

Jim Hunt Magazine®

13

FOR SLOTCAR USE ONLY

Sept 09

Assetto Corse!



500er Renn-Abarth

Capri RS 3100!



+ Tuningtip



P68- Der Dreiliter!



FORD GT3



XLOT-
Ninco goes 1:28!

Jim Hunt Racing – Rennszene aktuell

Fly is back!



SUNRED SR10



Harte GT für die
Kampflinie

Klassik-Rallye



FERRARI

308 GTB



Jim Hunt Magazine®

Die Qual mit der Wahl...

Draußen tobt der Wahlkampf und vollmundige Versprechen kommen aus allen Kanälen. Die Abwrackprämie ist gelaufen und sinnfreie Diskussionen dazu verstummen allmählich. Parallel zieht fast jeder Autohersteller ein Elektroauto aus dem Hut, weil man plötzlich merkt, dass die seit 20 Jahren gültige Ansage „Uns geht bald mal das Öl aus!“ doch stimmt. Und das, obwohl durstige SUV immer noch so trendy sind... Wir fahren schon seit Jahren leistungsstarke, emissionsfreie Elektroautos. Unser Motorsport ist in allen Hubraumklassen präsent. Er ist leise und emissionsfrei. Wehe ein Getriebe läuft etwas rau! Manch Kundenteam flippt aus und fordert Alternativen mit der Dezibelzahl eines Flüsterbusses. Nur ein paar Unbelehrbare produzieren Feinstaub und Gestank mit ihren Sargnägeln auf Lunge. Hauptsache man ist denen tolerant gegenüber, die andere unbedingt krank machen wollen. Im Workshop pinseln wir eine Effektlackierung von Hand!

Nach der Sommerpause sind wir mit vielen Neuheiten am Start. Die Titelstory bildet klar die Novität des Sommers: XLOT von Ninco. Eingetaucht in die Welt des Maßstabs 1:28 testen wird das neue Metallfahrwerk so gut es geht aus der Perspektive der anvisierten Zielgruppe. Aus gleichem guten Haus kommt in Normgröße der Ford GT3. Ein mächtiges Gerät für die „kleine“ GT Klasse mit Druck in allen Lebenslagen! Mehr im Test!

Im Rallyesegment fahren wir Quattro und Celica von Tuner Team Slot sowie Trommelwirbel: Den 308er Magnum Ferrari von Scalextric im Rallyetrimm. Die Kurvendiskussion inmitten Integralen, Straub, Dreck und Bremspunkten machte Spaß! Scalextric frischt mit dem Ford MKII und Ferrari 330 P4 zwei ihrer Klassiker neu auf. Für noble Herrenfahrer gibt es den Aston Martin DBS in Kirschrot. Wer es härter braucht: Robuste GTs von Lambo und Ferrari mit weniger Details, aber mehr Nehmerqualitäten. Diesen Trend hat auch Fly aufgegriffen. Ja, die Marke ist zurück! Wenn auch einige Hellseher andere Spekulationen verbreitet hatten. Mit dem Sunred in preiswertem Aufbau hat man ein heißes GT1-Eisen am Start. Exklusiv haben wir den brandneuen Racer Abarth 500 Asetto Corse gefahren. Der Werksrenner des Fiat- Kleinstwagen macht sensationell viel Spaß. Als mondänen Klassik-Prototypen führen wir den Ford P68, den „Dreiliter“ in vorzüglicher Detaillierung und Technik, der jede Ziellinie überquert!

Carrera liefert den neuzeitlichen VW Scirocco GT24 aus. Wir haben ihn getestet und für magnetlosen Rennbahnspaß ohne teures Fremdmaterial getunt. Für Rennsportfans der 70er rollt ein Kölner Urgestein, der 3,1 Liter Capri von Klaus Ludwig an den Start der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Wie sich das weiß-blaue Werkscoupé fährt, steht ausführlich im Tracktest.

SCX liefert den Aston Martin Vantage V8 im jugendlichen Renntrimm aus. Der Einstiegs-Aston ist nicht minder schnell unterwegs wie seine großen GT1 Brüder. Dazu ein Ferrari 360 aus der spanischen GT Meisterschaft.

NSR hat mittlerweile sein zweites Porsche 917K Set ausgekoppelt. Das rot-weiße Siegerauto aus Le Mans 1970 mit Hermann/ Attwood kommt mit einem blau-weißen Pendant. Trotz „limited“ gibt es noch welche im Fachhandel! Einige Spekulanten erfanden Mondpreise, denen allerdings viele Käufer widerstehen konnten. Schade, dass Gier mittlerweile bei solchen Modellen ab Liefertermin Einhalt findet. Wäre eine unverbindliche Preisempfehlung manchmal eine regulierende Instanz? Leiden viele am Porsche Newman Syndrom? Muss man sich, nur weil die Rente nicht mehr sicher ist, derart ins Zeug legen? Slotcars sind eigentlich zum Spaß haben auf der Bahn da. Warum anderen diesen Spaß vorenthalten? – Ein Trip in die GO!-Szene frischt auf: Kreative Slotter in 143, die es richtig krachen lassen! Rennaction findet Ihr in Jim Hunt Racing: Duellen im Slot aus unserer Republik. Der „Course Sans Entretien“ geht in die zweite Runde. Vorhang auf!

Viel Spaß mit Jim Hunt und der wilden 13!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum
News & Facts

Tracktest

Titelstory: XLOT Porsche von Ninco

Rallye:

- Ferrari 308 GTB
- Audi Quattro und Toyota Celica von Team Slot

Rundstrecke:

- Ford GT3
- VW Scirocco GT24
- Sunred SR21
- Abarth 500 Asetto Corse!
- Gallardo und F360 GT - pure Fahrmaschinen
- Aston Martin Vantage und F360

Klassiker:

- Ford Capri RS 3100
- Ford P68 – der Dreiliter!
- Lola T70: Follmer's Spider
- Lola T290 als Bergpreis-König
- Ferrari 330P4 und Ford MK II

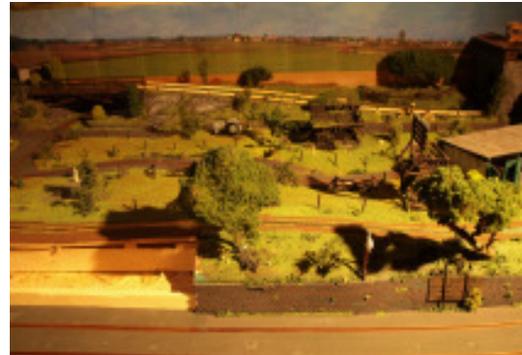
Go mal anders!



Track Course sans Entretien – Part Deux!

Jim Hunt Racing Rennberichte

Paintbox Ford MK IV



Jim Hunt Magazine®

Jim's Universum

Neue Bausätze 1zu24

Freunde des großen Maßstabs bekommen hier die Möglichkeit zum Bau neuer Slotcars. Die 67er Corvette Convertible im leicht abweichenden aber verschmerzbarem 1:25. Dazu zwei neue Kits für Freunde des Maranello Rot. Ein Doppelset mit dem Enzo und den 430er plus Kleber und Farbe sowie ein Einzelkit mit dem 612er Scaglietti.

Metall-Chassis Seminar

Am 19. September 2009 findet bei Slotitnow in Nürnberg ein Workshop für Metallchassisbau und Tuning mit Experte Uwe Schöler statt. Er gibt sein Erfahrungspotential an Einsteiger wie Erfahrene weiter. Die Seminargebühr €18,- beinhalten Getränke, Frühstücksimbiss und Mittagsgesicht. Anmeldung: www.slotitnow.com/workshop

www.revell.de



Präzision in Alu

Das Bleck Center bietet hochwertigste Alufelgen für DSC, SLP, Mini-Z usw. an. Die Leichtbau Präzisions-Rundlinge gibt es sowohl als Töpfchenfelgen, aber auch als durchbohrte, leichte Varianten mit verschiedenen großen Lochzahlen. Die Flachfelgen haben zudem einen verbreiterten Nabenflansch, der das Einschleiben von Zusatz-Spacern minimiert, wenn nicht gar verhindert. Mehr Info zu den Hightech-Felgen unter www.black-center.de



Ein rundes Sortiment an Alufelgen im Bleck Center. Von der Töpfchenfelge bis zur Hightech SLP-Felge mit garantiert niedrigster Fertigungstoleranz, die Profis zu schätzen wissen!



Carrera Challenge Tour 2009

Motorsport vom Feinsten, wenn Carrera eine riesige Digital 132 Rennbahn im Rahmen der Carrera Challenge Tour 2009 aufbaut. In beinhalten Duellen geht es um die Qualifikation zum großen Finale im November in Essen und sogar zum Showdown bei der Carrera Europameisterschaft 2010. Die schnellsten Piloten werden mit tollen Preisen wie Carrera Komplettssets oder Uhren von TIMEX belohnt. Nähere Infos unter www.carrerachallenge.com

Termine:

- 15. – 27.09. IAA Frankfurt
 - 09. – 11.10. Berlin - Jugendmesse YOU
 - 16. – 17.10. Essen – Einkaufsz. Limbecker Platz
 - 23. – 24.10. Wien – Einkaufszentrum SCS
 - 30. – 31.10. Bremen – Einkaufsz. Weserpark
 - 06. – 07.11. München - Einkaufszentrum PEP
 - 12. – 15.11. Stuttgart - Modell Süd Bau & Bahn
 - 20. – 21.11. Salzburg – Einkaufsz. Europark
 - 27. – 06.12. Finale Essen - Motorshow Essen
- Frühjahr 2010 Europameisterschaftsfinale!**

Jim's Universum

Kurve 5 von Ninco!

Die Spezialisten des flexiblen, rauen Plasphalts aus Spanien haben nun Radius 5 im Programm! Damit lassen sich 10-spurige Clubbahnen realisieren sowie weitläufige Kurvenradien bauen.

Die wenigsten Leute werden eine komplette Kurve 5 daheim in ihren Räumen unterbringen. Daher verkauft Ninco den neuen Superradius in Gebindegrößen zu jeweils zwei Schienenteilen. Die passenden Randstreifen in weiß-rot gibt es

im Sechserpack. Wer einmal um 90° biegen will, braucht acht Schienen, ergo vier Pack K5. Läutet man den digitalen 10-spurigen Aufbau ein, wird man eine völlig neue Definition der Vokabel „Challenge“ kennen lernen. Wie viele Autos sind mit wie vielen Trafos möglich? Wer behält im Verkehr den Überblick? Das wollten wir uns nicht antun und haben die Flinte ins Ko(h)rnfeld geworfen! ☺



Auch für den Xlot-Porsche in 1:28 genügend Platzreserven, wenn man ihn durch die Fünfer peitscht.

Ninco 35 Ohm Drücker

Der neue 35er bietet ein niedrigeres Losbrechmoment als serienmäßige 70 Ohm Ninco Colts aus der Startpackung. Die seidenweiche Abgleitung des Widerstands über einen Blechkontakt ist mustergültig. Die Haptik der Pistolendrückers in der Hand perfekt! Per Klinkenstecker kann man auf Ninco Anschlusschiene loslegen. Umbau auf andere Systeme wäre auch möglich.



Der neue 35 Ohm Trigger liegt klasse in der Hand! Er steuert den Motor sensibler an. Damit kann man auf Ninco auch Motoren von Fremdfabrikaten besser kontrollieren als bisher.



Ninco bietet nun Radius 5 für extrem schnelle Kurven, raffinierte Kombinationen oder gar 10-spurigen Ausbau!

Standhaftigkeit 1zu18*Jim's Universum*

Ist die Liebe zum Automobil groß, parkt Mann sein begehrtes Objekt gerne verkleinert auf Schreibtisch, Vitrine oder Nachttisch. Hier drei Exponenten, die zur Errichtung automobiler Kultstätten gedacht sind. Sensationeller Detailreichtum im großen Maßstab liefert tolle Einblicke. AutoArt mit aktuellem Gulf Aston und einem klassischen Elfer, Revell donnert mit einer mächtigen Cobra an den Start.



Premium-Anbieter AutoArt liefert den DBR9 Gulf ab. Die 009 gibt es sogar passend als Slotcar in 1:32 von SCX. Den haben wir in JHM No.12 vorgestellt.



Hellblau und Orange – wer kommt an Gulf vorbei? Die rein rhetorische Frage lässt sich nur durch den Kaufimpuls beantworten. Wer auf auf DBR9 steht, muss den hier haben. Die perfekte Ergänzung an erinnernde Momente an der Nordschleife oder als detailreichere Version zum „kleinen“ Slotcar.

Jim's Universum



Klassischer Look, der sich bis heute gehalten hat. Im Heck sitzt der fauchende luftgekühlte Sixpack mit dem charakteristischem Lüfterrad. Wie am Vorbild sind alle Chromzierleisten vorhanden. Ein Traum in 1zu18!

Porsche 911, der Sportwagen aller Sportwagen. Dieser klassische S mit Chrom, Fuchselgen und ohne Yuppie- Fahrhilfen ist ein echter Porsche aus vergangenen Tagen. AutoArt liefert ihn in Silber als limitiertes Modell. Türen und Hauben lassen sich öffnen. Geschlossen sieht er aber besser aus. Dann wirken seine klaren Formen am schönsten. Es gibt keinen zweiten Sportwagen, bei dem die Formen des Urmodells bis zum heutigen Modell bestand haben.



Standhaftigkeit 1zu18

Jim's Universum

Süßes Gift – Shelby Cobra

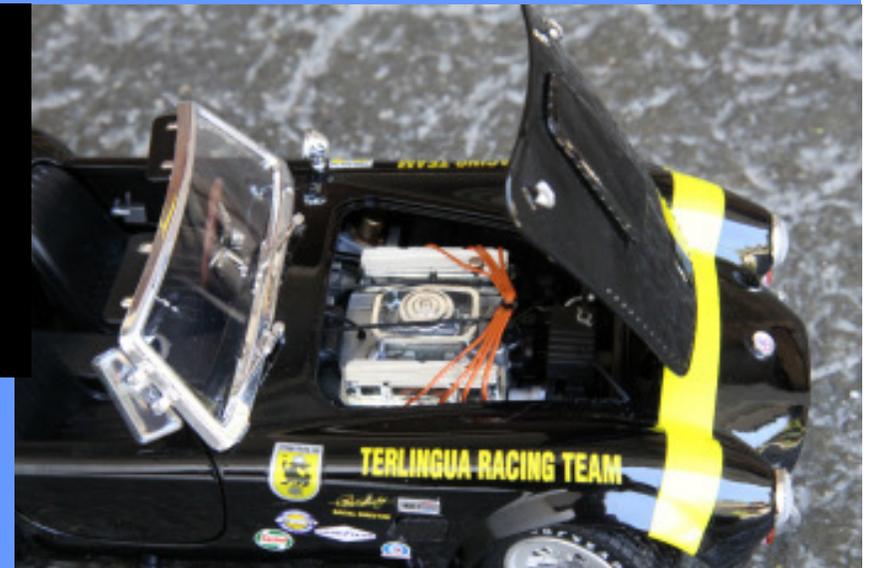
Giftig wie ihr Vorbild, aber ohne rasseln: Die Cobra donnert mit sieben (!) Litern Hubraum aus dicken Sidepipes. Wer dieses Gerät nicht kennt, hat keine Ahnung von echten Sportwagen!



Sidepipes, Hallibrandfelgen und ein Chrom-Überrollbügel. Die Cobra von Revell zeigt aus allen Perspektiven Dynamik. An den Haken für den Wagenheber hätten TÜV-Spießer ihre wahre Freude. Anstellen zweier Giftzähne sitzen Lüfterräder im gierigen Maul. Sie schaufeln Kühlluft zum Motor. Darunter der Ölkühler, der die Betriebstemperatur regelt.



Sinnliche Rundungen, gehüllt in Schwarz. Unter der Haube: Ein aufgebohrter Ford V8 Smallblock, sogar mit Zündkabel! Leistung in allen Drehzahlen: Man munkelt von über 580 PS. Wo so viel Bums ist, muss auch Donner sein...



Jim's Universum

Jim's Universum- Name ist Programm

Während viele dem Tänzer des Moonwalks nachtrauern, gedenken wir dem echten Moonwalk vor 40 Jahren. Pünktlich zum 40. Jubiläum bringt Revell sensationelle Kits in verschiedenen Maßstäben, die wir zeigen möchten. Wer nicht über den Tellerrand seiner Satellitenschüssel hinaussehen möchte, einfach weiter scrollen. Manchmal ist ein kleiner Schritt ein Großer, wie damals schon Armstrong auf dem Mond feststellte...



Alle Kits mit Farbe und Kleber inside!

Für die Abgefahrenen unter euch: Es gibt doch dieses verrückte Lunarmobil als Slotcar in 1:32. Hier etwas für die Umlaufbahn, falls jemand von Euch eine Mond-Slotbahn betreiben sollte:



Armstrong bei seinem kleinen großen Schritt in 1:8.



Die Saturn in 1:96! Ein ein stattliches Gerät fürs Wohnzimmer mit 114cm Höhe. Leider ohne Zünder und Brennstoff. Das wäre zu hart gewesen!



Jim's Universum



Audi Quattro – Die Rallyegeschichte

„Ich war schon Fan des Quattro, bevor ich ihn zum ersten Mal gefahren bin.“ Selbst nach mehr als 25 Jahren schwärmt Doppelweltmeister Walter Röhrl von der Faszination Audi Quattro. Kein Auto hat den Rallyesport mehr geprägt, mehr verändert als die Allradwaffe aus Ingolstadt.

Schon bei seiner WM-Premiere bei der Rallye Monte Carlo 1981 stellte der Quattro die Welt auf den Kopf. Nach zehn schneebedeckten Kilometern der allerersten Prüfung schoss Audi-Fahrer Hannu Mikkola am hilflosen Lancia Stratos von Bernard Darniche vorbei. Traktion hieß das Zauberwort, das Audi die Rallyewelt und die Herzen der Fans erobern ließ und den Quattro zu einer Legende machte.

Autor John Davenport, früher Rallye-Beifahrer und -Teamchef, hat diese Zeit selbst miterlebt und erzählt Rallye für Rallye die komplette Geschichte des Ingolstädter Audi Quattro. Wie der Allradantrieb den Rallyesport auf den Kopf stellte, wie Michèle Mouton der Männerwelt das Fürchten lehrte und wie sich Walter Röhrl im Sport Quattro E2 unsterblich machte.

Der weltbekannte Fotograf Reinhard Klein hat die Quattro-Revolution im Rallyesport rund um den Globus hautnah begleitet und die Stimmung jener Tage wie kein anderer eingefangen. In diesem hochqualitativen Werk zeigt er seine schönsten Aufnahmen, darunter auch zahlreiche bisher unveröffentlichte Bilder. Eine Vorstellung aller Audi-Rallyewagen – vom Audi 80 über die verschiedenen Quattro bis hin zum Coupé S2 – sowie ein umfangreicher Statistikteil runden „Audi Quattro – die Rallyegeschichte“ ab.

Technische Daten:

Autoren: Reinhard Klein / John Davenport

Vorwort: Walter Röhrl

Format: 30 x 32 cm

Gebundene Ausgabe: 252 Seiten

Text: Deutsch, Englisch

Abbildungen: mehr als 400 Farbfotos

ISBN-13: 978-3-927458-42-0

Preis: 49,90 Euro



Sinnliche Entdeckungen im neuen Quattro Buch in Wort und Bild!



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

Titelstory

NINCO GOES 1:28

Neuer **XLOT Porsche 997** – Die Premiere eines Premium-Produkts

Auf der Nürnberger Messe 09 schlug die Nachricht wie eine Bombe ein: Ninco baut Metallchassis im neuen Maßstab. Nun kann ihn jeder fahren!



Titelstory

XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

Vielfach einstellbares Metallchassis, durchdachte Komponenten, Riemenantrieb im Maßstab 1:28. Ninco geht mit XLOT einen eigenen Weg und möchte anspruchsvolle Homeracer und gleichermaßen professionelle Fahrer ansprechen. Der größere Maßstab passt perfekt auf das eigene Schienensystem, das bei 1:24ern an bauartbedingte Grenzen stößt. Es ist nicht unschlau, dass ein Rallyewagen den Anfang macht. In der Heimat der Spanier ist Rallye im Slot eine andere Hausnummer als hierzulande. Zudem spielt man bei diesem Thema alle Vorzüge des neuen Konzepts aus: Verlässt das ausschwenkende Heck die Schiene, bleiben der horizontal schwenkbare Vorderwagen und sein L-Kiel im Slot. Ein Fahrmanöver, das auf der Rundstrecke mit Randstreifen weniger vorkommt, bei engen Rallyekursen schon. Zudem bleibt die Vorfreude auf den Jägermeister-997, der wie zwei Ferrari-Versionen noch kommen wird.

Das Auspacken aus der neu konstruierten Box erfordert technisches Verständnis. Im Sockel, der unter dem Wagen sitzt, ist ein Werkzeugfach mit XLOT-Basictools eingelassen. Ohne die Fixierschraube/Transportsicherung kann man den 997 nach dem Einsatz mit entlasteten Rädern auf der Box eingerastet parken und warten.

Kernstück: Das neue Metallfahrwerk. Bevor wir ins Detail gehen fahren wir den Porsche ab Box. Ruhig zieht er mit 14,8 Voltanspritz seine Bahnen. Nach einigen Runden nimmt der Motor das Gas immer besser an und dreht willig hoch. Das Fahr-



Wir sind schon beim Einrollen auf Dorfstraßen vom XLOT Porsche begeistert. Satt nimmt der die holperige Fahrbahn unter seine geschraubten Alufelgen mit je sieben Doppelspeichen. Unser Rallyewagen wird vom Porsche Zentrum der spanischen Hafenstadt Vigo betreut. Der neuartige Antriebsstrang überträgt das Drehmoment des Sechszylinders kultiviert leise auf die Hinterachse. Die Reifen bieten auf variablen Untergründen tollen Halt und sind der Motorleistung gewachsen. Die werksseitig breite Vorderspur haben wir mit einer Flex um 2mm gekürzt, damit die Räder schön in den Kotflügeln sitzen. Jetzt schleudern sie nur noch im Quergang Dreck auf die Seitenscheibe.

XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

verhalten ist weit abseits fordernder 1:32er. Der 997 zieht kräftig aber lauf ruhig mit klarem Grenzbereich sehr gutmütig seine Bahnen. Wer damit versagt, hat entweder Gicht in den Fingern oder sollte dringend Fahrstunden nehmen!

Die flexible Karosserie: Leicht und robust. Sie ist hinten gegen Auffahrunfälle intelligent verstärkt, ohne dass das Gewicht großartig erhöht wird. Servicefreundlich: Zieht man die Schweller auseinander, rutscht die Karo aus ihrer Aufhängung.

Umgekehrt lässt sich blitzschnell fixieren. Die verschraubten Chassissteher können zudem im Seitenspiel eingestellt werden, um die Entkoppelung noch unabhängiger einzustellen. Durch Plastikhalter können verschiedene Karos angepasst werden. Ab Werk ragen die Vorderräder aus ihren Kotflügeln. Wir kürzen die Achse per Trennscheibe um zwei Millimeter: Nun sitzen die Alus sauber im Radhaus. Mischbereifung: Vorne sind die Reifen zugunsten der Fahrdynamik schmaler als hinten! Sie bleiben auch ohne Kleber auf der Felge. Eine Wulst im Reifen rastet im Felgenbett ein. Ideal für schnelle Services. Egal ob rauer Ninco- oder glatter Carrera-Plasphalt: Die Reifen bauen gut Grip auf und beschleunigen den Porsche mit einem natürlichem Fahrbild. Sogar auf einer mit PU-Abrieb „versauten“ C-Schiene läuft er dynamisch gefällig. Ein Schwachpunkt: Die Qualität der Madenschrauben in den Achsstellringen. Sie ließen sich mit ihrem Inbus nicht öffnen. Mit einer Spitzzange ging es. Wir haben sie gegen neue Gewindestifte ersetzt.

