

Jim Hunt Magazine®

10

FOR SLOTCAR USE ONLY

Feb 09

Was kommt 2009?
Messereport aus Nürnberg

NSR Porsche 917K
+ Clio und Mosler

Rallye – Rundstrecke – Klassiker

Rallye-Holzbahnbau



Test Rallyebahn und Bahnteile



Paintbox Workshop

u.v.m.

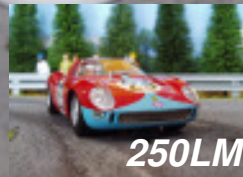
Latvala Focus WRC



Langheck 936



635 CSI



250LM



Lighting Mosler

Editorial

Ziel- und Startgerade 2008/2009

Gierige, ethisch Vogelfreie aus der Bankenbranche haben ein übles Erbe hinterlassen. Eigentlich verdienen es diese Idioten nicht, erwähnt zu werden. Aber: Wir alle müssen mit den Folgen leben. Trotzdem lassen wir uns den Spaß am Slotten nicht verderben. Geld ist nicht alles. Was wird uns 2009 sonst bringen? Aufklärung bringt die Spielwarenmesse, von der wir berichten.

Das gut frequentierte Jim Hunt Magazine ist ein Jahr und zehn Ausgaben alt geworden! Berichte aus der Welt des Slots gehören bei uns zum journalistischen Angebot wie exklusive Treffen mit Persönlichkeiten aus dem Motorsport. In den Testberichten gibt es wenn möglich Hintergrundberichte zu den echten Autos. Wenn man diese brüllenden Kisten live erlebt, genießt man den Sound der Maschinen. Verwunderlich, dass sich manche Slotter über kernig laufende Slotcars beklagen. Minimaler Aufwand schafft meist Abhilfe, unsere Workshops unterstützen. Vielleicht verkräftet nicht jeder das Älterwerden so gut wie unsere legendären Helden des Rennsports. Oder nicht jeder Slotter steht auf realen Motorsport. Man stelle sich vor, ein echter Rennwagen würde schnurren wie ein Flüsterbus. Die Fans blieben zu Hause. Man denke nur an den ernüchternden Klang der LMP-Diesel...



Unsere Antwort auf die Finanzkrise und Rezession: Jim's Hundred Buck Papers statt Lehman Papers! Hält allen Kursstürzen stand! Egal ob harte oder weiche Währung.

Ausgabe 10 bringt viele Neuheiten, nicht nur bei den Produkten. Als Bonus: Ein exklusiver Bericht von der Messe in Nürnberg. Nun zu den Tests und News im Magazin:

NSR bringt den Kracher des Jahres: Das exklusive Gulf Set mit zwei limitierten 917K! Dazu einen neuen Mosler und einen Rallye-Clio.

Das Thema Rallye kommt keinesfalls zu kurz: Neben einigen Geräten des schnellen Driftwinkels nehmen wir ein geniales Set sowie Spezialschienen unter die Lupe. Zudem zeigen wir, wie man verschiedene Systeme raffiniert zu einer tollen Rallyebahn kombinieren kann. Fürs Auge zeigen wir die Holzrallyebahn eines Einsteigers, der damit arrivierte Bahnbauer schockiert.

Das Rennthema Rundstrecke beleuchten wir mit einigen Boliden aus verschiedenen Epochen. Zwei Klassiker der besonderen Art lassen zudem die Hüllen fallen.

Nebenbei: Das **Jim Hunt Magazine hat eine neue Struktur bekommen:**

Testautos werden ab sofort in Rallye – Rundstrecke und Klassik grob unterteilt. Mehr dazu im Extrateil „So testen wir“.

Für den amtlichen Überblick stellen wir jedem Testwagen einen Fahrzeugschein aus. Er zeigt kompakt die wichtigsten technischen Daten zum Vergleichen und Erbsenzählen.

Wir haben unsere Vorsätze: „Noch mehr Leserservice“ bereits in Angriff genommen. Nun seid Ihr dran! Viel Spaß mit No.10!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim's Universum

News & Facts

Tracktest

Titelstory: NSR Porsche 917K Gulf

Rallye:

- **Klassisch:** Ford Escort MKII
- **3x Opel Corsa**
- **Ford Focus WRC**
- **Subaru WRC**
- **2x Mitsubishi Lancer WRC**

Rundstrecke:

- **Neu bei NSR:** Mosler und Clio
- **Nincos neuer Racing-Mosler**
- **Lexus Tom's**
- **Porsche 936 LH**
- **BMW 635 CSI**
- **Kamei Golf I**

NASCAR: Chevrolet Monte Carlo und Impala SS

Klassiker:

- **Jaguar C-Type 1953**
- **Ferrari 250LM**

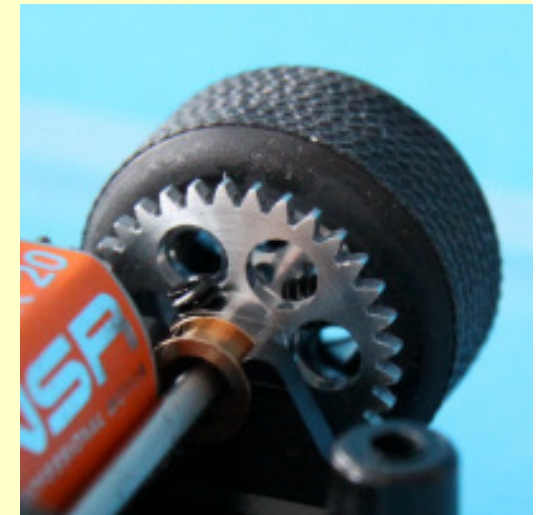


Test Track

Alleine gegen die Uhr: Was bieten Ningo, SCX und Scalextric für Rallyefahrer?

Workshop

Paintbox



Drücker

Neues von MRRC



Messereport aus Nürnberg

Spielwarenmesse 2009 – Was gibt es Neues?



Und vieles mehr!

Jim's Universum

Weniger ist viel mehr!

Motoren mit zigtausend Umdrehungen sind für viele das Credo für Fahrspaß pur. Dass die meisten Fahrer ihre wild kreischenden Drehorgeln weder auf der Bahn ausdrehen, noch reiten können, stört sie meist nicht. Wilde Gas-Brems-Orgien am laufenden Band definieren meist Einsteiger als Slotten.

Einen ganz anderen Weg geht man mit den weißen Motoren von Scaleauto, deren Drehzahlbegrenzer bei 10000U/min limitiert. Blödsinn? Lahme Krücke? Weit gefehlt! Damit lässt es sich kontrolliert mit Fahrspaß um den Kurs fahren. Es sind oft erfahrene Könner, die damit ihre Runden drehen: Chancengleichheit für alle und maximaler Flow, um den es eigentlich beim Slotten geht. Zudem können Gäste ohne Slothintergrund Erfolgserlebnisse und Fahrfreude ohne kontraproduktivem Magnetsauger erleben. Besonders historische Slotcars mit schmaler Spur sind oft werkseitig übermotorisiert. Wer fährt bitteschön wunderschöne Klassiker oder Youngtimer mit Magnetsauger? Das geht schon mal gar nicht! Diese Motoren schaffen Abhilfe und bringen eine neue Dimension des Slotlens an die Heimbahn.

Gesehen bei : H+T Motorracing



Klassisches und kompaktes Gehäuse stehen zur Auswahl. 10000 U/min sind ideal für Oldtimer mit schmaler Spur.



Beidseitig montier- und verschraubbar.



Honda steigt aus

Der Automobilkonzern Honda steigt aus der Formel 1 aus. Man müsse zu viele Yen in den Sport investieren, was in Anbetracht der derzeitigen weltwirtschaftlichen Lage keinen Sinn macht. Der Schritt sei schwer gefallen, sei jedoch durchdacht. Schade um diesen Mitbewerber. Wir wollen hoffen, dass nicht weitere folgen werden. Wobei eine F1 mit dem Charme einer DTM schon lustig wäre. Der ohnehin spärlich vorhandenen Spannung täte das sicherlich keinen Abbruch. Vielleicht bringt die Krise den lange Zeit diskutierten Neuanfang in der Formel 1: Weniger Budget für alle, dafür mehr Chancengleichheit. Das wäre bestimmt eine Zauberformel für mehr Spannung bei den Rennen, bei denen der Fahrer gewinnt. Träumen darf man ja...

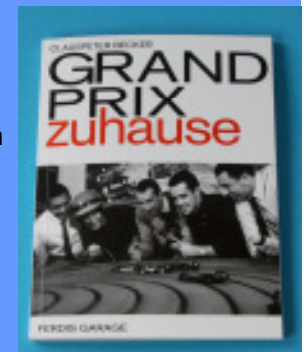
Grandprix zu Hause

Ferdis Garage legt das Werk von Clauspeter Becker neu auf. Das Buch ist mit Humor und Sachkenntnis geschrieben, wenn auch nicht immer ganz aktuell. Basiswissen bleibt und ändert sich nicht.

Wenige s-w Bilder und textlastig geschrieben, adressiert es sich an Retro-Slotter, die in der Vergangenheit schwelgen möchten.

schmoekel@ferdis-garage.de

ISBN 978-3-940642-67-7



Maserati gegen Ferrari

Nach dem Zweiten Weltkrieg lagen die Fabrikhallen der Rivalen Ferrari und Maserati nur 20 Kilometer auseinander. Der erbitterte Kampf der beiden Traditionsmarken zeigte sich in Aussagen des damaligen Ferrari-Teamleiters Ugolini. „Wir wissen, dass die Mercedes schwer zu schlagen sein werden, unser Hauptziel ist aber die Maseratis zu schlagen.“ Der Gesamtsieg war sekundär, was zählte war die Platzierung vor Maserati. Das historische Duell nahm seinen Anfang in den 30er Jahren, als Enzo Ferraris Scuderia mit Alfa Romeos gegen Werks-Maseratis antrat. Ferraris Fahrer errangen 1952, 1953, 1956 und 1958 die Weltmeisterschaft, Maserati holte sich die Krone 1954 und 1957. Auch in Le Mans wurde das Duell, das den Rennsport überaus interessant machte, geführt. Karl Ludvigsen, einer der weltweit besten Kenner der Motorsportgeschichte weiß aus eigener Anschauung um die Rivalität zwischen Ferrari und Maserati, er hat die Duelle zwischen Mondial und A6GCS miterlebt und den Kampf zwischen Ferrari Monza und Maserati 300S gesehen. Ludvigsen nimmt den Leser mit in die Konstruktionsabteilungen und in die geheimen Werkstätten beider Marken, diskutiert die Karrieren Enzo Ferraris und der Brüder Maserati und folgt den Maseratis nach Bologna, wo sie 1949 OSCA gründeten. Der großformatige Bildband Ferrari vs. Maserati ist ein einzigartiges Dokument dieser außergewöhnlichen,



Das gute Buch

Jim's Universum

ja beispiellosen Rivalität, die den Motorsport 1947 bis 1967 prägte. Er besticht nicht nur durch seine fantastischen Aufnahmen, sondern auch durch spannend erzählte Texte, denen es trotz allem Enthusiasmus, den Ludvigsen für Maserati hegt, niemals an Objektivität mangelt.

Bibliografie: Karl Ludvigsen: Ferrari vs. Maserati. Unerbittliche Motorsportrivalen. 328 Seiten, 53 farbige und 384 s/w-Bilder, 230x285 mm, gebunden mit Schutzumschlag, 49,90 Euro, ISBN: 978-3-86852-051-4.



Das Buch zeigt eindrucksvoll die alten Schlachten von Ferrari und Maserati. Erzfeinde, die heute unter einem Dach vereint sind, was damals undenkbar war. Eine Zeitreise der besonderen Art: Technisch wie menschlich. Mafiosi mit glänzenden Pomadefrisuren, dicken Sonnenbrillen und Anzügen gibt es zum Schmunzeln gratis dazu. Von den Autos brauchen wir nicht weiter zu schwärmen. Wer das bei Maserati und Ferrari nicht kann, ist kein echter Motorsportfreund.

Titelstory



Porsche 917K Gulf

Drei Buchstaben, drei Zahlen: NSR und 917 verspricht eine Erfolgsformel zu werden. Wenn dazu das Thema Gulf gespielt wird, kann wenig schief gehen. Wir haben das wirklich exklusive Set gefahren und es mit dem realen Vorbild, das wir live trafen, verglichen. Ein Hommage an ein großartiges Auto!



Porsche 917K Gulf

Porsche 917K - Mythos, Legende und Kult. Es gibt keinen Superportwagen, der den gleichen Nimbus verkörpert. Der Hollywood Film „Le Mans“ mit Steve McQueen und Siegfried Rauch in den Hauptrollen, machte den Porsche 917K „Gulf“ unsterblich.

Der heutige VW Chef Ferdinand Piech war damals Chef-Ingenieur der Porsche Motorsportabteilung und für die Entwicklung dieses Geräts verantwortlich. Der Sieg in Le Mans musste her, Ferrari sollte auf die Plätze verwiesen werden. Nur die besten Ingenieure durften ran. Der 12-Zylinder war eine technische Neuentwicklung, die auch heute noch Bewunderung findet. Der Gitterrohrrahmen aus Titan war ein Meilenstein der Technik.



Wie exklusiv darf ein Slotcar sein? Hier bedeutet limitiert wirklich das, was es bedeuten soll. 999 Stück wurden gefertigt. Die ersten 500 Sets kamen knapp vor Weihnachten auf den Markt. Der Rest folgte. Alles in Handarbeit in Italien gefertigt. Bei aller Exklusivität gehören diese Wagen auf die Rennbahn. Alles andere ist grober Unfug. Man muss damit nicht im Anfängerrennen antreten. Es gibt auch Könner mit Gefühl...

Wir nehmen zwischen einer Ferrari-Ölspur und Bindemittel elegant die Schikane am Maison Blanche.



Die Testfahrten mit beiden 917er waren ein Hochgenuss automobilier Fortbewegung. Die Kraft des luftgekühlten 12 Zylinders hat Tuner NSR hervorragend authentisch wiedergegeben. Die edle Verarbeitung der Komponenten spiegelt den Einsatz von Hightech. Steigt man dem Wagen ordentlich auf den Kopf, mobilisiert er brachialen Vortrieb, der sich langstreckentauglich ohne hektische Gebaren abrufen lässt. Man fühlt sich ein bisschen wie Steve McQueen und Jo Siffert. Zum Glück leben wir noch.



Porsche 917K Gulf

Titanschweißen steckte noch in den Kinderschuhen. Darum wurde der Rahmen des 917K insgeheim als geschlossenes System konstruiert und mit Gas befüllt. Beim Boxenstopp kontrollierte man die Druckanzeige am Heck, was Rückschlüsse auf Rahmenbruch oder intaktes System bot. Fuchs Piech sorgte dafür, dass die Fahrer nichts davon wussten. Ihnen wurde eine Ausrede für die Druckmessungen präsentiert. Sie sollten angstfrei auf Siegfahrt gehen. Beim Gedanken an die aberwitzigen Geschwindigkeiten, die man auf der langen Geraden von Le Mans erzielte, bekommt man grenzenlosen Respekt vor den Fahrern dieser Zeit. Der vierte Gang war so übersetzt, dass man bei vollen 9000 U/min 420 Km/h erreichen konnte.

Ich traf letzten Sommer David Piper und durfte in seinem grünen 917K Platz nehmen. Der Gedanke, in einer primitiven Sitzschale



Geduckte Bauweise mit ansteigender Seitenlinie: Charakteristisch für den 917K. Das K steht für Kurzheck. Zentral verschraubte Fünfspeichen-Magnesiumfelgen it stattlichen Firestone-Walzen halten bis knapp 400 Sachen die Erdung. Im Heck sitzen das Ersatzrad und der Kofferraum. Laut Reglement müssen solche Wagen reisetauglich sein. Kein Witz! Vielleicht sollten wir mal im 917er an den Gardasee fahren... Surf-Shorts und Kulturbeutel finden locker Platz im „Aktenkoffer-Raum“. Ob uns damit die Carabinieri im Gallardo stellen werden? Wohl kaum. Wir werden sie mit dem ballernden 12-Zylinder ins akustische Nirvana schicken.

Im Bild links ein Original 917K. Wir haben ihn im Sommer getroffen. Anhand der Menschen kann man die flache Bauweise erahnen. Die hauchdünnen GFK-Flügeltüren sind eine Schau.





Porsche 917K Gulf

und auf Titangeröhre sitzend, mit einem übel werkelnden V12 im Rücken 360 Sachen zu fahren... In einem sicheren Rennwagen von heute sicher ein Erlebnis. Im fast 40 Jahre alten Rennwagen bestimmt ein Höllenritt für Himmelhunde! David Piper verriet mir, dass der 917K damals alles andere als leicht und sicher zu beherrschen war. Aerodynamikprobleme brachten die Ingenieure und Fahrer an ein gefährliches Limit. Bedenkt man, wie man heute, in Anbetracht der technischen Möglichkeiten fahren kann. Im Kontrast zu 1970 keine bewundernswerte Leistung mehr! Der luftgekühlte 12-Zylinder entwickelt einen mächtigen Bums. Charakteristisch: Das oben liegende Lüfterrad, das die Motortemperatur auf einem verträglichen Niveau hält. Standfestigkeit ist bei Langstreckenrennen rund um die Uhr trotz hoher Leistungsentfaltung ein



Charakteristisches Lüfterrad: Links unten das Slotcar von NSR, oben das Vorbild.

unverzichtbarer Parameter für den Sieg. Das Reglement schrieb ein Reserverad und einen Kofferraum vor. Das Faltrad sitzt mittig im Heck. Die aktenkoffergroßen Stauräume auf beiden Seiten unter den ansteigenden Heckflossen. Schon lustig, diese Regularien...

Auf dem Slottrack legt der 917K bereits ab niedrigen Drehzahlen kräftig los. Sein gut kontrollierbarer Sidewinder besitzt ein mustergültiges Beschleunigungsverhalten. Das Aggregat erreicht sehr schnell seine Spitzenleistung, ebenso zackig kommt die Fuhre ins Stehen, was der ausgewogenen Getriebeübersetzung und Motorcharakteristik

zu verdanken ist. Der Reifengrip begeistert auf PU-freien Fahrbahnen. NSR zieht Pneus auf spezielle Leichtbau-Alufelgen auf. Diese haben in der Mitte drei hauchdünne Stege: Die Reifen federn dadurch ähnlich wie Luftreifen, liegen über ihre gesamte Breite auf der Fahrbahn auf was einen ausgezeichneten Grip abliefern. Tipp: Es gibt von NSR zudem weichere Mischungen für noch mehr Power. Der entkoppelte Motor- und Hinterachshalter bietet maximale Kraftübertragung ohne störende Einflüsse einer sich verklemmenden Karosserie. Diese ist in Leichtbauweise aus-



So geht es im Cockpit des Originals zu. Wenige Schalter, Sportlenkrad, eine Haarschaltung und ein Feuerlöscher, der bei Abflügen mit knapp 400 Sachen auch nicht mehr hilft. Zwei Sitze gehören ebenso zum Reglement dieser Wagenklasse...





Porsche 917K Gulf

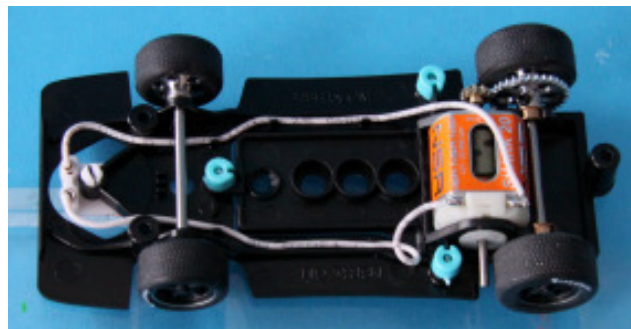
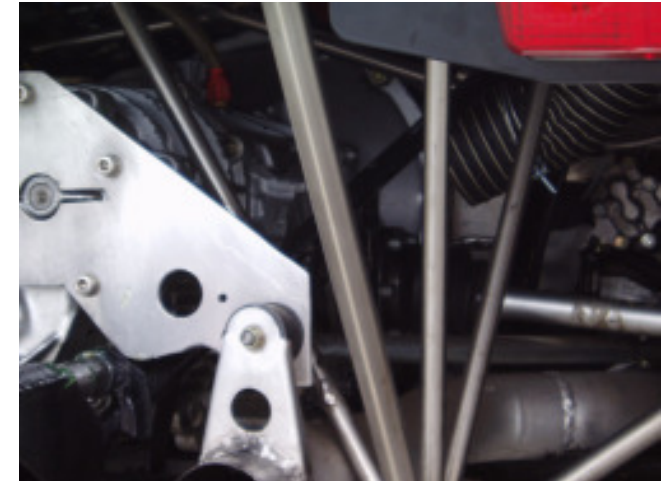
geführt. Der extrem tief liegende Schwerpunkt der gesamten Konstruktion zeigt, dass man bei NSR keine halben Sachen macht. Steilkurven und andere Heckmeck steht nicht auf der Bedarfsliste der Hochleistungsmarke aus Italien. Nebenbei sei erwähnt, dass man jenseits der Alpen alles in Hand fertig. Daher kam es zu einer leichten Lieferverzögerung, die ersten 500 von insgesamt 999 limitierten Einheiten fand den Weg zu ausgewählten Händlern. Der Rest kam allmählich nach. Eines der exklusivsten und schönsten Sets, die es je gegeben hat! Schade nur, dass einige das Thema NSR Porsche 917K Gulf als reines Spekulationsobjekt missbrauchen. Leute, diese Geräte gehören auf die Bahn! Seid doch froh, wenn ihr solche Kultteile Euer Eigen nennen könnt! Die großen Vorbilder waren ebenfalls alle edel und limitiert, aber sie liefen auf den Rennstrecken dieser Welt.

Fazit:

Die beiden NSR Porsche 917K Gulf gehören zu den edelsten und technisch besten Serienslotcars, die es je gab. Sie bestechen mit herausragender Optik, Hochleistungstechnik und sensationellen Fahreigenschaften. Wer diese Parameter in Vitrinen konserviert ist selbst schuld.



Das Heck des Originals: Der Zusatzflügel in der Mitte für mehr Abtrieb ist montiert. Detailbild rechts: Titangerühr und eine aufwändige Auspuffaufhängung.



Hochleistungspaket: Entkoppelte Antriebseinheit mit Powermotor. Präzise Lager, Achsen und Getriebe. Geschraubte Präzisionsfelgen plus Reifen mit hohem Gripniveau. Der 917er fährt ab Box schnell und präzise.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
136 mm	64 mm	29,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,7 mm	56,5 mm	59,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	Shark 20	Sidewinder



Ford Escort MK1

Das Rallye-Eisen vergangener Tage
erlebt bei Scalextric seine Renaissance.

**VON HUNDEKNOCHEN
UND SCHWARZEM GOLD**

Rallye



Ford Escort MKI

VON HUNDEKNOCHEN UND SCHWARZEM GOLD

Als Ford mit dem Escort MKI Ende der 60er Jahre in den Rallyesport einstieg, setzte man auf Spitzenfahrer wie Hannu Mikkola. Erfolge ließen nicht lange auf sich warten und bald setzten viele Privatfahrer den Wagen als Basissportgerät ein. Die Form des Kühlergrills brachte den Beinamen „Hundeknochen“. Der Klang des heckgetriebenen Wagens ist legendär. WRC-Pilot Colin McRae(†) hörte darin den besten Rallye-Sound aller Zeiten.

Tuner Scalextric aus Liesel Island widmete sich längst den brüllenden Heckschleudern von Ford. (Anm. d. Red.: Wir berichteten in JHM No.5). Nun folgt eine edle Rennversion in Gold mit Schwarz mit Esso als Hauptsponsor. Schiere Kraft erwächst aus einem schlanken, Longcan-Motörchen, das man aus Scalextric-Motorrädern kennt. Der Vierzylinder in Inliner-Anordnung mobilisiert über die Drehzahlen eine stattliche PS-Leistung. Ohne Einsteigerfahrhilfe MTS reicht Kraftstoff mit 10 Voltan für sensationelle, sportliche Fahrereinlagen. Eine dezente Bleieinlage im Vorderwagen sorgt für einen ausgewogenen Schwerpunkt, der Fahren mit klar definiertem Grenzbereich ermöglicht. Wer mehr Voltan in den Tank kippt, wird den MKI nicht mehr reiten können. Es sei denn man fährt als ihn als langweiligen Powertrain mit MTS.



Vier Cibie Scheinwerfer ragen aus der Schnauze des Hundeknochens. Hauptsponsor Esso nahm ihr schwarzes Gold wörtlich: Aus dem Wortspiel wurde eine starke Lackierung. Weit ausgestellte Radhäuser nehmen Minilite-Alus mit breiten Profilreifen auf. Stoßstangenballast wurde abgeworfen. Schmutzfänger schützen Verfolger vor grobem Steinschlag, den die Heckschleuder reichlich austeilt. Klassische Rallyeautos bleiben ein Genuss und stehen für Fahrspaß in sensationellen Driftwinkeln.



Rallye



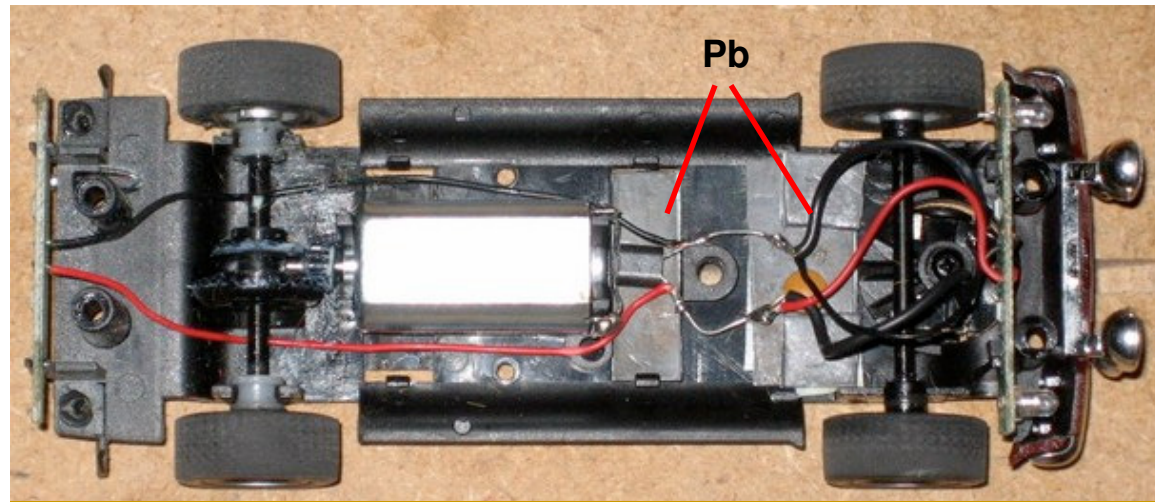
Ford Escort MK1

VON HUNDEKNOCHEN UND SCHWARZEM GOLD

Wer seinen MK1 stilgerecht bewegen möchte, braucht in Kurven ein ausschwenkendes Heck. Also raus mit der G-Fahrhilfe. Die ist genau so langweilig wie Autofahren mit ASR, ESP, ABS und Navigationsgerät.

Klein aber breit: Die werksseitig auf Minilite Felgen montierten Profilreifen in weicher Mischung bringen die Gewalt des Triebwerks perfekt auf den Asphalt. Die Spurbreite des Rallyewagens ist gegenüber der zivilen Hutablage merklich gewachsen. Ausgestellte Radhäuser zur Unterbringung der Schlappen wurden nötig. Der historische Escort verlangt einen Könner am Volant, will man es mit ihm richtig krachen lassen. Fahrfehler werden mit Botanikdurchpflügungen oder gar finalen Abflügen quittiert. Piloten mit fahrerischem Gespür werden im Hundeknochen sagenhafte Darbietungen hinlegen und mit einem breiten Grinsen im Gesicht jede Sonderprüfung meistern.

Fazit: Der Escort ist ein ehrliches Auto für feinfühlige Haudegen, die bei Vollgas in extremen Driftwinkeln wissen, was sie tun. Leute, die ihren Schein in Autos mit MTS, ABS und ESP gemacht haben, werden von der Vergangenheit bestraft. Im Hundeknochen muss man richtig Autofahren können. Ein grundsolides Rallyeauto, das Spaß am Limit der Fahrphysik bietet.



