Tim Hunt Magazine® 9

FOR SLOTCAR USE ONLY

Nov 08

Urgewalt:
Porsche 936

Art-Workshop
Figuren bemalen

997 Gulf

Test: Ninco N-Digital

Endlich da:
Sport-Quattros

u.v.m.

Feinabstimmung mit

Slot.it Motoren und Getriebe

LMP2: Acura V8 vs. Courage Wankel-Mazda

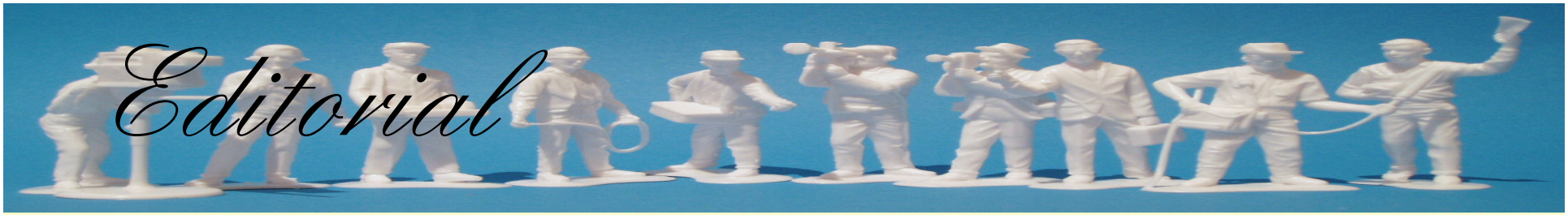
Elegante Exklusivität

Uhlenhaut-Coupé

GT40 limited

Vive la Renault 8!

WRC aktuell



Editorial

Der Hauptsaison entgegen

Der Winter ist da! Wir rauschen mit Vollgas auf das Weihnachtsgeschäft zu. Am Jahresende werden unzählige Bahnen und Slotcars gekauft. Wir testen diesmal eine Digitalbahn von Ninco. Fahren mit bis zu acht Fahrzeugen und sieben Rennmodi. Klingt interessant!

Der schnellste Ninco aller Zeiten, der Acura ist da! Im Tracktest zeigt der V8 LMP2, was in ihm steckt. Wir stellen ihm den Spirit Courage mit Mazda Wankel-Motor zur Seite.

Ninco Classic-Days: Ein neuer James Dean im Little Bastard trifft auf Shelby Cobra und Jaguar XK120. Zwei moderne GT aus Italien, Ferrari 430 und Lambo als Japan-Racer drehen mächtig auf.

Tuner Scalextric liefert die Filmhelden aus dem Klassiker „Italian Job": Schöne Minis in einem tollen Set! Der zweite GT40 aus der deutschen Importeursschmiede wurde ausgekoppelt. Klassikliebhaber verwöhnt das rare und wertvolle Uhlenhaut Coupé, auf Basis des 300SLR!

SCX schickt zwei WRC-Skodas ins Rennen. Wir waren zum Tracktest in Tschechien, dem Mutterland von Skoda. Dort haben wir richtig heiße Sonderprüfungen unter die Räder genommen.

Der polarisierende Morgan Aero hat uns Spaß gemacht. Ein Gesicht in der Menge. Renault schiebt den klassischen R8 nach. Eine Rallyeschleuder mit Heckmotor aus den späten 60ern. Wir hatten viel Spaß mit dem brüllenden Franzosen. Anschließend kam das Kontrastprogramm im brandneuen F28, den aktuellen Formel 1 Boliden aus gleichem Haus. Aber dank H.A.N.S. meisterten wir auch dies. Der Racing 997er von SCX drückte uns übel in den Sitz. Ein Burner vor dem Herren! Der 997er von Tuner Ninco im Gulf-Design ist traumhaft schön und schnell.

Tuner Spirit beglückt uns mit zwei sagenhaften Nürburgring-BMW 2002. Wunderschöne Youngtimer, die unser bayerisches Herz höher schlagen lassen.
1er Golf GTI nun im BP-Rallyetrimm. Der kraftvolle Porsche 936 mit Resinekarosse brachte den Salzburgring um Glühen.

Tuner Revell bläst uns mit zwei kurzen Sportquattros, dem Bergmeister NSU TT und dem Winkelhock-BMW 320 den Marsch. Weiter so, Jungs und Mädels!

MRRC erfreut uns mit schönen Figuren und einen sagenhaften Gruppe 5 Toyota!

Slot.it ist einer der beliebtesten Tuner in unserem kleinen großen Motorsport. Wir stellen seine Motorenpalette, Motorritzel- und Zahnradsets vor: Zwischen Drehmoment, Drehzahl und Getriebeabstimmung folgt der individuelle Abstimmungsspagat.

Zur Abrundung war ich bei David Piper. Wir warfen einen Blick auf und in einen seiner Rennwägen: Den grünen Ferrari 330 P4 Spider. Zu Hause angekommen, baute ich das Auto nach.

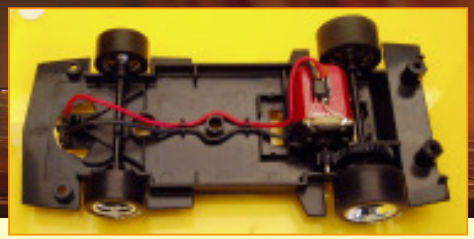
Für Winterabende: Ein schönes Ferrari-Buch über alte Sportprototypen. Und zur Orientierung 2009: Exklusive Kalender für Menschen mit Benzin im Blut.

Viel Spaß mit der aktuellen Ausgabe und eine schöne Vorweihnachtszeit! Vielleicht mit halber Gasstellung, damit noch Zeit zum Slotten bleibt.

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu



Jim´s Universum

News & Facts

Tracktest

Klassiker:

- *300 SLR Uhlenhaut-Coupé*
- *Jaguar XK120, Porsche 550 Spider, Shelby Cobra*
- *BMW 2002 Nürburgring-Duo*
- *NSU TT Bergmeister*

Rallye:

- *Audi Sportquattros*
- *Skoda Fabia WRC*
- *Raid: Bowler Nemesis*
- *Klassik-Rallye: Renault 8*

Rundstrecke:

- *LMP2: Acura V8 vs. Courage Wankel-Mazda*
- *Toyota Celica Gruppe 5*
- *Porsche 936: Das Turbo-Monster*
- *Porsche 997: Gulf und SCX-Racing*
- *Ferrari 430: Zweimal Racing*
- *Morgan Aero*
- *Renault F28*

***NASCAR:** 5 Cars of Tomorrow*

Test-Track

Ninco N-Digital Starter Box

Workshop

Figuren bemalen

Tuning

Motoren und Getriebe von Slot.it

Und vieles mehr!

exklusiv

Jim´s Universum

Wir trafen David Piper!

Jim Hunt Magazine traf die smarte Rennfahrerlegende David Piper, der 80 Jahre jung wurde. David besitzt eine große, private Sammlung interessanter Sportwagen-Prototypen, mit denen er selbst die größten Rennen aller Zeiten gefahren ist. Er empfing uns aufgeschlossen und sympathisch, sprach mit uns über die alten Zeiten, als Rennen noch richtige Rennen waren. Er redete mit Begeisterung über Slotcars und das Jim Hunt Magazine, das ihm sehr gut gefällt. Richtig stolz waren wir, als wir seinen Ferrari 330P4 Spider ansehen, anfassen und sogar darin sitzen durften. Ein Erlebnis für die Ewigkeit! Als David den Motor anwarf waren wir dem Himmel nahe. Die Proberunde verwöhnte unser Gleichgewichtsorgan und Trommelfell mit einer Symphonie aus Zwölf Zylindern. Da müssen sich die Sound-Ingenieure von heute noch arg ins Zeug legen, um so einen Klang hinzubekommen. Daheim angekommen waren wir derart inspiriert, dass David Pipers 330er Spider als Slotcar nachgebaut wurde. Als Basis diente ein Scalextric Modell, dem das Dach fachmännisch entfernt wurde. Dann kam die knallgrüne Farbe drauf. David verriet uns, er wählte das Grün, damit ihn seine Frau im Startfeld sofort erkennt. Das dunkle British Racing Green war ihm zu fad. Danke an David Piper für diesen tollen Tag, den wir sehr zu schätzen wissen!

80

Der grüne 330 P4 Spider in voller Fahrt mit maximalem Sound...

Eng: Das 330er Cockpit

Der Brite David Piper, heute 80 Jahre jung, fuhr alle großen Rennen der 60er und 70er Jahre. Bis heute besitzt der Privatfahrer mit Werksunterstützung klassische Sportprototypen von Porsche und Ferrari. Er führte uns seinen 330er P4 Spider vor. Wir bauten ihn als Slotcar nach. Lediglich den Sound bekamen wir nicht so gut hin...

Unser 330 P4 Spider. Das Scalex-Modell bekam das Dach runter und einen grünen Anstrich.

Jim´s Universum

Bemalte Figuren im Workshop!

Superpräzise: Slotdevil Inbus 0,9mm

Schluss mit ausgenudelten Maden-Schrauben: Der toleranzlose Slotdevil SW 0,9er hat den Dreh raus!

Wer kennt das nicht: Nervige, ausgenudelte Madenschrauben bei Slot.it-Felgen... Und das trotz teurem Spezialinbus? Problem: Es gibt eine fragwürdige Norm, die ausgerechnet bei diesen kleinen Maß genügend Toleranz zulässt: Die einen produzieren zu groß, andere zu klein. Und das bei uns! Tstststs!

Umpfi´s Slotbox rückt dem Problem auf den Leib. In der eigenen Slotdevil-Produktlinie lies man bei einem deutschen Hersteller den toleranzlosen, gehärteten 0,9mm Stahl-Inbus herstellen. Damit öffnet und schließt man Madenschrauben präzise und angstfrei! Testurteil: SUPER! www.slotbox.de

Reporter und Filmleute

Vier Figurensets vom MRRC

Die britische Traditionsmarke bietet wunderschöne Figurensets. Authentisch wirkende Menschlein mit ausdrucksstarken Gesten und feinen Details bringen Atmosphäre an die Rennbahn. Ein Meister am Pinsel, macht daraus Kleinode mit individuellen Charakter. Fahrer und Mechaniker, Offizielle, Reporter und Zuschauer (ohne Strohballen) stehen auf dem Programm. Gesehen bei H+T Motor Racing. www.ht-slotshop.de

Rennfahrer und Mechaniker

Rennfahrer und Mechaniker

Zuschauer

Ballistol: Neue Öle für Digitalfahrer und analoge Öler

Der deutsche Ninco Importeur Cars&Co bietet hochwertige Ballistol Öle für Slotter an. Die bayerischen Qualitätsprodukte dienen neben der Pflege und Konservierung von Waffen für 1001 Zweck. Nun gibt es für speziell für Digitalbahnen den ***Track Cleaner*** Pflegestift mit breiter Spitze zur Pflege der Bahnkontakte. Abrieb, der zwischen Litze und wetzenden Schleifern entsteht, wird entfernt. Damit lassen sich selbstverständlich auch analoge Bahnenleiter pflegen.

Der neue ***Punktöler*** mit dünner Spitze trägt das hochwertige, harzfreie Schmiermittel präzise an fixen Punkten, z.B. im Slotcar, auf.

Jim´s Urteil: Waffenöl-Hersteller Ballistol, braut hervorragende Öle zur Wartung und Pflege von fahrbaren Geschossen auf der Slotbahn, ihrer elektronischen Flugschneise und allen Reibpunkten an der Hardware! Ein heißes Fluid für optimale Funktion!

Waffenöl-Spezialist Ballistol liefert qualitativ hochwertige Pflegeprodukte für Geschosse der Slotbahn sowie deren Flugschneise!

Jim´s Universum

Revell Funcup Käfer

Tuner Revell hat ein Auto mit hohem Spaß-faktor aufgelegt. Der Uniroyal Funcup Käfer in silber-pink. Der Inliner sitzt vor der Hinter-achse und schiebt den Wagen kräftig an.

Odes PU-Reifen

Wir fuhren einen Satz Odes PU-Reifen M1 für kleine und große Slot.it-Felgen und waren begeistert. Der Grip der „Schwiezer Pneuli“ kommt nahezu an die alte Ortmann-Mischung ran. Weiter so!

www.odes.ch

Neuer Rallye Golf I

Tuner Spirit legt nach den beiden aufsehens-erregenden Golf I (wir berichteten im JHM No.8) die erste Auskoppelung auf. Es handelt sich um einen GTI in BP Rallyedekor aus einem französischen Rennstall. Das Design ist absolut zeitgenössisch für die 80er Jahre. Der Heckscheibenwischer fällt aus Gewichts-gründen weg wie beim Original. Der GTI hat eine französische Zulassung, was Ärger beim TÜV erspart. Wer mehr über den Spirit GTI Nachlesen möchte, sei unsere letzte Ausga-be empfohlen. Unser Kiosk ist jederzeit offen.

Golf I GTI „BP Racing“ Der Wagen lief bei der „Rallye des Mille Pistes 1980“ und wurde von F. Chatriot pilotiert. Beschleunigte Ansagen aus dem Gebetbuch kamen von A. Peuvergne.

Das gute Buch

Jim´s Universum

Die Ära der Ferrari Prototypen

1962 bis 1973 war die Zeit, in der die italienische Nobelmarke die erfolgreichsten und schönsten Sportwagen Prototypen konstruierte. Vom ersten Mittelmotor-Prototyp 246SP bis zum 512S und dem gewaltigen 312PB schildert dieses Buch die epische Ara des Rennsports, erzählt von unbezähmbaren Autos und überragenden Fahrern.

Die Scuderia Ferrari gewann damals sieben Titel und nutzte bei der Entwicklung konsequent ihre Formel-1-Erfahrung. Das unverwechselbare Geräusch hochgezüchteter Ferrari-Motoren erklang in den Wäldern der Eifel auf dem Nürburgring oder hoch im sizilianischen Bergland bei der Targa Florio, dem ältesten Langstreckenrennen der Welt. Rennsportexperte Alan Henry, den eine lebenslange Leidenschaft mit Ferrari verbindet, hat eine beeindruckende Geschichte dieser bedeutenden Ära zusammengestellt. Er schildert Renndetails, nennt Fahrgestellnummern, vermittelt Einblicke in technische Entwicklungen und widmet sich Rennfahrern. Informationsgehalt, nüchterne Fakten und Emotionalität mit vielen zeitgenössischen Fotos stecken im Buch. Eine nostalgische Reise in eine glorreiche, spannende Epoche des Motorsports.

Bibliographie: Alan Henry: Ära des Motorsports. 1962 bis 1973. 172 Seiten, 101 farbige und 39 s/w-Abb., 285x285mm, gebunden im Schutzumschlag. 49 Euro, erschienen im Heel Verlag. ISBN: 978-3-86852-044-6

Die Slothersteller bieten die passenden Autos zum Buch. Auch in 1:32 schon selten und exklusiv, wie die großen Originale von Ferrari!

Kalender 2009

Jim´s Universum

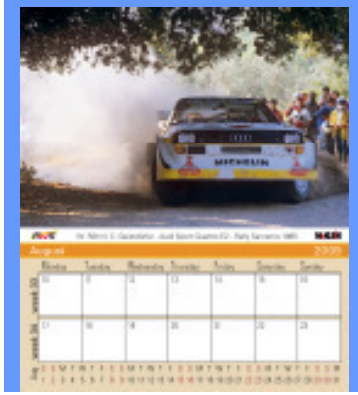
2009 Desktop Rally Calendar - Group B meets WRC

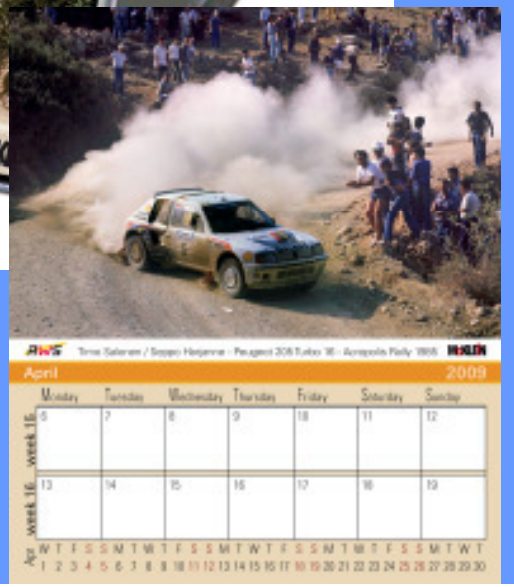
Das beste aus zwei Generationen: Beim 2009 Desktop Rally Calendar trifft die Urgewalt der Gruppe-B-Monster auf die feine Technik der modernen World Rally Cars. Der hochwertige und zugleich praktische Kalender setzt auf Kontraste. Alle zwei Wochen steht je ein Bild aus der vergangenen WRC-Saison und ein Bild aus der Gruppe-B-Ära zur Auswahl. Der gelungene Mix aus Action, Technik und Atmosphäre aus zwei so unterschiedlichen Rallye-Generationen verspricht Vielfalt von Januar bis Dezember.

Technische Daten:

Format: 11,5 x 13,5 cm; 54 Seiten mit 54 Farbfotos (Auswahl zwischen Gruppe B und WRC alle 2 Wochen)

Racingwebshop
Tel.: 02203/9242570;
Fax: 02203/9242590
www.racingwebshop.com





Kalender 2009

Jim´s Universum

McKlein Rally 2009 – The Wider View

Die besten Bilder des Jahres im gigantischen 95-Zentimeter-Panoramaformat: Der McKlein Rally Kalender 2009 zeigt die ganze Bandbreite dieser faszinierenden Sportart auf 25 Bildern – die ultramoderne Technik der World Rally Cars, der Kampf um Sekunden auf Asphalt, Schotter und Schnee sowie die wunderbaren Landschaften auf vier Kontinenten. Wie immer stehen pro Monat zwei sehr unterschiedliche Motive zur Auswahl.
Als Highlight für 2009 geben die Fotografen von McKlein erstmals exklusive Hintergrundinformation zum Fotopunkt und zur Kameraeinstellung ihrer Bilder.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein

Fotografie: McKlein

Format: 95 x 48 cm; 25 Seiten, 2 Motive pro Monat zur Auswahl; Fotos: 34
Technische Details: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt

Racingwebshop

Tel.: 02203/9242570; Fax: 02203/9242590

www.racingwebshop.com

Kalender 2009

Jim´s Universum

Motorsport Classic 2009

Eine Zeitreise in eine längst vergangene aber unvergessene Epoche: Der ganz in schwarz-weiß gehaltene Kalender Motorsport Classic 2009 zeigt beeindruckende Motorsportbilder der 50er, 60er und 70er Jahre – aus einer Zeit, wo Sicherheit noch ein Fremdwort war und fast wöchentlich neue, revolutionäre Technologien aus dem Boden sprossen. Erinnern Sie sich noch an das Safari-Abenteuer der Renault-Alpines bei der Safari 1974, das Herzschlag-Finale bei den 24 Stunden von Le Mans 1969 oder John Surtees großen Formel 1-Sieg beim Deutschland-Grand Prix 1964 auf dem Nürburgring? Diese und viele weitere denkwürdige Momente der Motorsportgeschichte erweckt der hochwertige Kalender in 25 faszinierenden Bildern zum Leben. Jeden Monat stehen zwei Motive von der Formel 1, der Sportwagen-Weltmeisterschaft und aus dem Rallyesport zur Auswahl.

Technische Daten:
Format: 67 x 48 cm; 26 Seiten, 2 Motive pro Monat zur Auswahl; 28 Schwarzweißfotos; Spiralbindung, eingeschweißt, im Versand-schuber verpackt

Racingwebshop

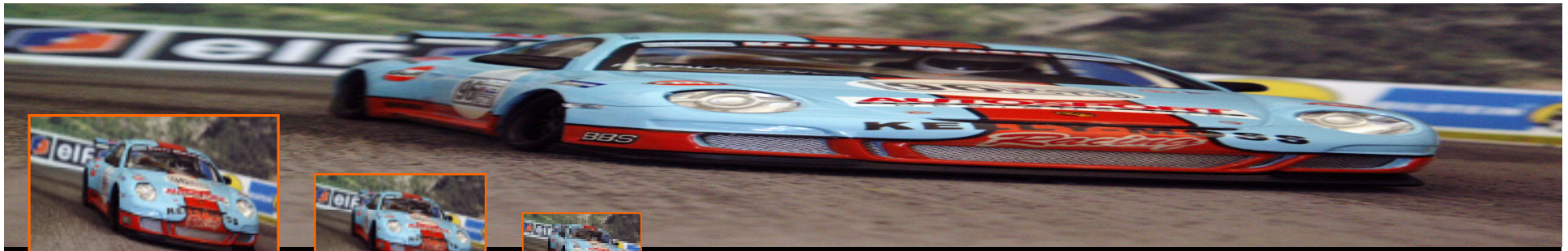
Tel.: 02203/9242570; Fax: 02203/9242590

www.racingwebshop.com

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
UMPFI'S
SLOTBOX

PORSCHE

997 GULF



Sex on Wheels

Es gibt Autos, über die man keine großen Worte verlieren muss. Alleine ihre Präsenz reicht.

Der Porsche 997 GT3 RS ist bereits zu seinen Lebzeiten ein Sportgerät der Superlative. Wir haben den Weissacher Spätzle-Sportler in unserer aller ersten Ausgabe No.1 getestet. Einmal ist keinmal! Wenn sich auch noch das Thema GULF zu Porsche gesellt, gibt es kein Halten mehr.

Tuner Ninco hat einige 997er bisher aufgelegt. Mehrere Rundstrecken- und Rallyeversionen fanden die Käufergunst. Alleine am Nimbus der Marke Porsche liegt es bestimmt nicht, dass der 997 so beliebt ist. Vielmehr sind es seine ausgewogenen Fahreigenschaften, die ihn zum Basissportgerät für vernünftiges Geld macht. Nicht ganz ohne Grund war er das Fahrauto bei der Ninco-WM 2007.

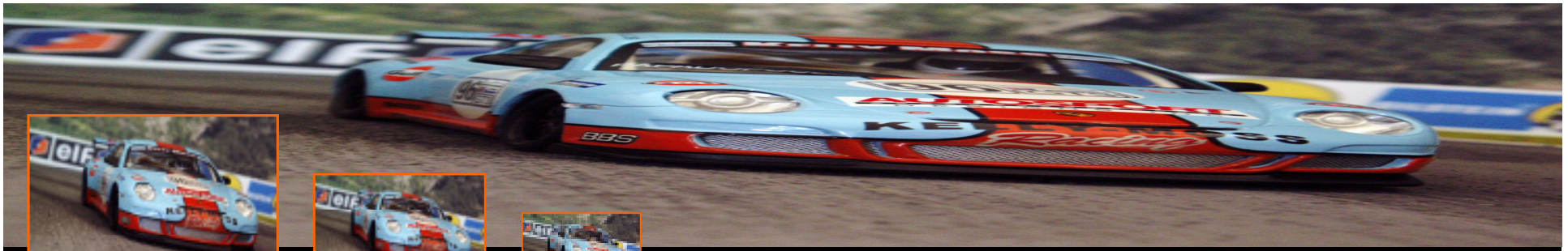
Neues und Bewährtes

Kommt nun ein Abklatsch mit attraktiver Gulf-Lackierung? Blödsinn. Die Zeit bleibt nicht stehen. Der Tuner hat aufgerüstet. Neben schwarzen Speichenfelgen bietet die neue Laprene-Reifenmischung ein Plus an Fahrspaß. Besonders auf Fremdbahnen mit weniger Grip als auf rauem Ninco-Plasphalt.

Im ausgedrehten Zweiten durch die enge Kehre zur Oak Valley Geraden hinunter. Das Sixpack brüllt aus dem mittigen Doppelrohr.

PORSCHE

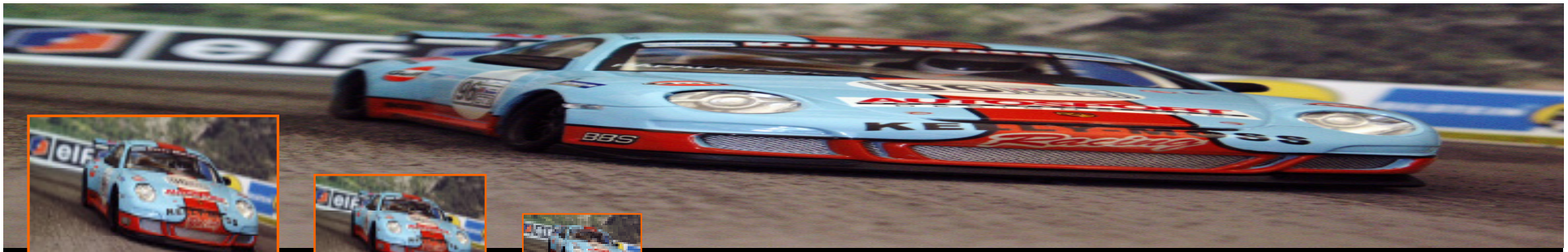
997 GULF



Der 997er ist für uns der ausgewogenste Serien-GT3, den man derzeit kaufen kann.

PORSCHE

997 GULF



Unter diesem Heck arbeitet ein Sechszylinder mit NC-5 Anglewinder-Kopf. Er vereint Drehmoment und Spitzenleistung. Der 997er bietet ein transparentes Handling: Gut beherrschbar und siegfähig zugleich. Besser geht es nicht!

