Flow? Letztes ist eigentlich Slotten und das geht mit dem hier sehr gut.



Ein wunderschönes Modell, das durch seine längere Übersetzung Gefühl und vorausschauenden Fahrstil fordert. Dann fährt man damit konstante Runden und genießt das Fahrbild des 997ers.

Basisgerät 996 GT3R

Porsche 996 GT3R in edlem Weiß.



Baut man den Wagen ohne Magnet auf und beherzt ein paar Kniffe, fährt er ausgezeichnet auf der Heimbahn. Die Federung der Vorderachse muss weg! Sie stört den Vortrieb, die Feder der Leitkielrückstellung muss ebenso raus. Vorderreifen lacken, Hinterreifen leicht anschleifen und schon geht's mit voller Power über den Kurs. Leuchtende Augen gibt es nicht nur beim Piloten. Der GT3R ist rundum illuminiert. Das Rennsport-

weiß sieht scharf aus. Nicht erst, seit man diese Farbe erneut aus dem Keller geholt und zum Trend erklärt hat. Meister von Pinsel und Airbrush lockt so ein Auto animalisch an: Animation zu kreativen Lösungen! Egal ob Phantasie-Look oder reales Vorbild. Hier eine dem Original folgende Pink Sally, von Alpinkatze Artworks mit Pinsel und Decals designed.



Der 996 GT3R von Autoart ist eine hervorragende Basis für weitere Projekte. Die Pink Sally und viele andere Versionen, die der Handel nicht bietet, lassen sich damit realisieren. Ob man einem realen Vorbild folgt oder die Fantasie sprudeln lässt. Ein GT3R sieht immer scharf aus!



Jim Hunt Magazine war zu Gast bei den Slot Angels, dem heißesten Club in Wien.

Wir verbrachten an leiwanden Rennabend an einer lässigen Sixline Route 66*.

Vienna Calling!

* Nordweißwurstäquatoriale Übersetzung: Sechsspurige 66 Meter Bahn



Vienna Calling!

So trällerte schon Falco ins Mikrofon. Wir folgten seiner Hymne, die er seiner Heimatstadt widmete.

Wir fuhren nicht in die Weltstadt an die Donau, um ein fades Tourismuspackage abzuspulen. Nein, wir waren zu Gast bei den Slot Angels, dem heißesten Club der Stadt. Na Servas! Wer wirklich eine große Bahn sehen und fahren möchte, der muss nach Vienna. Habe die Ehre! Die längste Gerade misst satte 14 Meter!



Road to nowhere? 14 Meter Vollgas, kurz Anker werfen und ab in die lang gezogene Links: Hammer!

Die Slot Angels haben ihren Club im August 2004 gegründet. Nach etwa sechs Monaten Bauzeit war das Meisterstück fertig: Die sechsspurige Carrerabahn mit 66,49 Metern Spur-länge! Das Teil steht auf einer begehbaren (!) Platte mit der Größe 17,5 x 3,90 Metern! Es gibt Apartments, die bieten weniger Quadratmeter Nutzfläche als diese enorme Bahnplatte! Die aufwändige Holzkonstruktion trägt auch Heavy Duty Fahrer, die täglich mehrere Brathändl, Wiener Schnitzel und schwere Rahmsoßengerichte, Topfenstrudel und Sachertorten einfahren. Eigentlicher Sinn ist, dass Slot Angels (ohne Flügel) zur Bahnreinigung über die Platte wandern können. Saubere Arbeit!

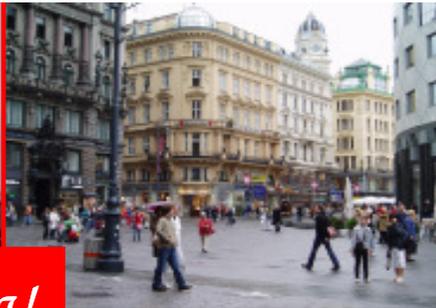
Zweikommafünf Kilometer 2,5 mm² Stromkabel sind unter der Bahn verlegt. Insgesamt fließt über 780 Lötstellen (Stromeinspeisungen) der elektrifizierende Saft in die Leiter. Sechs Labornetzgeräte mit 15 Am-

pere bis 30 Volt hauchen Slotmoto-ren sämtlicher Spielklassen Respekt ein. Meist wird mit 14 Komma Noch-abisserl Volt gefahren.