Eine dezente Bleieinlage im Bug ist von Vorteil, um das potente Cossy-Triebwerk reiten zu können. Der kompakte Inliner entwickelt bereits bei 9-10 Voltan brachialen Vorschub, der für Rallyes aller Art ausreicht. Wer schärferen Saft in den Tank kippt, zündet eine zügellose Rakete. Wer sie mit langweiligem MTS kompensiert, braucht einen Arzt.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
128 mm	53,7 mm	40,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,5 mm	49,5 mm	49,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
74 g	Scalextric Flat Moto	Inliner



Ford Escort MKII
Evolution einer Legende

Rallye

Ford Escort MKII *Björn Waldegård*

Ford Escort gehört zum Rallyesport wie der Knödel zum Schweinebraten. Seine erste Version (Hundeknochen) wurde mit den Jahren vom MKII abgelöst. Tuner SCX hat nach dem roten MKII Cossack nun die blaue Eaton Yale Version restauriert. Wir waren drüben auf der Insel des Empire und fuhren den MKII durch die regenverwöhnte, sattgrüne Botanik. Das Hinterland bietet ruppige Landstraßen und matschige Forstwege, die dem ausgeglichenen Klima unter Atlantikeinfluss verdanken. Starke Profilreifen auf Minilite-Felgen erwiesen sich für diese Bedingungen als beste Wahl. Damals fuhr man noch seine Rallyes mit Heckantrieb. Allrad kannte man nur im LKW oder nach dem Verlassen eines Pubs.



Wiederholungstäter: Die rote MKII Cossack-Version fuhren wir bereits vor einigen Ausgaben in Wales.



Unsere Testcrew fährt früh morgens los. Man rollt sich im Escort MKII auf britischen Landstraßen durch den Sharefood-Forrest ein. Der Teint des Beifahrers ist noch von der abendlichen Welcome-Party und dem grässlichen Frühstück blass. Bereits in der ersten Sonderprüfung kurbelt der Rallye-Ford die Gesichtsfarne seiner Insassen an. Es gibt keine bessere Kreislaufdusche am Morgen. Die Briten spinnen: Sie haben uns ins Lunchpaket fade Sandwiches und eine Flasche Captain Morgan gepackt.

Rallye

Ford Escort MKII *Björn Waldegård*

Starke Motoren in Kombination mit Rallye-sport tauglichen Raffinessen machen aus der wackeren Familienkutschen eine brachiale Heckschleuder. Die Zuschauer damals bekamen atemberaubende Darbietungen bei den Duellen von Ford Escort gegen Fiat 131. Vertraute Silhouetten, die man aus dem täglichen Straßenbild kannte, erlebte man auf dem Kriegspfad. Das kurbelte in beiden Konzernen die Verkaufszahlen für diese Schlitten sehr ordentlich an.

Tuner SCX hat es verstanden den Spagat aus Spitzenleistung und Drehmoment in den Motor zu pflanzen. Temperamentvoll spurtet der Wagen ohne MTS los und bringt mit guter Traktion die Leistung sauber auf den Boden. Das drehmomentstarke Aggregat mobilisiert viel Kraft bereits ab Drehzahlkeller, was eine ideale Performance beim Beschleunigen aus



Ausgestellte Radhäuser sind ein Tribut an den Zuwachs der Spurbreite. Im Heck sitzt eine Hinterachse mit Sperrdifferenzial aus dem 3 Liter Capri. Messinggleitlager reduzieren die Reibung und bieten eine kompromisslose technische Lösung bei der Hinterachse. Das wartungsfreundliche Getriebe ist bei ausgebautem MTS von unten her leicht zugänglich.

Rallye

Ford Escort MKII *Björn Waldegård*

aus winkligen Kurvenpassagen und auf Schotter ermöglicht. Der lange Radstand bietet auf Geraden Laufruhe und im Kurvendrift eine gelassene Gangart. Die Kombination kraftvoller Motor, auf Zug übersetztes Getriebe und langer Radstand geben dem Ford ein gut beherrschbares Fahrverhalten, das auch im Grenzbereich Reserven bereit hält. Wir kamen mit dem MKII, abhängig von der Streckencharakteristik, mit 12 bis 14 Voltan (ohne MTS) am besten zurecht. Hier legt er die Karten am Besten gemischt auf den Tisch. Der L-Kiels kann gegenüber des roten Cossack sogar mit Federrückstellungsautomatik eingesetzt werden. Die Federrate wurde deutlich reduziert, böse Schlenker am Kurvenausgang bei der Rückkehr aus der Schräglage sind nun endlich passé.



Hannu Mikkola war auch dabei: Er fährt den gleichen Wagen, jedoch mit blauen Minilite-Felgen.



Ob loser Untergrund oder Asphalt: Der Ford Escort MKII meistert jede Spielart des Rallyefahrens. Sein ausgewogenes Zusammenspiel von Motorleistung, Drehmoment, Getriebeabstimmung und Fahrwerksgeometrie bietet kontrollierbare Kurvenfahren. Egal ob präzise schnell oder wenn nötig mit Drift. Grip und Vortrieb lassen sich perfekt über die Gasstellung dosieren. Alter Schwede: Björn Waldegård wurde auf diesem blauen Briten im Jahr 1979 Rallye-Weltmeister...

Rallye

Ford Escort MKII *Björn Waldegård*

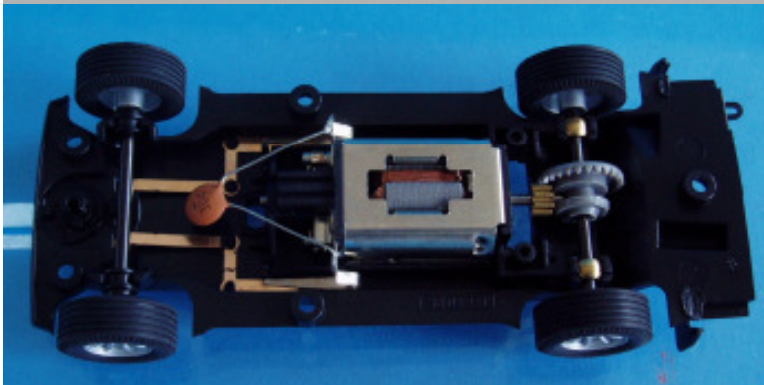
Damals fuhr man noch Sonderprüfungen bei Nacht. Tuner SCX hat dafür den Wagen mit Frontscheinwerfern und Heckleuchten ausgestattet. Sie strahlen, solange der Motor die Lichtmaschine antreibt. Durch das Umlegen kleiner Kontaktstäbe im Chassis, könnte man die Lichter ausknipsen. Rallyefahrer wissen: Eine stark schuftende Lichtmaschine schluckt Leistung. Die vier Front-Zusatzscheinwerfer sind abgedeckt. Findige Tuner können mit Kits zusätzliche Leuchtkraft einhauchen. Wie haben wir den Wagen abgestimmt? Es kam

lediglich Öl auf die technischen Reibungspunkte (Achslager, Motorwelle) und Fett auf offen laufende Getriebe. Alle fünf Schrauben der Karo wurden $\frac{1}{2}$ U geöffnet. So fährt sich unser Escort ohne MTS ausgezeichnet auf dem Rallyekurs.

Fazit: Tuner SCX hat mit dem Escort MKII einen ausgewogenen Rallyewagen aufgebaut, der durch einfache, aber funktionelle technischen Eckdaten enormes Potential für historische Rallyes bietet.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
122,8 mm	53,3 mm	40,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,4 mm	49,3 mm	49,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
75 g	SCX RX-44	Inliner



Aufgeräumte Strukturen: Kraftvoller Inliner Motor, der sich seinen Sprit über Messingleitungen vom L-Kiel holt. Die Hinterachse läuft in präzisen Messingradlager. Vorne reichen Kunststoffbuchsen. Fünf Aufhängungspunkte der Karosserie: Umständliches Schrauben, aber ideale Kraftflussverteilung bei derben Abflügen.



Saubär: Hannu Mikkola in der regengetränkten Wertungsprüfung im Sharefood-Forrest. Im Gegensatz zur Cossack-Version haben die aufmerksamen Mechaniker diesmal die Wischwasch befüllt. Man fährt im Eaton Yale mit sauberer Scheibe. Nur in GB zu haben.



Dreimal Vollgas 1600

Opel Corsa Super



Rallye

Opel Corsa Super 1600 Sport

Der Opel Corsa war in seiner ersten Auflage ein schnuckeliger Kleinwagen mit „recht-eckig“ ausgestellten Kotflügeln hinten. Damals in den 80ern eine Designvorlage, die junge Leute ins Schwärmen brachte. Der GSI mit 100 PS war ein Reißer, sofern man ihn sich leisten konnte. Als nächste Stufe kam ein rund gelutschtes Design. Mittlerweile ist der Corsa ein ausgewachsenes Auto, das mit dem ersten Modell nichts mehr gemein hat. Die Außenmaße sind gewachsen, dass man keineswegs mehr von einem kleinen Wagen sprechen kann. Egal, welche Marketing-Hansel ihn in diese Klasse pressen.

Im Mittelmeerraum sind 1600ccm im Rallyesport längst eine beliebte Hubraumklasse. Einsteiger können darin ihr Können zeigen. Für manche ist sie sogar das Sprungbrett in höhere Klassen.

Der technische Fortschritt im Motorenbau mobilisiert sagenhafte Leistungsdaten aus kleinen Brennräumen.

Damit der erwachsen gewordene Corsa mit dieser Gewalt umgehen kann, wuchsen seine Radhäuser samt Spur extrem in die Breite. Für uns Grund genug, die iberische Tuning-Schmiede Slotter aufzusuchen. Dort setzte man uns der Reihe nach in drei nagelneue Rallye-Corsas. Einer war noch nackt in unschuldigem Rennsportweiß. Diese Basisversion richtet sich an Privatiers mit Airbrush.



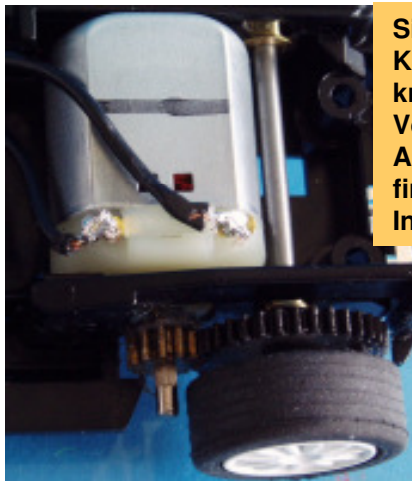
Jungfräulich in klassischem Rennsportweiß verlassen wir im ersten Corsa die Werkshalle des Tuners. Nach dem Einrollen geht es auf die eigens für uns gesperrte Rallyestrecke. Auf dem Asphaltanteil waren wir sofort von der Kraft und den Handling des Corsas begeistert. Auf Schotter setzt sich diese Begeisterung fort. Der Wagen lässt sich mit Gasstößen hervorragend um enge Kurse wuchten. Das Triebwerk ist spritzig und kraftvoll. Das Gesamtkonzept hat einen stimmigen, klar definierten Grenzbereich.

Rallye

Opel Corsa Super 1600 Sport



Kompakte Abmessungen und eine breite Spur für eine optimale Kurvenlage.



Sidewinder-Konzept für kraftvollen Vortrieb. Alternativ findet ein Inliner Platz.

Ein weiterer war für Opel Motorsport im traditionellen weiß-gelben Design lackiert. Die dritte Version kam zur Inspektion von der Kasseler Saxony Rallye zurück ins Werk. 2005 wurde der Wagen erstmalig ausgeliefert und dort eingesetzt. Die Lackierung Eisblau mit Gelb hat was!

Mit Vorfreude auf viel Fahrspaß klettern wir durch den verschweißten Käfig in Cockpit. Den Nach dem Druck auf den Startknopf erwacht Opel-typischer Motorsound zum Leben. Bereits über Standgas mobilisiert das kleine Triebwerk Leistung, die sich mit zunehmender Drehzahl gut kontrollierbar, aber temperamentvoll entfaltet. Mit 12-14V sind wir richtig gut unterwegs. Der Sidewinder gibt seine Kraft über ein knackiges Rennsportgetriebe auf die Hinterachse ab. Wer auf Inliner umsteigen möchte: Der Auslieferungscontainer beinhaltet einen Motorhalter, der diese alternative Einbaurichtung ermöglicht. Allerdings braucht man eine zusätzliche Hinterachse plus ein passendes Getriebe. Wir verzichten auf dieses Gimmick. Der Sidewinders stellte uns mehr als zufrieden. Der Corsa bricht kraftvoll über den kurvigen Rallyekurs und brennt auf Antrieb ansprechende Zeiten in den Asphalt. Der Reifenhersteller hatte Betriebsferien und musste mit Leiharbeitern hantieren. Vereinzelt kann es vorkommen, dass die Rennsportgummis nicht ordentlich aufgezo-



Traditionell Opel Motorsport: Rennsportweiß und Gelb. Die geschickte Akzentuierung unterstreicht das bullige Heck des Corsa 1600 Super.



Rallye

Opel Corsa Super 1600 Sport



Die Version Kasseler Saxony Rallye von 2005 präsentiert sich in Eisblau mit Gelb. Blaue, dynamisch gestaltete Farbakzente am Übergang der Basislackierung bringen dezenten Pep mit hohem Wiedererkennungswert auf die Karosserie des kleinen, großen Motorsportlers.

Wir entgraten dabei gleich die Felgen und ziehen die Reifen erneut korrekt auf. Nun passt die Performance perfekt. Auf Kursen mit hohem Asphalt- und Highspeed-Anteil sollte man die Reifen den Anforderungen anpassen. Wer radiert schon auf Rallyepneus über Asphalt?

In kurvigen Sonderprüfungen schlägt sich der Opel ausgezeichnet. Das Temperament des Motors bringt bei gekonnter Handhabung ansprechende Resultate. Es reißt den Blitz kraftvoll über den Kurs. In Kurven lenkt er sauber ein. Der geschraubte L-Kiel leistet tolle Führungsarbeit und stützt die Vorderachse, wie eine Domstrebe. Geht man bei Lastwechsel bewusst über den Grenzbereich, lässt sich das Auto mit Gasstößen abfangen und auf Kontrollkurs lenken, sofern man den toten Punkt nicht verschläft. Die Traktion ist dank harmonischer Gewichtsverteilung gelungen. Man kann sogar auf Bleitrimmen verzichten. Alle drei Wagen machen uns viel Rallyefahrspaß. Auch wenn jeder in seiner werkseitigen Feinabstimmung einen eigenen Charakter aufweist. Jedes Team hat seine eigene Einstellung. Hauptsache die Basis stimmt! Unsere Corsas kommen ohne großartiges Tuning aus. Wir fahren sie sogar komplett ohne Blei auf unserer Rallyeteststrecke, die mit verschiedener Fahrbahnbeschaffenheit hohe Anforderungen an Mensch und Maschine stellt.



Rallye

Opel Corsa Super 1600 Sport

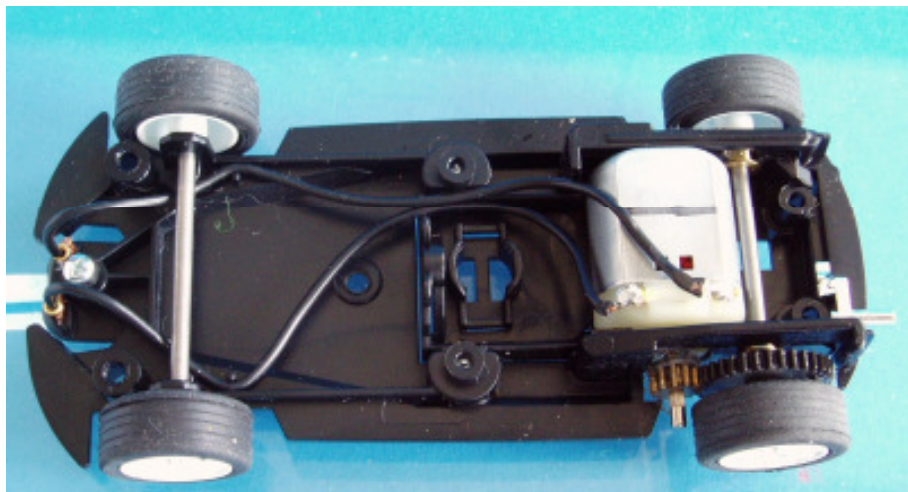
Das Anschleifen der Hinterreifen optimierte den Grip an der Hinterachse. Vier Schrauben fixieren die Karosserie auf dem Chassis. Den Motorhalter haben wir je Minus 1U gelockert.

Fazit: Der Corsa 1600 Super verdient diesen Namen zurecht, denn er holt aus seinen 1600 Kubik das Optimum heraus. Raffinierte Lösungen bieten viel Tuningpotential für Rallyefahrer, deren Budget nicht für die WRC reicht. Wer glaubt, dass ohne Allrad Langeweile aufkommt, sollte zur Probefahrt einsteigen!



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
118 mm	55,4 mm	42,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77,2 mm	54,2 mm	54,2mm
Gewicht	Motor	Getriebe
79 g	Standard	Sidewinder



Die Sloter-Schmiede setzt auf Achsen mit verstärktem Querschnitt und Messinglager hinten. Der Sidewinder geht kraftvoll zur Sache.



Der Antrieb kann auf Inliner umgebaut werden. Dazu braucht man ein alternatives Getriebe. Der Motorhalter ist schon dabei.

Klare Führungsposition: Der verschraubte Leitkiel stabilisiert die Fahrlage ungemein.



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



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



R3 Vinyes-Mercader

Neuer Rallye Clio von NSR!!!

Renault und Motorsport gehören zusammen wie Wein, Käse und Baguette. Aus französischer Verbundenheit wuchs ein weiteres Sportgerät der Superlative. Ein neuer Rallyewagen, der ausgerechnet von Italienern aufgebaut wird...

R3 Vinyes-Mercader

Rallye



Renault Clio NSR

Die drei Buchstaben NSR stehen seit dem Einstieg der Italiener in den Slotmarkt für Hochleistung. Während Detailliebe gepflegt aber nicht übertrieben wird, konzentriert sich dieser Rennstall auf brachiale Eckdaten im Fahrverhalten und bei den Rundenzeiten. NSR baut Renngeräte, die Konkurrenten auf anderen Fabrikaten zittern lassen. Leichtbau und Präzision stehen an vorderster Stelle. Das Credo "form follows function" lässt die Außenmaße bei der Karosserie wachsen.

Der Clio kommt nun in einer weiteren Rallyeversion auf den Markt. Das gefällige Design versprüht Charme, auch wenn man in diesen Zeiten von Banken nichts mehr hören will. Trotzdem: Motorsport kostet viel Geld. Nichts ist als naheliegender, als ein Kreditunternehmen als Hauptsponsor zu verpflichten.

Unter der Leichtbau- Außenhaut mit weit ausgestellten Kotflügel ruht ein Orkan: Ein NSR-Chassis mit rotem Motorhalter, in dem ein King 21 Evo als Anglewinder zum Angriff bläst. Wer NSR Motoren kennt, weiß von deren brachialer Leistungsentfaltung. Im Clio ist das nicht anders. Tankt man Kraftstoff mit 12 Voltan, erwacht ein Monster, das seine Insassen in Sekundenbruchteilen nach vorne an der Konkurrenz vorbei katapultiert. Dieser kleine Franzose frist Zehntelsekunden mit der Gier eines Scheunendreschers.



Fahrleistungen wie von einem anderen Stern: Die Italiener von NSR wissen, wie man Siegerautos baut. Der neue Clio räubert kraftvoll über die Curbs unserer Teststrecke. Der Beifahrer hat das Gebetbuch gegen eine Bibel getauscht: Er betet drei Vater unser und vier Ave Maria!



R3 Vinyes-Mercader

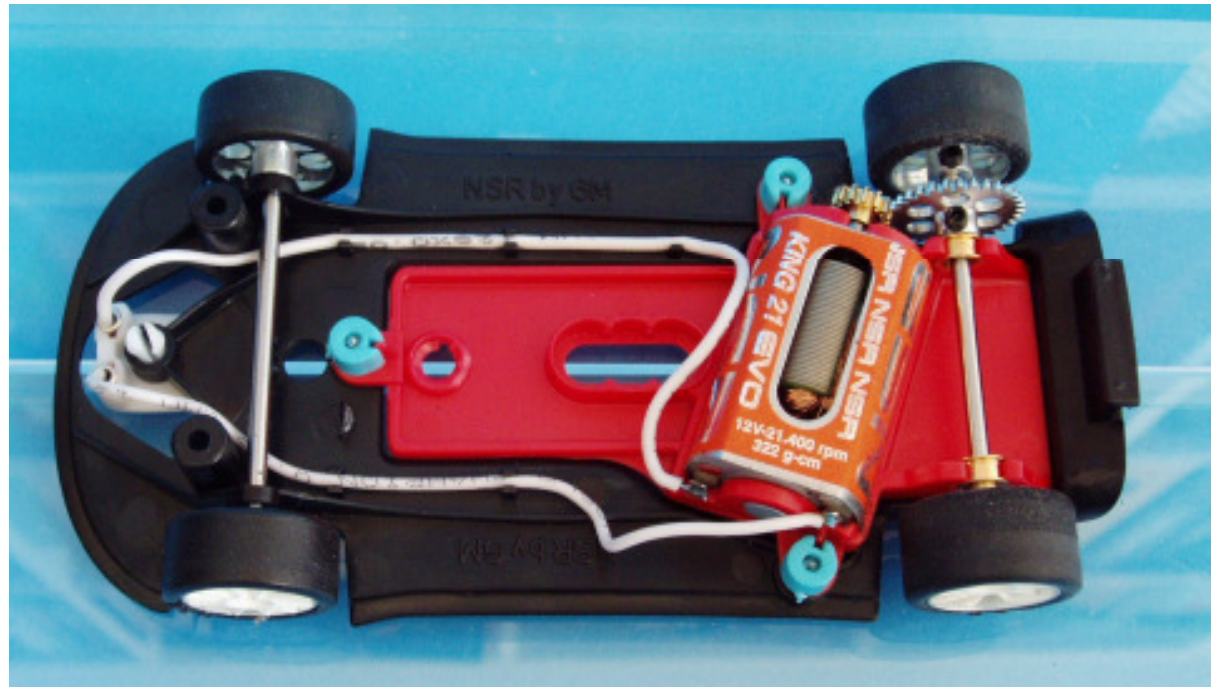
Rallye



Renault Clio NSR

Die Leistungsentfaltung des Wagens ist eine unerreichbare Messlatte für andere. Ein hochwertiger Regler, am besten ein elektronischer Colt holt alles aus dem Motor heraus. Präzisionsachsen und -lager, Getriebeteile und auf ein Minimum reduzierte Leichtbau-Alufelgen mit soften Reifen bürden in Addition für Rundenzeiten, die Konkurrenzautos nur mit aufwändigem und teurem Extra-Tuning erzielen können. Die komplette Fertigung sitzt in Italien. Die Montage von Hand auch, was sich im Preis spiegelt. Er ist weder astronomisch hoch, noch unverschämt. In Relation zur gebotenen Leistung schon gar nicht. Jeder Cent ist gut investiert. Egal ob man Rennen fährt oder auf der Heimbahn Runden dreht: Der Clio braucht etwas Auslauf, wenn man ihn entfesselt genießen möchte.

Fazit: Erstschlagswaffe für anspruchsvolle Slotter, die zwischen Sekundenbruchteilen um den Klassensieg fahren.

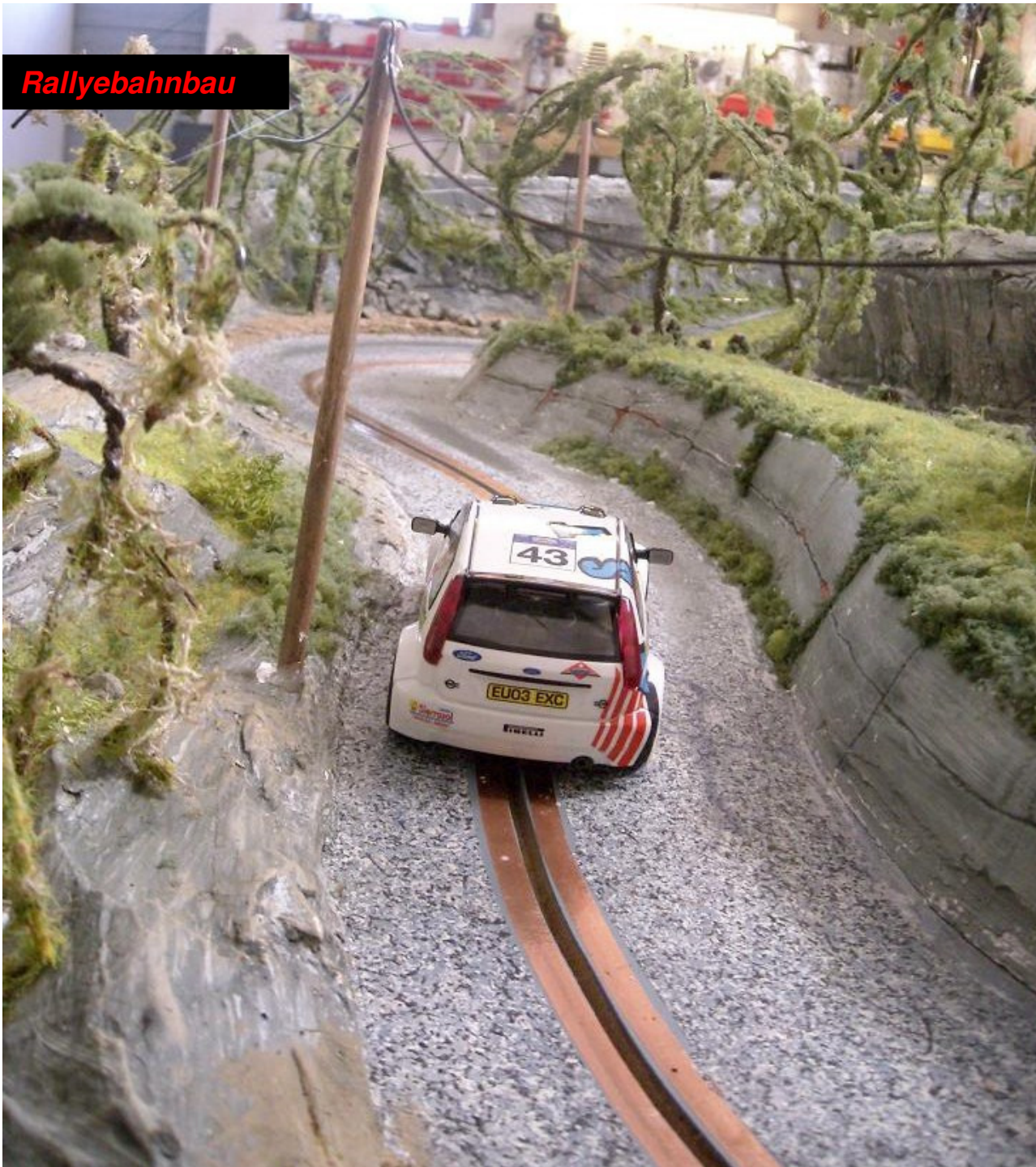


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
124,1 mm	63,6 mm	48,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,8 mm	62,5 mm	62,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	King21 Evo	Anglewind.



Beste Präzisionsteile mit geringsten Toleranzen sind gut genug. Der Dreipunkt- Motorhalter arbeitet völlig entkoppelt von Chassis und Karosserie. So fließt stets die Kraft optimal auf den Asphalt. 322g-cm stehen als maximales Drehmoment an. Dieser ordentliche Bums schiebt den Clio aus allen Lebenslagen nach vorne. Der Motor erreicht den Leistungsgipfel bei maximal 21400 U, die dank der ausgewogenen Übersetzung sehr schnell erreicht werden. Neben dem gezeigten Angelwinder gibt es ihn auch als Sidewinder. Alles ist eine Glaubensfrage! Fragt den Beifahrer!

Rallyebahnbau



Thomas

Sonderprüfung auf
Holz

Thomas Kunz (38) hat das Slothobby für sich entdeckt. Nach drei Monaten Anfängerstatus wagte er sich an den Bau einer eigenen Holzbahn!

Ein Bauwerk, mit dem er sich bereits jetzt ein Denkmal gesetzt hat. Fortsetzung folgt!

Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz

Thomas Kunz kommt aus Heidenrod-Niedermellingen. Das liegt im Rheingau-Taunus-Kreis zwischen Wiesbaden und Koblenz. Der 38-jährige kam durch seinen Chef zum Sloten. Der macht das schon viele Jahre, hat eine Carrera-Bahn und einige hundert Slotcars.