Zweiter Gang links – 70° Macht zu!

Dezenter Sechszylinder-Sound dringt aus den beiden Heckrohren. Das Einlenkverhalten des 997 ist gutmütig, gelassen durchläuft er Richtungsänderungen. Gibt man ihm die Sporen, meistert er mit kontrolliert ausbrechendem Heck engmaschiges Geläuf. Gezielte Gasstöße rufen sattes Drehmoment ab, das sich gut auf die Straße übertragen lässt. Dank seiner Bodengruppe aus CNC gefrästem Metall liegt der Rallye-Porsche satt.

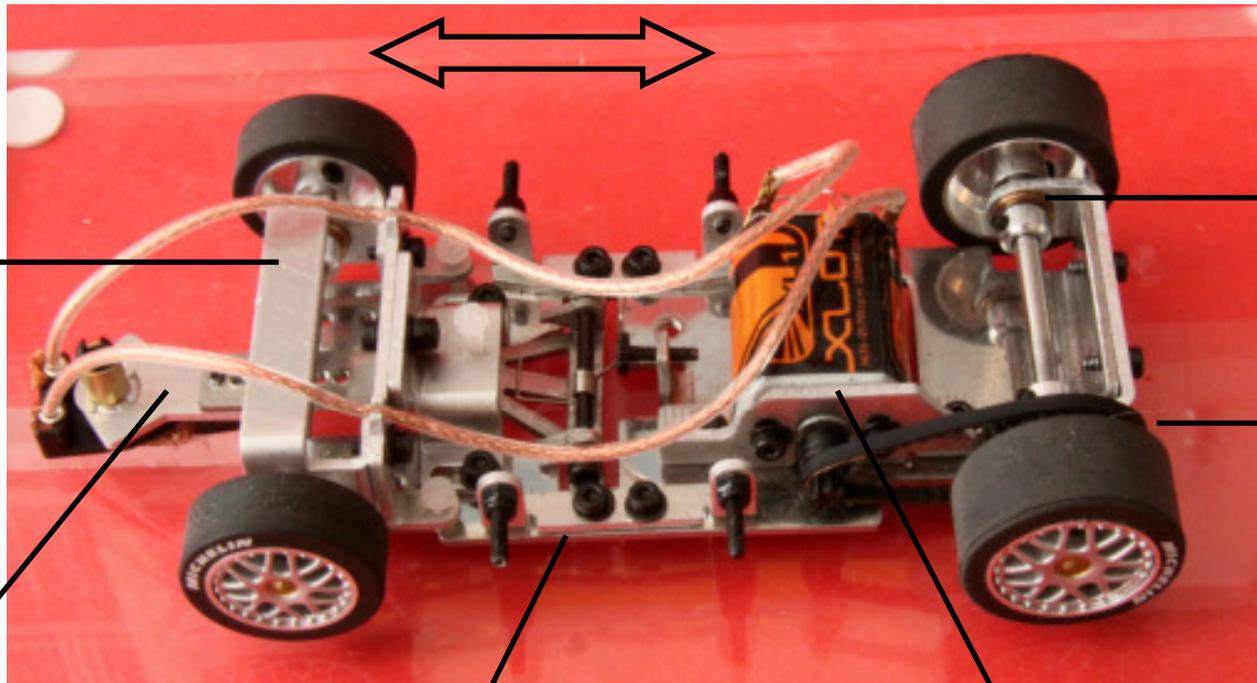
XLOT Porsche 997



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
159,4 mm	65,9 mm	43,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85 mm	63,2 mm	64,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
152 g	XLOT 290gcm	Sidewinder Riemen

Das XLOT Chassis im Überblick

Längenverstellbare Bodengruppe



Pendelneigung der Vorderachse einstellbar

Beide Achsen höhenverstellbar

Gleitlager mit Achsstellringen

Zahnriemen: Vorspannung reguliert das Ansprechen von Gas und Bremse

Schwenkarm und L-Kiel: Länge, Härtegrad und Schwenkbereich einstellbar

Karoaufhängung: Grad der Fixierung und Position einstellbar

Variabler Motorschlitten, nach vorne, hinten und seitlich schwenkbar.

Titelstory

XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®



Mit Schmackes geht es im Zweiten durch die enge Kehre. Der Riemen des Spätzle-Sechszylinders legt mittelstreng Zügel an: Spontan fließt die Kraft auf das Sidewinder-Schaukelrad, die Reifen setzen den Druck sehr gut um. Muss man nachkorrigieren: Vollgas - und schon rutscht das Heck ein wenig nach.

schwerpunktgünstige, zentrale Positionierung des Motors im Chassis, ohne dass man eine mechanische Welle braucht. Der Motor kann stufenlos parallel oder schräg zur Hinterachse verschoben und montiert werden. Über die Vorspannung des Riemens lässt sich zudem die Spontaneität des Motors und umgekehrt seine Bremswirkung einstellen. Je straffer der Riemen, desto direkter liegen die Zügel an! Wem die Standardübersetzung nicht reicht, findet zwei Alternativen im Ninco-Tuningregal. Das Chassis ist hinten und vorne höhenverstellbar, dazu ist der Radstand einstellbar. Überall sind praktische Markierungen als Orientierungshilfen ins Metall gefräst, die die Setup-Findung erleichtern. Nach Streckencharakteristik kann man mit mehr oder weniger Bodenfreiheit fahren. Klar liegt ein tiefer Wagen besser als ein hoher. Auf Rallyekursen mit holperigen Untergrund kann Luft unter der Bodengruppe nötig sein. Bricht das Heck aus und kommt wie Eingangs beschrieben von der Fahrbahn ab, ist Bodenfreiheit vorteilhaft, um nicht zu



Zahnriemen? Warum nicht. Funktioniert auch an Harley und Buell. Über die Spannung stellt man das Losbrechmoment von Motor und Bremse ein. Saubere Zündkabelführung zum Schwenkarm des Leitkiels über die pendelnd gelagerte Vorderachse.

Die Sache mit den Gewindestiften ist kein großes Ding, aber es hätte auch nicht sein müssen! Die Gleitradlager haben im Chassis etwas Spiel. Dies kann zwar über die Stellringe einstellen. Aber wer mehr Performance wünscht, sollte sie einkleben. Optional kann man Kugellager für gängige 3mm Achsen einsetzen. Novum: Der Antriebsriemen. Wie bei einer Harley oder Buell überträgt ein Zahnriemen die Power nach hinten. Ziel ist die



Kritikpunkt Madenschrauben: Wir haben sie durch Hochwertigere ersetzt. Nun kann man Achsstellringe und Lager einstellen.



XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

deslotten und umgekehrt wieder auf die Bahn zurückklettern zu können. Ein starres Chassis sitzt hier auf, die Hinterräder drehen durch, der Motor stottert oder die Zündanlage fällt aus, das Rennen ist gelaufen. Bei XLOT können die Hinterräder am Fahrbahnrand Halt suchen und das Heck auf die Strecke zurückschieben. Dies unterstützt die pendelnd gelagerte Vorderachse, deren Spiel sich über Anschlagsschrauben im Pendelspiel variieren lässt. Der Schwingarm des L-Kiel lässt sich im Schwenkbereich und seiner Feder Vorspannung sowie der Länge einstellen. Zündkabel werden elegant über den Vorderträger geführt. Ihr Kabelbaum ist lange und flexibel genug, um allen Set-up-Wünsche gerecht zu werden.

Das Aggregat hat ein kompaktes Gehäuse, das bei Kraftstoff mit 14,8 Voltan 25750 Touren und ein Drehmoment von 290gcm leistet. Genügend Druck, um den 997er stramm und mit gutem Traktionsaufbau durch den Dreck wühlen zu lassen. Die Karosserie des Rallyewagens ist sensationell schön gestaltet. Kühlgitter im Bug versorgen die Technik mit Kühlluft. Lackierung und Details lassen keine Wünsche offen. OMP-Rennsitzschalen im Cockpit bieten angenehmen Seitenhalt, die goldfarbenen Halbschalenhelme mit integrierten Mikros erleichtern die Kommunikation des Teams. Der detaillierte Aufschrieb für die beschleunigte Ansage über den Bordfunk ist mit Buchstaben und Symbolen deutlich lesbar als

Dreispalter auf einem Spiralblock notiert. Feuerlöscher und Käfig fehlen selbstverständlich nicht. Der exponierte Heckflügel am GT3 sitzt solide und stellt wie schon am 132er Ninco 997 keine Probleme dar. Abfüge müssen schon richtig derb ausfallen, um das aerodynamische Hilfsmittel zu entwurzeln. Wir haben den 997 hart gebürstet und Botanikdurchpflügungen ausprobiert. Kein Problem: Das Material hält besser als eine perfekt fixierte Fiberglasfrisur mit Dreiwetter-Taft.

Baut auch auf Kursen mit wenig Grip Traktion auf...



Wartungsfreundliche Schnellverschlüsse der Karosserie sitzen seitlich in den flexiblen Schwellern.



Die leichte, flexible Karosserie steckt einiges weg. Im Heckbereich wird sie optisch wie technisch verstärkt. Zieht man ihre Schweller auseinander, kann man sie vom Chassis über einfache Steckzapfen lösen oder montieren. Die Kunststoffröhrchen sind an der Karo verklebt und verkräfteten den harten Rallyeritt problemlos. Deren Gegenspieler: Einstellbare Metallschrauben. Über sie kann man den Grad der Entkoppelung einstellen.



Titelstory

XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

Sind die körpereigenen Synapsen mit quirligen 1 zu 32ern vertraut, ist XLOT-Fahren eher eine entspannte Gangart. Rallye-Wellness, das im breiten Grenzbereich voraussehbare Fahrsituationen bietet. Stellt man sich nicht ungeschickt an, ist man im Cockpit jederzeit Herr der Fahrlage. Mit 15 Voltan kann man es sportlich krachen lassen.

Fazit:

Der XLOT-Porsche bietet anspruchsvollen Fahrern ein einstellbares Metallchassis zum interessanten Komplettpreis. Es bietet ausgewogenes Fahrverhalten und viele Setup-Möglichkeiten. Schrauben sollte man können und wollen, um das Potential zu nutzen.



Gelassene Fahrmaschine mit inneren Werten.



Das variable **Pendelspiel der Vorderachse.**

Eine Zentralschraube reguliert die Federhärte des Schwenkarms: Splint aushaken, Schraube trimmen, Federstift im Schraubenschlitz einhängen. Je weiter man die Schraube herausdreht, desto härter!



Wir freuen uns auf weitere XLOTs!



Die **mittlere Schraube** als **Schwingarm-Anschlag**. **Beide Äußeren** für das **Pendelspiel der Achse**.



Vorder- und Hinterachse über Schrauben höhenverstellbar. Praktische Markierungen im Metall erleichtern die Abstimmung.

NINCO ^{sport} **S**

Außergewöhnliche Liebe zum Detail

- ▶ Lüftungsgitter aus Metall
- ▶ Photoätzteile
- ▶ Detaillierte Bremsscheiben
- ▶ Rückspiegel und Heckflügel aus weichem Kunststoff – HART IM NEHMEN!
- ▶ Anglewinder – NC-5 SPEEDER

REF:50532

FORD GT MATECH



REF:50549

FORD GT DUBAI



Vertrieb durch:



www.carsandco.de

NINCO

www.ninco.com

Die spanische Kleinschmiede bietet einen belgischen Kreisel mit vier drehenden Felgenreifen an. Jim Hunt fuhr den Ingolstädter mit Volldampf.



Neue Quattro-Version von Team Slot

Rallye



Audi Quattro A1

Jim Hunt Magazine®

Audi Quattro, was muss man dazu noch sagen? Eigentlich nicht viel, außer dass die bayerischen Autobauer mit ihm die Rallyewelt revolutionierten. Kenner schätzen die Qualitäten des Team Slot Quattros: Breite Spur, satte Fahrlage und Dampf in allen Gassen. Ohne Turboloch befeuert der Inliner über einen freilaufenden Riemen alle vier Räder. Fährt man überwiegend auf Pflaster, kein Problem. Geht es auf Schotterprüfungen mit grobem Untergrund zur Sache, kann der Riemen beim Aufsitzen der Bodenwanne Schaden nehmen. Kann, muss aber nicht! Die Felgen laufen am Testwagen rund. Die Reifen auf klassischen Audi-Fünfsternfelgen bauen gut Grip auf, so dass der Allrad scharf aus Ecken heraus antritt, lässt man dem Fünfzylinder-Turbo freien Lauf. Kraft im Überfluss, die bei gekonnter Fahrweise jederzeit kontrolliert abrufbar ist. Allradfahren kann nicht



Der Ur-Quattro von Team Slot bricht kraftvoll durch die Wertungsprüfung. Seine ausgestellten Radhäuser und ein im erhöhten Heckflügel integrierter Kühler lassen erkennen, dass man es mit einem Wettbewerbsfahrzeug zu tun hat. Griffige Längsprofilreifen gehen keine Kompromisse ein. Sie krallen sich in den Untergrund und laufen trotzdem ruhig. Der Turbo aufgeladene Fünfzylinder verteilt seine Kraft über Riemen auf alle vier Räder. Ein richtiger Quattro mit extrem viel Dampf!

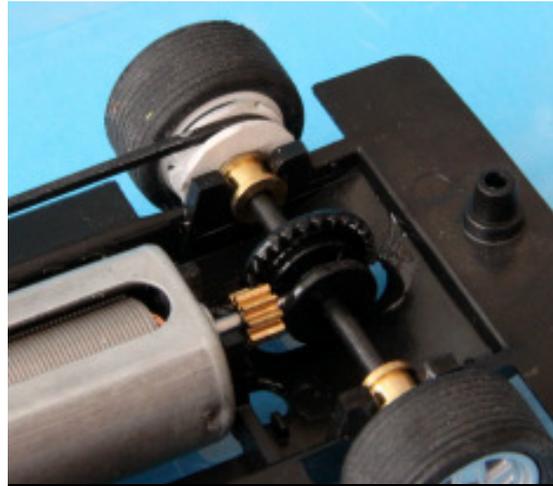
Rallye



Jim Hunt Magazine®

Audi Quattro A1

jeder, aber es kann jeder lernen! Zwölf Voltan im Tank reichen, um ohne MTS loszulegen. Das flog sofort raus, denn in einem Rallyewagen hat die Hafthilfe absolut nichts verloren. Mehr als 14 Voltan sollten selbst bei schweren Böden nicht getankt werden, sonst reitet man auf einer Kanonenkugel. Optisch sieht man, dass es sich um ein in Handarbeit produzierendes Kleinserienmodell in Resine handelt. Dies sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Was nicht bedeutet, der Audi würde nicht gefallen. Im Gegenteil, gerade das macht seinen Charme aus. Eingesetzte Scheinwerfergläser und ein Christbaum am Bug geben dem Belga-Audi den letzten Schliff. Sollte mal



Kraftvoller Inliner mit solidem Messingritzel und Riemen für den sekundär angetriebenen Allrad. Motor einkleben!

etwas klingeln: Es ist weder der Postmann noch das Überdruckventil des Turboladers! Vibrierende Lampengläser kann man ankleben! Für echte Rennmechaniker eine lächerliche Kleinigkeit. Aber es soll auch Leute geben, die brauchen einen Handwerker, um einen Nagel in die Wand zu dreschen.

Fazit:

Auch in rot-weißer Belga-Version begeistert der Quattro auf Anhieb. Die Neuauflage hat uns auf der ganzen Ideallinie überzeugt. Sein kraftvoller Fünfzylinder bietet Ladedruck in allen Drehzahlen. Der Allrad arbeitet zuverlässig und lässt den Wagen durch solide Rallyereifen aus allen Ecken ziehen, als gäbe es kein Morgen. Eine feine belgische Praline!

Ja ist den heut' schon Weihnachten? Christbaum am Bug des Quattros mit sechs Zusatzlampen. Alle Leuchten und Blinker mit echten Lampengläsern!



Aufgeräumte Technik, viel Platz zur Bleitrimmung!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
143 mm	61,8 mm	41,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,7 mm	60 mm	61,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
95 g	TS11 Longcan	4WD Inliner Riemen

Toyotas für den Rennsport werden am Rhein aufgebaut. Die Celica gehört zum Rallyesport wie der Dom zu Köln. Sie hat viele Gesichter, die sich bei jedem Modelljahrgang ändern.



Jim Hunt Magazine®

KÖLNER URGESTEIN

Rallye

Toyota Celica GT-4 ST-185

Jim Hunt Magazine®

Die Celica fährt mit dickem Konzernbudget von Toyota fleißig bei der Rallye-WM mit. Ihr Zweiliter Turbo haucht ordentlich Dampf ein. Dieses Auto fuhr gegen Lancia Delta Integrale, damals nach dem Aus der Gruppe B. Team Slot hat den Toyota mit japanischer Präzision hinbekommen. Auspacken, losfahren und Spaß haben. Das MTS fliegt selbstverständlich raus. Was hat das im Rallyewagen verloren?! Nach dem üblichen Ölungsprogramm der Mechanik legt die Celica stramm los. Der Inliner zieht mit 12 Voltan im Tank stramm los und schiebt das Nippon-Mobil durch den Matsch und Modder der tiefen Bodenrille. Die Reifen besitzen ein interessantes Profil: Außen Längsrillen, innen Blockprofil. Ideal für wechselnde Untergründe. Länge läuft und stabilisiert in Kurven, die Blöcke bauen dabei krasse Traktion auf. Aufgezogen auf italienische

Detailliebe: Schlaugaugen und Lampenläser an der handgefertigten Resine-Karosserie.



Mit der Celica kann man es ordentlich krachen lassen. Lässt man sich auf den Allrad ein, wird man viel Spaß haben. Ein runder Fahrstil ist Voraussetzung, um schnell und flüssig durch Kurven zu kommen. Ganz wie im echten Auto!

Rallye



Toyota Celica GT-4 ST-185

Jim Hunt Magazine®

Fünfstern-OZ in weiß. Die Felgen laufen rund spendieren einen optisch bärigen Auftritt. Der Allradriemen läuft frei unter der Bodengruppe. Zwei Riemenscheiben führen und realisieren per Friktionsreibung die Kraftübertragung zur Vorderachse. Sollte sich Fremdmaterial der Bahn im Antriebsstrang verklemmen, kann er durchrutschen, was seinen Abriss vermeidet. Die Achsen drehen in robusten Messingradlagern, die mit minimal Ölservice hervorragend gleiten. Im Chassis findet sich genügend Stauraum für Blei. Wir fahren die Celica pur, ohne Schwermetall unter ihren Kiemen. Die Resine-Karosserie ist schön gemacht. Typische Details des Wagens wie dezente Schlafaugen am Bug und eingesezte Lampenlaser runden das Bild ab. Einer der besten Team Slot, den wir gefahren sind!

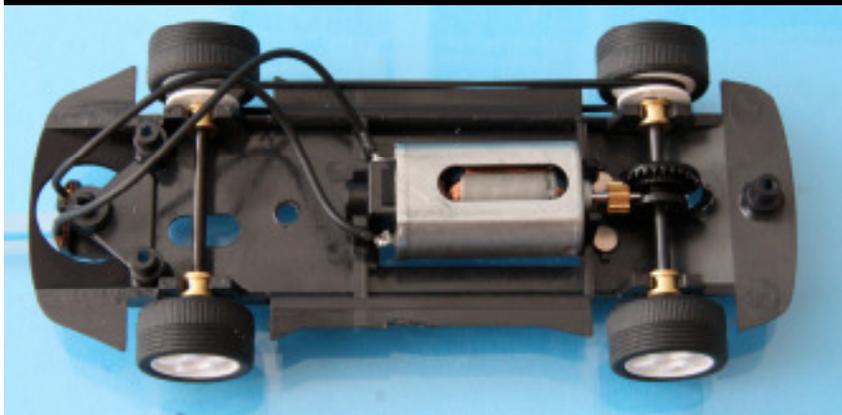
Fazit:

Die Celica GT-4 von Team Slot ist ein aufregendes Auto mit Allrad, Power und einem ausgewogenen Fahrverhalten. Läuft die WP nicht optimal, liegt es weniger am Auto.



Toyotas Antwort auf den Integrale: Die Team Slot Celica liegt gut und zieht dynamisch kraftvoll aus den Kurven. Fahrmaschine!

Riemen-Allrad, Messinglager und kraftvoller Inliner im Chassis



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
138 mm	59,8 mm	43,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,7 mm	59,2 mm	59,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	TS11 Longcan	4WD Inliner Riemen

Interessantes Reifenprofil mit viel Grip



Rallye hat einen Namen –



© 2009 Hespurück GmbH - Nürnberg - www.hesperuck.de



TEAM SLOT®

1:32 Slot-Cars, Bausätze, Karosserien, Decals und Ersatzteile – Made in Spain.

Mehr Infos unter www.noris-slotracing.com

Im Vertrieb von:

noris-slotracing

Laufertorgraben 2
90489 Nürnberg
www.noris-slotracing.com
vertrieb@noris-slotracing.com

Tuner Scalextric schickt den 308er auf Rallyekriegspfad. Wie fährt Magnums Dienstwagen im harten Wettbewerb?



Jim Hunt Magazine®

Der Rallye- FERRARI

Rallye

Ferrari 308 GTB

Jim Hunt Magazine®

Ist es unmoralisch einen Ferrari durch den Dreck zu prügeln? Schon Magnum zeigte uns in den 80ern im Vorspann seiner Serie, wie toll die Drifteigenschaften des 308ers abseits der Teerdecke sind. Ohne Reue katapultierte der Privatdetektiv Hawaiianischen Mutterboden aus dem Heck von Robbin Masters Ferrari. Was spricht dagegen mit einem Wagen aus Enzos Edelschmiede Rallye zu fahren? Absolut nichts! Früher, als Enzo selbst noch am Volant kämpfte, fuhr er Rennen auf unbefestigten Straßen. So gesehen ist Rallyefahren im Ferrari nichts anderes als die Pflege eines konservativen „back to the roots“. Es schütteln eigentlich nur die, die sich einen Ferrari nicht leisten können, den Kopf. Dabei ist es gerade von der rechnerischen Seite, eine kühle buchhalterische Angelegenheit. Ja, gar ein Sonderangebot! Baut man einen Rallyewagen von Grund neu auf, geht einiges an Geld und Zeit drauf. Ordert man in Maranello, hat man bereits ab Werk Rennsporttechnik an Bord. Rasch ein härteres Fahrwerk einbauen und Campagnolo-Felgen, wie sie auch der Stratos fuhr, montieren. Käfig rein und los geht's. Schmutzlappen, ein Accessoire das normalerweise spießigen Leuten vorbehalten ist, darf am Rallyewagen montiert werden. Schließlich möchte man nicht zu viel Staub aufwirbeln. Absolut politisch korrekt! Der Mittelmotor bietet eine ausgeklügelte Ballastverteilung und Grip an der Hinterachse. Wer den Grenzbereich der Motoranordnung unterschätzt,



Der Dreiliter V8 kreischt im Fortissimo, als wir im perfekten Driftwinkel durch die unübersichtliche Links brechen. Der 308er wurde von Tuner Scalextric perfekt aufgebaut: Sein Sidewinder überträgt mächtig Dampf auf die Hinterachse. Die goldenen Campagnolo Felgen am schwarz-gelb-weißen Ferrari sehen super aus und bieten Stabilität im harten Rallyebetrieb. Die Tifosi am Streckenrand sind dem Blutsturz nahe, als sie italienisches Edelgerät erblicken. Bei dem Sound kein Wunder!