PORSCHE 997 GULF

Im Heck sitzt das bewährte und kraftvolle NC-5 Anglewinder-Aggregat, das wie das Sixpack im Echten ordentlichen Vorschub, Drehmoment und Langlebigkeit verspricht. Unsere Mechaniker haben sofort die Einsteigerfahrhilfe MTS aus dem Wagen geworfen. Faszinierend: Ohne Blei liegt der Wagen satt auf der Bahn und spult zuverlässig mit klar definiertem Grenzbereich seine Runden ab. Die inneren Kanten an den Radhäuser hinten haben wir mit einem Cutter vorsichtig gerundet. Nun kann die Karosserie bei leicht gelöster Heckschraube in Kurven optimal arbeiten.

Was sich emotional tut, wenn man im Gulf 997 auf der Ideallinie fährt, muss jeder mit sich selbst ausmachen.
Die Farbkombination ist für die Ewigkeit und verliert in unseren Augen nie an Attraktivität. Seit Le Mans 1970 unsterblich miteinander verbunden. Wenn auch die beiden Firmen heute nichts mehr miteinander verbindet.

Fazit:

Nincos 997er ist das Basissportgerät für Privatfahrer, die ein ausgewogenes, schnelles und robustes Auto möchten. Ob man im schönen Gulf 997 Rennen fährt? Wir fürchten, dass viele in Vitrinen von Slot-Scheichs landen werden. Wir halten es so wie Steve McQueen: „Racing is life – time between is just waiting!“

Renault 8

Jean Luc Therrier fuhr in den 60ern diesen Haudegen der Rallyegeschichte. Runde 40 Jahre später setzen wir uns hinters Steuer dieses Klassikers und sagen, was auf französischen Rallyepfaden geht.

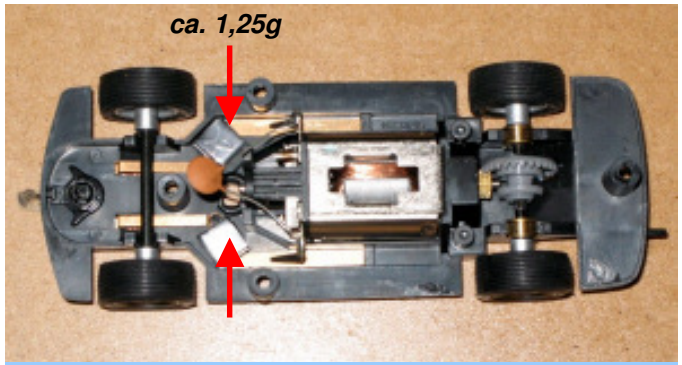
Die Bauzeit des R8 war 1962-1973. Der kleine französische Viertürer mit für damals revolutionärer Einzelradaufhängung besitzt einen Vierzylinder Reihenmotor im Heck. Anfangs begnügte man sich mit 956ccm Hubraum. Ab 1964 bohrte man auf 1108ccm auf und bot ansprechendere Fahrleistungen. Ab 1964 waren im neuen Getriebe alle vier Gänge synchronisiert. Schalten ohne Zwischengas war nun möglich. Dank seiner fünffach gelagerten Kurbelwelle brachte es der R8 in Serie auf 130 km/h, was damals interessant in dieser Wagenklasse war. 1969 bis 1971 rollte der Renault 8 S vom Band. Er hatte vier Scheinwerfer im Frontblech eingelassen, so wie sie der Gordini 1300 hatte. Dazu gab es einen Doppelvergaser. 1967 folgte der Renault 8 Gordini mit einem für damals brachialen 1255 cm³-Motor, aus dem 88 PS Leistung wuchsen. Er war blau lackiert und zwei weiße Streifen verliefen links über die Fronthaube, das Dach und das Heck.

Da wir auf legendäre Heckschleudern stehen, ließen wir beim Tuner SCX diesen brüllenden Franzosen restaurieren. Dort wurde ganze Arbeit geleistet. Der Wagen präsentiert sich unserer Testredaktion, als sei er gerade in den späten 60ern vom Band gelaufen. Die Einbaulage des Motors hatte verschiedene Konsequenzen. Der hohe Geräuschpegel für Insassen im Fond kümmert uns nicht weiter. Durch unseren stark motorsportorientierten Fahrstil wird denen ohnehin schlecht. Ein lauter Motor übertönt perfekt deren Würgegeräusche, was uns nur Recht ist. Die von damaligen Fachzeitschriften kritisierte Seitenwindanfälligkeit konnten wir beim Testwagen nicht bestätigen. Leute, ihr müsst ordentlich aufs Gas steigen, dann läuft er auch ein Heckmotorwagen mit hoher Karosserielinie bei steifer Seitenbrise in der Spur!

Kleiner, brüllender Franzose: In kantigen Blechkleid steckt ein drehfreudiger Reihenvierzylinder mit rund 1300ccm, den wir gnadenlos in den französischen Seealpen treten. Der Renault 8 ist bis heute ein sensationelles Rallyeauto mit eigenem Charme und erfrischendem Sound!

So haben wir den R8 optimiert:

- **MTS raus, 2,5 g Blei rein**
- **Das Anschleifen der Räder ist nicht nötig, sie haben einen guten Grip**
- **Vorderreifen eventuell lacken**
- **Felgen: Minimal entgraten**
- **Mittlere Schrauben weglassen, Schrauben vorne und hinten leicht lockern**



Magnet raus, Blei rein. Ein halbierter 2,5g Streifen an beiden Seiten vor dem Motor reicht. Damit liegt der Renault ruhiger auf der Fahrbahn und die Kippneigung in Kurven wird reduziert. Der Grip der Serienreifen ist optimal.

Tatort Knittkuhlring: Testfahrer Bernd Slotman tritt den R8 vor den Fotografen der Weltpresse. Mit runden 10 Voltan im Tank schnurrt der Wagen perfekt um den Kurs. Leichte Drifts gehören zu einem Rallyeauto dieses Jahrgangs, so wie französischer Käse zum Baguette.

Perfekt empfinden wir die leichtgängige Lenkung, ideal für wieselflinke Rallyeeinsätze. Das auf der Hinterachse lastende Gewicht des Reihenvierzylinders beschert eine fabelhafte Traktion, wie sie auch der VW Käfer damals und Porsches bis heute haben.

Die schmale Spur des R8 verlangt Gefühl am Gas. Wer dem Motor zuviel Voltan zuführt, wird gnadenlos abfliegen. Spannende 9 bis 10 Maßeinheiten reichen vollkommen, um den kleinen Franzosen artgerecht zu bewegen. Tuner SCX hat den RX-41 Inliner-Motor so überarbeitet, dass er seine Leistung über ein breites Drehzahlband gut kontrolliert abgibt. Wer das Spiel mit dem Lastwechsel in Kurven drauf hat, zaubert atemberaubende und zugleich kontrollierte Drifts aufs Rallyeparkett. Ganz so, wie man zur Blütezeit des R8 um Kurven fegte. Es ist empfehlenswert,

Kantiger Viertürer: Fontpassagiere haben es schwer, eingekeilt vom Überrollkäfig und dem brüllenden Heckmotor. Vorne kommt Freude auf.

Den Grip der Vorderreifen durch das Auftragen einer Klarlackversiegelung abzubauen. Andernfalls kann es vorkommen, dass der Wagen in extremen Kurvenfahrten dazu neigt, aus der Ideallinie zu springen. Ob man das Pendelspiel der Vorderachse limitiert, ist abhängig vom Fahrstil des Piloten. Schön aufbereitete Stahlfelgen, Chromstoßstangen und Scheibeneinfassungen vorne und hinten machen es einem schwer, den R8 hart über Schotter zu prügeln. Der detailverliebt restaurierte Wagen wurde prima wiedergegeben. Die Tatsache, dass der erfolgreiche R8 von 1968 bis 1970 in Rumänien in Lizenz als Dacia 1100 produziert wurde, kümmert uns nicht. Komisch nur, das uns heute Marketing-Leute einen günstig erhältlichen Dacia als Revolution verkaufen. Ihr Blender, die Idee stammt aus Zeiten, als das Wort Revolution noch wirklich gelebt wurde.

Fazit

Der Renault 8 vom Tuner SCX ist ein schön umgesetzter Klassiker aus den späten 60ern, an dem Rallye-Liebhaber keinesfalls vorbei kommen. Optisch wie technisch perfekt wiedergegeben und eine Ode an schöne brüllende Heckschleudern. Damit findet man daheim die Seele des Rallyesports.

Vier Scheinwerfer im Frontblech illuminieren süße Rallyenächte. Dunkles Flüssigisoliermaterial kann das blaue Streulicht der Haube kanalisieren. Die Hecklampen leuchten TÜV-konform. Der Motorsound ist kernig, aber nicht laut. Wen der Klang des Rallye-Klassikers stört, sollte in Zukunft Feinraum-Halma spielen.

Schlaflos in Tschechien

Škoda Fabia WRC

Wir waren hinter dem ehemaligen eisernen Vorhang und ließen zwei mal 300 PS durch den böhmischen Wald pfeifen. Tuner SCX bringt zwei drehmomentstarke WRC-Replikas für Privatfahrer auf den Markt. Skoda ist längst kein Ostbock-Mobil mehr. Im Allradwagen stecken harte Tugenden gepaart mit Hightech und Kraft.

Schlaflos in Tschechien

Škoda Fabia WRC

Wir verlassen unser geliebtes Bayern und gehen an die Grenze: Zunächst über die Tschechische, dann an die, die den Rand der Fahrphysik markiert. Wir bekommen die Gelegenheit zwei WRC-Boliden aus dem Hause Skoda, betreut vom Tuner SCX, durch böhmischen Mutterboden zu prügeln. Skoda Fabia, das klingt zunächst nach Zweitwagen für Mutti. In der Werkshalle stehend, verabschieden sich diese Vorurteile. Zwei waschechte Kampfmaschinen, die mit dem Serienauto nicht viel zu tun haben, warten auf den harten Ritt.

Pavel P. der Chefingenieur begrüßt uns mit einem kleinen Umtrunk. Wir nippen am Becherovka und schmecken den Hauch des ehemaligen Ostbocks. Noch ein Glas und wir spüren den kalten böhmischen Ostwind nicht mehr. Bronco K., seines Zeichens Chefmechaniker erklärt uns nebenbei die technische Seite des Wagens.

Der Fabia WRC von Pisa-Superfinnen Harri Rovanperä geht ab, als sei ein roter Stier hinter ihm her. Der Turbolader läuft dank ALS ständig mit und versorgt den drehmomentstarken Inliner Motor mit konstanter Kraft über den gesamten Drehzahlbereich. Gut kontrollierbare Allrad-Power fließt über die Kardanwelle mit zwei Getrieben -trotz Differenzialsperren- optimal verteilt auf den Untergrund. Die Erde brennt! Ab zur nächsten WP!

Nachbrenner ALS

Der Inliner-Vierzylinder mit 20 Ventilen (DOHC) wird mit einem Turbo aufgeladen, der die Kraft aus den 1997 ccm großen Brennräumen unterstützt. Raffiniert ist eine Art „Nachbrenner“. Wir denken zunächst an einen weiteren Drink. Doch Bronco meint das ALS, ausgeschrieben das Anti-Lag-System. Es spritzt Kraftstoff in den Krümmer, was den Lader auch dann antreibt, wenn man den Fuß vom Gaspedal nimmt. Es gibt kein Turboloch, der Motor bietet dem Fahrer jederzeit sein

Schlaflos in Tschechien

Škoda Fabia WRC

volles Potential. Auch dann, wenn man auf dem Kupplungs- und Bremspedal tänzelt.

Drehmoment satt

Bei 5500 U/min stehen 300 PS an. Das maximale Drehmoment von üblen 600 Nm steht bei 3500 Touren an. Ideal für einen Rallyewagen. In 3,9 Sekunden katapultiert uns der tschechische Volkswagen von 0 auf 100. Die Topspeed beträgt 220 km/h.

Diese Eckdaten versprechen Fahrspaß der Extraklasse. Schnell rein in den Rennanzug, Helm auf und ab auf die ehemalige Panzerstraße aus Zeiten des kalten Krieges. Ich lege den ersten Gang der halbautomatischen, sequentiellen Sechsgang-Schaltung ein. Das willige Pfeifen des Laders untermalt das potente Motorengeräusch des Vierzylinders, der dank ALS stets voll bei der Sache ist.

In jeder Runde flippten die Tschechen am Wegrand aus. Sie lieben unsere sagenhaften Darbietungen im Skoda WRC. Der kompakte Fabia hängt mächtig am Gas und lässt sich spielerisch um Kurven wuchten. Tuner SCX hat die 600 Nm Drehmoment perfekt im Motormanagement umgesetzt.

Schlaflos in Tschechien

Škoda Fabia WRC

Die Dreischeiben-Karbon Kupplung trennt sauber. Der Fabia spurtet los, es drückt uns in den Sitz, dass uns fast die Lichter ausgehen. Sensationell! Die Gangwechsel über die sequentielle Wippe gelingen flott. Der Vierradantrieb über Kardan mit drei aktiven Differenzialen verteilt die Kraft perfekt auf die Michelin-Rallyereifen. Der Skoda schiebt weder über die Vorderräder, noch bricht das Heck unkontrolliert aus. Der drehmomentstarke Motor und die gut dosierbare Bremse ermöglicht kontrolliertes Anstellen vor engen Kurven, ohne dass Zeit liegen bleibt. Ein kurzer Gasstoß und der Skoda schießt aus jedem Driftwinkel nach vorne. Erstaunlich, wie Tuner SCX die Tugenden und Details des Vorbilds wieder gegeben hat. Ein WRC-Slotcar mit ausgewogenen Fahrspaß auf losen Untergrund als auf asphaltierten Sonderprüfungen. Die Hafthilfe MTS haben wir entfernt. Schließlich wollen wir ungezügelt am Limit der Fahrphysik unseren Spaß genießen. Spät nachmittags geht es zurück ins Quartier. Wir gönnen uns eine Massage im schönen Karlsbad. Böhmische Küche und etliche Budweiser folgen. Morgen wartet auf uns eine Überraschung: Der Fabia WRC von Haudegen Carlos Sainz. Wir sind gespannt, welche Extras darin eingebaut sind. Bronco

Der WRC von Carlos Sainz in ansprechender Werkslackierung fährt kraftvoll souverän über den Rallyepfad. Der exponierte Heckflügel spendiert Anpressdruck. Die Lichtanlage mit vier Zusatzscheinwerfern illuminiert süßen Nächte in Tschechiens. In den Lichtkegeln sieht man auch im Dunkeln, wo es lang geht.

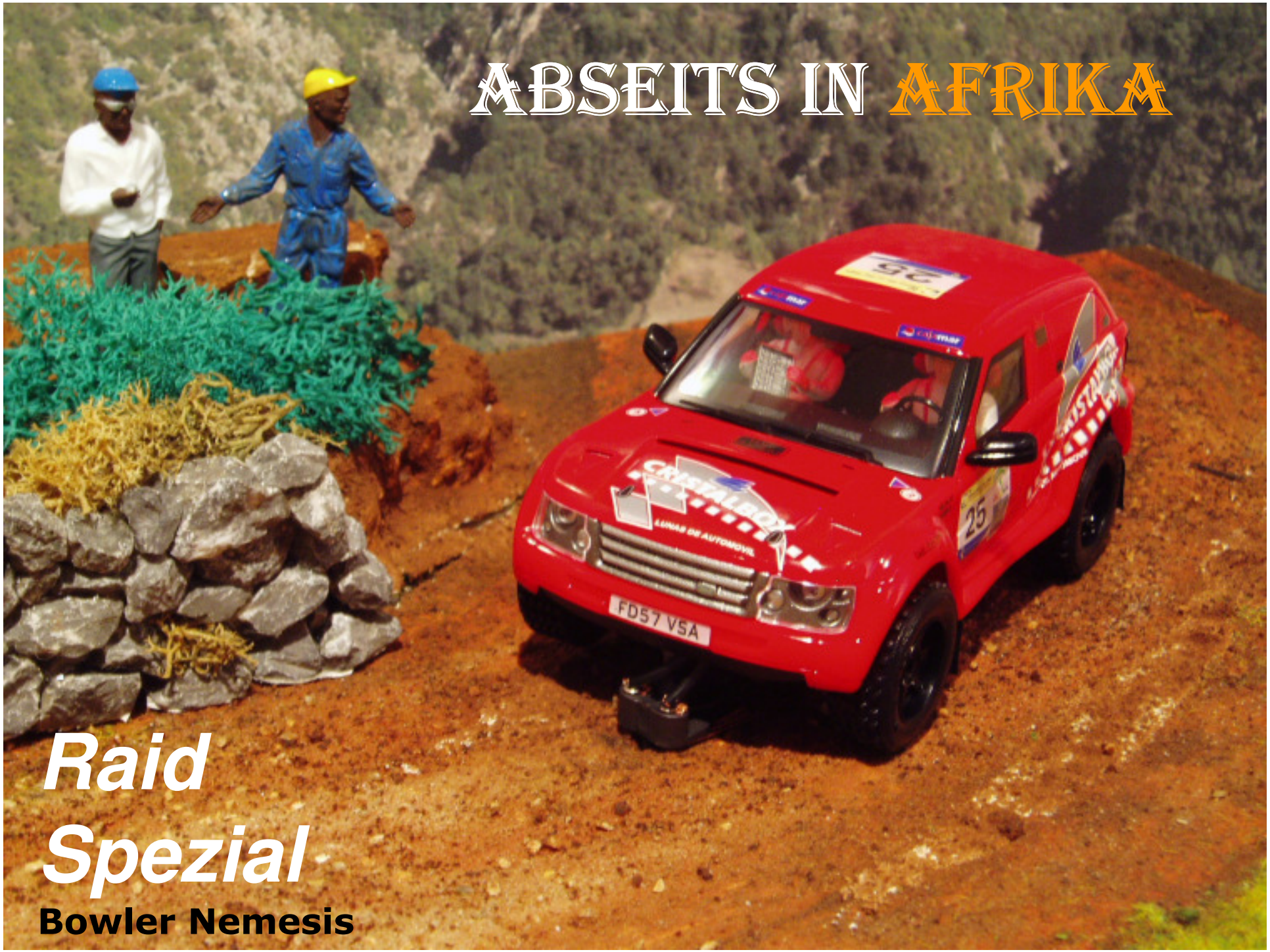
Schlaflos in Tschechien

Škoda Fabia WRC

Autogrammstunde im tschechischen Wald. Ist das der Grund, warum Carlos mit dicken Scheinwerfern auf der Haube allabendlich trainiert?

erklärt, dass Carlos für seine allabendlichen Trainingsfahrten durch tschechische Wälder extrem helle Zusatzscheinwerfer montieren ließ. In deren Lichtkegeln lässt es sich nachts hervorragend fahren. Wozu warten? Bronco überredet mich zu einer Spritztour. Wir legen los. Der Lader zischt wie in Rovanperäs WRC. Die Scheinwerfer sind Wahnsinn! Ich reiße die Gänge durch wir brechen über vertraute Pfade. Irgendwie biegen wir falsch ab, Broncos Ansagen sind nach dem vorangegangenen Abendprogramm etwas unpräzise. Im Dritten biegen wir mit voll ausgedrehtem Motor in einen Seitenweg ab. Ich bin hellwach, als gut gebaute Mädels im Bikini auftauchen. Boxengasse im Wald? Bronco klärt mich auf, dass dies Angestellte der Fremdenverkehrsbehörde seien. Es sind auch Kurgäste da. Wir bleiben kurz stehen, um Autogramme zu schreiben. Bronco zückt einen Edding 800 und ich signiere ein Höschen und einen BH. Ein finsterer Typ steigt aus einem schwarzen Benz aus. Ich lege den Gang ein und drücke den Startknopf. 300 Pferde krallen sich in den Boden und wir schießen davon. Hinter uns eine Staubwolke, in der nicht einmal der gleißende Goldschmuck des Gorillas im Nebel zu erkennen ist. Warum VW-Vorstände und ihre Gewerkschaftstruppe nach Süd-Amerika reisen? Unverständlich. Skoda im nahen Tschechien ist doch eine VW-Tochter.

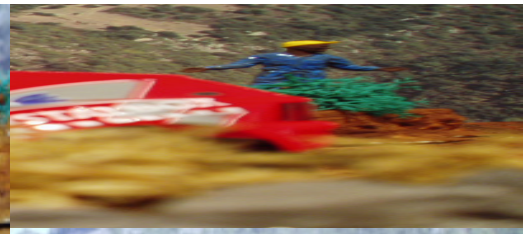
Ausgelassene Boxengassenstimmung bei der abendlichen WP.


ABSEITS IN AFRIKA
Raid
Spezial
Bowler Nemesis
FD57 VSA
25

ABSEITS IN AFRIKA

Raid Spezial

Bowler Nemesis



Wüstenrennen sind nach Klettertouren auf Achttausender die letzten wahren Abenteuer für echte Männer. Der Kampf mit den Elementen und die Technik fordern Mensch und Material. Für solche Kerle gibt es nun von Tuner Ninco den Bowler Nemesis. Ein siegfähiger, windschlüpfriger Allradler mit schluckfreudigen Federwegen, dicken Profilreifen und Nehmerqualitäten, von denen selbst Clint Eastwood in seinen Western träumte. Mit ihm kann man über grobe Hindernisse heizen und der Wüste trotzen.

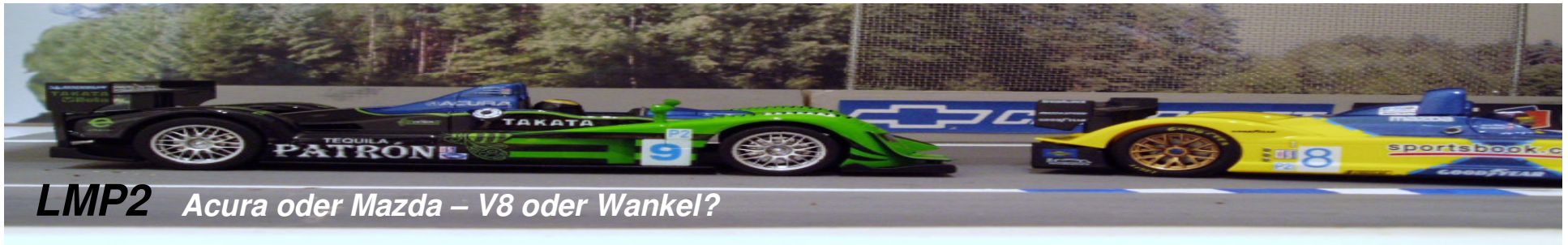
Jim Hunt Magazine fuhr das schnelle Allrad-Geschoss durch afrikanische Hochplateaus und berichtet, wie er sich geschlagen hat. Mächtige Stollenreifen in der Dimension 22 Zoll krallen sich in den losen Untergrund. Der drehmomentstarke NC-7 Raider Motor bietet Durchzugskraft vom Drehzahlkeller bis zur Spitzenleistung, die den Nemesis auf eine für diese Wagenklasse hohe Geschwindigkeit wuchtet. Die kurze Übersetzung und die Allradtechnik zieht den Bowler aus jeder misslichen Lage heraus. Die Kraft wird über zwei Polyacrylamid-Kautschuk-Riemen auf die vier vollgefederten Achsen verteilt. MCMeyer-Federbeine absorbieren Unebenheiten sämtlicher Korngröße. Die Antriebsriemen können bei üblen Fahrmanövern in ihren Scheiben gleiten, was Antriebsabrisse verhindert. Beim Überfahren grober Hindernissen klappt der elektronische Bodensensor aus und hält Kontakt zum Untergrund. In flotten Kurven neigt sich der Bowler und es hebt ihn aus dem Federwegen. Wir haben ihn nicht einmal beim Elchtest aufs Kreuz legen können, was für die Ausgewogenheit des Fahrwerks spricht. Ein idealer Partner für flotte Fahrten ins Outback, die Hatz über Dünen, Stein- und Sandwüsten. Ein heißer Kandidat für Raid Rallyes von Schlage der Dakar, der Atlas-Rallye und der Baja California.
Die Dakar gibt es leider nicht mehr. Dafür kann man beim gleichen Veranstalter ein Rennen in den Weiten Südamerikas buchen. Wir werden sehen, wie viele Bowler am Start sein werden. Vielleicht nennen wir noch.

LMP2

Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?

Eine Klasse unter den ganz großen Sportprototypen- man kämpft mit etwas „kleineren“ Motoren und weniger Leistung um die Krone der Langstrecke. Den Porsche RS Spyder gilt es zu schlagen. Mazda düst im aufwendig homologisierten Courage mit Dreischeiben-Wankel um den Kurs. Im Acura donnert ein herkömmlichen V8-Saugmotor. Tradition gegen Moderne oder moderne Tradition?