Da Thomas Rallye-Fan ist, kam für ihn nur eine Rallye-Bahn in Betracht. Im Oktober 2008 hat er sich zum Bau entschieden. Durch Recherche im Internet und Tipps des Chefs ging er im November das Bauprojekt an. In Rekordzeit entstand dieses Produkt!

Die Größe der Bahn ist 2,40m x 1,40m. Unterhalb der Wendeschleife kommen bald zusätzliche 2,40m x 1,20m dazu. Dann stehen runde 20m Fahrbahnlänge an.

Mit 15 Jahren hatte Thomas eine HO-Eisenbahn. Vielleicht geht ihm deshalb die Bahngestaltung so gut von der Hand. Aber auch das Fahren macht ihm echt Spaß. Beim zweiten Modul sind sogar sandige Abschnitte und „Feldwege“ geplant. Wir werden berichten, sobald alles fertig sein wird.



Egal ob Gipfelsturm im aktuellen Skoda WRC, Driftwinkel im sensationellen Lancia Delta Integrale oder Landstraße im Ford Fiesta von Latvala: Die Bahn ist sensationell!



Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz



Schwere Bauarbeiten in Sektionsabschnitt 2 haben bereits begonnen.



So sieht die Bahn im Moment aus. Oben links (beim Auto) setzt sich die Gerade zur Wendeschleife hin fort. Am linken Rand kann man schon erkennen, was demnächst folgen wird. Die Fortsetzung des Projekts. Es sollen dann Passagen mit echten Sand folgen. Man kann sich beim Anblick dieser Bahn ausmalen, dass das keine halbe Sache werden wird!



Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz



Nach einer „Tornante“ bricht der Integrale in die Galerie...



Thomas Anlage bietet viele schöne Details, die das Slotten im Driftwinkel schöner machen.

Felsschluchten, Galerien und dazu passende Vegetation. Wir sind wie eine Leitkielfeder auf Bauabschnitt 2 gespannt.

Vielleicht baut er schon...



Botanikdurchpflügung im kleinen Ford Fiesta.



Im Suzuki Swift ohne Drift an einer Felswand entlang.

SCHNELLES HOBBY - SCHNELL GELIEFERT

WWW.SLOTBOX.DE

DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30



SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON: 0 22 04.76 86 39, FAX: 0 22 04.76 87 14



Lancer WRC

Mitsubishi Motors lud uns auf die Honshu-Halbinsel ein. Wir durften zwei von SCX betreute Lancer testen.



Rallye

Mitsubishi Lancer WRC

Mitsubishi Lancer – der gehört zum Rallyesport wie kein anderer. Langsam verliert man den Überblick, um welche Evolutionsstufe es sich derzeit handelt. Die Japaner schieben fast jedes Jahr eine neue Version nach, wir sind mittlerweile bei Stufe VIII.

Der Einsatz modifizierter Alltagswagen im Rallyezirkus funktioniert seit eh und je. Der Lancer ist in Basisversion eine verhaltene Familienkutsche. Wäre da nicht die käufliche Evo-Version, die mit Allrad und Dampf im Wok zu haben ist.

Basis für zahlreiche Privatfahrer: Günstig in der Anschaffung, robust im Fahrverhalten und ausgereift durch ständige Verbesserung des Basiskonzepts.

Legt das Werk oder ein professionell operierender Rennstall Hand an, kann man sich vorstellen, dass aus dem ohnehin ungestümen Sportgerät ein Urvieh wächst.



Unter sengender Asia-Sonne ballern wir im Lancer Evo VIII über vulkanischen Boden. Beim Beschleunigen krallt der Allrad-WRC seine Längsrillenprofil-Reifen den Untergrund. Das Heck sitzt im Grenzbereich salopp und fordert Fahrkönnen, wenn man schnell durch die Kurven kommen möchte. Der drehmomentstarke Motor unterstützt dabei.





Rallye

Mitsubishi Lancer WRC



Japaner sind bekannt für Präzision. Daher erstaunt es nicht, dass beide WRC-Lancer mit identischen Fahreigenschaften aufwarten. Der drehmomentstarke Motor aus der RX-Serie mobilisiert Kraft ab niedrigen Drehzahlen. Eine Kardanwelle verteilt die Kraft über zwei Getriebe auf die Achsen. Ein robustes Konzept, das im Dauerbetrieb Steherqualitäten zeigt.

Die Japaner haben ihren aktuellen WRC solide aufgebaut. Beim Motor kommt ein bewährtes Aggregat zum Einsatz. Es gibt seine Leistung, wie es sich für einen modernen Rallyewagen gehört, über ein gut kontrollierbares Drehzahlband ab. Der Punch setzt unmittelbar nach den Start ein. Das gleichmäßige Drehmoment setzt sich bis zur Maximalleistung fort. Perfekt für winkelige Rallyekurse, dem Revier des Mitsubishi WRC. Die Kraftübertragung erfolgt über eine mechanische Kardanwelle, die alle Räder über zwei ausgelagerte Getriebe antreibt. Das Konzept hat eine höhere Reibung und schluckt mehr Leistung als ein leichter Polyacrylamid-Keilriemen. Dafür hat man damit keine Friktionsprobleme. Das mechanische Getriebe kommt dauerhaft mit Mehl- und Kakaoböden besser zurecht als eine Riemenlösung.

In Kurven verlangt der Wagen im Grenzbereich einen Köhner im Cockpit, möchte man auf Bestzeit fahren. Das Heck sitzt locker und muss über präzise Gasstöße dirigiert werden. Etwas Blei in den Seitenkästen kann dem entgegensteuern, kostet allerdings Leistung. Wir fahren ihn ohne



Rallye

Mitsubishi Lancer WRC

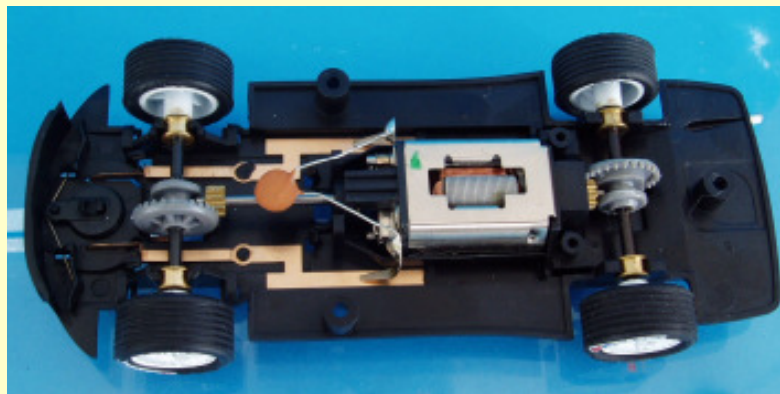
Pb und passen uns im Fahrstil an, was letztendlich schneller war. Aber das muss jedes Team für sich selbst entscheiden. Optisch ist der Wagen von SCX hervorragend aufgebaut, ein rundum gelungener WRC bei dem ansprechende Details wirkungsvoll in Szene gesetzt sind. Eine Lichtanlage ist bei beiden Wägen Standard.

Fazit: Die Mitsubishi Lancer sind in ihrer achten Evolutionsstufe wunderbare Rallyeautos, die mit solider Technik starten. Im Grenzbereich verlangen sie einen flinken Samurai am Lenkrad.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
136,3 mm	56,2 mm	78,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,9 mm	56,2 mm	57 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	RX	Inline 4WD



Kraftvoll kommt der Evo VIII aus den Kurven. Optisch gewöhnungsbedürftig aber technisch unverzichtbar: Der Doppelhenkel für maximale Traktion auf der Hinterachse.



Mechanischer Allrad mit Kardan und Inliner: Sattes Drehmoment über ein gleichmäßiges Drehzahlband - Ideal für Rallye-Einsätze. Die Rückstellfeder des L-Kiels arbeitet sanft und stört nicht bei der Rückkehr des Wagens aus Driftwinkel in die lineare Fahrtrichtung.



*Unterwegs im
Ford Focus WRC
bei den Wüstensöhnen
von*



ABU DHABI



Rallye

Ford Focus WRC

ABU DHABI

Wüstensöhne als Hauptsponsoren? Taktisch ein genialer Schachzug. Krisenfreies Budget und Trainingsgelände sind automatisch im Vertrag enthalten. Etwas von unserem jahrelang in Treibstoff investierten Geld kommt in Form erlebter Motorsportfreude zu uns zurück. Zumindest auf die Bildschirme.

Finjet Latvala mischt in der WRC mehr als erfolgreich mit. Sein Ford Focus wurde von Tuner Scalextric wunderschön in Szene gesetzt. Die Qualität des Herstellers aus England ist über jeden Zweifel erhaben. Man kann im Wagen, sofort dem seinem Rollout aus dem Container, ohne großen Aufwand sportlich loslegen.

Beim Motor kommt das bewährte Standardtriebwerk der Marke zum Einsatz.

Spektakulär ist seine Anordnung: Allradauto mit Frontmotor! Scalextric spielt öfters mit der Motoranordnung. Das im Focus gezeigte Konzept kennen wir bereits aus dem Peugeot 307 WRC. Trotz aller Unkenrufe, die manche über Frontmotorautos abgeben: Das Konzept funktioniert! Der Ford fährt sich ausgewogen harmonisch. Ein dicker Keilriemen leitet die Kraft über massive Riemenscheiben an die Hinterachse weiter. Die Beschleunigung ist gut, das Verhalten in Kurven unspektakulär normal. Der Focus lässt sich schön am Limit



Das Hinterland von Abu Dhabi ist ein ausgezeichneter Ort, um dem britischen Hengst die Sporen zu geben. Frontmotor und Allrad? Das Konzept geht auf und bietet ein ausgewogen ruhiges Fahrverhalten: Präzise und ermüdungsarm geht es durch die Wertungsprüfungen.

bewegen. Drifts in engen Kehren erledigt er mit stoischer Ruhe. Der Grip an der Hinterachse gibt trotz Frontmotor keine Bedenken. Im Gegenteil. Ausgewogen zirkelt der Wagen um den Rallyekurs. Mit 14 Voltan im Tank legt der kraftvoll, aber gut beherrschbar los.

Mit weniger Saft fehlt Temperament. Wer die Schuld am Frontmotor sucht, sollte sich von seinen Vorurteilen verabschieden. Es liegt schlicht an der robusten Bauweise des WRC. Die Lichtanlage für Nachtfahrten gehört zur Serienausstattung des Tuners Scalextric.



Rallye

Ford Focus WRC

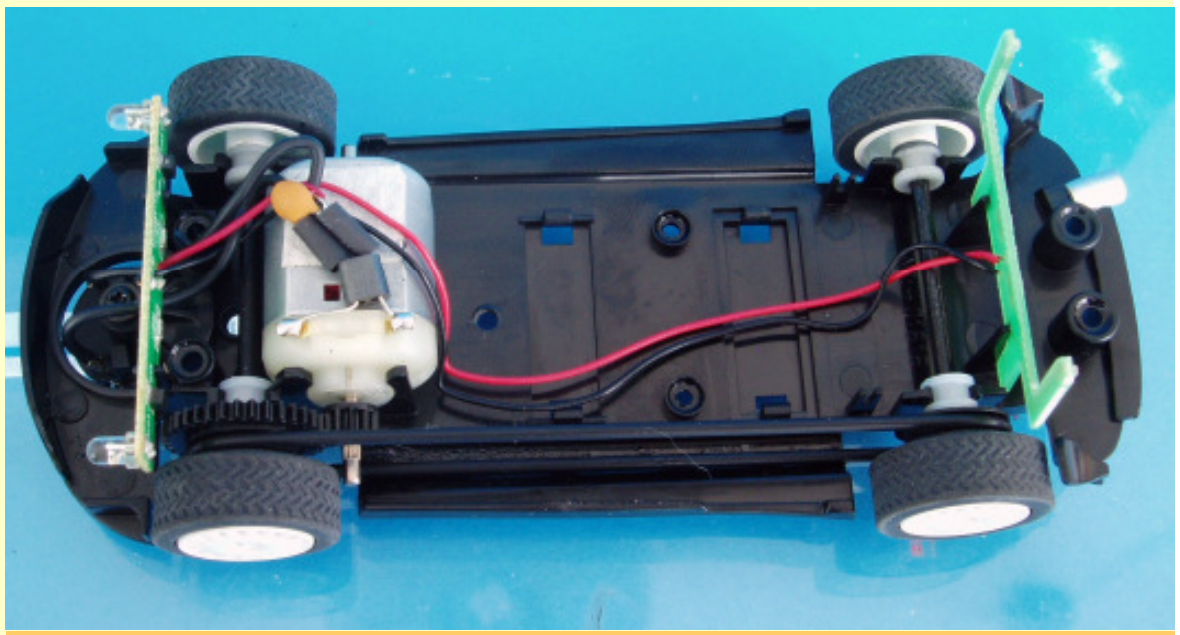


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
138,5 mm	57,2 mm	44,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,5 mm	57,3 mm	56,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
94 g	Standard Front quer	4WD Riemen

Beim Abnehmen der Haube ist darauf zu achten, dass man die Rücklichter nicht beschädigt. Sie liegen bekanntermaßen im Focus in der C-Säule. Der Grip der Reifen ist sehr gut. Wir haben den Focus auch auf der Rundstrecke bewegt. Selbst bei Highspeed schlugen sich die profilierten Reifen noch gut. Alles in allem ein wunderschöner WRC, der mit dem richtigen Treibstoff im Tank eine tolle Performance an den Tag legt. Aber wer macht sich schon Gedanken um den Sprit, wenn man von einem Scheichtum gesponsert wird...

Fazit: Tuner Scalextric geht beim 4WD-Focus mit Frontmotor eigene Wege. Laufruhe in allen Fahrlagen belohnen den Fahrer. 14 Voltan im Tank kitzeln die beste Leistungsentfaltung aus ihm heraus.

Der Focus entlässt Abgase durch ein Offenrohr. Der gefächerte Heckflügel bietet Traktion. Die flexible Antenne hält Funkkontakt zum Service-Point.



Exotischer Allrad: Frontmotor mit Riemenantrieb. Wer glaubt die Rechnung geht nicht auf, kann entweder nicht gut rechnen oder nicht fahren. Der Focus liegt satt auf der Piste und lässt sich gutmütig durch die WP zirkeln. Der quer liegende Motor bringt Druck auf den Vorderwagen samt geschraubten Leitkiel, das Gewicht der Karosserie erhöht den Anpressdruck auf die Hinterräder. In der Summe ein ausgeglichene Lastverteilung. Wir kamen sogar ohne Blei aus. Die hoch sitzenden Heckleuchten müssen beim Pitstop vorsichtig durch Inlet-Öffnungen der Karosserie gefädelt werden.

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

*Ice, Ice
Baby!*



Die Suomi lieben uns bei Minus 40 Grad auf ihrem grenzenlosem Weiß trainieren. Mit zwei heißen WRC kein Problem. Oder doch?

Focus + Subaru **WRC**



Rallye

Focus + Subaru WRC

Nach unserem Test im Sandkasten von Abu Dhabi folgt nun das Kontrastprogramm. Aus Plus 40°C machen wir Minus 40°C. Von der klassischen Sand- und Stein-Wüste flüchten wir in die Eiswüste. Die Suomi stellen uns ihr Land zur Verfügung. Mit zwei WRC-Heizgeräten im Gepäck, reisen wir an. Tuner Ninco zeichnet sich verantwortlich für die Aufbereitung der Wagen. Schon wieder ein Focus? Ja, aber diesmal von Finjet Grönholm. Dazu ein böse grummelnder Subaru. Beide WRC Boliden schöpfen ihrer Kraft aus homologisierten NC-5 Inliner-Motoren, die schier unbändige Kraft über Riemenscheiben und Acrylamid-Keilriemen auf alle vier Räder verteilen. Das Drehmoment der Aggregate beschleunigt aus allen Lebenslagen heraus. Der Antritt ist temperamentvoll, aber jederzeit gut kontrollierbar, sofern man mit Gas und



Bewusster Kontrollverlust: Die Schneekurve ist leicht gewölbt, was das Fahren zusätzlich erschwert. Am Fahrbahnrand sind kleine Schneehaufen, die für Unruhe sorgen können. Baut man Steigungen ein (Bild links) erhöht sich der Schwierigkeitsgrad. Dieses Material bringt Monte-Feeling ins Wohnzimmer. Reality Freaks schalten die Heizung aus.



Rallye

Focus + Subaru WRC

Bremse umzugehen weiß. Die Spitzenleistung katapultiert beide Wagen in für Rallyewagen brachiale Geschwindigkeits-Regionen. Der Grip der profilierten Längsrillen-Reifen ist ausgezeichnet. Sowohl auf Asphalt wie auf losem Untergrund ist man Herr der Lage. Aber wie sieht es auf Schnee und Eis aus? Wir fahren schließlich ohne Spikes. Die Fahrbahn ist glatt wie eine Eisarena. Jetzt heißt es Gefühl und Umsicht beim Einsetzen der starken Motoren zeigen. Dann geht es flüssig über den rutschigen Belag der Avenue Nino Bianco.

Das gefederte Fahrwerk in beiden Autos hält stets Bodenkontakt, egal wie ruppig die Piste ist. Das Argument Verschleiß beim Getriebe interessiert uns nicht. Welcher Rallyefahrer fährt 150 000 Kilometer auf sein Getriebe? So lange überleben die meisten Rallye-Autos gar nicht. Wer glaubt beide Autos seien

aufgrund identischer technischer Werte identisch, irrt gewaltig. Die Abmessungen beider Boliden bringen Unterschiede im Fahrverhalten zu Tage. Der Subaru: Ideal für enge Kurse. Sein deutlich kürzerer Radstand, sein niedriger Schwerpunkt und sein geringes Gewicht spielt hier seinen Trumpf aus. Der längere Focus spielt auf schnellen Geraden und in flotten Kurven sein Fahrwerkspotential

aus. Das heißt nicht, was der eine kann, bleibt dem anderen Wagen verschlossen. Es liegt glücklicherweise immer noch am Fahrer, wer das Rennen gewinnt. Beide Nino Bianco WRC sind hervorragende Rallye-Geräte, die sich nicht nur auf Schnee und Eis wacker schlagen. Auch in wärmeren Gefilden mit staubigen Böden oder im feuchten Milieu sind sie zu Hause. Nehmerqualitäten haben beide.



Der Subaru zirkelt souverän über die Eispiste. Das aktive Fahrwerk mit vier identischen Federbeinen hält Bodenkontakt und eliminiert Fahrbahnstöße bei Schienenübergängen. Der imposante Heckspoiler erhöht den Anpressdruck auf die Hinterachse bei niedrigen Geschwindigkeiten.





Rallye

Focus + Subaru WRC

Ford Focus WRC

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
138,4 mm	59,8 mm	46,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,2 mm	59,7 mm	59,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
96 g	NC5 Inliner	4WD Riemen

Subaru WRC

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
136 mm	59,4 mm	45 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,7 mm	60 mm	60 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
94 g	NC5 Inliner	4WD Riemen



Der Focus ist länger und höher, dafür minimal schmaler als der Subaru. Es ist eine Sache des Fahrstils oder der Einstellung, wer mit welchem Gerät besser zurecht kommt. Das Basiskonzept aus Motor und Antrieb ist bei beiden WRC identisch.



Identische Basiskonzepte, aber doch anders im Detail. Kraftvoller NC-5 Inliner, Riemenantrieb und gefederte Achsen. Beim Focus kommen sogar Dämpfer mit verschiedener Federrate zum Einsatz, während der Subaru mit einheitlichem Setup auskommt. Ein gefederter Leitkiel ist Standard bei Ninco, was stets optimalen Slotkontakt hält. Die marginalen Unterschiede beider WRCs werden durch den geschickten Einsatz von Fahrtechnik aufgewogen.



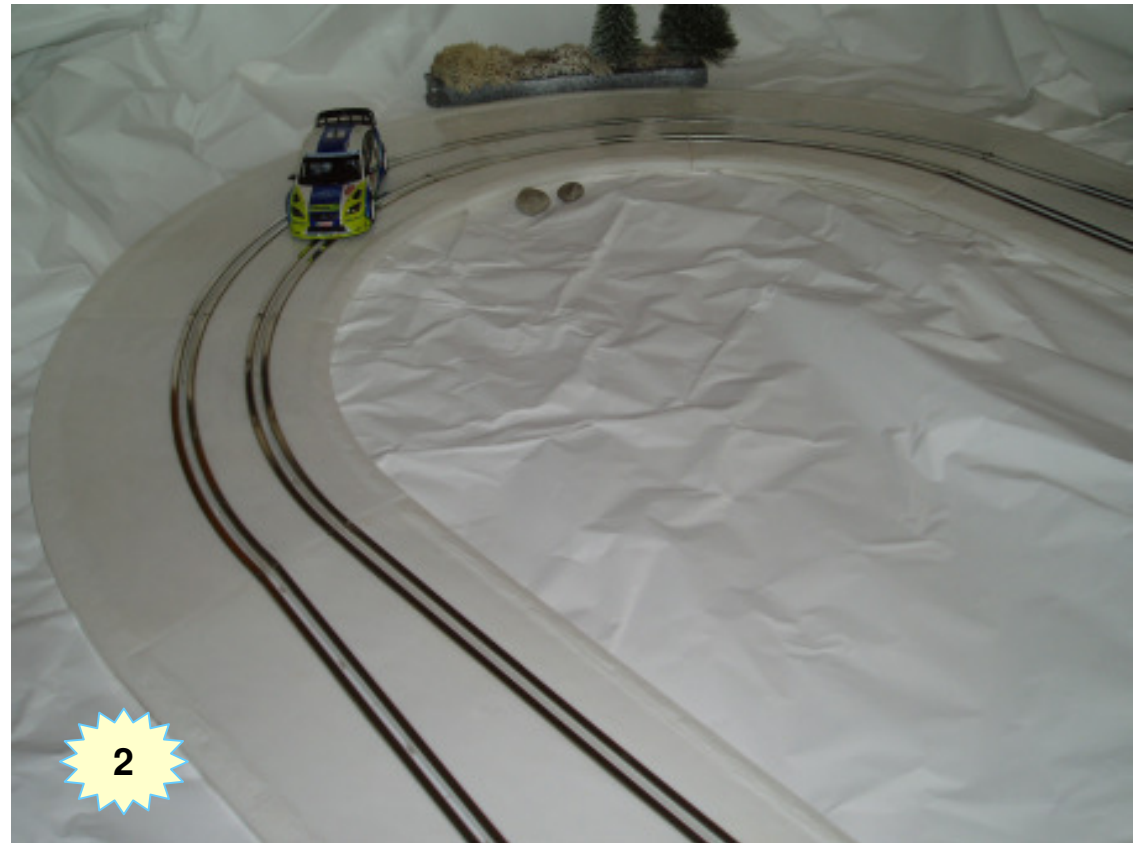
Ninco Schneekurve

Rallyebahnteile



Ninco Schnee- und Eiskurve: Der Grip der glatten Oberfläche ist unterirdisch. Wer hektisch agiert, fliegt ab. Das Auto über Gas und Bremse anstellen und kontrolliert durch die Kurve zirkeln. Nach dem Richtungswechsel mit Gefühl beschleunigen. Nur so kann man Traktion und Speed aufzubauen. Ein sensationelles Gimmick!

Dazu gibt es Sets mit zwei langen Geraden oder zwei kurzen Geraden. Daraus lassen sich wunderschöne Rallye-Wintermärchen bauen. Ideal auch zum Erlernen eines sauberen Fahrstils. Den braucht man auch auf der Rundstrecke!



Die Schnee- und Eiskurve wie die passenden Geraden sind eine Herausforderung der besonderen Art, bei der man alle Register der Fahrtechnik ziehen muss. Sie sind beliebig mit Standardschienen kombinierbar.



Ninco Wendeschleife

Rallyebahnteile

Die Wendeschleife ist eine geniale Erfindung. Montiert man sie an eine normale Standardschiene, kann die gleiche Strecke in umgekehrter Richtung erneut durchfahren.

Es ist darauf zu achten, dass nur ein Netzteil für eine Spur angeschlossen werden. Sonst gibt es ein „kurzes“ Vergnügen!

Mit der Wendeschleife lassen sich wilde Layouts für Rallyebahnen bauen. Man muss nicht darauf achten, dass die sich Schienen wie bei Rundkursen wieder treffen.

Einfach an beiden Kursenden jeweils eine Wendeschleife montieren und die Sonderprüfung ist fertig!

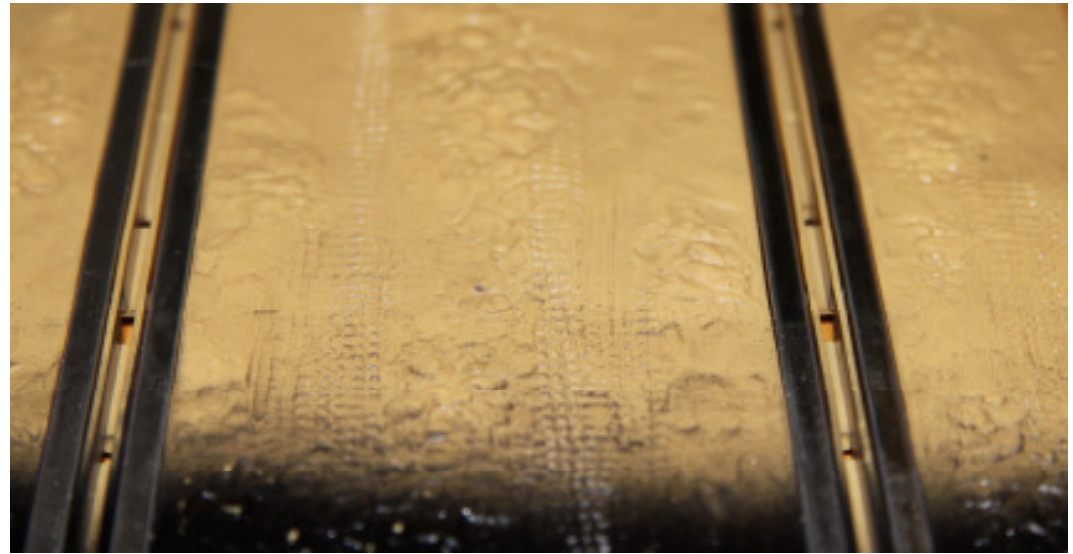
Zwei davon sind in jedem Set!



Ninco Geländeschienen

Rallyebahnteile

Holperiges Geläuf bringt erst richtige Rallyestimmung an die Bahn. Die Geländekurve von Ninco hat eine raue, unebene Oberfläche. Die Fahrzeuge müssen im Slot gehalten werden. Wer hektisch wird, fliegt ab. Für Raid-Fahrzeuge mit enormen Federwegen sind sogar aufsteckbare Hindernisse enthalten. WRC-Rallye-Wägen mit gefederten Fahrwerken schlucken die kleinen Schläge im Belag gut weg. Autos ohne Stoßdämpfer müssen mit Bedacht durch diese Passage bewegt werden. Es gibt die Schienenteile als Kurven und Geraden in verschiedenen Längen. Damit lassen sich schwierige Geländepassagen in die Rallyebahn einbauen. Oder man geht gleich in die Vollen und baut eine Dakar-Bahn ins Wohnzimmer.



Test: SCX Chrono Set



*Rallyefahren, alleine gegen die Uhr?
Eine neue Spielart des Slottens, die
extrem viel Laune macht. Wir haben
den Kampf aufgenommen und die
Wertungsprüfung unter die Räder
genommen. Ein sensationelles Teil!*

SCX Chrono Set

Rallyebahnset

Alleine spielen ist langweilig! Im Sandkasten ja, mit dem Chrono Set nein!

Rallyefahren ist eine Kampf gegen die Uhr. Das haben die Entwickler dieser genialen Erfindung erkannt und umgesetzt. Mit diesem Set wird es nie langweilig! Auch nicht alleine. Mit der Uhr im Nacken und einem Computer als Kontrolleur fährt man wie der Teufel. Mit wenigen Handgriffen steht die Sonderprüfung und man kann loslegen.