Sechs Labor-Powerplanter, ein raffiniert gemachter Verteilerkasten (so groß wie der des Prater-Riesenrads) befeuern 750 Einspeisungen der Bahnleiter über 2,5km Kabelstrecke.

Die Zeitnehmung: Slotman Race Control. Visualisierung der Zeiten, Runden und des Rennverlaufs über 19er Flachbildschirme plus einem Beamer! Das ist großes Kino.



Vienna Calling!



Ab in die Kreiselauffahrt: Hier sind Konzentration und Gefühl erforderlich, damit man nicht die Orientierung und die Kontrolle über das Auto verliert.

Die Bahn ist vom Layout her flüssig zu fahren, worauf die Slotangels großen Wert gelegt haben. Man findet sich schnell zurecht und kann loslegen. Eine gute Sache, um Slottern, die nicht regelmäßig fahren

gerecht zu werden. Was aber nicht heißt, die Streckengestaltung sei monoton. Im Gegenteil: Wenn man richtig schnell sein möchte, muss man hart arbeiten. Die variablen Kurvenradien machen viel Spaß. Das Spaß und Spannung stiftende Karussell fordert die Synapsen! Wer hier deppert Gas gibt, fliegt schnell aus dem Rennen. Eine tolle und selektive Schlüsselstelle, wie unsere Testfahrer meinen. Das Finden der optimalen Bremspunkte ist schon in Anbetracht der großen Bahn keine leichte Sache. Die lange 14 Meter Gerade, die nach dem Kreisel bergab geht, lässt die Motoren voll ausdrehen, auch wenn man lang übersetzt hat. Wenn man hinten in die schnelle Linkskurve bricht, muss man schon genau den Bremspunkt anvisieren, damit man nicht von den anderen fünf Gegnern geledert wird. Die folgenden variablen Kurvenkombinationen sind



Die Stimmung ist entspannt. Den Wiener Schmäh* gibt's gratis.

Fahrspaß pur! Die Bahn ist trotz ihrer Größe sehr übersichtlich. Abgeflogene Hasardeure werden vom Streckenpersonal problemlos und zügig geborgen. Zwei kurze und ein langer Greifer bringen die Wracks zurück an die Boxe. Die blaue Linie am Fußboden des erhöhten Fahrerstands sorgt dafür, dass die Sicht für alle sechs Racer gleich bleibt. Der Herr Kibera überwacht die Einhaltung der Regularien sowie der Sicherheit vor Ort.

* Nordweißwurstäquatoriale Übersetzung: Wiener Dialekt.



Vienna Calling!

Die Slotangels duellieren sich u.a. mit:

- Slotit Boliden
- Slotit Ferrari 312 Cup
- NINCO Japan GTs
- HISTO – CUP (kleine 1:24er auf HRS Chassis)
- FLY Capri Racing
- Le MANS Plafit Super 32
- Scalextric Musclecars



**Scalextric Musclocar Serie:
Chevrolet Camaros treten gegen
Ford Mustangs an**



**Hier die immense Bahn aus
der Heli-Perspektive**



**Histo-Cup: Kleine 1:24er auf Slotit
HRS-Chassis bieten Fahrspaß auf
der Ideallinie**



Slotit Ferrari 312er Cup Autos



Wunderschöne Fly Classics



Vienna Calling!



Österreichisches Fernsehen bei den Slot Angels: Der zweifache Carreraweltmeister Loth aus eigenen Reihen



Wofür andere hart und lange arbeiten, das holt er sich mit dem Gasdrücker: Letztes Jahr gewann er den Mini, dieses Jahr den Manta A. Glückwunsch!



Hier ein Teil der Clubmitglieder

Warum foad der so deppert?



Clubabend bei den Slot Angels.

Es war ein unvergessliches Erlebnis bei den Slot Angels richtig Gas zu geben. Die Bahn ist der Oberhammer. Die Leute sind lässig und der Spaß auf und an der Bahn hat uns sehr gut gefallen. Wir sehen uns bei den 6 Hours!

Nachruf



Lancia Delta S4

Die Gruppe B lebt!

