

Jim Hunt Magazine®

11

FOR SLOTCAR USE ONLY

Apr 09

**Messeneuheiten 2009
im Test**

- Rallye
- Rundstrecke
- Klassiker

Rallyeholzbahn Teil 2

Neu: Rennberichte





Editorial

Früh(jahr)start

Kürzlich haben wir auf der Nürnberger Messe die Neuheiten bewundert, schon kommen die ersten auf den Markt.

Diese erfreuliche Entwicklung verkürzt die Wartezeit extrem und zeigt auch, dass sich die Hersteller nicht nur am jahreszeitlich starken Weihnachtsgeschäft orientieren. Egal welche Motive dahinter stecken, letztendlich bringt uns das alle, die sich mit dem Sloten beschäftigen, in Laune.

Die Resonanz nach den strukturellen Neuerungen in Jim Hunt Magazine seit der letzten Nummer 10 war überwältigend. Wir werden weiterhin versuchen maximales Infotainment abzuliefern. Danke für das umfangreiche positive Feedback und gute Anregungen, die wir so weit möglich gerne berücksichtigen.

Gehen wir gleich in die Vollen:

NSR liefert nach dem grandiosen Auftritt der Gulf 917K eine weitere Version aus: David Pipers roten Renner.

SCX gibt Vollgas und bringt neben schönen Designvarianten schon Formneuheiten, die den Blutdruck erhöhen. Neben dem Ferrari Fiorano kommt der Lancia Delta S4 auf den Markt! Das bringt nicht nur den Mutterboden

in Wallung. Dazu gesellen sich Klassiker des Rennsports von Fiat und Renault. Freunde aus Übersee bieten wir eine geballte Ladung aktueller Nascars und einen dicken Klassiker der Trioval-Rennen.

Ninco baut seine Lightning-Staffel weiter aus: Der schnelle Acura in Premium-Ausstattung! Dazu rollt der kleine Lotus Exige aus der brandneuen aufwändig detaillierten Sport-Linie an den Start. Die Einsteigerlinie Ninco 1 liefert einen WTTTC Wagen, der sich deutlich von anderen abhebt.

Auf der Rallyepiste wird italienisches Edelmetall von Ferrari und Lamborghini gefahren. Ob es pervers ist, solches Gerät durch Matsch und Modder zu prügeln entscheidet das Budget des Wagenlenkers.

Thomas zeigte uns in der letzten Ausgabe seine atemberaubend schön gemachte Holzrallyebahn. Nun folgt die Fortsetzung seiner Geländestrecke.

MRRC setzt auf ein Basiskonzept beim Chassis und baut darauf drei wunderschöne Klassiker auf. Alles zu einem Kampfpfeis, der sich gegen die Finanzkrise stemmt. Klasse!

Scalextric liefert den neuen alten Camaro aus den 70er Jahren in Rennversion aus. Ein sagenhafter Bingbanger aus vergangenen Tagen. Im Diesel-Duell: Peugeot gegen Audi aus Le Mans. Brandneu: Ferrari 250 GTO!

Revell liefert die siegreiche CanAm Lola von Surtees ab. Wie praktisch, dass wir John live getroffen haben. Dazu gibt es einen Big Banger der Extraklasse von Fred Lorenzen und einen Ost-Boliden mit Zweitakter.

Eine lange Teststrecke liegt hinter uns. Auf den Workshop verzichteten wir diesmal aus Platzgründen. Im nächsten Mag wird diese Reihe wie gehabt fortgesetzt.

Neu dazu gekommen: Rennberichte von der SLP und der HvK.

Allen Lesern viel Spaß mit einer sehr umfangreichen No.11!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim's Universum

News & Facts

Tracktest

Titelstory: Lotus Exige von Ninco Sport

Rallye:

- Gruppe B: Lancia, Renault, Porsche
- Edel-Italiener im Driftwinkel

Rundstrecke:

- Vier neue LMP: Peugeot, Audi, Zytek und Acura
- Neue GT von Ferrari, Chevrolet und Porsche

NASCAR: Sechs neue Donnerbolzen

Klassiker:

- Camaro – der Mythos geht in die 70er
- Ferrari 250 GTO
- Jaguar D-Type



Rennen

SLP und HvK

Und vieles mehr!



Jim's Universum

Neulich bei der Sardinien-Rallye

Nach einer strammen Wertungsprüfung folgte eine moderate Verbindungsetappe. Plötzlich herrschte Desorientierung im Cockpit: „Das steht nicht im Roadbook“, gab die Beifahrerin über Helmfunk zu verstehen...



Wie jetzt? Schon, oder doch nicht?



Weiterer Corsa von Sloter

Die Spanier kamen neulich mit dem Corsa 1600 Super auf den Markt. Wir berichteten ausführlich in JHM No.10.

Nun ist die Version von Vedelago und Pagani zu haben. Optisch eine gelungene, frische Angelegenheit. Wie sich gezeigt hat, ist der Corsa eine variabel einsetzbare Rallyewaffe in der kleinen Hubraumklasse. Technischen Feinheiten und Vielseitigkeit machen ihn zum Rallyeeisen, nicht nur für Nachwuchsfahrer.



Corsa 1600 Super. Das variabel aufzubauende Rallyeauto zirkelt kraftvoll über korsische Bergstraßen, über Schotter wie über weitläufige, schnelle Asphaltsonderprüfungen.



Jim's Universum

Tamiya Masking Tape

Lackierer aufgepasst: Wer Farbübergänge und Linien Freihand nicht hinbekommt, dem wird von Tamiya geholfen. Meister des Pinsels und der Airgun schwören auf die verschieden breit erhältlichen Tapes von Tamiya. Sie können präzise aufgeklebt werden. Sie lassen sich in sämtliche Ritzen pressen, so dass keine störende Farbe z.B. in Karoseriespalten fließt. Nach dem Lackiervorgang kann das Band ohne Rückstände abgezogen werden. Es gibt sogar einen praktischen Spender mit einer Abrissvorrichtung. Die Suche nach dem Rollenanfang entfällt damit. Eine Rolle hat 18 Meter Länge. Damit lackiert man eine Weile...



Hochwertiges Abklebband für Lackierprofis

Revell Bausätze

Für den Streckenrand von Slotbahnen mit dekorativem Umfeld gibt es zwei neue 1:32 Bausätze von Revell:

Der **Eurocopter EC 135 Luftrettung** ist ein schöner Blickfang an einer Rennstrecke oder über ihr. Unter der Nummer 04644 ist er im Fachhandel zu haben.

Der **Rolls Royce Phantom I** ist ein vielseitig einsetzbares Vehikel. Entweder nutzt man ihn als parkenden Wagen am Streckenrand historischen Kurse. Findige Scratchbuilder bauen daraus ein Slotcar im Maßstab 1:32. Unter der Nummer 00014 im Fachhandel zu haben. Er ist auf 5000 Einheiten limitiert!

Neue Silikontrends

Die Reifenmischer der Slotangels aus Wien



Zwei 1:32er Bausätze von Revell: Eurocopter und Rolls Royce. Ideal für authentische Dioramen am Streckenrand. Der Phantom I ist ein Muss für Oldtimerfans. Experten nutzen den Bausatz als Basis für ein selbst gemachtes Slotcar.



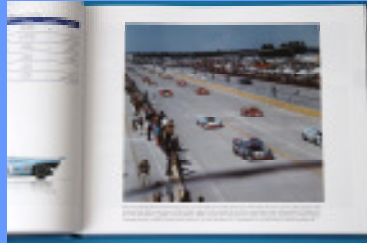
haben ihre Frühjahrskollektion in den Trendfarben Blue, Berry und Lakritzblack am Start. Logisch kein sinnfreier Modegag: Die verschiedenen Farben bieten durch die Komposition diverser Substanzen verschiedene Haftungsstärken. Mehr dazu unter der ihrer [www](http://www.slotangels.com) (Kärtchen)
Test it, but don't taste it...

Jim's Universum

Porsche 917 – Eine Erfolgsgeschichte von Reynald Hézard

Fahrer verfluchten und verehrten den Porsche 917. Mit seinem Erscheinen 1969 setzte der innovativste Rennwagen neue Maßstäbe. Besonders bei der Langstreckenweltmeisterschaft siegte er durch technisches Potential. Namhafte Fahrer wie Pedro Rodriguez, Hans Herrmann, Rolf Stommelen, Kurt Ahrens, Jürgen Neuhaus, Vic Elford und Jo Siffert saßen im 917 und kämpften gegen die Teams von Ferrari und Alfa Romeo. Entwickelt wurde der Wagen vom Porsche-Ingenieursteam unter der Leitung von VW-Chef und Porsche-Neffen Ferdinand Piech. In der ersten Produktionsphase wurden nur 25 Exemplare gebaut. Der 917 sollte gegen Lola T70 und Ford GT40 antreten. 1971 errang der Porsche erstmals den Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Der Bildband dokumentiert den Werdegang und die sportlichen Erfolge jedes einzelnen der 25 gebauten 917er einschließlich der Ersatz- und Testfahrzeuge. Hochwertige Grafiken dokumentieren alle jemals verwendeten Farb-Designs und machen dieses Buch zu einem einzigartigen Nachschlagewerk für Motorsport-enthusiasten und Sportwagenfreunde.

Bibliographie: Reynald Hézard: Porsche 917 – Eine Erfolgsgeschichte, 273 Seiten, 75 farbige und 71 s/w-Fotografien sowie zahlreiche Skizzen, 310 x 245 mm, gebunden, 49,90 Euro. ISBN: 978-3-86852-085-9.



Titelstory

Lotus ist einer der wenigen britischen Sportwagenbauer, die überlebt haben. Mit Tuner Ninco realisiert man nun eine Kooperation, die den Slot zum Glühen bringt.



Back in Black

GT 3

LOTUS
EXIGEE



GT 3

Back in Black



Chefingenieur J.J. Brown und Rennmechaniker Peter Sample diskutieren vor unserer Testfahrt in Loxville über mehr oder weniger „Flügel“.

LOTUS EXIGE

und kernigen Drehzahlen. Das Fahrwerk ist sehr sportlich ausgelegt, gibt Unebenheiten an die Bandscheiben weiter. Das Fahrerheck findet in Sportschalensitzen guten Seitenhalt. Die Fußheizung übernimmt ein Ölkühler, der sich im Bug vor den Pedalen breit macht. Unter dem Strich verfügt der Lotus über Fahreigenschaften die an ein Kart erinnern. Quasi ein Auto, das es sonst von keinem anderen Anbieter mehr so in Serie gibt. Sein niedriges Gewicht erreicht er durch sinnvolle Leichtbauweise und das Weglassen aller technisch irrelevanter Teile. Eine puristische Fahrmaschine für Kenner „echter“ Sportwagen. Dass so ein Teil auf die Rennstrecke gehört, versteht sich von selbst. Lotus bietet dafür eigene Versionen des Elise (offen) und Exige (geschlossen) an.

Lotus steht seit Jahren für traditionellen, britischen Sportwagenbau. Es ist eine der wenigen, dieser ehemals zahlreichen Schmieden, die bis in die Neuzeit überlebt hat. Seit es Rover nicht mehr gibt, hat sich das Motorenkonzept geändert. Man setzt auf bewährtes aus dem Hause Toyota, was technisch keinesfalls eine schlechte Wahl ist. So arbeiten in den Lotus von heute zuverlässige und leistungsstarke Nippon-Aggregate. Der Lotus Exige ist das geschlossene Coupé des offenen Roadsters Elise. Ein Sportwagen für

die Straße, der das Kürzel „Sport“ wirklich wörtlich nimmt. Ohne Heckmeck, das ungeübte Leute hinter dem Volant mit elektronischen Betrugshilfen zu schnellen Fahrern macht. Im Lotus muss man bis heute unter real physikalischen Bedingungen arbeiten. Ein extrem straff gefedertes Leichtbaugerät mit einem Mittelmotor von Toyota, der alle Vorzüge und auch Nachteile dieser Motoranordnung im Grenzbereich in sich birgt. Der Vierzylinder holt sich seine Leistung über 1800ccm Hubraum plus Vierventiltechnik





GT 3

Back in Black

LOTUS EXIGE

In der Rennversion kitzelt man aus dem 1,8 Liter Vierzylinder mittels Turbo 275 PS, 275 Nm Drehmoment und eine Vmax von knapp 260 km/h heraus. Preis: 80000 Euro.

Dass sich ein Rennstall finden wird, der aus dem kleinen Flitzer einen GT3 aufbaut, ist konsequent. Einer der prominentesten Exige-Reiter ist Deutsch-Rapper „Smudo“ von den Fantastischen Vier. Er ist in seiner Freizeit Rennfahrer.

Dass der spanische Tuner Ninco mit den Briten eine Kooperation geschlossen hat, verwundert und erfreut zugleich. Schließlich gibt es einen nationalen Slothersteller. Mit dem Exige GT3 zeigt Ninco zum ersten Mal, wo künftig der Hammer hängt. Es ist das erste Auto aus der S-Serie (S= Sport), die mit sportlichen Fahrleistungen und erhöhter Detaillierung an den Start geht. Mit den Extra-PS taucht man aus dem Windschatten der Konkurrenten und bläst zum Angriff. Der Wagen sieht klasse aus und fährt auch so. Komplett neu ist die Motor-Getriebeeinheit. Man hält am bewährten Anglewinder fest, setzt zugunsten der rotierenden Massen schlankere und somit leichtere Zahnräder ein. Der Motor ist kein Longcan-NC5 oder 6, sondern ein kompakter NC 9 Sharkr, der aus 20000 Umdrehungen bei 125 mA ein Drehmoment von 145gcm schöpft. Der ordentlicher Bums des kompakten Wagen ist jederzeit gut beherrsch- und abrufbar.

Der Detaillierungsgrad ist deutlich gestiegen: Kühlgitter an Kotflügeln, Schweller und Heck. Der Fahrer trägt einen Helm im Airbrush-Design. Fein gemachte Fünfspeichen-Felgen mit Bremsscheiben und Reifen, die sich ab Werk mit ihrer gesamten Auflagefläche in den Plaspfahlt der Rennstrecke krallen. Der Grip der Niederquerschnittswalzen ist sagenhaft gut!





GT 3

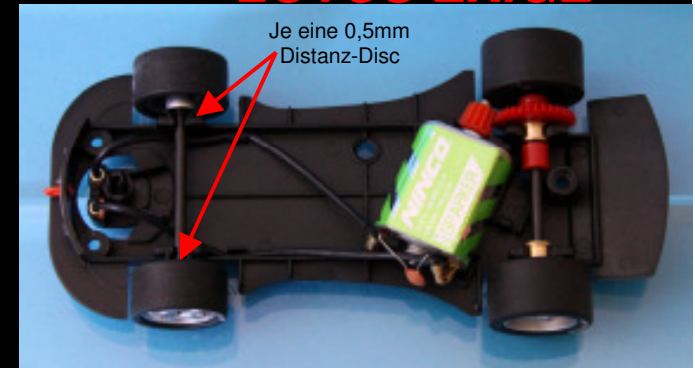
Back in Black

Der Grip der breiten Slicks ist sehr gut auf C-, S-, und N- Plasphalt. Sie liegen ab Werk über ihren ganzen Querschnitt auf und verzichten auf Nachschleifen. Bravo! Das Vorderachs-Axialspiel wurde mit je einer 0,5er Distanz reguliert. Anstelle möglicher 14,8 Voltan fahren wir 12 Voltan-Sprit bleifrei und ohne MTS: Der Lotus liegt satt, bleibt im Grenzbereich gutmütig. Die NC-9-Charakteristik spielt in die Karten: Er hängt gut am Gas, entfaltet seine Leistung sportlich, bringt aber den Fahrer nie in Verlegenheit. Bremsst man Kurven spät an, bricht das Heck leicht aus.

Trotz Mittelmotor lässt es sich mit Gasstößen kontrolliert abfangen. Auf Geraden entfaltet das Aggregat seine Leistungsspitze und zieht den Exige blitzschnell auf seine Topspeed.

Fazit: Tuner Ninco ist mit dem kleinen Lotus ein großer Wurf gelungen. Technisch durchdacht und wunderschön in Szene gesetzt liefert das ausgewogenes Konzept echtes Sportwagen-Feeling. Weniger ist oft mehr!

LOTUS EXIGE



Im Lotus arbeitet ein neuer Anglewinder mit kompakten Maßen. Das angeschrägte Spurzahnrad ist schlanker geworden. Wir minimieren mit je einer 0,5 mm Distanzscheibe das Axialspiel der Vorderachse. Das Chassis bietet genügend Platz für die individuelle Blei-Trimmung. Wir kamen ohne aus. Der gefederte L-Kiel hält Schleifer und Schwert optimal tief. Die Zündkabel sind sauber geführt.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
126,5 mm	59 mm	34,9/40,4
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
71,9 mm	54,2 mm	59,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	NC9 Sparker	Anglewinder

NINCO®

OFFICIAL NINCO WEBSITE
www.ninco.com

Vertrieb durch:



www.carsandco.de



REF:50517

LOTUS EXIGE ZAGAME TEAM

NINCO ^{sport} S®

Außergewöhnliche Liebe zum Detail

- ▶ Lüftungsgitter aus Metall
- ▶ Photoätzteile
- ▶ Detaillierte Bremsscheiben
- ▶ Rückspiegel und Heckflügel aus weichem Kunststoff – HART IM NEHMEN!
- ▶ Anglewinder – NC-9 Sparker

DESERT STORM



Im Hummer H3 scx bei der

BAJA MEXICO

So ruppig geht es bei einer Dessert-Challenge zu. Dieses Bild wurde in voller Fahrt aus dem zweiten Hummer geschossen. Alles bebt...

Raid



Hummer H3 scx

BAJA MEXICO

Wer glaubt, eine Baja sei eine Kaffeefahrt, ist völlig auf dem Holzweg. Es geht quer durch die Wüste Mexicos. Die Gegend ist unwirtlich und es ist heiß wie in der Hölle. Teuflicher Staub wird aufgewirbelt und man kann sich vorstellen, dass das fein Bodenmaterial in jede noch so kleinen Ritze eindringt. Eine absolute Strapaze für Mensch und Material. Warum man sich sowas antut? Gang einfach: Es ist einfach geil! Hat man das passende Gerät unterm Hintern, erst recht! Der H3 ist mittlerweile von den Abmessungen in zivile Regionen gerückt - im Kontrast zu den Vorgängern. Für europäische Verhältnisse noch immer eine überproportional große Kiste. Der Baja-H3 hat nichts mit den Schnucki-SUVs auf der Leopoldstraße oder Kö gemein. Mad Max hätte seine Freude daran. Scheiben gibt es nicht: Staub, Luft und alles, was durch sie fliegt, kann das Cockpit passieren. Fährt man schnell genug, wird einiges durch den Strömungskanal gesogen. Als Fahrer trägt man einen Integralhelm mit schussfestem Visier. Das hält auch Flugvögeln stand. Der H3 ist nur Motor, Getriebe, Fahrwerk und der Rest ein gigantischer Benzinkanister. Unter Vollast saugt er Unmengen texanisches Gold durch seine Eingeweide mit 8 Liter Hubraum.



Der H3 gleitet auf voluminösen Profilreifen über den losen Untergrund. Sein vollaktives Fahrwerk hält viel Federweg bereit. In seinen ausgestellten Backen können die Räder einfedern. Für alle Fälle ist am Heck eine Reservereifen untergebracht. Damit er bei derben Vibrationen und Schlägen nicht aus der Heckverankerung bricht, unterstützt ihn ein massiver Haltebügel.

Raid



Hummer H3 scx

BAJA MEXICO



Der lange Radstand bietet Laufruhe auf ruppigem Terrain. Hebt der Hummer kurzzeitig vom Boden ab, fangen ihn die dicken Reifen und ellenlange Federwege sanft ab. In Kurven verhält sich der Wagen neutral. Er neigt sich dank der Federung zur Seite, bleibt aber auf den Rädern, wenn man nicht übertreibt. Elchtest? Ein Kuhfänger schützt.

Wer immer noch nicht weiß, warum Amis derart durstig sind. Bei Vollgas wird über eine separate Zusatzleitung Benzin direkt in die Zylinder gepumpt. Das bietet brachiale Beschleunigungswerte und zugleich das Gefühl, man hätte ein Loch im Tank.

Die Offroad-Experten von SCX haben ihren H3 vor der Serienreife ausgiebig in der Sierra Nevada und in Marokko abgestimmt. Wir vertrauen darauf, denn nun geht's los, zur Baja Mexico!

Die hochbeinige Fahrmaschine steht auf sehr voluminösen Profilreifen, die in Sachen Traktion und Grip keine Alternativen zulassen. Überlange Federwege mit weich abgestimmten Dämpfern ermöglichen einen radikalen Fahrstil. Ohne Rücksicht auf Mensch und Material kann man über Dünen, Brocken und Absätze brettern. Kernstück ist eine schmale Trägerkonstruktion, die die Mechanik des Allrads samt Achsaufnahmen, Federbeinaufhängungen und den kraftvollen Motor beherbergt. Darum herum sitzt der pendelnd gelagerte Karosserieaufbau. Aus dem Unterboden ragt ein langarmiger, schwenkbarer Bodensensor, der über zwei Kupferschleifer nach Minen sucht. Man weiß nie genau, durch welches Gebiet man gerade fährt. Sicher ist sicher. Der Arm hat einen sehr großen Bereich Schwenkbereich, so dass er auch an Steilstücken und beim Überfahren großer Hindernisse Bodenführung hält.



Rammbügel vor dem Kühler, der Fahrgastzelle und den Seitenspiegeln. Die Lichtanlage: Zehn Scheinwerfer leuchten, wenn er durchs Gelände bricht. Fahren in Seitenneigung? Fahrwerk und Reifen bewahren den Hummer effektiv vor dem Umkippen. Extreme Schief lagen bei Low speed.



Raid



Hummer H3 scx

BAJA MEXICO

in action:

Die Lackierung in Blau mit zerfließendem Schwarz sieht super aus und untermalt die Dynamik, die in dieser großen Kiste steckt. Der Motor verfügt über ein extrem sattes Drehmoment und eine sportliche Spitzenleistung. Kraftvoll zieht der Hummer bereits ab geringen Touren an und steigert seine Power linear. Über ein breites Drehzahlband entwickelt der Hammermotor mit Zusatzuntersetzung im 4x4 Getriebe Leistung satt, die noch dazu kontrollierbar abrufbar ist. Den Hummer gibt es werksseitig als Saubermann oder verschmutzt. Es handelt sich dabei nicht um peinliches Offroadspray aus der Dose, sondern um werkseitig aufgefahrenen Dreck. Wir sind nicht auf der Kö oder Leopoldstraße.



Egal ob steile Abfahrten...

... Stufen bergauf oder Bergab, der Hummer H3 von SCX packt es!



... Klettern über Hindernisse...



Raid



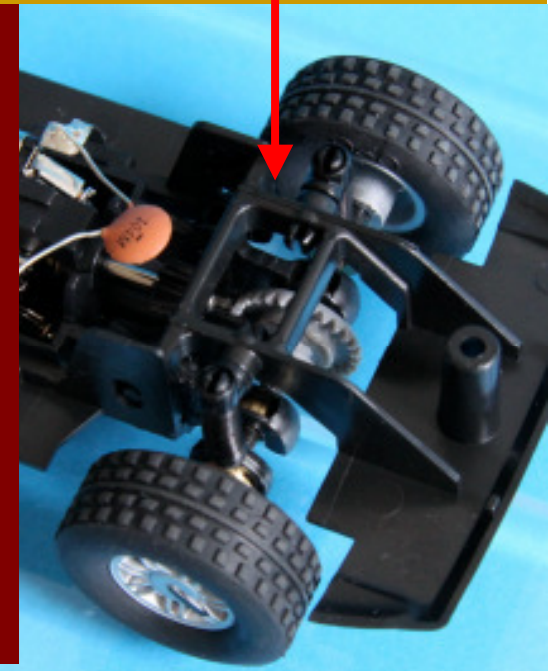
Hummer H3 scx

BAJA MEXICO



Fazit: Der H3 von SCX ist ein harter Kerl für die hurtige Hatz durch die Baja. Seine langen Federwege, das entkoppelte Fahrwerk, hervorragende Reifen und eine 10fach Lichtanlage, die den Mondschein alt aussehen lässt, punkten gewaltig. Auf Offroadbahnen ist er der Desert Storm.

Vollaktives Fahrwerk mit Federbeinen und vierfach gelagerten Achsen. Der Motor leitet die Kraft über separate Getriebe an zwei Hauptgetriebe weiter. Dadurch erhält der Hummer seine geländetaugliche Übersetzung, die Kraft im Überfluss liefert. Steilauffahrten mit maximaler Traktionskontrolle sind für ihn eine leichte Übung. Profilreifen fräsen ihn mit ihren weichen Stollen durch dick und dünn.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
164,4 mm	61,4 mm	62,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,4 mm	62,2 mm	62,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
126 g	RX 10.4	4x4 Inliner

SCX®

1:32 scale racing system



DTM



GT



CLASSIC



F1



OFF ROAD



RALLY



NASCAR



Perimeter: 21.3ft (6.49 m)
9.61 x 4.52ft (293 x 138 cm)



FERRARI F2008



ING RENAULT F1 R28

the digital system

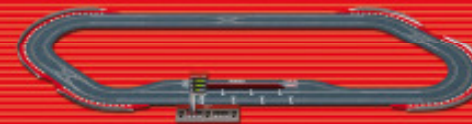


SCX®
1:32 scale racing system

PIT BOX SETS



Track Length: 6.2 m
Dimensions: 294 x 113 cm



BASIC SET



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



Ferrari 360 GTC Rallye



Ferrari 360 GTC Rallye

Ob sich Enzo im Grab umdreht, wenn er sieht dass ein Ferrari bei Rallyes gefahren wird? Bestimmt nicht. Hauptsache er fährt Rennen. Geht man zurück in die legendären Jahre des des jungen Enzo, wurde meist auf Schotter gefahren, weil Straßen oftmals so aussahen. Zudem steckte im siegreichen Lancia Stratos ein Motor aus Maranello. Warum also diese Tradition nicht neu aufleben lassen?

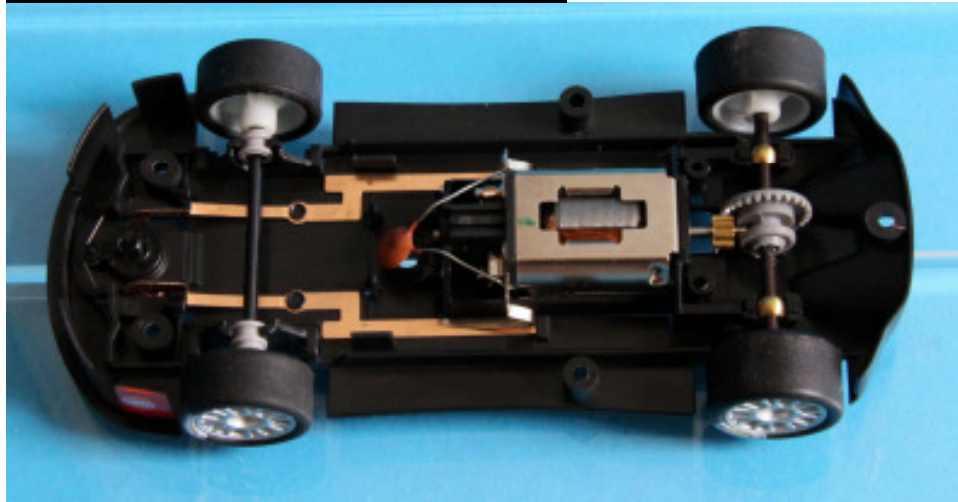
Der 360 GTC, eigentlich für die Rundstrecke konzipiert, macht auch und vor allem bei Rallyes eine gute Figur. Seine breite Spur in Kombination mit dem niedrigen Schwerpunkt und einem Mittelmotor, der gewaltig Leistung abgibt, ist man auch auf losem Untergrund eine Macht. Der Rest ist eine Frage der Aufbreitung. Der erfahrene Tuner SCX hat sich an das Thema herangewagt und uns einen 360er startklar gemacht. Der drehmomentstarke Motor mit breitem Leistungsband kommt dem Rallyeport sehr entgegen. Gutmütig lässt sich das Aggregat bei 12 bis 14,8 Voltan beherrschen und das Heck sich spielerisch durch Schräglagen auf losem Boden zirkeln. Der Grip seiner Profilreifen ist genau der richtige Kompromiss auf glatten Bahnen: Grip, wenn man ihn fordert und Rutschen, wenn man es provoziert.



Ein Ferrari auf Sonderprüfung? Kein alltäglicher Anblick, aber auch keine Seltenheit. Das Mittelmotorprinzip, Leistung im Überfluss und eine hervorragende Straßenlage machen den 360er interessant für Sporteinsätze. Es ist nur eine Sache des Kleingelds. Aber wer das Thema Kosten im Rallyesport diskutieren muss, sollte sich lieber mit Briefmarken beschäftigen.



Ferrari 360 GTC Rallye



Im Chassis geht es aufgeräumt zu: Mittelmotor mit Kupferleitern, Starrachsen mit Kunststofflagern vorne, hinten sitzen Messingbuchsen. Der L-Kiel wird dezent über eine Domstrebe unterstützt. Die Spurbreite ist gewaltig.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
141,7 mm	66,3 mm	36,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,4 mm	63,3 mm	63,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
93 g	RX 42	Inliner



Sein kurzes Heck lässt sich elegant und präzise durch enge Kehren wuchten. Geht der Platz aus, reicht ein dezenter Tritt aufs Gaspedal und die Kurskorrektur lässt die Fahrt fortsetzen. Es sei denn, der Pilot hat es nicht drauf. Dann wird es teuer. Beim Ferrari gibt es keine günstige Knautschzone.





Ist es moralisch vertretbar, einen Lamborghini durch so eine Wertungsprüfung zu prügeln? In jedem Fall! Wozu hat man schließlich Allradantrieb...

Rallye Gallardo



Rallye

Rallye Gallardo

Den Gallardo GT3 von Reiter Engineering führen wir ausführlich über die Rundstrecke in JHM No. 6. Nun kommt das schier unfassbare. Ein Lambo für den Dreck. Die Rallyeversion in Klavierlackschwarz ist der Gipfel des Rallyefahrens. Oder der Dekadenz? Da es nicht unsere Aufgabe ist dies auszudiskutieren, nehmen wir unvoreingenommen im Cockpit des Boliden Platz und versuchen uns im Reich der Driftwinkel. Festgezurt in den beiden Schalsitz nehmen wir Platz. Der Startknopf lässt die Urgewalt im Heck erwachen. Im ersten Gang geht es los und der NC-5 Stier im Nacken drückt ins Kreuz. Endlich die Abzweigung auf Schotter. Der Gallardo liegt erstaunlich gutmütig auf losem Mutterboden. Sein Motor bietet gewaltige Kraftreserven, die es gilt auf die Bahn zu bringen. Wir fahren ohne MTS und ohne Bleitrimmung. Aufpassen muss man in jedem Fall auf den mächtigen Heckflügel, der die Traktion der Hinterachse verstärkt. Bricht das Heck aus, sollten weder Baumstämme, Findlinge noch Ähnliches im Schwenkbereich herumliegen. Fährt man ein paar Runden durchs Land kommt die Gewöhnungsphase. Schnell vergisst man, in welchem teurem Gerät man gerade durch den Acker pflügt. Porsche hat früher auch schon mal Traktoren gebaut...



Erst blutet das Herz, dann lacht es. Der Gallardo fährt erstaunlich gut auf Mutterboden. Seine breite Spur und sein gewaltiges Triebwerk beweisen in Kooperation mit seinem niedrigen Schwerpunkt gelungene Eckdaten für den Einsatz bei Rallyes. Aber Klavierschwarz für Dreck?

Rallye

Rallye Gallardo

Seit Audi bei Lambo den Ton angibt, ist die technische Zuverlässigkeit erstark. Keine Überhitzungsprobleme mehr und auch keine schnell verschleißende Kupplung stehen auf der Habenseite. Der Einsatz von Aluminium drückt das Gewicht bei gleichbleibender Stabilität auf ein Minimum. Warum soll man also so einen Wagen ausschließlich auf der Rundstrecke bewegen? Nur weil er viel kostet? Ein WRC ist auch nicht für lau zu haben. Wenn man sich solche Argumente vor Augen hält, vergisst man die anfänglichen Vorurteile und baut Hemmungen ab, diesen GT3 durch den Dreck zu prügeln. Sein Motor klingt wunderbar in den Wäldern. Das Hallen des heißeren Fauchens und Abbröckelns beim Schalten beschallt die Zuschauer am Wegesrand wie vor einer Dolby Surround Anlage. Preislich ist dagegen eine Luxman ein Sonderangebot.