Während in unseren Breiten die meisten auf der Rundstrecke unterwegs sind, haben die Südländer längst eine alternative Spielart entdeckt: Rallyefahren im Slot ist eine komplett andere Dimension. Während man auf der Rundstrecke mit der Zeit seine Bremspunkte kennt, wird man bald blind im Kreis fahren können. Auf der Rallyebahn sind die Intervalle der einzelnen Interaktionen am Drücker wesentlich kürzer. Gas und Bremse sind einer ständigen Belastungsprobe ausgesetzt. Der Fahrer muss schnell auf die kleinste Unzulänglichkeit reagieren oder sie noch besser voraussehen können. Während kleine Fehler auf der Rundstrecke eine langsame Laufzeit einbringen, sind die Konsequenzen im Rallyesport härter. Kleine Unachtsamkeiten enden im finalen Aus, neben der Piste. Stehen Hindernisse am Wegrand, sind auch noch gute Karosseriebaumeister gefragt.



Das Chrono Set liefert Rallyespaß vom Feinsten gegen die Uhr. Wie bei echten Rallyes! Genial!

SCX Chrono Set

Rallyebahnset

Das Chrono Set verschärft das Thema. Die Uhr tickt mit. Ein Countdown auf der Startrampe zählt mit akustischen Piepen runter, bis das Startsignal ertönt. Wer Skirennen gefahren ist, kennt den vertrauten Klang der Zählmaschine. Nach Verlassen der Rampe biegt man in die Strecke ein. Die Schienen kann man beliebig zusammenstecken. An den Endpunkten sind Wendeschleifen montiert, die die Strecke in umgekehrter Richtung abfahren lassen. Hat man die zweite Kehre durchfahren geht es zurück zum Starthaus. Beim Passieren fährt man durch eine Lichtdiode im Slot: Die Uhr wird angehalten und der Computer ermittelt die Rundenzeit. Man kann 1-5-10-15-20 Runden absolvieren. Die Bedienung des Gerätes ist sinnlos und kinderleicht. Das Suchtpotential dieser Maschinerie ist gewaltig, ihr Spielwert sehr hoch. Der geringste Fahrfehler endet mit finalem Abgang oder indiskutabler Laufzeit, was die Spannung erhöht. Die Strecke kann schnell verändert und beliebige Layouts entworfen werden. Die Tatsache, dass am Ende jeweils eine Wendeschleife sitzt, verlangt keinen Bahnplan. Einfach drauf losbauen und fertig.

Dass man auch auf andere Schienensysteme ausweichen und diese mit dem vorliegenden System kombinieren kann, ist mehr als ein genialer Schachzug! Mit Adapterschienen



Nach dem Countdown bricht man von der Startrampe herunter und schleift in die Rennstrecke ein. Die Startprozedur läuft wie bei einer echten großen Rallye ab. Der Adrenalin-Spiegel steigt, nach dem letzten Piepen der Uhr drückt man den Regler durch und legt los. Rallyefahren auf dem winkligen Kurs fordert die ganze Konzentration. Kleinste Fehler sind nicht nur schlecht für die Rundenzeit, sondern auch für das Ankommen. Man fliegt schnell ab, wenn man am Limit unterwegs ist. Randstreifen bedeutet im Rallyesport nicht Fahrbahnverbreiterung in Kurven, sondern hartes Schrammen an Felsen, Mauern und Bäumen. Darauf verzichten wir lieber.

SCX Chrono Set

Rallyebahnset

kann man SCX mit Scalextric Sport und Ninco kombinieren. Scalextric Classic hat die gleichen Schienenverschlüsse wie SCX. Unterschiedliche Gripverhältnisse auf einer Rallyebahn, das ist mehr als eine Schau! Das Anspruchsniveau steigt an in eine andere Dimension. Auch hier gilt: Das Layout ist völlig egal, am Ende sitzt je eine Wendeschleife! Mixt man die verschiedenen Systeme untereinander durch, ist die Planung ein reines Zählen der nötigen Adapterschienen. Wir haben eine riesige Rallyebahn aus allen drei Systemen in die Redaktion gebaut und sind stundenlang unsere Wertungsprüfungen mit verschiedenen Autos abgefahren. Das schlaucht, macht aber unendlichen Spaß!

Das Chrono Set enthält: 1 Startrampe mit Computer und Netzteil. 1 Gasregler. 1 Einspurgerade, 1 Einschleifung, 2 Wendeschleifen, 6 Kurventeile, 1 Standardgerade.

Fazit:

Das SCX Chrono Set ist in unseren Augen eine der tollsten Slot-Erfindungen überhaupt. Es bringt echte Rallyeatmosphäre an die Bahn. Genial zum alleine Spielen und zugleich sensationelles Trainingsgerät für die Rundstrecke. Experten wissen: Wer gut Rallyefahren kann, ist meist auch schnell auf der Rundstrecke. Siehe dazu Walter Röhr!



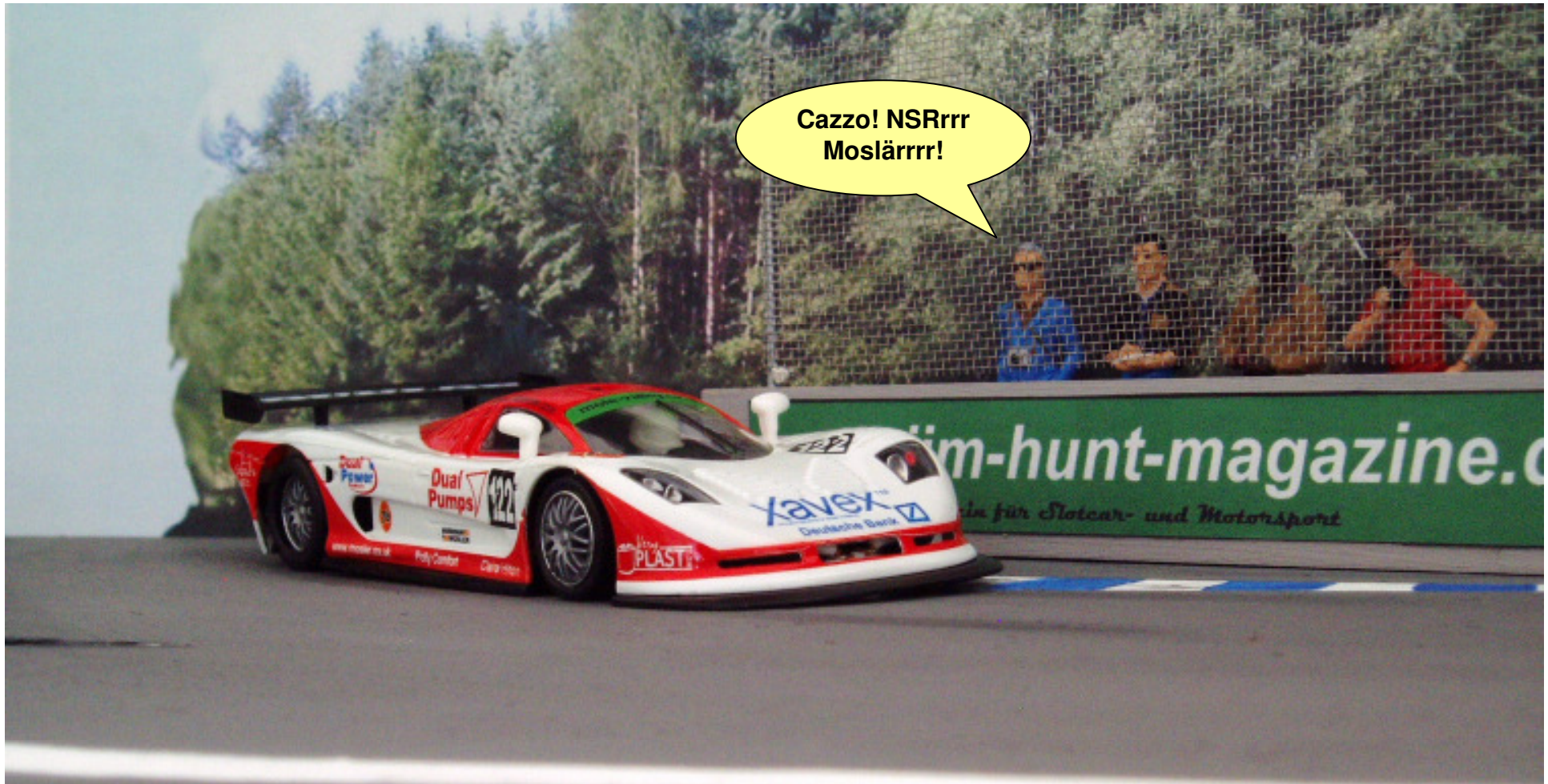
Zwei einspurige Wendeschleifen befinden sich an den Enden der Rallyestrecke.



Einschleifung nach der einspurigen Startrampe. Mit viel Gefühl geht es auf die Strecke. Die Uhr tickt.



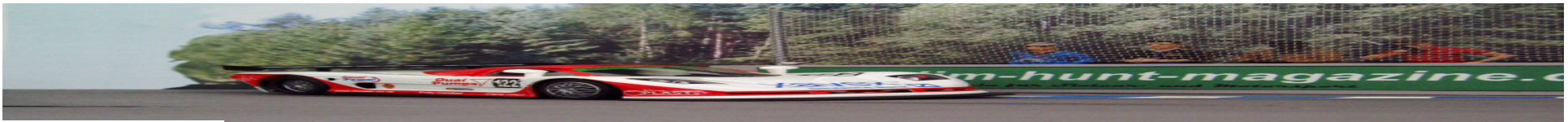
Der mechanische Widerstanddrücker muss verdammt viel abkönnen. Das ständige Gas-Brems-Spiel bringt ihn an die Belastungsgrenze. Er hat alles gut überstanden, was für seine Steherqualitäten spricht. Der kleine Pistolenregler liegt dabei gut in der Hand.



NSR schockierte und deklassierte die Konkurrenz,
als man mit dem Mosler auf den Markt kam.
Eine weiteren Version bläst zum Angriff auf den
schnellen Rennstrecken mit Abflussrinne.

Mosler MT900R

Eine Erfolgsstory rast weiter



Rundstrecke

Mosler MT900R NSR

Was soll man zu diesem ausgezeichneten Renngerät neues schreiben, als dass eine neue Designversion daherrollt? Wer den NSR Mosler nicht kennt, hat wenig Ahnung vom Slotten! Der Wagen ist und bleibt die Meßlatte bei käuflichen Out of the Box Slotcars. Wohin das Auge blickt: Stimmige Hochleistungskomponenten. Wem stört da schon, dass die Proportionen der Karosserie zugunsten der Fahrdynamik etwas in die Breite und Tiefe verrutscht sind? In voller Fahrt ohnehin nicht kontrollierbar und zum Erbsenzählen im Stand wurde der Spitzensportler nicht gebaut. Das ist ungefähr so, wie wenn in Autozeitschriften beim Test von Supersportwagen ein kleines Handschuhfach bemängelt wird. Wer mehr über den NSR Mosler lesen möchte, wir haben ihn in JHM No.8 bereits getestet. Free Download, Baby!



Fazit: Die Hochleistungsmaschine von NSR bietet anspruchsvollen Rennfahrern maximale Leistung bei erschwinglichen Kosten. Großzügige Clubbahnen sind das Revier des Moslers. Dort kann er in der Nähe des Limits ausgefahren werden. Kleine Heimbahnen unterfordern ihn. Wer fährt schon gerne Standgas-Rennen...



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
143,2 mm	64,6 mm	30,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,3 mm	60,9 mm	61,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
81 g	King21 Evo	Anglewind.



Peugeot 406 Coupé



**Französische
Unabhängigkeitserklärung?**

Von einem Italiener gezeichnet. Von Spaniern slotfähig aufgebaut. Von Jim Hunt Magazine gebürstet. Was steckt im französischen Coupé ohne Canapé?

Rundstrecke

Peugeot 406 Coupé

Franzosen können Sportwagen bauen. Das ist ein alter Hut. Sie verstehen was von bissigen Motoren und raffinierten Fahrwerkskonzepten. Stets aufgeschlossen für neue Ideen baut man unter Einsatz modernster Werkstoffe Sportwagen. Keine Massenprodukte, aber siegfähiges Material, das sich längst in die Geschichtsbücher eingebrannt hat. Aber was passiert, wenn ein italienischer Designer, der auch für Ferrari zeichnet, zum Stift greift? Die Karosserie des 406er Coupés kann dies nicht verbergen. Als in den 90ern die ersten Seriencoupés im Straßenbild auftauchten, konnte man anfangs kaum glauben, dass der Löwe von Peugeot am Kühleremblem sitzt. Für die schnelle Rundenhutz wuchsen Karosserie und Spur in die Breite. Französische Motorenbaukunst hauchte dem eleganten Exoten richtige Motorsportgene ein. Jahre später kommen Spanier ins Spiel: Die Geister von Spirit haben den italienischen Franzosen slotfähig aufbereitet. Ein Longcan-Motor in Anglewinder-Anordnung wuchtet den französischen Löwen sehr sportlich auf maximale Leistung. Die Anordnung des Aggregats erhöht den Grip auf die Hinterachse ungemein. Die Abstufung des Serien-Getriebes kommt mit den meisten Kursen sehr gut zurecht: Kräftig im Antritt, schnell auf Spitzenleistung, dabei gut kontrollierbar. Dank groß dimensionierter Scheiben stehen Verzögerungswerte an, dass es dem Fahrer



nahezu seine Augen aus den Höhlen schießt. Das alles ohne Fadingprobleme! Beim Ankerbleibt das Heck ruhig. Die Geometriedaten von Chassis und Spur, der tiefen Schwerpunkt und dem Grip der Reifen ermöglichen im Zusammenspiel eine äußerst knackige Performance. Entfesselt räubert man mit sehr schnellen Rundenzeiten über den Plaspfalt. Gegner haben es schwer im Windschatten zu bleiben. Es sei den sie mögeln mit illegalem MTS und überzüchteten Motoren.



Kenner sehen sofort, dass der Designer auch für Maranello zeichnet. Das Coupé mit ausgestellten Kotflügeln und breiter Spur bietet mehr als extrem sportliche Fahreigenschaften. Das Konzept hat Reserven, die es für den starken Longcan-Anglewinder braucht. Der Löwe am Kühlergrill brüllt kraftvoll, quer durch alle Drehzahlen.

Rundstrecke



Peugeot 406 Coupé



Räubern über Curbs und radikale Manöver steckt der Peugeot locker weg. Der Löwe am Kühler ist kein Marketing-Gag, sondern Programm!



Der Anglewinder gibt seine Urgewalt an die Hinterachse weiter. Beim Schalten züngeln bei mittlerer Drehzahl Flammen aus dem finalen Ausgang. Wir möchten nicht wissen, welches Gebräu die Spanier dem Franzosen in den Tank gekippt haben...

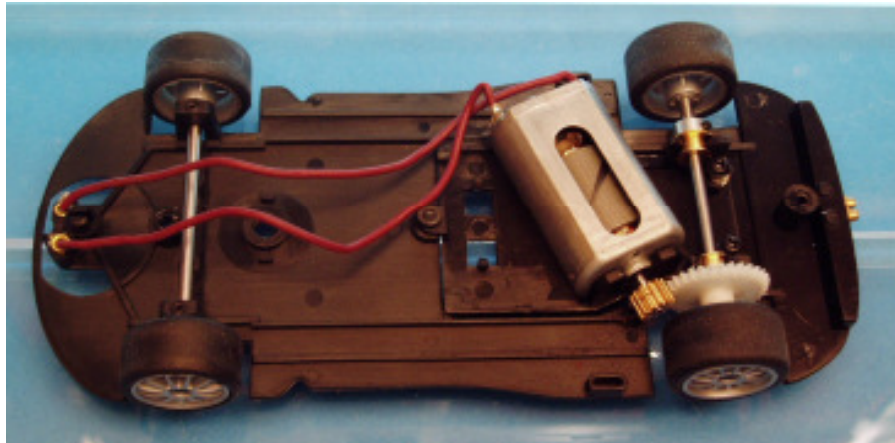
Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141,4 mm	64 mm	37,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85,1 mm	62,2 mm	63,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Longcan	Anglewind.

Rundstrecke



Peugeot 406 Coupé

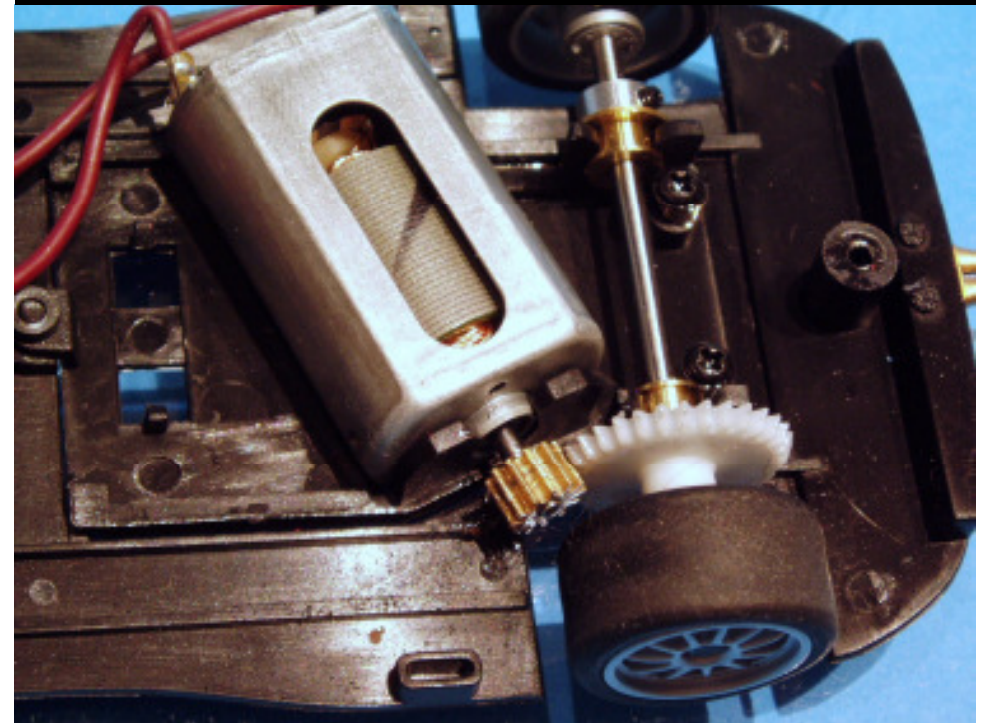


Entkoppelter Motor- und Hinterachsträger für mehr Fahrndynamik im Grenzbereich. Der Longcan-Anglewinder ballert seine PS auf die Hinterachse, die in messinggeführten Gleitlagern dreht. Die Vorderachshöhe kann über Madenschrauben perfekt auf den Leitkiel abgestimmt werden. Im Chassis ist reichlich Platz für Trimmblei. Wir sind ohne ausgekommen. Der Grip der angeschliffenen Serienreifen gefällt auf auf PU-freien Fahrbelag ausgezeichnet.

Fazit:

Der Spirit Peugeot ist ein Hochleistungsgerät, bei dem ein kraftvoller Motor in einem Chassis sitzt, bei dem sich viele technisch relevante Parameter einstellen lassen. Damit ist der Löwe für viele Bahnen und auf viele Fahrstile abstimmbare. Ist er zu stark, bist Du zu schwach!

Der kraftvolle Hochleistungsmotor hat zwei gegenüberliegende Kühlöffnungen. Wer einen gutes Auge hat, kann unter Umständen die Drehzahl ablesen. Wir haben darauf verzichtet, weil wir uns lieber auf die Fahrbahn konzentrieren. Die Hinterachse kann man über einen Stellring exakt mittig zentrieren. Über zwei Kreuzschlitzschrauben lässt sich die Pendelneigung des Hinterachshalters abstimmen.



LIGHTNING



M O S L E R

MT900R

Rundstrecke

LIGHTNING

MOSLER MT900R

Ninco rollt nun die ultimative Evolutionsstufe des Mosler MT900R aus der Box: „Lightning“ - noch radikaler als der „Lightened“. Unter dem Strich stehen beim „Blitz“ viele der Leichtbau-Elemente aus dem „Lightened“ am Start.

Das steife, robuste Lexan-Chassis kennen wir bereits. Die Karosserie mit Rauchglas-Scheiben auch. Neu sind Kugellager an der Hinterachse, ein Metallgetriebe und richtige Alufelgen. Kalibrierte Titan-Achsen, flexible Motorkabel in wartungsfreundlicher Steckbauweise und ein verschraubter Power-Motor, der den Mosler kraftvoll mobilisiert. Überall hochwertige Präzisionsteile, die das Gesamtpaket wettbewerbstauglich machen.



Leuchtfarbe als optische Hilfe für Übersicht im Startfeld. Sie ist auch im Alleingang hilfreich, möchte man diese Rakete im Blick behalten. Am Limit der Fahrphysik zischt der Blitz um die Ecke.



Rundstrecke



Mehr Ninco geht nicht. Das komplette Tuningprogramm der Marke steckt ab Box in diesem Wagen. Es sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt, dass man für sein Geld mehr als anständige Fahrleistungen bekommt. Der Lightning geht ab wie ein geölter Blitz. Die Laprene® Reifenmischung zaubert sagenhaften Grip auf glatte Bahnen. Schleifen ist nicht nötig, einfahren lautet die Devise. Nach ein paar Runden mobilisieren sie ihr Potential und lassen den Wagen bereits mit 12 Voltan im Tank um den Kurs fliegen, dass es eine Freude ist. Die hellorange Lackierung mit Akzenten in Silber fällt auf. In Anbetracht der hohen Geschwindigkeiten eine sinnvoll Sache, um im Startfeld den Überblick zu behalten. Würde man einen Standard-Mosler, der auch nicht langsam fährt, mit den im

Lightning angebotenen Tuningteilen kaufen, ist der Anschaffungspreis des vorliegenden Komplettautos schon fast ein Sonderangebot.

Gleich vom Start weg wird klar, mit welchem Teil man es zu tun hat. Der MT900R spurtet vehement nach vorne und liegt wie ein Brett auf dem Pflaster. Sein langer Radstand, der niedrige Schwerpunkt und die Spurbreite erlauben einen stressfreien Fahrstil bei hohem Tempo. Die Fahrwerksgeometrie bietet kontrolliert hohe Kurvengeschwindigkeiten. Der Motor zieht mit 350gcm Drehmoment kraftvoll aus allen Lebenslagen und zieht zügig durch bis zum Leistungsgipfel bei 23500 U/min. Das Limit setzt eindeutig der Fahrer. Wer mit diesem Wagen nicht zurecht kommt, sollte über seinen Fahrstil nachdenken. Trotz viel

verbautem Hightech haben wir unserem Testwagen die üblichen Ölungsarbeiten an den beweglichen Teilen wie der Motorwelle und der Vorderachse gegönnt. Die Hinterachse in Kugellagern haben wir im Serienzustand gelassen, auf Kugellager-Spezialöl verzichtet. Die Lagerbuchsen noch im Chassis verklebt, damit sie auch unter Volllast keinen Zehntelmillimeter zucken. Die Getriebezähne bekamen minimal Fett. Blei haben wir keines ins Chassis gepackt, obwohl darin genügend Platz wäre, um mit Schwermetall zu trimmen. Es ist erfreulich, dass Ninco kontinuierlich Autos baut, die man auf Kunststoffbahnen komplett ohne Einsteiger-MTS und ohne Blei fahren kann. Alles andere ist Feintuning, das sich an individuellen Vorlieben des Piloten orientiert. Es hängt ganz einfach von den ...

Rauchglasscheiben gegen UV-Licht.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
149,1 mm	62,7 mm	35,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,7 mm	62,8 mm	63,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
82 g	NC-6 Crusher	Angle-winder



Titannaben und Alufelgen mit Laprene® Slicks für präzisen Rundlauf.

Rundstrecke

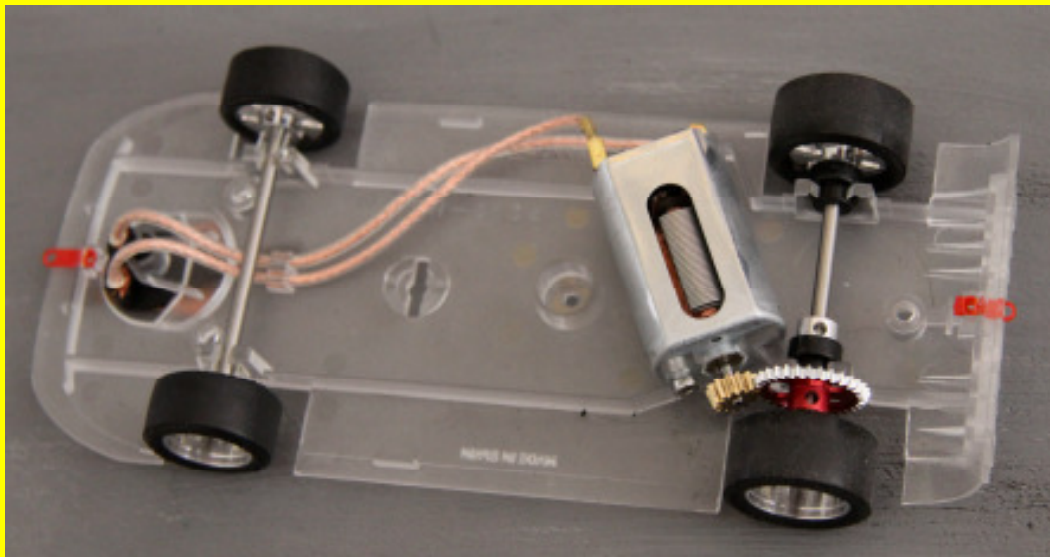
LIGHTNING

MOSLER MT900R

... Gripverhältnissen der Bahn, der Reifenwahl und dem persönlichen Fahrstil ab, ob man trimmen muss. Unseren „Serien-Mosler“ fahren wir mit minimal Blei im Bugbereich. Der hat auch noch keine Laprene®-Reifen aufgezogen. Steigt man auf PU-Reifen um, kann es durchaus sinnvoll sein mit Trimmgewicht zu arbeiten. Das muss letztendlich jeder für sich selbst herausfinden. Wer so ein Auto fährt, kennt sich normalerweise in der Welt des Bleieinlagen aus. Wer nicht, geht in unsere Workshops in JHM No. 2 + 4.

Fazit:

Der Mosler Lightning ist ein Leichtbau-Blitz, der die hochwertigsten Tuningteile von Ninco unter seiner Haube hat. Die durchdachte Bauweise des Gesamtkonzepts bringt puren Fahrspaß bei voller Wettbewerbstauglichkeit. Voraussetzung sind eine ordentlich Bahn und ein Könner am Trigger. Auf bescheidenen Mickey-Mouse Kursen wäre es, als würde man mit einer Interkontinentalrakete auf singende Spatzen schießen.



Stimmiges Hochleistungspaket: Lexanchassis, kraftvoller NC-6 Anglewinder mit flexiblen und wartungsfreundlichen Kabeln. Dazu Titanachsen, verschraubte Alufelgen mit bissigen Laprene®-Reifen hinten und Metallgetriebe.



Das präzise gefertigte Getriebe greift mit seinen angeschrägten Zähnen ineinander. Die leichten Titanachsen laufen hinten in Kugellager, die wir eingeklebt haben. Der im steifen Lexanchassis verschraubte Motor gibt seine Kraft vibrationsfrei an die Hinterachse weiter.

Just Tom's

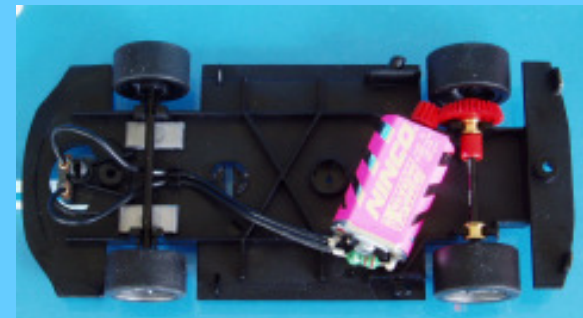
*Ninco schickt einen
weiteren Lexus an
den Start!*





Japan-GT erfreuen sich auch hierzulande großer Beliebtheit. Das Design der Nippon-Racer spricht eine eigenständige Sprache, auch wenn beim Lexus vertraute Silhouetten aus Schwaben durchblitzen. Die Fahreigenschaften bereiten mehr als Spaß. Die breite Spur und die für fast alle Nincos identische, aber trotzdem kraftvolle Basis zaubern sehr ansprechende Fahrleistungen auf die Bahn. Bunte Startfelder garantiert: Neben Toyota, Honda, Nissan und Lexus passen zudem Ferrari 360, Porsche 997, Lamborghini Gallardo und Mosler MT900R dazu. Damit werden Rennen spannender als bei reinen Seriencups mit identischen Autos.