Der Gegner



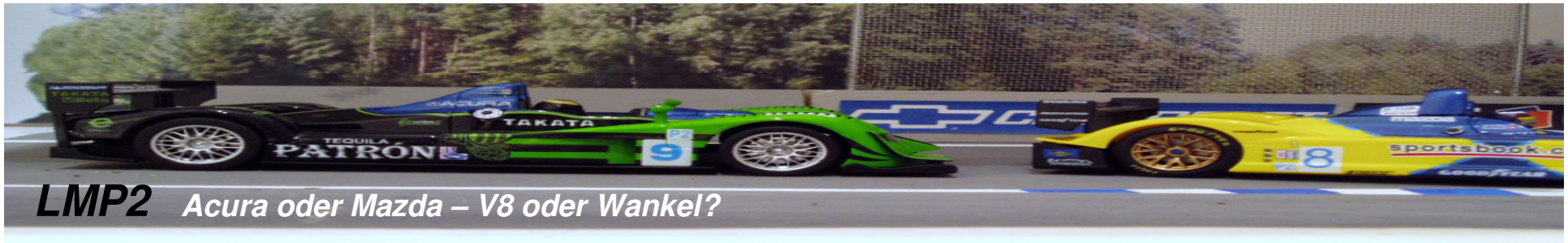
LMP2 *Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?*

LMP2-Aggregate sind entweder V8-Saugmotoren mit maximal 3,4 Liter Hubraum oder 2 Liter Turbomotoren. Das Gesamtgewicht des Wagens muss 1652 Pfund betragen.
LMP1 Fahrzeuge sind ebenbürtig aufgebaut, allerdings verfügen sie über 6 Liter Hubraum und keine vorgeschriebene Zylinderzahl.
1950 Pfund Gewicht sind im Vergleich zum fast doppelten Hubraum eine Maßzahl, die klar macht, was in der großen Klasse Sache ist.

Acura fing 2007 in Arizona an, für die ALMS zu testen. Der von Grund auf neu konstruierte V8 steckte undercover in einem Lola B05/40 Chassis von Fernandez Racing und der Honda Entwicklungsabteilung. Er spulte im Dinosaurier über 200 Runden bei hohen Außentemperaturen problemlos ab. Im Oktober testete man weiter, um sich beim Debut im März in Sebring mit drei ALMS-Teams auf Acura zu präsentieren.

Zweimal steil ansteigend und einmal flach abfallend: Die markante Linie des Acura.

Nicht nur der grimmige Blick verrät, dass man es Ernst meint mit dem Angriff in der LMP2-Klasse der ALMS.



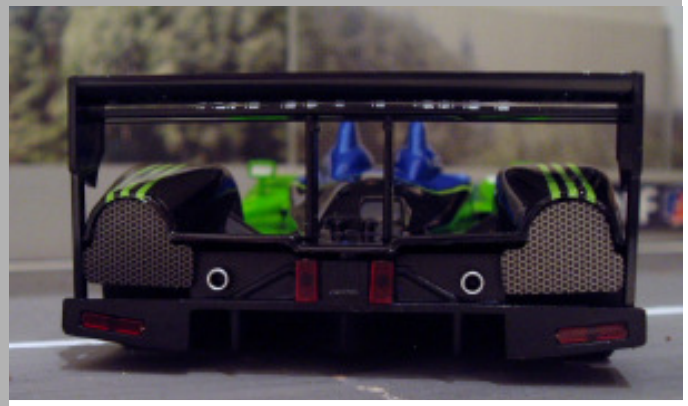
LMP2 *Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?*

Das Patrón Highcroft Racing Team aus Danbury, Connecticut/USA mit dem Gründer und Eigner Duncan Dayton und dem ehemaligen Indy 500 Champion Danny Sullivan bilden den Rahmen. Sie stellen uns den von Ninco aufgebauten Acura zur Verfügung.

Im Team greifen neben Dayton, David der Sohn des Formel 1 Champions Sir Jack Brabham ins Volant. Der Schwede Stefan Johansson kam über die F1 in die Endurance Serie. Scott Sharp, Sohn von Bob Sharp kam dazu ins Cockpit. Letzterer war sechsfacher SCCA-Champion und Eigner der TransAm-Autos, mit denen Paul Newman Rennen fuhr.

2008 kam Patrón Tequilla als Hauptsponsor in die LMP2 der ALMS. Dem Rennstall dürfte demnach nie der Sprit ausgehen.

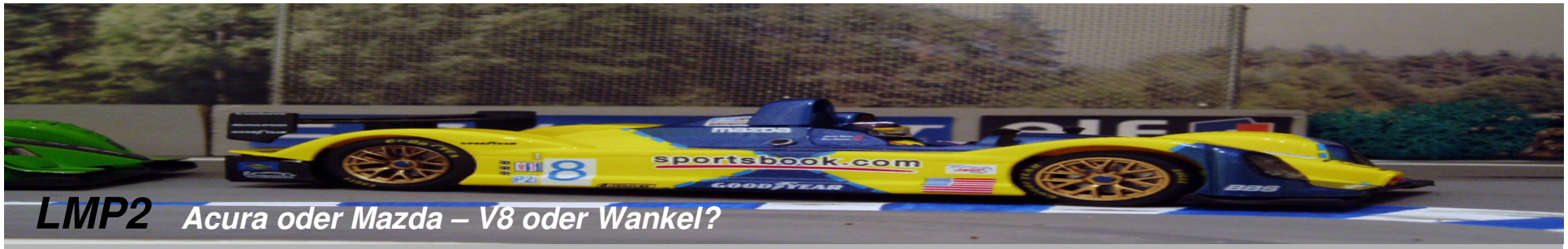
Auf der Rennstrecke schlägt der Acura mehr als gnadenlos zu. Er ist nicht nur sauschnell, er ist das schnellste und beste Auto, das Nincos. Werkshallen verlassen hat. Niedriger Schwerpunkt, langer Radstand und breite Spur beim Fahrzeug. Unter der Außenhaut sitzt ein starkes Triebwerk, das aus dem Drehzahlkeller willig hochdreht und die Kraft über Laprene Reifen auf die Fahrbahn überträgt. Die Hochleistungsmaschine war nicht grundlos das Auto bei der diesjährigen Ninco-Weltmeisterschaft, die kürzlich in Silverstone entschieden wurde. Auf privaten Racetracks und auf großzügigen Clubbahnen zeigt der Acura der Konkurrenz gerne die rote Karte. Wir fahren den LMP2 ohne Blei und ohne Magnet-Traction-System (MTS) im Originalzustand, wie die Teams bei der WM.



Würde man die Heckleuchten illuminieren, könnte man Gegnern die rote Karte zeigen. Durch zwei Rohre atmet der kernig brüllende V8 aus. Seine Leistung lässt entweder darauf schließen, dass die Jungs einen wirklich guten V8 gebaut haben. Oder dass sie seine Performance mit dem Säftchen des Hauptsponsors steigern.

Einen Tequilla-Hersteller als Hauptsponsor: Damit geht den Jungs wohl nie der Sprit aus. Die After-Race-Parties in der Boxengasse sind legendär! Ob der Saft auch durch die Brennräume des Achtzylinders fließt bleibt ein extrem gut gehütetes Geheimnis.

Lediglich die Vorderachse wurde von ihrem Axialspiel befreit und um einen Millimeter gekürzt. Was sich beim Gasgeben auf der Strecke offenbart ist breites Grinsen und konstant schnelle Rundenzeiten. Mal sehen, ob wir nicht mal im Club eine LeMans-Serie aufziehen sollten. Passende Autos, egal ob LMP1 oder 2 gibt es mittlerweile einige.



LMP2 *Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?*

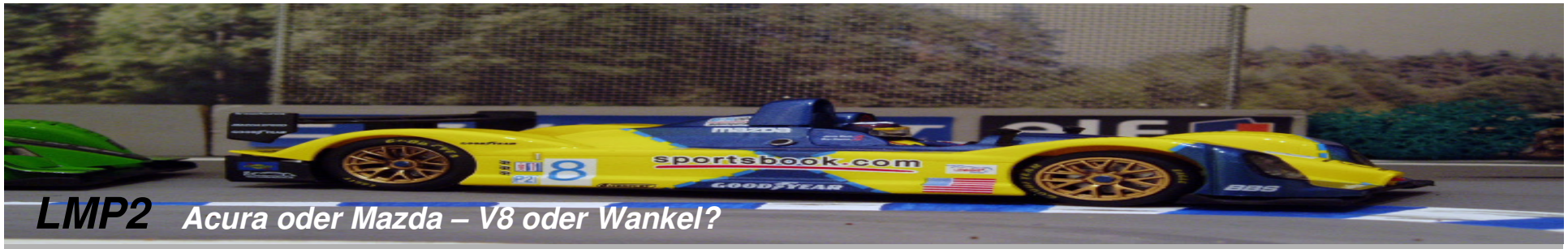
Spirit hat den Courage C65 Mazda „B-K-Motorsports“ #8 ALMS 2005 auf den Markt gebracht. Wir schauen dem Wagen genau unter die Haube: Der Motor offenbart Parallelen zum Vorbild: Gnadenlose Drehzahlen bei auf engstem Raum konzentrierte Massen. Im Vorbild arbeitet ein Wankel-Motor!

Im Original sitzt ein Dreischeiben-Wankel-Motor. Das geniale Motorenkonzept, das bis heute von Mazda am Leben erhalten wurde, hatte es schon damals nach seiner Erfindung schwer. Zu viele Leute waren dagegen. Vielleicht auch aus Angst, dass ein genial einfacher Minimotor mit Maxileistung den konservativen Otto-Motor mit Kurbel- und Nockenwelle, Ventilantrieb und Ventilen den Rang ablaufen würde. Das wäre eine Katastrophe für die Hersteller gewesen.

Im Heck des NSU Wankel Spiders aus den 60ern steckte so ein Motor. Unser Opa hatte diesen Wagen und wir fuhren damit Bergrennen. Wankel baute zudem Bootsmotoren und später landete im zukunftsweisenden RO80 dieses Motorenkonzept. Mercedes baute in seinen Versuchswagen C111 einen Wankel mit mehreren Scheiben ein. Leider

Mazda pflanzt seinen Dreischeiben-Wankel in den Courage C65 ein. Der LMP2 von Tuner Spirit dreht genauso hoch, wie der Kreiskolbenmotor, den die Japaner stetig weiter entwickelt haben.

Bekanntes Courage-Gesicht mit exotischem Motorenkonzept, das konkurrenzfähig ist. In Serie steckt es im Mazda RX-8.



LMP2 *Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?*

Die wankelmütige Rotationsmaschine hat Spirit! Wie im Original sitzen auch beim Slotcar wenige bewegte Teile auf konzentriertem Raum untergebracht. Sogar das Rotationsprinzip im Motor wurde zum Zweck der schnellen Fortbewegung übernommen. Die Geräuschentwicklung ist gedämmt, aber nicht überhörbar. Rennfahrer mit Gehörproblemen können am Heck bei den dicken Endrohren Untertitel lesen: „Zoom-zoom“ und der Courage-Mazda zieht kraftvoll davon.

ging der Wagen nicht in Serie. Es gab ihn aber für die die Universal. Ich habe einen.

Im Rennsport tauch(t)en noch einzelne Wankel auf. Ich kenne einen schnellen Lotus Europa mit einem übel kreischenden Wankelmotor. Und sicherlich gibt es noch andere.

Funktionsprinzip

Auf wenig Raum bewegen sich wenig Teile.

Um eine exzentrische Welle dreht sich ein „dreieckiger“ Rotationskolben in einem leicht ellipsenförmigen Brennraum. Bewegliche Teile wie Ventile, Nockenwelle, Steuerkette und Kurbelwelle gibt es nicht. Die Kraft geht direkt von der Rotationswelle auf das Getriebe. Wenig Gewicht, wenig bewegte Teile und Leistung durch Drehzahl stehen auf der Habenseite. Setzt man mehrere solcher Rotationsmotoren (Scheiben) hintereinander, steigert man die Leistung. Teilweise gab es Probleme mit den Kolbenringen. Sie verabschiedeten sich gerne, wenn man es mit den Drehzahlen übertrieb. Zunächst stieg der Spritverbrauch, dann kam der Exodus.

Mazda kaufte damals die Patente und baute Ende der 70er/Anfang der 80er den RX-7, einen Sportwagen mit Wankelmotor. Lange Jahre hörte man nichts mehr davon. Der RX-7 ist mittlerweile ein rarer Klassiker, der auf dem Markt teuer gehandelt wird.

Heute gibt es den RX-8. Als Original und sogar als Slotcar von Autoart. Wieder ein Sportwagen mit Wankelmotor! Klasse!

Sein Wegbereiter ist der Mazda Courage C65. In ihm steckt der gleiche Dreischeiben-Wankel wie im RX-8. Im Rennwagen wurde er schrittweise weiterentwickelt und optimiert. Anfangs hatte die IMSA Probleme bei der Einstufung dieses Wagens in die LMP2. Der vorgeschriebene Luftmassenbegrenzer harmonierte nicht mit dem Wankel und entzog ihm Leistung, satte 50 PS weniger auf den Porsche Spyder und den Acura. Die IMSA gab nach und erlaubte einen größeren Restriktor. Mazda war nun konkurrenzfähig und konnte mitfahren. Hitzeprobleme der Rotationskolben und Lärmprobleme behob Mazda mit einem Werkstofftechniker von der NASA. Er entwickelte früher die Hitzekacheln des Space Shuttles. Nun ging der Wankel auf Feindfahrt in der LMP2 der ALMS. Der serienmäßige RX-8 rollt seit Jahren auf unseren Straßen und sogar auf der Slotbahn. Sicherlich ein Exot, aber der Wankelmotor lebt damit weiter!

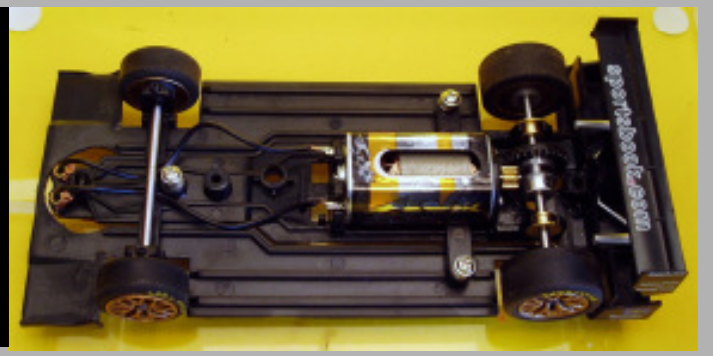
LMP2 *Acura oder Mazda – V8 oder Wankel?*

Fazit

Ob Wankel-Mazda mit Spirit oder Acura-V8 von Ninco ist reine Geschmackssache. Tatsache ist, das Startfeld hat in der LMP2 zwei richtig heiße Mitstreiter bekommen. Der Porsche RS Spyder muss sich künftig warm anziehen, wenn er dem Gegendruck dieser brachialen Maschinen stand halten will. Am besten beide LMP2-Wägen anschaffen. Denn als Rennfahrer sollte man immer Alternativen parat haben.
Mit diesen Geräten im Koffer steht man in Pole Position. Dann liegt nur noch am Fahrer und seiner Tagesform, was daraus im Rennen wird. Die Ninco-WM hat das eindrucksvoll vorgemacht.

Acura-Bodengruppe: Kraftvolles NC-5 Triebwerk in Inliner-Anordnung. Die Hinterachse rotiert um Messinglager während die Vorderachse in die nach oben offenen Halter eingeclipst wird. Dazu ein gefederter Leitkiel. Zwei Schrauben fixieren die Karosserie.

Mazda-Chassis: Entkoppelte Antriebseinheit, deren axiales Pendelspiel über Schrauben trimmfähig ist. Das potente Inliner-Aggregat mit Kühlöffnungen greift ins verschraubte Spurzahnrad. Messinglager hinten, vorne ist die Achshöhe über Madenschrauben auf den Leitkiel abstimmbar.



Wer hat die Nase vorne in der LMP2-Klasse? Im Grunde liegt es am Fahrer. Sowohl der Wankel-Mazda als auch der V8-Acura sind siegfähige Sport-Prototypen mit enormen Potential. Ninco ist mit dem Acura ein sehr großer Wurf gelungen. Spirit ist mit dem Courage in Schlagdistanz. Ideale Waffen, um es dem Porsche RS Spyder schwer zu machen. Vielleicht fällt die Krone zu Hause schneller als auf den Rennstrecken der ALMS.

R28 Die Antwort aus dem Windkanal

Renaults Aerodynamiker von SCX-Aerospéciale haben beim neuen R28 ganze Arbeit geleistet. Wir sind ihn gefahren!

R28 *Die Antwort aus dem Windkanal*

Die Aerodynamiker von SCX-Aerospéciale haben mit dem neuen R28 viele Punkte gegenüber seinem Vorgänger verbessert.

Nach einer durchwachsenen Saison 2007 wollte man wieder zurück in die Erfolgsspur.

Das Auto wurde völlig überarbeitet. Viele Neuerungen, wenig erinnert noch an das Vorjahresauto. Die Aerodynamik wurde drastisch verändert.

Die Nase: Langgezogen, tief über dem Frontflügel und seitliche Flaps. Die Träger für das Hauptelement des Flügels stehen nicht mehr senkrecht, sondern fast horizontal. Das vordere Flügel-Element wird von fast waagrechten Trägern gehalten. Vorteil: Horizontale Träger leiten die Luft besser über die Aufhängung.

Der neue Renault R28 aus dem Windkanal von SCX-Aerospéciale: Mit Vollgas zurück in die Erfolgsspur. Wir haben ihn auf einer französischen Rennstrecke getestet und sind von den Fahrleistungen und den aerodynamischen Verbesserungen begeistert. Die Abstimmung der neuen Flügel, Flaps und weiterer Parameter ist sehr gut gelungen. Die Aerodynamischen Hilfsmittel sind empfindlich und verlangen einen verantwortungsbewussten Fahrstil. L-Kiel und Vorderachse sind parallel aufeinander abgestimmt. Das Einlenkverhalten ist spontan und dank optimierter Hydraulikunterstützung spielerisch im Handling.

R28 Die Antwort aus dem Windkanal

Eine große Neuerung: Renault verzichtet nicht auf den L-Kiel! Der obere Querlenker wurde für eine optimierte Aufhängungsgeometrie in neuer Position angebracht. Über dem Hauptflügel sitzt ein weiterer Brückenflügel, der wie ein Brillensteg zur Nase hin verläuft.

Neu gestaltete Seitenkästen, die zum Heck hin schlanker auslaufen. Verkleinerte Flügel auf den Seitenkästen, die Flip-Ups wandern ein Stück nach hinten. Der Anpressdruck erhöht sich.

Trotz aerodynamischer Finessen wurde nicht auf die lenkbare Vorderachse verzichtet. Ihre filigrane Aufhängung fordert Fahrmanöver ohne Montoya-Trauma. Bricht dadurch die Aufhängung, landet man als ferngelenkter Passagier in der Kubica-Kurzparkzone.

Fazit: *Der R28 von Renault und SCX ist ein sensationeller Formel 1, der Fahrer mit Verstand im Cockpit verlangt. Dann hat man lange Freue am sensationellen Gerät!*

SCX®

1:32 scale racing system

PORSCHE 911 GT3 CUP PRO

FERRARI FXX

FERRARI 360 GTC

ASTON MARTIN DBR9

MORGAN AERO 8

RENAULT 8

PIT BOX SETS

the digital system X

SCX®

1:32 scale racing system

BASIC SET

Track Length: 6,2 m
Dimensions: 294 x 113 cm

Track Length: 5.5 m
Dimensions: 246 x 104 cm

EICKER RACING

www.eicker.de

Tersteegenstraße 25
42653 Solingen
Tel: 0212-383920 Mail:info@eicker.de

Die 68er Eifel-Generation

***BMW 2002** - 1968:*
Zwei starke Bayern mischen die schönste Rennstrecke der Welt, den Nürburgring gehörig auf.
Spirit lässt die bayerischen Geister weiß-blauer Motorsportgeschichte durch ein fulminantes Set neu aufleben.
„Mia steign ei und gem´ Voigas!“

BMW 2002 Nürburgring ´68

Während sich in München Uschi Obermayer provokant und sexy vor Kameras räkelte, bauten andere Bayern scharfe Autos.

Der 2002er war lange Zeit das Gesetz an der Rennstrecke. Enorme Power unter der Haube und weit ausgestellte Kotflügel unter denen breite Schlappen die Kraft auf den Asphalt übertrugen. Rundstrecke, Rallye, Bergrennen. Der BMW tauchte bei allen Disziplinen auf und wurde von vielen Fahrern eindrucksvoll und siegreich in Szene gesetzt.

Das bayerische Kraftpaket hat seinen Stammbaum in der zivilen Alltagsversion des BMW 1600. Eine moderate Familienkutsche, gebaut für den besser betuchten Mittelstand.

In Bayern gehen die Uhren schon immer anders und der Leistungsgedanke war schon damals an vorderster Stelle. Man war sich einig, dass dieser BMW mehr Power braucht und sie auch vertragen kann. Lauda, Stuck und Konsorten fuhren auf getunten, potent grummelnden BMWs. Bis heute kann man diese Geräte bei Klassik-Veranstaltungen bestaunen. Der charakteristische Motorsound ist unverkennbar. Leistungsgipfel war der 2002Tii. Ein mit Turbo aufgeladener Franz

Kantige Konturen mit gerundeten Radhäuser. Mittig die typische BMW Niere. Das Emblem mit dem weiß-blauen Propeller der Bayerischen Motoren Werke prangt auf der Haube. Mit grimmigem Blick kündigen sich 2002er im Rückspiegel an, sofern es jemanden vor ihnen gab.

Josef auf vier Rädern. Er ging auf der Rennstrecke mit seinen Gegnern genauso hart um, wie der Politiker mit seinen Kontrahenten im Bundestag. Wir bleiben bei den Tourenwagen mit Saugmotoren. Die 2002er sind mit viel Detailliebe umgesetzt. Die schönen Speichenfelgen. Die sinnliche Karosserieform. Feine Chromteile geben den Spirit dieser Generation wieder. Der Motor mit gewaltiger Leistung ist dem Originaltrieb-

BMW 2002 Nürburgring ´68

werk ebenbürtig. Sprit mit 10 bis 12 Voltan reicht, um die beiden Rennsport-Bayern mit kontrollierbarem Temperament auszustatten. Den Motor kann man in vorgesehenen Bohrungen im Chassis mit geeigneten Schrauben . So greifen die Getriebezähne auch bei voller Drehzahl perfekt ineinander. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass das Axialspiel der Vorderachse reduziert werden muss. Ein kleiner Schnitt mit einer Trennscheibe und die Achse verliert ein bis zwei Millimeter Materialüberschuss. Die Hinterachse lässt sich über das verschraubte Kronzahnrad mittig einstellen. Dann laufen die breiten Schlappen sauber in den Radhäusern. Sollte es noch Toleranzen geben: Mit einer Klinge Material gefühlvoll abschaben. Der Grip der Reifen ist mehr als ausreichend, sofern die Rennstrecke keine schmierige „Ölspur“ durch PU-Reifen aufweist. Auf der Strecke legen die Wagen so wie ihre Vorbilder kraftvoll los. Nach den Aufwärmrunden kann man es richtig krachen lassen und wie die Helden aus den 68ern im leichten Drift um Kurven räubern. Detailfetischisten legen sich dazu einen fiesen Scheitel, Kotletten und grenzwertige Klamotten zu. Dann leben die 68er daheim neu auf. Wer uns hierzu das schärfste Foto von sich in diesem Outfit schickt, bekommt eine Bühne im nächsten Jim Hunt Magazine!

Spirit hat mit diesem Set den Geist dieser Rennwagen perfekt wieder gegeben. Die dekorative Box dürfte unter manchem Weihnachtsbaum landen, sofern man das Warten so lange aushält. Wer diese Autos in der Vitrine Standschäden zufügt ist selbst schuld. Echte Motorsportfans fahren dieses geile Zeugs und geben Alfas und TTs die rote Karte.

Klassisch, schickes Rennsportweiß und einfarbige Akzente, damit man an der Box die Wagen auseinander halten kann. So schön kann reduzierter Umgang mit Farbe aussehen!

BMW 2002 Nürburgring ´68

Grantiges bajuwarisches Grummeln tönt aus dem Eifelwald. Das BMW-Geschwader schießt um die Kurve und verschwindet mit Karacho in Richtung Adenauer-Forst.

WWW.SLOTITNOW.COM

Der Slot-Shop für

ab € 100,- Versandkostenfrei

Riesiges SCALEXTRIC Ersatzteillager

Über 400 Teile sofort lieferbar.
Alle von Scalextric verfügbaren Ersatzeile sind bei uns gelistet.

... und andere.

slotitnow bernd hendl · laufertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Mini-Set: Italian Job

Klein, fein und gemein:

Damals schon bei der Monte unterschätzt: Der Mini prügelte die Konkurrenz der Großen und Starken.

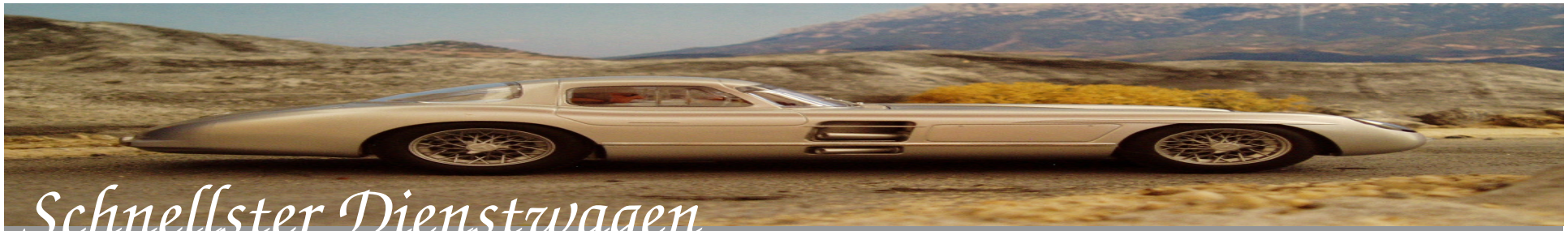
Im Filmstreifen „Italian Job“ schlugen sich die britischen Super-Kompaktwagen wacker als flinke Gauner-Vehikel zur Fortbewegung im italienischen Untergrund. Der Originalfilm von Peter Collison mit dem Titel „Charly staubt Millionen ab“ ist die Grundlage für dieses schöne Set.