*Wir trieben die Legende auf
und ritten sie hart auf Sardinien*

Gruppe B

Lancia Delta S4



Fauchenden Bestien, deren rascher Vortrieb durch das Brüllen der Motoren und dem Pfeifen des Turbolauferzeugs begleitet wurde, sind leider aus der Rallye-WM verschwunden. Sie waren zu schnell, zu gewaltig und es gab zu viele Tote in der Gruppe B.

Trotzdem kein Grund für uns, diese Helden atemberaubender Driftwinkel zu vergessen. Nein, wir jammern ihnen hinterher! Die WRC heute ist spektakulär. Aber sie hat nicht das Moment, das die Gruppe B an die Rennstrecke zauberte.

Die Zuschauerzahlen waren aberwitzig. Das Spektakel, das diese Fahrmaschinen der 80er inszenierten war faszinierend. Alleine der Sound entschädigte für den Verzicht auf jedes Rockkonzert. Die Dynamik, die in diesen Wägen steckte, begriffen die wenigsten. Weder Zuschauer noch Fahrer. Der Anspruch an die Fitness der Fahrer war brutal. Damals absolutes Neuland im Rallyesport.



Der eigenwillig konstruierte S4 läutete bei Lancia das Allradzeitalter ein. Er löste die Zweirad angetriebene „Übergangslösung“ 037 ab und nahm Peugeot 405, Audi Quattro und Ford RS200 die WM-Krone weg.

Gruppe B

Lancia Delta S4

Nur eine Handvoll Chauffeure hatte diese Autos im Griff. War es umgekehrt, endete es so gut wie immer tödlich. Die immens aufgeladenen Turboaggregate entwickelten derart hohe Temperaturen, dass ein Crash mit einer Explosion beantwortet wurde. Etwas Benzin auf den heißen Lader und die Kiste flog allen um die Ohren. Die Todesliste ist lang. Die FIA handelte. Das Aus der Gruppe B! Wir widmen diesen Nachruf einem der furiosesten Automobile: Lancia Delta S4! Wir haben den Exoten, den es mal als Slotcar gab, lange gesucht und bei H+T gefunden. Die Adresse hat noch ein paar betagte und seltene Delta S4. Die Resine-Karosserie von damals ist sicherlich nicht mit den heutigen Fertigungsstandards vergleichbar. Fans der Gruppe B pfeifen darauf und freuen sich, einen mega-seltenen S4 auf der Bahn zu haben! Dass man ein wenig nacharbeiten



Radikale Driftwinkel am Limit: Mit dem S4 am Limit über sardischen Landstraßen.



muss stört uns nicht. Unsere kleinen Rennmechaniker haben den Wagen gut hinbekommen. Fans seltener Rallyefahrzeuge kommen an Team Slot nicht vorbei. Der Aufwand, um diese Autos für den Rallyeeinsatz aufzubereiten hält sich in Grenzen. Der S4 war nicht für Verkaufszahlen gemacht. Die Spezialentwicklung des Werks wurde ausschließlich gebaut um Rennen zu gewinnen. Nach dem Aus der Gruppe B holte Lancia erneut mehrmals in Folge den WM-Titel: Auf dem Delta Ingegrale. Den gab es im Gegensatz zum S4, normal im Laden!



Goodies

sensationell

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

Ninco's Heavy Metal



Das Ninco Tool zum Abziehen und Aufpressen von Ritzel auf Achsen und Motoren.



**Standfestes Metall:
Die Dornen halten auch,
wenn Ritzel strammer
sitzen. Tipp: Gewinde
fetten bzw. ölen!**



Einen flott machen

Tuning Workshop



*Dreimal Aston
dreimal anders...*

*Drei verschiedene Tuningwege
für den Aston Martin DBR9!*



Was bringt Tuning?

A B C - Waffen

„Bitte zeigt, wie man ein Slotcar schneller macht!“ so viele Leser per Mail! Was wir ohnehin vorhatten, verkaufen wir Euch nun als „Euer Wunsch sei uns Befehl!“

Tuning: Ein weites Feld! Es sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt, dass wir nur Auszüge aus einem weiten Kosmos zeigen können.