Fazit:

Der Gallardo im Rallyekostüm ist eines der exklusivsten Autos, die man derzeit im Quergang mit Schotterauswurf bewegen kann. Interessant für Sponsoren - dieses Auto sieht und hört sich jeder Zuschauer an.



Gruppe B Monster

LANCIA S4

Der Delta S4 war Lancias Antwort auf die erstarkte Allradkonkurrenz. Am Limit konnte nur eine Handvoll Spitzenfahrer diese radikal konstruierte Maschine reiten und überleben.



Rallye



LANCIA S4

Gruppe B Monster

Er war der stärkste Delta aller Zeiten. In den 80ern, inmitten der außer Kontrolle geratenen Gruppe B, brachte Lancia den S4. Das neue Allradmonster löste die lange Zeit siegfähige Übergangslösung mit Heckantrieb, den 037 ab. Die Italiener waren nun endlich auf allen Vieren unterwegs. Die Konkurrenz von Audi, Peugeot und Co. zitterte.

Der alleinige Existenzgrund des S4 war, die Rallye-Weltmeisterschaft zu gewinnen. Anders als bei Audi Quattro, Peugeot 205, 406 und dem Mini Metro erinnert der S4 nur im Entferntesten an den Serien-Delta. Nur die besten Materialien kamen zum Einsatz. Um die Kohle ging es längst nicht mehr, die Hersteller pumpen astronomische Summen in die Werksauftritte ihrer Gruppe B-Boliden.

Der auf einem Gitterrohrrahmen basierende S4 bekam einen extrem hochgezüchteten Mittelmotor, dem ein leistungsstarker Turbo mit immensem Ladedruck zu brachialen Spitzenleistungen verhalf. Die Fahrleistungen markierten Werte, die sowohl Fahrer als auch Zuschauer an den Rand des begreiflichen brachte. Oft wurde die Grenze überschritten, was im Desaster endete. Die Crux: Kam Benzin auf den glühenden Lader, gingen die Autos bereits bei kleineren Unfällen in die Luft. Viele Helden im Cockpit und Leute am Wegesrand gingen von uns. Die FIA musste handeln und verbot die Gruppe B. Trotzdem bleibt sie für uns die Ikone des Rallyesport.



Schön, dass Rallye-Tuner SCX als Andenken den S4 für uns gebaut hat.

Nicht jeder kann einen Gruppe B Wagen pilotieren. Gasannahme und Bremsverhalten fordern ein fortgeschrittenes Fahrkönnen und eine extrem gute Kondition. Wer kurzzeitig

Der radikalste Delta verlangt einen Könner am Volant. Die Gruppe B ist nichts für Anfänger und Schwätzer. Sie sterben.



Rallye



LANCIA S4

Gruppe B Monster

hadert, fliegt ab. Der S4 als brutale Fahrmaschine braucht Entschlossenheit am Gaspedal, möchte man im Rennen, sprich am Leben bleiben. Typisch italienisch verlangen die Schaufelräder des Abgasturbos Drehzahl, damit sein Ladedruck die Verdichtung in den Brennräumen erhöht. Überwindet man das Turboloch, lässt sich der Allrad auf Zug durch Kurven peitschen. 14,8 bar sollte man in die Brennräume pressen, um mit voll gezündeten Turbo zu heizen. Führt man untertourig wie ein Opi auf Opel Omega, rächt sich die Trägheit der Antriebskomponenten: Die unterforderte Kardanwelle bremst die Vorderachse. Das Auto fühlt sich dann kopflastig an, das Heck bricht aus. Wer hier nicht blitzschnell reagiert, unternimmt unfreiwillig botanische Feldforschungen für den geografischen Lehrstuhl der Uni Palermo.



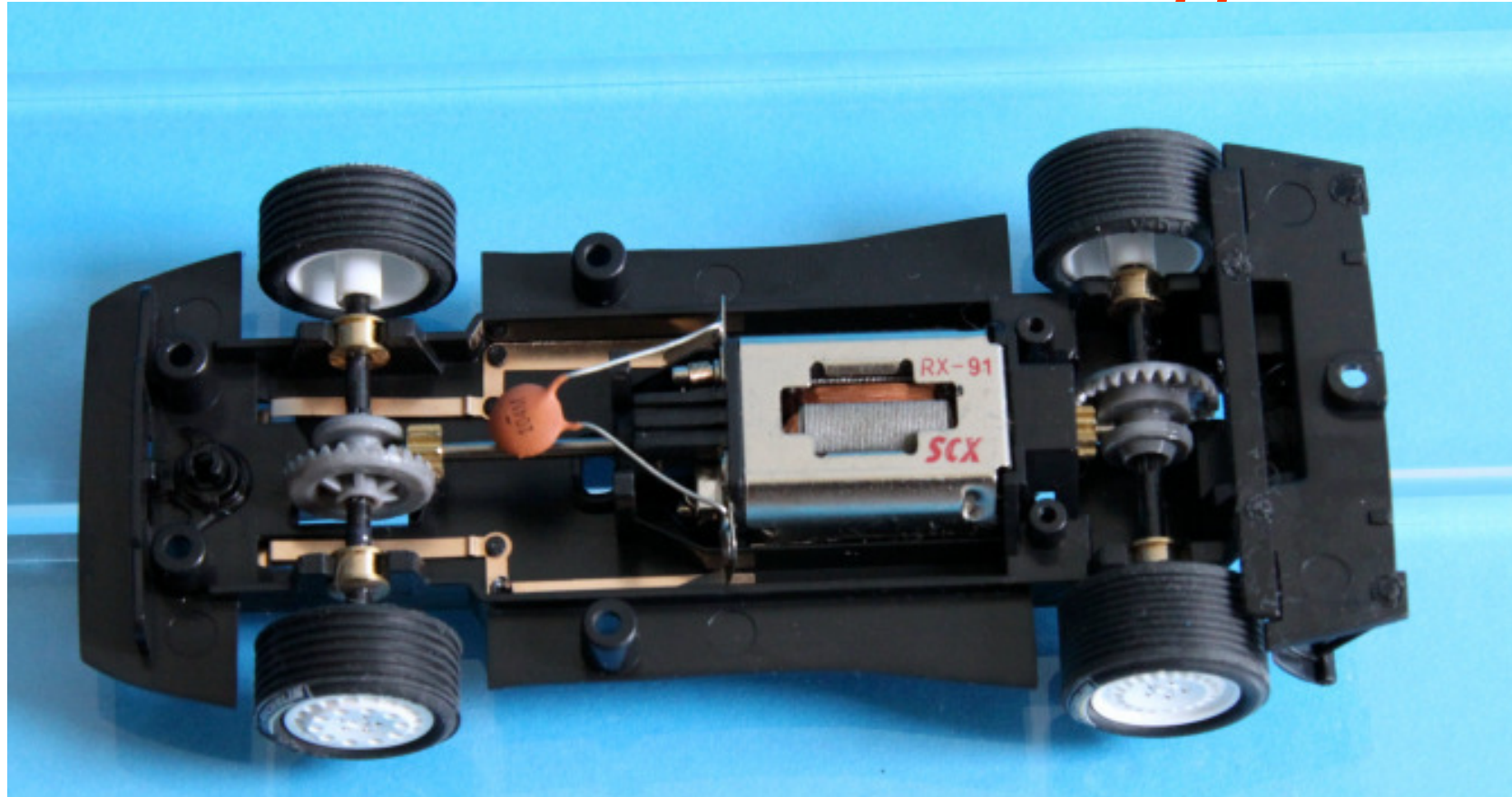
Nur entschlossene Fahrer mit Allradausbildung können den Delta S4 am Limit siegfähig durch Kurven zirkeln. Gibt der Lader bei 14,8 bar Leistung ab, entwickelt der Mittelmotor brachiale Kräfte, die es umzusetzen gilt. Wer untertourig im Bereich des Turbolochs fährt, bekommt die Quittung vom Heck. Aus Delta wird schnell ein finales Omega. Bleibt man in Kurven mutig und gekonnt auf dem Gaspedal, zieht die Furie aus den Kehren, dass sich der Asphalt löst. Auf Schotter ist man unwesentlich langsamer als in einem Formel 1. Unter dem Heck mit seitlich ausgestellten Windleitblechen sitzt das Monsteraggregat. Das Pfeifen des Turbos wird nur durch eine sensationell plärrende Auspuffanlage überlagert. Italienischer Sound eben...

Rallye



LANCIA S4

Gruppe B Monster



Die Lancia-Bodengruppe mit Hightech-Kunststoffrahmen hat einen zentral angeordneten RX-91 Motor, über dessen PS man sich aus Konkurrenzgründen ausschweigt. Seine Leistungsausbeute ist mit 14,8 bar Ladedruck gewaltig und bietet typische Gruppe B Fahrleistungen. Der Allrad über Kardan verteilt die Power auf beide Achsen, die in luftgekühlten Messingbuchsen rotieren. Auf der Hinterachse sitzen extrem breite Reifen, die der S4 braucht. Vorne halten schmalere Michelins die Spur. Bleitrimmung? Es ist rundum im Chassis genügend Möglichkeit für die Unterbringung von Trimmgewichten.

Rallye



LANCIA S4

Gruppe B Monster



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
130,3 mm	57,8 mm	43,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
76,5 mm	56,4 mm	57,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
89 g	RX 91	Inliner, 4x4 mit Kardan

Wer Allradfahren nicht beherrscht, sollte sich in einem Fahrschulauto mit deutlich weniger Hubraum und Saugmotor herantasten. Erst nach Abschluss diverser Fahrerlehrgänge ist man unter Umständen reif für die Gruppe B. Ein vorausschauender Fahrstil, Mut in Kurven und Vorausahnung bringt klare Pluspunkte, um im schmalen Grenzbereich Herr der Lage zu sein. Seine Dreiecksdaten: brachiale Motorleistung, kurzer Radstand und Mittelmotorprinzip. Die Lastverteilung über eine mechanische Welle verteilt die Power über zwei Getriebe auf beide Achsen. Der Hauptantrieb hinten fließt über extrem breite Längsprofilreifen der

Marke Michelin in den Mutterboden. Vorne arbeiten zugunsten der Einlenkperformance schmälere Pendants. Aus dem Heck ragt die stattliche Auspuffanlage, die den Blick auf den übel pfeifenden Abgasturbolader zulässt. Auf eine Schürze haben die Italiener wie bereits am 037 verzichtet: Unnötiger Ballast und zudem würde sie bei Wartungsarbeiten im Weg stehen. Schmutzfänger, die an kurz gehaltenen Fixierungen hängen, limitieren den Auswurf der Hinterräder. Leichtbau: Eine rundum Kunststoffverglasung. Schlitze in der Heckscheibe lassen Abwärme des Abarth-Triebwerks entweichen.

Fazit: Der monströse Lancia Delta S4 von Tuner SCX trägt alle Gruppe B-Tugenden in sich: Brachiale Fahrleistungen durch ausgereizte Turbotechnik, Allrad sowie ein Grenzbereich, der dem Fahrer an das Limit seines Könnens treibt. Ein radikales Automobil für die brutalste Liga, die der Rallyesport je gesehen hat.

Incantevole:

Fiat 124 Abarth Spider



Rallye

Fiat 124 Abarth Spider

Der Fiat 124 Spider ist ein wunderschönes Cabriolet, das für Rallye-Einsätze ein leichtes Glasfiberdach bekam. Darunter verbirgt sich ein schützender Käfig, der den Insassen des Zweisitzers im Falle eines Falles passiv zur Hilfe eilt. Lange Zeit war der 124er Spider ein recht erfolgreich fahrendes Gerät. Abarth kümmerte sich um den Vierzylinder und hauchte ansprechende Leistungsdaten ein. Gegenüber der Serienversion wächst die Spur beachtlich in die Breite, was Kotflügelverbreiterungen nötig macht.

Die Haube erhält zwei formschön integrierte Zusatzlampen und zwei große Lufthutzen, die dem erstarkten Abarth Kühlluft spendieren. Seitlich des Kühlergrills werden zusätzliche Lampen integriert. Damit kann man süße Nächte, die es mal bei Rallyes üblich waren mit überlebensnotwendigen Lichtkegeln ausstatten. Bekannte Fahrergrößen wie Marku Alen griffen lange Jahre ins Volant. Bis ein Auto aus dem eigenen Konzern kam: Lancia Stratos! Die stilistische Fingerübung Bertones in Keilform mit einem Ferrarimotor im Heck prügelte die hauseigenen Spider, neben der Konkurrenz. Es gab Probleme im Konzern, bis man sich entschloss, den 124 historisch werden zu lassen. Der Stratos war die neue Waffe in der Rallye-WM!



Süßer Wahnsinn: Fiat schnallt seinem Spider ein Glasfiberdach auf und fährt mit ihm Rallye. Das sinnliche Cabrio erhält dazu eine breitere Spur und einen von Abarth getunten Motor. Der hochdrehende Saugmotor zaubert dank scharfer Nockenwelle sensationelle Driftwinkel auf die Strecke: Die Tifosi am Streckenrand sind völlig aus dem Häuschen...

Rallye

Fiat 124 Abarth Spider

Tuner SCX setzt seine Spider Serie fort. Das aktuelle Exponat in frischer Lackierung bringt mediterranes Flair auf die Rallyestrecke. Die französischen Nationalfarben wurde mit dem Hauptsponsor Gulf kombiniert. Schließlich handelt es sich um korsisches Auto. Die technische Seite übernehmen die spanischen Tuner wie üblich erfolgreich. Der Inliner von Abarth besitzt eine auf Rallye optimal abgestimmte Leistungskurve: Seine kontrollierte Gasannahme liefert Drehmoment über ein breites Drehzahlband. Das prädestiniert ihn zum kräftigen Beschleunigen aus Kurven und setzt in umgekehrter Pedalstellung definierte Bremspunkte. Das Fahrgestell ist einteilig. Entkoppelungsarbeiten sind über die drei Karoschrauben möglich. Obwohl die Bodengruppe im Ölkühlergitter des Bugs steckt, lassen sich über die Schrauben akzeptable Tuningmaßnahmen vornehmen. Die Spurweite der Vorderachse muss um 2mm per Flex reduziert werden. Hinterher zwei 0,5mm

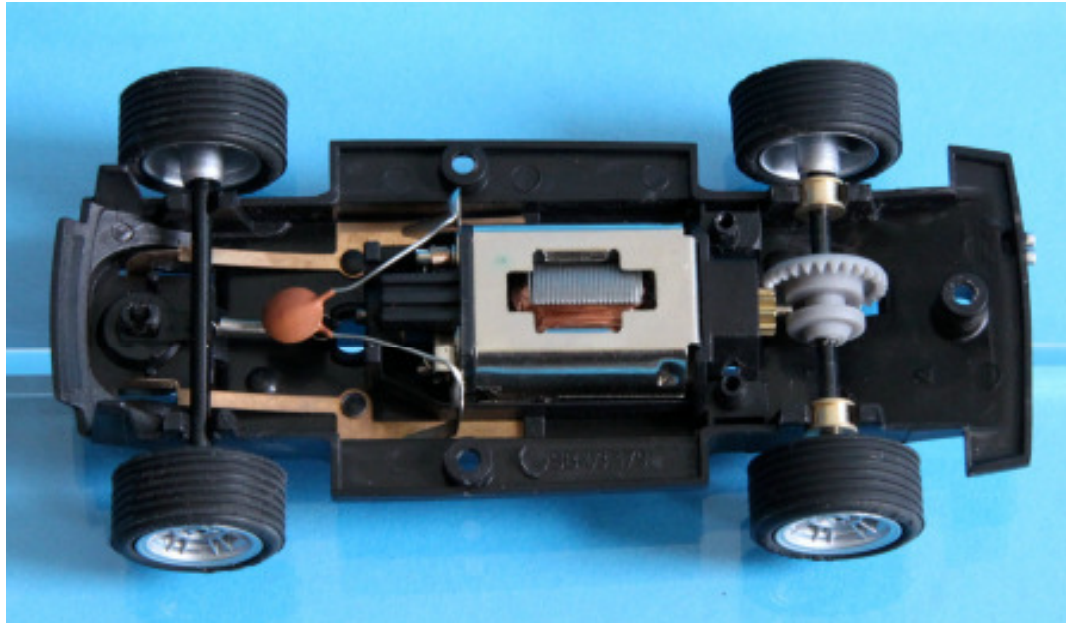


Stilvoll: Sechs Scheinwerfer für klare Verhältnisse bei Nacht sind formschön integriert. Die Haube bekam zusätzliche zwei Hutzen, damit der von Abarth optimierte Vierzylinder genügend Luft bekommt. Schöne und robuste Magnesiumfelgen unterstreichen die elegante Note des Spiders. Die Farbkombi in den französischen Nationalfarben steht ihm gut. Der Italiener im Cockpit kann in diesem Look bei der Korsika-Rallye punkten. Die Fans werden ihn lieben.



Rallye

Fiat 124 Abarth Spider



Kompakte Abmessungen und weit ausgestellte Räder machen den 124er Spider zum Kurvenkünstler. Die Massen sind zentral konzentriert: Sein Inliner stemmt die Kraft auf eine messinggeführte Hinterachse. Die Spurbreite vorne sollte etwas gekürzt werden, damit die Räder in den Kotflügeln bleiben. Andernfalls befeuern sie die Seitenscheiben mit Schmutz und kleinen Steinen.

Fazit: Der Fiat Spider ist auch in aktueller Version ein wunderschönes Rallyeauto für Liebhaber, klassischer Sportgeräte. Eine siegfähige Maschine mit dem gewissen Etwas, solange kein Lancia Stratos für ein déjàvu sorgt.

Spurverbreiterungen montieren und die Räder stehen satt in ihren Häusern. Sechs helle Frontscheinwerfer für Nachtetappen bieten eine gute Ausleuchtung. Hecklampen markieren die Position, falls jemand von hinten auflaufen sollte.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
121,1 mm	53,5 mm	39 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
71,6 mm	53,1 mm	54,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
73 g	RX 42	Inliner





Cosworth *Blues*

Den Motorenbauer und Ford verbindet eine lange Tradition. Es bedarf daher keiner Erklärungsversuche, warum auch im RS von SCX so ein Aggregat steckt. Seine Leistungsdaten kann man dank BIB als Hauptsponsor ausgezeichnet auf Asphalt malen.

Rallye



Cosworth Blues



Kompakte Abmessungen und sein starker Allrad machen den Cossy zum Kurvenkünstler. Der doppelte Heckflügel presst die Hinterachse auch bei niedrigen Geschwindigkeiten auf den Boden.



Ford Escort RS

Im Hintergrund baut der schlichte Buchstabe „M“ die Rallyeautos für Ford auf. Die Firma besitzt große Erfahrung auf lockerem Terrain des Rallyesports: Chassis, Motor, Fahrwerk. Das hört sich naiv betrachtet relativ einfach an. Hinter der Entwicklung eines konkurrenzfähigen Autos stecken unzählige Arbeitsstunden, unbezahlbares Knowhow und trotzdem eine Summe, die wir besser nicht nennen. Ford ist im Rallyesport nicht wegzudenken. Escort noch weniger. Seine Wurzeln gehen zurück bis in die Sixtees, als Weltmeister Hannu Mikkola die ersten Wagen pilotierte. Die dritte Generation Escort steht nun bereit. Der RS ist eine Macht. Ein doppelter Heckflügel, wie ihn auch der Sierra hatte, drückt das Stummelheck in Richtung Erdmittelpunkt. Die Front mit vier kleinen Augen, das war der Look der 90er Jahre. Hat Ford etwa beim Integrale abgeschaut? Italienische OZ Felgen im besonders robusten Schaufelrad-Design sind die idealen Partner für harte Rallyeritte. Richtig interessant ist die Tatsache, dass man den französischen Reifenhersteller aus Clermont-Ferrand für sich gewinnen konnte. Blau gelb mit BIB senkt einen nicht zu vernachlässigenden Kostenfaktor: Die Reifen. Der Escort RS Cosworth ist ein Gegner zum Lancia Delta Integrale und Toyota Celica. Werden die Briten den Tifosi und Nippons das Wasser reichen können?

Im Chassis werkelt ein mit mechanischer Welle arbeitender Allrad. Zwei Getriebe mit Luft-Fettschmierung verteilen die Wucht des Cossy-Inliners auf alle vier Räder. Da der Rallyesport eine materialmordende Angelegenheit ist, verzichtet man auf lebensdauerverlängernde Differentiale. Der Ford fährt mit permanenter Differentialsperre, die einen kräftigen Schub bewirkt. Sein Drehmoment erwacht je nach Streckencharakteristik bei 12 bis 14,8 Voltan-Sprit im Kunststofftank. Stellt man den kurzen Escort vor Kurven dezant an und gibt anschließend Stoff, zieht er sauber aus den Kehren heraus. Dabei sollte man die Kunst des Allradfahrens beherrschen, sonst endet man final in Aus. Es wäre interessant, wer das Cosworth-Logo auf die Heckklappe geklebt hat. Cossy mit zwei, Cosworth mit einem „S“! Legasthenie oder Schlamperei?



Rallye

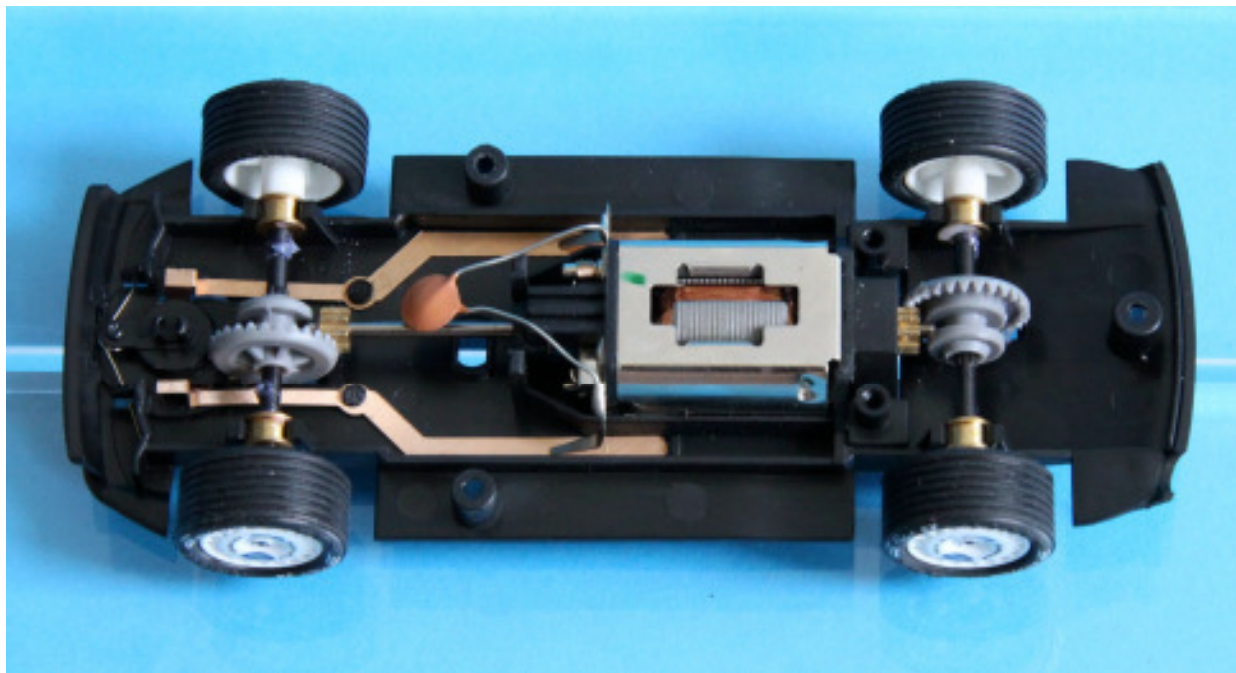


Cosworth Blues

Ford Escort RS



Fazit: Der SCX Escort RS Cosworth hängt kraftvoll und drehmomentstark am Gas. Winkelige Rallyepfade sind sein Revier. Mit BIB als potenten Partner hat man zugleich ein gefälliges Design gefunden.



Der Inliner versorgt über seine mechanischen Welle beiden Getriebe. Messingleitlager an Hinter- und Vorderachse leiten die Kraft reibungsminimiert an die vier Räder weiter. Ob man den L-Kiel mit Domstrebe einsetzt ist Geschmackssache. Es kann vorkommen, dass sie am Chassis kratzt und die Drift-Performance schmälert. Ein Ausbau empfiehlt sich dann. Die Michelins auf OZ-Felgen laufen dank Längsrillen schnell, bieten aber durch ihre Lamellen Grip, wenn man ihn im lockeren Gelände braucht. Drei Karo-Schrauben machen die Sache für die Mechanikercrew sehr wartungsfreundlich.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
135,7 mm	54,4 mm	42,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
80,7 mm	54,9 mm	54,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	RX 42	4x4 Inliner

Maxi Turbo

Hier kommt die
Evolutionstufe des
Renault 5 Turbo.
Wie viel Maxi-Mumm
steckt in ihm?



Rallye

Maxi Turbo

Tuner SCX hat den Maxi schon vor Jahren ins Programm genommen. Nun kommt eine Designversion in schickem Rot. Wir nehmen die Herausforderung an und steigen ein.

Der Renault 5 lockte in den 80ern Studenten und brave Hausfrauen an. Ein einfaches, kompaktes Gerät mit Revolverschaltung. Sparsam und einfach in der Handhabung, hat man sich an die Schaltung gewöhnt. Dann kam der A5. Eine Alpine Version, die mit 130 PS den Golfen und Kadetten das Fürchten lehrte. Ein bissiger Einsteigerflitzer mit sehr sportlichen Qualitäten. Die Endstufe war der Renault 5 Turbo: Ein Zweisitzer mit Mittelmotor, extrem weit ausgestellten Kotflügel und dank Turboaufladung atemberaubenden Fahrleistungen. 50000 D-Mark wollten die Franzmänner dafür haben. Wem die Kohle ohnehin nicht juckte, setzte so eine Basis bei Rallyes und auf der Rundstrecke ein. Es gab sogar einen von Elf gesponserten Markenpokal auf der Rundstrecke. Spitzenfahrer entdeckten und schätzten das Potential der pfeifenden Turbine und rüsteten ihn für die Gruppe B auf. Als der Dampf nicht mehr ganz reichte, kam die Evolution: Maxiturno: Mehr Leistung, die sich unter dem nach hinten verlängerten Heck konzentrierte.



Typisch Achtziger Jahre: Weit ausgestellter Kotflügel, Mischbereifung mit breiten Walzen auf der Hinterachse. Und das Wichtigste: Ein Turbolader, der mit steigender Motordrehzahl das Turboloch überwindet und mit einem Zischen Ladedruck an die Brennräume abgibt.

Der Renault 5 Maxi Turbo unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch eine aufgesetzte Heckverlängerung und einen längeren Radstand für mehr Laufruhe. Sein Mittelmotor liefert mörderische Leistungsdaten, die sich explosionsartig entfalten. Der Heckantrieb verlangt die breiten Reifen, denn schmalere würden in Rauch aufgegangen. Augenmerk verlangte die Kopfdichtung und die Steherbolzen des Zylinderkopfes, die unter dem hohen Ladedruck gerne kapitulierten.



Renault 5

Rallye

Maxi Turbo

Die spanischen Ingenieure von SCX haben den Maxi Turbo wunderschön in Szene gesetzt. Optisch gibt es nichts auszusetzen, wie die Aufnahmen eindrucksvoll zeigen. Technisch hat man durch den längeren Radstand Laufruhe in den sonst unanständig nervösen 5 Turbo gebracht. Der Motor lässt sich mit 12 Voltan-Sprit angenehm einfahren. Möchte man sportlich zur Sache gehen, darf man zusätzliche zwei bis drei Voltan nachtanken. Dann steht eine gut zu kontrollierende Gruppe B Power zur Verfügung. Die Doppelzündung des L-Kiels will präzise eingestellt sein, damit es in Kurven keine Aussetzer gibt. Die sich teilweise verhakende Domstrebe zur Kielzentrierung haben wir ausgebaut. Lockert man die vier Schrauben der Karo, kann sie nahezu entkoppelt arbeiten: Sie steht nicht ganz am Chassis an. Klasse! Jagt man den Franzosen mit voller Drehzahl durch lange Kurven, kann man sein Heck präzise mit dem Gasfuß dirigieren. Der Grip an der Hinterachse ist gut, die Michelin Walzen mit Längsrillenprofil krallen sich in Plaspflaster und Schotter mit überzeugenden Biss. Übertreibt man es in engen Kurven, rächt sich die Schwerkraft. Mittelmotorwagen sind dafür bekannt, dass die Physik spät, aber dafür unbarmherzig zuschlägt: Das Heck kommt.



Länge läuft: Der Maxi Turbo ist gegenüber der Basisversion deutlich in die Länge gewachsen. Mehr Laufruhe auf Highspeed-Geraden und mehr Kontrolle in Kurven und beim Beschleunigen aus selbigen. Die Evolutionsstufe des Franzosen ist trotz Heckantriebs durchaus siegfähig in der Gruppe B. Unter dem Strich gewinnt man Rennen mit einem konstant sauberem Fahrstil.

Renault 5

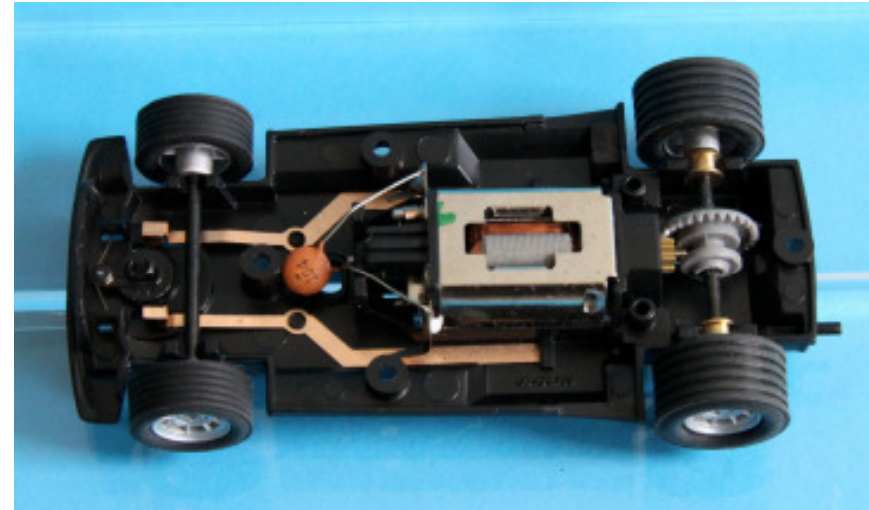
Rallye

Maxi Turbo

Fährt man flüssig, stets in bereiter Halbgasstellung, bleibt das Phänomen aus. Der Maxi fährt harmonisch durch Kehren, egal welcher Radius. Gibt man ihm im Scheitelpunkt die Sporen, schwenkt das Heck mit dezenter Amplitude aus, richtet sich aber schnell aus: Im Anstellwinkel verlängert man die Gerade zur frühzeitigen Beschleunigung. Hält man den Lader mit Drehzahl auf Touren, kann man mit dieser Rakete die Strecke zum nächsten Bremspunkt effizient verkürzen.



Renault 5



Fünf Millimeter Unterschied bei der Spur vorne zu hinten. Der Renault 5 Maxi braucht diese extravagante Geometrie, um die Inliner Turbopower an der Hinterachse umsetzen zu können.