Das Film-Remake von 2003 kam gerade zur rechten Zeit, um den Verkauf neuer Minis, nun aus dem Hause BMW, zu pushen. Auch diesen Schritt begleitete Scalextric mit drei passenden Slotcars zum Film, die jeweils in einer nummerierten Limited Edition Box zu haben waren.

Die drei Filmhelden des Originalstreifens dürfte Cineasten wie Mini-Fans begeistern. Das Set finden auch weniger slotbegeisterte Ehefrauen schnuckelig.Grünes Licht: Kaufen! Bald kommt Weihnachten! Für Filmfans ein absolutes Muss! Für Mini-Fans auch. Andere finden sicherlich ein ideales Kaufargument. Wenn wir daran schuld sein sollten... Wir haben einen breiten Rücken und nehmen es mit fast jeder Ehefrau auf. Anmeldungen zum Verhör bitte nur mir Bildzuschrift.

Schnellster Dienstwagen

300 SLR Uhlenhaut Coupé



Schnellster Dienstwagen

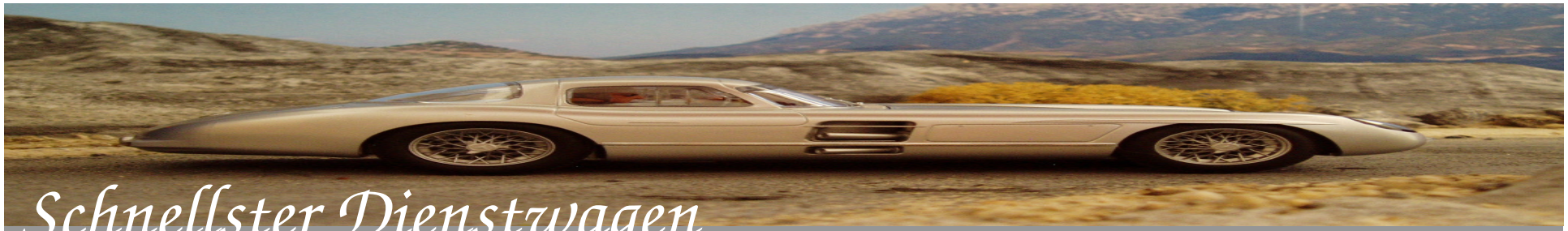
300 SLR Uhlenhaut Coupé

Der Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut-Coupé“ wurde für die Saison 1956 entwickelt. Allerdings stieg die Firma vorher aus dem Motorsport aus. Der Rennwagen wurde zum Dienstwagen für Versuchsabteilungs-Leiter Rudolf Uhlenhaut. Es ist bis heute unfassbar, dass Schwaben zu derartiger Verschwendung neigen können.

Edel-Restaurator Scalextric aus England hat uns das Uhlenhaut-Coupé zur Verfügung gestellt. Welch ein Wagen! Damals verstand man es noch, richtige Autos zu bauen. Eine Form für die Ewigkeit, dazu Fahrleistungen jenseits des Vorstellbaren, wenn man das Baujahr 1955 des Wagens betrachtet. Aus einem Hubraum von 2982ccm wachsen 310 Pferdestärken, die mit dem Temperament von jungen Rennpferden loslegen. Das Drehmoment von 317Nm zaubert uns erhabenes Lächeln ins Gesicht. Bei voll ausgedrehtem Motor erreichen wir auf der langen Geraden 290 km/h. Ein Spitzenwert, den nicht einmal heute jedes sportliche Automobil erreicht. Stilvolle Drahtspeichenräder mit Flügelschrauben zur Sicherung bieten einen ausgezeichneten Rundlauf. Optisch kann ohnehin keine neuzeitliche Alufelge mithalten. Der Motor und das Getriebe laufen bis heute seidenweich. Ein wenig Schmiermittel an den mechanischen Teilen kann von Zeit zu Zeit nicht schaden. Der Klang, der aus den seitlichen Flammrohren dringt, vermeidet den

Legendärer Vorgänger: Der 300 SLR, mit dem Juan Manuel Fangio und Sir Stirling Moss erfolgreich schnell im Motorsport unterwegs waren.

Schöner kann man keine Linie ziehen. Das bullige Heck und die markante Front des 300SLR Rennwagen wurden übernommen.



Schnellster Dienstwagen

300 SLR Uhlenhaut Coupé

Auf großer Fahrt unter südlicher Sonne. Der 300SLR Uhlenhaut ist eines der schönsten Automobile, die sich die Menschheit einfallen lies.

Zwei Lagen Pb im hinteren Staufach: Das Coupé lädt ein zu sportlicher Fahrweise. Mehr Info zur Technik findet sich im großen 300SLR-Test in JHM No.4.

Einsatz eines Musikspielgerätes. Wer es sportlich mag, kann mit dem Uhlenhaut-Coupé zeitgenössisch um Kurven fegen. Der Wagen aus den 50ern verlangt einen echten Rennfahrer am Volant und Gaspedal. Ob man damit wie Herr Uhlenhaut täglich zum Dienst fährt? Es gibt auch eine Zeit nach dem „Schaffe“, äh Dienst. Dann kann man stilvoll genießen und den Uhlenhaut SLR ausgiebig fahren.

Die deutsche Niederlassung des Tuners Scalextric hat sich einer großen Aufgabe gewidmet: Man legt drei GT40 im eigenen Design auf.
Hier folgt Nummer zwei!

Ford GT40

No.2!

Es gibt Autos, von denen man nie genug kriegt: Der GT40 in British Racing Green mit Gelb folgt dem klassischem Lotus-Design. Form und Design sind im absoluten Einklang. Die erste Auskoppelung in Weiß-Rot steckt im JHM No.6. Wir sind gespannt, wann die dritte Version in Weiß-Blau auskoppelt wird. Und nun: Anschauen und genießen.

Limited Edition No.2:
Ford GT40 Scalextric Deutschland

US Classics

Erhältlich in Florida oder im Slotladen.

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

SCALEXTRIC

DRIVE THE DREAM. RACE TO WIN.

Porsche 936 Martini - Geschüttelt oder gerührt?

Salzburger Nockerl-Wellen Version

Salzburger Nockerl-Wellen Version

Porsche 936 Martini
Geschüttelt oder gerührt?

1976 baut Porsche den 936 für die Gruppe 6 der Sportwagen Weltmeisterschaft. Im Heck wütet ein Sechszylinder Boxer-Mittelmotor mit Turboaufladung. Der markante Lufteinlass über dem Cockpit versorgt den Ladeluftkühler mit Frischluft.

Der 936er war eine Mischung aus dem 908/3 und dem 917/10. Über den Aluminium-Gitterrohrrahmen spannten die Weissacher Sportwagenbauer eine Karosserie aus Polyester. Der Sechszylinder hat einen Motorblock aus Magnesium, der aus dem Carrera-Werks-Turbo stammt. Der Motor leistet 1977 bei 8000 Touren 540 PS aus 2142ccm. Ein Gebläse sorgt für Kühlung, die Zylinderköpfe sind separat wassergekühlt. Die Version mit 540 PS folgt. Mit 2650ccm kamen 620 PS heraus. 480Nm Drehmoment stemmt der 936er auf die Kurbelwelle. Erst mit zwei oben liegenden Nockenwellen mit Steuerkette. Dann vier obenliegende Nockenwellen mit Steuerradantrieb: Die Ausgeburt an Leistung.

Parallel zum 936er baute man den 935er für die Gruppe 5. Beide Fahrzeuge wurden Weltmeister. Dreimal gewann man mit dem übermächtigen 936er die 24 Stunden von Le Mans (1976, 1977 und 1981). Jacky Ickx, Giis van Lennep, Jürgen Barth und Hurley Haywood saßen u.a. im Cockpit.

Sechszylinder mit gewaltigem Turbo: Unschlagbar schnell und unübersehbar: Ein gigantischer Lufteinlass versorgt den Ladekühler des Porsche 936.

Leer wiegt der 936er zwischen 700 und 750 Kilo. Auf der langen Geraden in Le Mans fuhr man zunächst 330 km/h. In der stärksten Version 360km/h. Chapeau!

Auf dem schnellen Salzburgring jagte der 936er inmitten von Bergen, Kühen durch das Ösi-Oval. Diese Version bringt nun Tuner Spirit nach der Le Mans- und Nürburgring-Version auf den Markt. Wir steigen ein und fahren die Maschine mit Salzburger Nockerl-Welle. Egal ob Le Mans oder Salzburgring.

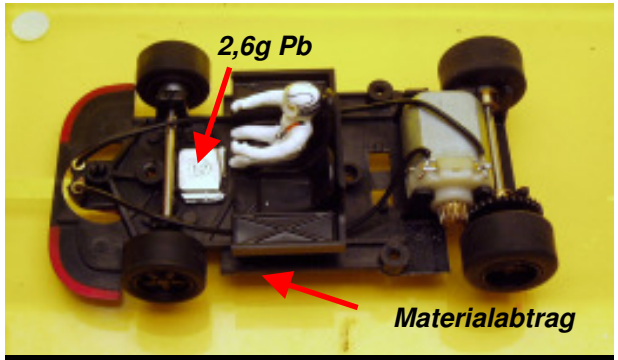
Die gewaltige Turbo-Leistung des 936ers gefällt auf Anhieb. Der mittige Lufteinlass fehlt in der schwarzen Nürburgringversion. Schön ist dieser Höcker nicht gerade. Aber technisch nötig. Der Wagen hat eine Resine-Außenhaut, die empfindlich und etwas schwer ist. Nach einer Testrunde kommt keine rechte Freude auf. Das Turboloch ist gewaltig und wir brachen mehr Power. Wir entkoppeln das Chassis, ölen die beweglichen Teile und bringen 2,6 g Blei im Fußraum an. Nun zwitschern die Nockenwellen munter, der Lader pfeift und wir hören das Muh der Kühe nicht mehr. Die Mischung der Reifen verlangt nach einem gründlichen Schliff. Die Vorderachse ist über vier Madenschrauben von oben und unten optimal einstellbar. Der Kabelbaum gleitet sauber geführt durch das Cockpit, ohne sich in den Füßen des Fahrers zu verheddern.

Salzburger Nockerl-Wellen Version

Porsche 936 Martini
Geschüttelt oder gerührt?

Die Kabel stellen den Leitkiel in mittige Position. Die Übersetzung ist auf Langstrecke ausgelegt. Das kernige Geräusch des Getriebes haben wir mit fluorhaltiger Paste zum Chorknaben gestimmt. Beim Beschleunigen kommt der Wagen nach Überwindung des Turbolochs in Fahrt und spielt die maximale Leistung auf langen Geraden aus. Dort ist der 936er schließlich zu Hause. Oder kennt jemand ein legendäres Langstreckenrennen mit Hofrundencharakter? Der Sechszylinder-Sidewinder ist ein Dauerläufer mit Steherqualitäten für die Langdistanz rund um die Uhr. Einsteigen und starten! Nicht vergessen: Fahrerwechsel nach zwei Stunden!

Bergluft zischt durch die Hutze über dem Cockpit. Der Lader arbeitet mit maximalem Druck und die Salzburger Nockerlwellen lassen die Ventile tanzen. Der 936er braucht stärken 14 Voltan-Sprit. Die Resine-Haut liebt Umsicht beim Fahrstil.



Sidewinder mit schraubbarem Achszahnrad. Vorderachse: Über Madenschrauben vierfach einstellbar. 2,6g Blei im Fußraum. Entkoppelung: Seitlich Chassismaterial weg!

Fazit

Der 936er ist ein Meilenstein der Langstrecke, der auch in der Version Salzburgring seine Stärken voll ausspielt. Pfiffige technische Details erleichtern die Abstimmung des schnellen Turbos.

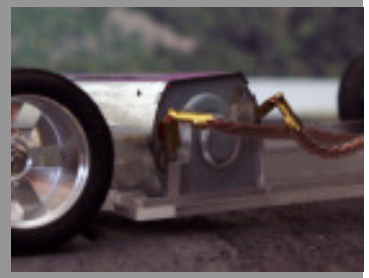
Ferrari 360 GTC

Racing

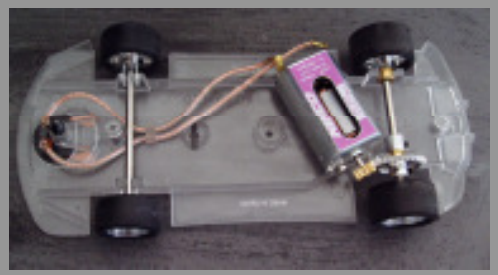
Ferrari 360 GTC
Racing

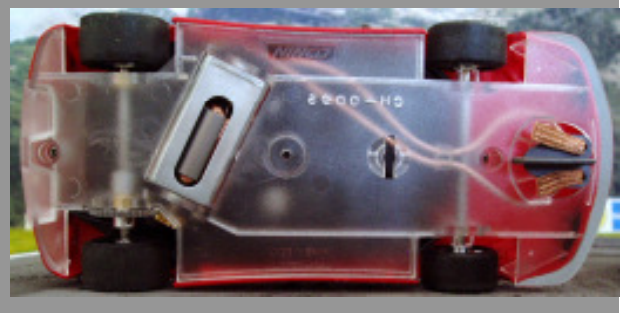
Tuner Ninco bläst mit einem neuen Racing Bausatz erneut zum Angriff.

Im Ferrari 360 GTC in Rennversion steckt alles, was im Hochleistungsregal der eigenen Tuningwerkstatt zu finden ist: Ein Lexan-chassis mit luftgekühltem NC-5 Triebwerk, das mit einer Schraube fixiert ist. Der Angle-winder greift in ein präzise gefrästes Metall-Getriebe. Gedrehte Leichtbau-Alufelgen mit Laprene Reifen und kalibrierte Achsen bieten hervorragenden Rundlauf. Ein Lexaninlet senkt den Schwerpunkt ab und verbessert das Fahrverhalten: Schneller im Spurt und flotter durch Kurven als im Serien-360er ohne Renntrimm! Ambitionierte Racer bekommen einen leicht montierbaren Kit, der das enthält, was man zum Renneinstieg braucht.



Hochleistungspaket: Bei den Komponenten hat Ninco alles geliefert, was momentan im Tuningregal der Schmiede zu finden ist: Leichte, präzise und robuste Bauteile in sinnvoller Abstimmung geben dem Ferrari ordentlich die Sporen. Die Servicefreundlichkeit bleibt dabei nicht auf der Strecke! Wartungsfreundliche Details erleichtern Serviceintervalle. Der Kit ist einfach zu montieren. Für Einsteiger gibt es eine Bauanleitung.





Ferrari 360 GTC
Racing

Der Ferrari macht gleich bei der ersten Probefahrt Laune: Potent, sprintstark und wie es sich für einen Rennwagen aus Maranello gehört, verwöhnt er Fahrer wie Zuschauer mit Anmut, Grazie und einem höllischen Sound. Wer es weniger puristisch mag, sollte das Metallgetriebe sofort mit Fett versorgen. Den Klangkörper Lexanchassis und Karosserie kann man mit seitlichem Materialabtrag um die Bodengruppe samt stimmen. Allerdings nimmt man dadurch dem Ferrari seinen klangvollen Auftritt, der nicht nur authentisch zum Original ist, sondern auch die Gegner beim Rennen zermürben kann. Sobald sich alle Komponenten eingelaufen haben, kann man mit vollem Druck die Rundenzeiten in Angriff nehmen. Der Wagen läuft magnetlos perfekt abgestimmt auf N-, C- und S-Schiene.

Sollten PU-Reifen aufgezogen werden, ist es ratsam, etwas Blei-Ballast im Bereich der Vorderachse und im vorderen Drittel der Seitenkästen zu platzieren. Ansonsten gibt es nicht mehr viel zu sagen. Wir gehen jetzt wieder an die Bahn. Da müssen noch zwei Zehntel gehen! Ob unser Pfarrer auch wie Monsignore in Maranello die Kirchenglocken läuten wird? Wohl eher der Nachbar die Türglocke, falls er den Sound des brutalen Triebwerks zu später Stunde nicht verträgt. Ein Ferrari Rennwagen muss auch wie ein Ferrari klingen! Das hat auch der Nachbar, der auf Toyota Konservensound steht, zu akzeptieren!

Der bullige Auftritt es 360GTC setzt optische und klangvolle Akzente. Leicht gelockerte Karosserie-schrauben lassen das Lexan-Fahrwerk besser arbeiten, was die Fahrdynamik erhöht.

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Jim´s Bibliothek:

www.jim-hunt-magazine.de

- *Rund um die Uhr weltweit offen!*
- *Mitgliedsbeitrag? Clubausweis? Lächerlich!*

Best things in life are free!

Kiosk zu? Bibliothek geschlossen? Zeitschrift im Altpapier? Vergriffen? Unbekannt? Nicht im Sortiment?

Das alles gibt es bei uns nicht! Alle Ausgaben sind jederzeit für jedermann kostenlos* und frei zugänglich.

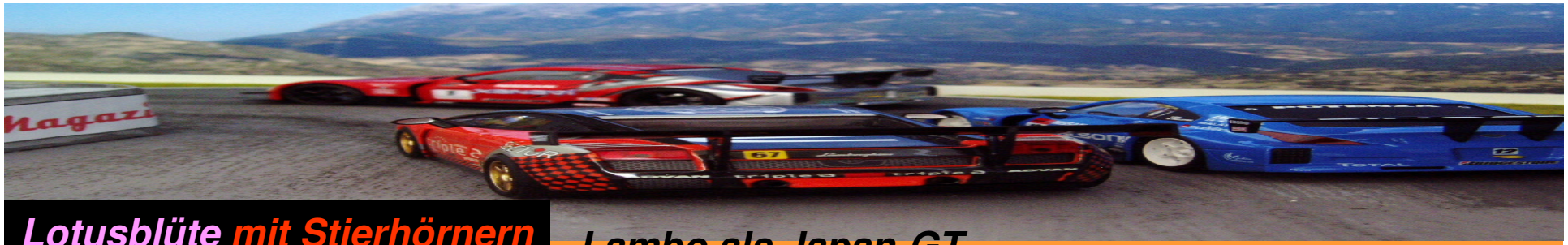
** Bis auf Ihre individuellen Internet-Providergebühren entstehen beim Download unseres Magazins keine zusätzlichen Kosten!*

www.jim-hunt-magazine.de

Lotusblüte mit Stierhörnern

Lamborghini Gallardo als neuer Japan-GT

Dass Japaner ihre Eigenarten in Sachen Potenzsteigerung besitzen ist kein Gerücht. Nun setzen sie ihrer GT-Serie Hörner auf. In Form eines Lamborghini Gallardo geht es auf der Vulkaninsel im Süd-Pazifik um schnelle Rundenzeiten.



Lotusblüte mit Stierhörnern

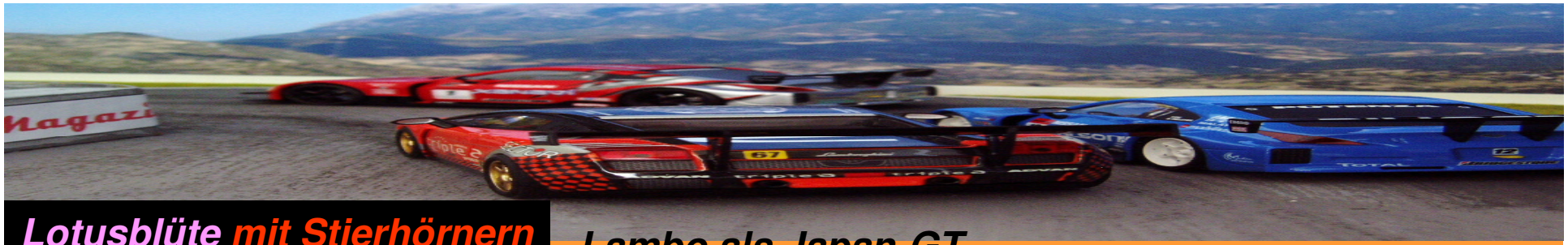
Lambo als Japan-GT

Angriffslustig und kraftvoll biegt der Lamborghini um die Kurven. Am Kurvenausgang sollte man wissen, wie viel es geschlagen hat. Zur Not hilft der Uhrensponsor auf dem Dach.

Der Lamborghini Gallardo zeigt nicht nur in europäischen GT3 Serienläufen seine Stierhörner. Lamborghini Japan baute einen Wagen für die landeseigene GT Serie auf. Tuner Ninco leistet Schützenhilfe und stellt eine interessante Fahrmaschine neben die beliebten Japan-GTs von Nissan, Lexus, Toyota und Honda. Porsche 997 und Ferrari 430GTC, die es aus gleichem Hause in vielen Versionen gibt, passen ebenso dazu. Das garantiert abwechslungsreiche Startfelder und ausgewogene Rennen.
Der Einsatz identischer NC-5 Motoren und Anglewinder-Antriebstechnik sorgt für Chancengleichheit. Unterschiede im Fahrverhalten ergeben sich durch verschiedenen Fahrzeuggeometrie-Daten. Die Autos laufen bereits aus der Box sehr gut. Mit wenig Optimierung werden die robusten und zuverlässigen Autos noch schneller. Ein guter und kundenfreundlicher Weg, den die Spanier konsequent gehen! Sogar in ihrer Weltmeisterschaft wird mit Serienmaterial ohne Magnet gefahren.

Wir testeten den Lamborghini Gallardo GT3 des oberbayerischen Rennstalls Reiter im JHM No.6. Dort kann man dem Wagen unter die Haube sehen. Die Japan-Version unterscheidet sich neben der Lackierung durch goldene Sechsspeichenfelgen. Ansonsten belässt man die gewohnte Technik .

Ein exponierter Heckflügel presst das kurze, bullige Heck auf den Asphalt. Der Grip der breiten Ninco 18-Zöller bietet authentischen Fahrspaß.



Lotusblüte mit Stierhörnern

Der Urkeil lässt sich magnetlos hervorragend fahren. Ob man je 2,5g Blei in die Seitenkästen (Bild unten) oder unter die Vorderachse packt, ist Geschmackssache. Den Reiter GT3 fahren wir auf der C-Clubbahn mit PU-Reifen in dieser Abstimmung. Den Japan-GT fahren wir ohne. Ob es an der Seeluft des Pazifik, oder an der Luftfeuchtigkeit liegt? Die Flunder liegt wie ein Brett auf der Piste und nimmt mit dem Samuraischwert zwischen den Zähnen den Kampf gegen die Nissans, Toyotas, Lexus und Co. auf. Die Regeln der Japan GT-Serie schreiben einen Luftmassenbegrenzer vor, mit dem der Lambo sehr gut zurecht kommt. Hat Tuner Ninco deshalb dünnere Motorkabel als im Reiter-GT3 verbaut? Die Leistungsentfaltung ist brachial aber kontrollierbar. Ein Stier, den man an seinen Hörner packen muss, bevor er es mit dir tut.

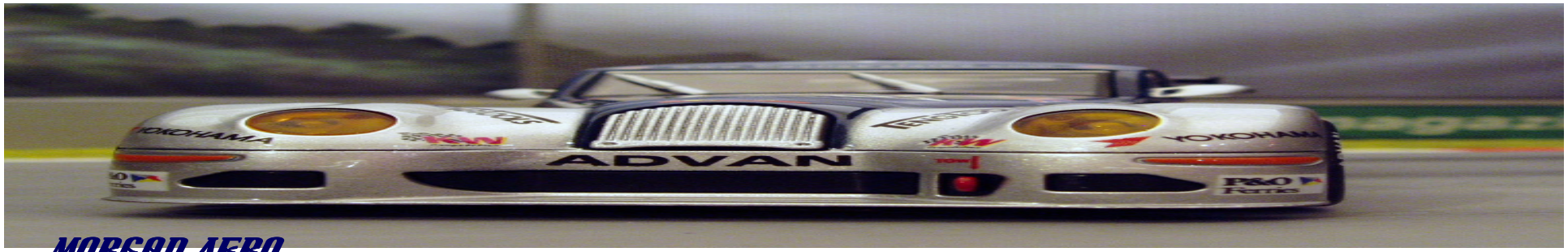
Entweder bleifrei oder je 2,5g in die Seitenkästen. Mit PU-Reifen je 2,5g unter die Vorderachse. Test it!

Lambo als Japan-GT

Trotz tropischer Temperaturen im Cockpit: Die Motorleistung des drehmomentstarken NC-5 Anglewinders bleibt konstant. Kraftvoll greift er ins Getriebe und beschleunigt den Lambo mit atemberaubendem Punch bis zu seiner Spitzenleistung. Die anderen Samurais auf der Rennstrecke kämpfen in ihren Reis-Schüsseln. Lambo liegt klar in der Soundwertung vorne!