Wir möchten keine abgehobenen Maßnahmen bringen. Uns liegt am Herzen, dass Leser (vom Einsteiger bis zum Fortgeschrittenen) das Gezeigte zu Hause ohne wissenschaftlichen Aufwand nachbauen können.-

Wir haben nicht lange überlegt bei der Auswahl des Probanden. Der Aston Martin DBR9 von Scalextric bietet von Haus aus gepflegte Fahreigenschaften. Handling und Dynamik sind im Grenzbereich gefällig und

nachvollziehbar. Der Sidewinder hat Bums. Ein schönes Auto noch dazu! Da kam die Idee, den DBR9 in drei verschiedenen Versionen magnetfrei aufzubauen und vorzustellen.

Gefahren wurde auf S- und C-Schiene mit 12 Volt. Die beiden seriennahen A- und B- Aston lassen sich mit wenig Aufwand realisieren. Die C-Version verschlingt Aufwand und etwas Budget. Der Aston Martin in C-Homologation tritt regelmäßig in einer Aston Martin Clubrennserie an und sorgt für dort für lange Gesichter.



**Rennerprobt und erfolgreich:
Der Aston Martin DBR9 des
Jim Hunt Racing Teams.**

Gruppe A-Version (seriennah)

- Hinterreifen anschleifen
- Vorderreifen klarlacken
- Slot Devil Achsdistanzen
- Bleitrimmung

Gruppe B-Version (seriennah)

Wie A-Version; Aber: Geschliffene PU-Hinterreifen für mehr Grip

Gruppe C-Rennversion

Alufelgen (Größe identisch mit den Serienfelgen), geschliffene PU-Reifen hinten, O-Ringe vorne

Slotit Tuningparts: Hohlachse vorne, Hinterachse mit Kugellager und Side-winderritzel, Motorritzel