Wir haben den ersten Lexus bereits in JHM No. 7 ausführlich vorgestellt. Mit wenigen Mouseclicks steht der Bericht zur Verfügung. Bei der aktuellen Tom's Version gefällt uns besonders die ansprechende Lackierung. Silber mit Rot und schwarze Felgen, das findet unsere Netzhaut genial. Auch hier die bewährte Technik mit Anglewinder-Antrieb, NC-5 Poweraggregat, welches auf den meisten Bahnen der perfekte Kompromiss aus Drehmoment und Spitzenleistung bildet. Auf der Hinterachse sitzen Laprene® Reifen, über deren guten Grip wir nichts weiter sagen müssen. So, jetzt ab damit zum Rennen.



Wir fahren mit 2x 2,5 g Blei im Bug.

Fazit:

Der Lexus in Tom's Version ist ein superschneller Japan-GT, der uns mit seiner soliden Basisausstattung und einem ehrlichen Fahrverhalten begeistert. Damit sind schnelle und zugleich ausgewogene Rundenzeiten möglich.

Der Lexus macht auch, oder vor allem in der schönen Tom's Version eine sehr gute Figur auf der Bahn. Er ergänzt bestehende Startfelder perfekt und bereichert sie mit seiner schönen Lackierung.

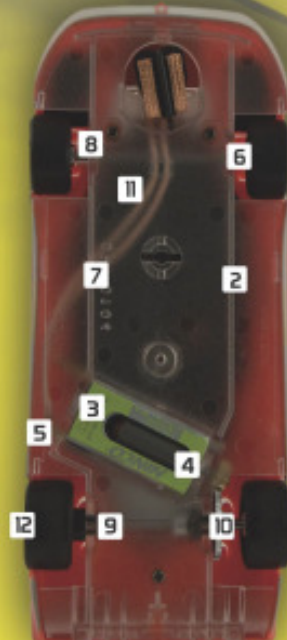


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
143,6 mm	63,1 mm	35,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,2 mm	62,1 mm	62,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	NC-5	Anglewinder

■ Mosler MT 900 R LIGHTNING
■ Minimales Gewicht Maximale Performance

OFFICIAL NINCO WEBSITE
www.ninco.com

NINCO®



- 1 Fahrercockpit aus extra leichtem Lexan
- 2 Transparentes, extra stabiles ProRace EVO Chassis aus Lexan
- 3 Bedruckter NC-6 Motor mit extra Belüftung
- 4 Motor fest verschraubt
- 5 Kabel mit Steckkontakten
- 6 Extra griffige ProRace A-25 Wettbewerbsreifen
- 7 Silikonkabel
- 8 ProRace EVO Titan Schrauben mit metrischem Gewinde
- 9 ProRace Kugellager
- 10 ProRace EVO Getriebe
- 11 ProRace EVO Titan Achsen
- 12 ProRace EVO Alufelgen

Vertrieb durch:



www.carsandco.de



LIGHTNING
FEATURED WITH PRORACE COMPONENTS

Aston Martin DBR9 – Der Superlativ im legendäre Look



Mit 007 im Gulf-Krieg



Rundstrecke

Mit 007 im Gulf-Krieg

Aston Martin ist legendär. Die Britische Edelmarke blickt auf eine langjährige Rennsport-Historie zurück. Da scheint es egal zu sein, wem die Marke gerade gehört. Ein Schwabe zieht dort die Fäden und seitdem geht es mit dem Unternehmen bergauf. James Bond fährt endlich wieder Aston Martin, so wie es sich gehört. Der DBR9 fährt erfolgreich Langstreckenrennen. Viele Teams schicken ihre fauchenden Maschinen mit ansprechenden Lackierungen an den Start. Der Marketing-Gag schlechthin gelang, als letztes Jahr bei den 24 Stunden am Nürburgring der Aston in babyblauer Gulf-Lackierung mit der Startnummer 007 antrat: Tradition trifft Tradition und vermischt sich unter der Haut modernen Equipments. Starfahrer saßen im Cockpit, HHF war auch dabei, um den es seit seinem Weggang aus der F1 ruhiger wurde. Den glanzvollen Auftritt der britischen Edelmarke zog eine ebenfalls britische Slotcarmarke als erster an Land. Wenn auch Trittbrettfahrer folgen werden. Wir haben den Gulf Aston auf unsere Teststrecke eingeladen und ausgiebig gefahren und sind mehr als begeistert. Bisher musste man sich mit dezenten Farbtönen begnügen. Damit ist nun Schluss. Der DBR9 verkraftet auch schrille Farben. Er gehört in unseren Augen zu den Wägen, bei denen die Lackierung eigentlich egal ist. Ein Aston sieht immer nobel und souverän aus.

Außer der Lackierung hat sich das Chassis im Bereich des Bugs geringfügig geändert: Tuner Scalextric baut eine Abdeckplatte ein, hinter der optional und bequem ein digitaler Chip Platz findet. Raum Blei ist nach wie vor genügend vorhanden. Fährt man im Serienzustand ohne MTS, reichen zwei dünne Lagen Pb unter der Vorderachse. Die Hinterräder haben wir mit Schmirgel angeraut, die Vorderräder mit Nagelklarlack versiegelt.

Wer sich ausführlicher informieren möchte: „Aston-Martin Tuning Workshop“ in JHM No.7 vertieft das Thema und zeigt drei verschieden starke Tuningstufen des DBR9.

Bei den Rädern hat sich die Felgenfarbe geändert: Bisher gab es nur Schwarz. Nun sind silberfarbige Speichenfelgen montiert.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150,5 mm	62,3 mm	35,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85,8 mm	61,5 mm	62,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	Standard Scalextric	Sidewinder

Aston Martin DBR9

Beim hellen Gulf-Blau würden uns Schwarze fast ein wenig besser gefallen. Aber das ist reine Netzhaut-Akrobatik.

Im Fahrtst zeigt sich der Brit, so wie seine Vorgänger, von der besten Seite. Der lange Radstand, solide Sidewinder-Power und der Seriengrip der Reifen überzeugen ab erster Warmup-Runde. Scalextric baut technisch ausgereifte Wägen, die bereits ab Container hervorragend laufen.

Nach dem üblichen Ölungsprogramm aller beweglichen Komponenten ist man auf der Heimbahn rennfertig sehr gut aufgestellt.

Fazit:

„Gentleman, start your engine!“



Aston Martin DBR9 mit Gulf: Traditioneller kann man sich dem Rennsport nicht verpflichten. Mit solider Scalextric Technik ausgestattet ist man für die GT1 Langstrecke mehr als gut gerüstet.



FUN CUP BEETLE

**Motorsport fürs Taschengeld im
Low Budget Racer. Wir fahren mit!**

Rundstrecke



Tuner Revell, bekannt für sein Engagement in Nischen des Motorsports, greift eine kleine, nachwuchsfreundliche Serie auf. In Italien fährt man Beetle. Die weltbekannte Knutschkugel teutonischen Ursprungs ist robust, kostengünstig und leicht zu tunen. Ideale Voraussetzungen, um den Nachwuchs mit wenig Budget an den sonst so teuren Motorsport heranzuführen. Mit den richtigen Partnern im Boot, steht die finanzielle Seite des Projekts. Der Fun Cup ist mehr als eine Kinderdisziplin. Mit einem exponierten Heckflügel steigert man den Anpressdruck auf die Hinterachse. Günstig und robust: Stahlfelgen statt Alufelgen. Sicherheitsrelevante Bauteile wie Käfig, Schalensitz mit Vierpunktgurt, Feuerlöscher und Not-Aus zeigen, wie man auch zu kleinen Konditionen Motorsport betreiben kann.

Tuner Revell hat vier attraktive Beetle bisher auf die Rennpiste geschickt. Die ersten beiden Uniroyal-Versionen in Schwarz und Weiß sind schon rar geworden. Die neue mattschwarze Höllenmaschine und die silbermagentafarbene Version sind noch zu haben.



Mattschwarze Waffe: Der Fun Cup Käfer

Auf der Rennstrecke schlägt sich der Käfer dynamisch und spendiert viel Fahrspaß. Seiner Geometriedaten eignen sich selbstverständlich nicht dazu, Gruppe C Boliden zu stellen. Fun Cup Beetle definieren sich nicht als surrealer Dragster-Wahnsinn. Unter gleichgesinnten Gegnern bringen diese Käfer extrem viel Spaß und ein realistisches Fahrbild. Weniger ist manchmal mehr! Der Pilot mit dem besten Fahrgefühl und Vorausblick in der Renntaktik gewinnt.

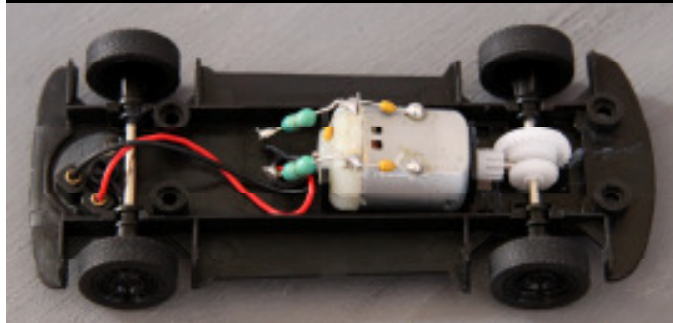


Hier der Fun Cup Beetle aus JHM No.9. Vier Versionen hat Revell bislang gebaut.

Rundstrecke



Hinten abgesenkter Inliner, Kunststoffradlager.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
121,5 mm	55,3 mm	46,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,6 mm	50,7 mm	51,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
67 g	Standard Revell	Inliner

Fazit:

Der Fun Cup Beetle ebnet den Einstieg in den Motorsport. Möchte man erfolgreich punkten, ist auch im Slotcar das Erlernen eines sauberen Fahrstils Pflicht. Bewegt man sich kontinuierlich und präzise am Limit der Fahrphysik, bereitet die Reflex-Schulung auf den Einsatz in schnelleren Boliden vor. Der Spaß bleibt dabei nicht auf der Strecke. Im Gegenteil: Weniger ist oft mehr!

Der exponierte Heckflügel wird von einem gelochten Frästeil und Verstrebungen gehalten. Gewaltiger Abtrieb fließt auf die Hinterachse. Motorsport zum kleinen Tarif, ein Genuss!



Wir röhren mit dem Tiger im Tank über den Rundkurs unter südlicher Sonne. Einfach geil!



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

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!**
- Ersatzteilservice!**
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!**
- Vormerkerservice!**
- 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

Carrera DIGITAL 132



Neu 2008: Carrera
DIGITAL 124 Power

myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

*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. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

BMW 635 CSI



Bayerischer Jagertee

Rundstrecke

Bayerischer Jagertee

BMW 635 CSI

Das CSL Coupé der 70er Jahre hatte lange Zeit keinen Nachfolger. Endlich die Ablösung: Zwischen Fünfer und Siebener packten die Bayerischen Motorenwerke ein kraftvolles Coupé und nannten es Sechser-Baureihe. Ein sportlicher Zweitürer, der viel aggressiver als die Limousinen auftrat. Die Motorsport AG pflanzte in der M-Version ein unverschämt starkes Aggregat ein. In der Straßenversion waren 260 km/h drin, was in den 80ern eine ganz andere Dimension hatte als heute. Mein Trainer fuhr damals einen 635er M mit dreiteiligen BBS-Felgen. Der gewaltige Punch des Triebwerks setzte mit BMW-typischen, kernigen Klang ein. Wir fuhren nach einem Wettkampf die menschenleere Rennstrecke Nürnberg-Regensburg in einer Zeit, die uns Platinpunkte in Flensburg hätte einbringen können. Die grüne Jägermeistertruppe als Kampfrichter verkleidet, hatte Probleme die amtliche Messung durchzuführen. Sie fuhr einen müden 525i mit Teerschneidern.

1985 kam der 635 CSI in den Motorsport. Walter Brun sah darin eine ideale Basis für die Rundstrecke. Der Schweizer, bekannt aus der Gruppe C auf Porsche, verpflichtete als Hauptsponsor einen bekannten Sprithersteller. Der 635er reicht sich in die legendäre Phalanx von Rennwagen ein, die in Orange an den Start ging. Am 7.7.1985 startete er beim GP der Tourenwagen am Nürburgring. Brun und Grohs fuhren in der Endabrechnung

Das BMW Coupé von Spirit macht im Renntrimm eine gute Figur.

Der kraftvolle Inliner-Motor wütet wie Franz Josef zu Glanzzeiten.

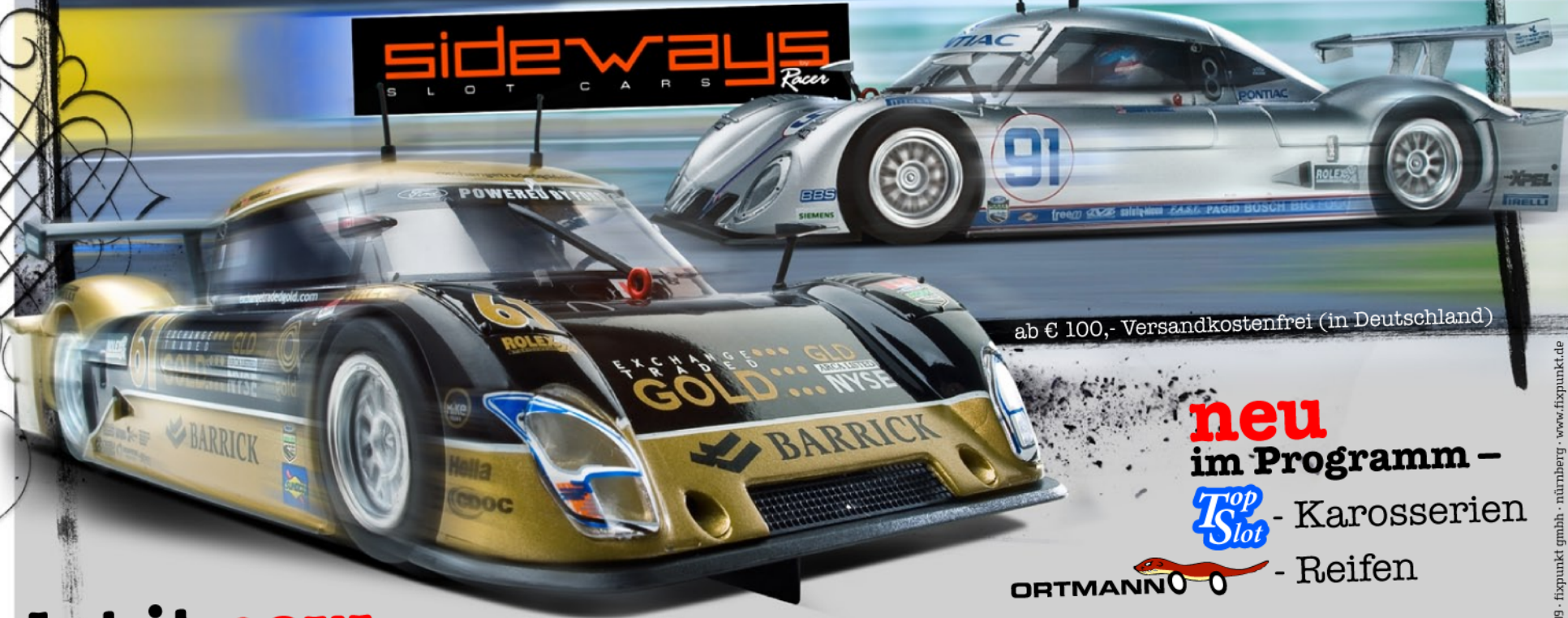
Hinten BBS-Speiche, vorne Scheibenräder, die die Bremsen mit Kühlluft versorgen. Ihr Überstand ist abhängig vom Streckenprofil.

Im Heck sitzt der Langstreckentank. Zwei Fülldeckel in der Heckklappe zur raschen Betankung.



WWW.SLOTITNOW.COM

sideways
SLOT CARS Racer



ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

neu
im Programm -

Top Slot - Karosserien

ORTMANN - Reifen

slot it now -
der Online-Shop und Ladengeschäft an der Nürnberger Stadtmauer



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

© 2009 - fixpunkt gmbh · nürnberg · www.fixpunkt.de

Rundstrecke

Bayerischer Jagertee

BMW 635 CSI

als Fünfte im Gesamtklassement und in der Division III über die Ziellinie. Später fuhr ihn Eckhard Schimpf in St. Ursanne (CH) und in Trukheim Trois Epis (F) bei der Europa-Bergmeisterschaft 1985.

Nach Jahren greifen die Spanier von Spirit ins Volant des 635 CSI. Herausgekommen ist ein wunderschönes Slotgerät, das über einen starken Le Mans Inliner befeuert wird. Dieser verschraubte Motor greift in ein Getriebe, das die hintere Spur über eine Madenschrauben-Zentriervorrichtung kalibriert. Die kernige Laufkultur von BMW hat man perfekt umgesetzt. Das Getriebe läuft etwas rau, jedoch nicht laut. Die Vorderachse lässt sich in ihrer Höhe über Madenschrauben zum Leitkiel hin abstimmen. Die Reifen bieten auf Pflasterbahnen einen guten Grip. Bedingt durch ihre

Breite kann es nicht schaden, die Hinterreifen anzuschleifen. Damit krallt sich die gesamte Auflagefläche in den Untergrund. Es schadet nicht einen Blick auf die Felgen zu werfen. Sind Auswuchtgrate vom letzten Rennlauf montiert? Mit einem Cutter entfernen! Damit erhält man einen rund laufenden Wagen, der Freude am Fahren spendiert. Ob man dazu eine Lederhose trägt, muss jeder selbst entscheiden. In Bayern gibt es den Spruch: „Wie ärgert man an Preiß'n? ⌋ Man nimmt ihm seinen BMW weg...“

Fazit:

Tuner Spirit hat sich mit dem 635er an ein legendäres Auto gewagt. Der kraftvolle Bayer hat ein dickes Aggregat unter der Haube und donnert mit 12 Voltan im Tank grantig über den Kurs. Wir freuen uns auf weitere Versionen, die kommen werden.



Starker Motor mit 24000 U/Min, der kernige Power an sein Getriebe abgibt. Die Vorderachshöhe ist über Madenschrauben einstellbar. Im Chassis ist viel Platz für Blei. Zum Entkoppeln der Karosserie kann man das Chassis rundum mit einfachem Schneidwerkzeug verjüngen.



Schraubensicherung: Inliner und Getriebe. Spirit verbaut dickere Achsen in Messingradlagern.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150 mm	57,7 mm	43,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,2 mm	57,4 mm	56,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	Spirit LeMans	Inliner



Typisch 80er Jahre: Hartgummi-Heckspoiler und Chromleisten an Stoßstange und Heckleuchten. Der Auspuff wandert aus Gewichtsgründen auf kurzem Weg unter den rechten Seitenschweller.



Bunt wie ein Papagei und schnell wie die Sau

Golf I GTI Kamei

Rundstrecke



Es ist schon ein paar Jährchen her als man in eckige Bürgerkäfige sportliche Tugenden einhauchte. Dicke Pausbacken, Schlappen und physikalisches Motortuning lieferte eindrucksvolle Fahrleistungen. Der Golf VI läuft mittlerweile vom Band. Als damals 1er den Käfer ablöste, sprach noch keiner von der Generation Golf. Als der GTI auf den Markt kam, war das Spießbürgertum alles andere als begeistert (*JHM No.8, GTI-Test*). Tuner entdeckten das Potential des Volkswagens. Leistung für Motor, Fahrwerk und Karosserie brachten einen nie da gewesenen Boom. Kamei lieferte herausragende Karosseriebauteile für den bösen Golf. Aus Marketinggründen fuhr man im farnefrohen Exponat Rundstrecke. Tuner Spirit hat sich Jahre nach dem Resine-Gerät von Team Slot an diesen Golf gewagt. Durch den enormen Zuwachs seiner Spurbreite ist er keinesfalls

mit dem Serien-GTI vergleichbar. Breite Walzen unter ausgestellten Kotflügelverbreiterungen liefern völlig andere Fahrleistungen. Eine tiefe Spoilerlippe schaufelt Fahrwind beiseite und drückt den bunten Hund auf den Asphalt. Sein optimiertes Inliner-Triebwerk

beschleunigt das Leichtgewicht bereits ab Standgas. Beim Aufreißen des Schiebervergasers geht die Post dermaßen ab, dass es den Piloten, mehr als ihm Recht ist, in den Schalensitz presst. Die Geräuschkulisse ist bei diesen Drehzahlen auf den Rennsport...



Kinder der 80er kennen die bunten Kamei-Farben. Unzählige GTI fahren mit diesen Anbauteilen durchs Land. Die Spirit- Rennversion mit breiter Spur fährt sich knackig um den Kurs. Seine breite Spur in Verbindung mit adäquaten Reifen spendieren Grip im Antritt und Seitenhaftung in Kurven. Das getunte Aggregat mit 24000 Touren haucht unanständig viel Leistung ein. Mit etwas Feintuning holt man aus dem Wagen mehr raus, als den Gegnern lieb ist. Aber wer richtet sich schon nach anderen...



Rundstrecke



eingeschränkt. Überlandfahrten werden weniger empfohlen. Die Grünen hören dich schon von weitem. Seitlicher Materialabtrag um das Chassis wirkt dem Resonanzkörper Karosserie ein wenig entgegen. Gelockerte Schrauben helfen, damit sich der der Aufbau in Kurven neigen kann. Das erhöht die Fahrleistungen ungemein gegenüber dem Serienzustand ab Auslieferungscontainer.



Ein höhenverstellbares Gewindefahrwerk vorne und ein verschraubtes Kronrad hinten dienen zur exakten Spureinstellung. So kann der Golf auf viele Anforderungen des Fahrers und Kurses abgestimmt werden. Der doppelt verschraubte Motor erhöht die Lebensdauer des kernigen Getriebes und verbessert die Kraftübertragung auf die Hinterachse, die in Messingbuchsen rotiert. Spirit dimensioniert seine kalibrierten Achsen stärker als andere. Das Materialplus fällt bei den beschleunigten Massen kaum ins Gewicht: Die Achse sitzt im Zentrum der Kreiselkräfte. Beim Rundlauf der Reifen sollte ein wenig auf den Luftdruck geachtet werden. Sollten an Felgenflanken Reste von Auswuchtgewichten (sehen aus wie Gussgrate) kleben, greift der Mechaniker zum Cutter. Mit feinem Schmirgel gibt man den Hinterreifen Rundschliff und eine maximale Auflagefläche. Die Vorderreifen erhalten



Verschraubter Inliner mit 24000U/min. Messinggleitlager hinten und verstellbare Achse vorne. Platz für Blei vorhanden, wir brauchten keines.

Klarlack, damit sie in Kurven nicht stempeln. Schon ist der Golf startklar für Klassenkampf oder Youngtimer-Rennen. Dabei ist er stets für einen Sieg gut. Ob man zeitgenössische Vo-ku-hi-la Frisur unter dem Helm trägt? Geschmackssache! Bei manchen Slotracern wird sich diese Frage ohnehin nicht mehr stellen. Wie praktisch! ☺

Fazit:

Der Kamei Golf ist ein bunter Klassiker mit brutaler Kraftentfaltung. Mit wenig Feintuning wird er zum stärksten Golf aller Zeiten auf der Slotbahn.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
116,8 mm	54,6 mm	44 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
76,3 mm	52,7 mm	52,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
81 g	Spirit Le Mans	Inliner

US Classics

*Erhältlich in Florida
oder im Slotladen.*

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



SCALEXTRIC

DRIVE THE DREAM. RACE TO WIN.

BMW 320 WTTCC **Die Rache der Nieren**



Rundstrecke



BMW 320 WTTTC

Die Rache der Nieren

Die Weltmeisterschaft der Tourenwagen glänzt mit mehr Markenvielfalt als die DTM. Hierzulande wird sie ein wenig stiefmütterlich behandelt. Im Land vom Audi und Mercedes pusht man lieber die Serie, die mit vollverkleideten F1-Rennern zweier (!) Hersteller im Kreis fährt. Man sehnt sich schon ein wenig an frühere Tage zurück. In der WTTTC fahren Wägen, die mit vertrauten und seriennahen Konturen um den Sieg kämpfen.

Einen Seat mit Turbodiesel haben wir schon vorgestellt. Nun folgt mit dem BMW 320 ein Bayer, der mit einem Saugmotor an den Start geht. Scalextric aus England betreut diesen Wagen und lädt uns auf eine wunderschöne Rennstrecke im sonnigen Süden ein.

Die leuchtorangefarbige Lackierung schockt zunächst unsere Netzhaut. Aber mit der Zeit gewöhnen sich unsere Redakteure an die raffinierte Farbe. Einerseits behält man von der Box aus die Übersicht im Startfeld für das eigene Auto. Zudem irritiert man die Gegner, die in moderaten Farbtönen starten. Eine ausgeschlafene Idee! Wir können es kaum erwarten, im getunten Zweiliter um die Curbs zu räubern. Der BMW Sidewinder- Motor ist mit Heckantrieb ausgestattet. Sein Gewindefahrwerk ist hinten hochbeinig eingestellt. Wir wundern uns zunächst, allerdings fährt der Wagen erstaunlich stabil und flott durch Kurven. Seine Schaufelrad-Alus sehen



Dank seines raffiniert eingestellten Gewindefahrwerks zischt der 320er souverän um enge Kurven. Auf langen Geraden bleibt er trotzdem ruhig in der Spur und man kann schönen Mädels am Streckenrand zuwinken. Das Räubern über Curbs schluckt das Fahrwerk mühelos, der 320er besitzt Nehmerqualitäten auf der Ideallinie. Die Farbe polarisiert: Null Understatement und Schocktherapie für Gegner zugleich. Super!



Rundstrecke

BMW 320 WTTC

Die Rache der Nieren



super aus und unterstreichen die kraftvolle Dynamik des Bayern. Wir folgen dem Motto. Lichtfahrer sind Sichtfahrer! Da wir nicht nur auf die Leuchtkraft der Lackierung vertrauen, sind wir stets mit Abblendlicht unterwegs. Die Xenons sind auch im Dunkeln eine Wucht.

Auf langen Geraden geht der 320er dank langem Radstand stoisch ruhig seinen Gang. Der Motor erreicht seine Maximalleistung sehr spritzig. Die knackige Getriebeabstufung beschleunigt und verzögert ebenbürtig flott. Die Rennsport-Technik von Tuner Scalextric überzeugt auf der ganzen Linie. Aus unserer Sicht dürfte es für die spanische, aufgeladene Dieselkonkurrenz werden. Mal sehen, ob wir mal in die WTTC aktiv eingreifen werden. Interessant ist sie nicht nur wegen ihrer vorhandenen Markenvielfalt.

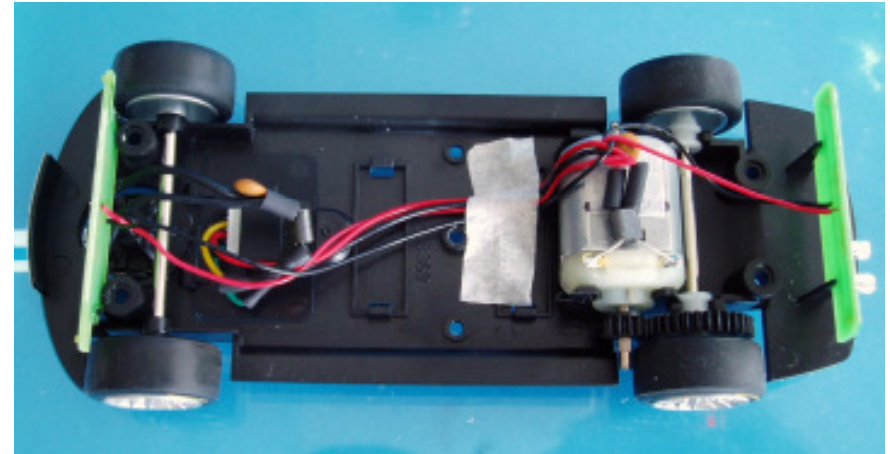
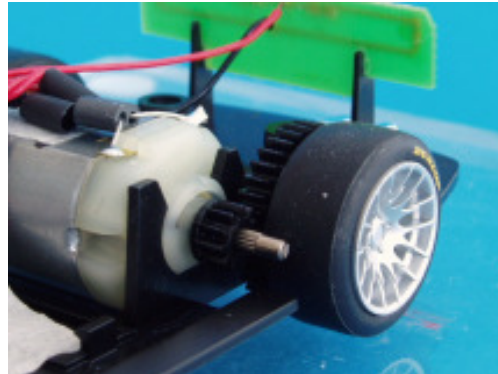
Fazit:

Der WTTC 320er von Tuner Scalextric ist ein vorzüglich aufgebauter Tourenwagen, der Fahrfreude durch Dynamik spendiert. Die solide Verarbeitung gefällt auf der ganzen Linie. Seine taktische Lackierung ist ein genialer Schachzug.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
142,6 mm	57,9 mm	44,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,5 mm	57,7 mm	57,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	Scalextric Standard	Sidewinder

Gewohnte Scalextric Qualität mit guter Technik und Licht: Der kraftvolle Sidewinder zieht mächtig durch. Im Chassis wäre genügend Platz für Blei. Wir fahren ohne.



Formel 1



McLaren Mercedes vs. BMW

Hamilton vs. Heidfeld

Die Königsklasse des Motorsports hat einen neuen König, der sich in der letzten Runde den Titel holte. Wir fahren seinen Wagen und den der weißblauen Konkurrenz.

Rundstrecke

Formel 1 *McLaren Mercedes vs. BMW Sauber*

Das Duell BMW gegen Mercedes und umgekehrt kannte man lange Jahre eher im Kampf um die Käufergunst bei Premiumautos. Mittlerweile hat sich dort Audi emanzipiert und das alte Duell gibt es so nicht mehr.

Ganz anders in der Formel 1. BMW wurde in den letzten Jahren immer stärker und es gehört mittlerweile zum gewohnten Bild, dass man Dr. Mario Theißen mit zufriedem Grinsen unter dem Schnauzebart bei Interviews erlebt. BMW ist ein starker und ernst zu nehmender Konkurrent geworden und redet stets ganz vorne mit, was uns sehr freut!

Mercedes setzte über Nacht einen farbigen Milchbubi aus Großbritannien ins Cockpit. Louis Hamilton, früher Daherbrenner seiner Konkurrenten im Kart, wird als Youngster Formel1 Weltmeister 2008! Was die Sache richtig interessant machte: Er holte die Krone im letzten Rennen der Saison durch ein Fahrmanöver der sensationellen Art! Es kehrte Spannung in die F1 zurück. Sie wurde für kurze Zeit wieder zu dem, was man aus vergangenen Tagen kennt und vermisst.

Tuner Scalextric aus England sicherte sich den Mercedes F1 von Hamilton und erlebte nicht nur im eigenen Land einen Ansturm der besonderen Art auf dieses Slotcar.

Wir fahren den Boliden und lassen seinen Stern leuchten.



Duell zweier traditioneller, deutscher Premium-Marken. Mercedes und BMW treten in der höchsten Liga des Motorsports gegeneinander an. Schwabenpfeil oder Bayerischer Donnerkeil? Einstellungsfrage! Man wird keinen eingefleischten Fan vom der einen zur anderen Marke bewegen. Diplomatische Vollgasbürger greifen zu beiden Geräten.

Rundstrecke

Formel 1 McLaren Mercedes vs. BMW Sauber

Tuner SCX lässt den BMW F1 vom Stapel. Das Interessante daran: Mit real lenkender Vorderachse!

Was beide Boliden vereint: Die sensationelle Wiedergabe von Details. Es ist noch nicht lange her, da waren F1 Slotcars Zigarren mit Frontflügel und Heckspoiler. Basta! Heute gilt dieses Gesetz längst nicht mehr. Die Wagen sind mittlerweile Kunstwerke und man muss sich genau überlegen, wen man ins Cockpit lässt. Abflüge zerstören richtig Material, wie bei den großen Vorbildern. Da wir keine Vitrinen-Junkies sind, rollen beide Wägen an ihren Bestimmungsort: Die Rennstrecke.

Ohne MTS kommt man 1:32er F1 schnell an die Grenzen. Es gibt PU-Reifen und sogar Alus für diese Fahrzeuggattung. Allerdings hemmen das niedrige Basisgewicht und der Platzmangel für Blei im Chassis das Tuningpotential. Es gibt Rennställe, die stopfen jeden Leerraum mit Blei voll und kleben unter ihre Frontflügel Blei. Dann kann man mit den Wägen ohne MTS antreten, allerdings stehen keinesfalls die von der Formel 1 gewohnten Kurvengeschwindigkeiten zur Verfügung. Das exponierte Teil fliegt mit Bleiunterbau noch schneller bei einem Crash ab. Solche Rennunfälle tragen sicher den Pathos der Realität in sich. Doch sehen schranktürdicke Blei-Flaps extrem bescheiden aus.



Mercedes setzt auf das kompakte Triebwerk von Scalextric. Der Inliner sitzt platzsparend direkt hinter dem Fahrer.



Die elegante Linienführung des aktuellen Silberpfeils ist gut getroffen. Zahlreiche aerodynamische Hilfsmittel halten ihn bei aller Leistung auf dem Boden.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
149,1 mm	57,4 mm	35,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
99,5 mm	55,1 mm	57,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
64 g	Scalextric Compact	Inliner

Rundstrecke

Formel 1 *McLaren Mercedes vs. BMW Sauber*

Um eine realistische F1-Bodenhaftung nachzustellen, lassen wir das MTS im Chassis. Die Geschwindigkeit bei 12 Voltan ist ideal für das Warm-up. Im Rennen tanken wir nach und pumpen 14,8 Einheiten V-Power in den Tank. Die positive und negative Beschleunigung ist sensationell. Unsere Testfahrer fühlen sich wie Jet-Piloten. Das H.A.N.S kommt an seine Grenzen. Ein Fahrer klagte sogar beim Bremsen über kurzzeitige Blackouts. Die G-Kräfte sind eine andere Liga, als in herkömmlichen Rundstreckenfahrzeugen. Ein Monoposto konzentriert seine Massen im Zentrum des Fahrzeugs. Allerdings muss man sich auch darüber im Klaren sein, dass Rennen fahren mit freistehenden Rädern eine diffizile Angelegenheit ist: Feindberührungen enden mit bitterbösen Abflügen. Und das ist wörtlich zu verstehen. Fährt man an ein feindliches Rad, wird man von selbigem hoch gehoben. Dann hilft auch die ausgeklügelte Unterboden-Aerodynamik nichts mehr: Der Abtrieb wird unterbrochen und die Unterluft macht aus der Bodenrakete ein Flugobjekt. Hat man Glück, fliegt der Frontflügel am Helm vorbei. Hat man Pech, knipst der große Carbon-Boomerang die Optik aus. Daher ist es eine Überlegung wert, seinen Fahrstil an die Gegebenheiten anzupassen. Deshalb ist man nicht langsamer, im Gegenteil. Flüssig und rund ist auch in der Formel 1 schneller.



Die SCX-Aerodynamiker haben beim BMW hervorragende Arbeit geleistet. Im Heck wütet ein drehmomentstarker Motor, der zur optimalen Leistungsentfaltung 14,8 Voltan schluckt.



Besonderes Gimmick: Der Bayer besitzt eine lenkbare Vorderachse. Sie wird über Doppelkopf-Koppelstangen über die L-Kiel-Hydraulik gesteuert. Do legst Di nieder!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
149,2 mm	59,7 mm	35,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
96,8 mm	54,3 mm	59,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
68 g	SCX RX44	Inliner

Fazit: Obwohl beide Rennställe unterschiedliche Wege gehen, begeistern ihre Konzepte im Königreich der G-Kräfte. Zwei Brenner vor dem Herren!



Lang **heck** Porsche 936

Rundstrecke

Langheck Porsche 936

Der Porsche 917 bekam in den späten 70ern seinen Nachfolger. Der 936 mit Turboaufladung war die brutale Interpretation des legendären 70er Jahre Klassikers für die 80er Jahre, in denen Turbos eine komplett andere Gangart einläuteten. Der Sieg in Le Mans musste her. Wie im 917er vorgemacht, sollte auch eine 936er Langheckversion folgen. Ziel war es, ein Gerät für die lange Gerade von Le Mans zu bauen, das im aberwitzigen Hochgeschwindigkeitsbereich die Spur hält. Das aerodynamische Konturprogramm macht gegenüber der Konkurrenz deutlich Zeit gut. Tuner Spirit hat alle Register gezogen und seinen 936er (wir berichteten in JHM No.9) kräftig überarbeitet. Das Chassiskonzept blieb, der Motor auch, so wie im Original. Die satte Resine-Karosserie wurde durch eine



Brutales Gerät: Der turboaufgeladene 936er holt sich seine Kühlluft über eine gewaltige Hutze, die zentral über dem offenen Cockpit sitzt. Je zwei Doppelscheinwerfer sitzen unter großflächigen Abdeckhauben und erleuchten die Nächte bei 24 Stunden Renneinsätzen. Trotz Langheck liegt der Wagen satt in Kurven, ein positiver Nebeneffekt seiner GFK-Leichtbauweise. Diese punktet mit einem agilen Beschleunigungsverhalten, bei gut abgestimmtem Chassis.

Rundstrecke

Langheck Porsche 936



Als Langheck noch stärker: Porsche 936

leichtere GFK-Haut ersetzt. Schließlich bleibt die Zeit nicht stehen. Kein unnötiges Gramm Ballast soll die Rekordfahrt bremsen. Das schlägt sich positiv in den Fahrleistungen nieder. Weniger Verbrauch bei gleichzeitig höherer Endgeschwindigkeit. Der genügsame 936er kommt mit nur 12 Voltan Kraftstoff auf seine Spitzenleistung. Der Durchzug des Porsches ist trotz Langstreckentauglichkeit mehr als ordentlich. Der quer eingebaute Sidewinder-Heckmotor stemmt seine Kraft direkt auf die Hinterachse. Breite Dunlops wandeln die Energie in Vortrieb um.

Eine verstärkte Präzisionsachse läuft hinten in Messinggleitbuchsen. Die Vorderachse kann über Madenschrauben in der Vertikalen auf den L-Kiel abgestimmt werden. Die BBS Speichenfelgen sind mit aerodynamischen Scheibenrädern, die mit Carbonfäden verstärkt sind, abgedeckt. Das dezente Design des Jules Porsche in Rennsportweiß gefällt auf Anhieb. Farbige Akzente, vor allem am Bug sorgen für einen hohen Erkennungswert, wenn der Wagen im Feld auf die Box zurast. Die markante Hutze steuert neben ihrem technischen Nutzen hierzu einen deutlichen Beitrag bei.

Fazit:

Die 936 Langheckversion ist noch stärker als die Basisversion mit Resinekarosserie. Konsequenter GFK-Leichtbau kitzelt ein Plus an Fahrleistung aus dem kräftigen Aggregat mit Steherqualitäten. Der hochgezüchtete Prototyp rast gut abgestimmt nach 24 Stunden souverän über die Ziellinie.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
148,9 mm	60,2 mm	43,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,8 mm	57,6 mm	60,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
66 g	Standard	Sidewinder

Dieser Heckflügel erhöht den Anpressdruck auf schnellen, langen Geraden in der Gegend von 400 km/h.



CAZZO! SLOT.IT F40



*Maurizio Ferrari ist Mr. Slot.it.
Nun wagt er sich an den letzten
Ferrari von Mr. Ferrari: Den F40.*

Rundstrecke

CAZZO! SLOT.IT F40

Ferrari F40 GTE – Die Rennversion für betuchte Privatiers rollt endlich aus der Werkshalle von Mr. Ferrari. Damit ist nicht Enzo gemeint, obwohl der F40 das letzte Auto war, für das der Patrone vor seinem Ableben verantwortlich war. Wir reden von Maurizio Ferrari, Mr. Slot.it.

Dass unter diesen Voraussetzungen kein schlechtes Gerät herauskommt, versteht sich von selbst. Der Name Ferrari und Slot.it verpflichten. Noch dazu, wenn man einen Wagen aus der Heimat fertigt. Ferrari F40, da gehen nicht nur bei motorsportbegeisterten Italienern die Emotionen auf Vollgaskurs.

Die Spanier von Fly haben den F40 bereits in Standard- und Racingversion auf den Markt gebracht. Das Warten auf die italienische Antwort hat sich gelohnt. Slot.it hat wieder ganze Arbeit geleistet. Der F40 ist ein Rennsportwagen der Superlative: Optisch wie technisch! Die Notiz im Versandkarton, dass sich das Inlet bei voller Drehzahl akustisch melden könnte, stört uns nicht. Ein F40 darf ruhig kreischen. Bei unserem Testwagen konnten wir das beschriebenen Geräusch nicht ausmachen.

Das Triebwerk mit orangefarbigem Zylinderkopf mobilisiert bereits in Serienabstimmung gewaltige PS, die sensationelle Rundenzeiten in die Bahn fräsen.



Zwei Heckgitter lassen die Abwärme des Motors entweichen. Über die sensationelle Detaillierung verlieren wir keine Worte. Bilder sagen mehr! Der F40 ist im Gesamtpaket ein Gedicht!



Angriffslustig, aber gut kontrollierbar bricht der F40 aus der Kurve. Legt sein Triebwerk los, gibt es kein Halten mehr. Tiefer Schwerpunkt und ausgewogenes Chassis garantieren temperamentvolle Fahrleistungen auf der Rennstrecke.



Rundstrecke

CAZZO! SLOT.IT F40

Geht man ins Feintuning und entkoppelt den Motorhalter über seine vier Schrauben, erhöht sich die Performance erneut. Zudem lockern wir die Karoserieschrauben. Der extrem tief liegende F40 zischt ausgewogen ruhig und schnell über unsere Testbahn. In Kurven lenkt er neutral ein und lässt sich im selbst im Grenzbereich, mit ausbrechendem Heck spielerisch abfangen. Beschleunigen aus Kurven setzt das Fahrwerk kontrolliert um und katapultiert den Ferrari in wenigen Zeiteinheiten auf Vmax. Die Hinterachse mit Alufelgen und Präzisionsachsen läuft in Messingbuchsen: Kompromissloser Rundlauf. Die Serienreifen erhalten durch minimal Anschleifen eine spürbares Mehr an Grip. Wer noch mehr will oder braucht, kann PU-

Reifen aufziehen und mit Blei trimmen. Wir fahren unseren F40 pur: Mit Serienreifen, ohne MTS und Blei. Ein Indiz dafür, dass Slot.it seine Hausaufgaben sehr gut gemacht hat. Wir haben nicht einmal die Vorderreifen versiegelt, sie stempeln nicht in Kurven. Wir sind begeistert! Die Option, einen Umbau auf Angewinder realisieren zu können wird anspruchsvolle Tuningfreaks freuen. Wir sehen allerdings keinen Handlungsbedarf für eine Umrüstung. Die Bella Machina von Slot.it eignet sich dank ihrer Fahrleistungen sogar dazu, eingefleischte Porsche-Fahrer einen näheren Blick auf italienische Autobaukunst zu werfen. Erfolgt sogar eine Missionierung? Dann läuten bestimmt die Kirchenglocken von Maranello, dass man sie sogar noch in Weissach hören kann.



Unter der mit Kühlschlitzen durchbrochenen Plexiglasscheibe wütet das potente Ferrari-Aggregat. Abwärme kann durch Kühlschlitze am Heck entweichen. Der temperamentvolle Motor läuft wohl temperiert.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
138,4 mm	63,3 mm	33,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,9 mm	59,7 mm	60,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
74 g	Slot.it orange	Inliner

Fazit:

Der Slot.it F40, ausgestattet mit solider Hochleistungstechnik, vereint ein hohes Maß an Dynamik, ausgewogene Fahreigenschaften und eine Detaillierung auf hohem Niveau. Klare Argumente, warum man an diesem Auto nicht vorbei kommt.

Widerstandsbewegung

MRRC drückt mit einem neuen Trigger auf den Slot-Markt.

Die klassische Lösung mit Widerstand und Abgreifer, ein interessanter Preis und raffinierte Details in der Technik erleichtern die Gasmisch-Regulierung im Slotcar. Jim Hunt Magazine drückt ab und sagt, wie sich das mit MRRC anfühlt.



10 – 15 – 25 – 35 – 45 – 55 – 65 Ohm

Widerstandsbewegung

Neuer MRRC-Regler



Ein Abgreifkontakt wandert beim Betätigen des Fingerhebels über einen Widerstand. Die Federvorspannung ist über einen 1,5mm Inbus und einen beweglichen Schlitten einstellbar.



Über eine Schraube kann der maximale Anschlag des Finger-gashebels variiert werden. Das reguliert den Hebelweg und zugleich den Vollgaskontakt.

Jede Startpackung hat Drücker im Sortiment. Einsteiger sind zunächst damit zufrieden. Sie kennen es nicht anders. Fährt man im Laufe der Zeit mit verschiedenen Autos, kommt irgendwann die Ernüchterung. Ein Wagen fährt plötzlich eigenartig. Er kommt entweder nicht in Schwung oder geht ab wie eine irre geleitete Rakete. Schuld ist der Drücker. Stangenware ist toll für den Einstieg, mehr aber nicht. Steigt der Anspruch beim Fahren, muss ein alternatives Handgerät her. In JHM No. 7 haben wir verschiedene Konzepte vorgestellt. Die einfachste Lösung ist ein mechanischer Regler. Ein Abgreifer gleitet darin bei der Gasregulierung über einen Widerstand. Das reguliert die Stromzufuhr zum Motor. Je nach dem, wie weit der Kontakt wandert, desto mehr oder weniger Gas steht an. In Ruhestellung oder knapp davor wird das Slotcar durch einen erzeugten Kurzschluss im Motor gebremst. Der Widerstandswert im Regler richtet sich nach den Vorlieben des Fahrers, der Motoren, des Streckenlayouts. Wir wollen hier ja kein Wissenschaftsfass aufmachen!

Einfache Regel zum Widerstand:

Je niedriger die Ohmzahl, desto schneller steht Leistung an. Das Auto fährt bei minimal Gas los, hat ein geringes Losbrechmoment.

Je höher die Ohmzahl, desto später setzt die Motorkraft ein. Das Auto spricht träger an, lässt sich weniger aggressiv beherrschen.

Die elegante Waffe mit geriffelter Griffschale liegt gut in der Hand. Der Gasdrücker ist bequem erreichbar und man kann ihn auf die Handkraft des Piloten abstimmen. Mehr braucht man nicht. Wir fahren die 35 Ohm Version.



Widerstandsbewegung

Neuer MRRC-Regler

Wie finde ich den passenden Widerstand?

Die Königslösung wäre ausprobieren: Im Club oder im Laden, falls das möglich ist. Falls man diese Option hat, kann man sich an den optimalen Widerstandswert wie folgt beschrieben herantasten:

Drückt man den Regler minimal durch, so dass das Auto anfängt loszufahren, sollte man in dieser Hebelstellung eine unfallfreie Runde auf der Bahn drehen können.

Aus unserer Erfahrung

Wir kommen seit Jahren am besten mit den Widerstandswerten 25, 30, 35 Ohm zurecht. Damit fahren wir 1:32 Serienslotcars auf unseren Testbahnen in der Redaktion und auf einer flotten Clubbahn bei Rennen. Mit 30 bis 35 Ohm kann man auf der Heimbahn wenig falsch machen. Ob mehr oder weniger Ohm ist Geschmackssache.

Anschlussbox

Ideal ist eine spezielle Anschlussbox zum Betrieb alternativer Regler. Kauflösung oder Selbstbau? Der Fachhandel hilft hier weiter. Es gibt auch Adapterlösungen für bestehende Seriensysteme.

Ein alternativer Hebel für den Einsatz des zweiten Fingers ist im Lieferumfang enthalten. Nötiges Zubehör: Bananenstecker.

Der MRRC Regler liegt von seiner Haptik her gut in der Hand. Egal ob zarte Frauenhand oder grobe Metzger-Pranke, jeder unserer Tester kam mit der Plastikgehäuseform gut zurecht. Sie erinnert ein wenig an Parma.

Die Federvorspannung des Abgreifers kann über eine Inbusschraube und einen verstellbaren Schlitten reguliert werden. Damit lässt sich das Losbrechmoment des Fingerhebels auf verschiedene Handkräfte einstellen. Wer bei Langstreckenrennen ökonomisch mit seiner Handkraft abdrücken möchte, kann für einen zweiten Finger unterstützend ins Spiel bringen. Ein längerer Hebel, der im Lieferumfang enthalten ist, kann eingebaut werden. Eine tolle Idee, wie wir meinen. Der Stindefinger ruht am Trigger und reckt sich nicht in Richtung Einsetzer oder Gegner.



Widerstand und Abgreifer arbeiten harmonisch. Minimale Schleifgeräusche beim Regeln. Experten steigern die Gleiteigenschaften beider Reibungspartner mit extrem feinem Schmirgelpapier und spezieller Gleitkontaktpaste von Tamiya. Keinesfalls das Schmirgelpapier über die Querrillen ziehen, sonst raucht der Widerstand ab. Mit feinen Bewegungen die Drähte vorsichtig von oben nach unten (in Laufrichtung) glätten. Den Abgreifer ebenso bearbeiten, damit die Partner mit optimaler Auflagefläche übereinander gleiten können.

Im Fahrbetrieb verhält sich der MRRC völlig unkompliziert. Uns persönlich gefiel der Serienhebel für den Einfingerbetrieb am besten. Die Federvorspannung kam in eine mittlere Position. Die Montage des Reglers ist kinderleicht. Es müssen lediglich drei passende Bananenstecker (Büschelstecker) auf die Kabel gelötet werden. Wer nicht löten kann, es gibt auch schraubbare Stecker.

Fazit:

Der neue MRRC-Regler ist ein gelungenes Handgerät zur Steuerung von Slotcars. Raffinierte Kleinigkeiten und eine solide Technik begeistern. Sieben Widerstandswerte sind erhältlich. Jeder Slotter findet damit seine optimale Waffe.



Jaguar C-Type Le Mans 1953

British Speedcat



Klassiker



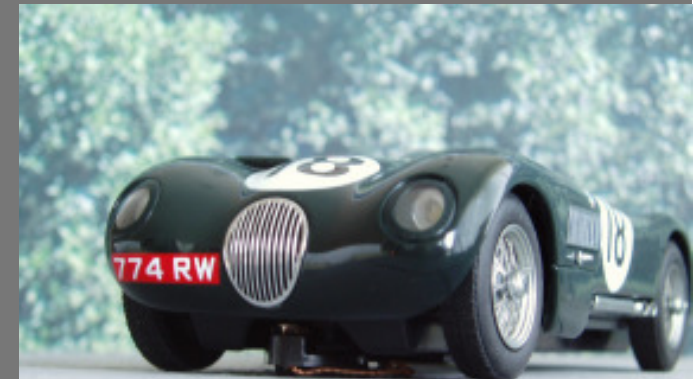
Jaguar C-Type *Le Mans 1953* British Speedcat

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr man wieder Autorennen. Le Mans, das Synonym für den automobilen Rennsport erlebte den "Einmarsch eines alliierten Freundes". Franzosen und Engländer... Das Verhältnis kann man in Monty Python's „Ritter der Kokosnuss“, wenn auch reichlich überzeichnet herauslesen. Wenn ein Engländer Le Mans gewinnt, ist das kein Grund die Marseillaise aus voller Brust anzustimmen. Jaguar gelang 1953 dieser große Coup mit einem offenen Boliden in British Racing Green. Beim überrollten der Ziellinie reckte man den Union Jack in den Himmel.

Restaurator AutoArt hat den alten Jaguar neu aufgebaut und sich ein Denkmal der gesetzt. Kein klassisches Großserien-Slotcar konnte bisher mit einem derartigen Detailrepertoire aufwarten. „Gentlemen, it's time to have some champagne!“ Nichts, wirklich nichts fehlt am britischen Kleinod. Die feinen Draht-Speichenfelgen verdienen zurecht diesen Namen. Ihre Flügelschrauben auf den Naben sind ein Genuss und tragen sogar das Jaguar Emblem! Haubenverschlüsse, egal ob als elegante Hebel oder als Lederriemen. Jedes noch so kleine Detail wurde wiedergegeben. Der Kühlergrill, der exponierte Tankdeckel. Das Cockpit mit Persening. Man verliert beim Entdecken der Details beinahe den Blick für die wunderschön glänzende, wohlgeformte Karosserie des Sportwagenklassikers.



Die elegante Linienführung wurde schön umgesetzt. Aber nun genug. Nichts wie rein in den Klassiker und rauf auf die klassische Rennpiste. Große Räder mit geringer Breite, wie damals üblich, bringen den Jaguar zügig in Fahrt. Sein längs eingebauter Inliner Frontmotor wuchtet seine Pferdestärken über eine messinggelagerte Kardanwelle auf die Hinterachse. Das Kleinod zieht für einen alten und schmalen Wagen stramm vom Leder. Bleihaltiges Benzin mit 9-10 Voltan reicht, um den schmalen Reifen Traktion zu geben. Fährt man dynamisch um Kurven kann man das Wagenheck leicht ausbrechen lassen. Hierbei eilt der lange Radstand zur Hilfe: Er stabilisiert bei derartigen Manövern. Im Jaguar muss man richtig arbeiten, möchte man schnell sein. Ein Auto für Männer, die es verstehen, hinter einem Lenkrad und an einer Pedalerie von 1953 hart zu arbeiten. Das waren noch Zeiten!



Formenbaukunst aus einer anderen Zeit. Damals wurden Karosserien noch von Hand geformt. Der typische Jaguar Kühlergrill ist Kunstwerk und Zweckerfüllung in Vereinigung. Unter der langen Schnauze wummert das kraftvolle Triebwerk.



Klassiker



Jaguar C-Type *Le Mans 1953* British Speedcat

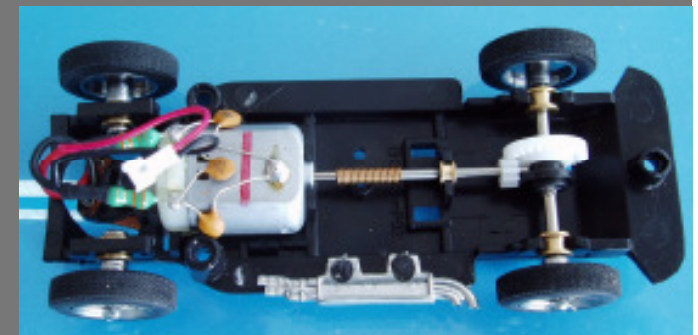
Keine Servo, kein Navi und sonstiger Unfug trübt das Fahrvergnügen. Nur Mann und Maschine entscheiden über Sieg oder Niederlage. Die starre Hinterachse läuft in Messingbuchsen, die Vorderräder auch. Diese hatten schon Einzelradaufhängung! Zu Servicezwecken kann die Haube komplett abgenommen werden. Ein eleganter Steckverbinder erleichtert das Abklemmen der Lichtmaschine. Alles in allem ein vorzügliches, historisches Automobil. Wir können nur hoffen, dass uns nicht irgendein Idiot in die Kiste fährt. Und wir hoffen zudem, dass Restaurator AutoArt noch mehrere dieser schönen Klassikern aufbereiten wird. Den erforderlichen Sachverstand mit Liebe zum Detail hat die Manufaktur in jedem Fall!

Fazit: Der Jaguar verkörpert den Charme vergangener Tage und lässt uns in die Nachkriegsgeschichte von Le Mans neu eintauchen. Seine klassische Eleganz wird durch die makellose Linienführung und viele formschöne Details unterstrichen. Ein Kunstwerk auf vier Rädern, das einen respektvollen Umgang verdient. Wer sich nicht daran hält, kommt zeitgenössisch unter die Guillotine.



Reporter von Goggomobil-Klassik umzingeln uns nach der Testfahrt. Der Klang des Jaguars hat sie aus den Federn geworfen und auf den britischen Luftwaffenstützpunkt gelockt, auf dessen langen Rollfeld wird den alten Wagen fahren. Im Rausch der Sinne geben wir bei einem Glas Captain Morgan ein Interview. Es ist ein Genuss mit verbleitem 9 Voltan Kraftstoff über die Rennstrecke zu heizen. Die schmalen Reifen und der kräftige Motor verlangen richtige Männer im Cockpit. Juppies haben dort nichts verloren.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
121,6 mm	48,2 mm	32 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
76,9 mm	46,3 mm	47,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
65 g	Standard	Inliner, Kardan



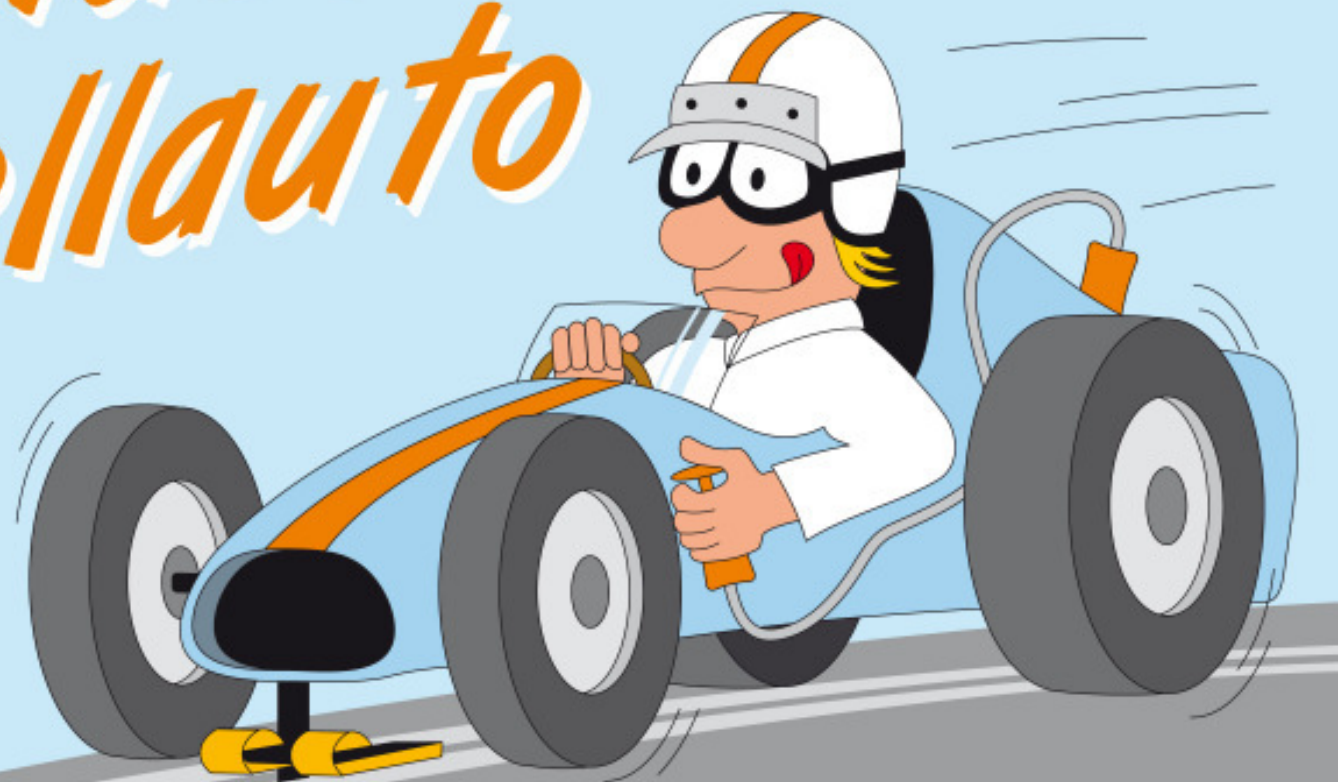
Inliner Frontmotor wie im Original. Die Radlager und die Kardanwelle in Messingbuchsen. Vorne hatte man damals schon Einzelradaufhängung.

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

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

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

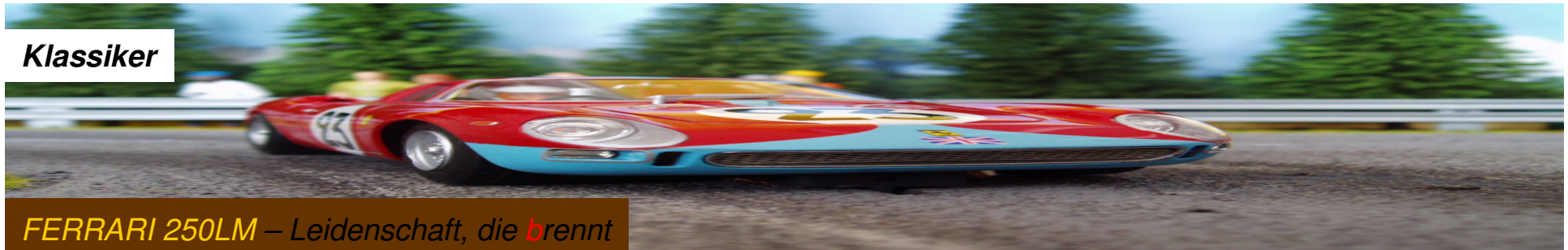


www.schmidbauer-modellauto.de • Tel. 08721/9596-19



*FERRARI 250LM – Leidenschaft, die **b**rennt*

Klassiker



FERRARI 250LM – Leidenschaft, die brennt

Historische Ferraris sind kostbar und meist unbezahlbar. Autos von Schlag eines 250ers kann sich selbst ein gut Betuchter nicht leisten. Der Betuchungsgrad muss äußerst hochgradig sein, um an so einen Klassiker heran zu kommen. Es gibt einen Japaner, der fährt bei der Mille Miglia einen 250 GTO und hat sogar einen Ersatzwagen. Möchte man einen 250 Le Mans sehen, wird es viel schwieriger. Tuner Fly schafft Abhilfe und erfreut Freude italienischer Klassiker mit zwei Bausätzen und zwei Fertigmodellen des 250LM in den Farben Rot und Gelb. Wir entschieden uns für die rote Startnummer 23. Es dauerte ein wenig, bis das Exponat den Weg zu uns fand. Wir bekamen einen heißen Tipp, dass der Wagen unterwegs gestohlen werden sollte. Es wurde umdisponiert und ein längerer Weg in Kauf genommen. Endlich rollte der Wagen in unsere Redaktion. Sicherheitsstufe 10!

Behutsam holten wir das Kunstwerk aus dem Container, in dem alle Bauteile gut verpackt lagerten. Der Aufbau des klassischen Rennwagens gestaltete sich als sinnlogisch. Bald stand der Wagen fahrfertig auf der geheimen Teststrecke. Noch die Ölkanne aktiviert und ein paar Tropfen auf alle beweglichen Teile wie Motorwelle und Radlager. Etwas Fett auf das offene Getriebe. Die Reifen hatten genügend Luft und laufen immer noch rund. Satt liegt der 250LM auf der Piste. Kraftvoll zieht der Motor ab Startlinie an und beschleunigt den Boliden in Windeseile auf maximale Leistung. Seine vier Auspuffrohre schweben knapp über der Fahrbahn. Sie bringen das Bitumen mit einem herrlichen Klang fast zum Schmelzen. Auf der langen Geraden reiße ich die Gänge bis in den Vierten durch und fahren mit voll ausgedrehtem Motor an der

Leitplanke entlang, die Bäume fliegen als grüne Strich-Codes an mir vorbei. Ah, die Schikane naht: Ich bremsse allmählich ab und schalte schalte mit Zwischengas zurück in bis in den Zweiten. Das hochdrehende Aggregat klingt dabei einfach nur geil! Es wäre Sünde, den Ferrari untertourig brabbeln zu lassen. Der alte Enzo verstand es schon immer, den besten Sound aller Zeiten in ein Auto bauen. Im Zweiten rolle ich auf die enge Rechtskurve zu. Eine Fehlzündung mit dem Klangvolumen schwerer Artillerie leitet den schwungvollen Richtungswechsel ein. Der Fly Ferrari rollt schwungvoll durch die Kurve und hängt willig am Gas. Der gute Grip seiner Reifen bietet eine tolle Ausgangsbasis für eine kraftvolle Beschleunigung auf die nächste Gerade. Ich reiße die Gänge flott bis in den Vierten durch.



Klassiker

FERRARI 250LM – Leidenschaft, die brennt

Die kraftvolle Beschleunigung mit der Gewalt eines Stiers drückt mich in den Sitz. Auch nach mehreren Runden bleibt der Grip der Reifen auf einem guten Niveau. Nach den ersten begeisternden Testrunden schleift unser Ingenieur den Gummi der Hinterachse ein wenig an. Das steigert die Rundenzeit um ein paar Zehntel. Bleitrimmung benötigten wir keine. Der 250LM sehr gut auf der Bahn und bringt uns in keiner Fahrlage ansatzweise in Verlegenheit. Der Rundlauf der Achsen und Reifen gehen trotz Kunststoffelgen komplett in Ordnung. Das Fly Getriebe schnurrt wie ein Kätzchen. Es macht unbändigen Spaß mit dem wunderschönen Klassiker schnelle Runden zu drehen und die Fliehkräften zu genießen. Schön, dass Tuner Fly diesen Rennsportklassiker neu zum Leben erweckt hat!

Fazit:

Der 250LM von Fly ist ein hervorragend umgesetzter Rennsportklassiker. Optisch wie technisch ein überzeugendes Automobil, das mit 12 Voltan im Tank tolle Fahreigenschaften bietet. Auf dem Markt ist er selten, aber nicht so rar wie das Original. Vom Preis mal ganz abgesehen. Eine Investition, die sich wirklich lohnt!



Die kompakte Bauweise und seine geschwungene Karosserieform stehen für Höchstleistung und Effizienz im Rennwagenbau. Ferrari 250LM ist ein wunderschöner Langstreckenklassiker für das Rennen aller Rennen an der Sarte. Schöne Speichenfelgen mit Flügelmuttern waren damals Standard. Wehe dem, der sie putzen musste...

Rundes Heck mit Lüftungsgittern: Dahinter werkelt der kräftige Side-winder. Seine Abgase entweichen aus vier schwerpunktünstig tief liegenden Auspuffrohren. Madonna!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
133,4 mm	55,8 mm	35,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,7 mm	52,7 mm	55,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
65 g	Fly Standard	Sidewinder





Father & Son



Das NASCAR Startfeld wird um zwei Exponate reicher. Wir beginnen in JHM No.9 mit der Vorstellung fünf aktueller COT (cars of tomorrow) aus der amerikanischen Vollgas-Oval-Liga. Das Besondere: Diesmal geht es um die Fahrzeuge von Vater und Sohn, die miteinander und gegeneinander bei Rennen antreten.

Tuner SCX hat wieder ganze Arbeit geleistet und zwei tolle Meilenschrubber für Positionskämpfe entlang der Betonmauer gebaut. Der lange Radstand und drehmomentstarke Motoren setzen die langstreckentaugliche V8-Power gut um. Der Motor-Hinterachshalter im Chassis ist entkoppelt. Er kann sich seitlich neigen und der Fahrbahn anpassen, was sich positiv auf die Straßenlage auswirkt. Im Übergang Schräglage zur Gerade spielt man diesen technischen Trumpf aus. Dass diese großvolumigen Motoren nicht mit Magermix-Treibstoff auskommen, versteht sich von selbst. Mit 10 Voltan im Tank laufen zwar die Zylinder ökologisch rund. Aber es steht kein ordentlicher Bums an. Mixt man 4,8 Voltan mehr in den Tank, geht die Post so ab, wie sie es sein sollte. Der Motor erreicht erst mit 14,8 V oder mehr seine Leistungsspitze. Die Durchzugskraft kommt durch die großen Brennräume zustande. Man kann lässig im dritten Gang beschleunigen und nebenbei Burger essen. Der Grip der Reifen ist gut und mit etwas Anschleifen noch besser.



Das Startfeld der NASCAR wird um zwei bunte Fahrzeuge bereichert. Diesmal treten Vater und Sohn gegeneinander an. Beide heißen gleich und fahren Chevrolet: Der alte Dale Earnhardt fährt in der No. 3, einem Monte Carlo. Der Junior tritt in der No.88 an: Im Impala SS. Alter vor Schönheit oder jung gegen alt? Der Sieg hängt trotz unterschiedlicher Autos nur von Fahrstil ab. Eigentlich ein schöner Zug, dass der Alte dem Jungen die Saison finanziert. Sicherlich entdeckt auf diesem Gebiet mancher Slotter mit Nachwuchs eindeutige Parallelen...



NASCAR

Gentlemen, start your engines!

No. 3:

Chevrolet Monte Carlo
Dale Earnhardt

No. 88:

Chevrolet Impala SS von
Dale Earnhardt Jr.



3



Father & Son



No. 3: Chevrolet Monte Carlo Dale Earnhardt

Voraussetzung ist eine PU-Freie Bahn. Wer PU-süchtig ist, bekommt Alternativen. Vor allem in Clubs wird dieses Zeugs gerne gefahren.

Fazit:

Die beiden Donnerbolzen von SCX liefern eine tolle Vorstellung im Oval ab: Langer Radstand und kräftige Motoren machen auch auf der Rundstrecke eine gute Figur. Es gibt viele Gründe, warum NASCARS auch im Slot eine große Fangemeinde haben. Sie machen einfach Spaß!

3



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
159,6 mm	59,6 mm	38,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
87,2 mm	59,2 mm	59,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	SCX RX-44	Inliner

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
160,1 mm	60,4 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88,1 mm	58,8 mm	61,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	SCX RX-44	Inliner



No. 88: Chevrolet Impala SS von Dale Earnhardt Jr.

88

SLOT RACING SLOT

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





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg





**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**



Jim Hunt Messe-Report

Die Spielwarenmesse in Nürnberg feiert ihren 60. Geburtstag. Rauschende Feste und eine positive Stimmung trotz Finanzkrise und Pessimismus, den zu viele im Land zu gerne verbreiten. Die Messestadt zog auch diesmal wieder alle Register, um dem Fachpublikum eine positive geschäftliche Atmosphäre zu bieten. Wir waren mittendrin und dabei. Die Fülle an Eindrücken berauscht die Sinne. Wir haben versucht, uns spurgeführt durch die Hallen zu bewegen, um Zweileiterkontakte und digitale Welten mit bekannten Gesichtern zu pflegen. Wir haben Euch eine Auswahl an Neuigkeiten zusammengetragen.

Was gibt es Neues?

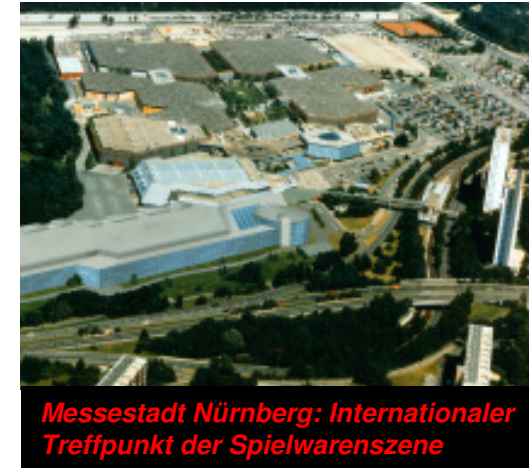
Die Hersteller bringen neben neuen Modellen und Zubehörteilen einige technische Evo- und Revolutionen an den Start. Digitale Systeme werden 2009 erweitert, Neue kommen hinzu und Revolutionen werden ausbrechen. Ein großer Hersteller startet nun richtig durch und wird mit seiner Produktpalette Mitbewerbern keinen Gefallen tun. Schön vor allem, dass sich einige kleine, innovative Firmen unserem Hobby mit tollem Engagement, Risikobereitschaft und Passion annehmen. Das verdient mehr als Applaus!

Wir freuen uns auf das Slotjahr 2009, das alles andere als langweilig werden wird!

Viel Spaß bei unserem Rundgang!



Torte statt vieler Worte: Offizielle und süße Zuckerbäckerinnen stimmen ein Loblied auf die 60-jährige Messe an.



Messestadt Nürnberg: Internationaler Treffpunkt der Spielwarenszene



Herr Ehrhard rockt mit lässiger Zigarre die klassische Acht. Schon damals standen Autorennbahnen hoch im Kurs. Wir hoffen auf ein zweites Wirtschaftswunder! Möge die Kaufkraft auch 2009 mit Euch sein!



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Revell

Obwohl das Hauptgeschäftsfeld der Marke im Modellbau liegt, nimmt man sich in kleinen, feinen Nischen dem Thema Slotcar an. Die Detailtreue ist mehr als lobenswert und wir sind gespannt, was noch alles von dieser Firma kommen wird. Fangen wir an mit A wie Audi. Die Endstufe der Gruppe B wird nun gezündet: **Audi S1 Quattro**, bekannt als das Flügelmonster kommt in zwei Versionen. Die weiß-gelbe HB-Version von Schneekönig Stig Blomquist und die Race of Champions-Variante werden 2009 begeistern. Rallyefreude werden nach den Quattros mit zwei weiteren Bollwerken des Driftwinkels überrascht: **Opel Ascona 400!** Geplant sind die Monte Versionen von '81 und '82! Wir drücken die Daumen und freuen uns auf den Rallyeherbst im September...

Revell baut den radikalsten Quattro aller Zeiten: Den S1, bekannt als Flügelmonster. Die Endstufe der Gruppe B aus den 80er Jahren ist gut getroffen und Rallyefans können schon mal ordentlich mit den Hufen scharren.



Die Monte Version von Schneekönig Blomquist oder die Version Race of Champions? Diese rhetorische Frage stellt sich nicht. Man nimmt beide!



Die Reifenbreite wuchs mit der Spurbreite mit.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Revell...

Der Lotus Cortina als weitere Version in gelbgrün: Schick und schnell! Wir können es kaum erwarten.



Die **Lola T70 Spider** hat sich etwas verspätet. Dennoch ist ihr Erscheinen gegen Frühjahr geplant. Wir freuen uns darauf, wie John Surtees Gas geben zu dürfen. Das gezeigte Muster hat uns sehr gut gefallen. Bewährtes wie der rote NSU TT, der Jäger- und Bergmeister TT sowie der BMW 320 Gruppe 5 von Winkelhock waren auch zu sehen. Stefan Römhild vom Trabant- und Lada Rennteam hat sich 1992 dem Erhalt ostalgischer Rennkultur verschrieben. Revell legt hierzu seinen Trabbi auf.



Kommt bald: Der bereits im Vorjahr angekündigte Lola T70 Spider von John Surtees. Augenweide und absolutes Muss für CanAm-Liebhaber und solche, die es bald sein werden.



Die Zone lebt! Stefan Römhilds Trabbi zum Erhalt ostalgischen Rennmaterials für die Nachwelt.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

... ist auf der Insel ein Synonym für Sloten. Die Briten werden 2009 Fahrzeugneuheiten und Designversionen bringen. Ihr Digitalsystem erweitert sich auf sechs Fahrzeuge. Der Einbau der neuen Blackbox genügt. Das Scalextric Micro-System ist ein Spaß im Hosentaschenformat. Ein spezielles Set zum Bau von Karosserien und technischen Komponenten richtet sich an junge Formenbauer und Technikbegeisterte in Schulen.



Aston Martin DBS in edlem Kirschrot



Vorab Messemuster und Zielangabe:
Ferrari 328 GTB als Rallyewagen! Ein mutiger und interessanter Schritt nicht nur einen roten Magnum-Ferrari zu bauen. Trotzdem steckt in dieser Formneuheit Zukunftspotential für weitere Versionen.



Ferrari 250 GTO: Die schlanke Linie des Originals ist gut getroffen. Man kann sicher mit mehreren Designversionen rechnen. Perfekt für historische Rennthemen oder exklusive Oldtimer-Events der Neuzeit. Diesen GTO können auch Nichtjapaner mit schlankem Budget fahren.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Scalextric...

Zwei Bekannte aus dem historischen Langstreckensport erscheinen in neuer Farbgebung: Der Ford MKII bekommt eine grüne Nase und silberfarbige Hallibrand-Felgen. Der Ferrari 330 P4 erhält blaue Akzente. Ein neuer Ford GT im Renntrimm rollt aus der Box. Dazu Formneuheiten wie der aktuelle GT3 Jaguar XKR. Historische Formel 1 Boliden legen immer mehr Hersteller neu auf. Auch Scalextric geht diesen Schritt mit, was nicht nur uns freuen dürfte...

Das Digitalsystem wird nun auf sechs Fahrzeuge erweitert. Das reicht in unseren Augen aus, denn wer hat schon zu Hause eine Clubbahn, die noch mehr Fahrzeuge gleichzeitig aufnehmen könnte.



Alte Bekannte und Dauerbrenner: Ferrari 330 P4 in rot-blau und ein Ford MKII mit grüner Schnauze



Auch 2009 wird es robustes Slotgerät mit reduziertem Detailreichtum geben.



Formneuheiten: Jaguar XKR GT3 2009 und ein historischer Formel 1. Dieses Thema wird von immer mehr Herstellern gepflegt. Anscheinend haben nicht mehr alle Bock auf die aktuelle F1...



Aktueller Ford GT in Rennversion! Wir sind schon heute heiß!





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

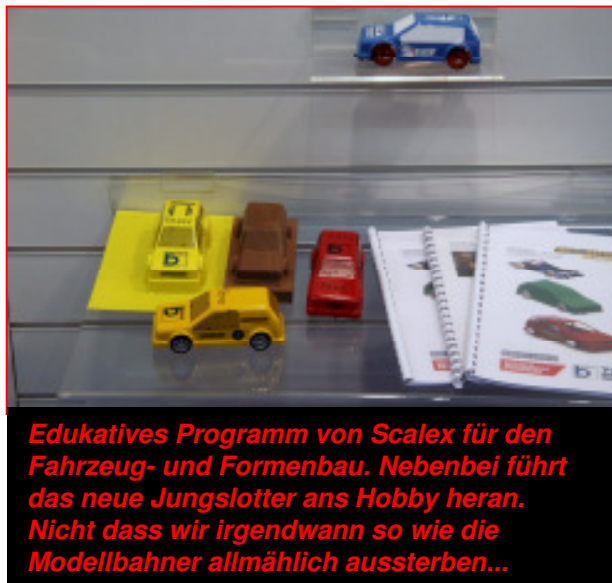


Jim Hunt Messe-Report

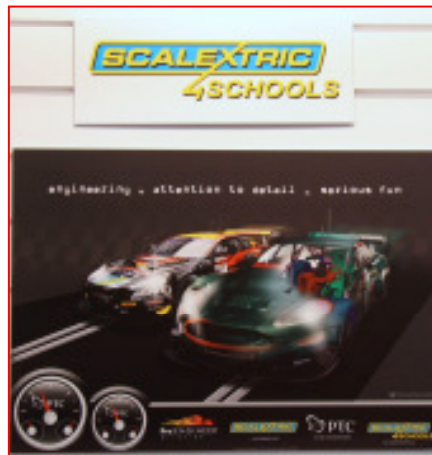
Scalextric...



Micro-Scalextric im Hosentaschenformat. Autos, groß wie ein Zündschlüssel, ideal fürs Kinderzimmer. Den Slotvirus kann man nicht früh genug sehen!



Edukatives Programm von Scalex für den Fahrzeug- und Formenbau. Nebenbei führt das neue Jungslotter ans Hobby heran. Nicht dass wir irgendwann so wie die Modellbahner allmählich aussterben...



Scalextric Digital rüstet nach: Bald sind auch bis zu sechs Fahrzeuge möglich.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report



Ninco

Die Spanier ließen 2008 mit aufwändigen Tuningteilen aufhorchen. Nun drücken sie das Gaspedal durchs Bodenblech: 2009 wird die Produktlinie in drei Segmente unterteilt:

- **Ninco 1 (One):** „Vereinfachte“ robuste Fahrzeuge, die optisch ihre Mitbewerber mehr als eindeutig schlagen. So kommen künftig alle Startset-Digitalfahrzeuge, was Sinn macht. Der Digichip wird noch einfacher als bisher eingesteckt. Detaillierte Modelle können nach wie vor digitalisiert werden.
- **Ninco S (Sport):** Wunderbar detaillierte Fahrzeuge für anspruchsvolle Slotter. Die Konkurrenz, die sich auf diesem Segment bisher bewegte, muss sich warm anziehen, denn die S-Fahrzeuge fahren zudem ausgezeichnet ab Box.
- **Xslot:** Die Überraschung des Jahres ist gelungen: Ninco baut Autos in 1:28 für anspruchsvolle Racer. Sie passen noch aufs eigene Schienensystem. Ein professionelles Metall-Chassis, das out of the box für Furore sorgen wird, steckt darunter. Der Preis und die technischen Features sind alles andere als kalter Kaffee! Porsche 997 und Ferrari 360 machen den Anfang.

Dazu gibt es sensationelle Bahnsysteme mit mehr Länge für mehr Fahrspaß. Neu in der Slotgeschichte: Ein vierspuriges Startset mit über 13 Metern Länge! Viele der neuen Sets passen auf eine Tischtennisplatte! Klasse Idee! Vier neue Drücker kommen! Analoge mit weniger Ohm für sportliche Fahrer. Und: Elektronische Regler!

Das Tuningregal wird mit einigen Reifen- und Felgensets aufgefüllt. Schrauber aufgepasst: Hochwertiges Spezialwerkzeug für Arbeiten am Slotgerät wird kommen!



Sofort nach der Messe im Fachhandel: Pfeilschneller Acura Lightning. Dazu die aktuelle Rallye –Schleuder von Seb Loeb, der C4, gesponsert von der Koffeinbrause mit Gummibärchengeschmack. Madonna Mia: Ein Rallye-Gallardo in schwarz! Wir können es kaum erwarten den Nobelhobel durch Matsch und Modder zu prügeln.

Die Neuheiten überschlagen sich bei Ninco. Wir freuen uns auf ein spannendes 2009 mit vielen Innovationen. Wir sind schon heute gespannt, was 2010 kommen wird!





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Ninco...



**Neue Motorenpalette mit sechs Aggregaten.
Dazu Getriebeteile für jeden Anspruch.**



**Hochwertige Spezialwerkzeuge (oben)
Felgen, Achsen und Lager (unten).**



**Kommt nun doch: Das regelbare
Netzteil für analog und digital mit
zusätzlichen Anschlüssen für
externe Zusatzgeräte!**



**Ninco 1: So sehen robuste
„vereinfachte“ Slotcars aus!
Klasse Auftritt bei hoher
Crashresistenz!**

**Der Digitalchip kommt noch
einfacher ins Chassis als
bisher. Einstecken und
loslegen.**





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Ninco...



Neuer elektronischer Regler: Innenleben noch streng geheim!



Dauerbrenner: Neue 997er



Ein bunter Strauß an Bahnsets mit ordentlicher Länge. Dieses Ding passt perfekt auf eine Tischtennisplatte! Geniale Idee!



Black and White: Ferrari 360 GTC und neuer Gallardo mit Uhrensponsor.

Neue Vette, neuer Bowler und C4 von Leob!





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Ninco...



Ford GT mit Heckflügel, Diffusor
und Frontspoiler. Welche Renn-
Versionen wohl folgen werden?



Klassisch: 911 und Martini

Kooperation mit Lotus:
Ein Bahnset mit zwei
Exige, die es auch einzeln
geben wird. Die Detail-
treue legt die Messlatte
sehr, sehr hoch. Dazu
fahren die Autos auch
sensationell! Eine klare
Kampfansage an die
Konkurrenz...





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



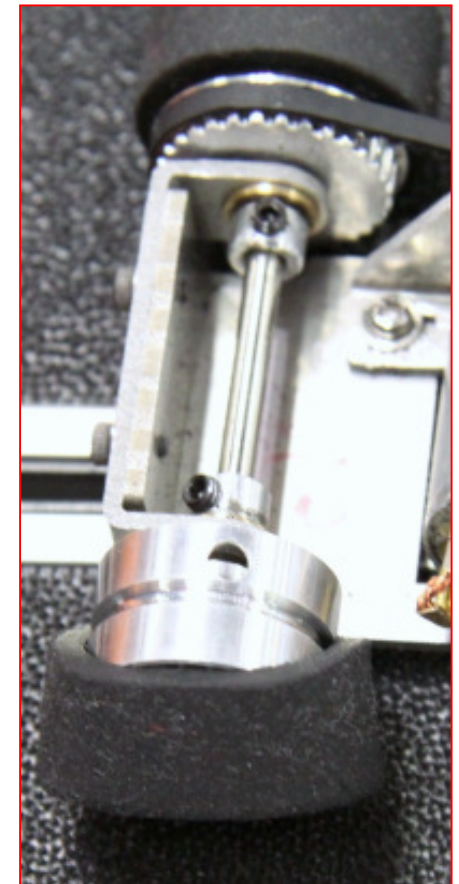
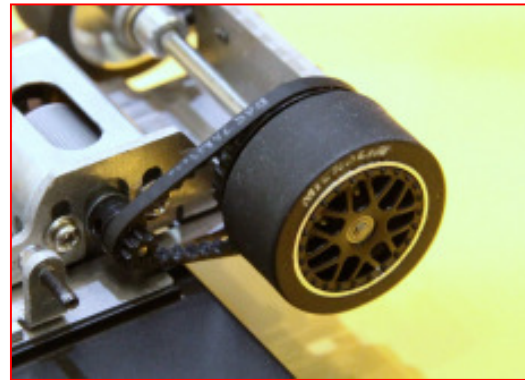
Jim Hunt Messe-Report

Ninco...