Rallye



Ferrari 308 GTB

Jim Hunt Magazine®

wird wie zahlreiche Zahnärzte und Anwälte in den 80ern auf Porsche Turbo sein Waterloo erleben: Der Grenzbereich kommt spät, aber dann richtig: Diese Faust aus dem Nichts befördert Einsteiger in den Straßengraben. Alles egal, denn wie erwähnt, ist Rallye im 308er ein Sonderangebot.

Tuner Scalextric von der Insel hat den 308er aus den Ursprüngen der Marke neu aufgelegt. Schon im Nürnberger Messe-Februar stockte uns beim Anblick der Atem. Nun ist er da und wartet darauf, angezählt zu werden. Es gibt keinen Ort, an dem ein Ferrari mehr Begeisterung hervorbringt

als in Italien. Wir starten bei der Rallye „Dre i dage bissu i Beton“ auf Sizilien. Herrliches Klima, nette Menschen. Schon im Training bringt uns alle der 308er mit seinem Sound in Wallung. Dazu sein Fahrverhalten, alles passt, wie ein Samthandschuh! Wir fahren die drittbeste Zeit, direkt hinter Don Theso, dem ansässigen Chefgastronom. Auf Platz zwei, ein albanisches Team auf Alfa GTV. Obwohl wir auf Sicherheit fahren, eine respektable Zeit. Zufrieden kippen wir einen Aversa. Don Thesos Mama hat uns zum Essen eingeladen. Spaghetti di Mare, die uns aus dem Filterkasten quellen. Mit voller Wampe geht es auf die Startrampe. Ich spiele mit dem Gaspedal und lasse den Ferrari röhren.

Der 308er lässt sich spielerisch durch Kurven dirigieren. Das heisere V8-Orchester im Heck untermalt die Fahrt mit süßen Melodien. Schmutzklappen am Rallyewagen gehen in Ordnung, obwohl wir solches Rentnertuning normalerweise nicht mögen.



Erwachte Schlaflaugen leuchten bei Fahrt. Die Zusatzbatterie auf der Haube könnte man per Zubehör dazu schalten. Für feine Rennmechaniker kein Problem.



Rallye



Ferrari 308 GTB

Jim Hunt Magazine®

Aus seinen beiden dicken Heckrohren dringt die ungedämpfte V8-Maranellaise. Der lächelnde Padre bekreuzigt sich und reckt die Arme begeistert gen Himmel. Der Dorfpolizist salutiert. Die Tifosi am Streckenrand sind komplett aus dem Häuschen! Der Starter zählt uns an: Quattro – Tre – Due – GO! Ich gebe dem 308er die Sporen und mit infernalem Kreischen verlassen

wir die bebende Rampe. Es geht im Zweiten über die Piazza Solignano und per Kontinentaldrift vorbei an der Kirche, raus auf die Küstenstraße. Der Sidewinder dreht willig hoch und hängt am Gas, dass es eine wahre Freude ist. Wir blasen im ausgedrehten Vierten mit 160 Sachen über die Verbindungsstraße zum nächsten Fischerort. Das kurze Sportgetriebe schiebt mächtig an, nur nicht

den Motor überdrehen! Der Beifahrer gibt Anleitung für die nächste 130° rechts. Ich schalte zurück in den Zweiten, stelle das Heck schnell per Lastwechsel an und drehe das Auto auf der breiten Straße bei 110 Sachen. Das Publikum dreht völlig durch, als die Ferrari-Maschine mit heißerem Abbröckeln die gewagte Passage meistert. Mit voll aufgerissenem Schieber lasse ich den plärrenden Enzo-Wagen temperamentvoll durch sizilianischen Schotter ballern. Mit einer italienischen Oper im Ohr, dirigiere ich den Ferrari durch die mit fiesen Felsen und Sträuchern gespickte Berg- und Talbahn. Steine ballern gegen den Unterboden, im Rückspiegel eine Staubfontäne, die vom Abgasdruck der Doppeltröte verwirbelt wird. Madonna! Das ist Italien, das ist Ferrari, das ist das Leben! Wie im Rausch folge ich den Ansagen des Beifahrers. Alles läuft automatisiert ab, wir lassen keine Zeit liegen und spulen unsere Rennkilometer wie ein Schweizer Urwerk ab. Der 308er beweist Steherqualitäten. Seine Zündanlage arbeitet auch bei Hitze problemlos. Die wenigsten wissen, dass im 308er die gleiche Bosch-Zündanlage wie im Golf GTI sitzt. Daher die Performance? Die Campagnolo-Felgen sind sehr robust. Die Reifenmischung packt auch auf rutschiger Strecke griffig zu. Die Lichtanlage ist ideal, um im Staub gesehen zu werden. Für Nachtfahrten könnte man die Zusatzlampen auf der Haube illuminieren. Dazu braucht es allerdings zusätzliches Tuningmaterial.

Begeisternde Straßenlage: Lange kann man das Gas stehen lassen. Über einen kurzen Lastwechsel anstellen und mit Vollgas aus der Kurve reißen. Das ist Rallyefahren!



Rallye



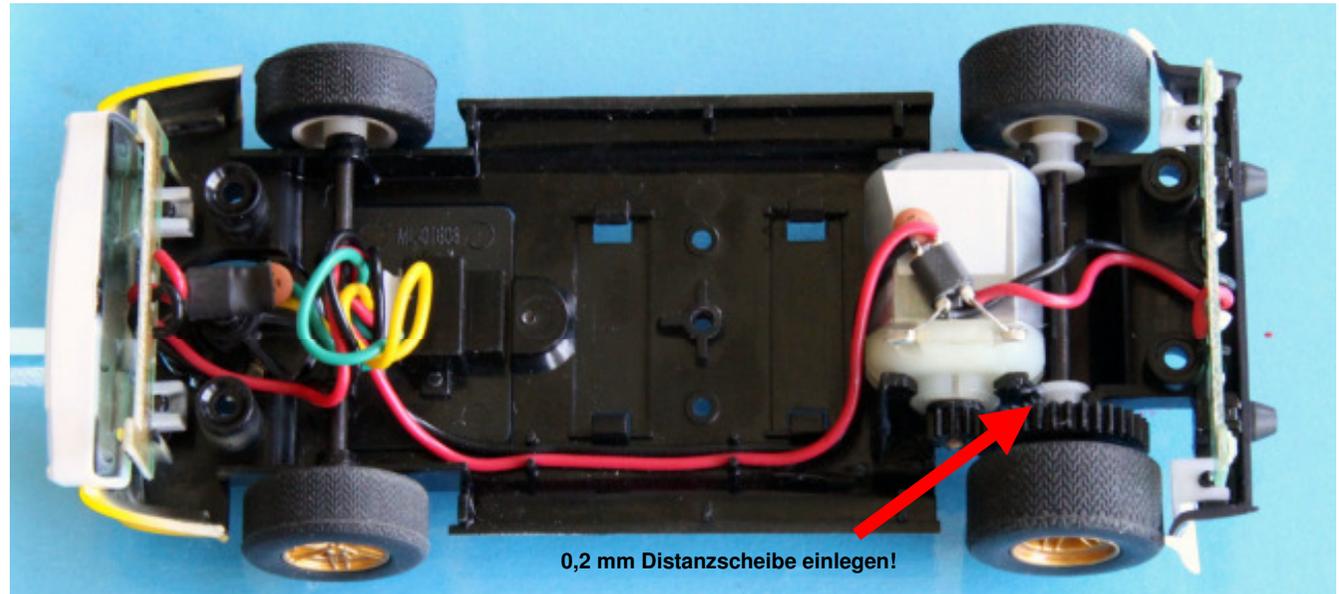
Ferrari 308 GTB

Jim Hunt Magazine®

Aus Leistungsgründen fahren wir ohne Zusatzlicht. Eine hart schuftende Lichtmaschine würde nur Motorleistung fressen. Irgendwann laufen wir im Ziel ein. Alle sind noch da, der Padre tanzt mit Beppone. Don Theso gratuliert uns. Er fuhr auf drei Rädern ins Ziel, seine Alpine hat Felsen geküsst. Die Albaner sind falsch abgebogen und suchen ihren Alfa mit Schnorchel und Flossen. Wir haben gewonnen! Lag es an den Spaghetti di Mare von Don Thesos Mama? Am betenden Padre? Am sensationellen Publikum? Vielleicht von allem ein wenig...

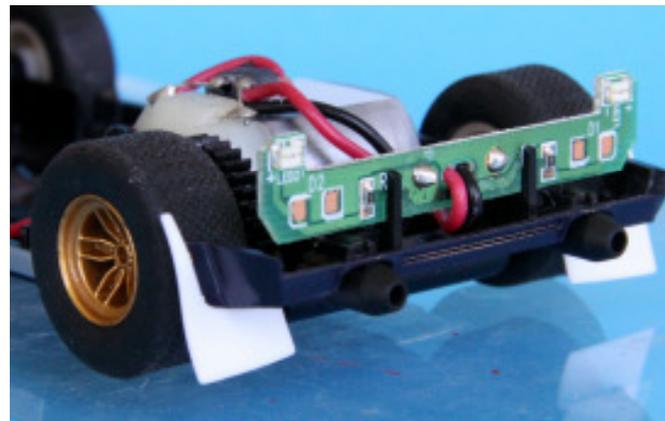
Fazit:

Der Ferrari 308 im Rallyetrimm ist ein absoluter Geheimtipp für anspruchsvolle Piloten, die den Rallyepfad mit der Seele suchen. Perfektes Fahrverhalten ohne MTS und Sidewinder-Dampf ab Werk! Forza Ferrari!



Lichtanlage, Campagnolo-Felgen und kräftiger V8 Sidewinder. Eine 0,2mm Distanz zwischen Ritzel und Radlager eliminiert Schnarrgeräusche an der Hinterachse in schnellen Kurven.

Lichtbalken mit LED vorne und hinten.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
134,6 mm	58,1 mm	35,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,9 mm	56,9 mm	57,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	Scalex	Sidewinder

DONNERBOLZEN



Ford GT3

Tuner Ninco schickt das Bollwerk Ford GT in der 3er Klasse auf die Rundstrecke. Gibt der Flügel genug Abtrieb für Höhenflüge?

Rundstrecke



Ford GT3

Jim Hunt Magazine®

Die Neuauflage des Klassikers Ford GT40 ist nun schon fünf Jahre her. Es versteht sich von selbst, dass dieses Urgestein des Rennsports auch in neuzeitlicher Version auf die Rennstrecke muss. Seine Eckdaten prädestinieren ihn dazu: 550 PS leistet sein 5,4 Liter V8 Kompressor. Das beeindruckendes Big Bang Drehmoment von 780 Nm liefert Fahrleistungen, die sich wenige vorstellen können. Der Sprint von Null auf Hundert vollzieht sich in 3,5 Sekunden. Alles ohne Abkürzungen für elektronisches Heckmeck! Eine einfache Hinterachssperre und breite Reifen genügen, um den Grip auf den Untergrund zu transportieren. Die Bremsanlage und Lenkung stammen aus dem damals konzerneigenen Aston Martin Regal. Während andere Tuner den Straßen-Sportler GT gebaut haben, geht Ninco gleich in die Vollen und liefert eine scharfe GT3 Rennversion mit Heckflügel ab. Selbstverständlich mit drehmomentstarkem NC-5, der als Anglewinder-Mittelmotor direkt ins schräg verzahnte Getriebe greift: Punch in allen Fahrlagen bei kontrollierbarer Leistungsabgabe. Die Anfängerfahrhilfe MTS sitzt parallel hinter dem Motorblock. Sie fliegt sofort raus! Der GT soll zeigen, welches Potential in ihm steckt. Die breiten Slicks auf der Hinterachse liefern eine hervorragende Traktion. Die Vorderachse wird mit einer Trennscheibe von ihrem 1,5mm Axialspiel befreit. Auch die Hinterachse wird gekürzt, damit die Reifen in den Radhäusern stehen. Der übliche Ölservice der mechanischen Reibpunkte versteht sich von selbst. Der Ford liegt souverän.



Ninco greift mit einem kräftigen US-Bomber die GT3-Klasse an und erweitert Startfelder mit Porsche 997, Ferrari 360, Lambo Gallardo sowie aller Nippon-GT. Es fragt sich, ob sie mit dem Donnerbolzen mithalten. Sein kompressor aufgeladener Achtzylinder-Bigblock im NC5-Gehäuse ist alles andere als ein Leisetreter...

Rundstrecke

Ford GT3

Jim Hunt Magazine®

Sein langer Radstand steht für Laufruhe auf Geraden und bietet zugleich Reserven in schnellen Kurven. Das Fahrwerk zeigt sich ohne MTS mit 12 Voltan im Tank unbeeindruckt von den Fliehkräften. Selbst wenn man (zu) spät bremst, oder andere sinnfreie Kapiolen bei der Kurvenhatz veranstaltet: Der GT3 bleibt auf Kurs, der Fahrer Dirigent der Fahrlage. Sein Taktstock: Das Gaspedal. Das Heck des GT bleibt, wo es hingehört. Fährt man einen sauberen Strich, sind sehr schnelle Rundenzeiten drin. Gallardo und Co. haben es schwer, sich aus dem Windschatten am Ford vorbei zu schieben. Wie bei den anderen Ninco sitzt auch hier ein NC5 Anglewinder im Heck. Neue, angeschrägte Zahnräder mit deutlich weniger Material auf den Rippen laufen sportlich.

Das drehmomentstarke Aggregat bringt seine Power über Slicks in gelungener Mischung auf den Pflaster. Tuner Ninco gibt - wie in JHM No.11 berichtet - in seiner Sport-Serie auch optisch Vollgas. Der Ford GT präsentiert sich rundum gelungen und lässt auch Augenschein nicht im Stich. Schön gefertigte Doppelspeichen-Felgen mit blitzenden Bremscheiben werben auf. Trotz Detailerhöhung sitzt die Prämisse eindeutig bei den Fahrleistungen. Schon im Serienzustand ohne MTS fährt man unkompliziert mit breitem Grenzbereich. Damit kommen auch Einsteiger zurecht. Wir haben im Leistungsdreieck Fahrwerk- Grip - Motor wie berichtet schnell unsere perfekte Abstimmung gefunden. Möchte man den Wagen individuell auf



Frech angestellte Seitenspiegel unterstreichen die Dynamik des Ford GT.



Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und Leistungsdaten für sportlich solide Fahrleistungen. Der Ford GT3 überzeugt in jeder Fahrlage. Der Spagat aus Optik und Fahrmaschine ist den Spaniern sensationell gelungen. Erfreulich auch: Der Heckflügel hält dem normalen Rennbetrieb stand. Seine Flaps integrieren sich die in die Karosserielinie des Hecks. Man muss schon ganz hart abfliegen, um den Wagen ernsthaft zu havarieren.



Rundstrecke

Ford GT3

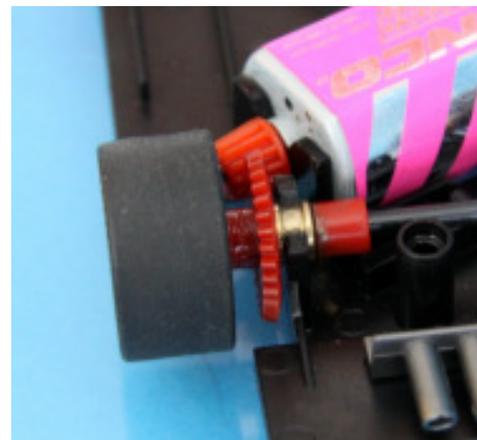
Jim Hunt Magazine®

die Bahn abstimmen, also ins Feintuning gehen: Kein Problem! Im Chassis findet sich großzügiger Platz für Blei. Die durchdachte Zündkabelverlegung steht dabei nicht im Weg. Es ist empfehlenswert den Powermotor mit Kleber in seiner Aufhängung zu fixieren, damit er die Kraft verwindungsfrei übertragen kann. Dann ist noch mehr Performance drin.

Fazit:

Ninco hat mit dem neuen Ford GT3 einen neuen GT3-Meilenstein gebaut. Souveräne Fahrleistungen, robuste Technik und tolle Optik sind im Einklang. Einer der besten, wenn nicht der beste Ninco GT!

Aufgeräumtes Chassis mit viel Tuningpotential. Der NC5 greift ins neue, schlanke Zahnrad. Nicht täuschen lassen: Durch angeschrägen Zähne sieht es aus wie verbogen. Ist aber nicht so!



Sein rot-schwarz sieht super und kontrastreich zugleich aus. Ein markantes Gesicht in der Menge des Startfeldes. Eine blaue Version wird noch kommen!



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
145,9 mm	60,9 mm	33,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,7 mm	58 mm	60,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	NC5	Anglewinder

28 VERSCHIEDENE BLECK-FELGEN

Präzision, Leichtbau und Rundlauf

© 2009 Sim Hunt Magazine®



*Für DSC, Mini-Z oder SLP
usw.*

www.bleck-center.de

Slotcar  **Racing-Zubehör**

ABARTH 500

ASSETTO

CORSE

Neben der Straßenversion gibt es nur über das Werk eine limitierte, reinrassige Abarth 500 Rennversion.

Jim Hunt Magazine hat den Piccolo-Racer schon gefahren. Mama mia!



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

ABARTH 500 Assetto Corse

Jim Hunt Magazine®

Der Fiat 500 auf Basis des Panda war schon vor seiner Markteinführung ein Verkaufsschlager. Die Italiener treffen mit dem knuffigen Automobil den Zeitgeist und setzen auf Sentimentalität: Fiat 500, das war für viele das erste Auto, damals nach dem Krieg. Häufig sitzen ältere Semester in dem Kleinwagen. Normalerweise pilotieren sie dicke Vollautomatik-Komfortschiffe. Die Tatsache, dass eine scharfe Abarth-Version mit Straßenzulassung folgte, macht die Kaufentscheidung für viele, die alles im Trockenen haben, leicht: Her damit! Mit minimal Extratuning wüten 160 Pferde, welch Gerät! Auf kurvigen Landstraße wird damit manch Porsche verblasen, pilotiert ein Sportfahrer den kleinen Abarth.

Für Leute mit Rennsportambitionen und Budget kann man im Werk einen echten Renn-Abarth ordern. Im eigenen Markenpokal mischt er im Rahmenprogramm die Ferrari-Challenge auf. Sein Fahrer sitzt im Käfig und rückt mit dem Sitzmöbel aus Sicherheitsgründen weiter in die Fahrzeugmitte. Der 1,4er Vierventil-Motor aus den Panda 100HP (Tracktest in JHM No.12) bekommt einen Lader, der zusammen mit rennsportoptimierten Komponenten die Leistungskurve auf runde 210 PS anwachsen lässt. Es dürfte klar sein, dass man damit im leer geräumten, leichten Fiat 500 anständige Rundenzeiten erzielt.

Edeltuner Racer hat uns vor Markteinführung den Assetto Corse testen lassen. Wir fahren über den Brenner nach Italien zum sportlichen Stelldichein.

Am Rand der Rennstrecke erntet der kleine Abarth bewundernde Blicke. Wie sein Urahn präsentiert er sich in Rennsportgrau mit Rot. Das Karodach von damals ist einem roten Kreuz mit Rahmen gewichen. Ein flexibler Dachspoiler bietet Abtrieb. Flex-Spiegel verzeihen Feindkontakte, sie klappen seitlich weg.



Die kompakten Maße garantieren wieselflinke Fahrmanöver um enge Ecken. Der kleine 500 bricht sagenhaft kontrolliert über Curbs.



Rundstrecke

ABARTH 500 Assetto Corse

Jim Hunt Magazine®

Dieses Bild im Rückspiegel verlangt entschlossenes Handeln im Cockpit...



In der Heckschürze sitzen zwei scharfe Italo-Röhren, die kraftvollen Sound anstimmen. Unter der Haube werkelt ein temperamentvoller Slot.it Flat-6, der als Inliner verbaut von der Kraftentfaltung perfekt auf den Wagen abgestimmt ist. Die verschraubte Gearbox stammt ebenfalls von Slot.it, sie schnurrt wie eine Katze. Steigt man dem Abarth kräftig auf den Kopf: Der Lader peitscht das Aggregat auf maximal 20500 Touren und holt satten Drehmoment-Dampf aus ihm heraus. Ohne Turboloch fließt die Leistungskurve kontinuierlich über ihr Drehzahlband. Sportfahrer können den Abarth wunderschön um den Kurs treiben, ohne in Verlegenheit zu geraten. Sein Heck sitzt bei der Gasannahme auch in Kurven kontrolliert. Man kann sauber seinen Strich fahren aber auch im Quergang um die Kurven pfeifen. Je nachdem, wie man sich den Zuschauern präsentieren möchte. Die Karosserieaufhängung ist vierfach verschraubt auf dem Chassis entkoppelt montiert. Der Slot.it Antriebshalter kann über



... Andernfalls sieht man zu schnell diese Ansicht.