Polarisierend:
Morgans sind Autos für Kenner. Entweder liebt oder hasst man diese Exoten. Wir fuhren die Rennversion von Tuner SCX.

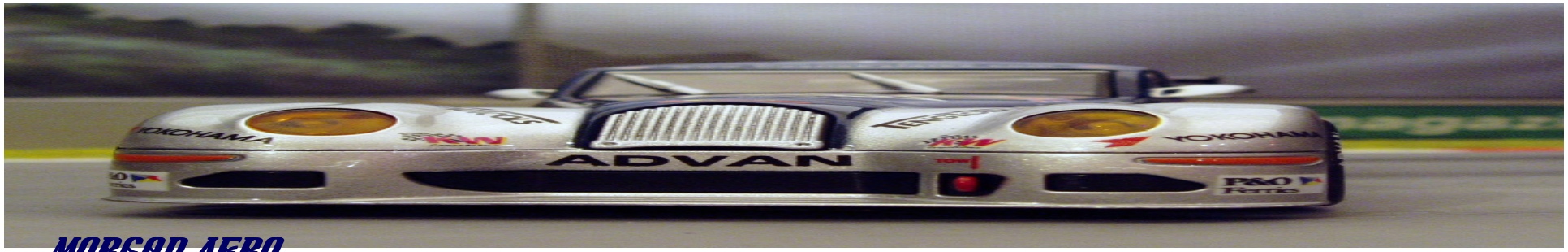
MORGAN AERO



MORGAN AERO

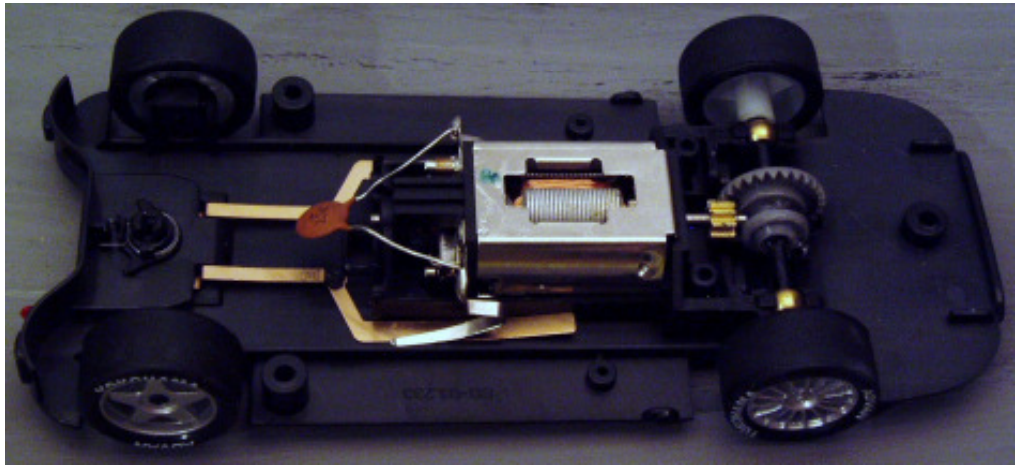
Es gibt Autos, die sind nicht für jedermann. Wir reden nicht von Kosten, obwohl diese bei Morgan nicht ohne sind. Wir sprechen vom Gefallen und Geschmack, wie immer man den definieren mag. Morgan kommt von der Insel und baut klassische Rennsportwägen mit Eigenheiten. So gehört neben einem extrem tiefen Schwerpunkt ein Holzrahmen zu den Merkmalen der Traditionsmarke. Dass die Geschäfte mit klassischen Formen und moderner Technik gut gehen, macht ein edler deutscher Autobauer vor: Wiesmann kombiniert klassische Linien mit starken BMW-Motoren und kann sich über schlechte Geschäfte nicht beschweren.
Dass die Traditionsschmiede Morgan auf der Rennstrecke unterwegs ist, gefällt uns. Eigentlich gehört dies zu den Tugenden, die einen ernsthaften Autobauer ausmachen. Tuner SCX hat sich fernab von Mainstream an den Wagen getraut, der sicherlich Kunden polarisiert. Ein moderner Exot, der sich vom Einheitsbrei der Großserienhersteller bunt abhebt. Dass man neben einer ausgefallenen Optik zudem ein tolles Fahrverhalten bekommt, sei für die erwähnt, die noch dabei sind. Die, denen der Wagen nicht gefällt, wollen wir nicht zu guten Geschmack bekehren.

Eine Form, die polarisiert.
Der Morgan Aero ist für die Rundstrecke aufgebaut. Sein exponierter Heckflügel erhöht den Anpressdruck auf die pendeln gelagerte Hinterachse. Der drehmomentstarke Achtzylinder-Inliner kommt kräftig aus dem Keller und bietet eine fast lineare Kraftentfaltung über das gesamte Drehzahlband. Mit ihm kann man schön kontrolliert über den Kurs räubern.



MORGAN AERO

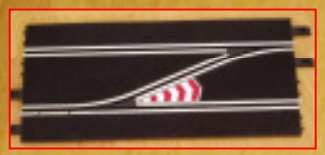
Der Morgan ist aus jedem Blickwinkel eine Schau. Egal, ob frontside oder backside: Wer mit diesem Wagen auftaucht, sorgt für Gesprächsstoff. Auf der Rennstrecke ohnehin: Sound, Kraft und Straßenlage sind einzigartig. Die eingebaute Lichtanlage funktioniert zuverlässig und sieht super aus.



Das Chassiskonzept ist einfach: Möglichst tiefer Schwerpunkt, ein kraftvoller, luftgekühlter Inliner und Leitbleche statt Zündkabel. Die Antriebseinheit ist pendelnd gelagert und kann sich den Anforderungen der Rennstrecke anpassen. Der L-Kiel besitzt eine dezente Zentriervorrichtung, die in Kurven nicht stört. Die Tatsache, dass vorne und hinten verschiedene Felgen montiert sind, sind ein Zugeständnis an die Vorlieben des Fahrers und keine Nachlässigkeit der Designabteilung. Während hinten eine messinggelagerte Achse mit gesperrtem Differential arbeitet, steht vorne Einzelradaufhängung zur Verfügung. Das kurveninnere Rad hat schließlich einen kürzeren Weg als das Äußere.

Fazit: *Der Morgan Aero ist eine ausgezeichnete Fahrmaschine für ausgeflippte Individualisten. Ob man damit Konkurrenten auf der Rennstrecke ärgert oder neidischen Lästerern Munition liefert, ist jedem selbst überlassen. Für uns ein Gerät der Superlative, das sich vom üblichen Einheitsbrei abhebt!*

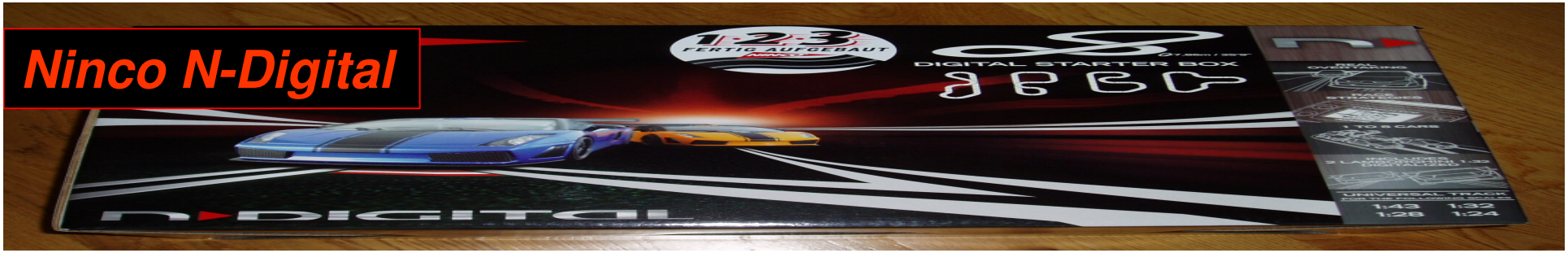
Ninco N-Digital



Jim Hunt Magazine testet die Digital Starter Box von Ninco.

N-Digital nimmt es mit bis zu acht Fahrzeugen gleichzeitig auf! Maximale Rennaction oder Autoscooter-Rennen? Eine Frage der Reaktionszeiten bei den Fahrern.

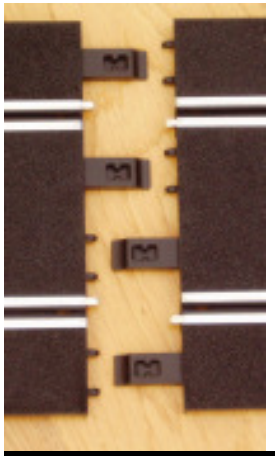
Ninco N-Digital



Track Test! Wir testen erneut eine digitale Bahn! Diesmal N-Digital von Ninco, was Rennaction mit bis zu acht Fahrzeugen auf zwei Spuren verspricht.

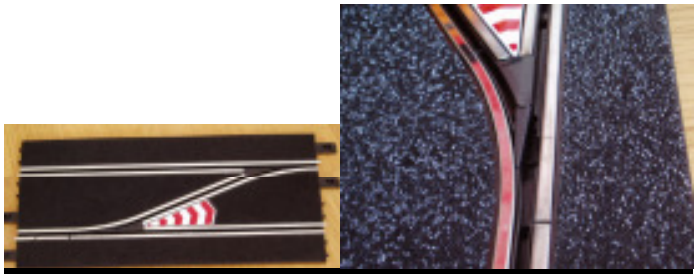
Wir fuhren zunächst das Startset mit zwei Lambos. Funktion und Haptik des Systems stehen auf dem Prüfstand. Dann wird mit Zusatzmaterial erweitert: Acht Fahrzeuge? Viel Verkehr auf einer Heimbahn? Fahrspaß und Rennatmosphäre pur? Wir wollten es wissen.

Ninco Schienen sind flexibel und besitzen eine raue Oberfläche. Das bietet Serienreifen einen hervorragenden Grip. Die Ninco-Reifen brauchen keine Reifenschleifmaschine, ideal für Einsteiger. Das Schienenmaterial lässt sich leicht zusammenstecken und nach dem Spielen ebenso entkoppeln. Der flexible Kunststoff bietet eine optimale Anpassung an den Untergrund. Durch Unterlegen von Dies und Das lassen sich kinderleicht Kurse mit Seitenneigung, Steilkurven etc. realisieren. Das Material passt sich den Gegebenheiten an. Tritt man auf Standardschienen, passiert nicht viel. Weichen sollten nicht betreten werden. Wozu auch! Dazu ist eine Rennbahn nicht da. Trotzdem braucht man bei verseh-



Einfache Montage: Vier flexible Nasen rasten bequem ein. Mit minimaler Handkraft kann man sie hinterher entriegeln.

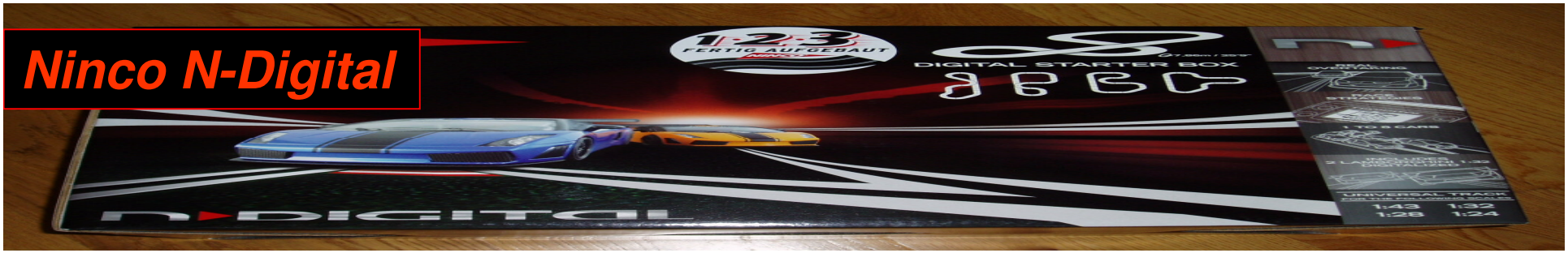
Flexible Schienen und mitgelieferte Stützen ermöglicht variable Fahrbahnneigungen. Steilkurven oder nach außen hängende Kurven, kein Problem!



Zwei Weichen sind im Set enthalten. Spurwechsel über Kunststoffzungen klappen superschnell, präzise und zuverlässig. Wir konnten sie nicht austricksen. Egal, was wir anstellten. Klasse!

Überfahrt auf die Ninco-Brücke

Ninco N-Digital



entlichen Tritten nicht um die Bahn fürchten. Die Spurweite der Schienen ist überwiegend auf 1:32 ausgelegt, wobei auch schlanke 1:24er und 1:43er darauf fahren könnten. Da N-Digital in 1:32 kommt, eher ein Thema für Analogbahnen, es sei denn, man rüstet Autos anderer Maßstäbe nach. Die Weichenzungen aus Kunststoff überzeugen mit einer atemberaubenden Schaltgeschwindigkeit. Wir haben es nicht geschafft, das System auszutricksen. Im Set sind zwei Geraden-Weichen enthalten. Als Zubehör gibt es gibt Kurven- und Kreuzweichen.

Die Stromversorgung über ein enthaltenes Standardnetzteil reicht aus, um die komplette Bahn zu befeuern. Klasse! Zusätzliche Einspeisungen braucht man bei Ninco nicht. Auch mit Zusatzschienen in Verlängerung klappt der Betrieb ohne Leistungsverlust.

Leicht ansteckbare Randstreifen in weiß-rot bieten in Kurven Reserven, falls man sie im Slide durchfährt. Selbst mit MTS* im Auto kann man das Heck im Grenzbereich tanzen lassen. Flexible Leitplanken in realitätsnaher Optik können an Randzonen fixiert werden. Die Pufferzone schont Slotcars vor Zimmerwänden und Einrichtungsgegenständen.

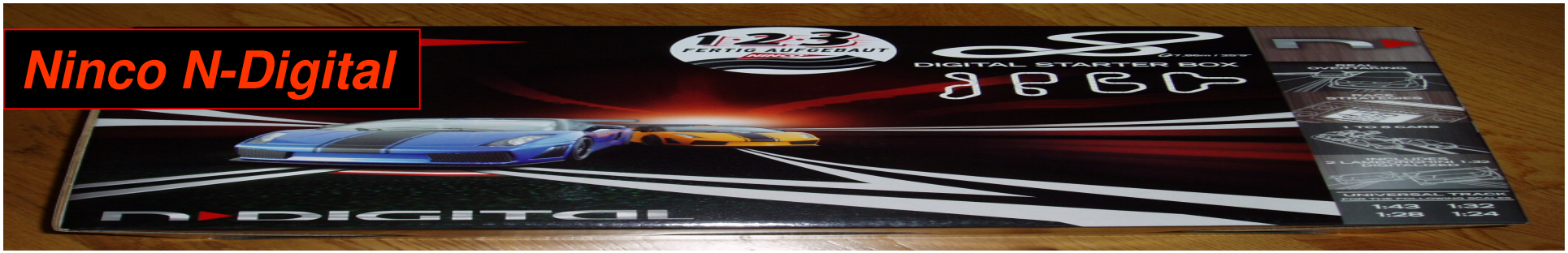
Magnet-Traction-System

Schaltzentrale: An der Redbox laufen alle Fäden zusammen. Sie verwaltet alle Abläufe perfekt. Die Bedienung ist einfach und sinnlogisch. Die Anschlüsse der bis zu acht Handregler rasten präzise ein. Der Trafostecker kommt in die Mitte. Fahren mit mehr als vier Autos verlangt nach einem zweiten Netzteil.

Weichenschalter und Programmiertaste zum Erkennen der digitalen Autos.

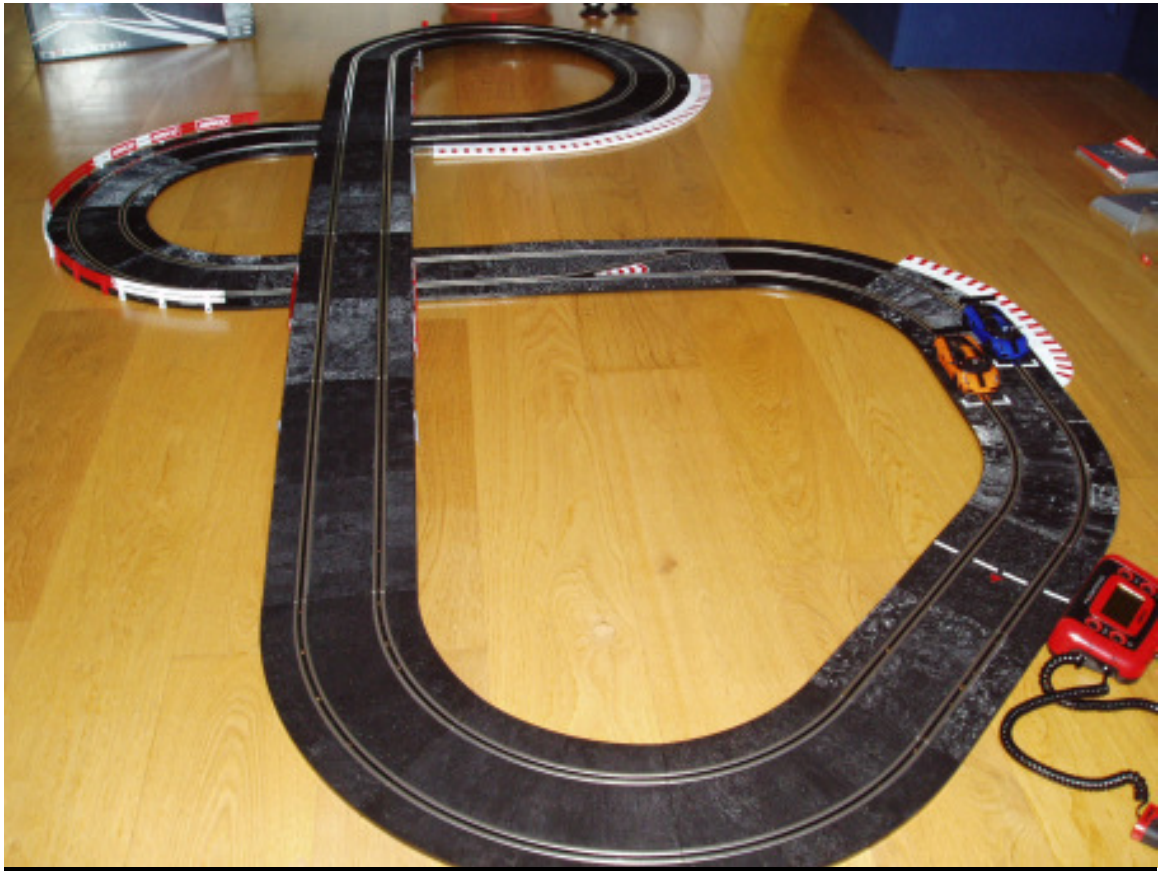
Ninco Pistolenhandregler: Für uns die besten Startpackungsregler. Perfekte Ergonomie bei gleichzeitig geringen Handkräften und guter Erreichbarkeit der Bedienelemente. Das schwarze Griffgummi gibt Halt, auch wenn Hände feucht werden.

Ninco N-Digital



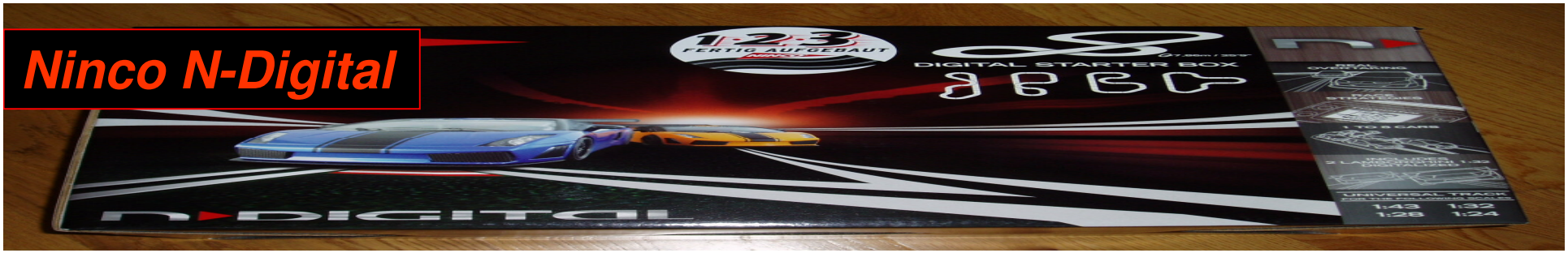
Die Handregler liegen ergonomisch in der Hand. Die Haptik der Bedienknöpfe ist ansprechend und sie sind schnell mit em Daumen zu erreichen. Der Gas-Trigger gleitet sehr weich, für einen Großserienregler hervorragend! Farbige Plastikstreifen können zur Differenzierung und Zuordnung der Reglern zu Autos eingeschoben werden. Bei zwei Fahrzeugen kein Problem. Bei bis zu acht Wägen eine sinnvolle Idee! Ein Fibrationsmodus in den Handschalen informiert diskret über die schnellste Runde oder Spritmangel während des Rennens.

Das Gehirn, die Blackbox ist bei Ninco rot! Die Programmierung der Fahrzeuge über die Regler ist kinderleicht und sinnlogisch.



Das Standart-Layout verspricht einen abwechslungsreichen Kurs, fernab der klassischen Acht. Mit Zusatzschienen wächst die Bahn stattlich in die gewünschte Richtung. Wir haben später zu Testzwecken einige Zusatzschienen eingebaut, um mit acht Autos fahren zu können. Ganz schön viel Verkehr auf dem Rennparkett in den Redaktionsräumen. Aufregende Rennaction pur für taktisch versierte und nervenstarke Fahrer.

Ninco N-Digital



Acht Regler, acht Fahrzeuge: Unsere Testmannschaft fand nach der längeren Eingewöhnungsphase Spaß daran. Die Bahn sollte großzügig erweitert werden, damit man nicht dauernd crashed.

Das Digitalisieren von weiteren Autos ist einfach. Den fertigen Chip zwischen Leitkiel und Motor einclipsen und programmieren. Dazu wird ein Knopf an der Redbox gedrückt, das Auto auf die Schiene gestellt und der Weichenknopf am Regler gedrückt. Fertig.

Über die Konsole findet die Navigation statt. „Amateur“ (einfache Handhabung der Fahrzeuge) und „Professional“ (aggressive Leistungskurve des Reglers) stehen als Modi zur Wahl. Rennen mit oder ohne Beleuchtung sind möglich. Selbstverständlich muss diese vorhanden und am Chip angeschlossen sein. Sieben Rennmodi stehen zur Auswahl:

Modus Grand Prix: Rückwärtszählen der Runden, Anzeigen des Rundenrückstand auf den Ersten, Anzeige der schnellsten Runden.

Modus World Rallye:

Einzelrennen für bis zu acht Fahrer. Ermittlung des Siegers.

Modus Fast Lap:

Programmiertes Zeitrennen, Countdown, Ermittlung der schnellsten Rennrunde.

Modus Non-Stop:

Programmiertes Rennen nach Zeit mit Stromabschaltung nach Rennende. Auswertung.

Modus Pit Stop:

In diesem taktischen Modus kann man die Anzahl der Boxenstopps und den Benzinverbrauch programmieren. Man muss in die Pitlane fahren, um dort aufzutanken. Es passt immer nur ein Fahrzeug hinein. Die Pitlane ist als Zubehör erhältlich.

Modus Arcade Group:

Programmierte Ausscheidungsrennen nach Zeit, Countdown. Nach Ablauf einer voreingestellten Zeit scheidet jeweils das langsamste Fahrzeug aus.

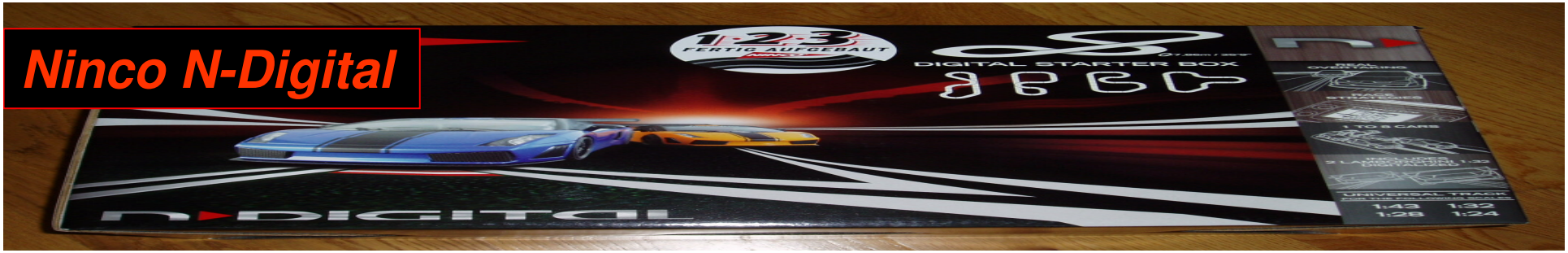
Modus Arcade Single:

Einzel-Rennen mit steigendem Schwierigkeitsgrad. Werden die Runden vor Ablauf der Zeit gefahren, erhöht sich der Schwierigkeitsgrad durch eine knappere Zeitvorgabe.