Fazit: Der Maxi Turbo von SCX ist ein ausgewogener Mittelmotorwagen, mit dem man sich im Feld der Gruppe B platzieren kann. Sitzt ein Profi im Cockpit kann ein sauberer Fahrstil Siege herausfahren.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
115,2 mm	56,6 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
76 mm	50,6 mm	55,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
80 g	RX 41	Inliner



*Die Ehe zwischen Porsche und Martini bewährt sich
auch im Rallyesport. Waldegaard in Elfer Sportclub?
Was soll da schon schief gehen...*

Martini SportClub

Rallye

Martini SportClub

Der spanische Rennstall Ninco ist Spezialist für hochbeinige Porsches, die mit massiven Federwegen auf losem Terrain gegen die Uhr antreten. So war es nicht verwunderlich, dass Hauptsponsor Martini die sportliche Leitung zur Betreuung ihres Sportclub Elfers auf die Iberer übertrug. Ins Cockpit holte man zwei alte Hasen: Björne Waldegaard ans Lenkrad und H. Thorszelius ans Gebetbuch. Als Einsatzgerät setzt man auf den 911 SC, der mit den weit ausgestellten Radhäusern eines Turbos mächtig Staub aufwirbeln soll. Damit man für Gruppe B Weltmeisterschaftsläufe und die selektiven Strecken gut gesichert ist, wachsen die Federwege an. Der Porsche soll keinen Teer fressen, sondern Hindernisse überwinden. Die Ninco Ingenieure verbauen lineare Fahrwerksfedern der Marke Meyer, während luftgedämpfte Kohn-Stoßdämpfer

Unebenheiten abmildern sollen. Wie tapfer sich das Gespann schlägt, zeigt sich bereits auf den ersten Metern. Das vollaktive Fahrwerk spricht spontan an und geht auch bei harten, schnellen Schlägen nicht in die Knie. Beständig spult es Kilometer für Kilometer ab und hält das Unternehmen auf Erfolgskurs. Das gesunde Basiskonzept geht auch in dieser Version auf. Der Sechszylinder Inliner mit NC-5 Gehäuse geht kraftvoll zur Sache und lässt den Porsche aus allen Lebenslagen spontan am Gas hängen. Bei 20000 U/min stehen maximal 290 gcm Drehmoment an. Dieser Wert lässt sich mit 12 Voltan-Benzin im Tank lässig umsetzen. Bedingt durch seine Kraftreserven muss man den Elfer in technisch anspruchsvollen Schlüsselstellen nicht am Limit heizen. Entspannt kann man sie durchfahren und anschließend mit der Wucht eines Donnerkeils beschleunigen. Es empfiehlt sich, den Boxermotor in seiner Aufhängung mit Sec-Kleber zu verankern. So greift die Antriebswelle auch unter Volllast optimal und vibrationsfrei ins Getriebe. Probleme bereitete uns die Spur an der Vorderachse. Wir kürzten sie um einen Millimeter und brachten beidseitig 1,7 mm Distanzscheiben an. Nun stehen die Räder sauber in den Häusern und können ohne Umbötelarbeiten an den Kotflügeln einfedern.

Der heißer brüllende Boxer klingt böse. Weder Kat noch Staubleche bremsen die physikalischen Luftschwingungen...



Der hochbeinige 911 SC bricht mit seinen weit ausgestellten Radhäusern souverän durch die Wertungsprüfung der Sardinien-Rallye. Sein vollaktives Fahrwerk mit roten, luftgedämpften Federbeinen bügelt feine bis grobe Unebenheiten auf Rallyebahnen glatt. Der Entenbürzel am Heck bietet Abtrieb, den der kräftige Sechszylinder mit NC-5 Gehäuse fordert. Der Porsche 911 SC ist ein ehrliches Auto für historische Rallyes.



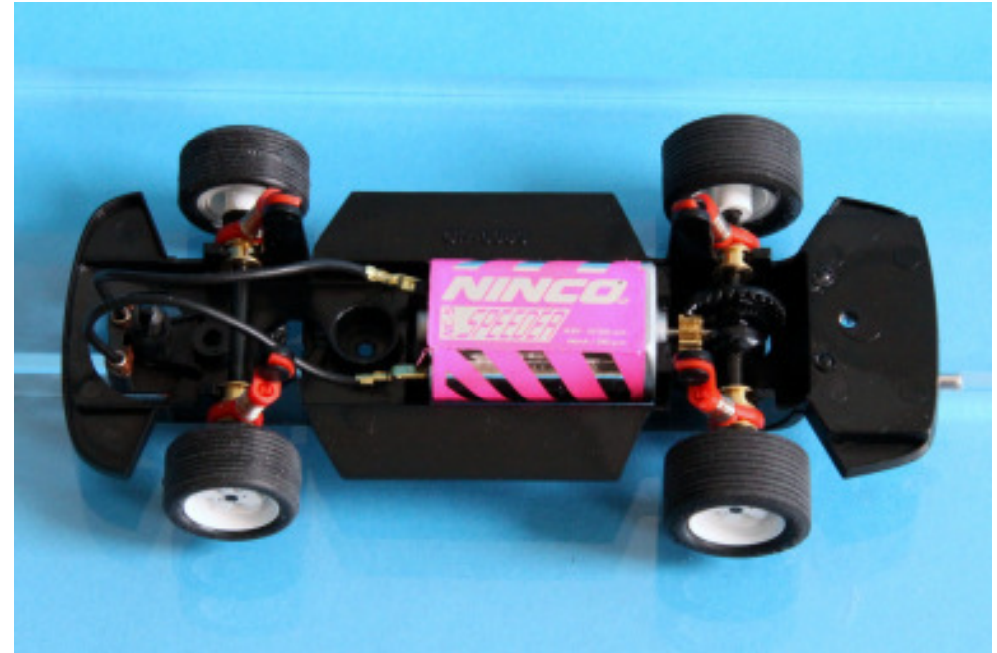
Rallye

Martini SportClub

Lockert man beide Karoschrauben arbeitet der SC in Kurven klemmfrei entkoppelt. Wer den Martini pur nicht verträgt, sollte zwei dünne Streifen Blei in die Seiten kippen. So liegt er für jedermann geschmacklich auf Ideallinie.

Fazit: Martini, Ninco und 911. Was soll da schon schief gehen? Ein gewaltiges und zuverlässiges Rallyegerät mit vollaktiver Federung, das Unebenheiten auf der Bahn wegschluckt.

Kurzer Radstand und breite Spur: Der Elfer hält in Kurven enorme Sicherheitsreserven bereit. Kontrollierte Drifts sind eine leichte Übung.



Vollaktives Fahrwerk mit linear gewickelten Schraubenfedern und Luftstoßdämpfung. Auf unebenen Strecken spielt die Konstruktion ihre Stärken aus. Der 911er springt nicht, sondern hält Bodenkontakt. Der NC-5 Inliner ist eine Symbiose aus Drehmoment und Spitzenleistung satt. Was will man mehr...



Rallyebahnbau



Thomas

Sonderprüfung auf

Holz

TEIL 2

Thomas Kunz (38) hat uns in der JHM-Ausgabe No.10 seine sensationelle Rallyebahn gezeigt.

Wie versprochen: Fortsetzung folgt. Hier der nächste Bauabschnitt...



Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz

Thomas hat nun seine Anlage fertig gestellt. Wir berichteten bereits in der letzten Ausgabe No. 10 vom Bauabschnitt I. Nun steht die zweite Sonderprüfung an, die der Erbauer in Rekordzeit und wie man sehen kann, sauber abgspult hat. Bauabschnitt II fügt sich links neben dem bereits vorgestellten Teil ein.

Der Rallyefan hat erneut eine sensationelle Detailtreue und Ideenreichtum in sein Projekt einfließen lassen.

Weiter hinten im Artikel verrät er Tricks:

Ein abgeflogener, gecrashter Peugeot mit Totalschaden, der im Gelände Spuren seines Abflugs hinterlassen hat, verdient volle Punktzahl!

Die Gestaltung eines verwitterten Schuppens aus Holz mit verrosteten Ölfässern und alten Vespas bringt sicher nicht nur uns zum Staunen.

Aber seht selbst und staunt...



Bauabschnitt II integriert sich links in die bereits gezeigte Rallyebahn aus JHM No.10. Die Anlage steht in Thomas Radlkeller. Hat er mal keinen Bock auf Mountainbiken, pflügt er auf vier Rädern durch die Botanik seiner Wertungsprüfung.

Rallyebahnbau

Thomas
Sonderprüfung auf Holz



Brückenbau und Ölfässer



Das Holz wird mit Modelliermasse bestrichen, in die Thomas das Mauerwerk ritzt. Farbe drauf und fertig ist der Unterbau der Holzbrücke.

Die Ölfässer sind eine geniale Idee: Ein Rundholzstab (Baumarkt) wird passend gesägt, zwei O-Ringe drüber und Farbe plus Logos drauf. Mit Kakaopulver und Mehl auf frischer Farbe entsteht dieser rostige Grunch-Look.

Rallyebahnbau

Thomas
Sonderprüfung auf Holz

Impressionen vom Streckenrand



Verwitterte Ölfässer und verrostete Vespas im Schuppen. Solche kleinen, feinen Details bringen Leben an das sensationelle Kleinod mit Slot.

Rovanpera kachelt im WRC Skoda durch die Unterführung und lässt das Stillleben, in Sekundenbruchteilen hinter sich.

Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz

Versicherung gegen Felsstürze

Mit Fliegengitter aus Metall und Schrauben werden Felswände gesichert. Felsstürze mit Brocken und Bomben bleiben von der Fahrbahn fern. Ein einfaches, sensationelles Detail, das sich leicht nachbauen lässt. Mit etwas Grünmaterial sieht die Sache noch lebendiger aus.



Rallyebahnbau

Thomas

Sonderprüfung auf Holz

**Botanikdurchpflügung,
Abflug, Totalschaden**



Der Beifahrer liest falsch vor: Der Fahrer schrammt den Peugeot über ein Verkehrszeichen und nimmt den Erdhügel als Anlieger. Wie eine Granate schlägt er auf der anderen Straßenseite ein. Grasbüschel, Beulen, Löcher und Kratzer am Auto. Der Rest liegt verstreut um den Totalschaden.



Rallyebahnbau

Thomas
Sonderprüfung auf Holz

Schuppenbau in drei Akten



Es ist angerichtet: Bruchholz-
stücke grob in Form gebracht...



und anschließend als löcherige
Fassade verleimt...

Farbe mit Mehl/Kakaopulver erzielt den Alterungsprozess. Fertig ist die Bruchbude. Klasse!



Danke Thomas!

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

Slotkino



„Gestatten, Bond. James Bond!“

Bei diesem Satz sind Heerscharen von Frauen umgefallen und Typen neidisch im Sessel versunken.

Seit Daniel Craig den Bond mimt, ist alles anders. Der imaginäre Superheld ist nicht mehr der Unberührbare, der immer wie aus dem Ei gepellt auftritt.

Sein zweiter Auftritt in „Quantum of Solance“ lässt uns wegen der Anfangszene weinen. Nicht weil sie schlecht ist, sondern weil ein DBS gnadenlos in seine Einzelteile zerlegt wird. „Was kostet die Welt“ denkt sich Bond und durchfährt einen Feuerball

aus Actionszenen. Der Alfa ist uns egal: Erstens fahren ihn die Bösen, zudem ist es ein Großserienwagen. Aber der DBS. Scalextric hat beide Boliden in einem limitierten Set auf den Markt gebracht. Bevor das Diamantenfieber ausbricht, sollten slottende Bond-Fans zugreifen. Ob man das Set wie Goldfinger in Fort Knox deponiert oder wie im Film zu Schrott fährt, weiß Dr. No. Ihre Identität wird über eine Scalex-Card bestätigt. Wer damit doch Moonraker spielen möchte: Es gibt ein Bahn-Set mit zwei weniger detaillierten Wägen, die crash-resistent sind. Man lebt nur zweimal.



LMP1: Audi R10 TDI und Peugeot 908 FAB



DIESEL-SCHLACHT AN DER SARTHE

Vor Jahren titulierte man Autos mit Diesel als „Heizöl-Ferrari“. Rennwagen mit Selbstzündern waren undenkbar. Heute kämpft man in Le Mans mit extrem leistungsstarken Dieseln um den Langstreckensieg in der großen LMP1 Klasse.

Rundstrecke

DIESEL-SCHLACHT

AN DER SARTHE LMP1: Audi R10 TDI und Peugeot 908 FAB

Seit ein paar Jahren fährt man beim weltberühmten 24 Stunden Rennen von Le Mans mit Dieselaggregaten in der Königsklasse der Sportprototypen, der LMP1 um den Sieg. Nicht alle setzen turboaufgeladene Selbstzünder mit Direkteinspritzung ein. Bis auf die beiden Sieganwärter von Audi und Peugeot. Während die Bayern aus Ingolstadt, egal wie viele Zylindern ins Heck des offenen Prototypen packen, seit Jahren dominieren, probiert Peugeot mit dem geschlossenen 908er FAB immer wieder, das Rennen für sich zu entscheiden.

Dieses spannende Duell ist auch nicht aus dem Slot wegzudenken. Die verschiedenen Tuner greifen immer wieder das Thema auf und bringen passende Modelle an den Start. Nun zieht Scalextric nach und bringt nach dem erfolgreichen Audi R10 TDI die zweite Version mit gelbem Höcker. Die rote Variante testeten wir bereits in JHM No. 5 zusammen mit dem LMP2 Porsche RS Spyder.

Dass die Briten den langerwarteten Peugeot 908 FAB endlich fertig haben, macht die Sache extrem spannend, denn nun kann man die Schlacht in der LMP1 komplett austragen. Unter der Kohlefaserhaut des Franzosen verbirgt sich die markentypische Technik, die tadellos funktioniert.



Audi R10 TDI nun auch mit gelbem Höcker. Die rote Version haben wir bereits in JHM No.5 getestet. Nachlesen lohnt sich.



Aus dem Windschatten der siegreichen Bayern schiebt sich ihr Widersacher: Der Peugeot 908 FAB. Wie wird das Dieselduell in der LMP1 ausgehen? Aggressiv und futuristisch zugleich hält der Franzose seine „F1-Nase“ in den Wind.



Rundstrecke

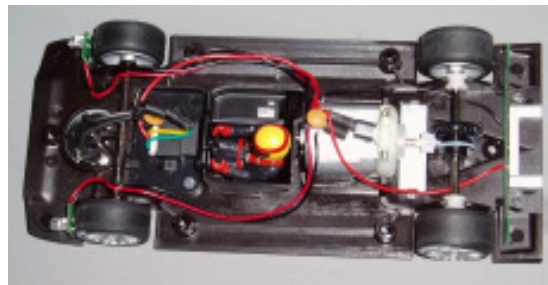
DIESEL-SCHLACHT

AN DER SARTHE LMP1: Audi R10 TDI und Peugeot 908 FAB

Ein Standard-Inliner erledigt mit Rußpartikelfilter dezent schnurrend seinen Dienst. Die ausgewogene Charakteristik prädestiniert ihn für ermüdungsfreie Langstreckeneinsätze: Er zieht aus dem Drehzahlkeller stark an, baut seine Spitzenleistung direkt, aber nicht zu explosionsartig auf. Die stimmige Getriebeabstufung unterstützt dabei. Alles ist in eine breite, tief liegende LMP1 Bodengruppe eingebettet. Es liegt am Fahrer, ob er die Power optimal auf die Straße bringt. Die Michelin-Slicks sind auf Speichenfelgen aufgezogen, die die Kühlung der Bremsen unterstützen. Hinter- und Vorderachse sind mit hundertprozentigen Differentialsperren ausgestattet. Selbstverständlich besitzt der Peugeot eine Lichtanlage. Ihre LEDs setzen raffiniert bemessenen in den Radkästen. Die Kabelverlegung ist auf den ersten Blick erstaunlich, aber für Rennmechaniker kein Problem. Öffnet man die Außenhaut, sind sechs Schrauben fällig. Dazu muss die Karo aus zwei Auspuffhalterungen gelöst werden. Fotogeätzte Abwärmebleche fliegen davon. Wir haben die Auspuffrohre am Chassis abgeschnitten und in die Öffnungen der Karo geklebt. Die Abwärmebleche wurden wieder angeklebt. Jetzt ist die Haube des Boliden wartungsfreundlicher! Im Bug befindet sich ein Fach für Digitale Welten. Beim Umbau



Seriensieger Audi hat seinen zweiten R10 TDI neben die rote Version in den Slot gestellt. Die bewährten Fahreigenschaften dieses sensationellen Wagens begeistern nach wie vor.



Auch im R10 TDI findet sich langstreckentaugliche Technik. Inliner mit ausgewogener Charakteristik. Geschraubter Leitkiel mit auswechselbarer Zündungsdisc. Dazu eine LED Lichtanlage für die langen Stints bei Nacht. Michelin Slicks mit guter Haftung auf PU-freien Bahnen begeistern ebenso, wie die Achsen mit Differenzialsperre.

Rundstrecke

DIESEL-SCHLACHT

AN DER SARTHE LMP1: Audi R10 TDI und Peugeot 908 FAB



den Stecker darin ziehen, Chip einclippen, Deckel zu und fertig.

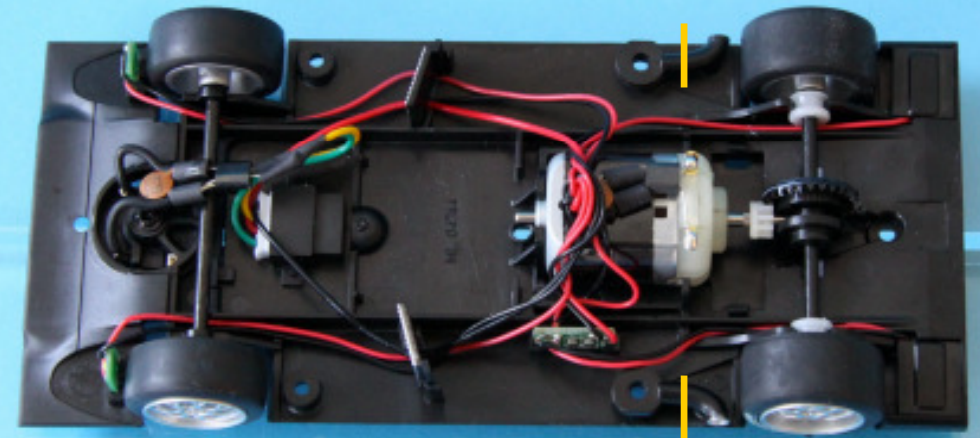
Der Peugeot 908 komplettiert das Le Mans Startfeld bei Scalextric, wo er gefehlt hat. Endlich kann man LMP1 Diesel-Duelle austragen. Der Sound von Peugeot und Audi sind ihren Originalen nachempfunden. Dezent schnurrend spulen sie Runde für Runde ab. Ob sich jemand 24 Stunden gibt, hängt von der persönlichen Kondition ab.



Seine außergewöhnliche Formensprache und Details sind am Peugeot präzise wiedergegeben. Die spitze Bugnase schwebt geschützt über dem robusten Frontspoiler der Bodengruppe.



Montagefreundlicher: Auspuffrohre kappen (gelbe Striche) und in Karosserie einkleben.



Das Chassis: Inliner-Mittelmotor, geschraubter L-Kiel und komplette Beleuchtungsanlage für Nachtfahrten. Die hellen LEDs sitzen vorne in den Radkästen, hinten schwerpunktünstig tief im Diffusor. Bei Bedarf steht eine Box für den Einbau eines Digi-Chips bereit. Der Einbau erfolgt über schnelle Steckverbinder.

Rundstrecke

DIESEL-SCHLACHT

AN DER SARTHE LMP1: Audi R10 TDI und Peugeot 908 FAB

Audi R10 TDI

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
145,6 mm	62,7 mm	32,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
93,8 mm	60,8 mm	62,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
82 g	Sca Standard	Inliner

Peugeot 908 FAB

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
144,5 mm	63,4 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,5 mm	62,6 mm	63,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Sca Standard	Inliner

Fazit:

Audi TDI oder Peugeot FAB? Beide LMP1 Sportprototypen mit Diesel beweisen viel Drehmoment und Spitzenleistung, ideal für die Langstrecke. Offener Bayer oder geschlossener Franzose? Wir erteilen beiden die Absolution. Ab auf die Rennstrecke und selbst herausfinden, was (einem) im Grenzbereich besser liegt.



WWW.SLOTITNOW.COM



ab € 100,- Versandkostenfrei

NEU 1:24



slot it now

der Online-Shop und Ladengeschäft
an der **Nürnberg**er Stadtmauer



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



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

*Tuner Sloter hat den neuen
Zytek in Gulf Livery aufgelegt.
Wie souverän ist sein Auftritt?*

07S LMP



*It's a **Zytek***

Rundstrecke



Zytec O7S LMP

Rennmotoren, Chassis, Motormanagement und elektronische Getriebeschaltungen stellt die britische Manufaktur her. In Le Mans ist man in den Rennklassen LMP1, LMP2 sowie GT 1 und 2 unterwegs. 1988 kam dort für Zytek der Einstieg im Heck triumphierender Jaguars. Sie siegten mit Motormanagement by Zytek. 1998 kam in Kooperation mit Panoz das erste Hybrid-Elektrofahrzeug, das je in Le Mans teil nahm. 2004 machte ein Werks-Zytek auf sich aufmerksam: Drittbeste Zeit im Training! 2007 landet man in der LMP2 auf Platz eins und zwei. Es versteht sich von selbst, dass man nicht nur an der Sarthe startet, sondern auch bei der LMS (Le Mans Series). Die Rennen finden auf europäischen

Strecken wie Barcelona, Monza, Nürburgring, Spa-Francorchamps und Silverstone statt. Die Distanz beträgt 1000km und es wird in den gleichen Leistungsklassen wie in Le Mans gefahren. Die Erfolgreichsten aus jeder Kategorie erhalten automatisch das Startticket für die 24 Stunden an der Sarthe. Die spanische Tuningschmiede Slotter hat den Zytek im Programm und aktuell in Gulf-Livery aufgelegt. Hellblau und orange, da kann nichts schief gehen. Im Chassis steckt interessante Technik, ideal für LMS-Rennen. Die Antriebseinheit im Heck lässt sich über vier Schrauben entkoppeln. Wir fahren im Einstellungsverhältnis 1:2. Die vorderen Schrauben sind Minus 1, die hinteren um



Flach, tief und schnell: Die Zytek-Fahrmaschine

Minus 2 Umdrehungen geöffnet. So arbeitet das Fahrwerk für uns optimal entkoppelt. Die zwei Karoschrauben wurden um Minus 1U geöffnet. Ein Standard-LMP2 Motor befeuert. Sein Halter bietet Alternativen für den Einbau potenter LMP1-Longcan-Aggregate. Dazu den Kunststoff-Adapter am Motor abziehen und das längere Triebwerk einsetzen. Der L-Kiel ist serienmäßig geschraubt, eine wabbelfreie Angelegenheit mit Führungsqualitäten. Für Rennen auf C-Schiene oder Holz liegt ein Kiel mit 7mm tiefem Schwert mit bei. Die Zündkabel sind aufgeräumt verlegt und in Führungen gefasst. Einer optimalen L-Kiel Zentrierung steht nichts im Weg. Die Achsen sind bei Slotter bekanntermaßen dicker als 2,38mm Konkurrenzmaterial. Die Felgen sitzen stramm und laufen rund.

Unter dem geduckten Gulf-Gewand des LMP verbirgt sich ein raffiniert konzipiertes Chassis.

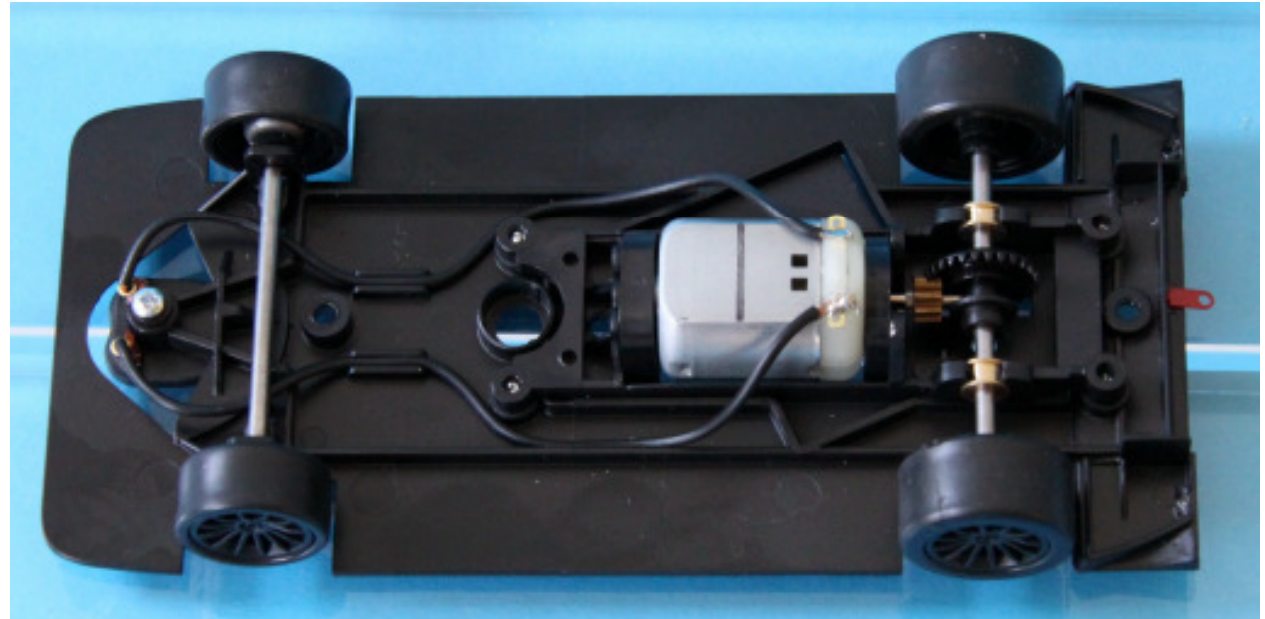


Rundstrecke



Zytek O7S LMP

Ein Tropfen Sec-Kleber zur Fixierung auf den Achsen kann nicht schaden. Vor allem nicht, wenn man starke Longcans fahren will. Am Testwagen haben wir kleine Gussgrate im Felgenbett per Cutter entfernt und die Reifen ordentlich aufgezogen. Die Hinterachse dreht in Messingbuchsen bei geringer Stützbreite im Halter. Im Fahrbetrieb konnten wir der Konstruktion keine Schwächen entlocken. Der Grip der weichen Reifen ist sehr gut! Sie liegen satt über den kompletten Querschnitt auf. Mit Reifenkleber gesichert, holt man noch mehr heraus. Die Vorderachse kann über Madenschrauben von unten eingestellt werden. Bohrungen dazu sind im Chassis eingelassen. Schrauben waren keine dabei. Wer mit Blei trimmen möchte, findet in der Bodengruppe großzügig Platz für viele Abstimmungsvarianten. Im Rennen liegt der Zytek wie das oft zitierte Brett. 12 Voltan starker Sprit befeuert sein Aggregat ausreichend. In Kurven profitiert man von der Chassistechnik und dem tiefen Schwerpunkt. Souverän im Grenzbereich, der sich erst spät zeigt. Auf langen Geraden zieht die Flunder explosionsartig an. Ideal für Überholmanöver aus dem Windschatten. Obwohl Überholen auch in Kurven möglich ist. Dieser LMP begeistert uns auf der ganzen Linie. -



Tuner Sloter lässt viel Know-how ins Chassis fließen: Entkoppelte Antriebseinheit, Messinggleitradlager hinten, geschraubter L-Kiel mit aufgeräumter Zündkabelverlegung. Im Motorhalter passt optional ein stärkerer Longcan. Die Reifen bieten hervorragenden Grip, sogar auf glattem C-Plasphalt. Wer damit nicht zurecht kommt... am Wagen liegt es bestimmt nicht.



Rundstrecke



Fazit:

Der aktuelle Zytek von Sloter hat ein durchdachtes Chassis unter der Haut. Nach üblichen Startmaßnahmen entlockt man dem LMP ab Serie ein souveränes Fahrverhalten, das nach Langstreckenrenneinsätzen lechzt. Das Schöne dabei: Es steckt noch immer Potential im Wagen.



Souveränes Handling: Breiter Grenzbereich in allen Kurven, brachial bissig auf langen Geraden dank ideal getroffener Motor-Getriebeabstimmung. Ideal zum ermüdungs- und unfallfreie Pilotieren.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
144,4 mm	67,8 mm	35,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88,8 mm	62,4 mm	65,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	Standard	Inliner

LIGHTNING

A C U R A

Tuner Ninco geht erneut in die Offensive: Der leistungsstärkste Acura LMP2 rollt an dem Start. Das Beste war gerade gut genug.



Rundstrecke



LMP2 maximal

Mehr Ninco geht derzeit nicht. Der Acura ist der schnellste Ninco-Bolide aller Zeiten. Wir stellten die stramme Serienversion bereits in JHM No.9 vor. Der Sportprototyp wurde in der letzten jährigen Ninco-Weltmeisterschaft gefahren. Nicht ganz ohne Grund. Er besitzt hervorragende Vollgasqualitäten und eine ausgezeichnete Straßenlage. Eigentlich Grund genug, um sich zufrieden zurück zu lehnen. Stattdessen legen die Spanier jetzt eine noch schärfere Version nach. Nach dem Gallardo folgte der Mosler (wir berichteten in No.10). Nun kommt der Acura als Lightning. Der schärfste Acura, den man kaufen kann. Streng nach dem Credo: Nur das Beste ist gerade gut genug, kommen ausschließlich Hochleistungskomponenten zum Einsatz. Steifes und robustes Lexan beim Chassis. Gefräste Leichtbaufelgen aus Aluminium. Titanachsen, Kugellager hinten. Der luftgekühlte Motor mit offenem Gehäuse trägt keine Klebebänder. Seine Daten wurden aufgedruckt. Steckbare Motorkabel für zügige Boxenstopps, ein L-Kiel mit langem Schwert und Rennreifen mit bärigem Grip. Dass unter dem Strich eine wahnwitzige Fahrmaschine steht, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Der Acura offenbart Fahrleistungen, die ihn in der leistungsschwächeren LMP2



Extrem tief liegend gleitet der Acura mit schnellen Rundenzeiten und bombastischer Straßenlage über die Rennstrecke. Die schwarze Lackierung mit gelben Akzenten und metallicblauem Cockpitbereich unterstreicht die Dynamik, die im Hightech-Geschoss steckt.

Rundstrecke



LMP2 maximal

disqualifizieren. Er hält locker in der LMP1 mit. Der Wagen geht ab, dass es eine wahre Freude ist. Der Longcan-Inliner sitzt schwerpunktünstig tief in der steifen Bodengruppe aus Lexan. Damit er bei maximaler Drehzahl keine Kapriolen veranstaltet, ist er mit zwei Schrauben gesichert. Somit überträgt er auch unter Vollast sein bäriges Drehmoment und vibrationsfreie Spitzenleistung.

Das geschraubte Getrieberitzel sitzt auf einer superleichten Titanachse. Alles rotiert in Kugellagern, die den Leichtlauf unterstützen. Silikonummantelten Zündkabel lassen bei Boxenstops über Steckverbinder flott vom Motor trennen. Damit der L-Kiel sauber zentriert wird und keine Unordnung im Chassis herrscht, wird die Elektrik im Bug fixiert. Zwei metrische Titanschrauben festigen die Karo auf dem Chassis. Hier sitzt allerdings ein kleines Problem: Die vordere Schraube ist nur durch Ausclipsen des Leitkiels erreichbar. Entweder arbeitet man wie beschrieben oder man fräst eine kleine Aussparung in den Leitkiel.

Auf dem Rennkurs ist der Acura über jeden Zweifel erhaben. Er hämmert konstant schnelle Rundenzeiten in den Plasphalt. Die Gutmütigkeit des Fahrwerk resultiert aus der großzügigen Spurbreite, dem langen Rad-



Das steife Lexanchassis ist eine solide Basis für die Hochleistungskomponenten. Rennreifen mit hohem Grip auf gewichtsoptimiert gefrästen Aluminiumtiefbettfelgen quellen aus den Radhäusern. Der lange Radstand bietet Laufruhe und Reserven im Grenzbereich.



Rundstrecke

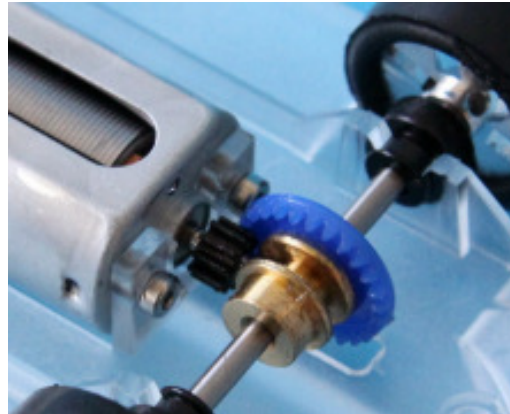


LMP2 maximal

stand, einem tiefen Schwerpunkt und dem Einsatz von Hochleistungskomponenten. Sein Gewicht bietet dem leistungsstarken Triebwerk wenig Widerstand. Aus alle Fahr-lagen steht massiv Drehmoment an, was den Acura auf Maximalleistung wuchtet: 23500 Touren und 350gcm sind eine klare Ansage. Im Chassis ist genügend Raum zur Fein-abstimmung mit Blei. Sofern man überhaupt welches braucht. Bei der Ninco-WM musste man auch ohne fahren. Warum sollen aus-gerechnet wir diese Tradition brechen...

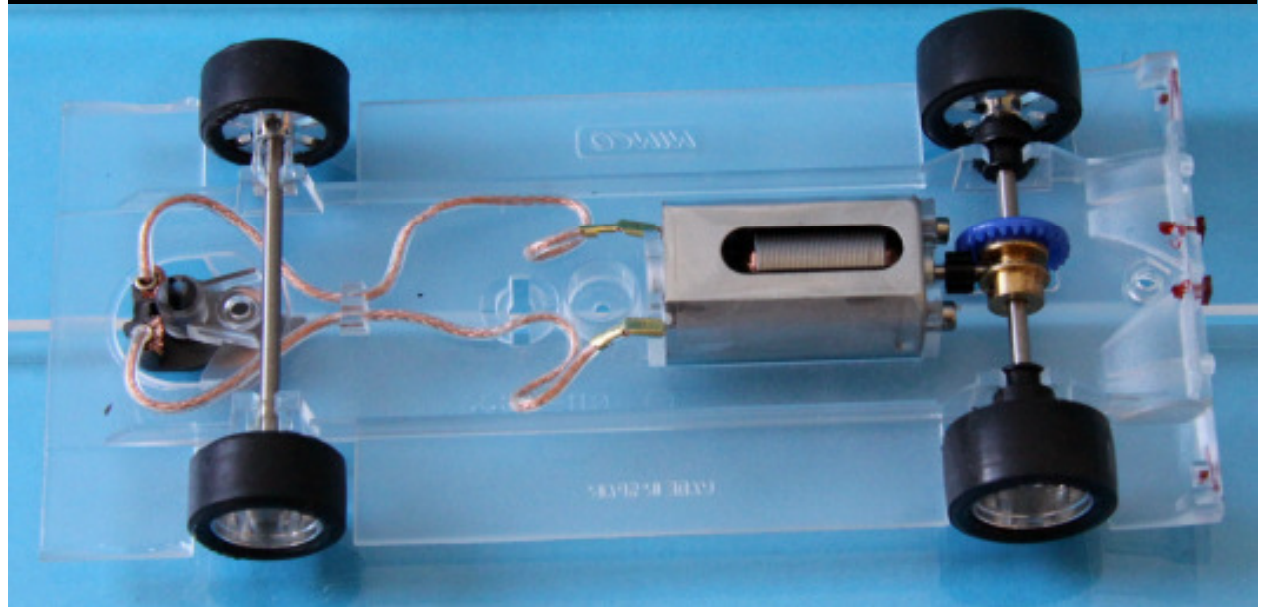
Fazit:

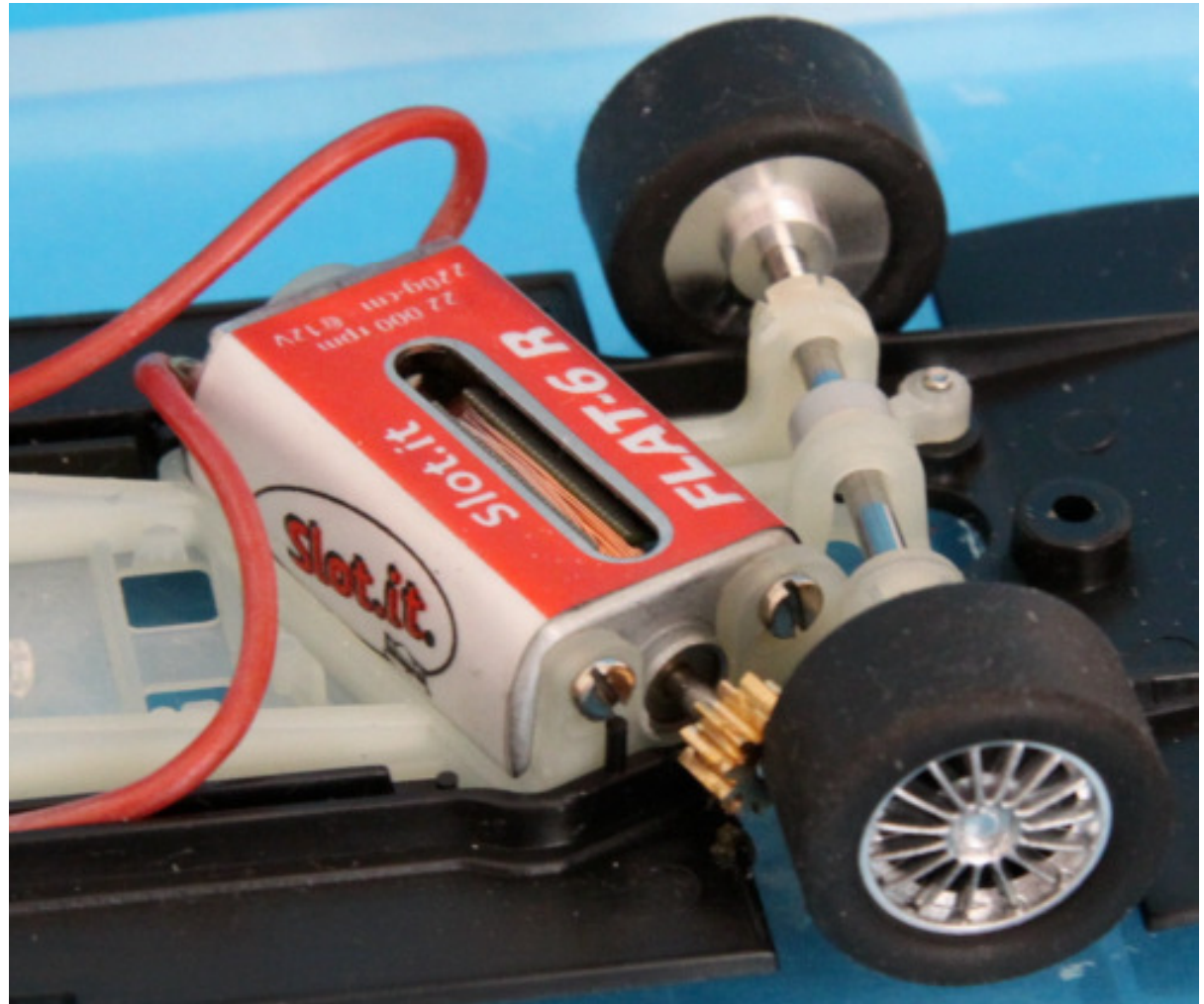
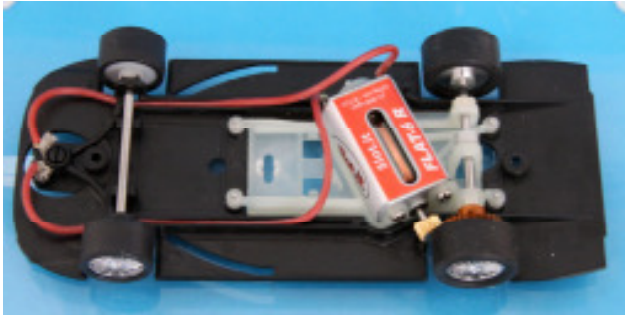
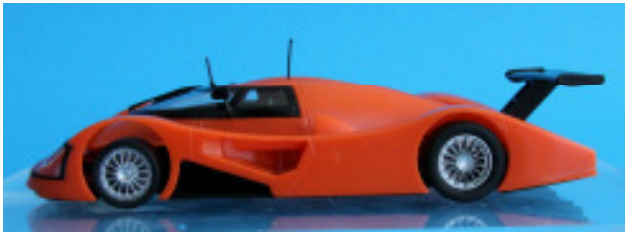
Der Acura Lightning ist die ultimative Waffe von Ninco. Trotz aller Hightechteile darf man nicht vergessen: Wir reden hier nicht von einem individuell aufgebauten Rennboliden, sondern von einem Serienslotcar! Addiert man die Preise der eingebauten Tuningparts, ist die Summe für den kompletten Lightning im Vergleich dazu fast schon unanständig günstig!



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
145,3 mm	65,1 mm	34 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,4 mm	64,2 mm	65,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
82 g	NC-6 Crusher	Inliner

Das luftgekühlte Aggregat sitzt gesichert im robusten Chassis. Kugellager, Titanachsen, sauber verlegte, steckbare Zündkabel, ein langer L-Kiel und Alus runden das Komplettpaket ab.





Killer-R8c von **Slot.it**

*Maurizio Ferrari bringt seinen
Dauerbrenner Audi R8c im
kompromisslosen Rennanzug
mit Flat-6 R Anglewinder!*



Rundstrecke

Killer-R8C von *Slot.it*

Slot.it bringt sein erstes Racing-Modell. Hört sich irgendwie paradox an. Jeder ernsthafte 1:32er Rennfahrer, egal ob daheim oder im Club, kommt an der Marke unschwer vorbei. Man schätzt die serienmäßig guten Fahreigenschaften und den Einsatz funktioneller Komponenten. Die Optik der Wagen ist super. Mit nachvollziehbaren Kniffen kitzelt man ein Maximum an Performance aus ihnen heraus. Das Tuningregal der Italiener bietet zahlreiche Komponenten für gehobene Ansprüche.

Nun kommt ein spartanisches Racing-Modell auf den Markt. Gespannt bauen wir den Audi R8C zusammen. Das Chassis ist komplett vormontiert. Die dünnhäutige Karosserie sitzt ohne Anbauteile darauf. Ihr Orange ist leicht durchscheinend. Optisch keinesfalls eine nackte Angelegenheit: Spiegel, Antennen und



Rennmechaniker variieren streckenabhängig zwischen drei Übersetzungen und Reifenmischungen, einem Standard- oder einem leichten Lexancockpit. Alles im Container ab Werk.



Kühlgitter und die üblichen Lampen und deren Gläser sind Standard.

Die kleinen Vorderräder wirken in ihren Radhäusern verloren. Optische Maßstäbe darf man beim Gerät nicht ansetzen. Es geht ausschließlich um maximale Fahrleistung, die unter Einsatz sämtlicher technischer Kniffe erzielt wird. Im Fahrbetrieb sieht man die Größe der Vorderräder nicht. Das kennen wir aus dem SCX Porsche 997 Racing und den

bewährt schnellen Fly Racing Modellen. Gründe für den reduzierten Raddurchmesser: Schnellere Beschleunigung der mitlaufenden Vorderräder durch weniger Gewicht. Zudem ein niedriger Schwerpunkt, der ein Optimum an Straßenlage bietet. Lässt man die serienmäßigen Distanzböcke der Vorderachse im Serienzustand, schweben die Vorderreifen über der Fahrbahn. Dass der potentielle Käufer eines Racing-Modells die Achshöhe



Rundstrecke

Killer-R8C von Slot.it



Flacher Leichtbau mit ausgesuchten technischen Komponenten, die den Schwerpunkt absenken und die Fahrleistungen erhöhen. Der Leitkiel mit langer Finne taucht tief ein. Diesen Halt braucht man, wenn man mit dem potenten Aggregat radikal durch Kurven räubert.

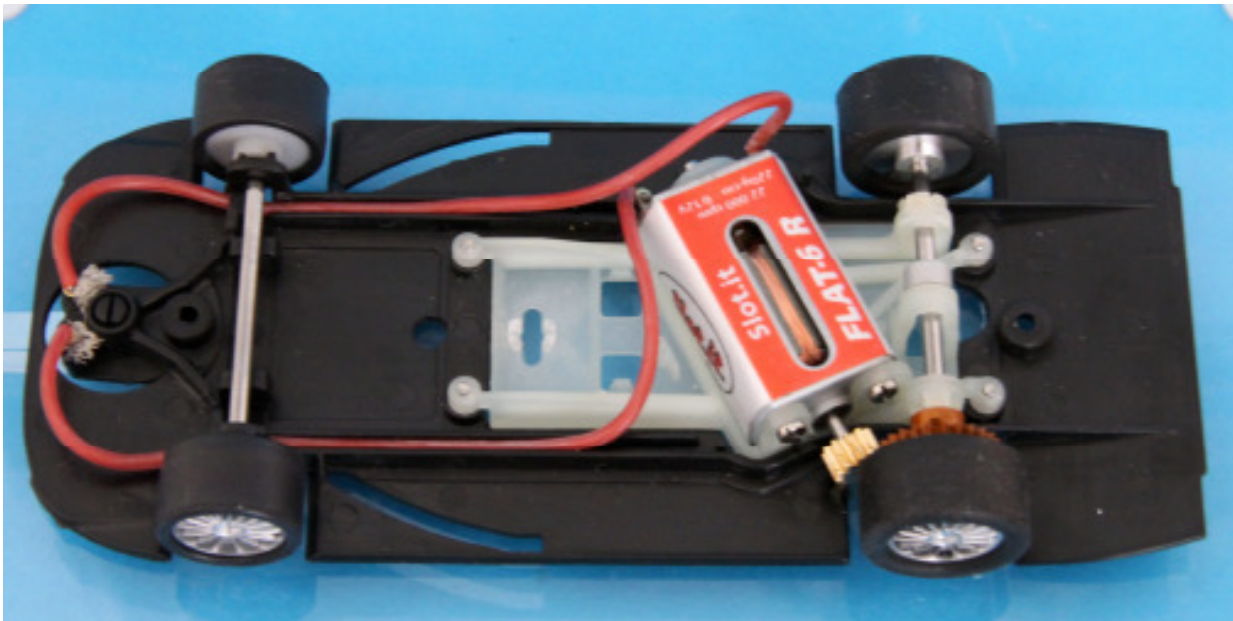
passend tariert, versteht sich von selbst. Wir reden hier nicht von out of the Box-Spielzeug, sondern von ernsthaftem Slotracing-Gerät. Grundkenntnisse auf diesem Feld sollten vorhanden sein, möchte man den Audi technisch voll ausreizen. Der Leitkiel bekommt einen Tropfen Öl und etwas Reha, damit er leichter dreht. Die Zündkabel verlaufen in markentypisch seitlichen Klemmschächten. Das Kernstück: Ein neue Anglewinder. Der in einem Winkel (=Angle) angestellte Motor greift in ein angeschrägtes Getrieberad, das seitlich auf der Achse sitzt. Nichts neues? Doch! Der Flat-6 baut von seinem Gehäuse her flacher als herkömmliche Longcan-Aggregate. Er passt unter flache Heckpartien. Technisch interessanter: Sein Schwerpunkt wandert tiefer für eine bessere Straßenlage gegenüber anderen Konzepten. Der Motor liefert 22000 U/min bei magnetlos 12 Voltan Kraftstoff. Sein Drehmoment von 220gcm ist





Rundstrecke

Killer-R8c von Slot.it



Kernstück: Flat-6 Anglewinder mit kräftigen Leistungsdaten und abgesenktem Schwerpunkt. Sichernde Schrauben am Motorhalter lassen das Getriebe in jeder Drehzahl präzise ineinander greifen. Drei verschieden lange Übersetzungen und Reifenmischungen sind inklusive.

beachtlich. Der Aufbau, sprich die erleichterte Karosserie stemmt dieser Macht wenig entgegen. Das Standardcockpit aus Plastik kann durch ein mitgeliefertes Lexaninlet, das den Schwerpunkt des R8 zusätzlich absenkt, ersetzt werden. Wen interessieren bei so einem Auto die Helmlackierung und Cockpitdetails... Dazu gibt es drei variabel lange Übersetzungen (Spurzahnräder) plus

drei Satz Hinterreifen: Serienmischung, weiche Mischung und Silikon. Mit Schrauben gesichert werkelt der Flat-6 in seiner Halterung, die aus steiferem Kunststoff gefertigt ist, als übliche Serienhalter. Das Pendelspiel und die Höhenlage der Antriebseinheit kann man über vier Schrauben trimmen. Damit der breite Motor Platz hat, kommen schmälere, geschraubte Hinterfelgen aus Alu zum Einsatz.

Die Hinterachse dreht in Messinggleitlagern, ein Stelling zentriert die Spur. Vorne rotiert eine Achse mit leichten, gesteckten Kunststofffelgen in Langlöchern. Ihr Höhenspiel muss über die Zentrierböckchen und/oder Fremdmaterial abgestimmt werden. Im Chassis ist genügend Platz für Blei. Da sich speziell beim Slot.it R8 die Geister scheiden und streiten, geben wir keinen speziellen Tipp. Schließlich gibt es keine allgemein gültige Serienrennabstimmung für so ein Auto. Wir sind mit Blei in den Seitenkästen und im Bereich hinter der Vorderachse gefahren. MTS sucht man vergeblich. Ein Magnetsauger hat in so einem Wagen nichts verloren.

Das Rollout mit Serienreifen zeigt gleich, wo der Hammer hängt. Der Audi zieht mächtig an und schießt über unsere Teststrecke. Die Reifen kommen auf C-Plasphalt schnell





Rundstrecke

Killer-R8c von Slot.it

an ihre Grenze. In Kurven wird es schwer, die Motorkraft umzusetzen. Anschleifen verbessert die Lage, wir ziehen trotzdem die weichere Mischung auf. Nun gestaltet sich die Fahrt deutlich kontrollierter. Der Flat-6 spielt sein Drehmoment aus und schleudert

den Wagen katapultartig auf Topspeed. Auf unsere Clubbahn wechseln wir die Übersetzung. Der kraftvolle Motor kommt auch mit längerer Auslegung gut zurecht. Flüssig, kraftvoll und ruhig zieht der Wagen über den Kurs. Möchte man das volle Potential des

Wagens ausschöpfen, bedarf es vieler Testläufe. Im Chassis ist genügend Platz für Blei. Die Abstimmung des Motorträgers, variable Reifenmischungen und Übersetzungen eröffnen ein weites Feld. Greift man zusätzlich ins Slot.it Tuningregal, findet sicherlich jeder seine optimale Abstimmung. Vorausgesetzt, man bringt Zeit, Geduld und Erfahrung mit.



Jede Zylinderreihe kreischt aus einem Rohr. Der Flat-6 entfaltet gewaltige Drehmoment-Power. Der richtige Fahrer im Cockpit zeigt der Konkurrenz den R8 öfters aus dieser Perspektive.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
147,4 mm	63,4 mm	30,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,8 mm	62,1 mm	62,4 mm variabel
Gewicht	Motor	Getriebe
79 g	Flat-6R	Anglewinder

Fazit: Der neue Slot.it R8 bietet viele rennsporttaugliche, technische Parameter, die viele Abstimmungsmöglichkeiten ermöglichen. Zielgruppe ist der ambitionierte Slotracer. Rookies erhalten ein Startset mit drei variablen Reifenmischungen und Übersetzungen, das den Einstieg in den Rennsport ebnen kann.

SLOT RACING SLOT

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





Ferrari 599 GTB Fiorano



Corvette C6R



Porsche 997 GT3R



Ferrari 550 Maranello

Neue Kreiselkräfte

SCX hat vier neue Boliden für die Rundstrecke aufgebaut. Darunter ein brandneuer Hengst aus Maranello.



Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

Unmittelbar nach der Teampräsentation in Nürnberg rollen die ersten Rundstrecken-Boliden des spanischen Rennstalls SCX auf die Rennstrecke. Das erste Rollout war uns eine willkommene Gelegenheit, diese Geräte unter Realbedingungen zu testen.

Wir machen uns ein Bild von den verschiedenen Konzepten und checken ihr Fahrverhalten im Reich der G-Kräfte.

Drei bewährte Basissportgeräte von Porsche, Ferrari und General Motors kennen wir bereits: Der Weissacher GT3R ist das Basissportgerät schlechthin. Das traditionelle UPS-Design bekam frische Akzente. Der Hauptsponsor vermittelt dadurch Dynamik, die man von seinem Zustellservice kennt. Der Charme eines Bestattungsunternehmens in Uni-Braun ist Geschichte.

Die Corvette in unschuldigem Weiß zeigt schon durch ihre Formensprache, dass man es mit keinem Leisetreter zu tun hat: Breit, flach und potent hämmert das US-Gefährt in der aktuellen C6R Version um den Kurs.

Ferraris 550 Maranello ist ein bekanntes und bewährtes Gesicht auf der Rundstrecke. Mit neuem Hauptsponsor wird die rote Basis hervorragend akzentuiert. Aus dem gleichen Haus kommt eine absolute Neuheit: Der 699 Fiorano sticht aus dem Feld heraus. Seine neue Formensprache: Ein modernes Coupé mit bullig, abgerundetem Auftritt.



Brandneu: Ferrari 599 GTB Fiorano spricht eine völlig neue Formensprache im Gegensatz zu seinen Vorgängern. Er kommt ohne großes Flügelwerk aus. Aerodynamik der Karosserie und der Unterboden bieten genügend Abtrieb. Ferraris gehören traditionell auf die Rennstrecke. Ein wenig Weiß unterstreicht seine sportliche Note. Zugleich finden darauf Sponsoren Platz.

Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello



In Kurven verhält sich der neue Ferrari 599 unkompliziert. Sauber folgt er dem diktierten Richtungswechsel. Steigt man ihm in Kurven auf den Kopf, bricht zwar das Heck aus. Es ist allerdings bedingt durch seinen langen Radstand gut im Zaum zu halten. Der Mittelmotor sitzt schwerpunktünstig und der leicht pendelnde Hinterachshalter unterstützt die dynamische Kurvenfahrt. Geht man mit dem Hengst aus Maranello auf die Langdistanz, wird man seine leistungsstarken LEDs zu

schätzen wissen. Sie sind kein optisches Beiwerk, sondern kräftige Strahler für Weitblick bei Nacht. Sieht man direkt ins Fernlicht, bekommt man Irritationen von der Leuchtkraft. Bei völliger Dunkelheit lässt sich in den Lichtkegeln gut pilotieren. In allem ein gelungener Wagen, der Herrenfahrern gediegene Fahrfreude bereitet. Wer einen richtig aggressiven Hengst sucht, greift zu Alternativen aus dem schönen Maranello.

Der Fiorano spult ausgewogen ruhig seine Runden ab. Sein Motor ist keine explosive Granate. Dafür bietet er stressfreie Dauerläuferqualitäten. Aus Kurven zieht er kraftvoll heraus und erreicht seine Topspeed über ein lineares Leistungsband. 14,8 Voltan sollten schon getankt werden, möchte man zügig unterwegs sein. Wer Sprit aus niedrigeren Qualitätsklassen tankt, wird den Motor nur im Standgas betreiben. Der Grip an der Hinterachse ist gut. Seine breiten Walzen krallen sich gut in den Plaspfalt. Anschleifen erhöht ihre Laufeigenschaften. Die Vorderachse mit Einzelradaufhängung funktioniert tadellos. Die Räder drehen sich spielfrei in Gleitlagern. In Kurven stützen sie ihn wirkungsvoll ab, es ist kein tendenzielles Wegkippen erkennbar.

Gedungen kraftvolles Heck mit zwei spartanischen Rundleuchten und vier Auspuffrohre, die formschön integriert im Heckdiffusor Platz finden.



Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello



Die Techniker stimmen uns den Wagen perfekt ab. Die Einzelradaufhängung vorne arbeitet spielfrei und leichtgängig trotz Kunststoff-Gleitlagertechnik. Die Front-LED-Lampen (be)stechen mit außerordentliche Leuchtkraft. Sie illuminieren Stints bei Nacht und sorgen für Weitsicht, solange man im Fiorano sitzt. Kommt der Hengst entgegen, blendet starkes Fernlicht. Die Hecklampen arbeiten tadellos.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
145,6 mm	61,4 mm	40,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,2 mm	61,3 mm	61,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	RX 42	Inliner

Fazit: Der 599 GTB ist ein dickes Sportcoupé, das auf der Langstrecke sein ausgeglichenes Fahrverhalten zelebriert. Sein kraftvoller Motor, Einzelradaufhängung vorne und starkes Xenonlicht ermöglicht ermüdungsfreie Stints für Fahrer, die rund um die Uhr elegant Ferrari fahren wollen.



Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

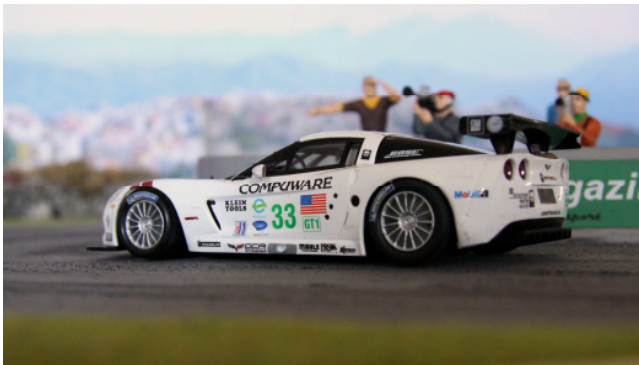
Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

Die Corvette ist die US Sportwagenikone schlechthin. Sie hat sich über die Jahre gehalten und erlebt in ihrer aktuellen Version C6R hervorragende Langstrecken-Qualitäten. Ihre breite Spur und ihr niedriger Schwerpunkt liefern in Kombination mit dem durchzugsstarken Motor perfekte Rahmenbedingungen für lange Renndistanzen. Das großvolumige Aggregat in Inlineranordnung verlangt gierig nach Sprit mit 14,8 Voltan. Die Leistung lässt sich über ein gut kontrollierbares Drehzahlband abrufen. Ideal für ermüdungsfreies Pilotieren auf der Langdistanz. Die Vette fordert einen runden Fahrstil. Wer diese Gangart nicht beherrscht, wird keine schnellen Zeiten hinbekommen. Bremsst oder beschleunigt man zu hektisch, bekommt die Quittung: Das Heck bricht aus. Wer den Charakter des Wagens zu lesen im Stande ist, wird stressfrei flott auf der Langstrecke punkten.



Breit, tief, stark: Die C6R ist ein potenter Dauerläufer. Ihr drehmomentstarkes Aggregat bevorzugt 14,8 Voltan Sprit. Damit schöpft man optimale Fahrleistungen aus den großvolumigen Brennräumen. Die Hinterreifen sollten bei Boxenstopps mit Klebeband abgezogen werden, damit die Vette in Kurven stets auf Zug bleibt. Baut der Grip an der Hinterachse ab, sitzt das Heck locker. Dann verlangt der Donnerbolzen einen ausgeschlafenen Könner am Volant.



Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

Mit angeschliffenen Reifen und ohne MTS liegt die C6R satt in Kurven. Das Axialspiel der starren Vorderachse haben wir um 1 mm gekürzt. Dadurch läuft die Vette ruhiger, fast schon wie spurgeführt. Ihre fünf Schrauben im Unterboden bekamen zur dezenten Entkoppelung der Karo je minus eine Umdrehung. Wer mehr Unabhängigkeit wünscht, muss seitlich Material abtragen und den Frontspoiler aufwändig entfernen, um ihn hinterher mit Kleber an der Karosserie zu befestigen. Wir haben darauf verzichtet, weil wir die Corvette auch so beherrschen. Wie alle SCX-Rennwagen sitzt im Unterboden ein gefederter L-Kiel mit Doppelzündanlage. Die

Schleifer tasten dank raffinierter Wicklung die Litze zweifach ab. So lässt sich der Wagen auch in engsten Kurven auf maximale Zündleistung abstimmen: Ein Kontakt für außen und einer für innen zurechtgebogen. Die Beleuchtung am US-Boliden hat deutlich weniger LUX als am neuen Ferrari Fiorano. Das stört nicht weiter, die Vette Beleuchtung reicht, ihr schickes Weiß reflektiert in den Lichtkegeln des Startfeldes. Ihre unkomplizierte Technik, wenig exponierte Teile an der Peripherie machen Kiesbettdurchpflügungen zur kostenfreien Angelegenheit: Der Frontspoiler stützt sich am Chassis ab, der Heckflügel sitzt stabil auf dem Kofferraumdeckel. Lediglich die Seitenspiegel können sich bei Rangeleien oder Abflügen verabschieden. Aber sie lassen sich an der Box mit einfachen Mitteln wieder fixieren.



Blütenrein: Sidepipes, die dank Katalysatoren und Flammenbrecher keine schwarzen Ablagerungen hinterlassen. Luftein- und auslässe an Kotflügen, Scheiben und den Seitenspiegeln.



Brandneu: Chevrolet C6R von Tuner SCX in weiß.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
143,2 mm	62,7 mm	34,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84 mm	62,4 mm	62,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
88 g	RX 42	Inliner

Fazit:

Die Corvette C6R von Tuner SCX ist dank tiefem Schwerpunkt, breite Spur und starkem Motor ein langstreckentaugliches Bollwerk. Sie verlangt eine runden Fahrstil, möchte man ihre Power umsetzen.

Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello



Mit dem 997 Spätzle-Renner kann man wenig falsch machen. Der Porsche liegt souverän auf der Rennstrecke und lässt sich spielerisch pilotieren. Sein Grenzbereich ist klar und für Fahrer mit A-Lizenz jederzeit beherrschbar. Sein starker Sixpack brüllt aus dem mittig angeordneten Doppelrohr: Gänsehaut! Ein Basissportgerät, das unkompliziert fährt und leicht zu warten ist. Einsteiger sollten auf den Heckspoiler achten. Abflüge mit Rolle sollten nicht zur Gewohnheit werden. Dazu ist der Wagen ohnehin viel zu schade.

Porsche 997 GT3R, was kann man da falsch machen? Eine rein rhetorische Frage! Das ausgewogene Basissportgerät rollt nun auch im aktuellen Modelljahrgang im Design eines US-Paketdienstes daher. Zugleich bricht man die Tradition: Weg vom uni-braunen, langweiligen Bestatterfarbton. Endlich farbige Akzente am Rennwagen! Die optische Dynamik gewinnt dadurch und gibt dem Hauptsponsor einen sympathischen Auftritt. Zum Porsche gibt es nicht viel zu sagen, außer: Er läuft und läuft und läuft. Er erledigt in schwäbischer Präzision seinen Job. Er ist im Testfeld der Rennwagen mit den kompaktesten Abmessungen. Der kleine Große hat Einzelradaufhängung an der Vorderachse, die in Kunststoffgleitlagern dezent arbeitet. Der Inliner-Sechszylinder schnurrt seidenweich im beweglichen Hinterachsträger.

Die ausgewogene Geometrie des Fahrwerks erlaubt schnelle Kurvenfahrten und kräftige Zwischensprints auf Geraden. Fährt man mit Normalbenzin (12 Voltan), lässt sich er sich sportlich flott um den Kurs fahren. Lässt man 14,8 Voltan Super in die Brennräume fließen, steht ein sehr forsches Leistungsband mit Reserven für lange Geraden zur Disposition.

Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

Die Voltanzahl ist stark abhängig von der Streckencharakteristik, dem Fahrer und letztendlich von dessen Gemütszustand. Schön ist, dass man den Motor in beiden Benzinquälitäten betreiben kann, was die Variabilität des 997 unterstreicht.

Der gefederte L-Kiel mit Doppelzündanlage gefällt gut. Er passt sich stets der Fahrlage an und bietet dem Wagen auch in engen Kurven eine optimalen Kraftstoffversorgung. Um die entkoppelte Seitenneigung des Aggregat-halters zu unterstützen, lockert man die drei Karo-Schrauben im Schweller und Heckbereich. Damit läuft der GT3 sportlich kernig um den Kurs. Sein Klangvolumen hält sich in Grenzen. Wer es zu kernig empfindet, sollte es vielleicht mit Bachblüten versuchen.

Die Antriebswelle ist bei ausgebautem MTS von unten gut zugänglich. Sollte sie trocken laufen, kann man sie mit einer Ölkäule problemlos warten. Was uns besonders gefallen hat: Die Leistung des Porsche 997 ist jederzeit kontrollierbar abrufbar. Wir fahren ihn selbstverständlich ohne MTS und sogar bleifrei. Prügelt man ihn im Vollastbereich durch flüssige Kurvenradien, kann man sein definiertes sitzendes Heck mit Gasstößen gut im Zaum halten. Schnelle Runden ohne Drift sind ohne weiteres möglich, sitzt ein Köhner an Volant und Pedalen. Überzieht man, kann man den Porsche mit forschen Gasstößen abfangen und auf Zug bringen. Enge Kurven meistert er tadellos: Spät anbremsen, früh beschleunigen und den



Kontrolliert durch alle Kurvenradien, spurtstark auf Geraden: Fahrwerksgeometrie, Motor und Grip bilden eine ausgewogene Symbiose, die dem 997 zu seinen Qualitäten verhilft.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
138,3 mm	58,2 mm	38,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,2 mm	53,9 mm	58,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
78 g	RX 42	Inliner

Vortrieb der gut greifenden Slicks nutzen. Wir haben ihn auf C- und S-Plasphalt gefahren. Alles in allem eine runde Sache.

Fazit: Der Porsche 997 GT3R ist eine ausgewogene, schnelle Fahrmaschine, die durch stimmige Parameter unkompliziert und gekonnt Rennrunden abspult. Die bunten Farbtupfer liefern ein gefälliges Design an die dezent braune Lackierung.

Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello



Der 550er Maranello bekommt einen neuen Hauptsponsor. Eine Kaufhauskette liefert die Moneten für heiße Duelle der Kreisfahrt. Der Ferrari ist technisch kein neues Modell. Trotzdem kann man es mit ihm ordentlich krachen lassen. Die werkseitig großzügig bemessene Spurbreite vorne haben unsere Teammechaniker mit einer Trennscheibe um einen Millimeter reduziert. Das verhilft optisch wie technisch zu einer Verbesserung der Fahrstabilität. Die labil gelagerte Antriebseinheit im Heck ermöglicht ein seidenweich entkoppeltes Heck. Der Maranello neigt sich in Kurven schön seitlich, als sei die Karosserie komplett entkoppelt. In Kooperation mit dem gefederten L-Kiel sind Richtungsänderungen eine leichte Übung mit Gelassenheit, egal wie groß der Radius ist. Die Hinterreifen sollten angeschliffen werden, möchte man ihren gesamten Querschnitt nutzen.



Der 550er Maranello ist zwar schon in die Jahre gekommen, auf der Rennstrecke aber immer noch ein konkurrenzfähiges Auto, wenn man es richtig abstimmt. Seine ausgereifte Technik ist zuverlässig. Daher ist es nicht verwunderlich, dass man einen neuen Hauptsponsor verpflichten konnte.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141,9 mm	62,8 mm	39,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,1 mm	63,3 mm	63 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	RX 42	Inliner

Rundstrecke



Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

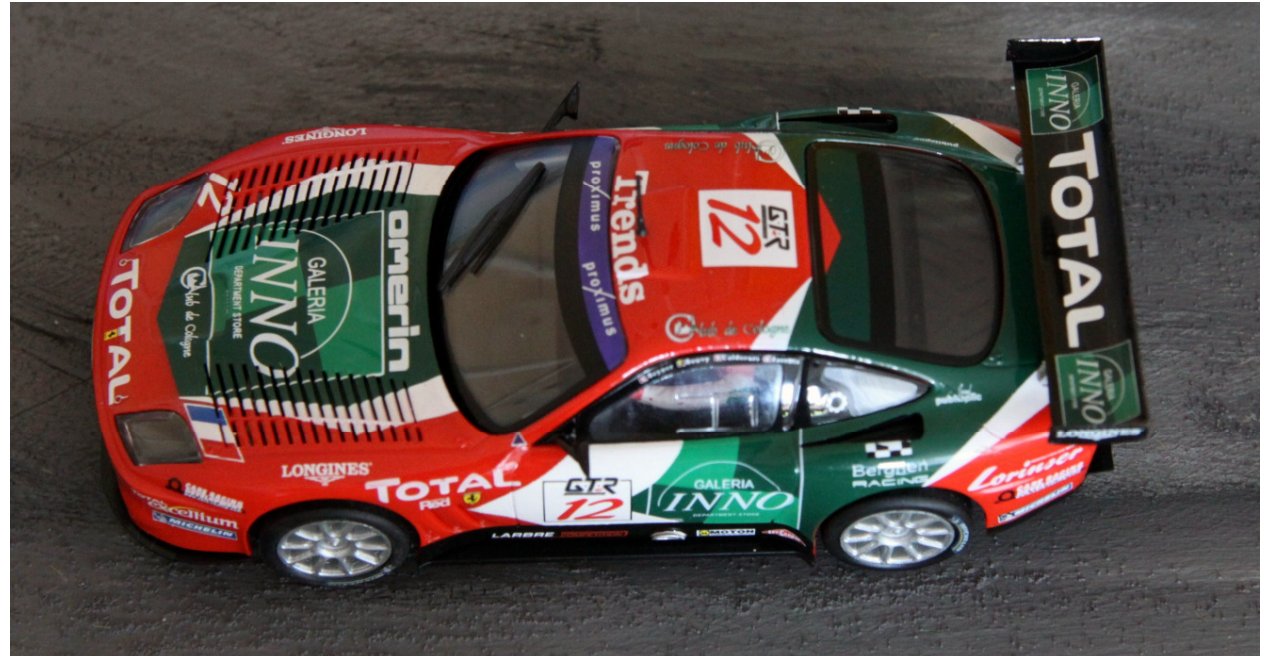
Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

Der Maranello gleitet mit geducktem Heck über die Rennstrecke. Die Vorderachse wird dabei optisch ein wenig aus den Federn gehoben. Wenn das stört, könnte den Anschlag der Vorderachslager nach oben hin um einen Millimeter verlegen. Das ließe sich mit einer Richtplatte und Kleber realisieren.

Im Renneinsatz zeigt sich der aufbereitete Ferrari von seiner robusten Seite. Karosserie und Anbauteile stecken manchen Lacktausch weg. Der exponierte Heckflügel mit weit ausladenden Flaps kann bei ausbrechendem Heck leicht an Bauwerken am Streckenrand hängen bleiben. Ungestüme Naturen sollten vielleicht darüber nachdenken, ob sie seine Aufhängung in der Karosserie nicht lösen wollen. Dann kann der Flügel bei Crashes abfliegen anstelle abzubrechen.



Bewährtes Konzept: Der 550er Maranello mit neuem Hauptsponsor macht eine gute Figur.



Fährt man den gutmütigen 550er am Limit kann man ihn ebenso wie den Porsche mit 12 bis 14,8 Voltan betreiben. Mit Normalbenzin fährt er dynamisch sportlich um den Kurs und er lässt sich dabei authentisch manövrieren. Gibt man ihm Super, erhöhen sich die Fahrleistungen, allerdings fordert es auch einen Fahrer, der weiß, was er wann zu tun hat.

Fazit:

Der 550er Maranello von Tuner SCX ist ein ausgereiftes Fahrzeug, das man mit ein paar Kniffen für die Heimbahn magnetlos aufbereiten kann. Ein Dauerläufer mit entkoppelter Antriebseinheit, der sich gutmütig und leichtfüßig fahren lässt.

Rundstrecke



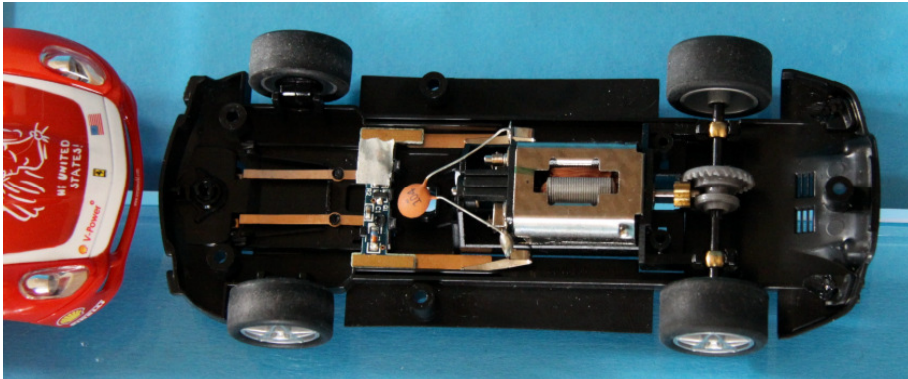
Neue Kreiselkräfte

Ferrari 599 GTB Fiorano

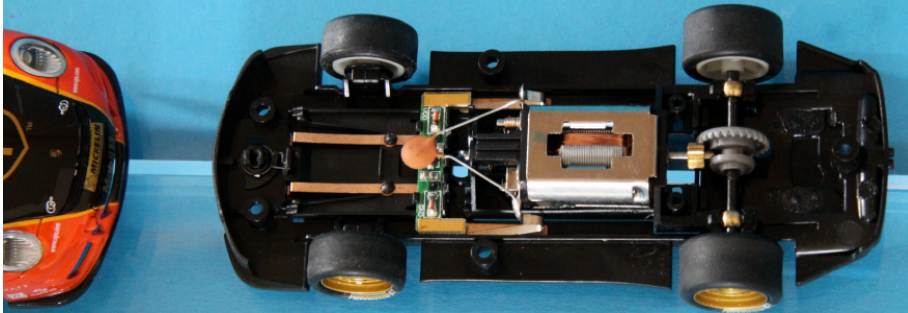
Corvette C6R

Porsche 997 GT3R

Ferrari 550 Maranello

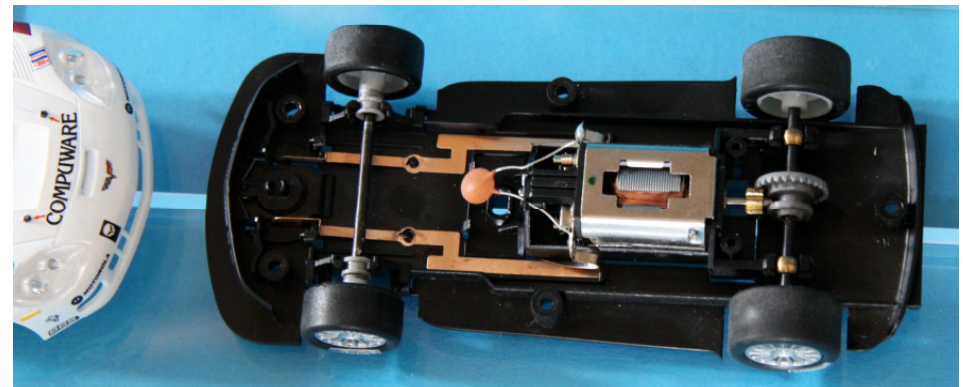


In allen vier Wägen befeuert das gleiche Inlinerkonzept mit pendelnd gelagerter Antriebseinheit für bessere Fahrdynamik in Kurven. Trotzdem gibt es große Unterschiede. Ferrari Fiorano und Porsche 997 haben jeweils Einzerradaufhängung vorne, welche unkompliziert arbeitet. Corvette und Ferrari 550 setzen auf bewährte Starrachsen.

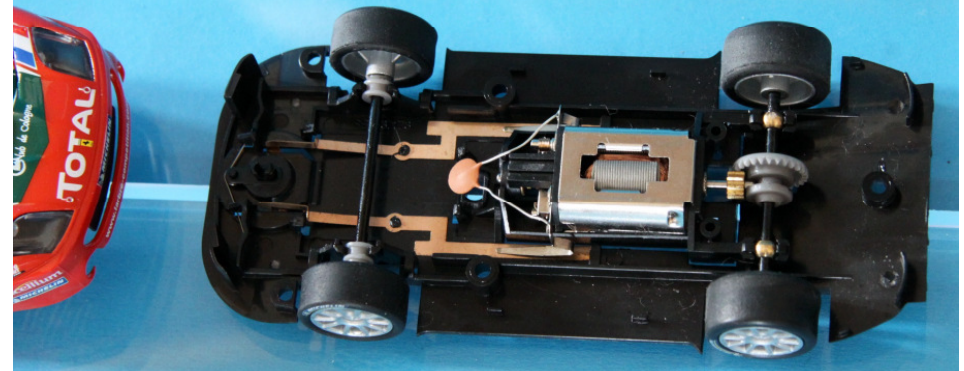


Wem liegt welcher Wagen am besten? Selbst ausprobieren, vielleicht bietet sich eine Gelegenheit beim Händler des Vertrauens. Abhängig vom Budget des Privat-Rennstalls kann man seine Präferenzliste individuell erstellen...

Individuelle Gleichheit:



Die Pendelneigung der Antriebseinheit ist sehr verschieden. Bei der Corvette rührt sich wenig, der 550er hat den lockersten Sitz. Er neigt sich in Kurven lässig mit und folgt der Schwerkraft. Leitbleche zum gefederten Leitkiel und eine komplette Beleuchtung haben alle vier Fahrzeuge. Der neue Fiorano hat das stärkste Fernlicht.



Drink and Drive

Das Basissportgerät von Ninco bekommt eine exklusive Auflage:

Der Deutschland-Importeur legt das Biertaxi des deutschen Piloten Rast nur für unsere Republik auf.



*Dauer**b**renner Porsche 997 GT3*

Rundstrecke



Dauerbrenner Porsche 997 GT3

Autos, bei denen man nichts falsch machen kann? Der Porsche 997 von Ninco ist so ein Gerät. Der GT3 läuft und läuft und läuft. Ausgewogenen Fahreigenschaften, eine solide Technik und ab Werk eingebauter Fahrspaß bringen das ehemalige WM-Auto der Spanier auch im Veltns-Look nach vorne. Das dezent schicke Design sieht klasse aus. Der deutsche Importeur ließ diesen Wagen exklusiv anfertigen. Wir fahren und testeten ihn bereits in Gulf-Version in JHM No. 9 und in JHM No.1. Dort kann man ausführliche Tests nachlesen. Unabhängig von der persönlichen Gerstensaft-Vorliebe kann man ihn auch aus Weintrinker hervorragend um den Kurs pfeifen lassen. Nun viel Spaß mit den Bildern dieses Ausnahmetalents.



Technisch ist der 997 von Tuner Ninco eine vorzügliche Wahl für GT3-Rennen. Auch im aktuellen Veltns-Look macht der Stuttgarter eine vortreffliche Figur.



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

DTM-Sternfahrt



Bernd Schneider ist eine erfolgreich fahrende Legende in der DTM. Tuner SCX hat seine AMG-C-Klasse startklar gemacht.

*Das tapferere **Schneiderlein***

Rundstrecke



Bernd Schneider fährt DTM seit... ? Der lange Zeit unangefochtene Mercedes-Pilot ist immer noch im Geschäft und fährt aktuell im silberfarbigen Original-Teile Benz. Obwohl die Meisterschaft immer noch zwischen nur zwei Marken ausgetragen wird, gibt es viele Anhänger, die diese Rennen mit Lacktausch mit großer Begeisterung verfolgen. Im Grunde haben diese Autos mit Tourenwagen nichts mehr gemein. Der finanzielle und technische Aufwand, der dahinter steckt, ist immens. Der von SCX aufgebauten C-Klasse AMG ist fein detailliert. Der Silberling steht da und wartet auf den Start. In seinen Radhäusern sitzen schöne Speichenfelgen mit Zentralverschlüssen. Darauf sitzen die in der Serie üblichen Dunlop Sportreifen. Der Grip der Mischung gefällt uns bei Trockenheit sehr gut. Wir kommen auf S- und C-Plasphalt hervorragend zurecht. Das drehmomentstarke Aggregat hat alle Tugenden eines Achtzylinders in sich: Laufkultur und eine passende Dosis Leistung, wenn man sie braucht. Tankt man Sprit mit 14,8 Voltan bricht ein kontrollierbarer Orkan los. Der Benz sprintet am Start bei Vollgas mit durchdrehenden Rädern los. Aber seine Reifen bauen schnell Traktion auf und schieben die Fuhre hurtig nach vorne. Durch den



Viele aerodynamische Hilfsmittel und ein gut abgestimmtes Fahrwerk verleihen dem DTM-Benz von SCX eine kraftvolle Dynamik.



Jeder am rechten Platz: Schneider sitzt versetzt auf Höhe des Tankstutzens. Der sitzt in der B-Säule.



Rundstrecke

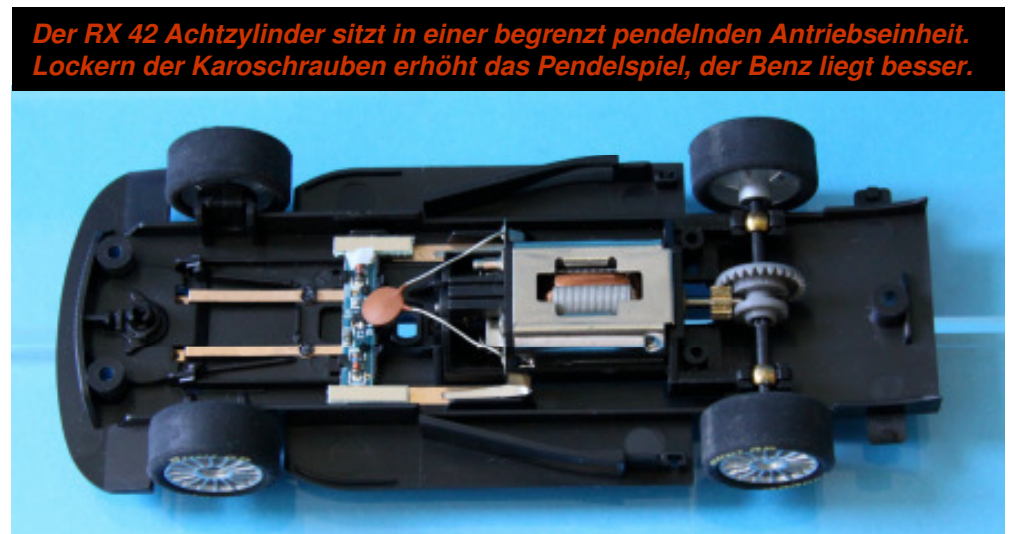


langen Radstand verhält sich der Wagen ausgewogen ruhig in Kurven. Zusammen mit der ausgeglichenen Motorcharakteristik lässt es sich stramm über Curbs räubern, ohne den Hauch eines Kontrollverlustes zu spüren. Verbremst man vor oder in Kurven, kann man mit beherztem Tritt aufs Gaspedal das ausbrechende Heck abfangen und den Benz auf Ideallinie stabilisieren. Viele obligatorische Lufteinlässe versorgen den RX 42 Motor, die Hydraulik und die Bremsen mit Kühlluft. Gefächerte Flaps vorne seitlich über der Frontspoilerlippe erhöhen beim Bremsen die Traktion an der Vorderachse. Dies kommt auch dem L-Kiel zugute, der brav im Slot

bleibt. Seine Doppelzündung speisen Flach-Kupferleitungen in die Elektrik des Wagens. Sein gefächelter Heckflügel in Sandwich-Bauweise erhöht die Traktion an der Hinterachse. Der Unterboden und in die Heckschürze integrierten Flaps eliminieren Verwirbelungen. Das sorgt für maximale Laufruhe bei Topspeed. Jetzt lüftet sich das Geheimnis, warum Bernd Schneider immer noch DTM fährt. Mit dem Wagen macht das Rennen fahren einfach komfortabel Spaß.

Fazit: Der DTM-Benz von SCX läuft mit gelockerten Karoschrauben souverän und sportlich über den Kurs. Sein schicker Auftritt gefällt auf der ganzen Ideallinie.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150,8 mm	57,9 mm	38,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88 mm	57,7 mm	57,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	RX 42	Inliner



Der RX 42 Achtzylinder sitzt in einer begrenzt pendelnden Antriebseinheit. Lockern der Karoschrauben erhöht das Pendelspiel, der Benz liegt besser.

Rundstrecke



BMW 320 Jörg Müller

Tuner Scalextric bringt den Dreier des deutschen WTTC-Piloten

Jetzt kommt das alpinweiße Bayernmobil mit Schwarz-Rot-Gold. Farben, die seit der letzten Fußball WM wieder salonfähig sind. Wer mehr über den Dreier nachlesen möchte, surft in unseren Kiosk. Wir haben rund um die Uhr 365 Tage im Jahr geöffnet. In No. 10 haben wir einen 320 WTCC mit allen technischen Details und einem Fahrtest vorgestellt.



DREIERLEI



*Spanier als Tuner, einen Italiener im
Cockpit und einen Bayern als Basis.*

WTTC 320

Rundstrecke

DREIERLEI

WTTC 320

BMW 320 WTTC

Italiener mögen BMW. Die Zweiliterklasse ist im Süden schon immer eine steuerlich interessante Schallmauer gewesen. Kein Wunder, dass Azuri Girò mit so einem Gerät bei der WTTC antritt. Schon die Lackierung verrät, dass mutige Styler am Werk waren. Blau mit Neonpink, das traute sich bei uns letztmals in den 80ern Uvex bei Skibrillen und Helmen. Die Italiener haben diese Schock-Kombi mit Neonrot anstelle von Pink abgemildert.

Die Technik des BMW ist ausgereift: Sein Vierzylinder aus der RX 42 Baureihe ist als Inliner im entkoppelt und pendelnd gelagerten Antriebsträger aufgehängt. Geschmeidig durchläuft er Kurven und gleicht Unebenheiten der Piste aus. Über ein kontrollierbares Drehzahlband steht sattes Drehmoment an, das den BMW angenehm pilotieren lässt. Keine unerwarteten Leistungsexplosionen, die Fahrfehler provozieren, bringen einen in Bedrängnis. Tankt der in Spanien aufgebaute Italo-Bayer Sprit mit 14,8 Voltan, stemmt er ordentlich Leistung auf die Kurbelwelle. Die Kraft fließt kultiviert auf die Hinterachse.



Wenn Girò den 320er die Sporen gibt, glüht der Asphalt. Der BMW von Tuner SCX liegt klasse auf der Piste. Sein drehmomentstarker Vierzylinder besitzt BMW-typische Tugenden plus einen gut kontrollierbaren Grenzbereich.

So müssen echte Tourenwagen aussehen: Michelin-Slicks, die großzügig aus den hinteren Radhäusern quellen.

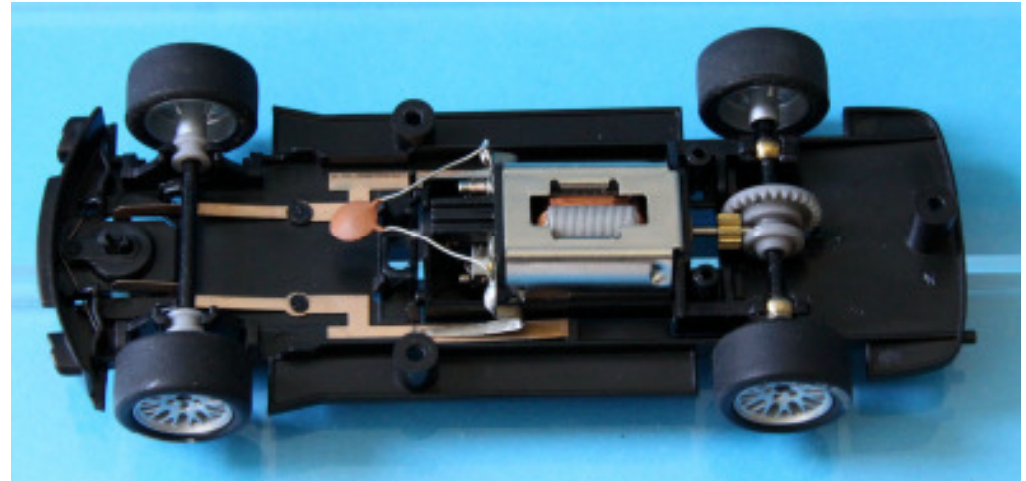


Rundstrecke

DREIERLEI

WTTC 320

Dabei hat er genügend Power, um Rundenzeit kostende Slides zu erlauben. Führt man mit Köpfchen und Gefühl, zirkelt der BMW eindrucksvoll sauber um die Kurven. Der Grip seiner Slicks gefällt, sofern keiner eine PU-Ölspur auf der Bahn liegen gelassen hat. Die auffallende Lackierung macht ihn zum Gesicht in der Menge des Startfelds. Unter dem Strich ein sportlicher Dreier, der im spanisch-italienischen Rennanzug eine gut Figur hinlegt. Ob der Saugmotor die starken Turbodiesel von Seat schlagen wird, liegt einzig und allein am Piloten.



Der RX 42 Vierzylinder Inliner sitzt in einer pendelnd gelagerten Antriebseinheit, die sich den Gegebenheiten der Fahrbahn anpasst. Lockert man seine drei Karoschrauben, läuft er fast wie ein Sechszylinder. Motorcharakteristik, langer Radstand und Michelin Slicks bieten kontrollierte Freude am Fahren.



Fazit:

Der 320er von Tuner SCX vereint ausgewogen sportlichen Fahrleistungen mit gutem Handling. Stellt man das Fahrwerk auf seine Bedürfnisse ein, sind WTTC-Einsätze mit breitem Grenzbereich vielleicht sogar die Fahrt zum Sieg.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
139,7 mm	56,8 mm	41,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85,1 mm	56,7 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	RX 42	Inliner

*Nicht einfach
„einfach“*



CHEVROLET WTTC

*Die Amerikaner bereichern das Startfeld der
Tourenwagen-WM mit einem mutigen Design.
Tuner Ninco startet damit seine One-Serie:
Rennwagen in angeblich vereinfachter Bauweise...*

NINCO

ONE

Rundstrecke

**Nicht einfach
„einfach“**

CHEVROLET WTTC

Das Design des neuen WTTC-Chevrolets polarisiert, darüber braucht man kein Fass aufzumachen. Wir sprechen in Europa eine andere Formensprache im Automobilbau. Trotzdem freut es ungemein, dass die WM der Tourenwagen einen weiteren Hersteller gewonnen hat, der bereit ist, viel Geld zu investieren. Selbstverständlich ein marktstrategischer Zug aus geschäftlicher Sicht. Für die Fans eine Bereicherung, die Abwechslung und harte Fights im Startfeld bedeuten. Für Rennfahrer die Möglichkeit, ein Cockpit beim neuen Arbeitgeber zu ergattern.

Ninco ist ebenso mutig und baut den WTTC von Chevrolet. Viel interessanter ist die Premiere, die sich darin verbringt. Es ist das erste Auto aus der neuen Ninco One Serie. Es handelt sich um detailreduzierte, vereinfachte Rennwagen, die für schmaleres Budget zu haben sind und harte Nehmerqualitäten besitzen sollen. Letzteres können wir unterschreiben. Der Wagen mit robusten Rauchglasscheiben hat kein Inlet, aber eine robuste Kunststoffschale. Wo aber bitteschön ist die reduzierte Detailfülle? Der Wagen ist sehr ansprechend lackiert, hat Lufteinlässe in der Karosserie. Schön gemachten Felgen mit ansprechenden Bremsscheiben. Lampen-

gläser gibt es vorne wie hinten. Keine Aufkleber oder dergleichen. Beim Kühlgitter an der Front wird die Gitterstruktur gedruckt. Sieht trotzdem klasse aus. Im Heck sitzt der originale Doppelauspuff. Vergleicht man den



Das polarisierende Karosseriedesign von Chevy. Das Einsteiger-Design von Ninco. Sehen so etwa Felgen von Billig-Autos aus? Mit Zentralmutter und B-Scheiben!



NINCO ONE

Chevy von seiner Aufmachung her mit den Einsteiger-Rennwägen der Konkurrenz, geht der Pokal klar an Ninco One. Gespannt waren wir auf die ersten Test-Corvettes aus dieser Serie. In Nürnberg sahen sie toll aus!



Klasse Lackierung, Lampen gläser! Weniger ist mehr: Der Ninco 1 mit dezenten Daten befeuert den leicht gebauten WTTC und bietet ein sehr sportliches Fahrtverhalten. Klasse!



Rundstrecke

Nicht einfach
„einfach“

CHEVROLET WTTC

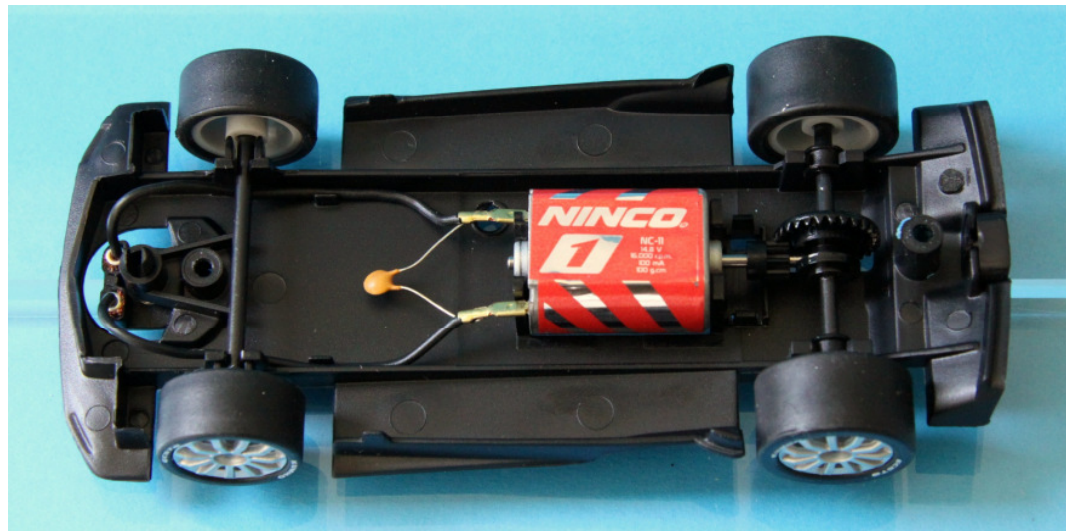
NINCO ONE

Auf der Strecke kommt der neue Ninco 1 Motor mit den 69 Gramm des Chevrolets gut zurecht. Das maximale Drehmoment von 100gcm reicht aus, um den Wagen bei voll ausgedrehten 16000 Touren auf selbige zu bringen. Bereits ohne MTS liegt der WTTC hervorragend ruhig auf der Bahn. Der Grip seiner Breitreifen begeistert und bringt sehr sportliche Fahrleistungen ans Tageslicht, die einen authentischen Fahrstil ermöglichen. Der Chevrolet fährt sich trotz seines hohen

Schwerpunkts zügig flott durch Kurven. Ohne Bleitrimmung liegt er gut, neigt allerdings in bei unentschlossenen Bremsmanöver ein wenig dazu, mit dem Heck auszubrechen. Sollte ein Pilot mit unrundem Fahrstil unterwegs sein, bietet die Bodengruppe mehr als ausreichend Raum für Trimmschwermetall. Wir warten gespannt darauf, ob eine Rennvariante dieser Präsentationsversion auf den Markt kommen wird. Der Chevy passt sehr gut in bestehende Startfelder der WTTC.

Auch das Antreten gegen Fremdfabrikate anderer Tuner ist bei seinen Leistungsdaten konkurrenzfähig denkbar.

Fazit: Die Premiere von Chevrolet und Ninco One ist gleichermaßen gelungen. Das Karosseriedesign polarisiert. Die hochwertige Sparoptik des Tuners ist mit Stabilität und sportlichen Fahrleistungen gekoppelt. Ein WTTC- Wolf im Schafspelz.



Aufgeräumte Optik, Platz für Blei und ein bescheidener Motor, der bereits mit 12 Voltan stramme Fahrleistungen mobilisiert. Dazu die Reifen ein ausgezeichnetes Gripniveau. Wenn das kein vielversprechendes Startpaket ist...

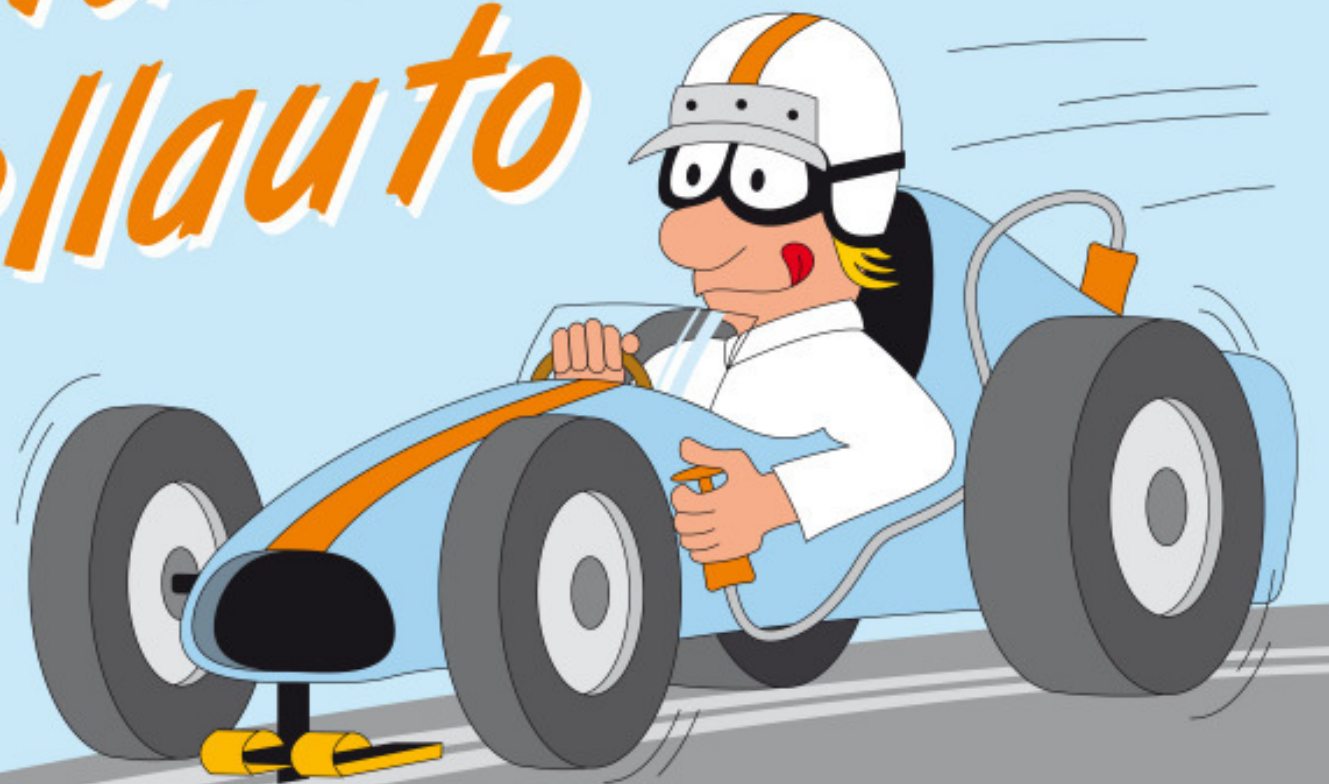
Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
134 mm	60,3 mm	48,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,8 mm	59 mm	59,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	Ninco 1	Inliner

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

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

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



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

DER ÜBER- FERRARI



*Abhilfe für die,
denen ein Enzo
zu lau ist...*

FXX

Rundstrecke



Ferrari FXX

Wie kann man einen Superlativ, wie den Ferrari Enzo toppen? Etwa mit vergoldeten Instrumententafeln und peinlichem Chrom? Der Commentatore mit schwarzer Sonnenbrille würde Blitze vom Himmel schicken!

Eigentlich ist der Enzo der ultimative Ferrari. Wer einen möchte, braucht nicht nur eine stramme Kaufsumme. Was bewegt Leute dazu, ein Kunstwerk mit Straßenzulassung und Fahreigenschaften eines Formel 1 umzubauen? Ganz einfach: Evolution, Bestreben Bestehendes stets zu verbessern oder zu steigern. Ob das mit dem FXX gelungen ist, muss jeder für sich entscheiden. In die Verlegenheit so einen Über-Wagen kaufen zu müssen, kann jetzt jeder kommen. Tuner SCX hat den FXX fürs Volk!

Die spitze Bugnase eines Formel 1 streckt der rote Italiener angriffslustig in den Wind. Gefräßig kündigt sich im Rückspiegel sein großes Maul an. Schwarze Kühlgitter verhindern, dass sich herumfliegendes Kleinvieh im Ölkühler verfängt. Neben dem mittig angeordneten Lufteinlass auf der Fronthaube sitzen zwei Schnellverschlüsse, die im Handumdrehen Mechanikerhände zu den vorderen Strömungskanälen der Konstruktion lassen.



Noch radikaler als der Enzo: Ferrari FXX, dessen Wurzeln sich nicht leugnen lassen. Seine aggressiven Frontscheinwerfer wurden durch Giftschlangenaugen ersetzt. Dazu weiße Farbakzente, um den Anspruch als Supersportwagens zu unterstreichen. Gierige Lufteinlässe mit Schutzgittern im Maul drohen vorausfahrenden Autos, falls es solche geben sollte.

Rundstrecke



Ferrari FXX

Betrachtet man den Supersportler von der Seite, wird die Definition von Keilform neu aufgestellt: Flach und spitz laufen die Linien vom Heck zum Bug, sowohl im Profil als in der Breite. An den Seiten sitzen jeweils zwei großzügige Lufteinlässe: Einer kühlt die Bremsanlage, der andere beatmet den gigantischen Mittelmotor, den man durch die Heckscheibe bewundern kann.

Keilform total in Höhe und Breite



Markant sind die beiden Heckflügel an den breit auslaufenden Schultern. Der FXX ist alles andere als Understatement. Er zeigt, was er hat. Das ist auch richtig so. Ein Renngerät dieser Größenordnung darf schon aus Sicherheitsgründen nicht in dezenten Farben an den Start gehen. Ein rotes, flaches und breites Geschoss bricht von hinten heran, um mit sagenhaft schönem Gebrüll an einem vorbeizuziehen. Um den Ball ein wenig flach zu halten, wurden seine Fünfspeichenfelgen schwarz, die Naben samt Felgenhörner rot lackiert.

Gewaltige Eckdaten bei Radstand, Spurbreite und Schwerpunktlage ermöglichen im FXX sensationelle Kurvengeschwindigkeiten. Seine Topspeed ist für viele eine andere Welt.



Auf der Rennstrecke profitiert der Ferrari von seinen gewaltigen Abmessungen. Der Mittelmotor verstärkt den Anpressdruck an der Hinterachse. Sollte ein kleiner Restbetrag stehen bleiben, übernehmen diesen beide Heckflossen. Dazu gibt es einen langen Radstand und eine Keilform, die zweidimensional ausufert. Diese Eckdaten bürgen für einen breiten Grenzbereich. Fliegt man in Kurven ab, ist entweder eine Ölspur oder ein Stümper am Volant. Der Grip seiner Gummwalzen im Niederquerschnitt offeriert eine ausgezeichnete Straßenlage mit Reserven im Grenzbereich.

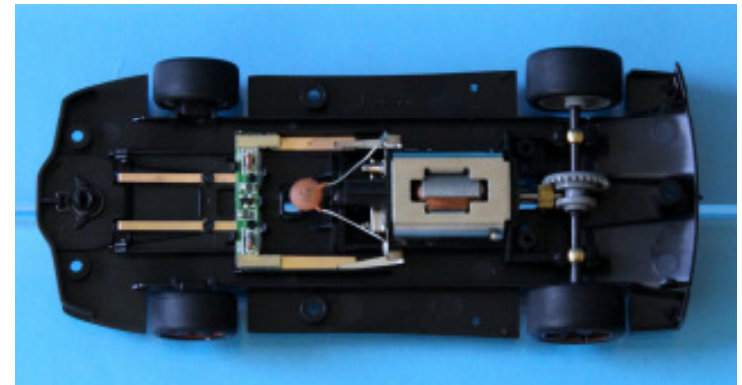
Rundstrecke



Ferrari FXX

Die pendelnd gelagerte Antriebseinheit passt sich jeder Unebenheit an. Fährt man mit leicht gelösten Karo-Schrauben, kann die Bodengruppe auf Heimkursen aktiv arbeiten. Das hält den FXX noch besser in der Spur. Sein dickes Aggregat verlangt zwischen 12 und 14,8 Voltan, um seine Leistungsdaten im warmgefahrenen Zustand temperamenvoll abzurufen. Der Ölservice seiner Antriebsmechanik verstärkt die Gasannahme. Hin und wieder kann es nicht schaden, die Hinterreifen leicht anzuschleifen, um maximalen Grip aus dem gesamten Querschnitt heraus zu holen.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150,6 mm	65,3 mm	35,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,7 mm	59,6 mm	62,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	RX 42	Inliner



Einzelradaufhängung vorne, Hinterachse mit 100 Prozent Differentialsperre plus Messinglagerbuchsen. Der Inliner entwickelt sein Temperament erst im warmgefahrenen Zustand mit 14,8 Voltan im Tank. Die breite Spur lässt Kart-Feeling aufkommen.



Zwei Heckflossen für maximalen Anpressdruck. Transparenz: Unter einer Glasabdeckung sitzt der Power-Motor.



Fazit:
Der Ferrari FXX ist ein Supersportwagen der Extraklasse. Alle Parameter sind auf maximalen Rundstrecken-Fahrspaß ausgelegt. Trotz aller Superlative darf man nicht vergessen: Rennen gewinnt der, der technisch wie fahrerisch ein Maximum hinlegt.



*GENTLEMEN, START YOUR
ENGINES!*



In der großen Jim Hunt Nascar Serie rollen sechs neue Kandidaten ins Trioval: Wer mehr technische Details zu den Wagen nachlesen möchte, findet in den Ausgaben No. 9 und No.10 dazu Lesestoff. Die Tatsache, dass es wenige Basiskonzepte, aber dafür viele Lackierungen bei diesen Donnerbolzen gibt, kann man abwechslungsreiche Startfelder kreieren. Nascars stecken eine Menge weg und gehen nicht so leicht kaputt, wie andere verunfallte Rennwagen. Sie unterscheiden sich in Nuancen in ihren Abmessungen. Die Grundlagen des Chassis, Motor und Reifen sind identisch, was eine gewisse Chancengleichheit ab Container bietet. Die pendelnd gelagerte Hinterbaueinheit im Chassis der SCX Boliden passt sich den Gegebenheiten der Bahn an. Lockert man ein wenig die Schrauben der Karosserie, hat man fast schon ein komplett entkoppeltes Konzept. Wer mehr möchte, kann die Bodenplatte rundum um einen Millimeter abfeilen und völlig unabhängiger Ehe zwischen Chassis und Karosserie loslegen. Seit die Nascar die Regularien überarbeitet hat, kamen die COT (cars of tomorrow) zur Einführung. Feiner gemachte Spoiler kamen zur Stabilisierung und Sicherheit an alle Autos. Die Detailtreue mit Spoilern und Antennen für das Boxenradio erfreuen auch uns.



Sensationelle Lackierungen machen nahezu identischen Nascars zu individuellen, unverwechselbaren Kunstwerken. Unverzichtbar, möchte man in den großen Starterfeldern auffallen.





NASCAR

Gentlemen, start your engines!

No. 31:
Chevrolet Impalla SS
Jeff Burton

No. 99:
Ford Fusion
Carl Edwards



31

99





Tuner SCX hat ganze Arbeit geleistet und mit neuen Donnerbolzen in sensationellen Lackierungen bestehende Startfelder erweitert.





NASCAR

Gentlemen, start your engines!

No. 29:

Chevrolet Impala SS

Kevin Harvick

No. 9:

Dodge Charger

Kasey Kahne



29

9





NASCAR

Gentlemen, start your engines!

No. 88:

Chevrolet Impala SS von
Dale Earnhardt Jr.

No. 42:

Dodge Charger
Juan Pablo Montoya



88

42





NASCAR

Gentlemen, start your engines!

Ford Fusion **99**

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
158,7 mm	60,8 mm	39,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
87,5 mm	60,7 mm	60,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
92 g	SCX RX-44	Inliner

Dodge Charger **9 42**

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
161,1 mm	59,8 mm	39,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
87,7 mm	60,9 mm	60,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	SCX RX-44	Inliner

Chevrolet Impala SS

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

88 31 29



Es gibt Engel, die haben

Silikon

in Lippen und ...



*Slot Angels machen daraus **Reifen***

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



© Jim Hunt Magazine 2008

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. Das Ausdrucken der Magazine für private Zwecke ist erlaubt.

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

Eine Symphonie für die Ewigkeit

**Scalextric bereitet den
Grand Turismo neu auf**



FERRARI 250 GTO

Klassiker

Eine Symphonie für die Ewigkeit

250 GTO



Formvollendung in Handarbeit: Ferrari 250 GTO, für uns der klassischste Ferrari

Es gibt Autos und Autos. Und es gibt welche, über die man keine unnötigen Worte verlieren muss. Wer bei der Formel 250 GTO keinen beschleunigten Puls bekommt, ist kein Automobil-Kenner, geschweige denn Motorsport-enthusiast. Wenige dieser Meisterwerke hat Enzo Ferrari gebaut. Kein Wagen gleicht dem

anderen, alles Handarbeit und verschiedene Karosseriebaumeister legten Hand an, um die einmalige Formensprache des Meisters in Blech zu dergeln. Es haben sich schon zwei Restaurateure daran gewagt: Fly und Pink Kar.

Nun legen die Engländer von Scalextric nach, was in Anbetracht solider Verarbeitung und ansprechender Fahrleistungen bestimmt keine schlechte Idee sein dürfte. Erst kürzlich auf dem Internationalen Slotsalon Nürnberg präsentiert, rollt jetzt schon der klassischste aller Ferraris aus dem Container und wartet auf eine Testfahrt. Ehrfürchtig schleichen wir uns formvollendete Rot mit langer Schnauze, elegant abfallendem Heck und fließenden Rundungen, wohin das Auge schweift. Es ist unfassbar, dass dies alles von Hand in Form gebracht wurde. Welch ein Kunstwerk! Dass es Leute gibt, die mit dieser Ikone bei der Mille Miglia fahren, ist herausragend. Es verdient Anerkennung, dass uns Leute diese unbezahlbaren Automobile artgerecht bewegt zeigen, hören und riechen lassen.

Eine klassische Symphonie aus vier Rohren. Das ist monumentale Musik, die alle Stil-Epochen übertrumpft.



Klassiker

Eine Symphonie für die Ewigkeit

250 GTO

1962-1964 war der GTO ein ganz „normaler“ Rennwagen. Er lief auf Rundstrecken und bei Straßenrennen. Weltweite Renneinsätze, die ihm alles abverlangten und nichts schenkten, brachten mehrere Versionen an den Start. Einige Wagen beendeten das Rennen lethal. Auf der Rennstrecke gilt der Grundsatz: Länge läuft. Man darf allerdings nicht vergessen, dass der GTO ein schlankes Automobil ist. Ähnlich einem rennsporttauglich gebauten Jaguar E-Type, kommt der Ferrari daher. Die Reifen auf beiden Achsen sind relativ schmal ausgeführt. Die weiche Scalex-Mischung läuft auf den meisten Strecken gut, da sich das Material sich an die Fahrbahnoberfläche anpasst. Auf der Antriebsachse hinten ist der Reifenquerschnitt deutlich voluminöser, als an der Vorderachse. Die Felgen mit feinen Drahtspeichen und Flügel-

muttern auf den Naben sehen fantastisch aus. Lässt man den Ferrari loslegen, darf man keinesfalls Fahreigenschaften eines modernen Wagens erwarten. Der Klassiker geht beherzt mit 10-12 Voltan zur Sache. In Kurven verlangt der schmale Wagen Geschick, um auf Zug gehalten werden zu können. Ohne MTS ist eine Lage Blei im Heck nötig, um das Gripniveau der schmalen Reifen halten zu können. Leute, die es lieben herausgefordert zu werden, finden in diesem klassischen Automobil den richtigen Partner. Möchte man am Limit schnell fahren, heißt es hart an der Pedalerie arbeiten. So wie die Helden von einst. Aus dem Heck wachsen doppelt gepaarte Auspuffrohre, die den Klang des 3 Liter V12 Motors ausatmen lassen. In der Haube sitzen drei charakteristische Luft-einlässe, die den Motor versorgen.



Schöne Drahtspeichenräder mit Dreistern-Flügelmuttern. Bravo Scalextric!



Klassiker

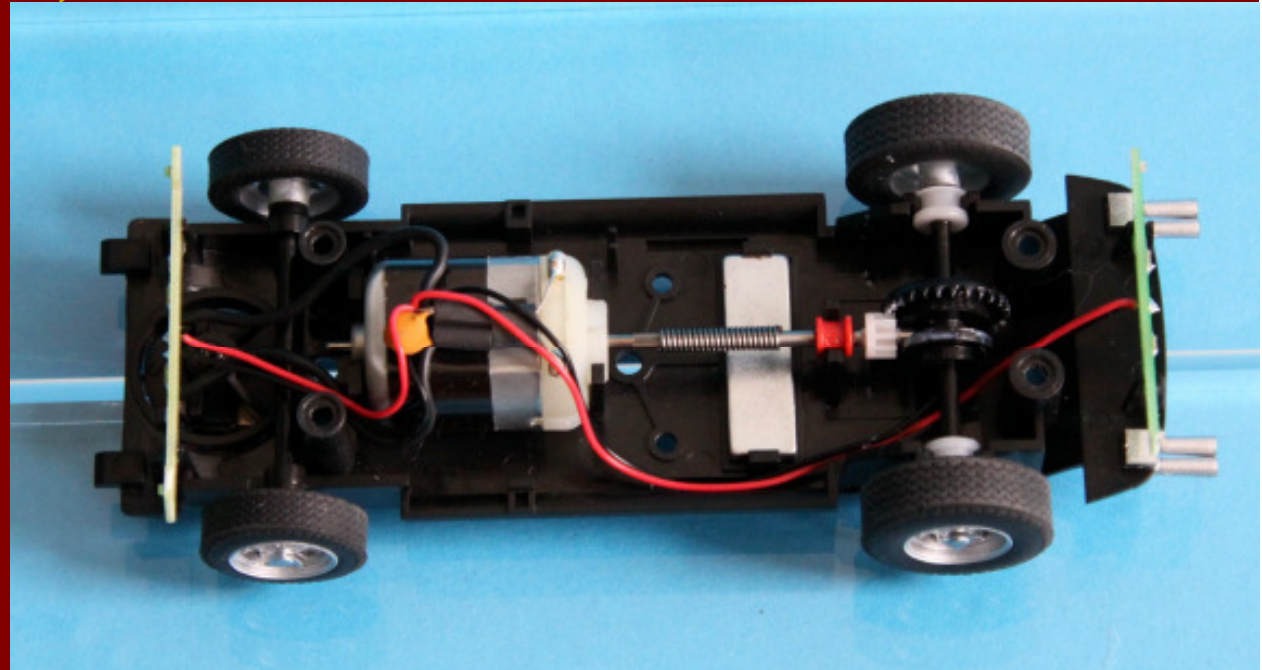
Eine Symphonie für die Ewigkeit

250 GTO

Der GTO stammt eigentlich vom 250 GT SWB ab. Die drei Buchstaben bedeuten kurzer Radstand (short wheel base). Als Rennwagen eingesetzt musste eine Homologation her: GTO (Gran Turismo Omologato) 39 produzierte 250 GTO gab es. Heute liegt der Einstandspreis bei 14 Millionen Euro aufwärts. Wie gut, dass Scalextric ein Herz hat und den Preis nicht zum proportionalen Wechselkurs 14 Mio : 1:32 berechnet.

Fazit: Der Ferrari 250 GTO von Scalextric ist ein solide konstruierter Edelklassiker, der sportlichen Fahreigenschaften durch seine vertraute Technik realisiert. Und er ist bezahlbar, was vom Original zu wenige behaupten werden.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
134,7 mm	54,9 mm	38,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,7 mm	50 mm	51,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
73 g	Standard front	Inliner mit Kardan



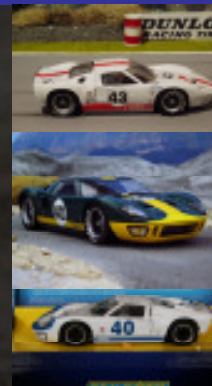
Klassisch schlank mit nach hinten anwachsender Spur: Der GTO mit bewährter Scalex-Technik gibt keinerlei Grund für Beanstandungen. Das MTS sollte durch Pb ersetzt werden. Andernfalls wird es schwer, die Kraft des Zwölfzylinders über die schmalen Profilreifen realitätsnah auf die Straße zu bringen. Im Chassis-Hinterbereich steht genügend Platz für Blei zur Verfügung. Die Lichtmaschine liefert ausreichend Leistung, um auch bei Null Sonne fahren zu können. Die scheint ohnehin Kilometer für Kilometer im Herzen.

Klassiker



Nummer 3 ist da! Der deutsche Importeur von Scalextric hat eigens eine Dreier-Serie mit der legendäre Waffe von Ford, dem GT40 exklusiv aufgelegt. Nun ist die Sammlung komplett!

Ford MK II



Alle drei auf einen Streich





**White
version**

N° 2472 Ford GT40
N° 2473 Ford GT40 MK II
Top-Scalextric-Technik
zum selber gestalten



N° 2941A
Ford GT40 1966
white #43

**LIMITED
EDITION**




N° 2943A
Ford GT40
white-blue



N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

**LIMITED
EDITION**


SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

**Informationen
und Händler unter:
www.carson-modelsport.de**

FORD GT40

**Sieger beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans
1966, 1967, 1968 und 1969 ...
... und heute als limitierte Versionen auf
deutschen Autorennbahnen!**



Im Vertrieb von
DICKIE-TAMIYA Modellbau GmbH & Co. KG
Werkstraße 1 - 90765 Fürth

© 2008 Tamiya GmbH - www.tamiya.com

*Haben die Scalextric-Tuner
dem Briten von Lotus
authentische Qualitäten
eingehaucht?*

LOTUS Cortina

British Drehmoments

Klassiker

British Drehmoments

LOTUS *Cortina*

Lotus ist legendär. Egal ob in der Formel 1, auf der Rundstrecke oder bei Straßensportwagen. Die Engländer verstanden es immer wieder mit leichten Lösungen auf sich aufmerksam zu machen.

So auch im Lotus Cortina, der auf Basis des Ford Cortina realisiert wurde. Die moderate Serienkutsche wurde einem strengen Diätprogramm unterzogen, um das Gewicht zu senken. Der von Lotus gemachte Vierzylinder soll ein leichtes Spiel mit seiner Peripherie haben. Wer jemals einen Lotus live erlebt und gehört hat, weiß wovon wir sprechen. Es ist ein Genuss dem giftigen Motorsound zu lauschen. Satte Drehzahlen entlocken den vier Brennräumen eine kräftige Leistung.

Der Cortina fuhr im Rennen gegen Alfa und Co.

Tuner Scalextric von der Insel hat sich nach den Slotwagenbauern von Revell an den Cortina gewagt. Im Gegensatz zur Konkurrenz fertigt man eine Version, die sich durch einen anderen Frontkühler vom Revell Auto Jim Clarks unterscheidet. Anstelle von Minilite-Alurädern kommen Stahlfelgen zum Einsatz. Das ist uns sehr recht, weil wir genau diese Rundstreckenversion letzten Sommer live getroffen haben. Sie wurde von einer Schweizer Garage restauriert.



Schnelle Kurven meistert der Tourenwagen dank seines langen Radstands und kleinen Rädern. Sie senken den Schwerpunkt ab. Giftige Fahrleistungen bietet der temperamentvolle Motor, der sich mit bescheidenen 9 Volt an im Tank am schönsten kontrollieren lässt. Egal wie wild man durch Kurven bricht, am Ausgang stabilisiert sich der Cortina und zieht kraftvoll weiter. Voraussetzung ist ein Pilot am Steuer, der sich auch im Grenzbereich wohlfühlt.



Klassiker

British Drehmoments

LOTUS *Cortina*

Der Vierzylinder von Scalextric wurde in eine kompakte Longcan Moto-Glocke implantiert. Die zentrale Inlineranordnung bietet einen ausgewogene Lastverteilung im Chassis. Wehe dem, der Sprit mit zu hoher Voltanzahl tankt. Die Standfestigkeit des Motors ist weniger das Problem. Er hält. Aber mit mehr als 9 Voltan magnetfrei kann man den Wagen nicht mehr reiten. Es sei denn, man kontert mit übel hohem Widerstand im Trigger. Aber wer macht das schon...

Mit Neun im Tank erwacht bereits der Tiger. Temperamentvoll, wie ein drehfreudig getunter Vierzylinder sich verhält, geht das Triebwerk in allen Lebenslagen los. Der Cortina spurtet auf Geraden bärig los. In Kurven kann man sein Heck mit geschicktem Tänzeln auf dem Gas perfekt kontrollieren. Möchte man eine Show abziehen, fährt man mit Schwung in Kurven und tritt kurz vor dem Scheitelpunkt das „pedal to the metal“: Das Heck des Engländers bricht aus und mit durchdrehenden Rädern pfeift man durch den Radius. Die Zuschauer flippen aus, wenn man mit qualmendem Gummi den Duft von gegrillten Bratwürstchen aus der Fankurve verscheucht. Der markante Hintern des Cortina hinterlässt einen bleibenden Eindruck. Die großen Rundleuchten sind mit auf dem Kopf stehenden Benzen-Sternen eingefasst.



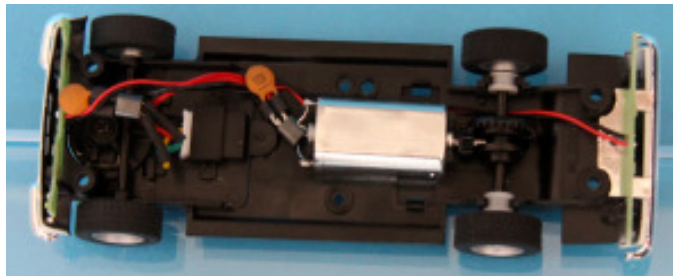
Das markant, kantige Heck des Cortina ist ein Gesicht in der Menge. Ob es Absicht war, zwei auf dem Kopf stehende Benzen-Sterne als Rahmen für die Lampen gläser zu verwenden? Engländer haben schon immer einen sensationell schwarzen Humor. Zum Glück haben sie keine Kreuze verwendet. Sonst hätte der Vatikan dieses Auto per Inquisition verboten...

Klassiker

British Drehmoments

LOTUS *Cortina*

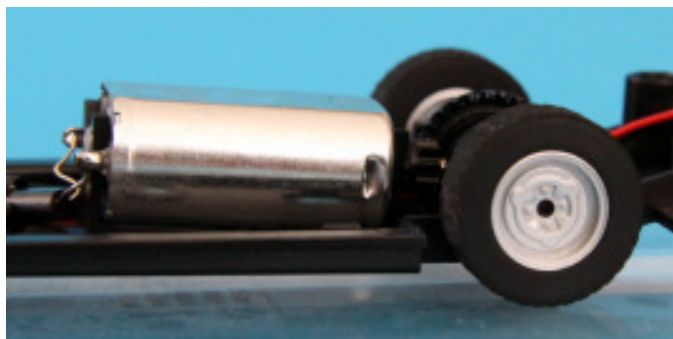
Fazit: Der temperamentvolle Cortina ist ein Muss für Freunde bissiger, britischer Heckschleudern mit drehfreudigen vier Zylindern. Einsteigen und Qualm sähen.



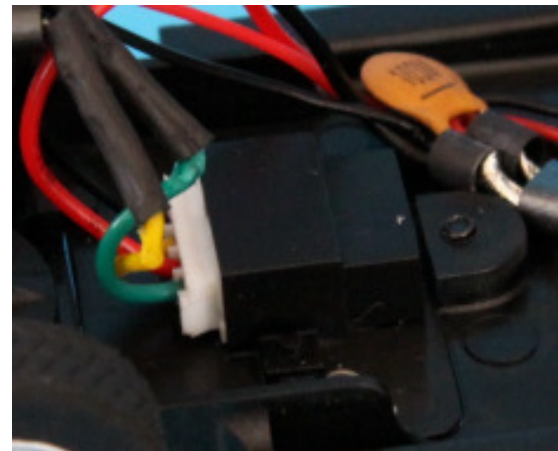
Ein Vierzylinder-Inliner im kompakten Gehäuse befeuert mit 9 Voltan ideal. Stärkeren Sprit überlebt zwar der Motor, aber der Fahrer nicht.



Länge läuft: Trotz schmaler Abmessungen liegt der bissige Cortina sehr gut.



Der Motor ist nach hinten schwerpunktgünstig abgesenkt. Das auf Zug übersetzte Getriebe verleiht zusätzlichen Punch. Im Bug befindet sich ein optionaler Stecker für den Einbau eines Digital-Decoders.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
130,4 mm	48,9 mm	41,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,1 mm	45,6 mm	44,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	Sca Moto compact	Inliner

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

Fiat 1000 TC Abarth

Tuner SCX restauriert einen legendären Rennzweig und bringt ihn für uns zurück auf die Strecke.

*Im Zeichen des **Skorpions***





Klassiker

Fiat 1000 TC Abarth

Im Zeichen des Skorpions

Carlo (Karl) Abarth, ein in Italien lebender Österreicher, 1908 in Wien geboren, fuhr Motorradrennen und spezialisierte sich auf das Tuning kleinvolumiger Autos der Marken Fiat, Simca und Alfa Romeo. Renntauglich umgebaut fuhren darin heute bekannte Namen wie Abt, Ahrens, Hermann, Neerpasch, Furthmayr und Ortner. Sie demütigten häufig mit ihren kleinen, leistungsstarken Kleinwagen die etablierten großen Marken. Abarth wählte sein Sternzeichen Skorpion als Wappen für seine Marke.

Der Fiat 600 in 1000ccm Version war eines der kleinen Rennsemmeln, die Carlo Abarth an den Start brachte. Wer optisch diesen Wagen belächelt, wird spätestens nach Anwerfen des Motors eines besseren belehrt. Ich erinnere mich noch an ein Bergrennen, bei Opa und ich mit einem NSU Wankel Spider starteten. Hinter der Zuschauermenge tobte ein brutales Motorgeräusch am Start. Ich vermutete ein dickes US-Gerät und bekam nach dem Losfahren sofort eine Belehrung der besonderen Art: Es war ein kleiner Fiat Abarth 1000. Mit brutalem Getöse malte er dicke Striche auf den Asphalt und nahm die Bergstrecke mit sensationeller Geschwindigkeit in Angriff. Dazu eine kurze



Dicker Ölkühler im Bug, Haubenverschlüsse und Scheibenwischer mit Führungsgestänge

Rundstrecke oder Bergrennen? Der kleine Fiat Abarth meistert jede Disziplin. Kompakte Abmessungen, wenig Gewicht, aber ein Motor mit Kraft im Heck deklassiert oft die Konkurrenz. Engländer von Mini kopierten diese Erfolgsformel später bei der Monte...





Klassiker

Fiat 1000 TC Abarth

Im Zeichen des Skorpions



Übersetzung, ein niedriger Schwerpunkt, wenig Gewicht und sehr kompakte Abmessungen punkten ganz klar im Rennen. Bis heute fahren noch einige Exemplare aus Abarths Schmiede historische Rennen. Abarth starb 1979, seine Marke hat bis heute überlebt. Sogar der aktuelle Fiat 500 ist als Abarth-Version zu haben. Die neue Abarth Rennversion des aktuellen 500ers gibt es ausschließlich auf Anfrage im Werk.

Tuner SXC aus Spanien hat den Wagen neu aufgebaut. Die Formen der Vergangenheit wurden ausgegraben, der kleine Kampfwagen in roter Lackierung ist nun neu zu haben.

Hier ein Abarth am Start zum Bergrennen in Riedenburg. Er fährt ohne bauchiger Front. Der Ölkühler sitzt hinter dem rechteckigen Gitter.



Ein kerniger, luftgekühlter 1000er wütet im Heck. Er schafft eindrucksvoll den Spagat aus Drehmoment und Spitzenleistung, was in dieser kleinen Hubraumklasse keine leichte Aufgabe ist. Damals fuhr man drehzahlstarke Saugmotoren, Turbolauferzeuger kannte man in solchen Autos noch nicht. Die Abwärme der kreischenden Drehorgel kann durch den über Gestänge offen fixierten Haubendeckel entweichen. Der kleine Fächerkrümmer mündet im mächtigen Endrohr, dessen Klangvolumen mit dem Stachel eines Skorpions ins Trommelfell sticht.



Klassiker

Fiat 1000 TC Abarth

Im Zeichen des Skorpions

Wie das Vorbild verfügt er über alle Details, die einen echten Abarth ausmachen. Angefangen vom Ölkühler, der in die bauchige Stoßstange vorne eingelassen ist. Selbstverständlich fehlt auch nicht der Skorpion am Kühlemblem. Sogar die über ein Gestänge doppelt geführten Scheibenwischer sind am Wagen zu finden. Im Heck sitzt ein Inliner, der mit 12 Voltan ordentlichen und vor allem authentischen Fahrspaß bietet. Zügig fährt der kleine Wagen über die Rennstrecke, liegt dabei satt und bietet sogar die Möglichkeit sportliche Drifts hinzulegen, wenn man den 1000er mit Schwung durch die Kurven wuchtet. Enge Kurven meistert er wie das Original und punktet mit seinen kurzen Radstand, dem drehmomentstarken Motor und seiner Kraftübertragung mit gutem Grip an der Hinterachse. In den stark ausgestellten Radhäusern drehen sich hinten kleine Breitreifen. Das Kernstück eines Abarth, sein luftgekühlte Motor sitzt im Heck, unter einem ausgestellten Motordeckel. Er drückt sein Leichtgewicht auf die Hinterachse, was die Straßenlage des Fiat merklich erhöht. Abwärme kann durch den Fahrtwind entweichen und schützt vor Überhitzung. Der von SCX getunte Motor braucht etwas Wärme, um optimal laufen zu können.



Kurven nimmt der kleine Abarth meisterlich und meielt dem Fahrer in Grinsen ins Gesicht. Steigt man ihm aufs Bodenblech, sind sogar elegante Driftwinkel möglich. Bei der steilen Auffahrt zur Sella Ronda rhren wir mit ausgedrehtem Dritten an Gästen der beschaulichen Sommerfrische vorbei. Das grüne Mini-kleid der schicken Carla bekommt Unterluft.



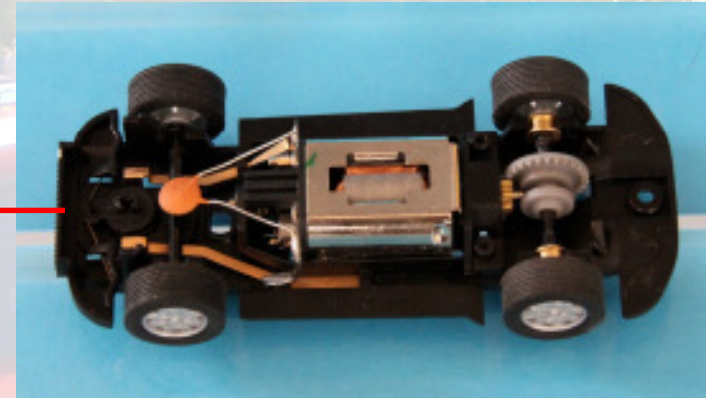
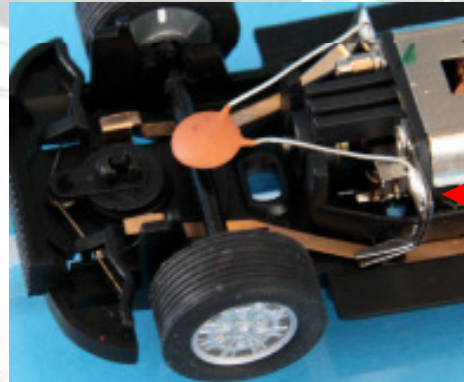
Klassiker

Fiat 1000 TC Abarth

Im Zeichen des Skorpions

Nach einigen Runden ist das Öl auf Betriebstemperatur und der Motor dreht voll aus. Sein kontrollierbares Drehmoment schiebt kräftig an, was auf kurvigen Strecken eine wahre Freude ist.

Die Vorderachsbreite haben wir mit einer Trennscheibe um einen Millimeter gekürzt. Ansonsten das übliche Ölungsprogramm und ab auf die Rennstrecke. Der kleine Fiat verstrahlt dort den Charme der glorreichen Tage im Zeichen des Skorpions. Neben den vielen kleinen Details begeistert uns vor allem das authentische Fahrbild. Die dezent arbeitende Domstrebe am L-Kiel bringt ihn nach argen Verwindungen stets zurück in Nullstellung. Selbst bei Rennen ohne MTS stört sie die Kurvenfahrt nicht. Das Heck des kleinen Fiat kann unbeeinflusst ausschwenken und ebenso auf die Ideallinie zurückkehren. Mit der richtigen Portion Schwung und Fuss aufs Gas sind Richtungsänderungen eine spaßige Angelegenheit. Die Doppelzündanlage am L-Kiel befeuert den Motor in jeder Fahrlage mit optimalem Kraftstoffgemisch. Fehlzündungen hatte unser Testwagen keine. Anstelle von flexiblen Zündkabel werden starre, flache Kupferverteiler eingesetzt. Technisch robust, durchdacht und eine explosive Mischung.



Zentral sitzender Inliner mit starrer Zündanlage aus Kupferflachleitern. Den horizontal federnden L-Kiel diszipliniert eine Domstrebe, die ihn bei Verwindungen dezent in seine Nullstellung zurückstellt. Dies erledigt der Stabilisator ohne negative Einflüsse auf das Kurvenverhalten auszuüben: Sauber durchläuft der Abarth Richtungsänderungen, egal ob auf Ideallinie oder mit ausbrechendem Heck. Wer ihn stillos mit MTS fährt ist selbst schuld.

Fazit:

Der Abarth 1000 TC ist eine explosiver Kampfwerg, der viel Fahrspaß für Fans kleiner sportlicher Automobile bereithält. Kurvige Strecken sind seine Domäne. Hier punkten seine kompakten Abmessungen und der angepasst giftige Motor. Das authentische Fahrbild ist ein Genuss.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
116,5 mm	49,9 mm	41,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
62,8 mm	46,1 mm	46,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	RX 41	Inliner

**NEUER CHEVY
CAMARO VON
TUNER
SCALEXTRIC**



GUTER KAMERAD DER 70ER

Rundstrecke



GUTER KAMERAD DER 70ER

Chevrolet Camaro

Es gab Zeiten, in denen Chevrolet richtig dicke Autos baute. Der Camaro war die Allzweckwaffe in der Schlacht gegen Ford. Die Ponycar Wars waren imageträchtige Rennsport-Duelle der beiden US-Herstellergiganten, um Käufer in ihre Autohäuser zu locken.

Bereits in den 60ern wurde mit stark aufgebohrten Seriencoupés beider Marken im Kreis gefahren. Damals waren Benzinpreise und -verbrauch ein vernachlässigbarer Parameter im Rennmotorenbau. Ford trat im Mustang an, Chevrolet im Camaro.

Das französische Wort „Camaro“ bedeutet so viel wie „guter Kamerad“. Das mächtige Gerät von Chevrolet taugte für die Fahrt zur Arbeit, für Ampelsprints, die Viertelmeile und den Einsatz auf der Rundstrecke am Wochenende. Zahlreiche Autohändler betrieben in vielen Bundesstaaten kleine Rennställe, um ihre Marke vor Ort zu pushen. Modifizierte Holley-Vergasern, Schmiedekolben und allerlei Methoden zur Hubraumvergrößerung machten aus wummernden V8 Boliden brachiale Monster. Als Chevrolet einen Motor mit Aluminiumgehäuse brachte, erstarrte die Konkurrenz. Der große Erfolg beider Marken auf dem US-Markt und über seine Grenzen hinweg ebnete beiden Wagen den Einzug in die 70er Jahre.

Der englische Tuner Scalextric hat eine scharfe Rennversion des Camaro aus den

70ern neu aufgebaut. Noch besser: Man lud uns zum Testen an eine Rennstrecke nahe der ehemaligen Mo-Town ein. Dort trafen wir die alte Mannschaft aus der ehemaligen Motorsportabteilung. Als wir ihnen einen aktuellen Verkaufsprospekt der Marke vorlegten, gab es Gelächter. „Wir sind stolz, damals echte Chevys aufgebaut zu haben“, erklärt uns ein Veteran. Wir freuen uns noch mehr, nun so ein Hammer-Gerät zu fahren!

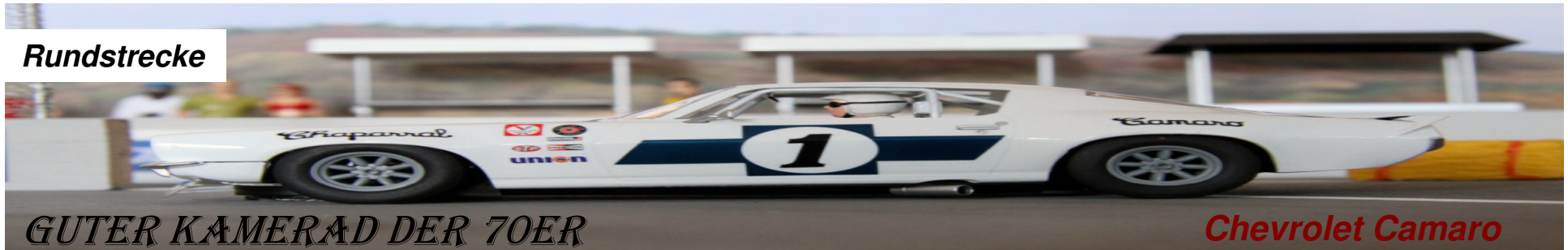
Beim Einsteigen hieve ich die Rennschuhe über eine stattliche Sidepipe. Sie ragt unter

dem Türschweller heraus und schwebt knapp über der Fahrbahn. Ihr Durchmesser erinnert mich an Omas Ofenrohr, damals in ihrer guten Stube, als ich noch klein war. Ich kletterte in den geschweißten Käfig und lasse meinen Hintern in den Schattensitz fallen. Mechaniker Dan, zieht meinen Gurt stramm. Er sieht aus wie der Hauptdarsteller im Jack D. Werbespot. Seinem Atem nach, trinkt er diese Marke wie Tee. Mit wenigen Zähnen im Lächeln haucht er ein „OK, Guy!“ und klopf mir auf den Helm.

Die Sidepipe erinnert an das Ofenrohr von Omas alten Wamsler. Der Sound an einen Panzer.



Rundstrecke



GUTER KAMERAD DER 70ER

Chevrolet Camaro



Die kräftig maskuline Linie des Camaro wurde auch in den 70ern fortgesetzt: Weit ausgestellte Kotflügel mit dicken Gummiwalzen in den Radhäusern verleihen dem geduckten Coupé einen markanten Auftritt. Sein Blick wurde im Vergleich zum bedrohlicher herein schauenden Vorgängermodell aufgeschlossener. Trotzdem ist der Chevy kein Leisetreter, weder optisch noch akustisch.

Ich drücke den Startknopf und werde hart durchgeschüttelt. Der Achtzylinder lässt meinen Fahrersitz vibrieren. Mein Kopf nickt, als hätte ich Parkinson. Ich freue mich, dass ein richtiges H-Schaltrenngetriebe montiert ist. Ich lege den ersten Gang ein und sehe die Old Boys im Mechanikerdress lachen. „Take the Second!“ lese ich von ihren Lippen ab. Hören kann ich bei dem Lärm nichts. Ich trete die straffe Kupplung, wuchte den Zweiten rein und fahre los. Das Drehmoment des Motors hätte locker ein Losfahren im Dritten erlaubt. Der Tritt aufs Gas wird mit einem harten Tritt ins Kreuz quittiert. Der Sound zaubert mir ein fieses Grinsen ins Gesicht. Mit zunehmender Drehzahl läuft die Kiste runder und meine Schüttellähmung aus dem Leerlauf ist weg. Ich schalte in den Dritten und in den Vierten. Sportlich flott tuckere ich um den Kurs. Das Drehmoment macht Schalten unnötig, der Camaro zieht aus jeder Kurve kraftvoll heraus. Das SCA-Sidewindergetriebe läuft geschmeidig und präzise. Nach ein paar Runden werde ich übermütig und benutze den Schalthebel. Mal sehen was passiert: Ich steige dem V8 nach einer engen Kurve voll auf den Kopf. Der neu gewonnene Kamerad katapultiert mich nach vorne, als säße ich in einer frisch abgeschossenen Raumkapsel im Kennedy Space Center. Das tiefe Wummern des Motors verkommt nun zu einem bestialischen Donnern. In Deutschland würden die Leute bei diesem Sound ihre

Rundstrecke



GUTER KAMERAD DER 70ER

Chevrolet Camaro



Der dicke V8-Motor unter der Haube lässt den Wagen vorne satt und tief liegen. Das sieht nicht nur böse aus, sondern verbessert merklich das Einlenkverhalten in Kurven. Massive Minilite Felgen kommen mit der Urgewalt in Sachen Vortrieb sehr gut zurecht. Sie beherbergen voluminöse Rennreifen mit gutem Grip.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
149,1 mm	62,5 mm	36,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,2 mm	57,1 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
84 g	Scalex	Sidewinder

Häuser räumen. Mal sehen, ob ich es auch blitzen lassen kann. Vor einer Kurve schalte ich herunter und bremsse mit dem Motor. Überflüssiger Sprit in den Brennräumen wird fehlerhaft entzündet. Das Gemisch entweicht über die Sidepipes, sie speien Feuer. Wow! Mir gefällt die Gewittermaschine von Rund zu Runde mehr. Das großvolumige, durstige Aggregat hat mächtig texanischen Erdensaft konsumiert. Ich muss zurück an die Box. Dan und die Old Boys haben schon mächtig aufgetankt. Sie wiehern wie Pferde. Ich lasse den Motor laufen und warte, bis sie mir viele Gallonen in den Tank pumpen. Dan klopft deutlich aufs Dach. Im Zweiten breche ich mit dicken Strichen an der Box los, hinaus auf die Rennstrecke. Vor meiner Haube schießt ein brüllender Mustang vorbei. Du nicht! Ich trete dem Camaro erneut aufs Bodenblech und jage dem Ford hinterher. Das alte Duell lebt neu auf. Und ich bin mittendrin. Eine Zeitreise der besonderen Art! Den mitgebrachten 09er Verkaufsprospekt gibt es mittlerweile nicht mehr. Dan musste mal.

Fazit: Scalextric hat in bewährter Qualität den Camaro der 70er aufgebaut. Die fundierte Großserientechnik mit hoher Laufkultur arbeitet hervorragend zuverlässig. Bei Bedarf kann man sogar einen steckbaren Digitalchip bequem nachrüsten. Ein rundes, in sich schlüssiges Gesamtpaket!

Von Alaska nach Feuerland



Carrera Panamericana

Wir blicken zurück, als Rennen noch richtige Rennen waren. Es überlebten nur harte Kerle, die fünf Tage auf sich gestellt, nonstop im Renntempo unterwegs waren. Die Panamericana ist mehr als eine Randnotiz in den Büchern des Motorsports.

Klassiker



Carrera Panamericana

30 000 Kilometer misst die Fahrstrecke von Alaska nach Feuerland. Vom nördlichsten Punkt des amerikanischen Kontinents bis zur Südspitze. Es geht quer durch Landschaften verschieden geografischer Vegetationszonen mit all ihren Tücken, aber auch Schönheiten. Dass diese endlos erscheinende Straße magischer Anziehungspunkt für motorsport-begeisterte Verrückte war, versteht sich von selbst. Selbstverständlich gab man sich nicht die komplette Strecke. Man begnügte sich mit relativ knappen 3300 Kilometern, die es in fünf Tagen zu bewältigen galt. Die Carrera Panamerica war die ultimative Marathon-Rallye. Hintergedanke war, den in Mexiko fertig gestellten Highway bekannt zu machen. Nicht für Autorennen, sondern zur Anbahnung wirtschaftlicher Interessen. Dazu war ein spektakuläres Rennen das passende Mittel. Wir fuhren bereits im kleinen Porsche 550 Spider diese Strecke ab. Nun kommt die Corvette dran. 1953 lief die erste vom Band. Ihr Motor, selbstverständlich ein wummernder V8 brachte es in seiner Maximumversion mit 5,3 statt der 4,5 Liter Hubraum auf eine Top-speed von 240km/h. Unter der Haube wüten 360 Pferde und atmen durch ein verchromtes Gebiss, dem Kühlergrill. In Anbetracht des Leergewichtes von 1306 Kilo ein strammer Wert für damals.



Der dicke V8 im NC-Gehäuse beschleunigt die Vette bis auf 240 Sachen. Durch ein weit aufgerissenes Maul mit blitzendem Gebiss saugt er Kühlluft an. Es stehen nur drei Gänge zur Verfügung. Das 50er Jahre Getriebe meistert lässig das Drehmoment, das aus 5,3 Litern Hubraum erwächst. Rote Speichenfelgen mit Zentralflügelschrauben geben der weißen Vette optisch den letzten Schliff. Damit das Rennen bezahlbar bleibt, haben sich Sponsoren auf dem Blechkleid dezent verewigt. Selbstverständlich fahren wir mit Helmen und Sonnenbrillen.

Klassiker



Carrera Panamericana

Wer Highways in den Staaten kennt, weiß, dass es kaum Kurven gibt. Genau richtig für die flache, offene Vette. Den Dritten (mehr Gänge hatte sie nicht) einlegen und mit Vollgas meilenweit dahinblubbern. Obwohl man Rennen fährt, kann man die endlose Weite der Landschaft genießen. In der Wüste von Mexiko scheint die Luft zu stehen. Trotz des Fahrtwinds bei runden 200 Sachen läuft mir die Soße runter. Schnell ein paar Buritos einwerfen, damit mein Magen nicht zu kurz kommt. Auf Tequila verzichten wir. Die Glut-hitze würde ihm nicht gut tun. Heißer Tee ist die bessere Alternative. Die türkise Vette von Ninco fuhren wir bereits ausführlich in JHM No. 7 (Pretty Wummern). Dort kann man ein paar Fakten zum Wagen nachlesen. Unter dem Strich realisiert dieser Klassiker den American Dream von Freiheit und Abenteuer. Der dicke V8 im NC-8 Gehäuse zieht mächtig durch und beschleunigt das Leichtgewicht auf sensationelle Geschwindigkeiten. Darum alleine geht es bei diesem Wagen nicht. Es ist einfach schön, seine Formen zu genießen. Wenn man sportlich flott über den Highway rast, hört man dazu den Fernweh-Song „California Dreaming“, den der dumpfe Bass des Chevrolet-Aggregats begleitet.

Fazit: Liebhaber dicker Klassik-Rennwagen kommen am American Dream nicht vorbei. Die Panamericana-Vette ist ein must have!



Sinnlich geschwungene Rundungen an der Corvette zeigen, dass Amis doch schöne Autos bauen können. Wo ist nur der gute Geschmack hingekommen? Damals waren noch Künstler am Werk, heute sind es Steinmetze. Die klassische Front mit zwei Rundscheinwerfern und ein bulliges Heck mit integrierten Rückleuchten und Auspuffrohren schmeichelt dem Auge. Der Klang des kraftvollen V8 massiert das Trommelfell. Zugleich ist er die perfekte Kurpackung für jede Motorsport-Seele.





Revell's

Lola T70 MK II

John Surtees

*Ein Mann mit Doppelleben im Motorsport:
Weltmeister auf zwei und vier Rädern*

CanAm



Lola T70 MK II

John Surtees

John Surtees ist ein Ausnahmetalent: Er wurde Weltmeister auf zwei und vier Rädern! Nach seiner Karriere im Motorradrennsport fuhr er Autorennen und wurde Formel 1-Weltmeister. Wir trafen den Ausnahmefahrer, der mit besonnener Art und wachen Augen einmalige Motorsport-Geschichte geschrieben hat.



Surtees im JHM-Interview, Sommer 2008.



Tuner Revell hat endlich der Lola T70 das Dach abgetrennt. Der V8-CanAm Bolide kommt in roter Lackierung. Es ist das Auto von Doppelweltmeister John Surtees. Der Ford-Motor im Heck zeigt seine dicken Ansaugtrichter, die im Rücken des Piloten gierig nach Luft schnappen.

CanAm



Lola T70 MK II

John Surtees

Canadian-American Challenge Cup (kurz: CanAm) war die Sportwagenrennserie Nordamerikas von 1966 bis 1974. Die offenen Regeln boten unbegrenzte Möglichkeiten, was Hubraum und Leistung angingen. Turbos und sensationelles Flügelwerk brachte Wagen hervor, die mit weit über 1000 PS in nie da gewesenen Geschwindigkeiten fuhren. Revell Racing hat uns die Lola von John Surtees zur Verfügung gestellt. Er gewann 1966 in der offenen Lola-T70 drei Rennen und wurde als Werksfahrer der erste Champion der ersten ausgetragenen CanAm Rennserie.

Die Lola T70 kennt man aus Langstreckenrennen. Die Prototypen mit Ford V8 Small Block Motoren waren u.a. Gegner Ferrari 512 Coda Lunga, der Porsche 908 und 917. Designer und Konstrukteur Eric Broadley war für das Projekt verantwortlich. Früher hat er mit der Lola GT und später beim Ford GT-Projekt Aufmerksamkeit erregt. Er setzte die Glasfaserstoff verstärkte Karosserie auf ein Chassis aus einer Halbschalenkonstruktion. Die Profilleichtbauweise war aus Stahl und einer Legierung angefertigt worden.



Die rote Lola wird von den Mechanikern gecheckt. Unten brechen wir mit 1000 PS im Kreuz eine Anhöhe auf der texanischen Rennstrecke hoch.

Acht offene Ansaugtrichter und Zündkabel sitzen hinter dem Fahrer.



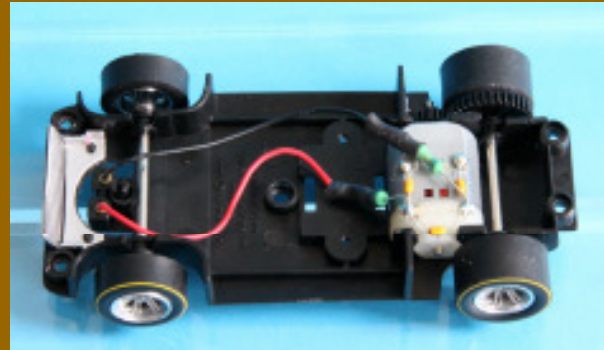
CanAm

Lola T70 MK II

John Surtees

Die flache, breite Flunder liegt sagenhaft satt auf der Rennstrecke: Ihr niedriger Schwerpunkt und die ausladenden Chassisdaten lassen keine Kompromisse zu. Eine breite Spur mit wuchtigen Reifen bietet sagenhafte Kurvenfahrten. Der Reifeningenieur sollte lediglich bei Fahrten ohne MTS die Gummiwalzen anschleifen, damit sie über den kompletten Querschnitt aufliegen. Im Chassis findet man genügend Platz für Trimmungsexperimente mit Blei. Der Ford-Motor zieht ab dem Losfahren kräftig an und letztendlich durch. Es bleibt ein Geheimnis, wie viel Hubraum Mr. Broadley dieser Siedwinder-Maschine genehmigt hat. Die stampfende Uragewalt hinter dem Fahrer wütet wie ein Orkan. Acht offene Ansaugtrichter ragen unter dem obligatorischen Überrollbügel. Man kann sogar die Zündkabel sehen. Ein Indiz für die Wartungsfreundlichkeit an der Box. Bei der anstehenden Leistung und der daraus resultierenden Wärmeentwicklung kommt es schon mal vor, dass sich eine Kerze verabschiedet. Unsere Lola hatte keine Zündaussetzer und spulte zuverlässig Runde für Runde ab.

Fazit: Surtees Siegerauto, ein vorzüglich gebauter CanAm-Bolide, tritt mit artgerechten Fahrleistungen an. Das Chassis lässt viele Trimmungsmöglichkeiten zu, Platz für Blei in Hülle und Fülle.



Sidewinder mit kraftvoller Übersetzung. Im Chassis großzügig Platz für Blei, falls nötig.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
134,3 mm	61,7 mm	(30,8) 33,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,4 mm	57,7 mm	57,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
77 g	Standard	Sidewinder



1963er Ford Galaxy

Revell Motorsports hat eine der legendärsten Big Bang Maschinen neu aufgelegt.



FRED'S GALAXY 28





FRED'S GALAXY

26 Siege, 84 Top Ten Platzierungen und 32 Pole Positions. Die Rennfahrerkarriere des Fred Lorenzen dauerte zwölf Jahre und 158 Rennen.

Die berühmte weiß-blaue No.28 des Holman und Moody Teams wurde von ihm von 1961 bis 1976 pilotiert. Er war der erste Fahrer, der in einer einzigen Saison die astronomische Summe von \$ 100.000 verdiente.

1998 wurde er kurz vor der Jahrtausendwende als "einer der größten Fahrer der Cup Series 50" eingestuft. 2001 bekam Fred Lorenzen feierlich einen Platz in der Motorsports Hall of Fame of America.

Wir stellten bereits in JHM No. 7 einen Ford Galaxie vor. Der extrem lange Bolide profitiert vom gigantischen Radstand, der für euro-



Der Galaxie ist eine imposante Erscheinung, seine Größe eine eigene Dimension: Think big!

päische Dimensionen außergewöhnlich ist. Der Inliner mit 410 Pferden werkelt kultiviert und bringt den Ford mit Schwung auf rekordverdächtige Geschwindigkeit, sofern man genügend Meilen hat, diese aufzubauen. Der Galaxie verlangt ohne MTS nach Auslauf, enge Parkplatzkurse sind durch seine gewaltigen Abmessungen weniger sein Revier. Think big!

Fazit:

Revell Motorsports hat ein legendäres Auto eines der berühmtesten US-Fahrer restauriert. Es versteht sich von selbst, dass man so eine Teil in seiner Hall of Fame haben sollte, sofern man auf historischen Big Bang Motorsport steht.



Traditionell bis heute: US-Ovalbomber tragen ihre Co-Sponsoren auf den Kotflügeln vorne

Jaguar D-Type

Aus der AutoArt Manufaktur
fließen einzigartig detaillierte
Pretiosen. Hier ihr neues Werk...

mit Lord Winterbottom





Jaguar D-Type mit Lord Winterbottom

Klassiker

Endlich hat man bei AutoArt Klassiker entdeckt. Normalerweise stellt man dort große Standmodelle in 1:18 her. Seit einigen Jahren ist man auch auf im Slot unterwegs. Seit man sich für historische Fahrzeuge begeistert, steht die Welt Kopf. Der bereits in No.10 vorgestellte Jaguar C-Type brachte uns nicht schlecht zum Staunen. Ein wunderbar detaillierter Rennklassiker, der zur konkurrenzlos akzeptablen Summe zu haben ist. Eine derart raffinierte Detailfülle findet man normalerweise nur an von Hand gefertigten, teuren Kleinstserienmodellen, die erlesenen Käuferkreisen vorbehalten sind. Die Leute von AutoArt können Fans historischer Rennwagen dank des Produktionsstandort Chinas, interessante Offerten mit auf den Weg geben. Den Jaguar D-Type gab es schon vor einigen Jahren von Carrera. Dem Stand der Zeit von damals angepasst, kann dieses Modell mit der derzeitigen Version von AutoArt optisch keinesfalls Paroli bieten. Die Ausgestaltung mit feinen Fotoätzteilen schmeichelt dem Auge des Betrachters. Damit lässt es sich sportlich elegant über den historischen Rennkurs fahren. Dass man der Authentizität halber nicht mir Mach 2 um den Kurs pfeift gebietet der Stil. Der Jaguar lässt sich nach den üblichen Wartungsarbeiten, wie Felgen



Der D-Type rast mit grummelnden Jaguar-Sound über den mondänen Schlosskurs. Die historische Rennstrecke verlangt dem Fahrer alles ab. Jags sind dafür bekannt, dass sie nicht leicht zu beherrschen sind. Das Gewicht des kraftvollen Aggregats unter der langen Schnauze verlangt einen Könner am Volant des schlanken Wagens. Seine Spur verjüngt sich von vorne nach hinten, was die Sache strömungsgünstig, aber nicht leichter macht. Lord Winterbottom hat alles im Griff. Mit quietschenden Reifen bricht er um den selektiven Kurs. Er möchte sein Herrenrennen pünktlich beenden, um zum five o'clock tea im Salon seines Anwesens zu sitzen.



Jaguar D-Type mit Lord Winterbottom

Klassiker



Stilvoll inszenierte Details: Flügelschrauben, Haubenverschlüsse, die typische Heckfinne, Tankdeckel und steil empor ragender Doppelauspuff. Nobel poliert: Sein British Racing Green.



kontrollieren (Gussgrate entfernen?), Reifen von Hand auswuchten, Magnet entfernen und Ölprogramm der rotierenden Mechanik (Achsen, Motorwelle, Getriebe) kann man mit getankten 9 Voltan auf große Fahrt gehen. Ob man mit Blei trimmt, hängt vom Fahrstil und Fahrkönnen des Chauffeurs ab. Jaguars sind von Haus aus bekannt dafür, dass nicht jeder mit ihnen zurecht kommt. Es gab in der Vergangenheit viele tödliche Unfälle: Nicht alle Piloten kamen mit der Kombination aus schmaler Spur, langer Schnauze und einer kopflastigen Lastverteilung durch Frontmotor zurecht. Besonders im Grenzbereich wie dem Anbremsen vor oder in Kurven kam es bei Rennen zu Desaster. Warum sollte es in diesem D-Type anders zugehen? Lässt man ihn ohne Juppie-MTS schnurren, braucht es einen Könner am Volant, um den Wagen im voll ausgedrehten Vierten in Spur zu halten. Die schmalen Reifen bieten nicht den Grip eines Gruppe C Boliden der Neuzeit. Man muss vorausschauend fahren, dann bekommt man ordentlich flotte Rundenzeiten hin. Die charakteristische Heckfinne hinter dem Fahrer unterstützt die Aerodynamik rund um das Cockpit. Allerdings bekommt man bei Seitenwind die große Auflagefläche dieses aeronautischen Hilfsmittels zu spüren. Das



Tradition verpflichtet: Das typische Jaguar-Maul mit Kühlgitter findet man an der Wagenfront.

Strömungsgünstig verpackt sitzt der Fahrer im komplett verkleideten, rundum verglasten Cockpit, das hinten in einer gewaltigen Finne mündet.





Jaguar D-Type mit Lord Winterbottom

Klassiker

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
129,4 mm	51,6 mm	34,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
71,7 mm	48 mm	42,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
63 g	Std. Front	Inliner

Seitenruder reagiert empfindlich auf Böen der Windstärke 3-4. Gegenlenken und beherrztes Gasgeben bringt den Jaguar auf Zug und zurück in die Fahrspur. Der L-Kiel kann bei Bedarf mit Distanzscheiben in gewünschter Position tariert werden. Dann läuft die fauchende Katze mit Einzelradaufhängung an der Vorderachse noch geschmeidiger und zeigt ihren Gegnern die Krallen.

Fazit:

Der D-Type setzt die historische Jaguar-Serie von AutoArt würdevoll fort. Der markante Rennwagen mit Heckflosse gefällt in seiner geschmackvollen Aufbereitung und spiegelt sogar das authentische Fahrverhalten der wilden Rennkatzen.

Unten ein D-Type bei einer gemütlichen Herrenausfahrt 2008. Auf dem Bild rechts geht es härter zu: Lord Winterbottom fährt im voll ausgedrehtem Vierten auf der Zielgeraden in Richtung five o'clock tea. Madam O. wartet bereits mit einem ausgezeichneten Darjeeling.





Rückbesinnung auf alte Tugenden

MRRC

Porsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Rückbesinnung auf alte Tugenden

Was erfreut mehr, als Neuerscheinungen auf dem Klassikermarkt? Zwei Fakten: Wenn dazu die Machart und der Preis stimmen.

Die Traditionsschmiede MRRC aus England liefert nach dem Großen Automobilsalon von Nürnberg drei klassische Exponate aus: Porsche 910, Ford MK IV und Chaparral 2F.

Entgegen der Konkurrenz, die trotz Finanzkrise die Preise anhub, gehen die Engländer den umgekehrten Weg: Man kalkuliert unter die 30 Euro Grenze, was sehr erfreulich ist. Wer denkt, bei dieser Summe sei kein guter Gegenwert realisierbar, liegt komplett neben der Spur. Alle drei Boliden sind von ihren Proportionen her sehr schön getroffen und die Detaillierung ist mehr als gelungen. Augenmenschen kommen beim Rennen fahren daheim auch beim Begutachten an der Box voll auf ihre Kosten.

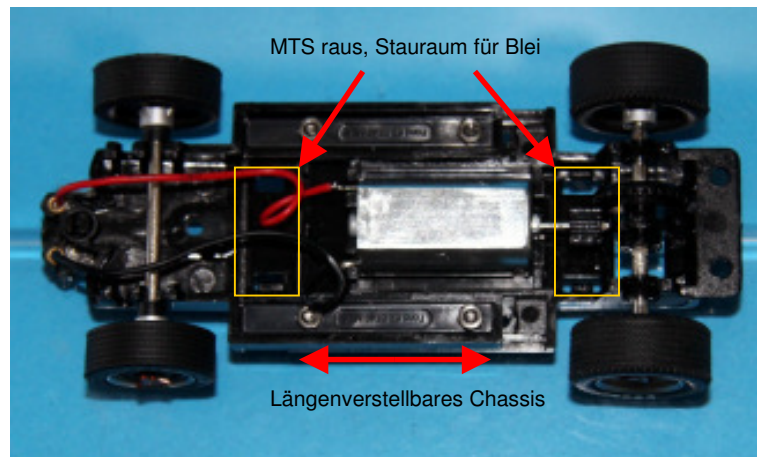
Technisch setzt MRRC auf das hauseigene, verstellbare Kunststoffchassis, das man aus einigen Revell-Monogram-Modellen kennt. Die Bodengruppe ist über ihre Längsträger verstellbar und bietet zwei Aufnahmemöglichkeiten für die Vorderachse. Dies sei nur am Rande erwähnt, weil man das System als Endkunde nicht aktivieren muss. Es sei denn, man würde ein „Montagsauto“ erwischen.

Alle drei Wagen hatten keine Verspannungen zwischen Karosserie und Chassis, was ihre genaue Vormontage unterstreicht.

Je drei Schrauben fixieren die Karosserien der weißen Klassiker. Eine aufwändige Entkoppelung mit Fräsarbeiten entfällt. Diese besteht bereits werkseitig durch ein einfaches aber sinnvolles Konstruktionsprinzip. Löst man die drei Schrauben minimal, können die Hochzeitspartner in Kurven entkoppelt arbeiten und sich der Fahrlage anpassen. Die Geräuschkulisse fällt dezent aus, da kein geschlossener Resonanzkörper vorliegt. Warum machen das nicht alle so?

Die Motorisierung übernimmt ein Inliner Longcan-Kompaktaggregat. Es verfügt bei 9-10 Voltan magnetfrei über einen ordentlichen Punch. Wer eine höhere Voltanzahl in den Tank kippt, fährt surreal Amok.

Die ausgewogene Übersetzung entlockt dem Motor alle Tugenden, die ein klassischer Langstreckensportler braucht: Ein sattes, aber gut kontrollierbares Drehmoment zum Beschleunigen aus den Kurven und eine stramme Maximalleistung für Speed auf langen Geraden. Auf dieser Grundlage baut MRRC die drei Klassiker auf. Betrachten wir nun die Wagen im Detail:



Ein Chassis für Drei: Das über Längsschienen verstellbare und werksseitig entkoppelte Chassis stellt die Basis der Slotklassiker von MRRC.

Die Achsaufhängung: Kunststoffgleitbuchsen hinten und eingeklippte Pendelachse vorne mit Distanzscheiben.

Der kompakte Longcan-Inliner befeuert ansprechend gut. Die ausgewogene Übersetzung gefällt.

Die Reifenmischung ist gelungen.

MRRC

Porsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Porsche 910

Die rennweiße, nackte Präsentationsversion ist eine schwäbisch nüchterne Angelegenheit. Seine Außenhaut schreit nach etwas Farbe und Sponsoren. Die flache Front mit beidseitig übereinander angeordneten Scheinwerfern unter Abdeckscheiben kennen wir bereits vom 906er und 907er. Geschwungene Kotflügel fließen nach hinten zu einem fast schon kantigen Heck mit zwei Rundleuchten aus. Im Zentrum sitzt die Kanzel mit der stark gewölbten Verglasung. Ein Rundum-Grünkeil schützt den Fahrer vor zu viel Hell. Schwarze Fünfspeichenfelgen waren damals Standard an Sportprototypen aus dem Schwäbischen. Die Reifenmischung besitzt einen erfreulich guten Grip auf der PU-freien Carreraschiene. Durch kompakte Abmessungen und ein Leistungsgewicht von nur 69g hängt der 910er temperamentvoll am Gas. Sein niedriger Schwerpunkt ermöglicht in Kombination mit gut haftenden Reifen vehemente Kurvenfahrten am Limit der Fahrphysik. Dabei verhält er sich typisch Mittelmotorwagen: Der Grenzbereich kommt in Kurven spät, dann aber mit der Gewalt einer Axt: Das Heck überholt einen und ist nicht mehr abzufangen. 9-10 Voltan reichen, um die leistungsstarken



Der 910er ist ein kompakter Mittelmotor-Sportprototyp mit wenig Gewicht, kraftvollem Motor und strammen Fahrleistungen. Sein Grenzbereich in Kurven kommt spät, aber dann kräftig.

Gene dieses Sportprototypen zu beschwören. So kann man ohne Einsteiger-MTS kompromisslos sportlich fahren. Wer damit nicht zurecht kommt, kann beiden Magnetstaufächer vor und hinter dem Motor mit Blei trimmen. Man sollte die Reifen von Hand frisch auf-

ziehen und auswuchten. Man könnte die Vorderachse mit einer Unterlage aus Polystyrol entpendeln. Wir haben darauf verzichtet, weil wir mit der Werksversion des 910er sehr gut zurecht gekommen sind. Lediglich die Hinterräder haben wir auf der

MRRC

Porsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Rückbesinnung auf alte Tugenden



Diese Kurven kennen wir vom 906er und 907er: Übereinander angeordnete Rundscheinwerfer unter Glasabdeckungen, geschwungene Linien und eine Fahrerkabine mit stark gerundeten Scheiben. So taucht der 910er im Rückspiegel auf und donnert mit seinem heißer brüllenden Sechszylinder vorbei. Der Klang der beiden Heckrohre unter dem kurzen Steilheck folgen keiner gültigen Geräuschnorm, aber dem Lauf der Physik. Letzten Sommer trafen und lauschten wir dem Original: Gänsehaut durch Trommelfellmassage.

RSM minimal angeschliffen, damit die Urgewalt des Triebwerks über ihre gesamte Auflagefläche wirken kann. Das Standardölungsprogramm der mechanischen Komponenten versteht sich von selbst.

Fazit:

Der kompakte Porsche 910 von MRRC ist ein optisch wie technisch gut umgesetzter Sportprototyp, der zum 70er Jahre Wechselkurs angeboten wird. Mit ihm leben heroischen Tage des Rennsports wieder neu auf. Wir hoffen auf weitere Versionen oder greifen vorher selbst zum Farbtopf.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
126,4 mm	54,8 mm	31,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
70,5 mm	51,2 mm	50,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	Longcan Compact	Inliner



MRRC Porsche 910

Klassiker



Rückbesinnung auf alte Tugenden

Ford MK IV

Der MK IV war die Antwort auf die erstarkte Konkurrenz in Le Mans. Die Langheck-Bauweise erhöht die Fahrstabilität auf der langen Vollgas-Geraden gegenüber den kompakten GT40. Im Heck stemmt ein gewaltig aufgebohrtes V8 Triebwerk seine Kraft auf die Kurbelwelle. Breite Gummis auf Hallibrand-Felgen wandeln diese Gewalt in Vortrieb um. Der kräftige Longcan-Motor gibt im Zusammenspiel mit der ausgewogenen Getriebeabstimmung diese Charakteristik perfekt wieder. Spurtstark beschleunigt er aus dem Drehzahlkeller und saugt Kraftstoff mit 10 Voltan durch seine Brennräume. Sein langer Radstand und sein Leistungsgewicht von 72 g lassen ihn gelassen ruhig auf der Langstrecke operieren. Langen Geraden bei Vollgas sind seine Domäne. Was nicht heißt, dass man in Kurven problematisch unterwegs sei. Flüssige Kursänderungen steckt der Wagen lässig weg. Haarnadelkurven verlangen einen Routinier am Gas, wenn man keine Zeit liegen lassen möchte. Gibt man ihm zu früh die Sporen, tänzelt das Heck infolge der brachialen Motorpower. Wir haben seine Hinterreifen leicht angeschliffen und beide MTS-Staufächer mit Blei getrimmt. Nun liegt der kraftvolle MK IV satt auf der Piste.



Kraftvoll erklimmt unser Testfahrer im drehmomentstarken Dritten die Auffahrt zur Schlosshöhe. Der MK IV ist die schnelle Langheckversion des legendären GT40. Motoreningenieur Carol Shelby (Vater der Cobra) hat den stark aufgebohrten V8 für die Langstrecke optimiert. Die Flügelschrauben der Hallibrand-Felgen sind rechts blau, links rot. Ein einfaches, aber effektives Orientierungsmittel, wenn es beim Reifenwechsel an der Box hektisch zugeht.

MRRC

Porsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Rückbesinnung auf alte Tugenden

Ob man das Pendelspiel der Vorderachse durch eine Materialunterlage begrenzt ist Geschmackssache und vom Fahrstil und Einsatzbereich abhängig. Wir fahren ihn pur.

Die Zündkabelverlegung im Bug ist eine enge Angelegenheit. Da man genügend Leine hat, kann man eine zugfreie L-Kiel Abstimmung realisieren. Das Einfügen einer Distanzscheibe (1-1,5 mm) zwischen Kiel und Chassis lässt den Führungsschuh tiefer in den Slot eintauchen. Sein geteilter Kugelkopf wird abgesenkt, was seinen schmaler Freiraum zur Karosserie hin vergrößert.

Wunderschön detailliert: Lampenabdeckungen mit Nieten. Zähler derselbigen kommen hier absolut auf ihre Kosten.



Die dynamische Seitenlinie endet in einem kraftvollen, geduckten Heck. Darunter wütet ein mächtiger V8-Orkan, der sich über zwei dicke Ofenrohre mitteilt.

Fazit: Der Ford MK IV ist ein wunderschön gemachtes Gesamtpaket mit Leistung satt in allen Lebenslagen. Ideal für historische Langstreckenrennen daheim. Preis und Leistung stehen absolut im Einklang und machen neugierig auf hoffentlich bald erscheinende Rennversionen. Oder man lackiert die Presentation-Version selbst um. Pinsel oder Airgun rufen schon!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
136,7 mm	58,7 mm	30,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,3 mm	49,8 mm	51,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
72 g	Longcan Compact	Inliner

orsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Chaparral 2F

Das texanische Urvieh für böse CanAm-Schlachten war optisch wie technisch schon damals seiner Zeit weit voraus. Die kleine Schmiede fertigte damals schon in Fiberglas-Verbundbauweise. Sein stark exponierter Heckflügel, der die Dimension einer Stalltür hat, war und ist polarisierend bis heute. Das aerodynamische Mittel ist notwendig, um dem leichten Wagen zum nötigen Anpressdruck zu verhelfen, damit brachiale Motor-kraft an der Hinterachse wirken kann. Das für damals revolutionäre Extremleichtbau-Prinzip bot keinen anderen Ausweg. In der Formel 1 von damals gab es ähnliche Flügelkonzepte. Der leichte Chaparral konnte mit weniger Sprit länger draußen bleiben. Wer an ein Sparmodell denkt, liegt völlig daneben. Wir reden von der CanAm, jener Serie, in der ausschließlich Amateure zugelassen, aber Motoren erlaubt waren, die die gesamte Umgebung in seismische Schwingungen versetzte. Das Beben muss man sich ungefähr so vorstellen, wie wenn ein Panzerbataillon bei Erdbeben (Stärke 4 auf der Richterskala) an einem vorbeifährt.



Polarisierend und schon damals seiner Zeit weit voraus: Der Chaparral 2F in der BOAC 500 Version. Extrem leichte Fiberglasverbundbauweise und ein stark exponierter Flügel machen ihn zu einem unverwechselbarem Gesicht in der Menge.

MRRC

Porsche 910

Ford MK IV

Chaparral 2F

Klassiker



Hinter dem kurzen Heck sitzt ein V-Motor mit acht Zylindern von General Motors, der mit Zweiventiltechnik ausgestattet war. Er lässt seiner physikalischen Verbrennung über zwei Ofenrohre freien Lauf. Je nach Tuningstufe stehen sieben bis acht Liter Hubraum zur Verfügung. Bei 6500 Touren stehen je nach Aufbohrung 550 – 780 PS an. Nur 830 Kilo wiegt ein 2F, der mit bequemer Dreigangautomatik ausgestattet ist. Dicke Good Year hinten und Kleinere im Durchmesser an der Vorderachse halten Bodenführung.

Ein gieriges Haifischmaul im Bug speist den Ölkühler mit Frischluft. Gierige Kiemen an den Heckschultern saugen Luft für den Motor. Chaparral kannte schon damals die heutige Trendfarbe Weiß. Immer seiner Zeit voraus! Beim MRRC Chaparral gilt der gleiche Grundsatz: MTS raus, Reifen anschleifen und losfahren. Lockert man die Schrauben des Chassis ein wenig, kann die Karosserie in Kurven aktiv mitgehen. Der Motor entwickelt bei 10 bis 12 Voltan genügend Schub, um bei der CanAm Home Series antreten zu können.

Rückbesinnung auf alte Tugenden



Rundungen, Ecken und Kanten machen den 2F aus. Der exponierte Flügel ist gesteckt. Für den Härtefall ist ein Ersatzteil dabei.



Fazit: Am 2F kommen Freunde der CanAm nicht vorbei. MRRC hat den Wagen schön gestaltet und mit guten Fahreigenschaften ausgestattet. Sogar ein zweiter Flügel ist mit dabei! Klasse!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
122,6 mm	57,4 mm	31,4/ 50,3
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
72,9 mm	53,8 mm	53,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
78 g	Longcan Compact	Inliner

Ford MK IV Chaparral 2F

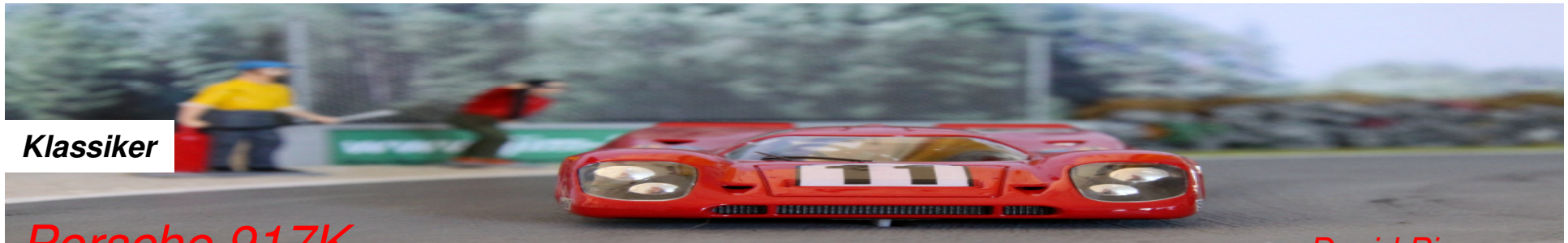
NSR legt nach:

Porsche 917K

David Piper



Monza 1970



Klassiker

Porsche 917K

David Piper

In der letzten JHM-Ausgabe No.10 waren die beiden NSR 917K Gulf unsere Titelhelden. Die Edeltuner aus Italien schieben sofort die rote Rennversion von David Piper nach. Es handelt sich um die Nummer 11 vom Rennen in Monza 1970. Optisch wie technisch ein absoluter Brenner vor dem Herren!

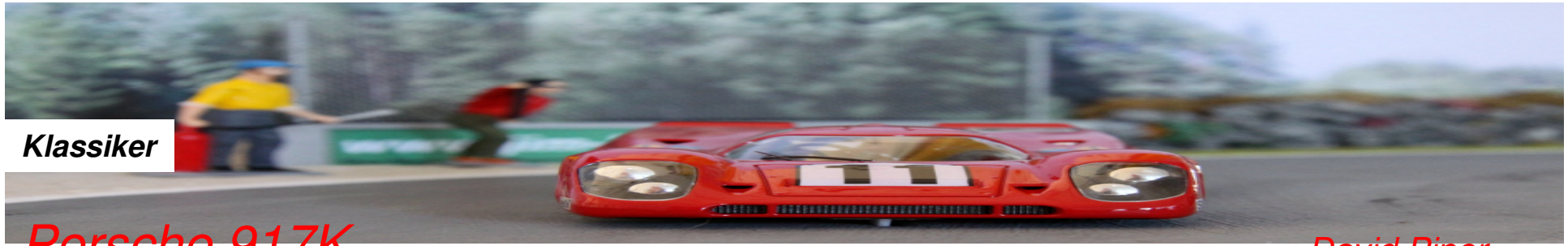
Der sympathische Racing-Rentner David Piper ist bis heute in seinen Sportprototypen auf den Rennstrecken dieser Welt zu Hause. Bei Klassikveranstaltungen oder just for fun fährt der schnelle Greis mit sagenhaften Geräten von Porsche, Ferrari und Co. im Kreis. Zusammen mit seiner Frau und seinem Mechaniker tingelt er umher. Als erste David Piper Auskoppelung kommt die rote Nummer 11. Der gelb-rote 917er in

Sandeman-Version wird noch kommen! Dass sich dieser Wagen ausgezeichnet fährt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Es dürfte sich herumgesprochen haben, dass die Leute von NSR ihre Kunst mehr als vorzüglich beherrschen. Wer mehr über dieses Slot-Meisterwerk nachlesen möchte, dem empfehlen wir die Titelstory in letzten Jim Hunt Magazine No.10. Steht auf unseren Server...



Jim Hunt Magazine traf David Piper (Ü80) letzten Sommer live zu einem Interview. Während andere Rentner „Gehwagerl“ fahren, genießt der Brite seinen Ruhestand in einem seiner Sportprototypen. In mutiger Gaspedalstellung lässt er seine Boliden auf den Rennstrecken dieser Welt fliegen und taucht dabei ein ins Nirvana der G-Kräfte. Sein Jungbrunnen?





Klassiker

Porsche 917K

David Piper

Porsche 917K - damals wie heute keine Stangenware. Wer in den Genuss eines der raren Sportprototypen kam, konnte sich glücklich schätzen. Die Fahreigenschaften: Anfangs alles andere als leicht beherrschbar. Wir sind froh, dass NSR auf diese Eigenheit verzichtet hat. Vic Elford war der einzige Pilot, der alle Versionen des Porsche 917 aktiv gefahren ist. Die Tatsache, dass er bis heute lebt, dürfte für seine fahrerischen Qualitäten unterstreichen. Bei Testfahrten 1970 in

Le Mans fuhr er erstmalig in der Geschichte 360 auf der engen, langen Geraden. Als vor ihm ein Carrera mit 260 zum Überholen ausscherte, musste Vic eine „dritte Spur“ aufmachen. Bremsen wäre tödlich gewesen! Mit zwei Rädern auf dem Grünstreifen fuhr er mit 360 unfallfrei am „Überholvorgang“ vorbei. Anschließend verlängerte Porsche seinen Vertrag um ein weiteres Jahr...

Fazit: Auch die Piper-Version des NSR 917K ist ein Superlativ: Fahreigenschaften, Optik und Preis gehen absolut in Ordnung. Wer einen will, sollte sich beeilen. Damals wir heute limitiert...



Piper zerstörte bei einem Crash beinahe diesen Wagen. Die GFK-Hülle wurde im Bereich der Seitenkästen (silberne Farbe) mit Alublech repariert bzw. verstärkt. Nur als kleine Info für die richtig Interessierten unter Euch...



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

RENAULT R8 TS

Tuner SCX hat zwei neue Versionen des Renault 8 TS am Start. Wir fahren die hochtourige Heckschleuder schon in unserer No. 9.

Egal ob Rundstrecke, Rallye oder Berg. Der brüllende Franzmann mit Heckmotor beherrscht alle Disziplinen des historischen Motorsports. Flink wuselt der schlanke Wagen mit Ecken und Kanten durch das aufgetragene Rennen. Ein Könnler sollte ins Volant greifen, möchte man mit dem kleinen schmalen Wagen Bestzeiten hinlegen. Genau das ist die Herausforderung. Ein Auto mit ESP, ABS und extremer Spurbreite bekommt jeder Idiot um die Kurve.

Der R8 TS kommt mit jeder historischen Rennsportdisziplin gut zurecht: Rundstrecke, Berg und Rallye.





GOKARLI *rennbahnshop*

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

Vor 20 Jahren endete die DDR – Stefan Römhild: Ostalgie-Konservator mit Gasfuß – Vor 20 Jahren endete die D

DÄRÄNG-DÄNG- DÄNG



***Römhilds
Rennpappe***

**Glasnost
Glassigär**



DÄRÄNG-DÄNG-DÄNG

Römhilds Trabbi

Vor 20 Jahren fiel der Eiserne Vorhang und mit ihm die DDR. Damals waren Trabbis für wenige Westmark zu haben. Hüben wie drüben wollte keiner die knatternden Zwei-

takt-Plaste-Bomber haben. Heute betrachtet ein blöder Fehler. Diese Autos sind Kult und ein Stück Ostalgie, das es zu erhalten gilt. Stefan Römhild hat es sich zur Aufgabe ge-

macht, Rennwagen aus DDR-Zeiten zu erhalten. Keine sozialistische Stangenware, sondern handgefertigte Rennsportfahrzeuge auf der Basis von Trabant und Lada. Wir engagieren Ronny Broiler, den gnadenlosen Zonenschrein am Rennfahrer-Himmel. Er ist Meister der Zweitakter und kennt sie wie kein anderer. Als er noch auf Arbeit im VEB Bitterfeld war, entwickelte er aus Dünge-mittel, Mokkafix, Spreewaldgurkensaft und Rotkäppchensekt eine Spezialmischung, die Zweedaggder ordentlich in Wallung brachte. Ronny verfügt bis heute über ein gewaltiges Reservoir plus Originalsprit von Leuna. Bevor er loslegt, zischt er ein Schwarzbier. Dann bekommt der Trabi die geheime Mixtur in den Tank. Erich K. von der ehemaligen Filmfabrik Wolfen, fungiert als Kameramann für die reaktivierte „Aktuelle Kamera“. Er brennt alles auf zonöses Zelluloid. Mandy, die schicke Tanzmaus aus der Dorf-Disse mimt das Boxenluder. Sie trägt ein Minikleid aus Malimo. Ronny nimmt den Trabbi hart ran. Mit voller Drehzahl peitscht er den frisierten Zweitakter über die Straßen Schmalkaldens. Da wir eine Explosion befürchten, flüchten wir hinter Mauer und Maschendrahtzaun einer Mitropa Bahnhofsgaststätte. Erstaunlich, wie gut die kleine Rennpappe von Tuner Revell läuft. Der gedopte Zweitakter mobilisiert ungeheuerere Kräfte. Wir vermuten, dass im ...



Zu diesem einmaligen Häppening käm sogar die AK (aktuelle Kamera). Damit es stilecht zungig, setzte sich ein arbeitsloser Stasi-Sack in den Hintergrund und belauscht uns mit seinem Richt-Miggrö. Unser Starfahrer Ronny Broiler zischt schnell ein Schwarzbier. Der Hauptakteur, ein Trabant 601 S RACING bekommt flottes Säftchen aus dem VEB Gift- und Kampfstoffe Bitterfeld in den Tank. Seine Drehzahlkurve steigt merklich an. Die Rauchentwicklung folgt proportional.

ren endete die DDR – Stefan Römhild: Ostalgie-Konservator mit Gasfuß – Vor 20 Jahren endete die DDR - Stefan

**Glasnost
Glassigär**



Römhilds Trabbi

DÄRÄNG-DÄNG-DÄNG

Krümmer die Auslasssteuerung einer 84er RD 350 (West-Yamaha) steckt: Bereits ab Drehzahlkeller geht der Trabbi ab, wie das Sandmännchen auf Drogen. Wer mehr über die Trabbi-Technik lesen möchte: In JHM No. 7 hatten wir schon das Vergnügen mit dem kleinen Kerlchen aus Duroplast. Unser VEB Kiosk ist rund um die Uhr offen. Das Magazin kostet sozialistisch nix.

Fazit: Der Revell Trabbi von Römhild ist ein lustiges kleines Rennauto, das mit kerniger Leistung viel Fahrspaß bietet. Eine sensationelle Rennpappe, die man schon aus geschichtlichen Gründen unbedingt braucht. 9 Voltan hat das geheime Gebräu im Tank. Damit läuft der Trabant ohne MTS fix auf seiner Umlaufbahn.

Wir sitzen -hinter Mauerwerk und Maschendrahtzaun gesichert- in einer Mitropa-Filiale: Ronny Broiler bricht im infernal kreischenden Zweitakter die Karl-Marx-Allée hinunter...



Mandy im Malimo-Mini ist stolz auf Ronny, der im Dederon-Renndress mächtig schwitzt. Man hebt dezent eine eine Pulle Schwarzbier. Dazu: Thüringer Roster auf Spreewaldgurken. Hinterher vitaminreiche Kuba-Orangen und zum Abgang gibt es eine gepflegte Tasse Mokkafix.



VEB-Bitterfeld Zweitakt-Qualm schwallt aus der Seidbeip. Die Alüs von Ah-De-Üh loofen trotz Maderial-einschlüssen dibdob. Der Käfig: Russischer Raketenschrott und Abwasserrohre des Ex-DDR-Volkspalasts wurden mit Schlauchschellen des Westens fixiert. Hält süpi!



JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

*In dieser Rubrik berichten wir von Rennserien draußen in der Republik.
Diesmal vom SLP (Slot Langstrecken Pokal) und der HvK (Hölle von Kölle).*

JIM HUNT RACING

Zwei Rennserien, die unterschiedlicher nicht sein können.

JIM HUNT RACING

Bei der SLP wird auf höchstem Niveau mit 1:24er Hightech-Boliden gefahren. Der technische und fahrerische Anspruch ist sehr hoch und es ist unmöglich dort einfach mal so mitzufahren. Man muss sich über eine Rennserie für diese Läufe qualifizieren und sehr viel Sachverstand und Erfahrung beim Bau und Fahren eines SLP- Boliden mitbringen, um ansatzweise mitmischen zu können.

JIM HUNT RACING

Die Jungs von Hölle von Kölle haben ihre eigene Rennserie aus dem Boden gestampft. Privatfahrer, die just for fun gegeneinander antreten und längst über die Grenzen von NRW hinaus Aufmerksamkeit mit ihrem Engagement verdienen. Gefahren wird auf verschiedenen Bahnen und mit 1:32er Slot.it Wagen.

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet beiden Serien eine Bühne. Schließlich ist es in unser aller Interesse, das facettenreiche Hobby Slotracing so gut es geht zu unterstützen. Viel Spaß beim Einblick in beide Serien. Vielleicht macht es neugierig auf mehr...

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

SLP Auftakt 2009



Das Renn-Center Trier bietet Voraussetzungen für Slotracing auf hohem Niveau. Der Andrang beim Rennen war hoch, geschäftiges Treiben vor dem Start bei der Fahrzeugabnahme.



Zum Auftaktrennen des SLP 2009 konnte das Renn-Center-Trier in neue Räume einladen. Auf 340 Quadratmetern befinden sich zwei große Holzbahnen und genügend Platz, um das Starterfeld der SLP 2009 (12 Teams, 43 Fahrer) aufzunehmen.

Pünktlich zum Trainingsbeginn standen alle Teams Freitag 11.00 Uhr an der Bahn. Das gruppenweise Training garantierte einen reibungslosen Ablauf. Rundenzeiten wurden gesichtet, die den Heimteams den Schweiß auf die Stirn trieben. Gegen 21.30 Uhr war Trainingsabschluss. Bis 23.00 Uhr erfolgte die technische Abnahme.

Am Samstag um 8.30 Uhr ging es los. Nur eine Stunde Zeit, um den Bahngrip vom Vortag herzustellen. Pünktlich um 10.00 Uhr war Rennstart. Vorne kämpften die Slotringer mit Team Bantamba. Dr. Slot, Slotters Paradise und Kik fuhren im Clinch, dahinter drehten die Slotlickers im Leihfahrzeug die Runden. Die Fahrzeit bis zum Re-Grouping betrug 2 Stunden (20 Min. pro Spur). Nach mehreren Positionskämpfen verlor Kik-Racing auf Spur 6 den Anschluss an Dr.Slot und Slotters Paradise. Kurze Zeit später fuhr Slotters Paradise in das auf der Strecke liegende Fahrzeuge des Dr. Slot Teams. Dr.Slot konnte das Rennen fortsetzen, Slotters Paradise musste eine Reparaturpause einlegen und verlor wertvolle Runden.



Hier die 1:24er Langstreckenboliden. Alles wird akribisch protokolliert. Die Teams arbeiten mit Hochdruck an der Vorbereitung ihrer Wagen. Die Rennleitung koordiniert den Ablauf der Renn-Veranstaltung. Die SLP ist alles andere als eine Einsteigerserie. Alles bewegt sich auf sehr hohem Level: Fahrer und das Material sowieso.



JIM HUNT RACING

SLP Auftakt 2009

Am Ende konnten sich die Slotringer knapp vor Bantamba platzieren.

Start der 1. Gruppe: Perfektes Slot-Racing ohne Chaos. Lumberjacks und Highway Star mit Grip-Problemen! Team Slottec platzierte sich mit konstanter Leistung. Vorne lieferten sich Plastikquäler mit den einheimischen Team No Limit und Jäger-Team Kämpfe.

Nach 2 Stunden: No Limits mit 778,53 Runden auf Platz 1, gefolgt von Plastikquäler mit 778,17 und Jäger-Team mit 777,17 Runden. Der Vergleich der Rundenzahlen zeigt, wie eng die Top-Teams zusammen lagen. Team Lumberjacks konnte ihren Startplatz in der ersten Gruppe nicht behalten, sie wurden von den Slot-Ringern verdrängt. Mit dem Start des 2. Durchgangs wurden die Zeiten wegen des Grip-Anstiegs schneller. Teams konnten mehr Runden abspulen. Gebremst wurde Team Bantamba: Ein Crash forderte einen Leitkielwechsel, was gute 35 Runden kostete.

Slotter's Paradise hatte gute Chancen sich nochmals an Team Dr.Slot heranzukämpfen. Die Rundenzeiten waren schneller, leider warf ein weiterer technischer Defekt das Team zurück. Kik-Racing und Lumberjacks konnten höhere Rundenzahlen erreichen. Der Rückstand aus Run 1 war aber zu hoch um aufzuschließen. Am frühen Abend starteten die Top-Gruppen ihren letzten Durchgang. Highway Star schaffte 771 Runden, gefolgt von Slot-Ringer mit 769 und Slottec mit 767. Jäger-Team und Plastikquäler bestätigten Durchgang 1. Am Ende fuhr die Jäger mit einer halben Runde Vorsprung auf Platz 2. Plastikquäler sicherten sich Platz 3. Im 2. Durchgang kamen No Limits in Fahrt: Auf Spur 3 konnte Ralph Seif mit 135 Runden und der Bestzeit von 8,809 die Bestmarken im Rennen setzen. No Limit siegte: 1566,21 gefahrene Runden. Glückwunsch!



Podium

- 1: No Limits
- 2: Jäger-Team
- 3: Plastikquäler

- 4: Slottec
- 5: Highway Star
- 6: Slot-Ringer
- 7: Lumberjacks
- 8: Bantamba
- 9: Dr. Slot
- 10: Slotter's-Paradise
- 11: KIK Racing
- 12: Slot Lickers

1. Team No Limits



2. Jäger-Team



3. Plastikquäler



JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle



Die Initiatoren am Anfang der Idee 2008.

Die Geschichte der IG begann 2008 mit einer Pro-X Bahn und der Suche nach Gleichgesinnten. Anfang 2008 lernte ich Uwe kennen. Rennen fanden mit den ersten fünf HvK'ler: Uwe, Frank, Simon, Oliver und Daniel auf seinem „Quadrath-Ring“ statt. Bernd kam hinzu. Oft kam es zur Diskussion, dass es schön wäre, eine größere Anzahl an Leuten für Rennen zu gewinnen.

Die Idee kam auf, ein Rennen auf einer Clubbahn zu organisieren. Es stellte sich die Frage nach den Autos und des Reglements. Es muss ein analoges Fahrzeug sein, das gute Fahreigenschaften, geringe Kosten, eine schöne Optik und Standfestigkeit unter einen Hut bringt: Die Wahl fiel klar auf Slot.it- GT, Gruppe C und Le Mans, ohne Magnet und mit Ortmann-Reifen.

Das erste kleine Rennen in Kaarst fand mit zwei Neuen, insgesamt 8 Startern statt. Es entstand die Idee, die Sache „Hölle von Kölle“ zu nennen.

Die Organisation des ersten offiziellen Hölle von Kölle Rennens fand in Düsseldorf auf der Holzbahn von Amoslot mit 11 Teilnehmern statt. Freeslotter wurden aktiviert.

Das nächste Rennen Carrera Club Oberberg in Engelskirchen hatte bereits 18 Rennfahrer an den Drückern.



An der Amoslot Holzbahn in Düsseldorf

Das Rennen auf Holzbahn in Bergneustadt erlaubte aus Platzgründen max. 16 Starter, die auch kamen.



Erneut Holzbahn, diesmal in Bergneustadt

JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle

Für die neue Saison 2009 erstellen wir einen festen Rennkalender. Ziel sind sechs Rennsamstage im zweimonatlichen Rhythmus. Abschließend gibt es eine zusätzliche Rennveranstaltung am Ende des Jahres.

Das erste Rennen 2009 findet auf der Rennpiste in Duisburg mit 23 Teilnehmern statt!

Die Resonanz in NRW führte dazu, dass die SRIG Lüneburg auf den Zug aufspringt und ein Netzwerk Slotbegeisterter über die Grenzen von HvK hinaus entstand.

Das bis heute letzte große Event im März lief beim SRC-Niederrhein in Moers. Der Club bot uns Professionalität und perfekte Räumlichkeiten. 32 Starter nutzten die Gelegenheit.

Neben der HvK Rennveranstaltung hat der SRC das Reglement aufgegriffen und bietet dauerhaft eine Slot.it-Serie an. Damit hat man eine Basis geschaffen, an der man mit bereits vorhandenen Autos teilnehmen kann.

Jim Hunt Magazine drückt die Daumen für weitere Unternehmungen! Eurer Engagement im Rennsport hat dicken Applaus verdient!

Aus dem lockeren Treff von einst ist innerhalb eines Jahres eine großartige Initiative entstanden. Die 1:32er Hobbyrennserie erfreut sich steigender Beliebtheit.



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

**DAS WAR DIE 11. AUSGABE VON
JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 12.

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. Das Ausdrucken für ausschließlich private Zwecke ist erlaubt. Vielen Dank an alle Leser, Freude, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch alle Vollgas geben!