Der Kleinwagen steht bullig auf der Piste: Breite Spur, Käfig, dicke Kühler im Bug und Spoilerwerk an Front und Heck lassen rennsporttaugliches Gerät erahnen. Auf der kurzen Haube sitzen zwei zusätzliche Ansaugöffnungen, damit genügend Sauerstoff zum Motor gelangt. Aus Sicherheitsgründen sind Spiegel und Heckspoiler aus Flex-Gummi gefertigt. Bravissimo! Auf den OZ-Felgen sitzen mächtige Slicks. An der Antriebsachse solide Alus, vorne leichte Spezialkunststoff-Felgen.



vier Gewinde-Aufhängungspunkte perfekt auf Strecke und Fahrer getrimmt werden. Die Reifenmischung ist ein gelungener Kompromiss. Auch auf glatten S- und C-Plasphalt. Tendenzen zum Stempeln oder Schmieren konnten auch keine journalistisch böswilligen Fahrversuche erzwingen. Beim Elchtest bleibt der kleine Italiener cool und wieselt mit kontrollierten Lastwechsel durch die Pylonen. Unser Testfahrer wollte einfach nicht mehr aussteigen. Der süße Wahnsinn, dass er mehrere Ferrari und Porsche hinter sich gelassen



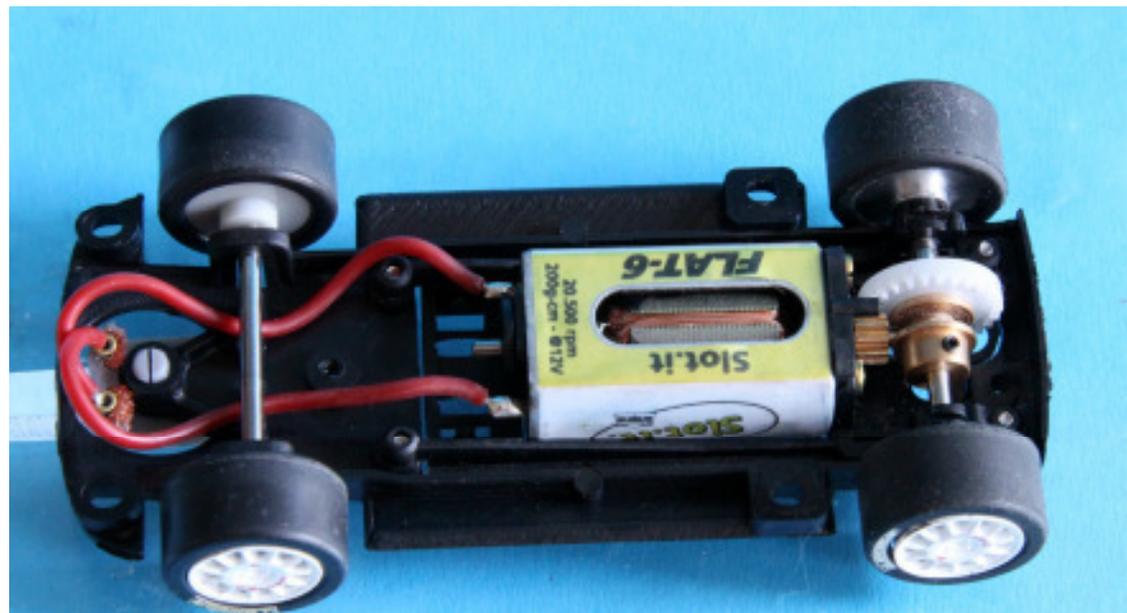
ABARTH 500

Assetto Corse

hat, machte in „abarthig“ süchtig. Auf selektiven Kursen ist man mit dem kleinen Kraftpaket souverän schnell unterwegs, beherrscht man das Einmaleins des Rennsports. Es macht irre Spaß dickere Autos mit dem kleinen Fiat zu verblasen. David schlägt Goliath. Das musste arrivierte Sportwagenbauer schon damals von Carlo Abarth lernen.

Fazit:

Der Renn-Abarth beeindruckt durch stramme Leistung, die seine intelligente Abstimmung hervorragend umsetzt. Slot.it Renn-Technik und flexible Karosserie-Teile machen aus dem Italo-Zwerg eine ganz große Maschine.



Slot.it inside: Flat-6 mit 20500U/min und satten 200gcm Drehmoment im einstellbaren Vierpunkt-Antriebshalter plus Getriebe. Trotz wenig Platz ein perfektes Paket!



Top: Verschraubter Motor!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
115,7 mm	51,5 mm	46,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
72,2 mm	52,1 mm	51 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
99 g	Slot.it Flat-6	Inliner

**S
U
N
N
R
E
D**

***DIE RÜCKKEHR DER
SPANISCHEN FLIEGE***



SR 21

Rundstrecke

SUNRED SR21

Jim Hunt Magazine®

Totgesagte leben länger! Die Spekulationen einiger Hellseher um die Marke Fly haben teilweise eigenartige Formen angenommen. Importeur Kurt Petri klärte uns längst auf. Alles was passierte, war die Verlagerung des Produktionsstandortes nach Asien. Dort, wo viele andere seit Jahren produzieren. Fly meldet sich mit dem neuen Sunred SR21 zurück. Unter dem Namen Flyslot und dem Sublabel Alpha-Series kommt ein preiswertes Slotcar auf den Markt, das perfekt zur Wirtschaftskrise und Geldbeuteln Gebeutelter passt. Schon im Vorjahr ließ man mit Flyers aufhorchen. Die Skeptiker im Vorfeld wurden mit einem günstigen Preis und sehr spritzigen Fahreigenschaften abgestraft. Gelingt erneut dieser Husarenritt?

Der Sunred erweckt einen positiven Eindruck. Die Rückhaltung in der Detaillierung fällt auf. Dort wo bei Fly Kleinteile sitzen, findet man hier kostensenkende Ausweichlösungen. Geriffelte Lüftungsgitter mit Lack angedeutet. Die Kunststoffkarosse ist rot eingefärbt, das Silber und Schwarz lackiert. Wen juckt das? In Fahrt sieht man das ohnehin nicht. Ansonsten geht man Wege der Mitbewerber: Tolle Felgen mit Bremscheiben, eine Antenne und Lampenläser vorne. Es gibt sogar Nieten für die Zähler! Wie läuft er? Inliner-Motor im Longcan-Gehäuse, langer Radstand und stark reduziertes Gewicht. Eckdaten, die gefällig stimmen. Dazu Reifen mit gutem Grip und sauber gebrochenen Kanten. Leider rappelt der Wagen laut. Wir haben das Chassis rundum per Trennscheibe verjüngt und den Frontspoiler

von der Bodengruppe abgetrennt und mit der Karosse verklebt. Durch das Lockern der drei Schrauben ist der Aufbau nun entkoppelt, der SR21 läuft leise. Das Axialspiel der Vorderachse eliminieren zwei 0,2mm Distanzen. Nach Ölung der beweglichen Mechanik war Ruhe im Karton. Zwei Bleistreifen in die Seitenkästen und die Reifen übertragen die Wucht des Motors bei 12 Vol auf die Straße. Kleber in die Motoraufhängung, damit Aggregat und Getriebe perfekt kooperieren.

Fly meldet sich mit einem Sunred zurück. Die einsteigerfreundliche Alpha-Serie mit reduzierten Details und Kosten bringt viel Fahrspaß.



Rundstrecke



SUNRED SR21

Jim Hunt Magazine®



Reduzierte Detailfülle bedeutet nicht weniger Formensprache. Der SR21 bietet viele schöne Ansichten.



Lampengläser mit Nieten, aber lackierte Kühlgitter. Die rot gefärbte Kunststoffkarosserie ist Silber und Schwarz beilackiert. Schöne Sternfelgen mit Bremscheiben runden das Bild ab.



Der 5 Liter V10 Judd brüllt aus zwei dicken Endrohren.



Sauber zieht er jetzt seine Bahnen und lässt sich dank guter Motorleistung und rund laufenden Rädern angenehm aggressiv fahren. Vom echten Sunred, der in der GT1 antritt, wurden nur sechs Fahrzeuge gebaut. Beim ersten Einsatz in Jarama ließ der in Spanien gefertigte Rennwagen mit Bestzeit aufhorchen. Ein V10 von Judd mit fünf Litern Hubraum befeuert den SR21. Optisch fällt es schwer sein Herkunftsland Spanien zu erraten. Die Formen erinnern an Ferrari und Lister Storm plus Langheck. Eigentlich sollte er in der GT2 antreten. Allerdings erfüllte er nicht die Regularien für „Production Cars“. Die FIA schob ihn in die GT1. Einen Gitterrohrrahmen haben wir in noch keinem „Serienwagen“ gesehen. 500 PS schon. Eigentlich egal, solange der Sunred weiterhin mithalten kann und Bestzeiten fährt.

Rundstrecke



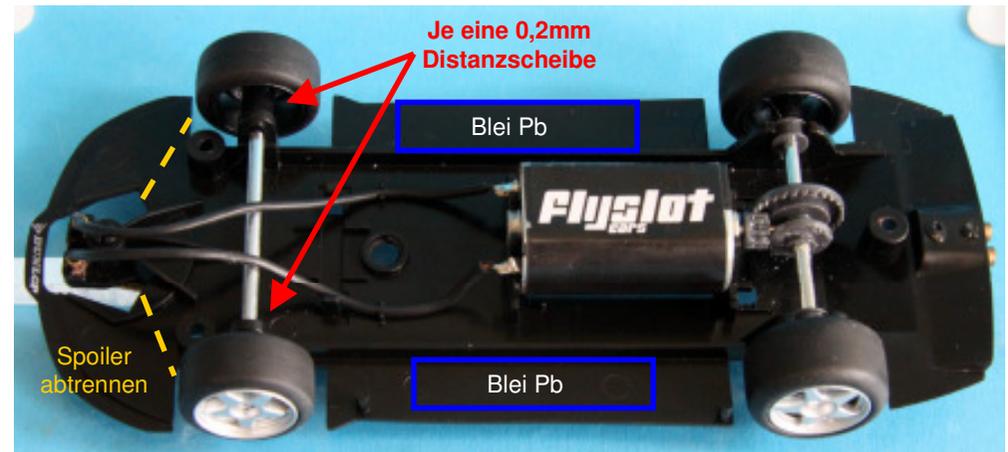
SUNRED SR21

Jim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150,3 mm	63,4 mm	34,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,7 mm	63,2 mm	63 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
84 g	Fly Longcan	Inliner

Fazit:

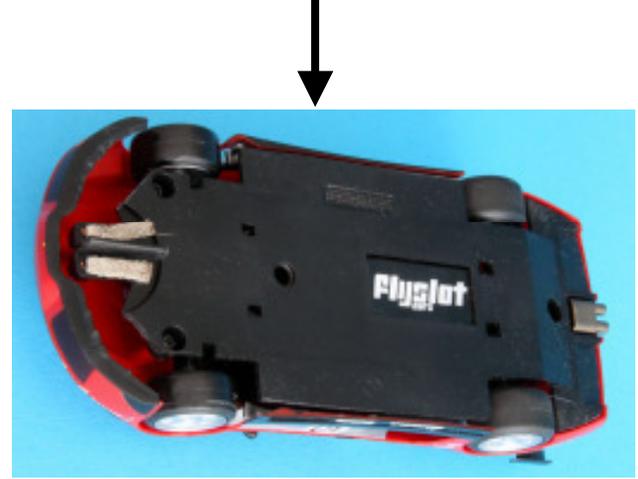
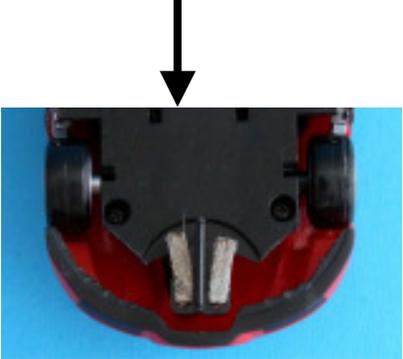
Flys Rückkehr mit dem Sunred SR21 ist eine gelungene Veranstaltung. Das detailreduzierte Einsteigermodell bietet solide Fahreigenschaften und Tuningpotential für Kundenteams, die trotz Wirtschaftskrise neue GT1-Boliden bewegen möchten. Bei dem Budget ist vielleicht sogar ein zweites T-Car drin.



Tiefer Schwerpunkt, langer Radstand und wenig Gewicht: Der neue Sunred lässt mit toller Straßenlage und viel Tuningpotential aufhorchen. Viel GT1 zum Budget der günstigeren GT3 Klasse!



Langer Radstand, Starrachse vorne, Reifen mit gutem Grip und perfekt gebrochenen Kanten. Im SR10 ist Platz zur individuellen Setup-Findung mit Blei: Wir haben Pb in den Seitenkästen! Den Frontspoiler haben wir abgetrennt und an der Karo verklebt. Das Chassis rundum 1mm verjüngt. Entkoppelt läuft der SR21 besser, leiser und schneller mit 12 Voltan Saft.



Slotcars, Zubehör und Tuningteile!
Und dazu den Fachhändler in Ihrer Nähe.
Ein Klick genügt!

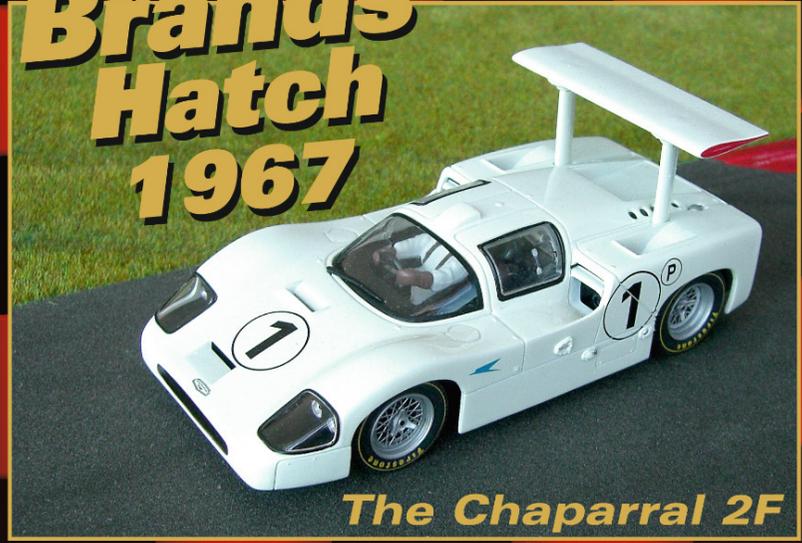
H+T
AUTORENNBAHN.de



SLOT H+T Motor Racing GmbH
Bent 9 Racht Str. 43
64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01
Fax: 06150 - 848 03
E-mail: info@ht-autorennbahn.de
www.ht-autorennbahn.de



Brands Hatch 1967



The Chaparral 2F
at the **BOAC 500**



Slot Racing since 1954!

H+T MOTOR RACING



Importeur:
H+T Motor Racing GmbH
Bert Brecht Str. 43
64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01
Fax: 06150 - 848 03
E-mail: info@ht-motorracing.de
www.ht-autorennbahn.de

Scirocco GT24

VW jagte ihn im Renntempo durch die grüne Hölle. Tuner Carrera hat nun den 2 Liter GT aufgebaut. Wir testen seine Steherqualitäten auf der Langstrecke.



Jim Hunt Magazine®

Motorsport - Volkswagen

Rundstrecke

Scirocco GT24

Jim Hunt Magazine®

Ferdinand Piech ist ein alter Fuchs. Die Markteinführung des neuen Scirocco inszenierte er beim GTI Treffen am Wörthersee. Zwei Tage später standen die Wagen bei den 24 Stunden vom Nürburgring am Start. Fahrern wie Striezel Stuck, Carlos Sainz, Giniel de Villiers und Dieter Depping im Cockpit holten Platz 15. Das zweite Auto den Klassensieg und Platz 11 Gesamt. Im Renntourenwagen arbeiten 325 PS, die man aus dem leistungsgesteigerten 2 Liter TSI Motor kitzelt. Schon bei langstreckentauglichen 2100 Touren liefert er 340 Nm Kraft aus den Kurven heraus. Es war logische Konsequenz, dass man dieses Auto auch Slot-Teams zugänglich machen muss. Tuner Carrera baut den Sport-Volkswagen auf und liefert ihn aus. Hat man seine Tugenden gut umgesetzt? Wir haben ihn über unsere Eifel-Achterbahn gehetzt um zu sehen, wie er sich schlägt. Optisch legt er ab Box einen sauberen Auftritt hin: Das glänzende Blaumetallic sieht super aus! Damit man ihn rund um die Uhr bewegen kann, ist eine Lichtanlage serienmäßig eingebaut. Zwei MTS-Einsteigerfahrhilfen lassen den GT wie das oft zitierte Brett auf dem C-Plasphalt liegen. Unsere Techniker entfernen beide Haftverstärker und demontieren die automatische L-Kiel Rückstellung, damit das Heck bei der Rückkehr aus dem Drift in Normallage nicht zurückschnalzt. Dies verbreitert den VW Grenzbereich ungemein. Wer einen Schraubendreher bedienen kann, bewerkstelligt diese wenigen Kniffe. Beim Rollout ohne MTS läuft der Scirocco satt um den

Kurs. Die Reifen sitzen etwas luftig auf den Felgen. Wir haben sie darauf verklebt und für eine maximale Querschnittauflage angeschliffen. Die Vorderräder bekommen Klarlack, damit sich der VW in Kurven nicht aufschaukeln kann. Der L-Kiel mit langem Schwert taucht tief ein und leistet eine saubere Führungsarbeit. Carreras Tuningregal bietet sogar flachere Kiele für Fremdschienen mit weniger Slot-Tiefgang. Für mehr Steifigkeit haben wir das demontierbare Schwert im Kiel verklebt und zugleich den Drehteller geölt. Die

Vorderachse wurde einen Millimeter tiefer gelegt: Achse ausbauen, Chassislagerpunkte per Trennscheibe in U-Form cutten. Abschließend das Chassis auf eine Richtplatte stellen, die Vorderachse einkleben, damit die Vorderräder die Fahrbahn berühren. Das senkt den Vorderwagen ab, der Leitkiel taucht noch tiefer ein und die Räder stehen satter in den Kotflügeln. Ergo: Der VW liegt noch besser! Sein Aggregat liefert bei 12 Voltan ideale Leistung für das Fahren ohne MTS. Über ein kontrollierbares Drehzahlband entfaltet



Die ausgewogene E200-Motorkennlinie lässt den Scirocco kraftvoll und gut kontrollierbar aus Kurven beschleunigen. Nach einer kleinen OP sitzen die Vorderräder noch satter in den Radhäusern.

Rundstrecke



Scirocco GT24

Jim Hunt Magazine®

sich die Kraft über eine beherrschbare Leistungskurve. Die Power fließt kontrolliert auf die Straße und ermöglicht einen runden Fahrstil, der das Geheimnis für schnelle Rundenzeiten ist. Wir fahren ohne Blei, der VW liegt mit 95g gut. Wer trotzdem trimmen will, findet im Chassis genügend Platz. Bitte nicht an Platine und Kabelbaum stören. Bei

ruhiger Betrachtung finden sich auch Einsteiger zurecht. Steckverbinder erleichtern Wartungsarbeiten ungemein! Erfreulich: Ersatzspiegel, zwei Antennen und ein Paar Zündschleifer sind dabei. Eine gute Idee sind die abgeschirmten Lichter! Wenn man auch vorne etwas nachbessern kann, ist die an sich einfache Lösung eine große Idee!



Durch seine breite und flache Bauweise liegt der VW satt auf der Piste. Sogar der Auspuff wandert so schwerpunkttief wie möglich. Identische Bereifung vorne und hinten, wie es in der Zweitliterklasse üblich ist. Der Heckflügel kann abgenommen oder fixiert werden. Das aerodynamische Bauteil integriert sich ins Heck und hält, wenn man auf der Strecke bleibt.



Angriffslustig bullig: Der Scirocco GT24 zeigt aus allen Perspektiven seine sportliche Note.





Scirocco GT24

Jim Hunt Magazine®



Einfache Lösung, große Wirkung. Rote LED mit Gummihauben leiten ihre Leuchtkraft streuungsfrei durch die Rückleuchten.

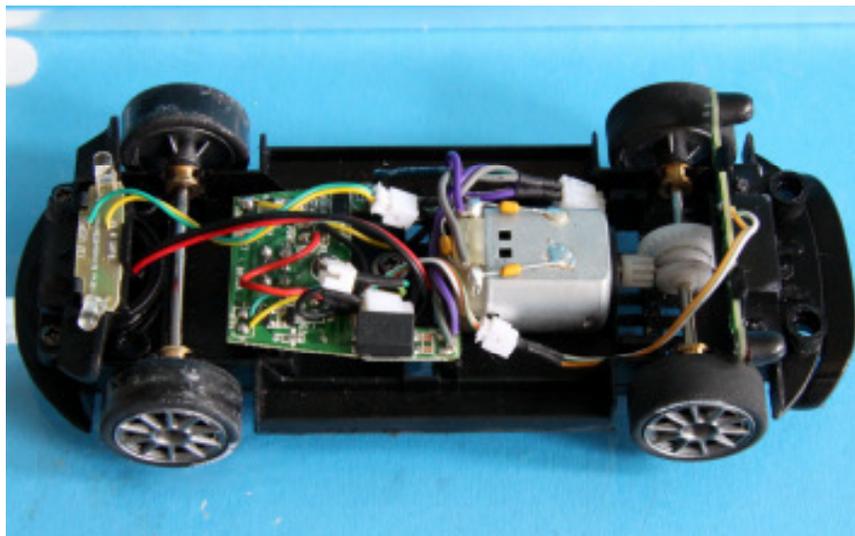


Leuchtweitenregulierung hinten perfekt gelöst. Vorne sollte man die LED nach hinten zusätzlich abschirmen, damit die Leuchtkraft noch gebündelter aus den Scheinwerfern leuchtet.

Fazit:

Der Scirocco GT von Tuner Carrera ist ein wunderschön gebauter Langstreckensportler, der mit solider Technik, Lichtanlage und Nehmerqualitäten lange Renndistanzen abspult. Mit wenigen Kniffen kann man ihn für magnetfreie Rennen noch schneller tunen.

Fortgeschrittene präparieren den VW Scirocco für magnetlose Heimbahnrennen ohne Extramaterial.



Damit der VW ohne Magneten schneller wird, haben wir die Vorderachse abgesenkt und höher einklebt. Vorderräder versiegelt, Hinterreifen angeschliffen. Die L-Kielfeder wurde entfernt. Messingradlager bieten soliden Rundlauf. Minimal Öl auf die Reibpunkte und ab geht's! Die Lichtanlage arbeitet zuverlässig. Im Chassis ist Platz zur Bleitrimmung falls gewünscht. Nur nicht von der großen Platine einschüchtern lassen. Praktische Steckverbinder für servicefreundliche Boxenstops. Alles ist sinnlich aufgebaut!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	60,3 mm	41,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,6 mm	59,7 mm	59,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
95 g	E200	Inliner

Carrera®

CHALLENGE TOUR 2009



Step 1: Challenge Tour 2009

- 17. - 27.09. FRANKFURT – IAA
- 09. - 11.10. BERLIN – YOU
- 16. - 17.10. ESSEN – Limbecker Platz
- 23. - 24.10. WIEN – SCS
- 30. - 31.10. BREMEN – Weserpark
- 06. - 07.11. MÜNCHEN – PEP
- 12. - 15.11. STUTTGART – Modellmesse
- 20. - 21.11. SALZBURG – Europark

Qualifiziere dich als Tagessieger,
gewinne tolle Preise
und nimm am Finale in Essen teil.

Benzin im Blut? Mit Power aufs Podest!

MEHR INFORMATIONEN SOWIE TEILNAHMEBEDINGUNGEN UNTER:

www.carrera-toys.com | www.carrerachallenge.com

Step 2: Finale 2009

Finale: 28.11.2009 Essen Motor Show
1. Preis: DTM VIP-Wochenende
Qualifiziere dich für
die Europameisterschaft!

Step 3: EM 2010

Europameisterschaft Frühjahr 2010
Location tba unter www.carrerachallenge.com
1. Preis EM 2010: 1 Woche Urlaub
für die ganze Familie
Aldiana Makadi Bay
Für 4 Personen inklusive Flug
und All inclusive

DEUTSCHE POST
SPEED ACADEMY

D:SF

sport
auto

JETIX

Aldiana
Urlaub unter Freunden

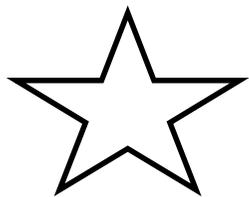
TIMEX

GT WARRIORS

Jim Hunt Magazine®



Harte Fahrmaschinen mit reduzierten Details sind mittlerweile eine feste Größe im Sortiment der Hersteller. Die Briten vom Scalex-Team haben zwei neue GT-Boliden in ihrer Box.