Die Möglichkeiten sind großzügig, jeder technisch begeisterte Slotter wird seinen Modus finden oder alle ausprobieren.

Die Redbox liefert über ihr Display alle erforderlichen Daten. Ein akustisches Signal in Form eines Piep-Tons informiert den oder die Fahrer über wichtige Daten während des Rennverlaufs. Der Handregler vibriert in manchen Modi als zusätzliche, diskrete Infoquelle.

Ninco N-Digital



Die Weichen schalten absolut präzise und blitzschnell. Es gelang uns nicht, die Technik zu überlisten, um Unfälle künstlich zu provozieren. Es wechselt immer nur der Wagen die Spur, der angesteuert wird. Der andere fährt ohne Rucken, Zucken oder Murren weiter.

Fazit:

Ninco N-Digital ist ein super System für Freunde des digitalen Slottens. Der blitzschnelle Auf- und Abbau des Systems, die konstante Stromversorgung auch bei zunehmender Fahrbahnlänge gefallen. Die gelungene Ergonomie und Funktion der Handregler sind ein weitere Pluspunkt. Das flexible Schienenmaterial ermöglicht variable Neigungen beim Bahnbau und sollte man versehentlich auf eine Schiene treten, verkraftet sie es ohne zu Murren. Die Weichen sollte man besser nicht betreten, was selbstverständlich sein sollte. Ihre präzisen und blitzschnellen Schaltvorgänge bieten spannende Rennen mit Überraschungsmomenten beim Gegner. Das Fahren mit bis zu acht Fahrzeugen verlangt nach einem großzügigen Layout, Zusatzschienen, einem zweiten Trafo und weiteren Handreglern. Das Digitalisieren der Plug and Play Chips ist einfach. Das Programmieren der Autos auf der Bahn ist kinderleicht. Sieben verschiedene Rennmodi versprechen taktische Rennen und abwechslungsreiches Spielvergnügen. Ein super Digital-System, das man empfehlen kann.

POLE POSITION

NINCO WORLD CUP

SUPER GT

NINCO CUP MODELL

Acura LMP2

2008

Ref 50505
Acura Patron

CARS&CO COMPANY

www.carsandco.de

NINCO

www.ninco.com

Tuner Ninco hat drei Meilensteine restauriert und lädt uns ein zu den XXIV. Classic-Days in Spanien: Eine Probefahrt in geografischer Idylle mit legendäre Rennwagen aus alten Tagen.

Klassische Dreh-Momente

Shelby Cobra – Porsche 550 Spyder – Jaguar XK120

Klassische Dreh-Momente

Caroll Shelby war lange Zeit eine große Figur im Motorsport für Ford. Er verabreichte den V8-Motoren der Mustangs eine harte Rosskur, bei der unterm Strich einige Pferdchen mehr heraussprangen. Irgendwann kam die Idee, einen eigenen Rennwagen zu bauen. Seine Antwort: Eine offene Version mit geschwungenen Kotflügeln, sehr breiten Reifen auf Hallibrand-Felgen. Unter der Haube sitzt ein stark aufgebohrter V8 von Ford, der seiner Hubraumgröße über brachial brüllenden Sidepipes mitteilt. Shelby Cobra- Der Name ist nicht nur Mythos- er passt wie kein anderer, zum gefährlichen Gerät, das den Tugenden der gefährlichen Schlange in nichts nachsteht. Lediglich die Giftzähne fehlen. Diese stecken in den Leistungsdaten der Maschine. Wer eine Shelby Cobra gehört und gesehen hat, hat keine Angst mehr vor gefährlichen Reptilien.

Taucht die Cobra auf, tauchen andere unter. Der starke V8 mit NC-8 Gehäuse verströmt Kraft zur rechten Zeit. Aus Sidepipes klingt eine Komposition von C. Shelby, die in keinem Köchelverzeichnis steht. Damals wie heute ein prachtvolles Stück Rennsportkult auf vier Rädern.

Elementarschutz: Ein mit Nieten gesichertes Persenning schützt den Fahrer bei Wind und Wetter.

Shelby Cobra

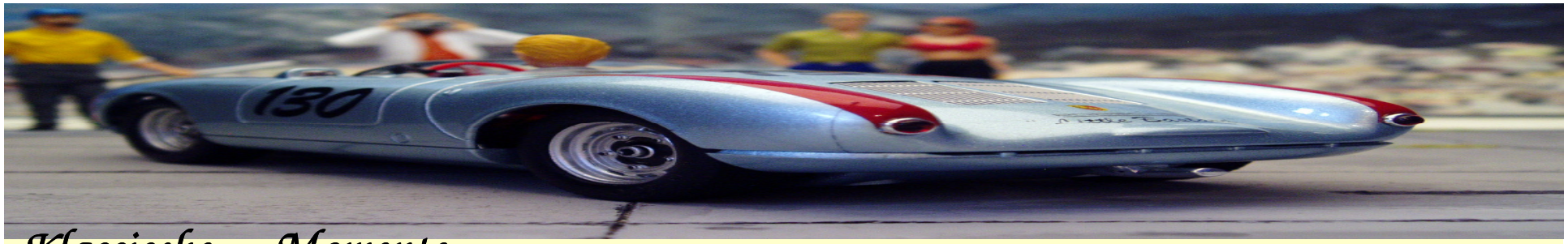
Klassische Dreh-Momente

Das Chassiskonzept ist einfach aber effektiv. Der NC8-Inliner überträgt seine Kraft direkt auf die messinggelagerte Hinterachse. Hallibrandfelgen mit Flügelschrauben und voluminösen Reifen gehören dazu. In den Seitenkästen wäre Platz für Blei. Wir sind ohne ausgekommen, da wir mit 9-10 Voltan Kraftstoff fuhren.

Shelby Cobra

Shelby Cobra...

Breite, geschwungene Kotflügel wuchern über die breiten Reifen der Giftschlange. Ein Überrollbügel schützt den Fahrer. Rechts hinten sitzt der Tankverschluss. Zwei weiße Streifen sind Erkennungsmerkmal für Shelby-Rennwagen. Sie versprechen Hubraum und Kraft im Überfluss. Anstelle schwerer Stoßstangen kommen minimalistische Bügel zum Einsatz.



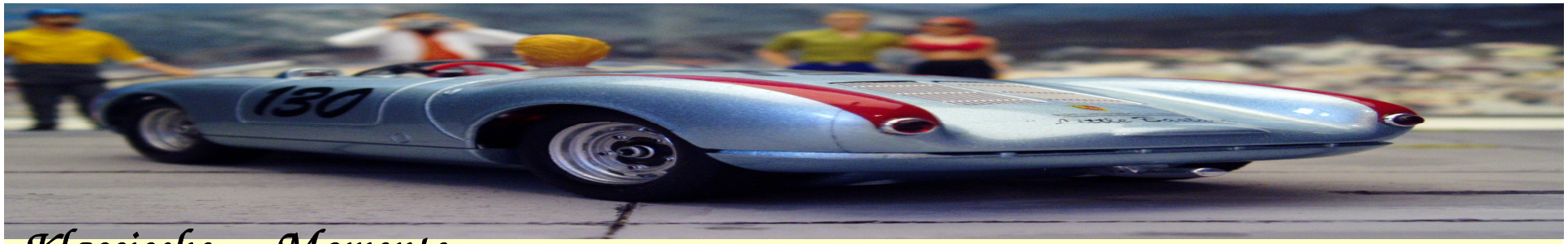
Klassische Dreh-Momente

Der Porsche 550 Spider war in den 50ern der schnellste käufliche Rennwagen. Namhafte Rennfahrer fuhren im Heckmotorwagen aus Stuttgart zum Sieg. Weltberühmt wurde der Wagen, als sich Filmstar James Dean einen kaufte. Dean gab sein Geld für Autorennen aus und war mit dem offenen 356er schnell unterwegs. Als die News vom kleinen Rennwagen aus Germany in sein Gehirn schoss, kaufte sich den 550er Spyder und einen Mechaniker aus dem Werk dazu. Jimmy nannte den schnellen Porsche „Little Bastard“ was er aufs Heck schreiben lies. Die Startnummer 130 sollte ihm Glück bringen. Das Unternehmen endete mit einem tragischen Unfall. Dean und sein Mechaniker waren zu einem Rennen auf eigener Achse unterwegs. Die Anfahrt diente zum Einfahren des Motors. Bei gleißenden Sonnenlicht nahm ihnen jemand die Vorfahrt. James Dean starb, sein deutscher Freund und Mechaniker überlebte, musste aber mit schweren körperlichen und psychischen Beeinträchtigungen bis zu seinem Tod weiter leben. Legenden über den Verbleibt des Unfallautos sind unaufgeklärt und es gibt abenteuerliche Geschichten dazu.

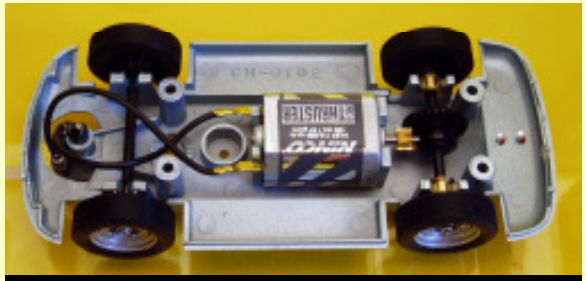
Ein fast perfekter James Dean mit Sonnenbrille, Tolle und Fluppe im 550er Spyder. Lediglich die Lackierung hat einen blaulichen Stich erhalten. Das Original war silber.

Jimmy Dean lies den Kosenamen „Little Bastard“, wie er seinen kleinen Porsche nannte, aufs Heck malen. Der kleine Wagen war damals unschlagbar schnell und leicht. Im Heck arbeitet ein Vierzylinder mit 1600ccm.

Porsche 550 Spyder



Klassische Dreh-Momente



Chassiswanne mit NC-8 Inliner, der die Hinterachse in Messinglagern mit einer direkten Kraftübertragung versorgt. Die Vorderachse bekam zwei 0,5mm Distanz-en zur Reduzierung des Axialspiels. Die Zündkabel mit Steckkontakten zentrieren zugleich den L-Kiel in Längsrichtung.

Aus zwei eisernen Lüftungsgittern entweicht die Abwärme des luftgekühlten Vierzylinders. Aus dem zentral angeordneten Auspuffrohr dringt kraftvoller Sound. Davon sollte sich der heutige Nachfolger des 550ers, der Boxster trotz Sechszylinder eine Scheibe abschneiden.

Porsche 550 Spyder

Klassische Dreh-Momente

Jaguar XK120 ist ein britischer Nobelrenn-wagen, der einen starken Motor unter der langen Schnauze hat. Speichenräder und geschwungene Karosserieformen stehen für Autobaukunst und Handarbeit aus einer anderen Zeit. Der XK120 ist heute ein seltener Oldtimer, aber keine Rarität. Es gibt mehrere Exemplare, die öfters bei Oldtimer-Veranstaltungen auftauchen. Es ist nur eine Frage des Preises, ob man so einen Briten sein Eigen nennen kann.

Unter der langen Haube wütet ein Orkan. Der Jaguar stammt aus einer Zeit, als man in England noch richtige Sportwagen baute. Der charakteristische Kühlergriff mit Wildkatzenemblem auf der Haube hat sich bis heute bei der Marke gehalten, die nun zu Ford gehört. Die elegant abfallende Seitenlinie, die zu den hinteren Kotflügeln hin ansteigt, ist eine Augenweide. Drahtspeichenräder mit Flügelschrauben waren damals üblich und haben bis heute nichts von ihrer Schönheit eingebüßt. Wehe dem, der zum Putzen selbiger verdonnert wird. Eine Aufgabe der besonderen Art.

Jaguar XK120

Klassische Dreh-Momente

Klassische Wannenkonstruktion mit Inliner und direkter Kraftübertragung. Messinglager hinten und Stecklager vorne. Die Zündkabel des NC-8 können für Wartungszwecke von Hand abgezogen werden. Kraftstoff mit 10 bis 12 Voltan reicht aus für klopffreies, sportliches Fahren am Limit der Fahrphysik.

Wie zwei Froschaugen ragen die Rücklichter aus dem harmonisch runden Heck. Im Kofferraum findet Gepäck Platz, falls man Sternfahrten unternimmt. Das Stoffdach verschwindet elegant unsichtbar hinter dem Fahrer.

Jaguar XK120

Gruppe B - Sportquattros!

Audi revolutionierte mit dem Quattro den Rallyesport. Als radikale Steigerung folgte der kurze Sportquattro. Wir fuhren ihn bei der Monte und quer durch Afrika.

Audi Sportquattro

Afrika Rallye
Sportquattro

Quattro! Wer kennt dieses Wort nicht? Eine rein rhetorische Frage! Audi hat mit der Einführung des Vierradantriebs bei Serien-PKW in den 80ern das Image der soliden, fahrenden Hutablagen erfolgreich abgelegt. Seitdem ist Audi weltbekannt und nie wieder unsportlich geworden. Vor der Serienreife diente die Rallye-Weltmeisterschaft zur Erprobung und als Marketinginstrument für die frohe Botschaft, die auf vier angetriebenen Rädern kam. Anfangs mischte ein Star-Ensemble an Fahren im Urquattro die Konkurrenz auf. Der Regensburger Walter Röhrl war damals noch nicht bei Audi unter Vertrag. Im Lancia 037, einer Übergangslösung mit Heckantrieb jagte er mit Christian Geissdörfer am Gebetbuch den Audis den WM-Titel ab.

Kurzes Heck, hohes Fahrwerk. Mit Turbo-Power aus fünf Zylindern ballernd wir kraftvoll durch ein ausgetrocknetes Wadi bei Mauretanien.

Im Ascona 400 besiegte er Michelle Mouton (Quattro) bei der Afrika-Rallye. Da Walter immer wusste, wo es hin geht, saß er bald im Cockpit eines Ingolstädters. Schneekönig Stig Blomquist war damals Mister Quattro. Walter bekam von ihm Fahrstunden im neuen Allradauto, was sich im Nachhinein als Fehler erwies. Walter lernte schnell und schlug Stig anschließend bei der Monte und gewann das Wimbledon des Rallyesports für Audi.

Das weitmaschige Gruppe B-Reglement erlaubte technische Lösungen, die aus Autos schwer fahrbare Monster machte. Audi, Peugeot, Lancia, Ford u.a. drehten immer weiter an der Schraube der Aufrüstung, die ein endloses Gewinde zu haben schien. Die Werke schossen viel Geld in den Rallyesport, der eine nie da gewesene Popularität genoss. Aus dem Quattro wuchs der kurze Sport-Quattro, den wenige Spitzenfahrer noch radikaler um Kurven wuchteten als das

längere Urvieh. Der Sportquattro war der Vorbote der Eskalation: Audi Quattro S1, das Flügelmonster kam bald nach. Die Ausgeburt an Leistung und das bald nahende Ende der Gruppe B. Fahrer und Zuschauer waren der Sache nicht mehr gewachsen.
Die Beschleunigungswerte auf Schotter kamen fast an die der Formel 1 auf Asphalt heran! Extrem aufgeladene Turbomotoren fingen bei Unfällen zu schnell Feuer. Viele Fahrer und Zuschauer gingen. Die FIA handelte: Das Aus der Gruppe B. Quattro, Peugeot 205 T16, Lancia Delta S4 wurden zu Dinosauriern der Rallyegeschichte. Wir fahren und lieben die Gruppe B heute noch! Was kümmert uns die FIA...

Maximaler Kühlerschutz, zwei Christbäume plus Zusatzlampen: Unverzichtbare Accessoires bei der materialmordenden Afrika-Rallye.

Monte Carlo Sportquattro

Nachdem Teamslot und Fly schöne Quattros aufgelegt haben, hat nun Tuner Revell den kurzen Sportquattro hingelegt. Ob ein Geniestreich gelungen ist? Wir fuhren die Monte-Version von Walter Röhrl/ Christian Geissdörfer am Originalschauplatz. Mit der Afrika-Rallye-Version von Stig Blomquist und Björn Cederberg waren wir auf dem schwarzen Kontinent unterwegs. Unsere Mechaniker hatten einiges zu tun, um die Sportquattros in Schuss zu halten. Beide Werkswägen werden mit schmalen hochbeinigen Reifen-Räder-Kombinationen ausgeliefert. Perfekte Bodenfreiheit bei der Afrika-Rallye und perfekter Grip auf Monte-Schnee. Auf den schnellen Asphalt-Sonderprüfungen zogen wir einen Satz mit breiten Slicks auf. Die Afrika-Version schützt ihren Kühler mit einem robusten Kuhfänger. Zusatzscheinwerfer neben der Windschutzscheibe illuminieren staubige Wüstennachtfahrten.

Unsere Physiotherapeuten leisteten perfekte Arbeit. Die Beschleunigungswerte dieser Maschinen malträtierten unsere Körper bis ans Limit. Unsere Beifahrer hatten beim Beschleunigen kurzzeitige Blackouts. Lesen aus dem Gebetbuch wurde unmöglich, wenn die geballte Turbo-Power der Sportquattros ungezügelt dem Lauf der Physik folgte.

Die Zuschauer sind komplett aus dem Häuschen als wir mit dem radikal kurzen Sportquattro um die Kurven zirkeln. Der Fünfzylinder Abgas-Turbo malt kraftvoll vier Striche auf den französischen Seealpen-Asphalt. Das knackig kurze Getriebe beschleunigt uns in Sekundenbruchteilen auf maximale Leistung. Turboloch? Wir konnten keines feststellen!

KURVEN

FLIK-

FLAK

Egal ob im Flikflak durch Serpentinen oder mit Vollgas über Bergstraßen. Der kurze Sportquattro ist jederzeit voll da. Der aufgeladene Fünfzylinder-Turbo grummelt und faucht böswillig und fordert von seinem Fahrer alles ab. Die für den Asphalt breiten und in Durchmesser kleineren Räder haben sich als gute Wahl herausgestellt. Tuner Ninco hat diese Räder und passende Achsen im Programm.

Im Quergang schießt der Audi durch die Kurve. Aus vier kleinen, eckigen Scheinwerfern des Serien-Quattros wurden zwei große Rechteckstrahler. Grund: In der Mitte sitzt ein großer Kühler.

Der Heckflügel fällt größer aus als beim Serienwagen. Unter ihm findet sich ein Lüftungsgitter, durch das Zusatzventilatoren im Kofferraum Frischluft ansaugen. Hauptsponsor HB darf aus Jugendschutzgründen nicht offiziell auftauchen.

***Konstruktionsproblem Heckschürze:** Tuner Revell versteckt die hinteren Karoschrauben unter einem geklebten Abdeckblech. Man muss es vorsichtig heraushebeln (-brechen). Hinterher entweder A) mit Doppelseit-Klebeband fixieren (Bild) oder B) an den Klebepunkten im Bild mit einem Dremel vorsichtig beschneiden. Dann kann man es dauerhaft ankleben. Wir haben uns für Version A entschieden.*

Fazit:

Die Gruppe B Sportquattros machen Spaß auf der ganzen Linie. Fans dieser gewaltigen Rallye-Monster kommen ohnehin nicht an ihnen vorbei. Mit wenig Aufwand kann man die Monte-Version optimieren, falls man mit breiten Reifen unterwegs sein möchte. Die Afrika-Version kann bleiben wie sie ist. Die Geschichte mit dem Heckblech sehen wir als kleine Herausforderung für eifrige Rennmechaniker.

997 Racing – Leistung ist alles

Fast jeder Tuner hat Racing am Start: SCX baut einen heißen 997er, der ausschließlich dem Pfad der Leistung folgt. Jim Hunt Magazine steigt ein und dreht voll auf.

997 Racing - Leistung ist alles

Das Thema Porsche 997 und Rennsport ist weder ausgelutscht noch unattraktiv. Eine käuflich zu erwerbende Rennmaschine, die zudem gut verarbeitet ist. Nun geht auch Tuner SCX das Thema Leistung an und legt einen neuen 997er auf, der sich ausschließlich der Jagd nach Bestzeit und Sieg verschrieben hat.

Wir fahren den mattschwarzen Leistungsträger und werfen einen Blick auf seine technischen Details.

Von außen wirkt er leicht und einfach. So wie ein echter Rennwagen. Kein unnötiger Schnickschnack, nur leistungssteigernde Bauteile kommen zum Einsatz. Die leichte Karosserie mit eingesetzten Scheiben und Lampen (ohne Inlays) versprüht Rennsport-Charme. Sie sitzt auf zwei flexiblen Halterungen, entkoppelt vom Chassis. Verschraubte Alufelgen mit Einsätzen und präzise Achsen versprechen optimalen Rundlauf. Kleinere Vorderrädern reduzieren das Gewicht an einer Stelle, wo man es nicht braucht. Optisch fällt das auf der Bahn nicht auf und kann daher nicht als Störfaktor angesehen werden. F. Biela sitzt in der Sitzschale und greift ins Volant. Er steigt aus, wir nehmen selbst Platz.

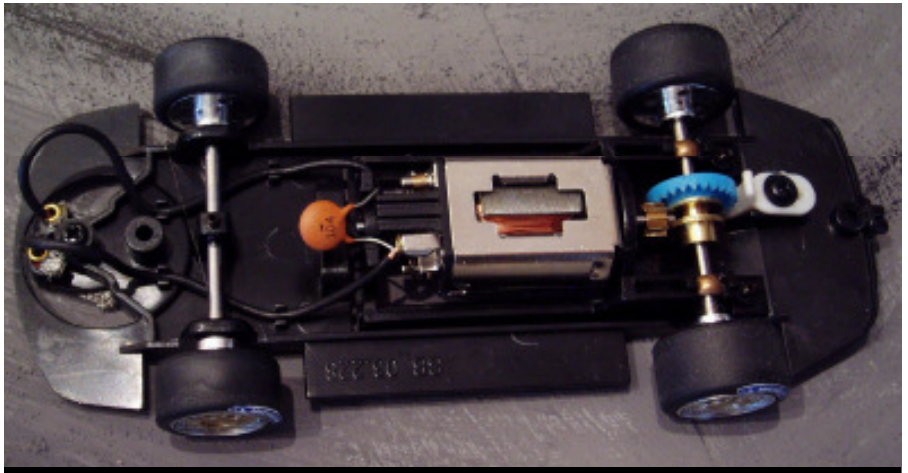
Sprintstark und mit einem gutem Durchzugsvermögen präsentiert sich der von SCX getunte Racing 997. In Kurven gefällt das aktiv arbeitende Fahrwerk, das dank entkoppelter Karosserie klasse einlenkt den Richtungswechsel laufruhig vollzieht. Der kräftige Sechszylinder mit gut kontrollierbarem Drehzahlband unterstützt den Fahrer dabei.

Schickes Mattschwarz mit Gold sieht super aus. Mal was anderes!

997 Racing - Leistung ist alles

Unter der Haube sitzt ein kraftvoller RX-4H Sechszylinder, der seine Inliner-Power auf die Hinterachse und den verschraubten Getriebekranz abgibt. Die pendelnd gelagerte Antriebseinheit passt sich den Anforderungen der Rennstrecke an. Ein Gimmick ist die einstellbare Getriebe-Bremse. Durch das Drehmoment beim Beschleunigen wird der Motorhalter nach vorne gedrückt. Sobald man in die Eisen steigt, rutscht er in Ausgangsstellung zurück: Das Getrieberad bremst am einstellbaren Backen. Wir haben daran keinen Gefallen gefunden und den Backen kalt gestellt.

Die Kraftentfaltung des Motors gefällt gut. Ein temperamentvolles Aggregat mit gleichmäßiger Leistungsentfaltung. Gut beherrschbar aber sehr kraftvoll schiebt es den Porsche nach vorne auf seine Spitzenleistung. In Kurven verhält er sich kontrollierbar und zeigt einen klarem Grenzbereich. Purzelnde Rundenzeiten und Fahrspaß sind garantiert. 997 - eine schnelle Formel!



Dem kräftigen Sechszylinder Inliner hat Tuner SCX eine gut kontrollierbare Leistungskurve verpasst. Power von unten raus und starke Spitzenleistung bis zum vollen Ausdrehen. Das Spiel der Vorderachse kann über drei Madenschrauben (2 unten, 1 oben) eingestellt werden. Der pendelnde Antriebseinheit kann zusätzlich mit einem Bremsbacken angesteuert werden. Wir haben ihn abgeschaltet. Wer bremst, verliert...

Fazit: ***Im 997er von SCX steckt viel Racing. Seine werksseitige Ausstattung bringt sofort schnelle Rundenzeiten. Wer sich intensiv mit ihm beschäftigt, wird noch viel Potenzial aus ihm schöpfen. Wir waren mit deaktivierter Bremse schneller unterwegs.***

Wir waren mit dem 997er bis in die Abendstunden unterwegs. Leider ist kein Licht eingebaut, sonst wären wir die Nacht durchgefahren. Es hat Spaß gemacht im SCX 997 Racing.

myRacer.de
Suche
Erweiterte Suche »
Kategorien
DIGITAL 132 (490)
DIGITAL 124 (340)
EVOLUTION (784)
EXCLUSIV (407)
PROX (133)
GO!!! (316)
DIGITAL 143 (51)
PROFI (59)
STRAX (14)
Pull&Speed (14)
Schnellkauf
Bitte Artikelnummer eingeben
Mehr über...
Versandkosten
Unsere AGB's
Impressum
Kontakt
Neue Artikel
Ihr Konto | Warenkorb | Kasse
Startseite » Katalog
myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen
Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku
Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
Ersatzteilservice!
Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
new
Vormerkservice!
IR
D124/132 optional auch mit WIRELESS!
Carrera Gesamtkatalog 2008
030120 - 3,99 EUR
26732 - 19,99 EUR
30342 - 54,99 EUR
30346 - 65,99 EUR
Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power
hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !
hier sind alle von Carrera lieferbaren Ersatzteile auf Lager und es gibt eine super komfortable Suche !
hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !
Warenkorb
1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54
Summe 65,99
exkl. Versandko
Willkommen
eMail-Adresse:
Anmelden
Einzelrandstreifen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandko
02. Carrera Einzelschienen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandkos
03. Carrera Außenrandstreifen Kur
1/60° rot/weiss, 3 Stü
12,99
incl. 19 %
exkl.Versandko
04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück
24
incl.
exkl.Ver
myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

Gruppe 5 Toyota Celica Turbo

Zurück in die Zeit, als Sportcoupés mit überbreiten Reifen, Flügelwerk und gewaltigen Turbomotoren als Gruppe 5 in der DRM fuhren. Hier ein Toyota, der gegen Lancias, Capris und Co. antrat.

Die Gruppe 5 lebt! Zumindest leuchtet ihr Licht auf der Slotbahn immer wieder neu auf. Hinter der DPM (Deutsche Rennsport Meisterschaft) steckten stark modifizierte Seriencoupés, die rundum mit voluminösem Flügelwerk, extrem breiten Reifen und mit Turbo aufgeladene Triebwerke an den Start gingen. Lancia Beta Montecarlo, Ford Capri und Toyota sind einige Exponenten aus dieser Liga, die damals spektakulären Rennsport auf der Rundstrecke boten.

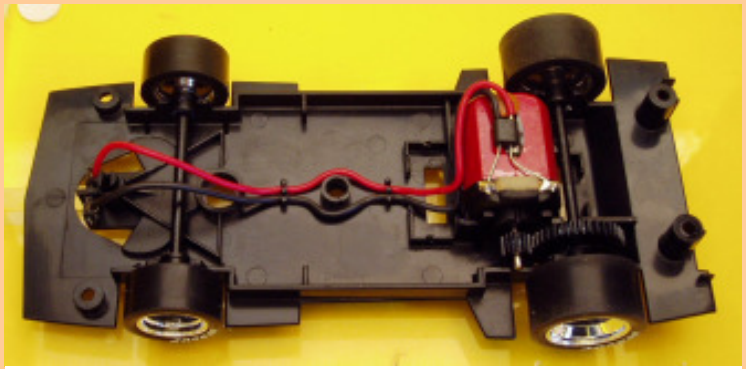
Bekannte Fahrer ließen Turbolader pfeifen, die den Wägen Leistungsdaten einhauchten, die diese wuchtige Bauart nötig machte. Das bot den Zuschauern Motorsport vom Feinsten: Züngelnde Flammen aus dem Auspuffrohren beim Herunterschalten waren Tagesgeschäft. Die Leistung wurden immer weiter nach oben geschraubt. Unglückliche Hände in der Gestaltung des Regelwerks benachteiligte die parallel startenden Tourenwagen mit weniger Punch unter der Haube, was sie zu Hindernisfahrzeugen mit Statistenrolle degradierte. Es kam, was kommen musste: Das Aus für die DRM und die Gruppe 5.

Tuner MRRC aus England stellt den Toyota Celica Turbo neben die Lancias und Capris von Fly. Wir fahren die blaue Rodenstock-Version. Form und Aussehen sind 80er Jahre

Würdig. Wunderschöne, blitzende Tiefbett-Felgen. Einfach aber funktional: Das Fahrwerk mit Sidewinder-Getriebe und...der Motor: Scaleauto rot! Der Turbo passt wie die Faust aufs Auge! Der Toyota kommt mit ihm gut zurecht, aber er verlangt viel Fahrkönnen. Sonst wird es übel und teuer zugleich.

Die originale Spurbreite ist noch gut an den Haubenkanten zu erkennen. Autos der Gruppe 5 wuchsen enorm in die Breite zugunsten der Straßenlage. Stark aufgeladene Motoren brachten Leistungen jenseits von Gut und Böse. Leider bescherten taktisch unkluge Entscheidungen das Aus der Deutschen Rennsport Meisterschaft.

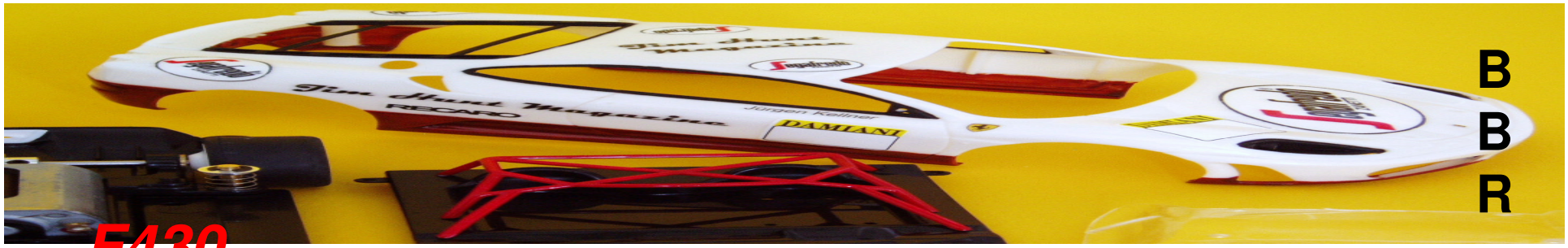
Wir haben den Celica auf Anschlag gefahren und viel Spaß gehabt. Der Abzug ist brachial, die Straßenlage begeisternd. Möchte man ins Feintuning gehen: Das Chassis bietet Platz zur Bleitrimmung. Der Grip der Serienwalzen ist gut, anschleifen macht Sinn, damit auch die gesamte Breite aufliegt. Capris und Lancias von Fly sind mit ihren Standard-Triebwerken gegenüber dem Toyota untermotorisiert. Entweder diese aufrüsten oder den Toyota abrüsten. Muss jeder selbst entscheiden, wie das Reglement aussehen soll. Vergleichbare Voraussetzungen bringen mit dem Toyota einen tollen Wagen ins Startfeld der DRM daheim oder im Club.



Der rote Scaleauto verspricht böse Leistung, die es zu reiten gilt. Er kommt dem Aggregat im Original sehr nah: Nach dem Turboloch folgt eine harte Leistungs-explosion. Fahrwerk, Spurbreite und Reifen verkraften dies und schieben den Sidewinder-Toyota mächtig an.

SLOT RACING

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



B
B
R

F430

Schon wieder ein Bausatz. Dieses Fahrwerk hat es in sich. Wir kennen es bereits aus dem Pagani Zonda von MB Slot: Ein starkes, langes Triebwerk sitzt verschraubt in einem entkoppelten Motorträger. Über drei vielfach einstellbare, gefederte Gleitstäbe kann er auf den Fahrstil und die Streckenanforderungen eingestellt werden. Die Vorderachse lässt sich über Madenschrauben exakt in der Höhe zum Leitkiel hin justieren. Das Spurzahnrad ist an der Hinterachse verschraubt. Kunststoff-Felgen und ihre Einsätze mit fotogeätzten, gelochten Bremsscheiben sind gesteckt. Die Karosserie besitzt viele Details. Eine Fahrmaschine für anspruchsvolle Slotter mit Tuninggeschick.

Der Bausatz enthält viele Kleinteile, eine weiße Karosserie zum selbst gestalten und ein sehr interessantes Fahrwerk mit starkem Inliner-Aggregat. Wir haben uns für eine Teillackierung entschieden. Demnächst folgt das Rollout.

Es gibt Engel, die haben

Silikon

in Lippen und ...

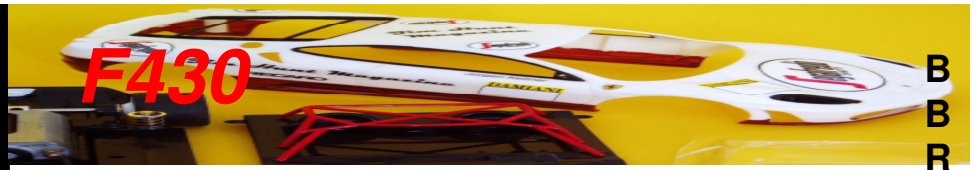
Slot Angels machen daraus Reifen

Verschleißarm, schnell und werksseitig mit gebrochenen Kanten! *www.slotangels.com*

SLOT ANGELS

MADE IN AUSTRIA

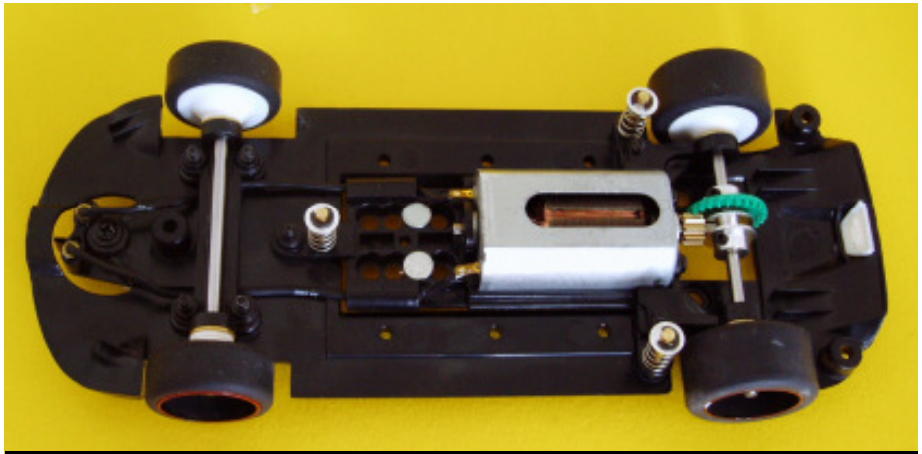
© Jim Hunt Magazine 2008



Der Zusammenbau ist im Grunde genommen selbsterklärend. Einige Kleinteile müssen in Position gebracht werden. Dies ist für Leute mit etwas modellbauerischem Geschick keine große Sache. Interessanter ist die Einstellung des Fahrwerks. Hier können sich technisch interessierte Slotter austoben und den Wagen auf ihre Bedürfnisse optimal abstimmen. Man kann sogar die Federvorspannung des entkoppelten Motorhalters über Sprengringe und Federteller in mehrere Positionen variieren.

Fazit: Eine aufwändige Fahrmaschine für Slotter mit gehobenen Anspruchsniveau und Tuninggeschick. Das Potential des Chassis bietet viele Anpassungsmöglichkeiten für jeden Fahrstil.

Fotogeätzte, gelochte Bremsscheiben



Das variabel einstellbare Chassis besitzt einen dreifach gefederten und aufgehängten Motorhalter, einen starken Inliner. Sein Ritzel greift in ein verschraubtes Spurzahnrad. Der Motorhalter ist über Sprengringe und Federvorspannung regulierbar. Die Vorderachse lässt sich über Madenschrauben in ihrer Höhe zum Leitkiel hin abstimmen. Die kleinen Magnetchen vor dem Motor fliegen selbstverständlich vor dem Rollout raus.

Motoren im Vergleich

Vorstellung Slot.it-Tuningmotoren plus Getriebemöglichkeiten

Zahn um Zahn

V_{max} ? Beschleunigung? Bremsen? Drehmoment? Drehzahl? Rundenzeit? Lange oder kurze Übersetzung ? Getriebe?

Motoren im Vergleich

Vorstellung Slot.it-Tuningmotoren plus Getriebemöglichkeiten

Zahn um Zahn

V_{max} ? Beschleunigung? Bremsen? Drehmoment? Drehzahl? Rundenzeit? Lange oder kurze Übersetzung ? Getriebe?

Irgendwann keimt der Wunsch nach mehr Leistung. Schließlich leben wir alle in einer Leistungsgesellschaft!

Bei vielen macht sich nach ersten Tuningversuchen Ernüchterung breit: Das Auto ist nicht mehr beherrschbar. Die Kraft zerfließt mit durchdrehenden Rädern im Plasphalt. Es steht zu viel Leistung an. Oder die Kraft kommt erst zögerlich auf langen Geraden zur Geltung. Aus den Kurven beschleunigt man flügellahm... ???

Ursachenforschung

Entweder liegt es am „falschen“ Motor oder/ und an der falschen Übersetzung. Unpassende Leistungsdaten verabschieden Dynamik und Fahrspaß.

Jeder hat einen persönlichen Fahrstil und sein eigenes Bahnlayout. Selbst genormte Startpackungen fordern oft Fahrzeuganpassungen, um maximalen Fahrspaß herauszuholen. Seriengleiche Autos möchte man schließlich gleichschnell hinbekommen.

Weniger ist manchmal mehr

Motor mit 30.000 U/min oder mehr einbauen und los gehts. Auf großzügig geschnittenen Clubbahnen mit diversen Kurvenradien und langen Geraden können solche Aggregate Sinn machen. Aber selbst hier sind sie nicht immer das Maß der Dinge. Lieber einen drehmomentstärkeren Motor mit runden +/- 20.000 U/min, der kraftvoll und ausgewogen beschleunigt. Meist ist man mit einem harmonisch kontrollierten Fahrstil schneller...

Drehmoment?

Bei den Großen wird in Newton mal Meter (Nm) gemessen. Bei Slotcarmotoren reicht die reduzierte Nenngröße Gramm mal Zentimeter (g-cm). Drehmoment ist die Durchzugskraft des Motors, die er aus dem Drehzahlkeller mobilisieren kann. Das hat nichts mit maximaler Drehzahl zu tun.

Veranschaulichung: Eine blubbernde Harley zieht bereits bei niedrigen Drehzahlen kraftvoll durch. Ein 125er Zweitakt-Moped braucht hohe Drehzahlen, um Kraft zu mobilisieren.

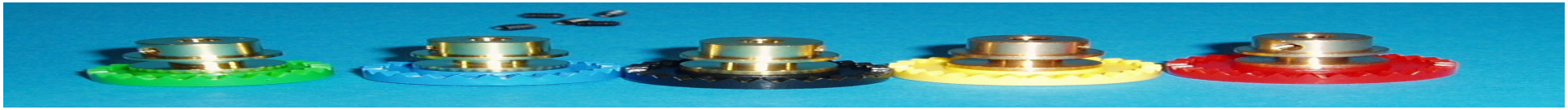
Die Harley hat durch ihren großen Hubraum mehr Kraft bei niedrigen Drehzahlen (mehr Drehmoment) im Vergleich zum hochtourig kreischenden Zweitakt-Moped mit weniger Hubraum und weniger Drehmoment. Es gibt Slotcarmotoren, die bei „niedrigen“ Drehzahlen ihre volle Durchzugskraft ausspielen und andere, die dazu „hohe“ Drehzahlen benötigen.

Eingriffe ins Management

Die Motorcharakteristik lässt sich zudem über die Übersetzung beeinflussen. Ein hoch drehender Motor kann mit einer kurzen Übersetzung auf Drehzahl gebracht und gehalten werden. Ob man die aggressive Schleuder reiten kann, steht auf einem anderen Blatt. Motoren mit Drehmoment können mit einer längeren Übersetzung trotzdem zügig hohe Geschwindigkeiten erzielen. Ihr Durchzug wuchtet das Auto zügig auf Maximalgeschwindigkeit. Mit einer kurzen Übersetzung beschleunigt es spritzig und erhält die Kraft über ein gut kontrollierbares Drehzahlband, ohne in Drehzahlorgien zu enden.

Wir stellen keine goldenen Regeln auf. Wir erläutern die Wirkungsweise einzelner Veränderungen.

Welche Kombination zu welchem Kurs passt muss jeder für sich herausfinden. Allgemeine Regeln aufzustellen würde den Rahmen sprengen und ist aufgrund der verschiedener Fahrstile und Vorlieben nahezu unmöglich.

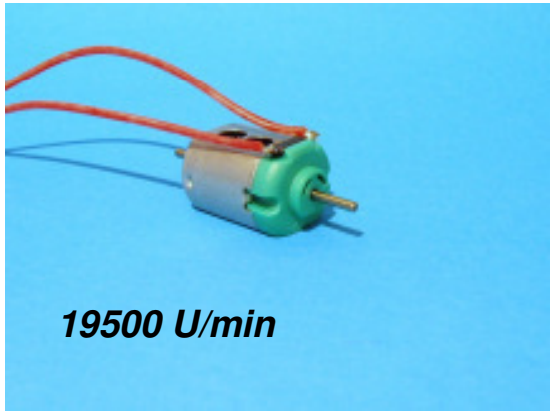


Motoren im Vergleich

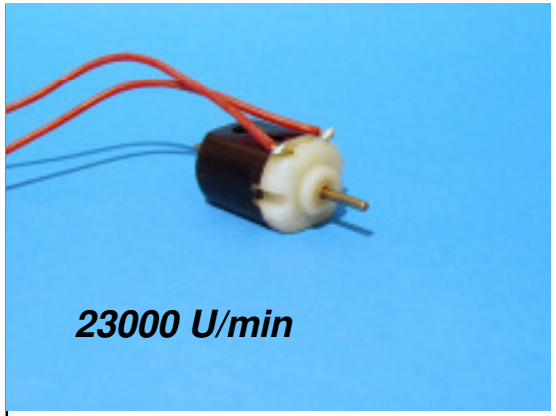
Vorstellung aller Tuningmotoren von Slot.it plus ihrer Getriebemöglichkeiten

Zahn um Zahn

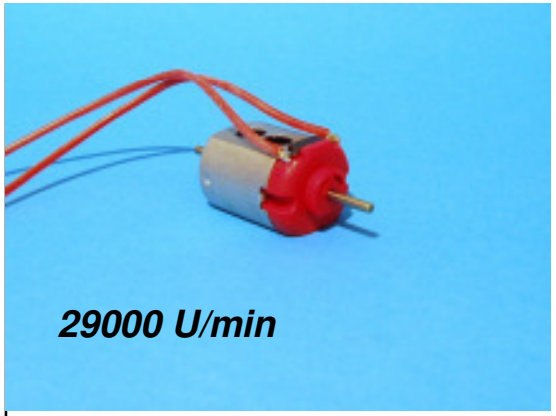
V_{max} ? Beschleunigung? Bremsen? Drehmoment? Drehzahl? Rundenzeit? Lange oder kurze Übersetzung ? Getriebe?



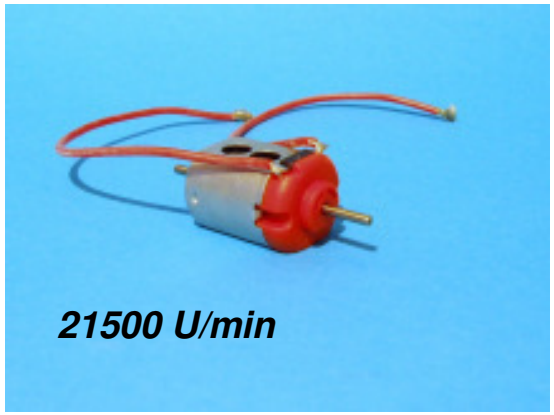
19500 U/min



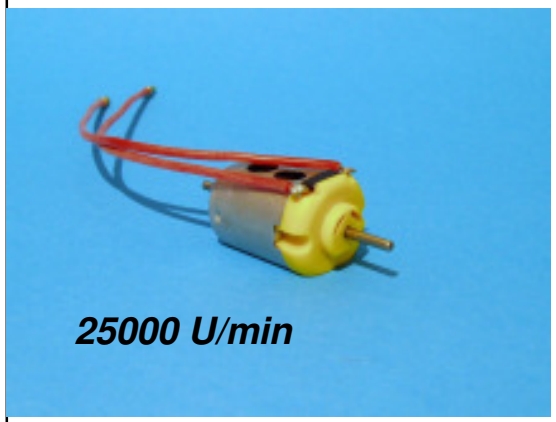
23000 U/min



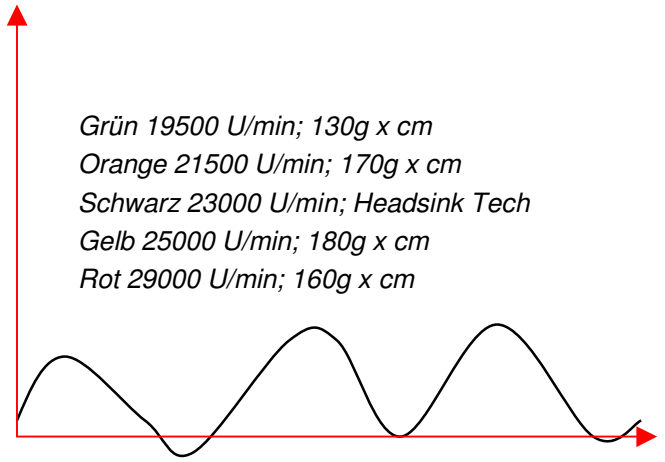
29000 U/min



21500 U/min



25000 U/min



Motoren im Vergleich

Vorstellung aller Tuningmotoren von Slot.it plus ihrer Getriebemöglichkeiten

Zahn um Zahn

V_{max} ? Beschleunigung? Bremsen? Drehmoment? Drehzahl? Rundenzeit? Lange oder kurze Übersetzung ? Getriebe?

Kurze oder lange Übersetzung?

Die Wahl der Übersetzung verändert entscheidend die Beschleunigung, das Bremsen und die Geschwindigkeit des Autos.

Lange Übersetzung: Maximum => Größeres Motorritzel und kleineres Achszahnrad

Wirkung: Träge Beschleunigung, schwächer Bremswirkung, hohe Endgeschwindigkeit

Kurze Übersetzung: Maximum => kleineres Motorritzel, größeres Achszahnrad

Wirkung: Spritzige Beschleunigung, starke Bremswirkung; niedrigere Endgeschwindigkeit

a) Motorritzel

Kurze Übersetzung: Je kleiner die Zähnezahl, desto schneller dreht der Motor hoch. Spritzige Beschleunigung und schnelles Bremsen möglich.

Lange Übersetzung: Je größer die Zähnezahl, desto langsamer beschleunigt der Motor, erreicht dafür bei maximaler Drehzahl hohe Geschwindigkeiten.

.

b) Spurzahnrad/Achse

Je kleiner die Zähnezahl, desto länger die Übersetzung. Folge: Das Auto fährt schneller bei Vollgas, aber beschleunigt und bremst träger.

Je größer die Zähnezahl, desto agiler beschleunigt und bremst das Auto. Die erreichte Maximalgeschwindigkeit ist niedriger. Ziel ist es, Motorcharakteristik, Ritzel und Spurzahnrad optimal aufeinander abzustimmen. Um ausgiebige Feldversuche kommt man nicht herum, möchte man für sich das Optimum herausholen.

Fahrstil, Streckenlayout, Bahnmaterial/Grip sind neben Fahrspannung, Reifen, Reifengröße und Fahrzeuggewicht klare Parameter, die im eigentlichen Sinne einkalkuliert werden müssten. Wir gehen darauf nun nicht ein, sonst wird aus dieser Story Teil 2 der Unendlichen Geschichte.

Einfach ausprobieren! Oder bei Erfahrenen im Club über die Schulter schauen.

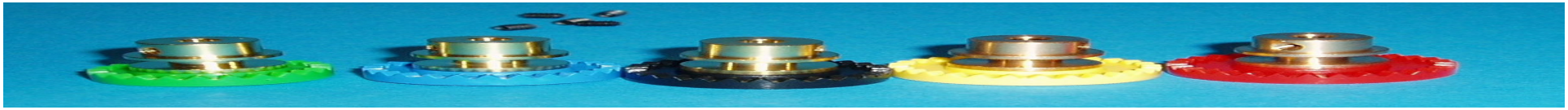
Ein gut funktionierendes Slotcar, das auf der eigenen Bahn klasse läuft, kann als kleine Orientierungshilfe für daheim dienen.

24/26/27/28/30 Zähne sind im Achszahnrad-Set enthalten. Dazu gibt es Motorritzeln mit unterschiedlichen Zähnezahlen.

Wichtig: Änderungen in kleinen Schritten vornehmen. Schritt für Schritt kommt man leicht und schnell an das Optimum heran. Große radikale Veränderungen sind toll für Revolutionen, aber nicht beim Feintuning!

Viel Spaß und Erfolg beim Tunen!

Die Redaktion



Berg-Meister Bergmeister im Jägermeister

Willis schneller TT

Willi Bergmeister war der König am Berg. Bei ihm lernte damals Michael Schuhmacher das KFZ-Handwerk ... Oder sogar mehr?