Xslot für anspruchsvolle Racer im Maßstab 1:28! Groß, aber passt noch auf Ninco Bahnen. Ein innovativer Mix, der Laune auf mehr macht. Der Riemenantrieb ermöglicht einen schwerpunkt günstigen Mittelmotor. Über die Riemenspannung lässt sich die Bremswirkung einstellen! Kugellager und 3mm Achsen verstehen sich von selbst. Der Motor kann höhenverstellbar und verschieden geneigt montiert werden. Die Karosserie wird über vier Ständer fixiert.

Dreimal Porsche 997 und dreimal Ferrari 360 machen den Anfang der Xslot-Serie. Ein Porsche ist ein Rallyewagen.



Felgen und Reifen kommen ohne Kleber aus: In die Rille einpassen und schon startklar.

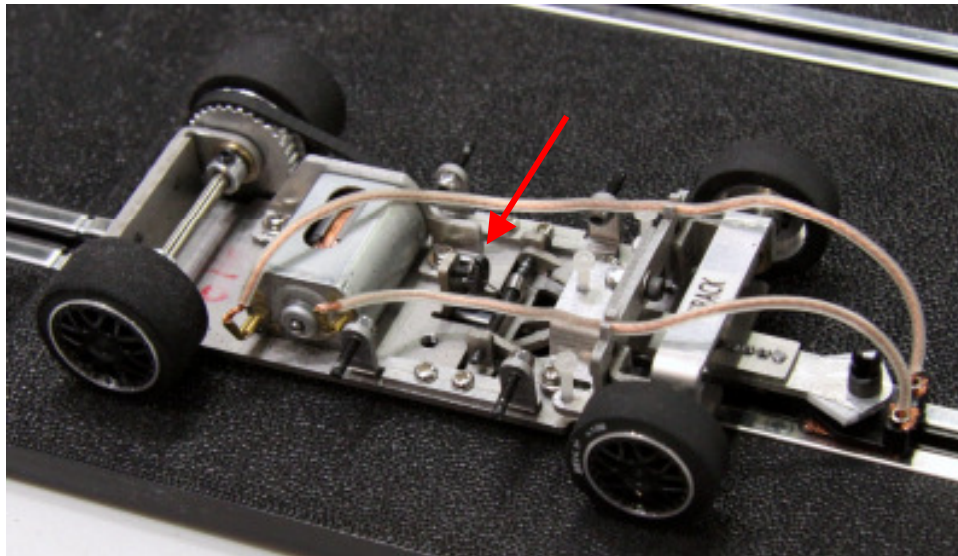


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



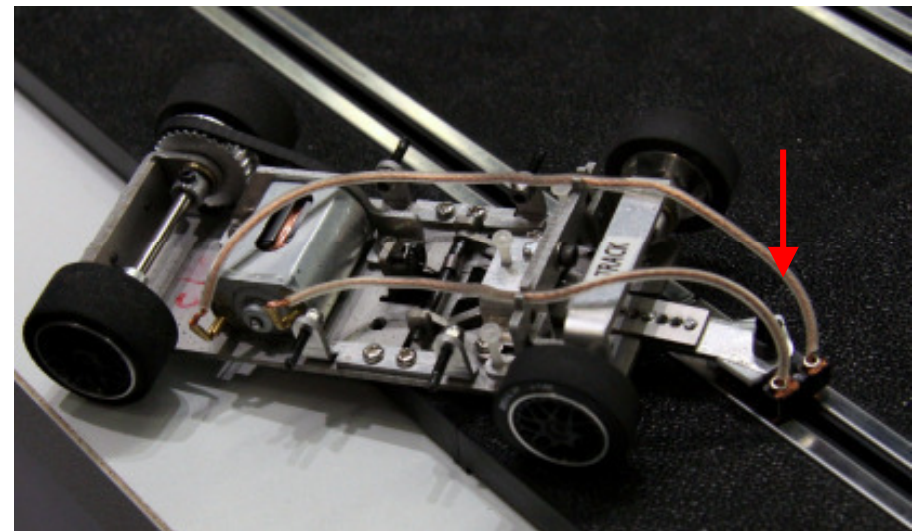
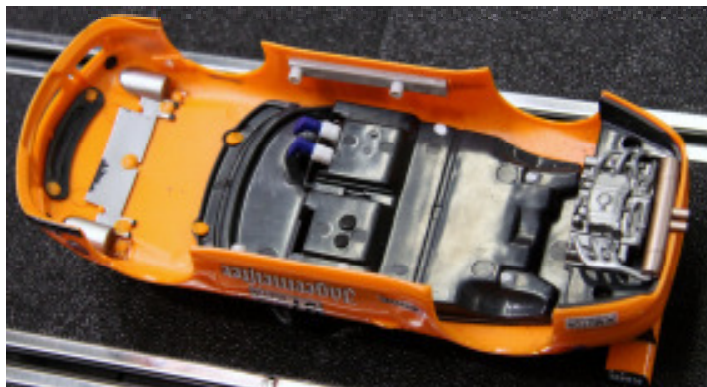
Jim Hunt Messe-Report

Ninco...



Der Clou ist ein Leitkiel mit raffiniertem Schwenkarm. Eine zentrale Rändelschraube (Bildmarkierung) trimmt den vertikalen Schwenkbereich sowie die horizontale Pendelneigung. Wozu? Es wird auch Rallyeautos geben. Verlässt deren Heck im Drift die Bahn oder man poltert über Hindernisse, hält der Leitkiel stets in Kontakt. Die sehr starke Rallyeszene im Süden wird dies zu schätzen wissen.

Unten die Porsche 997 Karosserie. Der flexible Spezialkunststoff ist robust, leicht und durch die Einlage der Auspuffattrappe im Heck zusätzlich versteift. Materialsparend leicht und effizient gebaut.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report



SCX

Die Spanier bringen einige Formneuheiten und Farbvarianten an den Start, was für analog und digital gilt. Rallyefans, werden sich besonders freuen. Endlich kommt, was bisher nur in Spanien über Umwege zu haben war: Fiat 131 Abarth Alitalia! Dazu ein Sunbeam Lotus! Der klassische Renault 8 kommt in zwei neuen Versionen. Das Startfeld der bösen Gruppe B wächst: Lancia Delta S4! Wir sind total aus dem Häuschen! Nun keine langen Worte mehr. Wir lassen besser unsere Bilder sprechen...



Formneuheit Ferrari in Rennversion.



Das Thema SCX Digital mit Boxengasse, neuen Autos, neuer Anzeige und Controllern. Bis zu sechs Fahrzeuge sind gleichzeitig möglich, was spannende Rennen bietet. Die Schienen sind wie gehabt grau gefärbt, was den realen Bedingungen einer Rennstrecke sehr nahe kommt. Dazu gibt es rot-weiße Curbs.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

SCX...



Porsche 997 UPS



Heiße, weiße Vette



DTM Mercedes C-Klasse



Audi R10 TDI



Peugeot 908 FAB



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

SCX...



Fiat 650 Abarth



Hummer Raid



Fiat 124 Spider



Fiat 131 Abarth Alitalia



2x Renault 8



Lancia Delta S4



Ford Escort MK II



Sunbeam Lotus



Ford Escort RS Michelin





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

SCX...



BMW und Honda Tourenwagen



Neue Nascars



Zwei neue Seat, darunter eine Formneuheit links...



Senna's F1





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Pagani Zonta im Mattschwarz



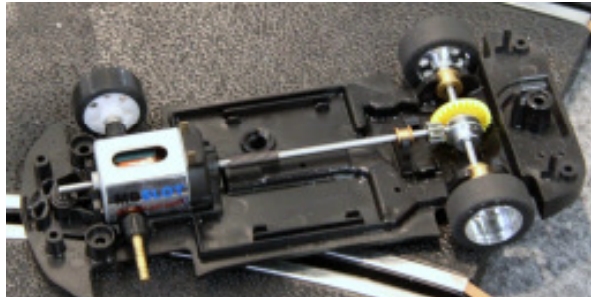
Jim Hunt Messe-Report

MB Slot

Fertiglackierte Ferrari 430, Tuningteile zur Veredelung von Serienslotcars und ein neues Chassiskonzept! MB Slot baut ein eigenes Digitalbahnkonzept!



Wunderschön lackierte F430. Technische Leckerbissen! Wir zeigten ihn als Whitekit in JHM No. 9



Frontmotortuningteile in Präzision



Neue Chassis mit Dreiecks- oder Längshalter: Wer minimal Ahnung hat, erkennt, welch tolle Hardware kommen wird.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Fly

Die Spanier bauen schön detaillierte Slotcars aus nahezu allen Rennthemen. Auch 2009 gibt Raphael Barrios mit seiner Truppe Vollgas. Dazu kommt ein Vertragsabschluss mit Bahnhersteller Artin. Mal sehen, was bei der Zusammenarbeit herauskommen wird.

Das Segment um historische Formel 1 wird um ein weiteres Modell erweitert. Ein neues Antriebskonzept zieht darin ein. Sein Kompakt-Motor liegt mittig schräg im Chassis, greift in ein großes Getrieberad, das über eine Art Schneckenantrieb auf die Hinterachse greift. Wir werden berichten, sobald das Teil auf dem Markt sein wird. Die Neuheiten präsentiert man zwischen schöner und zugleich bewährter Kost aus dem laufenden Serienprogramm.



Diablo GTR



Ferrari 512



Wir erwarten gespannt das neue Antriebskonzept, das in historischen Formel 1 bald stecken wird.



Bald fahren die etablierten March nicht mehr alleine. Fly baut neue klassische Formel 1 Geräte.





**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**



Jim Hunt Messe-Report

Fly...

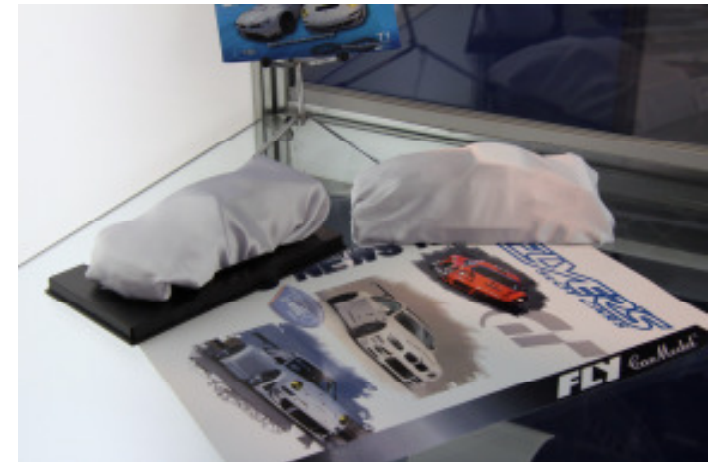
Die Urviecher des Rallyesports, erhalten Zuwachs: Mini Metro 6R4 und Peugeot 205 T16 sollen kommen. Damit rollt zu den bereits im Repertoire befindlichen Audi Quattro und Lancia 037 starker Tobak an den Start! Wir brennen schon heute! Obwohl nur Plakat-Bilder zu sehen waren: Fly tolle Formenbauer! Die Sache wird mit Spannung erwartet!



Mini Metro 6R4

Flyers

Die Nischenmarke entpuppte sich nach ihrer Einführung als wahre Kampfansage mit sagenhaften Fahrleistungen. Es sind unter samtigem Geheimnistuch ein Porsche 997 GT3RS und ein BMW M3 angekündigt.



Peugeot 206 T16



Exotischer Sunred SR 08





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report



Sloter

Die Spanier bringen interessante Designversionen bewährter Modelle auf den Markt. Sloter bringt das Thema Gulf im flachen Zytek: Eine Augenweide.

Neue klassische Lola T290, die magnetlos ab Box ausgeliefert werden und sensationell auf der Bahn unterwegs sind. Wir freuen uns auf diese klassischen Geräte.



Spirit

Das Motto Golf GTI I wird um eine orange-farbige Jägermeisterversion ergänzt. Auf dem Dach die für damals typischen Sonnenstrahlen in schwarz und weiß. Dazu kommt ein roter GTI mit Doppelscheinwerfern im Grill und langen Rücklichtern.

Der BMW 635 CSI wird in der interessanten BMW-Originalteile Version kommen.

Wir sind auf weitere Neuheiten der Marke gespannt. Spirit ist immer für eine Überraschung gut.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Racer

Die Edelschmiede aus Italien fertigt Slotcars mit Resine Karosserie und Slot.it Technik. Schmuckstücke für die anspruchsvolle Klientel. Handarbeit und Produktion in einem EU-Land kosten etwas mehr. Dafür gibt es Exklusivität und Detailtreue in einer eigenen Liga. Die Racer-Macher sind Enthusiasten, die unseren Beifall ernten! Um im „normalen“ Preissektor dabei zu sein, produzieren sie fünf verschiedene Rileys in Asien mit Kunststoff-Karo und Slot.it Technik!

Chaparral 2E: Wunderbarer CanAm



Zwei edle Ferraris aus der großen Auswahl von Racer. Es gab und gibt eine Fülle von Versionen. Das unterstreicht den hohen Anspruch der Marke.



Alfa 33/2 Flotte! Sagenhaft historisches Renngerät aus Italien!



Ford P68. Die Umsetzung im Detail ist ein Gedicht. Fährt einem jemand in die Kiste ist der Schmerz mindestens so groß wie ein Unfall im Original.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report



Racer... und Sideways

Zwei der Rileys sind bereits auf dem Markt. Es werden drei Farbvarianten folgen. Leider waren diese am Messestand bei unserem Termin kurzfristig nicht gleichzeitig mit uns anwesend. Aber im www finden Interessierte sicherlich Bilder...

Die Fiat 500 Abarth sind auch schon auf dem Markt zu haben. Eine kleine Demobahn war ihr Spielplatz. Als Handmuster stand eine Rennversion des Abarth in der Vitrine. Er ist die radikale Antwort für die Rundstrecke auf die moderate Straßenversion.



Unter dem Sublabel Sideways produzieren die Racer-Leute Rileys mit Slot.it Technik fürs Volk.

Porsche 935 Liqui Moly. Welch Gerät!





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

NSR

Diese Brenner kommen ebenfalls aus Italien. Seit der 917K auf dem Markt ist, steht die Welt Kopf. NSR hat die Proportionen deutlich verschärft und baut nicht nur sauschnelle, sondern zugleich wunderschöne Autos. Das Thema 917K drückt unsere Nasen an den Vitrinen platt. Bis der Meister mit Schlüssel kommt und uns erlöst: Martini Set mit No.3 und 4. Dazu das Le Mans Set 1970 mit Hans Hermanns Wunderwaffe No.23 und der im Rennen nicht gelaufenen No. 24. Man spricht von jeweils 1000 bis maximal 1500 Sets...



Zwei schöne Sets: Martini und Le Mans 1970



Hans Hermanns Siegerauto von Le Mans 1970 kommt!



**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**



Jim Hunt Messe-Report

NSR...

David Pipers 917er kommen dazu. Der Rote mit No.14 und der Sandeman No.18. Ein weißes Modell mit No.10 soll auch kommen. Dazu: Ford 3 Liter, Fiat Stilo und 500 Abarth!



Viermal Ford MKIV: Gold, Blau, Gelb und Rot



NSR Chassis in verschiedenen Härtegraden, dazu Powermotoren und Hinterachshalter für jeden professionellen Anspruch.



Fiat Stilo Abarth



Ford 3 Liter



Pipers Sandeman 917K



Pipers No.14 und eine weiße No.10



Offene Clio-Studie



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Slot.it

Maurizio Ferrari ist aus dem Slotgeschäft nicht mehr wegzudenken. Die italienische Schmiede hat sich mit ihren Powereisen längst Kultstatus erarbeitet. 2009 kommt der Hammer schlechthin: Ein digitales Konzept das bis zu 20 Autos verkraftet und ebenso analog betrieben werden kann. Man kann sich optional rennrelevante Ansagen über einen diskreten Knopf im Ohr mitteilen lassen oder alternativ Musik hören.

Bei den Fahrzeugen stehen ausgesuchte Formneuheiten und schöne Designvarianten auf dem Plan.

Oxigen soll mit den Digitalsystemen von Scalextric und Ninco arbeiten.



Digital und Analog zugleich. Das Oxigen-System von Slot.it lässt aufhören. Es hat eine maximale Kapazität von bis zu 20 Fahrzeugen. Damit richtet es sich an Clubs und an Leute, die großzügig Platz für Gastfahrer haben. Das geniale daran: Analog und digital sind in einem System vereint. Es wird einige Zeit ins Land ziehen, bis es auf dem Markt erscheint. Maurizio Ferrari (Anzug) erklärt zwei Senioren (keine Redaktionsmitglieder von uns) die Features seiner neuen Anlage. Die Verwaltung wird kabellos über W-Lan erfolgen. Kann man den Bordfunk der Gegner mit Störsendern manipulieren? Wir tüfteln schon...



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Slot.it...



Mazda 787 LM: Neben der bekannten Renown-Version werden Varianten folgen.



Chaparral, die Formneuheit im Klassiksegment der Italiener





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Slot.it...

Porsche 962C neue Version



Porsche 956KH Tictac. Der Prototyp ist noch mit Decals aufgebaut.



Dauerbrenner Audi R8C: Orange Racingversion mit Flat Motor und kleinen Räder. Rechts No.9 reloaded. Mitte: Der im Vorjahr angekündigte Langheck-Nissan kommt mit etwas Verspätung.



Pretty in pink: Jaguar No. 34



Jaguar goes USA: Amerikanische Rennserien werden damit erobert.



**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**



Sensationeller Ford MK IV mit schöner Formensprache. Wir hoffen, dass dies nicht die einzige Version bleiben wird. Ein sensationell schöner Wagen, der Freunde des klassischen Langstreckensports begeistern wird.



Jim Hunt Messe-Report

MRRC

Die Traditionsschmiede aus England lässt 2009 diese Neuheiten vom Stapel:



Mechanische Trigger mit verschiedenen Widerstandswerten für jeden Anspruch.

Zwei Chaparral und eine Cobra. MRRC baut schöne Klassiker.



MRRC und Scaleauto: Breites Sortiment an Tuningteilen für individuelle Wünsche.



Porsche 910 No.1. Eine neue Farbversion der King Cobra No.95. Eine Shelby Cobra, No.11 kommt in starkem Blau. Hinten noch ein Porsche 904 GTS No.37.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

Team Slot

Die Spanier bauen Nischenmodelle, an die kein Rallyefan vorbei kommt. Die bestehende Fahrzeugpalette mit Resine- und Kunststoff-

karos wird um Designversionen und eine Formneuheit erweitert. Renault Alpine A310!

Das Plastikgeschoss aus den 80er mit Sechszylindermotor wird kommen!

Renault Alpine A310! Die Waffe der 80er!



Bunte Resinepalette interessanter Klassiker des Rallye- und Rennsports findet man bei Team Slot.

Der lange erwartete Lancia Stratos Aseptogyl kommt auf den Markt. Wir freuen uns!



Lancia Delta Integrale Evo 3: Bereits im Handel erhältlich.



Toyota Celica Gruppe B, Africa Rallye, in einer limitierter Box



Es gibt Engel, die haben

Silikon

in Lippen und ...



*Slot Angels machen daraus **Reifen***

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



MADE IN AUSTRIA

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine und auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung der Inhalte aus unserem Onlineangebot.

Einen flott machen

Workshop



Paintbox

Lackieren will gelernt sein. Wer sich ohne dreijährige Lehrzeit an dieses Berufsfeld wagt, kommt schnell an seine Grenzen. Mit ein paar kleinen Tipps geht es leichter. Der Rest ist Lehrgeld zahlen und Erfahrung sammeln.

Einen flott machen

Workshop

Paintbox

Nicht alle Slotter sind mit Standardware zufrieden. Möchte man im Handel nicht existente Rennwagen nachbauen oder Eigenkreationen realisieren, braucht man Farbe und Decals. Whitekits schreien nach einem individuellen Farbleid. Zum Gelingen des Farbtransfers geben wir ein paar Tipps und zeigen ein paar eigene Werke. Viel Vergnügen beim Anschauen und viel Spaß beim Lackieren.

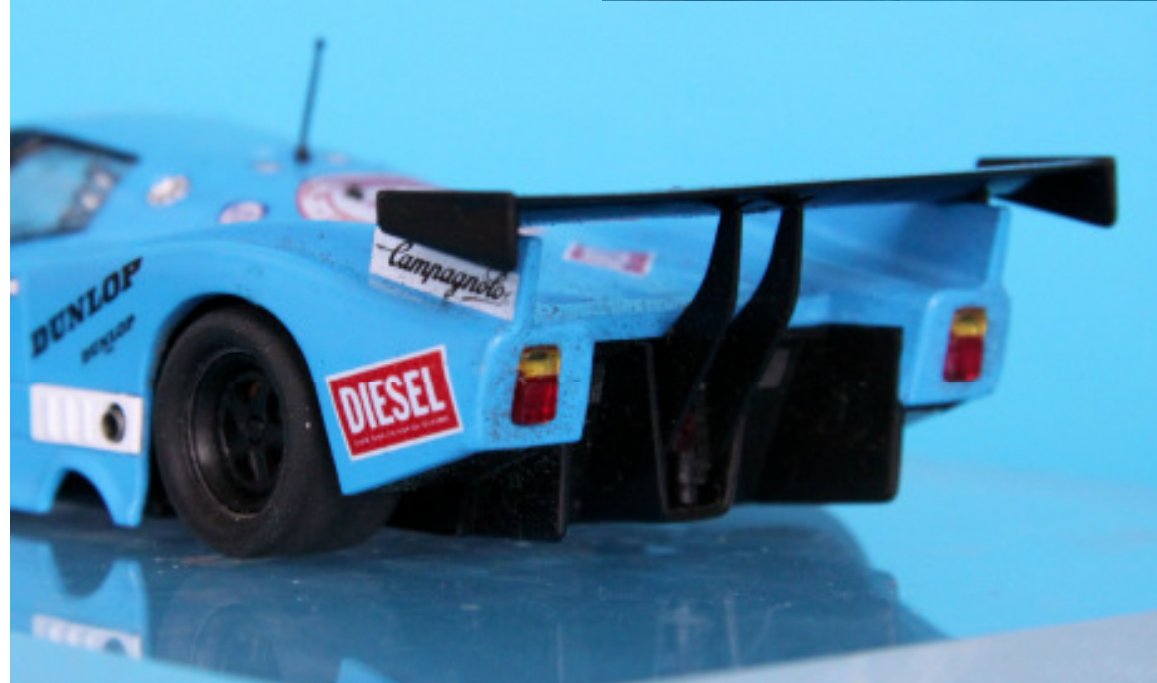
Karosserie anschleifen

Mit feiner Schleifwolle die Oberfläche anrauen. Es sollten dabei keine Strukturen wie tiefe Rillen entstehen. Gleichmäßiges und gefühlsvolles Massieren!

Karosserie waschen und entfetten

Ab ins Spülbecken. Spülmittel entfettet die Oberfläche. Fingerspuren und Staub müssen runter. Nach dem Bad mit klarem Wasser

Alles Handarbeit mit Pinsel!



Unser siegreicher Lancia, den wir seit einiger Zeit regelmäßig bei einer Clubrennserie einsetzen. Der Lack hält auch nach vielen harten Schlachten im Rennbetrieb. Der Wagen wurde von Hand mit einem 12er Pinsel und Tamiya Farben lackiert. Zuerst weiß an der Front. Dann das Heck blau. Später kamen das Rot und Grün auf die Kotflügel. Dann kam ein extrem dünner Pinsel zum Einsatz. Die Flammenübergänge der brennenden Flagge wurden mit Silber nachgezogen. Die Fensterränder mit Schwarz akzentuiert.



Einen flott machen

Workshop

Paintbox

spülen und trocknen lassen. Auto mit einer Drahtschleife bewegen, damit nicht erneut Fett auf die Karosserie kommt.

Pinself, Spraydose oder Airbrush?

Alles geht! Wir streichen die meisten unserer Rennfahrzeuge von Hand mit **Pinself**. Eine reine Frage der Technik. Dann sieht man hinterher keinen Pinselfstrich.

Spraydosen vorher anwärmen, aber nicht aufheizen! Mit Abstand die Karo leicht einnebeln, aber nicht mit Farbe zupampen. Schrittweise Farbnebel auftragen, bis das Endresultat stimmt. Wer ungeduldig zuviel aufträgt bekommt einen hässlich tropfenden Farbkumpen. Spraydosen eignen sich für Komplettlackierungen. Könnner schaffen auch Farbübergänge. Aber das verlangt einiges an Erfahrung, damit das Resultat gut aussieht.

Airbrush

Profis greifen zur Sprühpistole mit verschiedenen Nadeldüsen und einem Kompressor, der den Farbnebel aufträgt. Abdeckfolien kommen zum Einsatz. Darüber zu schreiben würde ein Buch füllen. Vielleicht machen wir mal einen eigenen Workshop dazu.

Alles Handarbeit mit Pinself!



Hier ein weiterer Lancia aus unserem Jim Hunt Rennstall, der schon viele Rennen hinter sich hat. Er wurde ebenfalls von Hand mit einem 12 Pinself und Tamiya Rot lackiert. Die Scheibenränder wurden mit einem dünnen 0-0er Pinself mit Tamiya Schwarz nachgezogen. Der Ruß am Auspuff: Einfach Schwarz aus dem fast leer gemalten Pinself verstreichen...



Einen flott machen

Workshop

Paintbox

Alles Handarbeit mit Pinsel!



Hier entsteht ein neuer Lancia für den Jim Hunt Rennstall. Er wurde von Hand mit dezertem Tamiya Titansilber per 8er Pinsel gestrichen. Wir kommen sogar ohne Klarlack aus. Der Farbauftrag hält auch so. Decals bleiben auf diesem Acryllack perfekt haften und halten auch den Rennbetrieb aus. Wir haben bisher noch kein einziges Decal verloren. Unser Rennstall umfasst nicht gerade wenige Boliden...



Wer möchte, kann trotzdem Klarlack auftragen. Vor allem dann, wenn der nervöse Rennpilot zur Schweißfinger-Bildung neigt. Ein feuchter Händedruck „ätzt“ Decals leicht von der Karosse. Das hängt natürlich vom Sättigungsgrad der ekligen Pappfinger ab. Nur der Vollständigkeit halber erwähnt...

Einen flott machen

Workshop

Paintbox



Alles Handarbeit mit Pinsel!



Unser Killer-Alfa, der den Rundenrekord für historische Sportprototypen und alle seriennahen Slot.it auf unserer Clubbahn hält. Das Whitekit wurde mit einem 10er Pinsel im Bugbereich mit Tamiya Gelb gestrichen. Anschließend: Helles Tamiya Blau in gleicher Pinseltechnik aufs Heck.



Einen flott machen

Workshop

Paintbox



Zum Vergleich ein Sauber, der mit Spraydose lackiert wurde. Tamiya Perlorange kam auf die Außenhaut des Gruppe C-Boliden.



Nun seid Ihr dran! Viel Spaß und Erfolg bei Euren Lackierobjekten!



GOKARLI *rennbahnshop*

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

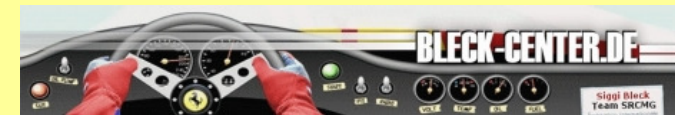
Suche Slot.it Audi R8C Presentation und Qualifying No. 10. Presentation hat links und rechts die Startnummern 9 und 10 unterschiedlich, der Qualifying No.10 hat silberne Seitenkästen. 1. U. 2. Edition gesucht, zu unterscheiden an den schwarzen (1st edition) und schwarzen (2nd Edition) Auspuffrohren. Auch bespielt, zahle je nach Zustand bis 100,- Euro. Chiffre FR 815

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:

jim-hunt-magazine@gmx.de

Betreff: Kleinanzeige schalten



Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Bei uns fährt der Leser mit!

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

**WIR SEHEN UNS IN NUMMER 11
IM MÄRZ 2009.**

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 rechtlich geschützte, eingetragene Marke.

Vielen Dank an alle Leser, Freude, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch alle Vollgas geben!