BORN TO RUN

Rundstrecke



Vor einen Jahr tauchten die ersten vereinfacht gestalteten Slotcars in der Redaktion auf. Viel stabiles Slotcar für wenig Geld war die Botschaft. Fahrmaschinen, die Kinderhänden wie erwachsenen Grobmotorikern gewachsen waren. Im großen Jim Hunt Crashtest fuhren wir die Autos gegen die Wand, um zu sehen ob die Produkte ihre Bestimmung erfüllen. Das taten sie, wenn auch aus heutiger Sicht optisch ausbaufähige Modelle im Testfeld waren. Heute hat sich die Situation um 180 Grad gedreht: Reduzierte Details, das bedeutet nicht gleich weniger Fahr-

spaß! Ninco legte mit seiner One Serie die Latte hoch. MRRC schoss den Vogel mit schönen, genial fahrenden Klassikern für unter 30 Euro ab! Wenn das keine Ansage ist! Nun schiebt Scalextric, die als erste solche vereinfachten Wagen anboten, zwei Brikets nach. Der Lamborghini Gallardo GT sieht auf den ersten Blick aus, wie ein ganz „normales“ Slotcar. Beim genauen Hinsehen fällt erst auf, dass die Scheiben schwarz angemalt und die Scheinwerfer aufgeklebt sind. Respekt, was Lackierkunst heute abliefern. Der bereits bekannte Ferrari 430GT wurde stabilisiert

und vereinfacht. Die Kampfmaschine, die es auch als „normal“ detaillierten GT gibt (siehe u.a. JHM No.12), fällt überhaupt nicht als Einsteigermodell auf. Man hat sogar eine aufgeschobene Seitenscheibe eingebaut, was das plastische Trugbild positiv untermalt. Der Wagen hat wie sein Gegner kein Fahrerinput, also kein Cockpit! Die pure Karosse hat eine funktionell, robuste Bodengruppe darunter und fertig! Der Ferrari, vom bestehenden Modell abgeleitet, hat sogar eingesetzte Lampen gläser, Rücklichter und fotogezätzte Kühlgitter. Man nutzte Bestehendes, was die Optik erhöht!

Der Ferrari mit fotogezätzten Lüftungsgitter im Bug wurde von der detaillierten Version abgeleitet. Rennsportspiegel, Lampen gläser und eine Antenne verschleiern, dass ein harter Fighter ohne Inlet im Kreis fährt. Das offene Schiebefenster in der Seitenscheibe perfektioniert die Illusion. Ein wunderschönes Eisen für harte GT-Schlachten!



Lamborghini Gallardo GT: Beim Urkeil fällt so gut wie gar nicht auf, dass man es mit einem „einfachen“ Kampfster zu tun hat. Lackierte Scheiben und aufgeklebte Scheinwerfer erkennt man nur beim genauen hinsehen! Perfetto!



Rundstrecke

Ferrari 430GT

Lamborghini Gallardo GT

Jim Hunt Magazine®

Insgesamt ist der Ferrari detaillierter. Der neue Gallardo mit Heckflügel ist einfacher aufgebaut, was aber nur beim genauen Hinsehen auffällt. Beide haben schöne Felgen mit guten Scalex-Rennsicks, deren Grip auch auf glatten C-Renn-

bahnen konkurrenzfähig ist. Legt man seinen Schwerpunkt aufs Fahren, sind diese Autos wärmstens zu empfehlen! Sie laufen genau so gut wie ihre optisch aufwändiger gemachten Brüder: Man hat identische Sidewinder-Technik an Bord. Trotz leicht schwerer Karosserie senkt das fehlende Inlet den Schwerpunkt deutlich ab. Zudem gewinnt man im Innenraum genügend Platz für Blei, falls man die MTS-Fahrhilfe rauswerfen möchte. Nutzt man die GT-Wägen, um Neulingen das Slotten schmackhaft zu machen, kann man die Fahrhilfe für psychologische Erfolgserlebnisse anfangs drin lassen. Abflüge tun den Wägen zwar nicht großartig weh, aber man spart sich viel Lauferei plus Einsetzer, wenn Greenhorns das Gas grobmotorisch zu weit offen stehen lassen.



Schöne Seitenlinien und Heckansichten: Beide GT begeistern mit einer ausgezeichneten Optik. Es fällt kaum auf, dass man robuste Einsteigermodelle fährt.



Heckflügel geben den GT-Mittelmotorwagen perfekten Abtrieb. Aus dem Sidewinder strömt kraftvoller Punch, der über die griffige Gummimischung auf den Plaspflast fließt. Brüllende Heckrohre, am Ferrari schöner gestaltet.

Die Felgen sehen an beiden super aus und stehen satt in den Radhäusern. Den Ferrari könnte man vorne mehr absenken. In JHM No.12 steht drin, wie man das genau macht.



Rundstrecke



Ferrari 430GT

Lamborghini Gallardo GT

Jim Hunt Magazine®

Ferrari 430GT

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	65 mm	38 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,4 mm	59,1 mm	60,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Scalex	Sidewinder

Fazit:

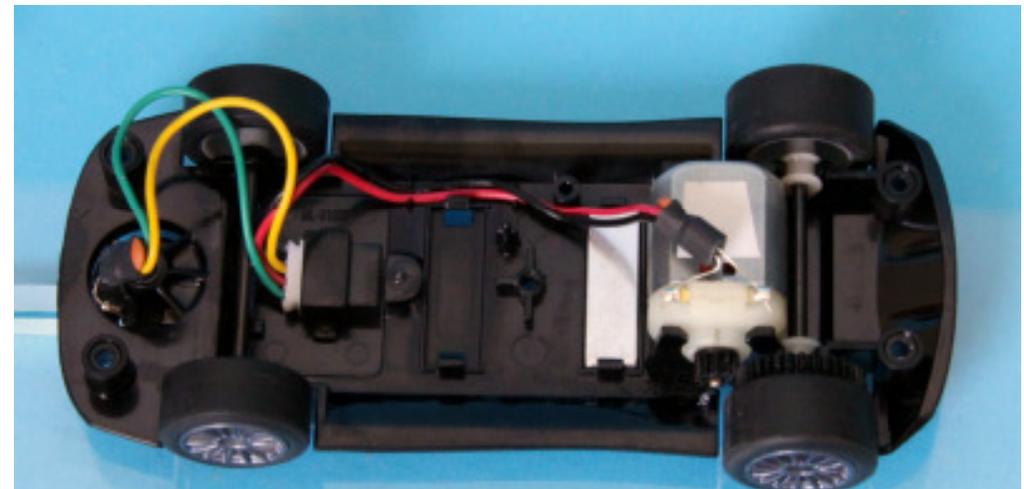
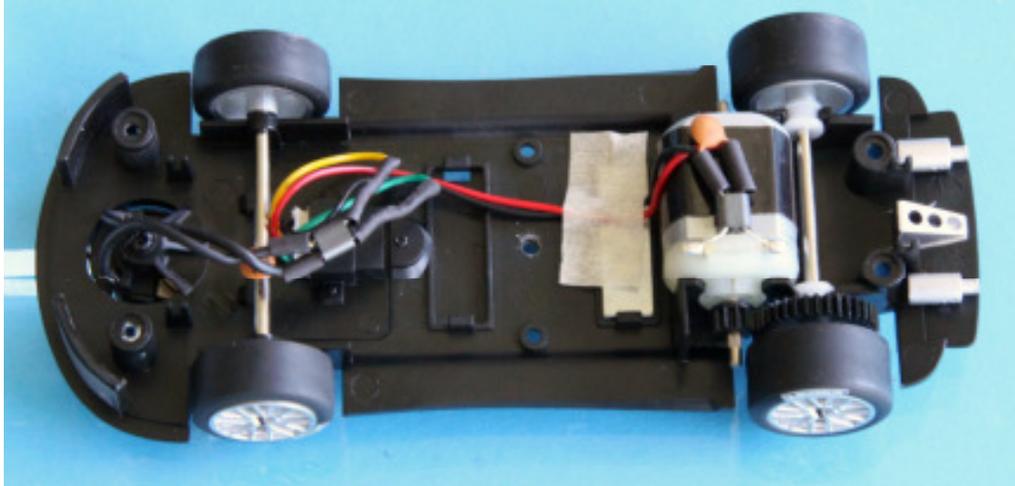
Der neue Scalextric Lambo und Ferrari bieten auch in robuster, detailreduzierter Tuningstufe viel Fahrspaß und Nehmerqualitäten eines Kirmesboxers. Eine tolle Alternative nicht nur für Crash Test Dummies und Gastpiloten ohne Rennlizenz. Optisch bleibt nichts auf der Strecke, im Gegenteil! Technisch ist alles an Bord, was man zum Fahren braucht.

Lamborghini Gallardo GT

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
135,7 mm	59,8 mm	37,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,6 mm	55,5 mm	58,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	Scalex	Sidewinder

Beide Chassis bieten Sidewinder Technik, Starrachsen mit Differentialsperrern vorne und hinten sowie genügend Platz für Trimmblei. Hinten laufen die Achsen in Gleitlager aus reibungsarmen Kunststoff, vorne in luftgekühlten Chassisträgern. Beide Wägen können mit einem Chip digitalisiert werden. Einfach Bodenabdeckung öffnen, Stecker aktivieren und programmieren.



Mit oder ohne MTS? Bei Einsteigerfahrzeugen kann der Haftverstärker von Vorteil sein. Andererseits wer nicht übt, wird nie die hohe Schule der Fahrkunst erlernen. Die robusten Wägen sind perfekte Fahrschulautos zur Renn-Slot-Schulung, egal ob im Selbstexperiment oder unter Anleitung.



ASTON MARTIN VANTAGE V8

DER KLEINE ASTON

Rundstrecke

Aston Martin Vantage V8

Jim Hunt Magazine®

Die Volksrepublik ist nicht mehr allenorten so, wie es ihre Diktatoren gerne hätten. Man verdient in den Städten mit westlicher Ausrichtung richtig viel Geld. Bestimmte Leute gehen ihren Hobbies mit richtig teuren Spielzeugen nach. Einen Aston Martin derart mutig zu stylen, das bedarf schon einer versauten Kinderstube. Weiß mit schrägen, schwarzen Streifen und als allerschrägstes Element einen flammenden Drachenkopf auf der Karosserie. Puff the Magic Dragon? Eigentlich egal, werfen wir alle Konventionen über Bord. Wir sind im neuen Asien, genauer gesagt in China unterwegs. Die Fischsuppe am Morgen schmeckt

grauenhaft, aber die Aussicht den nagelneuen Vantage im Renntrimm zu fahren, stimmt uns versöhnlich. Tuner SCX hat für einen Chinesen diesen Wagen aufgebaut. Der Vantage ist das kleinste Pferd im Aston Martin Gestüt. Sozusagen das Pony unter den Astons. Statt eines gewaltigen 12 Zylinders arbeiten hier nur 8 Zylinder unter der Haube. Seit Herr Betz die Geschicke der Marke übernommen hat, bietet man Interessenten den Vantage sogar im Renntrimm. Eine tolle Idee, wie wir meinen. So kann man sich mit dem kleinen Gefährt an die Ideallinie herantasten, bevor man auf die großen GT1 wie den

DBR9 umsteigt. Unter der Haube arbeitet ein drehmomentstarkes V8 Aggregat, das mit dem für SCX markentypischen Luftmassenbegrenzer die Kraftentfaltung mit einer schönen Leistungskurve in den unteren Drehzahlregionen versieht. Der Motor hat dabei richtig Druck bei 12 Voltan, fährt man ohne MTS. Ist man absolut blutiger Anfänger und möchte mit der Hafthilfe fahren, sollte man ruhig 14 Voltan tanken, um die bremsende Hafthilfe zu übertrumpfen. So was machen wir nicht, wir fahren männlich magnetfrei. Schon die Tatsache, dass ein wilder Drache auf dem Auto prangt, verbietet Fahren im Weichei-Modus.

Der kleine Vantage fährt wie ein ganz großer: Sein drehmomentstarker V8 zieht kräftig an und baut über die Slicks gute Traktion auf. Tolle Performance!



Puff the Magic Dragon? Das gewagte Outfit ist mal was anderes im Einheitsbrei anderer.



Rundstrecke

Aston Martin Vantage V8

Jim Hunt Magazine®

Der Inliner im pendelnd gelagerten Hinterachsträger macht jeder Gangart mit. Seine Achse läuft in Messingbuchsen, was nach einem Ölwechsel seidenweiche Achtzylinder Laufkultur bietet. Vorne Einzelradaufhängung, deren Gleitfähigkeit mit je einem Tropfen Öl auf den Reibpunkten erhöht wird. Mit der Ölkanne noch einmal auf die

Motorwelle tropfen und schon gibt es keinerlei Beanstandungen in Sachen Laufruhe. Der Aston schnurrt ruhig dahin und spielt Leistung aus. Der Motor hängt gut am Gas und liefert mit dem Chassis eine ansprechende Fahrleistung auf der Heimbahn ab. Optisch erkennt man den Wagen sofort im Fahrerfeld, was für Übersicht sorgt.

Der Vantage V8 kommt ohne Heckflügel aus. Nicht nur für Einsteiger eine robuste Sache.



Ferrari 360 GTC

Parallel gesichtet: Ein SCX Ferrari in silber. Es ist ein Wagen aus der spanischen GT-Meisterschaft. Er sieht optisch sensationell gut aus und hat unter der Haube die vertraute Technik mit pendelnd gelagertem Motorhalter, Inliner mit gutem Drehmoment. Seine Geometriedaten liefern ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten. Der Dauerbrenner wird seinem Namen gerecht.



Rundstrecke

Aston Martin Vantage V8

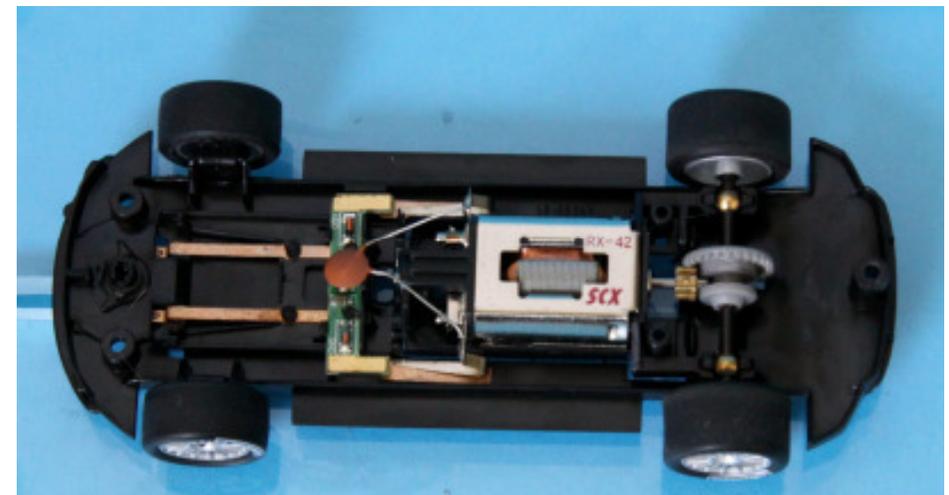
Jim Hunt Magazine®

Fazit:

Der neue Aston Martin Vantage ist der Einstieg in die edel britische Rundstrecken-Liga. Tuner SCX hat einen zuverlässigen, durchzugsstarken V8 auf die Bahn gestellt, der sich optisch gut von anderen Autos abhebt. Insgesamt eine runde Sache, die daheim drachenscharfen Fahrspaß bietet.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
135,4 mm	58,4 mm	36,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,5 mm	57,7 mm	58,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
80g	RX42	Inliner



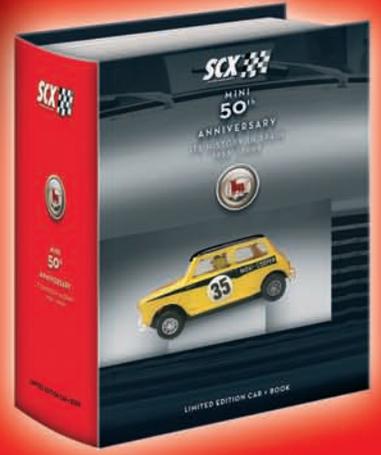
Kraftvoller Inliner mit tollem Drehmoment. Die Hinterachse läuft in Messinglagern. Die Reifen bieten guten Grip, die Einzelradaufhängung vorne arbeitet zuverlässig. Minimaler Ölservice und es kann losgehen.

SCX®

1:32 scale racing system



McLaren F-1 Ayrton Senna



MINI AUTHI + BOOK



MINI



FIAT 131 Abarth



FORD Escort MK II



SEAT Toledo



MORGAN Aero 8



FERRARI FXR



FERRARI 360 GTC



FERRARI 599 GTB Fiorano

the digital system

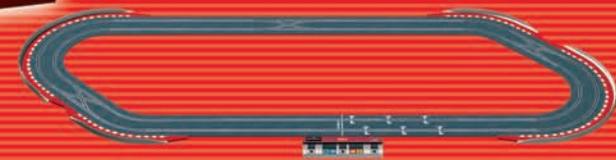


SCX®
1:32 scale racing system

BASIC SET



Track Length: 5.5 m
Dimensions: 246 x 104 cm



PIT BOX SETS



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



EICKER RACING

www.eicker.de

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



*Scalextric bedient mit ihm
das Premiumsegment.
Jim Hunt fährt den
britischen Grand Turismo .*

Aston Martin DBS

Jim Hunt Magazine®

Supersportwagen

Aston Martin DBS

Jim Hunt Magazine®

Was braucht ein Grand Tourismo, um als automobiles Premiumprodukt ernst genommen zu werden? Ein einzigartiges Renomé, dazu viel Sportlichkeit, die aus der Tradition der Marke herausgewachsen ist. Das Konzept funktioniert bei Ferrari, Maserati und Bugatti. Von der Insel kommt Aston Martin, jener Sportwagenbauer, der alle Krisen überstanden hat, egal zu wem die Marke gerade gehörte. Endlich hat man die beste Marketing-Maschine aller Zeiten zurückgeholt: James Bond, der Geheimagent aller Agenten hat zu seinen automobilen Wurzeln zurückgefunden und fährt nach vielen Entgleisungen wieder Aston Martin! Und da nur das beste gerade genug ist, selbstverständlich nur das Premiummodell DBS. Jim Hunt stellte bereits das Doppelset mit dem Bonds aktuellen Dienstwagen neben dem Alfa seiner Hetzer vor. Nun kommt die edle Version für jene, die nicht billig auf James Bond machen wollen und die selbe Lackierung ordern. Die britische Kirschblüte stand Pate beim Lackieren. Aston lackiert von Hand in vielen Schichten, die nach jedem Lackiervorgang poliert werden. Dadurch entsteht ein einzigartiger Effekt, der sogar die hochglanzpolierte Stiefeln der Elitesoldaten in Sandhurst matt aussehen lässt. Die 12 Zylinder leisten 512 PS und man überschreitet lässig die 300km/h Marke. Der DBS mischt alle anderen Supersportwagen auf, bietet aber Luxus im Innenraum, der in den plärrenden Fludern fehlt. Ein edler Wagen, der sich nicht mit reißerischen Elementen abgibt. Mit einem sensationell klingenden Zwölfzylinder, eilt man übers Land.



Kann man gediegener über die Piazza fahren? Nein! Aston Martin DBS ist der Superlativ wenn man unauffällig auffallen möchte. Der sensationelle Klang des 12 Zylinders und seine maskuline Schulterbreite sind in britischem Understatement gehalten. Wer den charakteristischen Kühlergrill sieht, kommt sofort ins Schwärmen. Darunter sitzt der V12 mit 512PS und 570 Newtonmetern. In nur 4,3 Sekunden spurtet man aus dem Stand auf Hundert. Wenn das keine Superlativen sind...

Alles ist edel verpackt. Keine Effekthascherei, kein Blendwerk. Die Linienführung des Coupés steigt elegant an. Die 20 Zöller mit jeweils zehn Doppelspeichen sitzen satt in den Radhäusern. Sie stemmen sich gegen den gewaltigen Sidewinder V12 und halten den Wagen gutmütig auf Kurs. Selbst bei kaltgestellter MTS-Traktionskontrolle ist man gerührt ohne geschüttelt zu werden.



Supersportwagen

Aston Martin DBS

Jim Hunt Magazine®

Sidewinder-Technik von Scalex setzt die Tugend hervorragend um. Ansonsten gibt es nicht viel zu sagen, außer dass der DBS sensationell gut fährt und seinem Sportbruder DBR9 nicht viel schenkt.

Fazit:

Der DBS ist ein Olymp im Supersportwagenbau. Scalextric hat an den edlen Tugenden der Marke Aston Martin festgehalten und ihr britisches Understatement perfekt transferiert. Wer den Wagen schändet, bekommt ein Doppelzimmer mit Camilla im London Tower!



Eine Szene wie in Pretty Woman: Uns war nicht klar, was die Dame von uns wollte. Den Weg zeigen? Etwas verkaufen? Wir blieben aus Sicherheitsgründen im verriegelten DBS. Man soll sich nicht stillos auf der Straße ansprechen lassen. Schon gar nicht, wenn man einen Aston Martin fährt.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
146,2 mm	59,6 mm	38,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85,8 mm	57 mm	58,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
93 g	Scalex V12	Sidewinder

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

König der Berge



Power Slot bläst mit einer Bergrenn-Lola zum Gipfelsturm. Was läuft ab beim hurtigen Aufstieg auf schmalem Grad gegen die Uhr?



Lola T298

Bergrennen

Lola T298

Jim Hunt Magazine®

Bergrennen haben eine lange Tradition. Es geht immer um die gleiche Sache: So schnell wie möglich die kurvige Hatz bergauf zu meistern. Das Gefahrenpotential ist enorm, denn selten gibt es Sicherheit durch Auslaufzonen. Auf schmalen Grad heizen Fahrer in leistungsstarken Maschinen hinauf zum Gipfelglück. Neben umgebauten Tourenwagen und Rallyeautos treten nicht selten leichte, flache Prototypen an. Lola baut solche Autos, die lange Jahre in der Europäischen Bergmeisterschaft liefen. Tuner Power Slot hat baut so eine Flunder und haucht ihr extreme Leistung ein. Der potente Longcan-Anglewinder liefert eine sagenhafte PS-Ausbeute, die dem Original Zweiliter Vierzylinder in Nichts nachsteht. Durch den Einsatz eines präzise laufenden Getriebes mit Schrägverzahnung fließt die Kraft auf die Hinterachse. Die Reifen bauen angeschliffen guten Grip auf, wären da nicht die unrunder Felgen des Testwagens. Es ist uns absolut unverständlich, dass man die Performance eines derart gut gemachten Chassis, Motors und Getriebes mit so einem Schwachpunkt ausstatten kann. Hinten eine eiernde Felge mit Riss im Horn. Vorne ein extrem eiernder Unrundling. Fährt man mit MTS-Kompensator, drückt es den Wagen satt auf den flexiblen Pflaster. Auf Holz oder ohne MTS ist das Rennen schnell gelaufen. Nicht optimal unterwegs und lässt beim Eiertanz Zeit liegen.



Die flache Lola setzt an zum Gipfelsturm. Der extrem potente Longcan Vierzylinder, verbaut als Anglewinder stemmt gewaltiges Drehmoment und Spitzenleistung auf die Hinterachse. Die Reifen bauen in angeschliffenem Zustand sehr gut Grip auf, wäre da nicht das Problem mit den Felgen am Testwagen...