Berg-Meister Bergmeister im Jägermeister

Willis schneller TT

Willi Bergmeister schrieb mit dem NSU TT Rennsportgeschichte. Er überzeugte nicht durch einen spektakulären Fahrstil, sondern durch spektakuläre Zeiten infolge eines äußerst sauberen Fahrstils. Der Kfz-Meister, bei dem Michael Schuhmacher in die Lehre ging, hatte das richtige Gefühl für die Ideallinie. Im NSU TT war das alles andere als ein leichtes Spiel. Der kleine leichte Wagen mit leistungsstarkem Motor im Heck neigte gerne zum Ausbrechen des selbigen. Drifts und Dreher waren keine Seltenheit. Das brachte ihm den Namen Heckschleuder ein. Bei Willi Bergmeister nicht. Er hatte das richtige Gespür für den Umgang mit dem Wagen und lies ihn stets zur Höchstform auflaufen. Der leichte 1177ccm Motor bot eine sagenhafte Leistungsentfaltung, die mit passenden Maßnahmen weiterhin gesteigert werden konnte. Bergmeister fuhr ein von Spiess getuntes Aggregat. 1974 sicherte er sich damit den Meistertitel aller Klassen am Berg. Man erzählt sich heute noch, dass er damals schneller bergauf fuhr als andere im Formel 3. 1975 nahm er mit Wolfgang Wolf bei den 6 Stunden am Nürburgring teil. Der TT bekam das Jägermeister-Dekor. Das Rennen wurde mit Klassensieg und Platz 4 im Gesamtklassement beendet. Ob Michael Schuhmacher bei ihm mehr lernte als das KfZ-Handwerk... Es scheint so zu sein.

Kleiner TT ganz groß: Breitere Spur und Frontspoiler heben ihn deutlich von seinen Vorgängern ab. Der Bergmeister mit Spiess-Leistungskur liegt deutlich besser in Kurven!

Berg-Meister Bergmeister im Jägermeister

Willis schneller TT

Tuner Revell baut für die Nachwelt diesen legendären und heiß ersehnten TT auf. Er unterscheidet sich von seinen Vorgängern durch eine breitere Spur, Karosserieverbreiterungen und einen Frontspoiler. Das lässt den Wagen satter auf der Rennstrecke liegen, als seine schlankeren Vorgänger. Die Vorderräder wurden mit Klarlack versiegelt, die Hinterräder angeschliffen und fertig. Ob man noch eine dünne Lage Blei unten hinter den Leitkiel befestigt ist vom persönlichen Fahrstil abhängig.
Der kleine Vierzylinder-Inliner plärrt durch die geöffnete Haube, durch die seine polierten Ansaugtrichter blitzen. Das Querrohr mit Fächerkrümmer ragt von unten aus dem Motorraum. Goldene Spiess-Felgen geben dem Wagen den letzten Schliff. Das Jägermeister Dekor ist über jeden Zweifel erhaben. Sieht einfach klasse aus. Das limitierte Wägelchen kommt in einer schönen Box, damit er nach seinen Einsätzen in einer stilechten Garage parken kann. Wer ihn in zum Dauerarrest in Vitrinen einsperrt, ist selbst schuld. So ein Auto gehört auf die Piste! Wer mit 10 Voltan unterwegs ist, kann den TT hervorragend um den Kurs heizen. Wer mit MTS und mehr Voltan fährt, sollte besser nachdenken, ob ein Dasein als Slot-Scheich mit Vitrinenallee nicht besser wäre.

Grimmiger Blick, verbreitete Radhäuser für Spurzuwachs, Frontlippe mit mittig integriertem Ölkühler.

Offene Haube für bessere Kühlung. Brüllendes Querrohr mit Fächerkrümmer. Goldene Spiess-Felgen.

Fazit:

Der Berg-Meister von Bergmeister ist ein absolutes Muss. Die technische Weiterentwicklung gegenüber seinen Vorgängern macht ihn noch schneller und leistungsfähiger. Eine starke Fahrmaschine, die Motorsportgeschichte schrieb. Es wird Zeit, diese Geschichte weiterzuschreiben.

Polierte Ansaugtrichter blitzen unter der Haube. Der von Spiess getunte Vierzylinder ist brachial!

NASCAR

Tuner SCX bringt ein Quintett der Cars of Tomorrow, der neuen Nascar-Generation an den Start. We started our engines... Ab damit ins Trioval!

NASCAR

Gentlemen, start your engines!

Die NASCAR hat ihr Reglement überarbeitet, die alten Wägen sind nicht mehr zugelassen. COTs, cars of tomorrow mit Frontspoiler und Heckflügel gehen ins Rennen. Das erhöht die Fahrstabilität und die Sicherheit bei Rennen.

Nascars sind auf langen Distanzen zu Hause. Mit Vollgas wird meist in triovalen Rennarenen mit Steilkurven gefahren. Dicht beisammen kämpfen die Fahrer Runde für Runde um den Sieg. Lacktausch ist kein Fremdwort und in nahezu jedem Rennen verlässt jemand unfreiwillig die Arena. Das Auto rutscht im Idealfall von der Schrägen hinunter ins Infield der Arena. Tritt der Idealfall nicht ein, fliegen die Fetzen.

Die Autos haben einen Gitterrohrrahmen über den sich eine dünne Außenhaut spannt. Die Optik erinnert an Großserienautos. Die angedeuteten Scheinwerfer sind auflackiert oder geklebt. Potente Triebwerke und extrem breite Reifen halten die Donnerbolzen auf Trab und in der Spur. Der lange Radstand bietet Laufruhe. Boxenstopps sind erlaubt und bei den langen Distanzen nötig.

Tuner SCX hat fünf neue COT im Programm. Wir fuhren die schnellen Dauerläufer im Tri-Oval an der Betonmauer entlang. Nach dem Kommando: „Gentlemen, start your engines!“ begann das sonore Brummen und Hämmern der großvolumigen Donnerbolzen.

Schöne Starterfelder sind mit den knallbunten NASCARs selbstverständlich. Die auffälligen Autos bieten eine überschaubare Technik und Rennen fahren auf verträglichem Kostenniveau. Sie sind robust, gutmütig im Fahrverhalten und dennoch spannend, weil die Chancengleichheit durch gleiche Chassiskonzepte und einheitliche Motoren gewährleistet wird.

No. 31:
Chevrolet Impala SS von Jeff Burton

16

No. 29:
Chevrolet Impala SS von Kevin Harvick

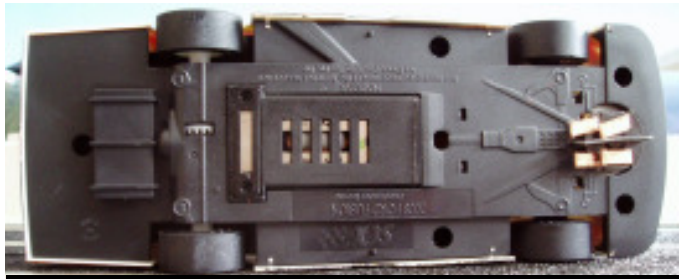
31

No. 16: **Ford Fusion** von
Greg Biffle

29

No.17: **Ford Fusion** von
Matt Kenseth

99



Einheitskonzept: Chassis mit pendelnd gelagerter Hinterachse, identischen Motoren und gleicher Geometrie für nahezu chancengleiche Voraussetzungen.

17

No.99: **Ford Fusion** von
Carl Edwards

Die Chassis sind bei allen Autos identisch. Der Motorhalter ist pendelnd gelagert. So kann die Hinterachse in Kurven arbeiten und sich den Gegebenheiten der Bahn anpassen. Entfernt man das MTS, bringt der günstig positionierte Inliner-V8 (vor der Hinterachse) eine ausgewogene Gewichtsverteilung: Der Wagen läuft ruhig und gut kontrollierbar. Der Grip der breiten Reifen gibt den bunten Autos satten Vortrieb. Die Karosserien sind sehr robust, wenn auch die neuen Flügelanbauten anfällig für Crashes sein können. Unter dem Strich erfreuen sich NASCARs nicht nur in den USA großer Beliebtheit. Es gibt auch hier zulande in einigen Clubs Rennserien, die sich mit den bunten Amis beschäftigen. Die Autos bieten einen einfachen Einstieg ins Rennen fahren auf kostengünstig vernünftigen Niveau. Möchte man sich auf Clubebene messen, braucht man meist noch PU-Reifen und ein wenig Blei, das war es dann auch. Es gibt zwei Versionen, eine von Ford und eine von Chevrolet. Ford Fusion oder Chevrolet Impala SS? Bei den Serienmodellen stellt sich diese Frage nicht. Bei den NASCARs schon eher!

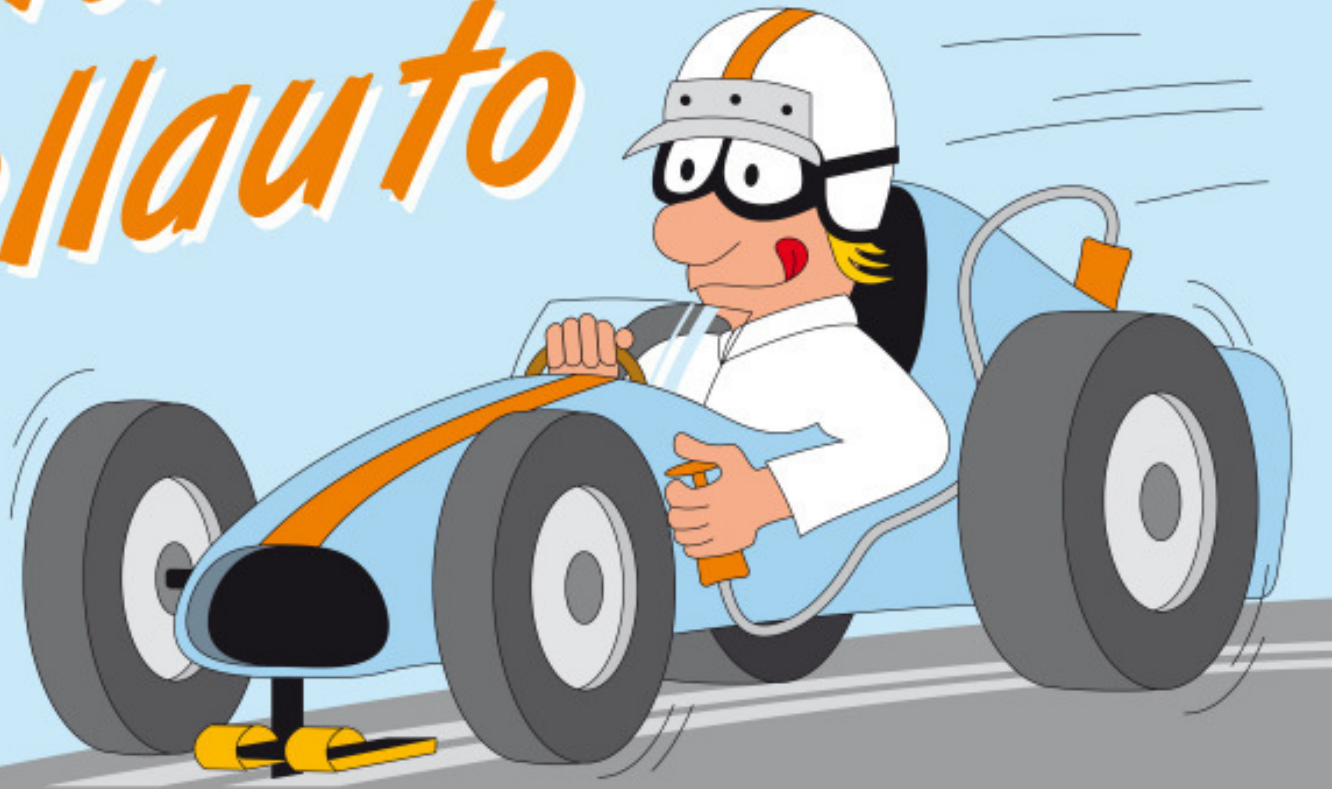
3x Ford Fusion, 2x Chevrolet Impala SS

Egal mit welchem Donnerbolzen man loslegt. Der Fahrspaß ist enorm. Die Stimmung bei Dünnbier, Burger und Barbeque in der Pitlane ist ausgesprochen gut. Die Cheerleaders halten den Blutdruck auf Trab. Wir ziehen weiter nach Dellaware und anschließend nach Indianapolis. Die 500 Meilen sind ein Klacks. Die Anreise im Trailor nicht. Das Tempolimit nervt!

SLOTCARS • 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

BMW 320 Winkelhock

Junge Wilde mit Formel 2 Power unter den Hintern

BMW 320 Winkelhock

Junge Wilde mit Formel 2 Power unter den Hintern

Nach den 2002er BMW folgt in den späten 70ern die 3er Reihe. 1977 taucht der erste 3er im Motorsport auf. Es war ein Gruppe 5 Renntourenwagen im typischen Dreistreifen-Design der Münchner Motorsport GmbH. Unter seiner Haube steckt ein sehr starker Vierzylinder, der aus der Formel 2 stammt. 300 PS mobilisiert er aus 2 Liter Hubraum. Damit der Wagen die schiere Gewalt auf der Strecke umsetzen kann, sind monströse Flügelanbauten unumgänglich. Ein großer Frontspoiler, in die Breite gewachsene Kotflügel mit extrem breiten Felgen und Reifen darunter und ein exponierter Heckflügel bringen die M-Power auf die Rennstrecke.

BMW Motorsportleiter Jochen Neerpasch verpflichtet für die Saison 1977 drei junge Fahrer für die DRM, die Deutsche Rennsport Meisterschaft. Es war Neuland, dass man drei junge und unerfahrene Fahrer ins Cockpit hievt. Eddie Cheever war 19, Marc Surer 25 und Manfred Winkelhoch 24 Jahre jung. Die drei jungen Wilden lassen es richtig krachen, von Zurückhaltung keine Spur. Die aggressive Fahrweise der Heißsporne ist ein Zuschauermagnet, die das Rennspektakel mit den drei Wahnsinnigen sehen wollen. Zahlreiche Fahrduelle werden geboten, oft fliegen Fahrzeugteile durch die Luft.

Ausladendes Flügelwerk, breite Reifen sind von Nöten, um die gewaltige Kraft des 2 Liter Formel 2 Aggregats auf die Straße zu bringen. Die Konkurrenz musste sich in der Deutschen Rennsport Meisterschaft warm anziehen: Entweder wurde sie abgeschossen oder besiegt. Winkelhock, von dem dieser Wagen stammt, beendet die Saison 1977 als Sieger in seiner Division. Gesamtklassement sogar Platz 3! Das ebnete seinen Weg in die Formel 1.

BMW 320 Winkelhock

Junge Wilde mit Formel 2 Power unter den Hintern

Trotz dieser Husarenritte zeigen die drei Talent und Übersicht im Renngeschehen. Der zukünftige Formel 1 Fahrer Manfred Winkelhock gewinnt die Division II bis 2000ccm und belegt in der Gesamtwertung der DRM einen souveränen Stockerl-Platz 3. In Vorjahr fuhr er noch im bescheidenen VW Junior Cup.

Tuner Revell hat den Siegerwagen von Winkelhock in einer limitierten Box aufgelegt. Der Frontmotor überträgt seine 300PS über eine Kardanwelle auf die Hinterachse. Die breiten Hinterreifen haben wir angeschliffen, damit sie mit ihrem gesamten Querschnitt auf der Strecke aufliegen. Die Vorderrädern bekamen griptödlichen Klarlack, damit sie in Kurven keine Zicken machen. Wir fahren magnetfrei und bleifrei, weil unser 320er von Haus aus sauber läuft. Möchte man trimmen, kein Problem. Das Chassis bietet großzügig Platz für Blei. Mit PU-Reifen haben wir ihn ebenfalls getestet, haben dies allerdings wieder sein gelassen. Mit den Originalen macht er uns mehr Spaß.

Breiter Frontspoiler und Heckspoiler für den erforderlichen Abtrieb.

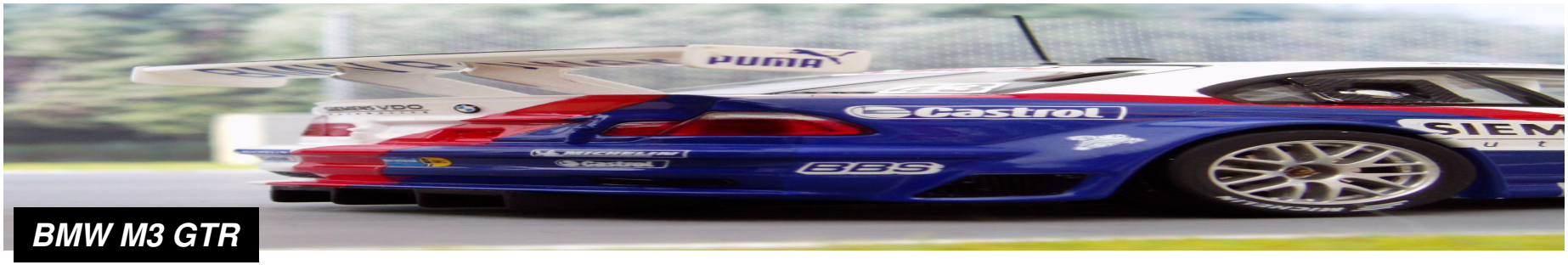
Schmuckes Set zu Ehren eines ehrwürdigen Fahrers und seinem Auto.

Fazit: ***Der BMW 320 aus der Deutschen Rennsport Meisterschaft komplettiert die Starterfelder der Gruppe 5. Dass es der Wagen von Winkelhock ist, macht die Sache noch interessanter. Egal ob Division II oder die Granate von Hobbs, der 3er Bayer ist ein Meilenstein des deutschen Motorsports.***

Es war in letzter Zeit ruhig um die Marke. Nun meldet man sich mit dem M3 GTR zurück:

Autoart is back

Autoart is back

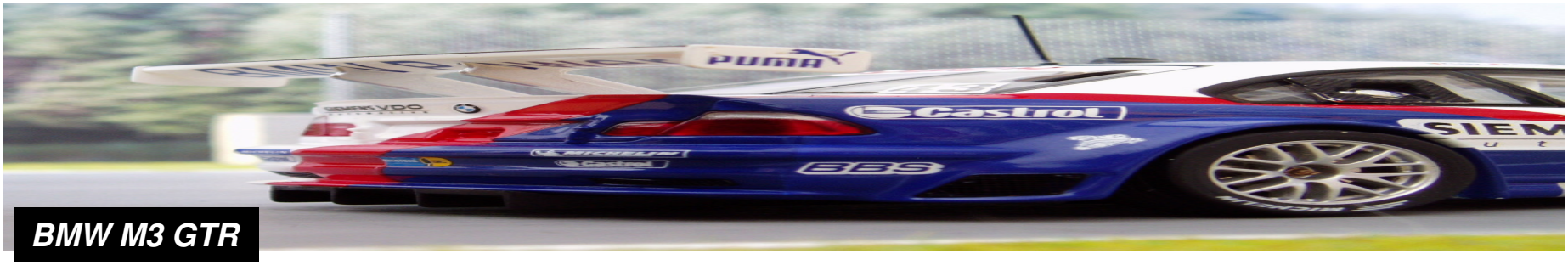


BMW M3 GTR

Autoart ist bekannt für Standmodelle. Dass die Marke auch Slotcars anbietet ist eine Bereicherung. Die Detaillierung steht den großen Standmodellen in nichts nach. Betrachtet man das Aufmacherfoto der letzten Seite, sieht man, wovon die Rede ist. Beim brandneuen BMW M3 GTR handelt es sich um die Version, mit der Stuck bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring siegte. Das war zugleich der letzte Auftritt des M3 GTR vor seinem offiziellen Verschwinden von der Rennstrecke. Wie präzise Tuner Autoart das Thema angeht ist wirklich verblüffend. Feine Fotoätzteile und Details, es wurde wirklich an alles gedacht. Womit man zurecht kommen muss ist die längere Übersetzung, die einen runden Fahrstil verlangt. Ein ideales Gerät, um sich einen solchen anzueignen. In dieser Konfiguration verlangt der Wagen vorausschauendes und gefühlvolles Fahren. Dann kommt man richtig flott um den Kurs. Die Reifen bedürfen einer Behandlung, möchte man ohne die zwei verschraubten MTS der Chassisunterseite fahren. Wir haben die Hinterreifen leicht angeschliffen und mit Reifenhaftmittel behandelt. Dann läuft der Wagen magnetfrei schön geschmeidig auf der Rennstrecke. Die starke Lichtmaschine befeuert serienmäßige Scheinwerfer. Sie unterstreichen die wunderschöne Optik des Wagens.

Autoart hat sich mit dem BMW M3 GTR von den 24 Stunden am Nürburgrings 2004 zurück gemeldet. Der Wagen wurde von Stuck, Huisman, Said und Lamy gefahren. Für Nachtfahrten ist der Wagen komplett mit Licht ausgestattet.

Wir sind schon gespannt, wann die nächsten Neuheiten der Marke ausgekoppelt werden. Es sind noch einige heiße Teile angekündigt



BMW M3 GTR

Seine Geometriedaten bieten Laufruhe: Der lange Radstand und das ausgewogene Gewichtsverhältnis halten den M3 in der Spur. Gibt man ihm gekonnt die Sporen, kann das Heck ausbrechen, jedoch mit Gasstößen abgefangen werden. Ein Auto für Genießer. Versierte Tuner können sicherlich mit einer anderen Übersetzung und einer alternativen Reifenwahl noch einiges an Potential aus dem Wagen herauskitzeln.

Wer sich am Fahrbild des schönen Slotcars erfreuten kann, ist bereits ab Serie mehr als gut bedient.

Fazit: Der BMW M3 GTR von Autoart ist ein superb detailliertes Slotcar für Augenmenschen und Slotter, die nicht unbedingt den Bahnrekord knacken möchten. Das Auto ist nicht langsam, verlangt aber aufgrund seiner Übersetzung und Reifen einen harmonischen Fahrstil ohne hektische Bremser und Beschleunigungsorgien. Das Fahrbild ist ausgezeichnet und der Fahrspaß bleibt nicht zurück.

Das ist kein 1:18er Standmodell, sondern ein Slotcar in 1:32. Autoart versteht es vorzüglich, feine Details umzusetzen. Wer auf schöne Autos steht und auf Kleinigkeiten achtet, kommt an der Marke nicht vorbei. Die Fahrleistungen sind hier anders gelagert: Der M3 verlangt nach einem vorausschauenden, runden Fahrstil. Hektische Gas-Bremspumper werden verzweifeln, lässige Piloten erfreuen sich am Fahrbild des schönen Modells. Ideal, um einen runden Fahrstil zu trainieren. Hat man den drauf, kann man auf Rundenrekordjagd gehen. Ob mit diesem oder anderem Gerät ist jedem selbst überlassen.

Einen flott machen

Figuren Workshop

Figuren geben der Rennstrecke den letzten Schliff und Leben an den Rand des Geschehens.

Wir geben Tipps, wie man Figuren bemalen kann.

Minikins

Einen flott machen

Figuren Workshop

Figuren gibt es fertig zu kaufen. Nicht ganz günstig und im Einheitstrimm: Ein idealer Kompromiss für Leute mit zittrigen Händen. MRRC bietet schöne Figuren zum selbst bemalen. Wer das nötige Geschick und Geduld mitbringt, kann individuelle Persönchen an den Streckenrand zaubern.

Die Hardware: Cutter, Farbe und Pinsel. Der Rest ist künstlerisches Geschick und Fantasie. Wichtig, keine Glanzfarben verwenden. Matte Töne kommen besser. Außer man möchte alle in Lack und Leder kleiden. Die Reihenfolge des Farbauftrags ist wichtig. Erst die Kleidung, dann den Rest. Details zum Schluss, sofern die Hände für Augen, Bärte, Brauen, Armbanduhren, Gürtelschnallen etc. zitterfrei sind. Arbeitet man mit dunklen Tönen, bevor man die Kleidungsstücke fertig stellt, bekommen diese einen plastischen Effekt. Ritzen und Falten scheinen dunkel durch. Oder man gestaltet Kleidung mit einem fast ausgemalten Pinsel. So kommt Schmutz auf Mechanikers Overall oder Schuhe sehen abgenutzt aus.

Viel Spaß und Fantasie beim Selbstmachen.

Vielleicht versteht man hinterher, warum fertige Figuren nicht ganz billig sind.

Zuschauer, Zuschauer, Zuschauer...

Minikins

Einen flott machen

Figuren Workshop

Reporter und Filmleute...

Minikins

Einen flott machen

Figuren Workshop

Offizielle und Streckenpersonal

Minikins

Einen flott machen

Figuren Workshop

Mechaniker und Fahrer

Minikins

GOKARLI rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

Bazar

Rosenheimer IG (4-spurige 34m Carrera-Evo/Exc) sucht noch Mitfahrer und/oder Bastler für gemeinsame Rennabende in 1:32. Infos unter www.men-in-race.de
oder Tel.: 0172/85 58 666 (Marcus)

Biete Universalbahn mit großen Fuhrpark an.
Chiffre 210

Suche Lampengläser für Fly Capri. Zahle fair.
Chiffre 368

Slotter aus Aalen sucht Gleichgesinnte für gemeinsame Slotabend und Fachsimpeln. Fahre hauptsächlich Slotit.
Chiffre 837

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:
jim-hunt-magazine@gmx.de
Betreff: Kleinanzeige schalten

Tim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Bei uns fährt der Leser mit!

DAS WAR DIE NEUNTE AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 10

IM DEZEMBER 2008.

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originale aus dem Motorsport. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist untersagt. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung des Verlags. Jim Hunt Magazine ist eine geschützte, eingetragene Marke. Vielen Dank an alle Leser, Freude, Fans und Unterstützer!
Wir werden weiterhin für Euch alle Vollgas geben!