Motortuning: Scalex mit 24000U/min, Motorwelle gekürzt

Slot Devil Achsdistanzen

Bleitrimmung

Einen flott machen

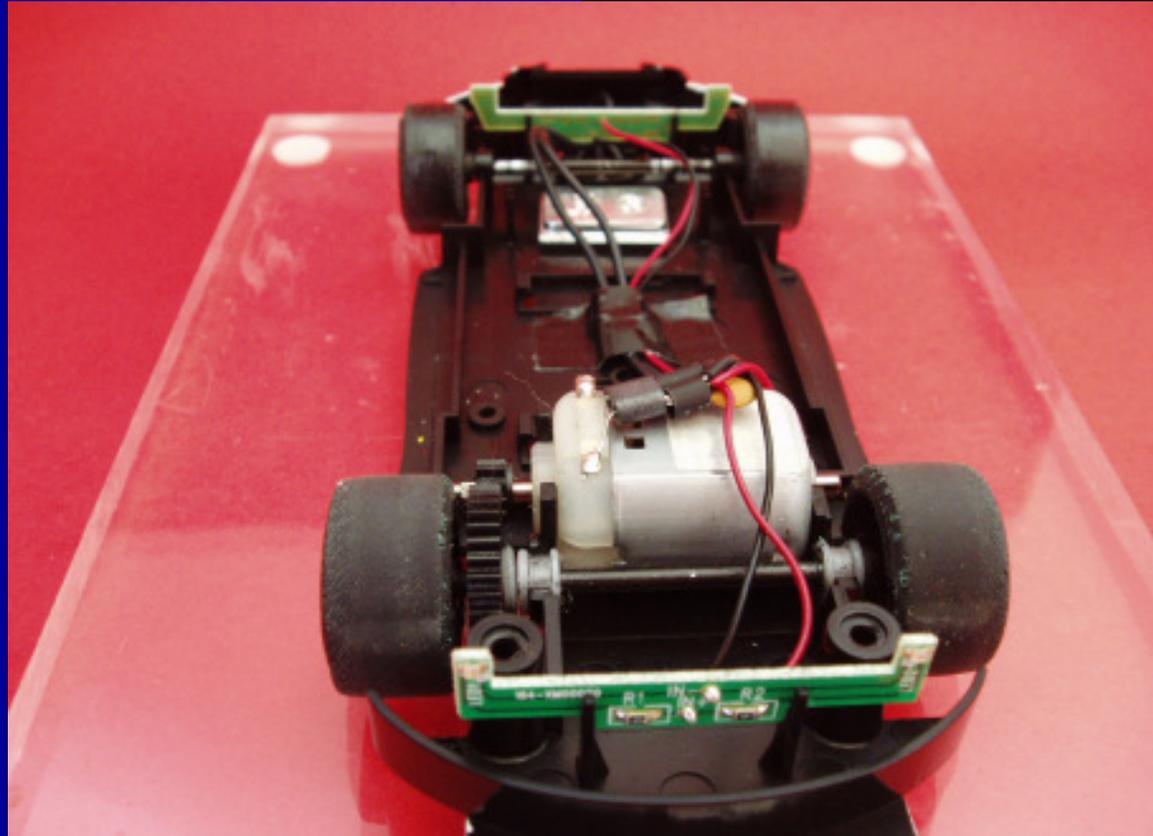
Tuning Workshop

A und B-Version

Weniger ist mehr

Trotz des größeren Aufwands haben wir dem C-Aston kein drehzahlmörder Raketentriebwerk (30 000 oder mehr U/min) eingepflanzt. Wir wählten ein orangefarbiges Tuning-Aggregat von Scalextric mit Drehmoment in allen Lebenslagen. Die gewaltige aber beherrschbare Schubkraft lässt Konkurrenten nach Kurven und auf Geraden deutlich stehen. Selbst Gegner mit gleicher Übersetzung, allerdings mit stärkeren Motoren mit 30 000 U/Min haben das Nachsehen.

Die Reifen- und Felgenreöße wurde so gewählt, dass sie den Serienfelgen aus Plastik entspricht. Vorne sind allerdings dünne O-Ringe verbaut, die den Rollwiderstand gegenüber klar lackierten Serienpneus etwas reduzieren.



Bis auf die Hinterreifen identisch: Seriennahe A- und B-Version. Die Vorderräder gelackt, 5g Blei im Bug. A vertraut angeschliffenen Serienreifen. B geschliffenen PU-Reifen, die mit den Felgen verklebt sind. Ein Spacer aus Kunststoff reduziert das Axialspiel der Hinterachse. Einfache Sache!

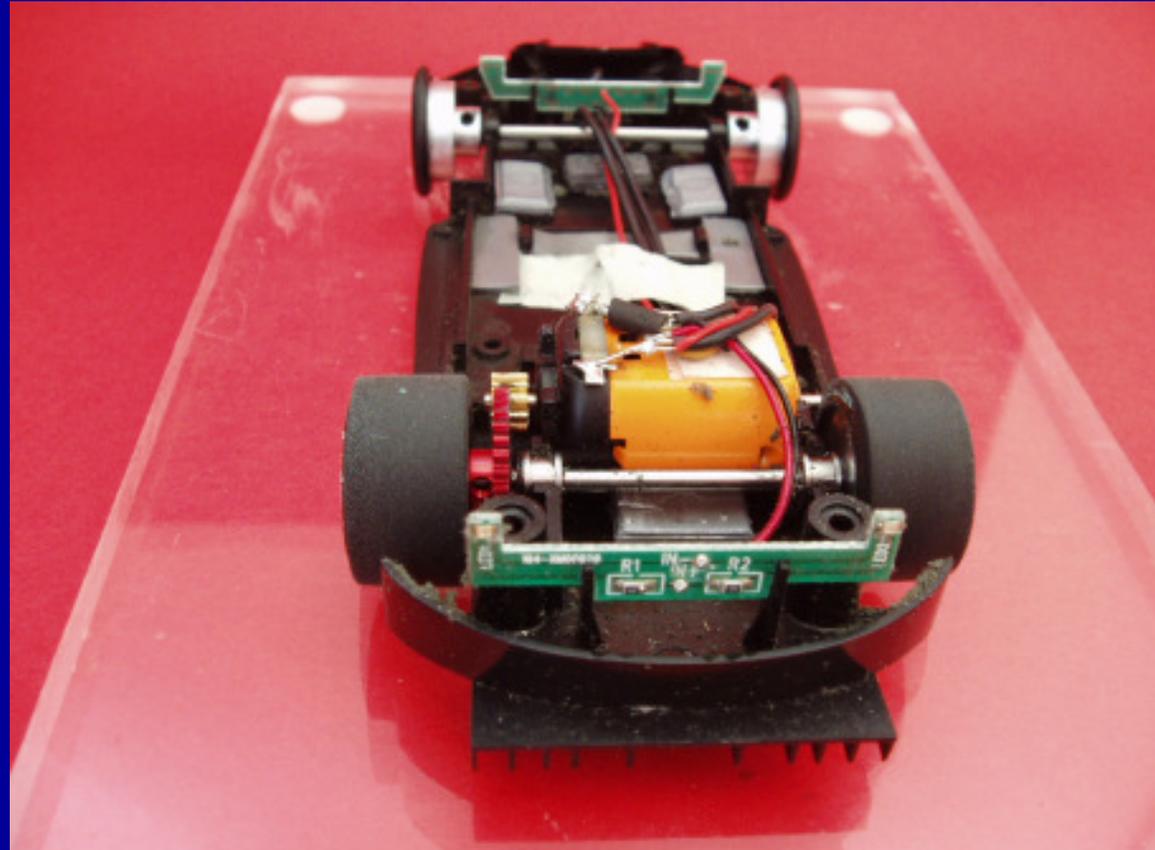
Einen flott machen

Tuning Workshop

C-Version

Die **A-Version** fährt sich auf der Heimbahn ausgesprochen gutmütig. Mit geringem Aufwand holt man aus dem Aston Martin deutlich mehr Performance heraus, als er out of the box ohnehin bietet. Das Anschleifen der Hinterräder sorgt dafür, dass die Räder über ihre gesamte Reifenbreite plan auf der Straße aufliegen. Grip und Vortrieb werden spürbar besser. 5g Blei im Bug haben uns gereicht, um den Wagen ausgependelt im Slot zu halten. Das übliche Ölprogramm der beweglichen Komponenten sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Wem das nicht geläufig ist: Ladet ältere Magazine herunter: Darin gibt es Workshops hierzu!

Der Aston ist ein unkompliziertes Renngerät, das auf der Heimbahn viel Fahrfreude bereitet. Der lange Radstand bietet einen guten Geradeauslauf und in Kurven zeigt sich der

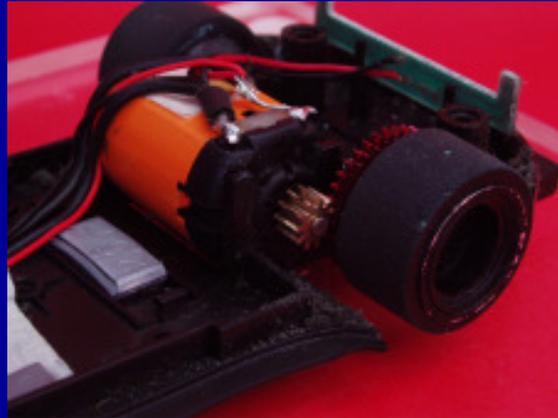
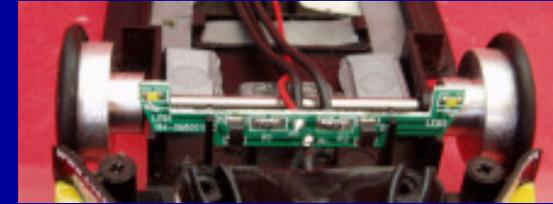


Volles Programm: Slotit Hinterachse mit Kugellagern, geschliffene PU-reifen auf gedrehten Alus, stärkerer Motor und viel Blei, damit die Kraft auf die Fahrbahn kommt. Die Vorderachse mit Alus und O-Ringen.

Einen flott machen

Tuning Workshop

C-Version



Drehmomentstarker Scalextric Motor, gekürzte Motorwelle, Slotit-Getriebe und Alus mit Plastik-Felgeneinsätzen.



traditionelle Brite ausgewogen ruhig und gut beherrschbar. Kleine Drifteinlagen sind möglich, falls man die Kurvengeschwindigkeit zu hoch wählt.

Die **B-Version** fährt sich ebenbürtig, bis auf die Tatsache, dass die PU-Reifen den Grip eine ganze Spur erhöhen. Vorausgesetzt, sie werden sauber rundgeschliffen, die Kanten gebrochen, damit der Wagen in Kurven nicht zu stempeln beginnt. (Siehe *Reifenworkshop in der letzten JHM-Ausgabe*)

Wir haben die Reifen auf den Felgen verklebt, damit sie nicht zu wandern beginnen.

Die **C-Version** ist mit Sicherheit die aufwändigste Variante. Sicherlich ist der Punch gegenüber den serien-nahen Astons höher. Aber es zeigte

sich auch, dass das Plastikchassis an seine Grenzen stößt. Die Leistungs-kurve kann nur durch Zugabe von Blei auf die Strecke gebracht werden. Der temperamentvollste C-Aston fuhr anfangs zickig und verhielt sich in Kurven ungestüm. Die Abstimmung nahm viel Zeit in Anspruch: Proberunden, neu trimmen, Proberunden, neu trimmen... Viele Versuchsreihen folgten...

So wie er auf den Bildern zu sehen ist, kommen wir mit ihm perfekt zu recht. Der Wagen beschleunigt sehr kraftvoll aus den Kurven heraus, durchläuft diese gut kontrollierbar und hat nun wieder das gutmütige Fahrverhalten im Grenzbereich, wie es die beiden serien-nahen A- und B- Astons mit weniger Leistung besitzen. Der Abrieb, der Verschleiß der Hinterrreifen ist gewaltig. Rennsport frisst Material und Geld. Nichts Neues!

Einen flott machen

Tuning Workshop



**Unser neuer DBR9
(B-Version):
Jim Hunt Racing
Design!**

Fazit:

Tuning erweitert die Performance. Allerdings gehen die Kosten, Verschleiß und Wartungsaufwand deutlich nach oben.

Die Komponentenwahl erfordert intelligentes Taktieren. Hohe Leistungsdaten alleine sind Argumente am Stammtisch! Auf der Rennstrecke gewinnt man damit keine Rennen. Man muss die Power auch reiten können. Permanent durchdrehende Hinterräder, darauf stehen bestenfalls die Carrera-Chicks in der Boxengasse. Bringt man die Kraft des Tuning-Motors kontrolliert auf die Strecke? Verkräften Achsen, Felgen, Reifen, Getriebe, Leitkiel und Chassis den Leistungszuwachs? Ist der Grenzbereich nun marginal schmal? Dann ist man über das Ziel hinaus geschossen. Sinnvolles Tuning hat

nichts mit Potenzgehabe zu tun. Besonders im Heimbahnbereich ist es wichtig, dass man Autos nicht übermotorisiert. Nicht jeder hat lange Geraden zum Ausreizen dicker Motoren. Clubbahnen sehen oft anders aus: Layout, Stromversorgung und Grip erfordern eine andere Hardware als daheim. Wenn dazu alle anderen Fahrer tunen, muss man auch...

Es ist keine Kunst, materiell unterlegene Gegner mit Hightech-Slotcars zu verblasen. Bei Waffengleichheit schon! That's Racing!

Slotcars, wie der Aston in A- oder B-Version bieten unter gleichen Gegnern viel Rennvergnügen. Leute, die das Gegenteil behaupten, nerven! Die Mehrheit der Slotter fährt mit Serienmaterial zu Hause. Wenn man es mit wenigen Kniffen optimiert, wächst der Fahrspaß um einiges und

die Kosten bleiben auf verträglichem Niveau.

Das Wichtigste ist und bleibt der Fahrer. Er gewinnt Rennen. Bei unserem Aston Martin Markenpokal habe ich schon mit einem Gruppe B-Wagen gegen Gruppe C-Autos mit teuren Tuningteilen und Motoren mit 30 000 U/Min gewonnen! Dass die Gegner nicht fahren konnten, daran lag es nicht! Während die anderen mit dem schmalen Grenzbereich ihrer Power-eisen haderten, spulte ich im serien-nahen DBR9 meine Runden ab und gewann am Ende mit einer Runde Vorsprung auf den Zweiten. Weniger ist manchmal mehr!



Kleine große Welt 1:43

Am Schurwaldrand traf sich die deutsche GO-Elite zum 5. GIDWST

Organisation: BW-Slot-Team. Es gab erstmals ein Langstreckenrennen, das über 6 Stunden lief.

Parallel wurden die Sieger im **Concours d'Elegance** ermittelt. Dabei werden die schönsten und originalsten Umbauten prämiert.

Das **Kids Rennen** zeigte der Nachwuchs ihr Fahrkönnen. Mancher Erwachsene war bei den Rundenzeiten froh, dass er nicht gegen die Zwerge antreten musste.

Es gab für den Sieg eine GO-Bahn und kleine Preise.

Das **Erwachsenen Rennen** war zugleich der letzte Lauf der GO-Formel 1 Meisterschaft 2007/2008.

Kann Papi-Krawatti-GO den Titel verteidigen? GO-Simon machte das Rennen!



Concours d'Elegance



Kids Rennen: Wir sind zwar noch klein, aber nicht langsamer!

Fast 30 Meter misst die vierspurige Bahn. Die vielen Kurven selektieren und fordern von den Fahrern all ihr Können und Konzentration ab. Sponsoren unterstützten das Treffen.



Kleine große **Welt 1:43**

Dragster Rennen

Auf einer fast 10 Meter lange Strecke gehen die Kraftmonster an den Start. Sie müssen eine 1:43er Viertelmeile (9,36 Meter) so schnell wie möglich im Duell gegen den Gegner schaffen. Tuningmotoren und geheime Übersetzungen für maximale Beschleunigung. Benita kann Ausscheidungs-Rennen für sich entscheiden und sie

scheitert sehr knapp am Fahrzeug des favorisierten Lucian, Sieger des Kölner Dragsterrennens.

Freestyle Rennen

Fast alles ist erlaubt was die kleinen Flitzer schnell macht: Tieferlegen und Tuningmotoren! Papi-Krawatti siegt vor Georgio und GO-Claus.

Nachtrennen

Fahren in völliger Dunkelheit. Nur die Scheinwerfer der Fahrzeuge dienen als Orientierung. Ein Abflug kostet viel Zeit. Für Spannung ist gesorgt. GO-Simon ist der Chef in den Lichtkegel vor Rupi und Georgio.

Grillabend am Schurwald

Fachsimplen und Magenfüllung mit erlegten Tieren. Wildunfälle?



Die Helden der 1:43er Viertelmeile: Motortuning und geheime Übersetzungen brachten höllische Abzugswerte





GOKARLI *rennbahnshop*

Karl Reiter Handelsgewerbe • Fuggerstraße 4 • Erding, Bayern 85435
Fon: +49 8122-540457 • Fax: +49 8122/540657 • info@gokarli.de • www.GOKarli.de

Kleine große Welt 1:43

Erstes GO-Langstreckenrennen

„3-2-1-GO!!!“ Start der 6 Stunden am Schurwald. 4 Teams mit 5 Fahrern kämpften in XBows um Bestzeiten auf der vierspurigen GO-Bahn. Der Kampf: verbissen aber fair! Anspannung! Die Luft brennt! Gegen 18 Uhr zeichnet sich ein Kampf um die Spitze ab: Das Team Rheinhessen führt wenige Runden vor BW-Slot-Team. Das Team aus dem Ruhrpott muss sich verbissen gegen das Team „Go for Gold“



behaupten. Kurz vor 20h schicken alle Teams noch mal ihre besten Fahrer ins Rennen.

Nach 5624 gefahrenen Runden stehen die Sieger fest:

1. Team Rheinhessen, 1466 Runden –
2. BW-Slot-Team, 1449 Runden –
3. Team Ruhrpott 1357 Runden -
4. „Go for Gold“ 1352 Runden.

2009: Wiederholung!



Bericht: R. Kleber, B. Kühne
Fotos: M. Cüppers, H. Kalkowski
www.gidwst.de
www.bw-slot.de
www.carrera-go.info

Siegerehrung

Fast jeder Starter kann sich über einen Preis, eine Medaille oder eine Kleinigkeit freuen.



Bazar

Rosenheimer IG (4-spurige 34m Carrera-Exclusiv) sucht noch Mitfahrer und/oder Bastler für gemeinsame Rennabende.

Infos unter www.men-in-race.de
oder Tel.: 0 172/85 58 666 (Marcus)

Kostenlose private Kleinanzeigen ab sofort in Jim Hunt Magazine!

Private Kleinanzeige an:

jim-hunt-magazine@gmx.de

Betreff: Kleinanzeige schalten



Jim Hunt Magazine® Bei uns fährt der
FOR SLOTCAR USE ONLY Leser mit!

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

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 8.**

**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!