Bergrennen

Lola T298

Jim Hunt Magazine®

Begibt man sich auf die Suche, findet man bestimmt passende Alus in irgendeinen Zubehörregal. Mit runden Felgen wäre der Wagen die absolute Killermaschine! Der Motor dreht explosiv hoch und überträgt die Kraft direkt auf die Hinterachse. Der einstellbare Halter der Antriebseinheit ermöglicht viel Tuningpotential. Die Vorderachse

hat ein Gewindefahrwerk, das man präzise zum Leitkiel hin abstimmen kann. Madenschrauben können sowohl von unten als von oben auf die Achse ausgerichtet werden. Das Axialspiel der Vorderachse haben wir mit je einer 0,5 + 0,2 mm Distanz beidseitig eliminiert. Die flache Bauweise der End-70er Jahre Flunder und ihr breiter Rad-

stand lassen sie wie ein Brett liegen. Wir haben uns mit der Situation nicht abgefunden und die Felgen rund geschliffen, so gut es ging. Leichte Besserung trat ein, aber das volle Potential des Autos bleibt verwährt. Wie Schade!



Flach, breit, stark: Die niedrige Bauweise senkt den Schwerpunkt der Lola extrem tief ab. Spur und Wahnsinns-Aggregat liefern Eckdaten, die den Tanz mit den Fliehkräften zur Chefsache machen. Der Mittelmotor Vierzylinder saugt Luft über offene Trichter hinter dem Fahrer an. Ein Überrollbügel schützt im Ernstfall. Eher ein Zugeständnis an die Vorschriften. Wer bei Bergrennen falsch abbiegt, braucht meist keinen Bügel, sondern einen Schutzengel mit Fallschirm. Das peppige Orange mit Komplementärkontrast Grün liefert einen sportlichen Auftritt und einen hohen Wiedererkennungswert, wenn die Flunder an einem vorbeischießt.

Bergrennen

Lola T298

Jim Hunt Magazine®



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
148,2 mm	64,1 mm	34,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
76,8 mm	61,8 mm	63,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	PS3 Longcan	Anglewinder



Anglewinder mit sehr beeindruckender Leistung, präzisen Achsen in Messinglagern plus Achstellring. Der Motorhalter ist variabel einstellbar und lässt sich entkoppeln.

Höhenverstellbare Vorderachse und saubere Zündkabelverlegung im Chassis. Warum man ausgerechnet bei den Felgen spart, erschließt sich uns nicht. Sie schmälern leider die Leistungsfähigkeit der ansonst sehr toll gemachten Lola. Hinten mit Riss und starker Unwucht, vorne ohne Riss aber brachialer Unwucht.

Fazit:

Die Bergrenn-Lola von Power Slot ist eine beeindruckende Fahrmaschine, die extreme Leistungsdaten besitzt. Motor, Getriebe, Chassis sind sensationell gemacht. Leider hat man bei der Felgenpräzision am Testwagen gespart, was die Power im Slot in Grenzen hält. Ohne diesen Makel hätte man einen Bergkönig, den sogar Luis Trencker beneiden würde.



ALAN MANN RACING LIMITED

Jim Hunt Magazine®

FORD P68

24 Stunden vom Nürburgring 1968 von Racer

Obwohl dieser Wagen nie die Ziellinie erreichte, hat er eine große Fangemeinde, die für seine sinnlichen Rundungen schwärmt.



Klassiker



FORD P68 *24 Stunden vom Nürburgring 1968*

ALAN MANN RACING LIMITED
BYFLEET ENGLAND

Jim Hunt Magazine®

Mit sieben Litern Hubraum im GT40 gewann Ford 1967 Le Mans. Die hohen Geschwindigkeiten führten dazu, dass 1968 nur noch drei Liter bei Prototypen zulässig waren. Der neue P68 bekam einen V8 von Cosworth aus der Formel 1. Seine

Spitzenleistung wurde zugunsten der Standfestigkeit für Langstreckenrennen auf 420 PS reduziert. Das maximale Drehmoment von 366 Nm bei 7000 Touren genügte, um bei der Musik zu sein. Ford ließ wie beim GT40 ein britisches Team den

Wagen bauen: Alan Mann Racing hatte für 1968 in Brands Hatch zwei 91cm flache, windschnittige und 670 Kilo leichte Fahrzeuge dabei. Über eine Dachluke galten die Wagen quasi als „offen“. Ihre Alulakassen waren mit dem Rahmen aus Leicht-



Klassiker

FORD P68 24 Stunden vom Nürburgring 1968

ALAN MANN RACING LIMITED
BYFLEET ENGLAND

Jim Hunt Magazine®



Aus diesen Ofenrohren brüllt der Formel1 Dreiliter Cosworth. Beim Schalten züngelt Feuer heraus. Die flache Bauweise mit 91cm Höhe ist regelkonform unter der Gürtellinie. Die Optik ist süßer Wahnsinn!



metallblechen verschweißt und vernietet. Die Bug- und Heckhaube konnten für Servicezwecke hochgeklappt werden. Exponierte 30 cm Bremscheiben-Pitzen waren zur Kühlung außerhalb der Felgen platziert. Einer der beiden P68 war für Jim Clark reserviert. Leider verunglückte er davor tödlich in Hockenheim. Bruce McLaren fuhr trotz der Probleme, die die neuen Fords hatten, die zweitbeste Trainingszeit hinter einem 907er Porsche. Das zweite Fahrzeug konnte nicht starten, das andere fiel später aus. Beim 1000km Rennen auf dem Nürburgring, verunglückte Chris Irwin, überlebte aber im Aluminium-Monocoque. Der zweite P68 fiel aus. Leider wiederholte sich diese Pechserie bei allen Rennen, die der P68 bestritt. Ford setzte bei 24-Stunden von Le Mans wieder seine alten GT40 ein. Durch das Hintertürchen im Reglement „Hohe gebaute Stückzahlen durften weiterhin mit 5 Litern Hubraum teilnehmen“ gewann Ford für zwei weitere Jahre. Trotz aller technischer Probleme im Rennsport spricht der Dreiliter mit seinen sinnlichen Kurven viele Fans bis heute an. Der italienische Edeltuner Racer hat den Wagen in Handarbeit gefertigt und verwöhnt uns mit der für uns interessanten Nürburgring-Version. Die sensationelle Formensprache des Klassikers lässt uns vor Bewunderung erstarren. Sensationell lackiert und in allerfeinster Miniaturbaukunst vollendet, präsentiert sich der P68. Unter der Resinehaube kommt wie üblich Slot.it Technik zum Einsatz. Der Motor mit türkischem Zylinderkopf geht bei bei 12 Voltan ohne MTS rund zur Sache. Damit fährt der Ford mit einem

perfekten Fahrbild authentisch um den Eifelkurs. Wer es kräftiger haben möchte tankt 14 Voltan. Dann braucht man aber einen reaktionsschnellen Gasschieber, möchte man die P68 Disaster der Vergangenheit nicht nachstellen. Satt liegt er auf der Piste, Länge läuft eben. Der über Schrauben entkoppelte Rahmen bietet Agilität und Spurtreue auf Geraden wie in Kurven aller Radien. Verschraubte Alufelgen liefern Rundlauf. Die aufgezoogene Reifenmischung liefert Grip und verliert ihn nur bei zu forscher Gasstellung. Alles in allem ein Schmuckstück, das dem Nimbus des Sportprototypen gerecht wird. Ein Detail wurde zum Glück nicht umgesetzt: Mangelnde Zuverlässigkeit im Rennbetrieb. Damals hätte Ford viel Freude daran gehabt, wären ihre Autos damals



Dreidimensionaler Scheibenwischer, vernietete Seitenscheiben. Sensationelle Fahrerkosmetik und dreiteilige Felgen mit Flügelschrauben. Die Detailfülle bewegt sich auf Uhrmacher-Niveau. Die Glanzlackierung ist eine Ode an den Lackierberuf. Die Decals sitzen geschützt unter Klarlackschichten. Perfekt!

Klassiker



FORD P68 *24 Stunden vom Nürburgring 1968*

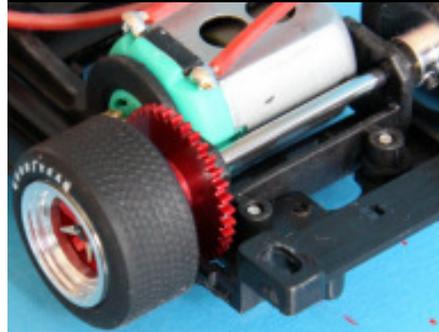


Jim Hunt Magazine®



Obwohl er 1968 auf der ganzen Linie versagte ist dieser P68 auf der Gewinnerspur unterwegs. Das Nürburgringauto von Gardner/Attwood ist aus jeder Perspektive ein Traum in rot!

Der Slot.it mobilisiert 130gcm Drehmoment bei 19500 U/min. 12 Voltanspritz reicht für authentisches Fahren. Mehr als 14V ist in unseren Augen stillos!



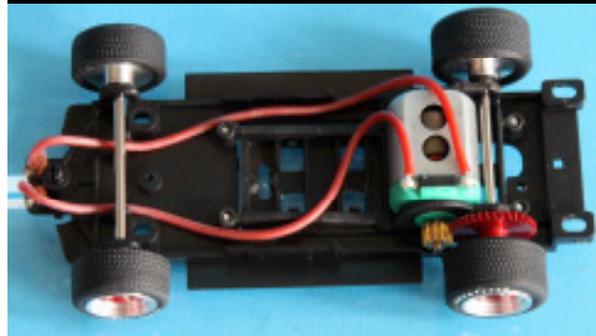
so präzise und standfest gelaufen wie bei Racer. Hättet Ihr nur Italien fertigen lassen! Ob man den Racer P68 für Rennen meldet oder privat genießt, ist eine persönliche Entscheidung! Wir haben jedenfalls die Mechanik mit Rennöl gewartet. Solche Autos stellen nur Scheichs und Traumtänzer in die Halle. Vielleicht haben die keinen Rennanflug. Wir schon!

Fazit:

Racer hat den P68 auf höchstem Niveau gebaut. Die Tatsache, dass Slot.it Technik unter der handgemachten Resine-Karosserie steckt, macht das Projekt noch interessanter. Autos aus dieser Manufaktur sehen sensationell aus und fahren so! Handarbeit auf Uhrmacher-Niveau lässt die Kaufsumme in Relation versöhnlich erscheinen.



Sidewinder, einstellbarer Antriebsträger im Racer Chassis, Alus und gute Reifen bieten optimale Fahrdynamik ab Werk.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
154,8 mm	66,7 mm	38,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,5 mm	60,2 mm	63,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
108 g	Slot.it grün	Sidewinder

WWW.SLOTITNOW.COM



ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)



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

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

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



Porsche 917K

24hrs Le Mans 1970

*NSR bringt den Hammer schlechthin:
Das Siegerauto von Hans Herrmann
vom legendären Rennen an der
Sarthe. Dazu ein zweites Exemplar,
das zwar nicht Rennen fuhr, aber
dabei war. Ein Duett der Extraklasse!*

Porsche 917K Set

24 Stunden vom Le Mans 1970

Mit Le Mans 1970 kann man so gut wie nichts falsch machen. Die große Fangemeinde dieses Genres kauft, sofern die Autos gut gemacht sind. Die Italiener von NSR bauen Präzisionsautos, die perfekt sowie schnell laufen. Seit Markteinführung des Porsche 917K sehen diese Autos zudem super aus. Wir stellten den 917K u.a. bereits in JHM No.10 ausführlich vor. Nun kommt das rot weiße Siegerauto von Hans Herrmann, mit dem er die 24 Stunden von Le Mans 1970 gewann. Das blaue Auto, ebenfalls von Porsche Salzburg

aufgebaut, kam dort nicht zum Einsatz. Aber das kein Grund, dieses Auto nicht zu bauen. Bereits Fly hatte beide Wagen im Sortiment. Der rot weiße 917K zählt heute zu den seltenen und zugleich teuersten Sammelobjekten. Dass ausgerechnet die Preise des NSR Sets schon bei Markteinführung teilweise eigenartige Höhen erreichten, stimmt nachdenklich. Trotz Limitierung und Exklusivität kann man hoffen, dass diese Praxis nicht weiter Einhalt finden wird. Nun viel Spaß mit den Bildern der schönen Prototypen!



Klassiker

Jim Hunt Magazine®

Porsche 917K Set

24 Stunden vom Le Mans 1970





www.revell.de



© 2009 Jim Hunt Magazine®

classic slot dreams and more

DRM 1975: FORD CAPRI 3100

Tuner Carrera bringt das heldenhafte Ford Coupé aus der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Wir ziehen die Schlaghose aus und den Rennanzug an.





DRM 1975: FORD CAPRI 3100

Jim Hunt Magazine®

Die 70er waren eine geile Zeit! Die Musik kann man bis heute mit Genuss hören. Die Mode war am Rande der Legalität. Spießler konnte man mit einfachen Mitteln schockieren: Haarschnitt und Kleidung reichten. Motorsport war ein Happening, ohne übertriebene Eintrittsgelder und VIP-Logen. Der Fan kam mit Schlapphut und Klappstuhl ins Grüne, um die brüllenden Maschinen und ihre Fahrer zu erleben. Fiese Koteletten und lange Zotteln unter dem Helm waren Standard. Bei Interviews beherrschte man die klare Ansage. Kein mediengerechtes, gefiltertes Geseier wie heute. Die Fahrer ließen ihrer Freude oder ihrem Unmut freien Lauf und sagten, was Sache war. Striezel Stucks Bayerische Flüche im Fahrerlager waren legendär, wenn etwas schief lief oder einer in seinen Augen falsch fuhr. Schade, dass es das heute nicht mehr gibt! Die Autos in der Deutschen Rennsport Meisterschaft waren weniger spektakulär. In der Division 1 duellierten sich u.a. dicke Capri mit BMW CSL. Das Kölner Werkscoupé von Ford war eine siegreiche Maschine, die es den Münchnern nicht immer leicht machte. Als sich BMW immer mehr aufs florierende Geschäft in Nordamerika konzentrierte, war die Bahn für Ford komplett frei. Klaus Ludwig, damals noch in jungen Wanderjahren, saß im Cockpit des weiß-blauen Werks-Capri. Ob die Wahl bayerischer Himmelfarben bewusste Provokation oder einfach guter Geschmack war, ist bis Redaktionsschluss nicht geklärt. Die tolle Farbkombi steht dem Capri viel besser als Ruhrpottgrau mit Pfälzer Grün.

Tuner Carrera hat sich der Tradition Capris zu bauen neu besonnen. Mein erstes Carrera Auto in den 70ern war ein schneller Lexan Capri. Auflebende Kindheitserinnerungen mit neuzeit-

licher Technik und die Slotwelt dreht sich noch schöner als sonst! Technisch hat Carrera richtig Gas gegeben. Neu konstruiertes Chassis und eine Karosserie, der es an Detailliebe nirgends



Ford Capris Widersacher in der Deutschen Rennsport Meisterschaft war der BMW CSL. Im Bild zieht der weiß-blau Carrera Werkswagen auf enger Kampflinie voran. Der Bayer in M-Farben probiert auf der flüssigen, langen Außenspur vorbeizuziehen. Wir legen den Focus auf den Capri...

Klassiker



DRM 1975: FORD CAPRI 3100

Jim Hunt Magazine®

fehlt. Optisch präsentiert sich der Capri hammermäßig auf der Bahn. Seine enormen Walzen auf der Hinterachse, weit ausgestellte Radhäuser, so wie man die Wagen der DRM erleben durfte. Wunderschöne goldene Speichenfelgen mit silbernen Felgenhörnern stehen für den Zeitgeist der 70er. Anstelle der Stoßstangen sind Stummel für den Wagenheber an der Box montiert. Die Lackierung ist wunderschön gemacht. Auch im Dunkeln leuchtet der Ford dank Scheinwerfer, die mit kleinen Hütchen gegen störendes Streulicht abgeschirmt wurden. Messingradlager rundum und Einzerradaufhängung vorne. Legt man je eine

0,2mm Distanz in die vordere Aufhängung, ist ihr Spiel und der Sturz der Vorderräder weg. Das stört zwar mit beiden MTS-Platten im Chassis nicht. Möchte man authentisch „ohne“ fahren, minimiert das kleine Spiel die Kurvenfahrt. Die Hinterräder haben wir ein wenig angeschliffen, damit ihr guter Seriegrip noch besser wird. Mit gebrochenen Kanten geht die Post ab, wie in alten DRM-Tagen. Der Capri geht hinten etwas aus den Federn. Keine große Sache, aber wir werden ihn absenken, damit er hinten und vorne gleich tief sitzt. Mehr dazu auf folgender Seite.



Mit der gelungenen Neuauflage Capri RS knüpft man an 70er Wurzeln an: Erinnerungen an tolle Tourenwagen von Ford und die Jugendzeit mit Carrera.

Sinnliche Linien, ein Entenbürzel auf dem Heck und sehr breite Reifen: Das war Tourenwagensport in den 70ern. Gummischnellverschlüsse an den Hauben prägten das Bild der flotten Wartungsfreundlichkeit.



Der RS kommt dank Powermotor brachial aus dem Kurvenausgang! Optisch über jeden Zweifel erhaben! Rechts ein schönes Exponat in Kallmünz 2008.



Klassiker



DRM 1975: FORD CAPRI 3100

JIM HUNT TUNINGTIPP FÜR FAHREN OHNE MTS



Auch ohne Magnet Traction System MTS fährt der Capri solide. Um im Grenzbereich noch mehr RS aus ihm zu kitzeln, legen JHM Renn-Mechaniker ein paar Kniffe an. Dabei kommt uns die stabile Carrera-Konstruktion sehr entgegen! Modellbauerisches Geschick und Standardwerkzeug Trennscheibe, Schraubendreher, Kleber reichen.

Heckschürze und LED-Einheit werden vom Chassis an die Karo verlegt. Die hinteren Lochträger werden frei gelegt, damit das Capri-Heck tiefer gelegt werden kann. Danach liegt die Karosse parallel zur Straße. Seine Straßenlage wird im Grenzbereich noch besser.



Das **Schnittmuster** im Überblick



1. Heckschürze am Chassisende demontieren. Vorsichtig mit einem Schraubendreher abhebeln. LED-Einheit per Steckverbinder lösen.



2. Chassis-Heck um die beiden Karohalter per Trennscheibe schrittweise abtragen. Die hinteren Steher der Karo um 1 mm kürzen. So kann das Capri-heck tiefer und kann entkoppelt arbeiten.



3. Heckschürze samt LED-Einheit an Karo verkleben. Das bearbeitete Chassisheck fügt sich darin ein. Überstehendes Material unten am Fahrerinlet plan schleifen, damit nichts klemmt. Fertig!

Klassiker



DRM 1975: FORD CAPRI 3100

Jim Hunt Magazine®

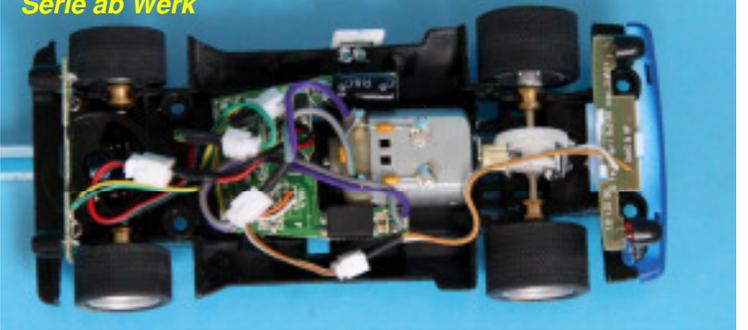
Der E200 Motor hat richtig Dampf in allen Drehzahlagen. Er wuchtet den Capri über seine breiten Reifen und das Inliner-Getriebe in Windeseile von Null auf Vollgas. 12 Voltan im Tank sind eine explosive Mischung, möchte man den Ford sportlich auf Linie fahren. Die Agilität des Triebwerks will dosiert werden, andernfalls kommt das Heck. Dank des langen und tiefen L-Kiels mit großem Einschlagwinkel bleibt der RS in der Spur. Die Rückstellfeder bauen wir aus, damit das Heck ruckfrei aus dem Drift zurückkehren kann. Die Doppelzündung im L-Kiel lässt den Motor stets willig am Gas hängen. Möchte man die Strecke umgekehrt abfahren: Polungsschalter im Bodenblech benutzen! Aber bitteschön auf den Gegen-

verkehr achten. Es wäre eine Schande, wenn man den schönen Capri abschleift. Viele haben Jahre auf diesen tollen Wagen gewartet! Jetzt ist er endlich zu haben, was ein dickes „Danke!“ wert ist. Das Warten hat sich gelohnt!

Fazit:

Carrera hat mit dem Capri RS einen wunderschönen DRM-Rennsportklassiker aufgebaut. Die siegfähige Fahrmaschine lässt sich mit ein paar Eingriffen für magnetlosen Betrieb richtig schnell machen. Die Eckdaten von Chassis, Rädern, Motor und Getriebe liefern eine beeindruckende Basis, die Homeracer begeistert. Wann kommt die passende CSL von Carrera? Den gab es doch auch in den 70ern schon mal... ʘ

Serie ab Werk

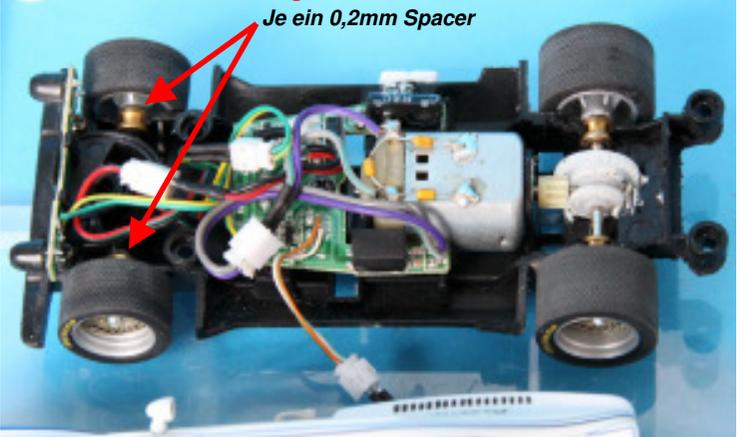


Das Carrera Chassis mit Einzelaufhängung vorne ist eine solide Basis. Vier Messinggleitlager bieten sorgenfreien Rundlauf. Mit je einem 0,2 mm Spacer vorne liegt er in Kurven noch besser. Abgeschirmte LED für gebündelte Leuchtkraft sind klasse! Der E200 Motor stemmt 6 Zylinder-Druck auf die breiten Walzen, was den Capri heftig nach vorne reißt. Servicefreundliche Lösung: Elektronik mit praktischen Steckverbindern.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
134,2 mm	56,5 mm	39,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
80,2 mm	53,5 mm	55,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
89 g	E200	Inliner

Nach dem JHM Tuning





Erweiterte Suche »

Kategorien

- DIGITAL 132 (490)
- DIGITAL 124 (340)
- EVOLUTION (784)
- EXCLUSIV (407)
- PROX (133)
- GO!!! (316)
- DIGITAL 143 (51)
- PROFI (59)
- STRAX (14)
- Pull&Speed (14)

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

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!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR

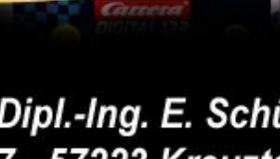


30346 - 65,99 EUR

**hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !**

**hier sind alle von
Carrera lieferbaren
Ersatzteile auf Lager
und es gibt eine
super komfortable
Suche !**

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !



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

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

Ford MK II – Ferrari 330 P4

Die Klassikschmiede Scalextric aus England legt zwei ihrer besten Eisen neu auf. Ford V8 mit sieben Litern oder 3,3 Liter Ferrari V12? Eine Frage der Ehre!



THE ROARING SIXTIES ARE BACK!

Jim Hunt Magazine®

Klassiker

Ford MK II – Ferrari 330 P4

THE ROARING SIXTIES ARE BACK!

Es gibt Autos, bei denen kann man nichts falsch machen, denn ihr Nimbus überlebt bis heute. Ford MK II, das Höllenteil, das Ende der 60er Le Mans gewann. Im Heck ein brachialer Nascar V8 mit sieben Litern Hubraum! Wer den wie wir live gehört hat, weiß wovon die Rede ist. Der Ferrari

330P4 ist mit 3,3 Litern, verteilt auf zwölf Zylinder unterwegs, aber nicht minder attraktiv. Er schlägt in der Klangwertung ganz klar den Ford wie auch den Porsche 917K. Enzo schuf eine Symphonie der Extraklasse. Schon alleine das heißere Abbröckeln, wenn der Wagen mit dem Motor

Bremst, lässt Tränen der Ergriffenheit rinnen. Steigt der Pilot richtig auf den Zwölfzylinderkopf, umspült ein süchtig machender Orkan das Trommelfell. Scalextric hat zwei erfolgreiche Fahrmaschinen aus seinem Programm neu aufbereitet. Wie schön! Die goldene Ford Version



Jim Hunt Magazine war 2008 hautnah dabei, als der MK II V8 gestartet wird. Was sich beim Warmlaufen abspielte, lässt sich schwer in Worte fassen. Direkt hinter dem Fächerkrümmern brüllt ungefilterter Sound ohne Abgasgedrückt aus zwei dicken Ofenrohren. Mit zunehmender Drehzahl läuft der Mega-Motor runder, aber nicht minder leiser.



Die giftgrüne Nase auf goldenem Bug fällt auf, egal ob an der Box oder auf der Zuschauertribüne. Sein Fahrverhalten bietet dank Sidewinder Technik und ausgereiften Komponenten auch ohne MTS spritzigen Fahrspaß. Blei in und unter den Bug und schon kann es los gehen. Speed und Straßenlage sind einzigartig. Eines der besten und schnellsten Serien-Slotcars ab Box!

Jim Hunt Magazine®

Klassiker

Ferrari 330 P4 – Ford MK II

THE ROARING SIXTIES ARE BACK!

Jim Hunt Magazine®

bekam eine giftgrüne Nase. Ein Beweis für den Einsatz berauschender Mittel in den Endsechzigern. Der Ferrari sieht mit seinem Grundfarbenkontrast super aus und lässt annehmen, dass man in Italien damals zur Inspiration beim Vino Rosso blieb. Wer mehr über die beiden Boliden nachlesen möchte: Den Ford gab es in u.a. im JHM No.11, den Ferrari in JHM No. 8.

Fazit:

Ford MK II und Ferrari 330P4 waren in diesen Farben längst überfällig. Das Fahrverhalten dieser perfekt gebauten Wagen braucht nicht diskutiert werden. Magnet raus, Blei rein und los geht's. Wer damit bei 12V nicht zurecht kommt, sollte Rennfahrstunden nehmen!



Der 330er mit hellblauen Felgenrändern und Streifen peppt das leuchtende Rot auf. Auch im Ferrari arbeitet zuverlässiges Sidewinder-Laufzeugs, das für ausgezeichnetes Fahrverhalten bürgt. Fährt er dem Ford hinterher? Eine Frage des Fahrkönnens! Schon mal daran gedacht, was Enzo mit schlechten Scuderia Fahrern anstellte? Das macht sauschnell!





**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



Nach Surtees CanAm-Lola bringt Tuner Revell den stahlblauen Big Bang einer weiteren Fahrerlegende.

Sweet Sixteen
GEORGE FOLLMER'S LOLA

Klassiker



GEORGE FOLLMER'S LOLA

Jim Hunt Magazine®

George Follmer war in den späten 60ern bis hinein in die frühen 70er einer der erfolgreichsten Straßenrennfahrer auf unserem Erdball. 1967 pilotierte er die Lola T-70 Mk2 mit der Nummer 16 in der USRRC (United States Road Racing Championship) Rennserie und eine weitere in den CanAm-Serien der Jahre 1966 und 1967. Vielmals fuhr er dabei in die Top Ten. 1972 wurde George F. CanAm Meister, was seine her-

ausragende Entwicklung als Rennfahrer und Ausdauer unterstreicht. 1999 - ein Jahr vor dem Millennium wurde ihm eine besondere Ehre zu teil. Er zog in die „Motorsports Hall of Fame of America“ in der Kategorie Sportwagen ein. Obwohl er sich vom professionellen Motorsport zurückgezogen hat, nimmt er noch immer an Vintage-Rennen teil. Meist in Original-Fahrzeugen, die er schon in seinen Glanzzeiten



Die große Fahrmaschine von King George: Lola T70 als Spider - ein mächtiges Gerät für die harte Gangart. Sein ohne Dezibelbegrenzung laufender V8 wurde von Revell nicht wieder gegeben. Man hat sich an Slottern orientiert, die schon bei kernig laufenden Getrieben über den Jordan gehen. Leise und geschmeidig läuft der Big Bang Spider auf den Pflaster. Eine dezente Kurpackung Öl und Fett auf die Mechanik und schon kann man loslegen. Schleift man die Reifen an, soll man den Focus auf das Wort „an“ legen. Grobmotorisches Abschleifen bringt das Sidewinder-Rad in Fahrbahnnahe. Bleibt man beim „Anschleifen“, ist genügend Platz für den rotierenden Zahnkranz.



bewegte. Tuner Revell gedenkt dem großen George mit einer seiner Lolas. Die stahlblaue Version No.16 ist eine Augenweide! Die dezent edel wirkende Lackierung passt hervorragend zur mächtigen Fahrmaschine. Obwohl der Tuner mit

Klassiker



GEORGE FOLLMER'S LOLA

Jim Hunt Magazine®



den Proportionen zugunsten der Straßenlage etwas in die Breite ging, schmälert das nicht den Auftritt des brüllenden V8. Er lässt sich ohne MTS sportlich bewegen. Manche beschwerten sich bei Surtees Wagen, das Sidwinder-Getriebe würde auf der Straße schleifen... Jungs, ihr sollt Reifen an-, aber nicht bis aufs Gewebe wund schleifen! Unsere Lolas laufen mit 12 Voltan im Tank rund und sauber. Mehr Info zur Lola in JHM No.11. Ein Blick in die Zukunft verspricht die zweite Lola von Follmer: Die blau-gelbe Sunoco Maschine steht in den Startlöchern. Wir auch!

Fazit:

Auch die stahlblaue Follmer Lola begeistert uns. Wer sie richtig bedient, wird viel Spaß mit dem V8 Big Bang Sidwinder im Heck haben. Potential für Tuning ist vorhanden!

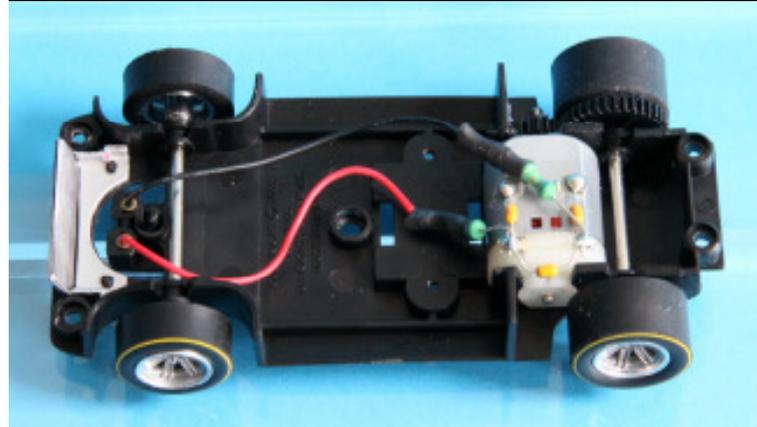


Das schön glänzende Stahlblau ist eine Schau!

Abgedeckte Scheinwerfer-Öffnungen verdeutlichen, dass man es nur tagsüber eilig hatte. Nachtfahrten gehörten nicht zum Repertoire dieser Granate. Aus dicken Heckflämmrohren brüllt der V8 ohne Reue.



Sidwinder-Konzept und viel Platz für zur Bleitrimmung.



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	Sidwinder



Jim Hunt Magazine®

Alfa GTAM

AutoArt hat mit diesem Romeo den Durchbruch zum Rennwagen-Tuner geschafft. Im Interview die aktuelle Version von Toine Hezemans.

Klassiker

Alfa GTAm



Jim Hunt Magazine®

In der letzten Ausgabe No.12 stellten wir den neuen Alfa GTAm von Autoart vor. Wir wurden mit einem sensationell gelungenen Klassikrennwagen überrascht. Damit hat der Hersteller den Spagat aus perfekter Detaillierung und sportlichen Fahreigenschaften geschafft. Neben den beiden roten Versionen des bekannten Mannheimer Fahrers und Alfahändlers kommt nun die Version von Toine Hezemans in zeitgenössischem Tulpen-Orange. Tuner Fly hat das Orange damals bei seinem GTAm kräftiger ausfallen lassen. Egal, der Klassiker rennt wie die Hölle und huldigt die von Autodelta erleichtert aufgebauten Heckschleudern in herausragender



Auch in untypischer Alfa Klassikfarbe schön: GTAm Heckschleuder, eine kraftvolle Rennmaschine, die genügsam mit 9 Voltan im Tank rennt und anzieht wie keine andere.

Form. Wer mehr zur Technik nachlesen möchte. In JHM No.12 steht alles drin. Jederzeit zu haben in unserem Gratis- Onlinekiosk. Go for it!

Fazit:

Auch in moderatem 70er Jahre Orange bringt der Alfa GTAm von Autoart volle Leistung. Mit nur 9 Voltan im Rennsporttank und ohne MTS fährt die Heckschleuder gekonnt um den Kurs. Wir fahren sogar ohne Blei, obwohl man im Chassis mit Einzelradaufhängung vorne genügend Platz findet. Ein echter Alfa!

Toine nach dem Run im aktuellen Star-Interview mit TV Tul-P.



TV: Toine, wie war der Ritt auf Alfa?

T: De Alfa rencht wi Hölle, de Heckch kan ma doll per Gaspedaal rechen!

TV: Wie sicher war man auf der alten Naturrennstrecke unterwegs?

T: Es wa schwer nebe viel Gras zu faahn. De smaale Baahn und die snelle Alfaaa! Wi Volgaaas in en grüne Dunnel. Besondes wenn Vic van hinden im starge Porsche aufliief.

TV: Hat das Team gut abgestimmt?

T: Ja, Autoard hadd en doller Faahrg-Schobb gemaacht! Danke!

TV: Danke, Toine und gute Fahrt!

Schöne Rundungen mit ausgestellten Kotflügeln und verbreiteter Spur. Autodelta, die Rennsportabteilung von Alfa hat den GT erleichtert und potent gemacht. Autoart hat die Tugenden perfekt übernommen.



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

Herausgeber: Jürgen Kellner

Schlussredaktion: Sushi Neda

Freie Mitarbeiter: Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel

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 sowie 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 unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.

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

Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90

46236 Bottrop

www.autorennbahncenter-bottrop.de



Öffnungszeiten

Di, Mi, Do, So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche

Erwachsene

• Tageskarte € 5.-

• Tageskarte € 6.-

• Komplett* € 7,50.-

• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

* Tageskarte mit Leihauto und Regler

Rennen

SLP, Slot.it Ninco Cup,
eigene Rennserien, Clubs

Service

Reparaturen, Beratung

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Snacks

An der Theke

Shop

großes Sortiment

Vier große Carrerabahnen

Holzbahn

20 m
8-spurig

30 m
6-spurig

32 m
6-spurig

50 m
6-spurig

40 m
6-spurig

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet Rennserien regelmäßig eine Bühne. Schließlich ist es in unser aller Interesse, das facettenreiche Hobby Slotracing so gut es geht zu unterstützen. Viel Spaß beim Einblick in diesen Ausschnitt des Renngeschehens. Vielleicht macht es neugierig auf mehr...

JIM HUNT RACING

Die Hölle von Kölle Rennserie gastierte zunächst in Alsdorf auf einer wunderschönen Holzbahn, die Spa nachempfunden ist.

JIM HUNT RACING

Nach der Sommerpause ging es weiter Düsseldorf zu Lauf 9. Dort wurde weiterhin mit 1:32er Slot.it Rennwagen und den neuen, eigens für die Serie gefertigten Rennreifen um das Podium gekämpft.

JIM HUNT RACING

Ein Sommer in Bottrop: Im Rennbahncenter fand eine ausdauernde Rennserie für Einsteiger und Fortgeschrittene nach HvK statt. Ziel war es junge Nachwuchsfahrer von der Spielkonsole weg an die Bahn zu holen und ihnen betreuten Rennspaß mit anderen zu bieten. Fortsetzung folgt!

JIM HUNT RACING

Die 1:24er Liga fuhr beim Highwaystar 500 in Filderstadt um Ruhm und Ehre.

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle in Alsdorf

Am 27.06.2009 fand das achte HvK-Rennen bei Aachen statt. Nach der Ausschreibung waren die 32 Starterplätze binnen 2 Tage ausgebucht. Die Alsdorfer Holzbahn ist Spa Francorchamps nachempfunden. Eine verdammt schwierige, wunderschöne Bahn! Leider steht sie in einem Bowlingcenter, was sehr störend ist. Bald soll die Strecke

nach Bedburg (Rhein-Erft-Kreis) in einen eigenen Raum umziehen. Erst Technik-Abnahme, dann ab 12 Uhr freies Training. Ab 13 Uhr „gezeitetes Training“: Jeder durfte 3 Minuten pro Spur fahren, dann erfolgte Wechsel. Anschließend haben wir erstmals einen Schönheitswettbewerb für selbstlackierte Fahrzeuge veranstaltet.



JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle in Alsdorf

Die ersten drei Plätze gingen an: 1. Lukas Nick mit seiner Audi Eigenkreation. Platz 2 ging an Uwe Klasen und seinen Audi in Gulf Lackierung. Robert Sonnenbergers McLaren Yellow Corn landete auf Platz 3. Wegen der positiven Resonanz wird es bei allen künftigen Rennen solche Concourse-Wettbewerbe geben.

Das Qualifying folgte um 14 Uhr: Fahrer können sich und Ihr Fahrzeug präsentieren und zugleich werden nach Leistung aufgeteilte Gruppen ermittelt. Ein Garant für spannende und ausgeglichene Kämpfe in einzelnen Leistungsgruppen. Das Rennen wurden in vier Gruppen durchgeführt. Die erste Gruppe bestand aus 7 Startern, die im Qualifying mit schwächeren Zeiten unterwegs waren. Die drei schnelleren Gruppen hatten je 6 Fahrer. Die Gruppe der Spitzenfahrer fuhr als Höhepunkt zu letzt. Einen sehr überlegenen



Die sechsspurige Holzbahn in Alsdorf ist an das nahegelegene Spa Francorchamps angelehnt. Ihre anspruchsvolle Streckenführung und schöne Details bringen ein authentisches Ardennen-Feeling an den Start. Bald soll sie aus dem Bowling-Center ausziehen und einen eigenen Raum erhalten. Das hat diese Bahn in jedem Fall verdient.



JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle in Alsdorf

Tagessieg hat sich unser Dirk geholt. Er kam mit der schwierigen Bahn am besten zu Recht.

Die Plätze 2 + 3 waren sehr hart umkämpft: Daniel setzte sich mit einer knappen Runde Vorsprung gegen Tom durch. Ausgeglichenheit im Mittelfeld: Zwischen den Plätzen 6 bis 12 liegen keine 4 Runden, viele Plätze wurden über Teilmeter entschieden. Trotz knapper Ergebnisse und spannender Duelle gab es weder Aufregung noch Reklamationen bei der Rennleitung oder den Einsetzern. Ganz so, wie wir uns die HvK-Rennen vorstellen.



Rennspaß mit großem Sportsgeist bei den Hölle von Kölle Jungs: Die Wettkämpfe fanden ohne Gemecker statt. Fair wurde um die Platzierungen gekämpft.



Bilder: Daniel Bachmann

Text: Uwe Klassen

Bei der HvK-Rennserie wird mit seriennahen, optimierten Slot.it-Fahrzeugen angetreten. Das bringt maximalen Fahrspaß und hält die Kosten für die Fahrer in einem überschaubarem Rahmen. Für Chancengleichheit wurden sogar ein HvK-Reifen bei Ortmann angefertigt. Wir berichteten bereits weiter vorne in Jim's Universum.

Podium:

1. Dirk
2. Daniel
3. Tom

JIM HUNT RACING

9. Hölle von Kölle -Düsseldorf

Am 20./22.08.09 traten 28 Kölner Piloten im „benachbarten Ausland“ Düsseldorf teilnehmen zu können. Wer sich am Rhein auskennt, weiß was gemeint ist. ☺

Inwieweit die Teams die Sommerpause nutzten zeigte sich bereits in der Boxengasse. Erfolgreiche Sponsorenverhandlungen ermöglichten manchem Team frisch lackierte, neu gestylte Wagen einzusetzen. Der neue Betreiber der Bahn – SRC1 zu 24 Slot e.V. nutzte den Umzug in neue Räumlichkeiten für kleine Änderung des Streckenlayouts, die dem anspruchsvollen Kurs eine neue Schärfe verlieh. Zudem kam erstmals der ab 2010 vorgeschriebene Einheitsreifen „Ortmann 51b – grau“ unter Rennbedingungen zum Einsatz. Im freien Training haderte vor allem Bernd vom Team „Hudubelebe“ mit seiner neuen elektronischen Steuereinheit. Zum Rennstart war dieses Handicap behoben. Bei der Fahrzeugabnahme gab es keine größeren Beanstandungen, so dass alle teilnehmen konnten. Nach der Einweisung durch HvK-Pressesprecher Uwe begann das Qualifying, das Überraschungen zeigte. Robert / Team Spacepilot und Achim / Team „Akime“ überraschten in der Spitzengruppe. Daniel / Team JohnQ musste sich mit einem Startplatz weiter hinten zufrieden geben. Wie er im Interview verriet, lag es an wechselnden Gripverhältnissen. Pünktlich um 15:00 Uhr: Rennstart!

Niemand ist hier angetreten, um den Concours zu gewinnen. Die Rundenzeiten der Topfahrer lagen eng beisammen. Diese Leistungsdichte garantiert spannende, packende Zweikämpfen. Nach dem Rennen kürt man den Sieger des Concours, ein McLaren im Martini Design. Im Rennen landete er auf Platz 3. Der Rennsieg ging an Team „Isa“ auf Porsche 956 KH. Platz 2 fuhr Team „Gastom“ auf Jaguar ein. Danke für die Organisation, Bewirtung und Gastfreundschaft beim Düsseldorfer SRC 1 zu 24 Slot e. V. Ein perfekter Renntag! Das Abschluss-Rennen der Saison 2009 findet in Schwerte statt.

Neuer HvK-Reifen für 2010!

Um der Chancengleichheit im Wettbewerb mehr Rechnung tragen zu können, ließen die HvK-Macher einen eigenen Reifen bei Ortmann anfertigen. Es handelt sich um den 51b, der sich durch die Farbe Grau eindeutig abhebt. Es war teilweise schwer, die alten Ortmann von den aktuellen Competition zu unterscheiden. Ab 2010 fahren alle den Grauen bei der Rennserie. Er passt hervorragend auf Slot.it und hat besseren Grip durch „mehr Fleisch“ gegenüber dem 51a.



Die Startfelder bei HvK werden immer größer. Neben Stammfahrern finden immer wieder neue dazu.

Reportage

JIM HUNT RACING

Highway Challenge 500

Die 5. Auflage der Highway Challenge 500 wurde am 18.07.2009 im Renncenter Highway Star in Filderstadt, einer der schönsten Anlagen in Deutschland ausgetragen. Gefahren wurde mit 1:24ern nach bekanntem SLP Reglement. 13 Teams stellten sich dem Kräftermessen.



Bilder, Text und Grafik: Joachim Weisoh

JIM HUNT RACING



Highway Challenge 500

Team Highway Star, Seriensieger der HWC 500, war die Messlatte für die anderen Teams. Mit perfekt vorbereiteten Autos ging es an den Start. Das offizielle Training am Freitag Abend nutzten zahlreiche Teams für Trainingsfahrten und letzte Abstimmungsarbeiten. Nach der Hallenöffnung am Samstag startete um 8:30 Uhr das freie Training. Hierzu wurden alle Teams in zwei Startgruppen eingeteilt. Aufhorchen ließ der SRC Stuttgart mit durchweg schnellen Zeiten. Nach der Abnahme ging's um 10:30 Uhr mit dem Qualifying los, welches auf der ausgelosten Spur 4 stattfinden sollte.

Gestartet wurde in umgekehrter Reihenfolge der Ergebnisse des Vorjahrs. Die Spannung war kaum zu überbieten. Highway Star, Perfect Strangers, SRC Stuttgart, Knax, Bear Racing und SG Stern bildeten Startgruppe 2. Die restlichen Teams bildeten die erste Startgruppe.

Explosive Mischung- Erste Startgruppe

Scuderia Filderstadt, zweifacher SLP Challenge Gewinner mit Steffen Serway, Wolfi Ratsch und „Trulli“ Jürgen Keinath. *Hot Chili*, Gewinner des letzten SLP Regional Rennens, diesmal ohne Kai Spachmann. *Team Blue In* trat als einziges mit einem Plafit Fahrwerk an. Gregory Klein, Armin Katzmann und Tristan Frölich waren trotzdem zuversichtlich. Das neue Team Filstal-Barbaren, hat sich in kurzer Zeit mit Riesenschritten entwickelt und trat selbstbewusst auf. iX-Racing mit Michael Kaiser, Gerald Ziegler, Frank Schüler und Manfred Vogel waren ebenso am Start wie Team CSI mit Thomas Zibull, Rüdiger Philipp und Harry Riester. Sie ließen im Training mit 7,9er Zeiten aufhorchen und zählen bei Clubrennen im Blue In immer zu Sieganwärtern.

Rote Ampel aus und los ging's! Anfängliche Nervosität führte zum ersten Crash. Die Gemüter beruhigten sich schnell und es kam zu spannenden Positionskämpfen. Erstgruppenverdächtige 94 Runden der Filderstädter auf Spur 3 paarten sich mit Kommentaren von Gregory, der auf Spur 6 über eingeschlafene Füße klagte. Servicearbeiten blieben nicht aus. Racing is life musste tackern, bohren und schweißen, um im Geschehen zu bleiben. Hot Chili enttäuschend auf Platz 3 mit einigen Runden Rückstand. Die Überraschung: Das Barbaren-Team auf Platz 2 im ersten Lauf. CSI, nach eigenen Aussagen mit Platz 4 zufrieden, die anderen Teams wie Blue In, Racing is life und iX-Racing mit zuviel Grip und Abflügen etwas verstimmt. Den Laufsieg holte sich die Scuderia aus Filderstadt mit 555,60 Runden.



JIM HUNT RACING

Highway Challenge 500

SRC Stuttgart mit dem Urgestein Frank „Bini“ Binanzer, Marco Prigl und dem sehr erfahrenen Torsten „TOU“ Ulrich. Geballte Konkurrenz war hier am Start! Perfect Strangers mit einem gut aufgelegten und provozierend lockerem Tobias Meiler sowie den Kameraden Patrick Dambacher, Shooting Star Frederik Genzel und Mike, dem Mitbetreiber des Highway Star. Bear Racing mit frisch frisierem Stefan „Bubele“ Wenger, dem Quali-Wunder Thomas Genzel und Reglerpapst Rene Schmidts. Die SG Stern diesmal nur mit einem Carsten, Fola wie immer durchgestylt und mit Kopfbedeckung, Witzerzähler und Chefgutachter Rainer Baudach. Team Knax mit Clan Berthold und Markus, sowie Olaf Gaarz. Last but not least die Seriensieger Bernd Bohnet, Marco Masur und Gunther „Aische“ Ohr.

Das Rennen wurde auf Spur 1 und 6 mit entschieden. Kein Team konnte an die Zeiten des Vorjahrs anknüpfen. Auf der Spur 6 waren 8.3er Zeiten Balsam für die Seele, dazu noch Tangoschwänzeln im S auf der Spur 1. Wo waren die 8.0er Zeiten auf der Spur 6 vom Vorabend hin? Magie? Hatte der rennabstinente Weißspurspezialist Dieter einen Fluch ausgesprochen? Wenigstens die Mittelspurfahrer kamen auf ihre Kosten. Wurde auf der 3 eine 8.120 gefahren, wurde sofort auf der Spur 4 mit einer 8.110 gekontert. Die Perfect Strangers und

Highway Star ballerten mal eben 97 Runden auf der Spur 5 ins Holz. Gefahrenere 95,07 Runden von Gunther auf der 2 waren bestenfalls Durchschnitt. Auch in diesem Durchgang war Fairness oberstes Gebot. Die Plätze 1 bis 4 waren erwartungsgemäß verteilt: Highway Star mit Handtuchdicke vor den Strangers, dahinter SRC mit 564,65 Runden. Die Bären mit 560,13 Runden auf Platz 4, gefolgt von Knax. SG Stern mit 551,89 Runden auf Platz 6.

Erste Startgruppe nach Regrouping

Nach dem Regrouping stieg die Scuderia Filderstadt in die zweite Startgruppe auf, die SG Stern wurde nach unten gereicht. Im Rennen das gleiche Bild wie im ersten Durchgang: Die Barbaren konnten mit 555,11 Runden den Laufsieg erringen, gefolgt von der SG Stern. Hot Chili nach wie vor nicht so scharf wie sonst, Racing is life mit Problemen und CSI, durch ein defektes Lager mit 7 Runden weniger als im ersten Lauf, aber noch vor Blue In und iX-Racing. Fazit aller Teilnehmer: Sehr fair, Einsetzerleistung teilweise mit Defiziten.



Zweite Startgruppe nach Regrouping

Bear Racing kassierte Team Knax. SRC Stuttgart bestätigte mit einem Top-Auto souverän Platz 3. Die Perfect Strangers machten das Ergebnis perfect. In einem spannenden Finish lagen sie am um 0,54 Runden vor dem Seriensieger Highway Star. Ein lauter Aufschrei nach dem Stillstand der Autos – es war geschafft. Die Perfect Strangers haben nach Addition beider Läufe die Highway Challenge 2009 mit 0,31 Runden Vorsprung gewonnen – Gratulation!

JIM HUNT RACING

Highway Challenge 500 - Podium



Platz 1:
Perfect Strangers



Platz 2: Highway Star



Platz 3: SRC Stuttgart



Platz 4: Bear Racing



Platz 5: Team Knax



6: Scuderia Filderstadt



7: Filstal Barbaren



8: SG Stern



9: Team Hot Chili



10: Team CSI



11: Racing is Life



12: Blue In



13: Team iX-Racing

Gesamt	Lauf 1	Lauf 2	Gesamt	Diff.	Platz
Perfect Strangers	568,84	567,40	1136,24		1
Highway Star	569,07	566,86	1135,93	-0,31	2
SRC Stuttgart	564,65	561,15	1125,80	-10,13	3
Bear Racing	560,13	558,06	1118,19	-7,61	4
Knax	555,67	555,11	1110,78	-7,41	5
Scuderia Filderstadt	555,60	554,04	1109,64	-1,14	6
SCRC Filstal Barbaren	552,04	555,11	1107,15	-2,49	7
SG Stern	551,89	551,69	1103,58	-3,57	8
Hot Chili	543,24	549,46	1092,70	-10,88	9
CSI	543,15	536,62	1079,77	-12,93	10
Racing Is Life	529,81	540,68	1070,49	-9,28	11
Blue In	533,30	529,71	1063,01	-7,48	12
iX-Racing	507,57	523,20	1030,77	-32,24	13

„ Weg von der Spielkonsole, ran an die Rennbahn!“

Reportage

JIM HUNT RACING

Ein Sommer in Bottrop

Nach dem HvK-Rennen im Autorennbahncenter Bottrop wurde kurzfristig eine Folgeserie ins Leben gerufen. Ab 12.06.2009 war Freitag-Renntag. Um der Ferienzeit Rechnung zu tragen wurden 6 Streichergebnisse aus 10 Rennen ermöglicht. Der Wechsel zwischen Holzbahn und den vier Carrerabahnen steigerte den Reiz. Trotz Ferienzeit waren fast immer über 20 Piloten am Start. Darunter Anette und Melanie, zwei serientreue Renndamen und viele männliche Jugendliche. Dominik hatte vom ersten Tag an die Serie (und auch die Alten) im Griff und holte sich den ersten Platz. Romanus und andere Erfahrene gaben Neulingen Unterstützung. Das spiegelte sich darin, dass Teilnehmer ihre Leistungen von Lauf zu Lauf stark verbesserten. „Es hat mir Spaß gemacht an den Bottrop-Freitagen teilzunehmen und Fortschritte von Beteiligten zu beobachten.“

Bleibt der Wunsch offen, dass auch anderswo vergleichbare Entwicklungsarbeit geleistet wird. Frei nach dem Motto: „Weg von der Spielkonsole, ran an die Slotbahn!“ Am letzten Renn-Freitag fand die Siegerehrung statt. Nach der Tombola konnte jeder Teilnehmer einen Gewinn mit nach Hause nehmen. Youngster Dominik gewann einen Slot.It White Kit. Das ebnet den Weg ins Hobby über den Selbstbau eines Boliden.

Ab 11.09.2009 geht es jeden 2ten Freitag im Monat weiter! Die lockere Atmosphäre und einsteigerfreundliche Tipps garantiert das Autorennbahncenter in Bottrop.



Immer wieder Freitags: Trotz Ferienzeit waren die Rennen in Bottrop gut besetzt.



Die Ruhezone für Rennpausen



Die Gruppe der Spitzenfahrer beim Duell auf der Holzbahn.



Sieger Daniel fuhr das Rennen heim.



Einen flott machen

Workshop

Wie pinselt man eine tolle Effektlackierung?



Paintbox

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



Wie pinselt man eine tolle Effektlackierung?

Workshop

Wie bekommt man eine schön schimmernde Effektlackierung aufs Slotcar, ohne Lackierer-ausbildung, ohne Putzorgie der Airgun? Ganz einfach per Pinsel, mit Tamiya Farben und Fingerfertigkeit. Der Ford MK IV von MRRC wurde in Titangold gestrichen, ein sehr dezenter Farbton, der fast schon graubraun überkommt. Nach dem Trocknen bekam er transparentrot aufgemalt und fertig. Wer mit den dünnflüssigen

Tamiya Farben nicht zurecht kommt. Kleiner Tipp: Die Farbe großflächig mit einem 10er oder 12er Pinsel auftragen und auf eine gleichmäßige Verteilung achten. Nicht kleinkariert fummeln, großzügig malen! Der Rest gibt sich von selbst. Die dünnflüssigen Acrylfarben verlaufen sehr schön und nach dem Trocknen sieht man keinen Pinselstrich mehr. Ähnlich, wie beim Anstreichen von Wänden mit farbigen Tönen.

Nach den ausgiebigen Trocknen kommen noch Decals drauf und fertig. Ohne Klarlack, denn die Logos werden von der Acrylfarbe hervorragend fixiert. Sollte jemand sehr aggressive Schweißhände besitzen, kann Klarlack nicht schaden. Mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Ausprobieren, üben, üben. Viel Erfolg!

Einen flott machen

www.jim-hunt-magazine.de



Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!

AUSTRALIEN GO!!!'S RENNBAHN



Für die Carrera GO!!! sind dieses Jahr erstmalig Fahrzeuge in Australien auf den Markt gekommen, die nur dort verfügbar sind. Im Set (Art.-Nr.: 62127) befinden sich ein roter und weißer Holden HSV GTS. Außerdem soll es noch ein Set mit einem Polizeifahrzeug und einer Designvariante als Straßenversion geben. Im Carrera-Club-Shop gab es bereits die beiden Straßenfahrzeuge und das Polizeiauto zu kaufen. Das dritte Fahrzeug zu bekommen wird wohl eine echte Aufgabe für den Sammler werden!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
114,3 mm	48 mm	35 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
67,4 mm	43,6 mm	43,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
40 g	Standard	Inline



GO *rennbahn* **CARLI** *onlineshop*

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

COMICHELDEN AUF 4 RÄDERN



Hier kommen die Liebhaber von Comic - und Fantasiegefährten auf ihre Kosten, das ist nichts für Otto-normaltanker. Im Vergleich zu den drei bisher erschienenen Spider-Man Autos sind die jetzt neu gestalteten Fahrzeuge einem Comicheld wie Spider-Man würdig. Als Gegenspieler hat der Carrera Designer diesmal den dunklen und bösen Carnage auserkoren, der in den Marvel Comics 1993 seine ersten Auftritte hatte. Vermutlich werden dies vorerst die letzten Marvel Themenfahrzeuge sein.



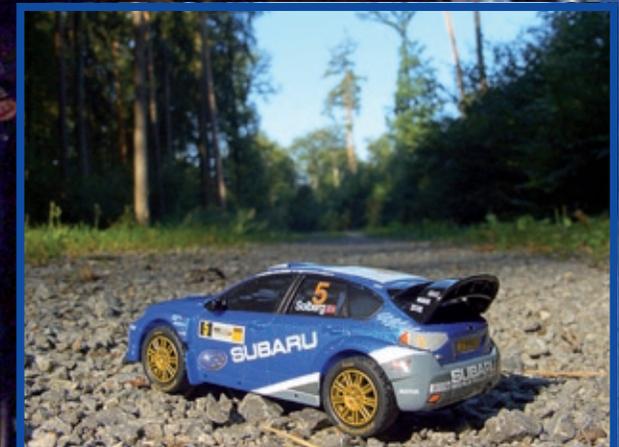
Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
114,1 mm	52,9	26 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
56 mm	36,8 mm	42 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
36 g	Standard	Inliner



Der Schotter Spezialist, Subaru Impreza WRC!

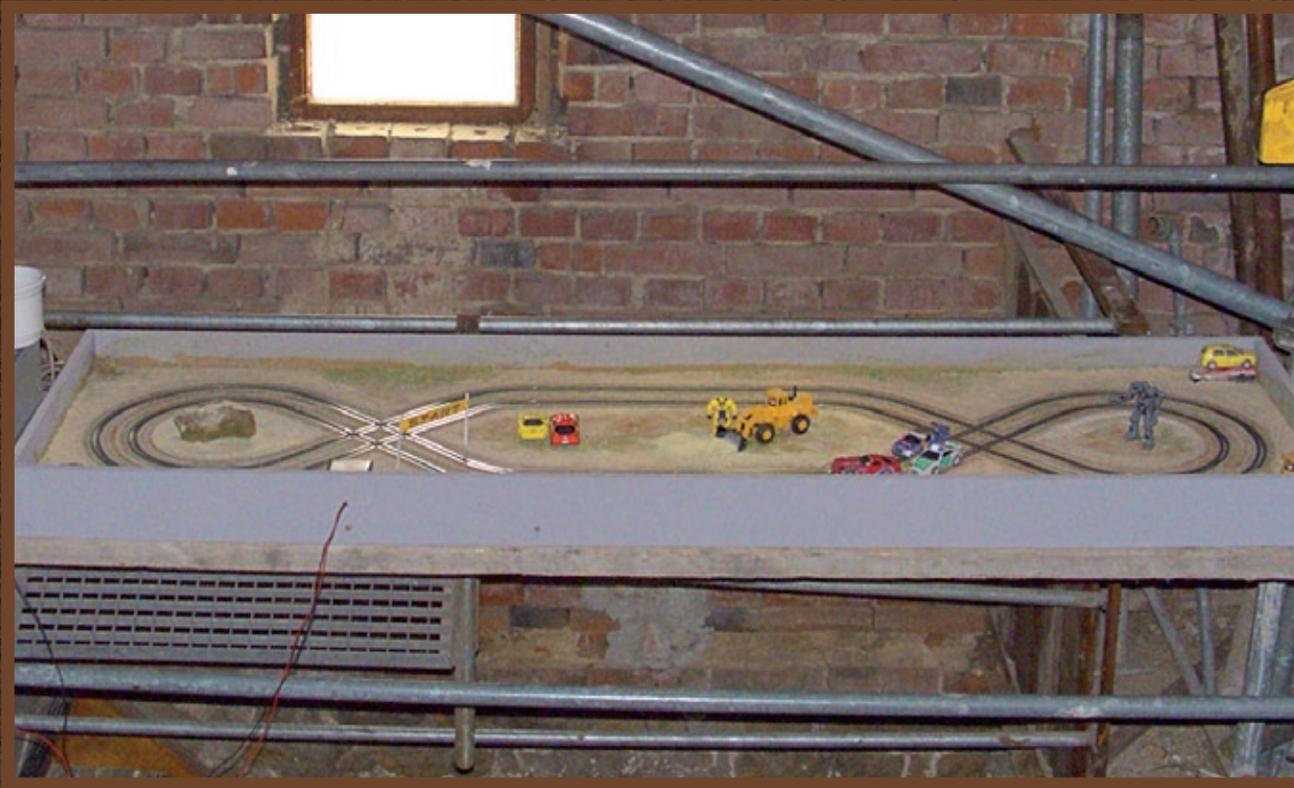
Es gibt bereits etliche Rallyeautos von Carrera im Maßstab 1:43 für die GO!!!. Jetzt ist der Subaru Impreza WRC von der Rally Deutschland 2008 dazugekommen. Das Sportgerät, im original (1:1) von Herrn Solberg gefahren, ist gut detailliert und sehr nahe nach dem Vorbild umgesetzt worden, Gratulation! Die Fahreigenschaften sind denen des Citroen C4, Ford Focus oder des Peugeot 307 sehr ähnlich, somit hat der Subaru auf der Rennbahn genug potentielle Gegner. Schade das die WRC in diesem Jahr nicht nach Deutschland kam. Die Rennen in Trier waren immer einen Besuch wert. Vielleicht klappt es ja 2010 wieder.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
103 mm	43,7 mm	35 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,1 mm	42,6 mm	42,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
37 g	Standard	Inline

DEMOLITION-DERBY



Diese Art des Rennbahnspiels hat seinen ganz eigenen Reiz, man steht passiv daneben und bangt um das eigene Auto: „Hoffentlich hält die Karre durch!“

Hier ist der etwas andere Bastler gefragt: Es geht darum ein möglichst spurstabiles Fahrzeug zu bauen das die Stöße der Gegner möglichst gut wegsteckt und dabei selbst gut im Austeilen ist. Die Regeln sind sehr einfach (eben für echte Landeier).

Demolition Derbys werden seit den 1950er Jahren in den USA auf verschiedenen Messen und Rennstrecken durch die unterschiedlichsten Veranstalter ausgetragen. Gefahren wird eine einfache Acht auf Sandpisten. In den 1960er Jahren erlangte die außergewöhnliche Art der Autoverschrottung große Popularität und wurde in den ländlichen Gebieten zum Quasi Standard bei Messen und Volksfesten – der Motorsport für echte Hillbillies. Da die Kosten für einen „Rennwagen“ überschaubar sind, ein Fahrzeug kostet in der Regel nicht mehr als 500 bis 1000 Dollar, sind die Veranstaltungen bis heute sehr populär. In den USA beteiligen sich etwa 60.000-70.000 Fahrer pro Jahr an den Rennen.



DEMOLITION-DERBY

Das Reglement

STRECKE

- Dreckpiste mit „Sand“ als Doppelacht („1-Spurig“ mit nur einem Spurwechsel)

RENNEN

- In einem Lauf fahren maximal 6 Fahrzeuge.
- Startaufstellung auf zwei Spuren hintereinander.
- ca. 8 -10 Volt, sollten zum Schluss mehrere Fahrzeuge 7 Runden hintereinander herfahren ohne das etwas passiert, wird die Strom Spannung langsam erhöht.

Ein Rennen umfasst so viele Läufe wie Teilnehmer (max. 6), jeder startet einmal auf jedem Startplatz, die erste Startreihenfolge wird ausgelost. Gibt es mehr als 6 Teilnehmer werden zwei oder mehr Gruppen ausgelost, die 6 Besten kommen in einen entscheidenden Finallauf.

Gewonnen hat, wer als Letzter noch fährt, egal wie!

Natürlich wird der ordnungsgemäße Ablauf notariell überwacht.

FAHRZEUGE

- Maßstab 1:43
- max. 52 mm Breit
- max. 55 g schwer
- „Bewaffnung“ aller Art erlaubt!



DEMOLITION-DERBY

Wer Lust hat, kann gerne mal an einem Proxyrennen teilnehmen - das geht ganz einfach, sozusagen von zuhause aus, Auto im Maßstab 1:43 passend für das Reglement basteln und mit ausreichend Porto an den Veranstalter schicken. Der Veranstalter wird dann mit seinen Helfern und natürlich unter strengster Aufsicht die einzelnen Läufe durchführen. Wenn möglich wird alles auf Video aufgezeichnet und bei youtube veröffentlicht. Am 30. September 2008 findet ein solches Proxyrace in Manolzweiler statt. Näheres ist per E-Mail zu erfragen: demoliton-derby@bw-slot.de



Hier kommt die Fortsetzung von
Frank Tutaß Holzbahn. Teil 1
wurde im JHM No.12 vorgestellt.

Foto: Sascha Burge

*„Course sans
Entretien“*

Episode 2

Episode 2

Course sans Entretien



A la campagne: Rurale Gelassenheit in 1:32



Place à l'ombre: Ein Platz im Schatten



Ein verstohlener Blick über den Dorfplatz von einem Balkon aus.

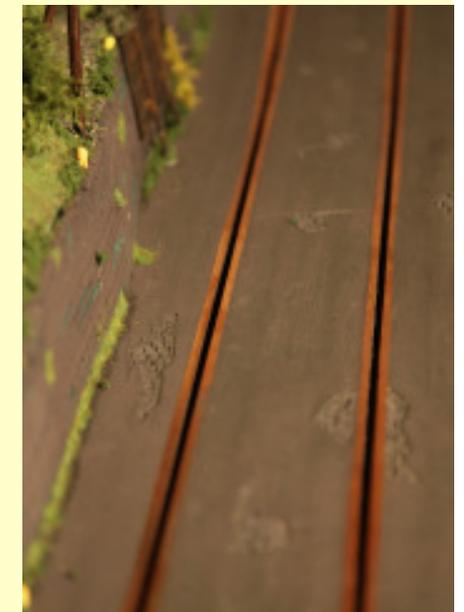
Fotos: Sascha Burge



Die große Fahrt geht durch ein altes Stadttor hinaus aufs Land.



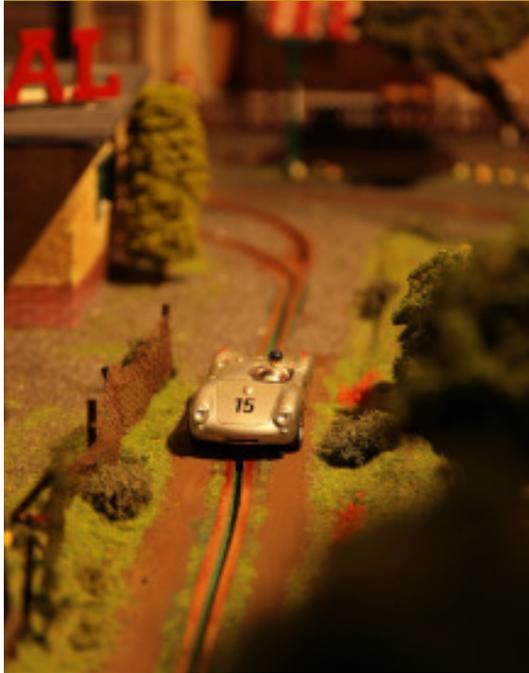
An der Kreuzung... Wer hat hier Vorfahrt?



Schlaglöcher gehören dazu...

Episode 2

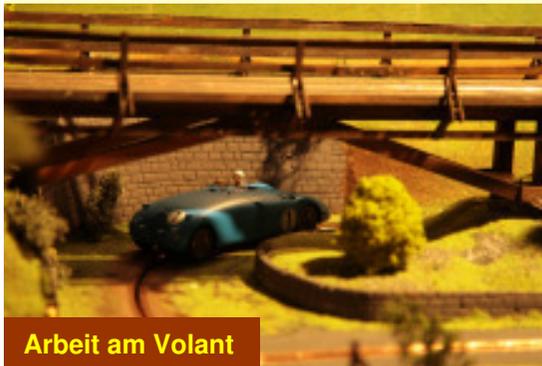
Course sans Entretien



Schnell über den Abkürzer. Damals fuhr man ebenso auf unbefestigten Straßen. Meist gab es nur solche...



Eine klassische Straßenlaterne darf nicht fehlen



Arbeit am Volant



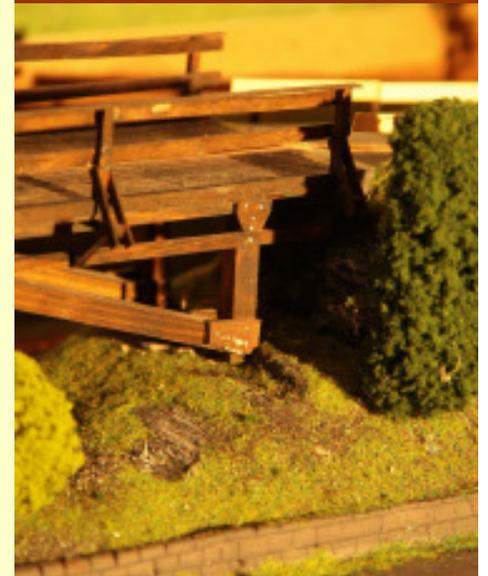
Auch graue Mauern können schön sein.



Ein Blick auf den Ort. Wunderschön verträumt irgendwo in Frankreich...

Fotos: Sascha Burge

Brückenbau in Holz. Die Träger wurden mit dicken von Hand geschmiedeten Nägeln befestigt.



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

Suche Slot.it Newman Porsche. Zahle fair. Chiffre SN 819

Kostenlose private Kleinanzeigen

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



Lust auf spannende online Rennen?

www.GPLRACER.eu



Jim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

Bei uns fährt der Leser mit!

DAS WAR DIE **13.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 14 !**



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 Originalfahrzeuge. 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 durch den Verlag. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben!