

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

14

Nov 09

Workshop
Zündung
einstellen

JIM HUNT RACING

Rennberichte

Tolle Klassiker!



Rundstrecke



Mazda von Slot.it

Welcome Pioneer!

Steve McQueen's
Bullitt Mustang



Neuer Ningo E-Regler
und Mustang One!

XLOT-Ferrari !



Ningo 997 Martini 1:28



mit XLOT Tuning Getriebe

Toyota goes NASCAR-
SCX geht mit!



Wilde Rallye Geräte!





Jim Hunt Magazine®

Premierenfieber

Willkommen Pioneer Slotcars! Die neue Marke startet mit dem Untersatz von Steve McQueen aus dem Streifen „Bullitt“. Jim Hunt Magazine testet exklusiv als erstes deutschsprachiges Slot Medium den neuen alten Mustang der britischen Manufaktur, die auf ganzer Linie eigene Wege geht. Mehr über dieses heiße Eisen in der wohltemperierten Titelstory!

Wie gut es uns eigentlich geht, erkennen viele erst, wenn die Zeit knapp wird. Die Deutsche Krebshilfe kämpft engagiert gegen die Krankheit und braucht dazu viel Geld. Revell ließ hierfür zeitgleich zum 20 jährigen Mauerfalljubiläum einen Trabant von Graffiti-Künstlern gestalten. Das Unikat wird versteigert, der Erlös geht an die Deutsche Krebshilfe. Wir hoffen auf zahlungskräftige Unterstützung für diese äußerst wichtige Sache, damit die Forschung voranschreiten kann. Mehr dazu in Jim's Universum.

Ninco's XLOT geht in die nächste Runde. Ein Rundstrecken Martini Porsche erweitert das Angebot. Wir stellen ihn vor und verpassen ihm verschiedene Tuning-Getriebe. Der XLOT-Ferrari ist neu auf dem Markt. Wir haben ihn schon ausgiebig gefahren. Der Ford GT3 kommt nun im dezenten blauen Farbton. Ninco One liefert den extrem heißen Mustang Daytona aus. Dazu: Ninco's neuer elektronischer Regler!

Scalextric kommt mit einem limitierten Superbox Feuerwerk aus den Startlöchern: 50 Jahre Mini Morris, Alan Mann Racing Escort und Cortina sowie ein Formel 1 Set mit Wagen von Ayrton Senna und Nigel Mansell. Unlimitiert aber weniger spektakulär gibt es einen klassischen Formel 1, den Ferrari 156 Sharknose und den fabelhaften Mercedes 300 SLR von damals.

Von Carrera fahren wir einen schönen Porsche GT3 RSR und einen Chevy Bel Air von '58. Beide Wagen in schön glänzendem Schwarz, die durch den geschickten Einsatz von Farbakzenten auf der Bahn sichtbare Freude versprühen sind.

AutoArt liefert den Gallardo von der italienischen Autobahnpolizei. Das schnelle Schafott gegen Raser hat seinen eigenen Charme.

SCX hat einen kleinen Großen am Start: Seat 850 in Rallyeversion. Ein Auto für Liebhaber kleiner brüllender Heckschleudern. Die Palette an Nascars wird um vier weitere Exponenten erweitert. Toyota tritt ins Trioval-Geschäft an und heizt den Amis mit drei tollen Japse-Bombern ein. Revell schickt eine weitere Heckflosse in den historischen Motorsport: Böhringer's Schwabengpfeil steht für die Schlacht auf der Ardennen-Achterbahn bereit.

Maurizio Ferrari, Mr. Slot.it koppelt den ersten 787er Mazda aus. Das weiß-grüne Geschoss ist so heiß, dass es lässig Puffreis schmilzt.

Le Mans Miniatures schickt einen Testprototypen in nackter Carbonhaut zum Rollout. Der Dauer-Porsche von Striezel Stuck hat ohne Kriegsbe-malung seinen besonderen Reiz. Fährt man öfter alleine an der Bahn, kann man den Testläufer ideal in Szene setzen.

Team Slot liefert kurz vor Redaktionsschluss eine neue Version des Rallyemonsters Renault 5 Maxiturno für Resine-Fans. Anschnallen!

Im Workshop widmen wir uns der Zündanlage im Slotcar. Basiswissen, was man über Kabelbaum, Schleifer und Leitkiel wissen sollte.

Fernab von analog und digital gibt es virtuell. Da gibt es kommerzfreie Jungs, die jahrelang für ihren Spielspaß und den anderer aufwändige Strecken programmieren und gratis ins Netz stellen! Unser Webmaster Stefan Roess berichtet von der neu geschaffenen alten Targa Florio und durchreist ihre Geschichte in einem spannenden Bericht. Reinschauen lohnt!

Viel Spaß mit Jim Hunt Magazine No.14!

Jürgen Kellner
Herausgeber



Jim's Universum

News & Facts

Tracktests

Titelstory: Bullitt Mustang 390 GT

Rallye:

- Seat 850
- Renault Maxiturbos

Rundstrecke:

- XLOT 997 Martini + Special Tuning Getriebe
- XLOT Ferrari 430 ist da!
- Carrera GT3 RSR
- Slot.it Mazda 787B
- Dauer Porsche von LMM
- Ford GT3 und Mustang Daytona

Klassiker:

- Mercedes: 300 SLR und Heckflosse Spa
- Alan Mann Escort und Cortina
- Mini Morris wird 50!

Workshop

Zündanlage optimal einstellen

Jim Hunt Racing

Rennszene aktuell

Rennbahn 143

DTM live, Cars Film, Neue Datenbank 1:43

Paintbox

Unser Rundstrecken Mini, Porsche 910 und Porsche 962C

Formel 1:

- Scalex Set Senna vs. Mansell
- Klassik-Ferrari 156 Shark Nose

NASCAR:

- Toyota steigt ins Geschäft ein
- Klassik-Stockcar: Chevy Bel Air

Targa Florio virtuell

Neuer elektronischer Regler von Ninco!





STEVE MCQUEEN

in:

BULLITT

**SPECIAL GUEST:
PIONEER MUSTANG**



1968 Ford Mustang
390 GT

Titelstory

Bullitt Mustang

Jim Hunt Magazine®

Steve McQueen war eine coole Sau! Egal ob als Eishockeyspieler, Rennfahrer oder als Cop. Im Streifen Bullitt spielte er einen hartgesottenen Polizisten, der mit unorthodoxen Methoden auf Verbrecherjagd geht: Nach einem Mord verfolgt er in seinem dunkelgrünen, gebrauchten Mustang die beiden Täter, die in einem Dodge Charger das Weite suchen. Quer durch San Francisco geht es über die Berg- und Talbahnen der Stadt in den Hügeln: Klingelnde Cablecars, springende Passanten und nervige Autofahrer im US-typischen Schleichgang bilden bewegliche Hindernisse in der über zehn Minuten lang andauernde, legendäre Verfolgungsjagd. Völlig wortlos sprechen Taten und Aktionen für sich: Ungefilterter V8 Sound mit qualmenden Reifen, durchschlagenden Stoßdämpfern und ein extrem cooler Steve McQueen, der für den finalen Abgang der beiden Bösewichte sorgt. Diese Verfolgungsjagd war lange Zeit DIE Vorlage für Filmemacher aus Hollywood. Kein Vergleich zum Autobahnpolizei-Mist von heute, mit dem ein Privatsender wöchentlich Brechreiz auslöst, sofern man beim Durchschalten der Programme einen falschen Gang einlegt. Steve McQueen hatte Stil, die Fahrscenen waren nachvollziehbar realistisch, aber nicht minder spektakulär.

Ein Brite ist von diesem Genre derart angetan, dass er flugs eine eigene Slotcar Marke gründete, um das Thema aufgreifen zu können. Ziel war es, den Bullitt Mustang zu bauen. Neue Marke? Das gibt es öfters. Aber ein Konzept, das seine Waren

Steve McQueen bollert untertourig undercover über Landstraßen. Vor ihm der schwarze Charger der beiden Mörder. Sein dezenter Mustang hat einige Jahre auf dem Buckel. Fahrwerk, Zylinderköpfe, Ventile und Vergaser bekamen eine Rosskur, um bei der Verbrecherjagd auf Trab zu sein. Der Typhoon V8 mobilisiert bei 10-12 Voltan kräftigen Vortrieb. Das Sidewinder-Getriebe mit vier Gängen setzt die 18000 Touren pro Minute in gewaltigen Vortrieb um. Weiche Reifen spendieren guten Grip, trotzdem sind Drifts drin. Schließlich soll die Hatz spektakulär aussehen.



Bullitt Mustang

Jim Hunt Magazine®



Wie am '68er Filmwagen fehlen alle Mustang Embleme. Zwei Heckrohre lassen den aufgebohrten V8 mit eindrucksvollem Mördersound ausatmen!



ausschließlich über die eigene Website vertreibt, das ist neu. Pioneer Slotcars schlägt seinen eigenen Weg ein. Der Style der Website hat es in sich. Das Jim Hunt Magazine steht schon länger mit Jules, dem Pioneer Chef in Kontakt. Pünktlich vor der offiziellen Markteinführung bekamen wir als erstes deutschsprachiges Slotcar Magazin den Bullitt Mustang per Luftfracht. Gespannt wie eine durchgeladene Pumpgun ging es zur Sache. Optisch sieht der dunkelgrüne Mustang klasse aus: Karosserieform und Proportionen, Felgen und Reifen. Beim Öffnen der Haube springt sofort der Typhoon Motor mit gelochtem Gehäuse ins Auge. Quer eingebaut feuert er 18000U/min über sein Sidewinder-Getriebe auf die Hinterachse. Mit 10-12 Voltan im Tank beschert dies einen sehr

gewaltigen V8-Druck, sofern man ohne MTS fährt. Der Mustang hämmert dabei kraftvoll um den Kurs. Die Motorcharakteristik lässt untertouriges Cruisen, wie den Verfolgungsjagd-Modus mit voller Drehzahl zu. Die weichen Reifen übertragen die Kraft sehr gut und liefern einen authentischen Vortrieb. Bricht man im Mustang durch Kurven, lässt sich über die Gaspedalstellung das Heck steuern. Sauber auf Zug durch die Kurve oder spektakulär mit Qualm und Drift, alles ist möglich. Der lange Radstand lässt den Ford den Richtungswechsel gutmütig vollziehen. Ab Werk gibt es gespacerte Achsen mit wenig Axialspiel. Möchte man es völlig spielfrei, kann man vorne noch je eine 0,25mm Distanz einlegen. Aber das muss nicht unbedingt

Detailpflege: Der Chrom-Rückspiegel wurde durch einen kleinen Runden ersetzt und grün lackiert.



Bullitt Mustang

Jim Hunt Magazine®

sein. Der L-Kiel dreht sehr leicht. Sein Schaft ragt weit bis unter die Motorhaube, was die Funktion aber nicht beeinträchtigt. Super: Die Radlager besitzen Extra-Bohrungen, durch die man Öl auf die Reibungspunkte geben kann. Das Chassis bietet großzügig Platz für das Trimmen mit Blei. Entweder nutzt man die Magnetschächte des ausgebauten MTS oder man schichtet es anderweitig in die Bodenwanne. Die Tatsache, dass es ab Werk

einen kompletten Satz Reifen, eine Frontstoßstange, Scheibenwischer, und einen Schleifersatz gibt, ist eine tolle Sache. Dass Steve McQueen in absolut gelungener Pose im Wagen sitzt, ist die Perle in dieser großkalibrigen Schrotladung. Da wäre noch ein Gimmick für die ersten Besteller: Ein Bullitt-Schlüsselanhängen. Verdammt, muss ich mir einen Mustang kaufen? Wen kümmern schon die aktuellen Benzinpreise.

Das Original Auto von 1968 hatte einen 340 Kubik-Inch fassenden V8 Motor mit 325 PS. Eine für damals durchaus stattliche Pferderanch unter der langen Haube. Bei niedrigen 3200 Touren gab er sein gewaltiges Drehmoment an die Kurbelwelle weiter, um im Viergang-Schaltgetriebe an die Hinterachse weiter gegeben zu werden. Steve McQueen war damals kein Automatikgetriebe-Weichei, wie viele andere in den Staaten. Er wuchtete von Hand die Gänge durch die H-Schaltung ins Getriebe. Auch die Fahrerfigur im Cockpit tut dies, was sensationell cool aussieht. 200 Stundenkilometer drückte der Mustang bei voll ausgedrehtem Vierten auf den Asphalt. Von Null auf knapp Hundert vergingen 7,2 Sekunden. Alles Tugenden, die man bei Pioneer maßstabsgerecht eingebaut hat.



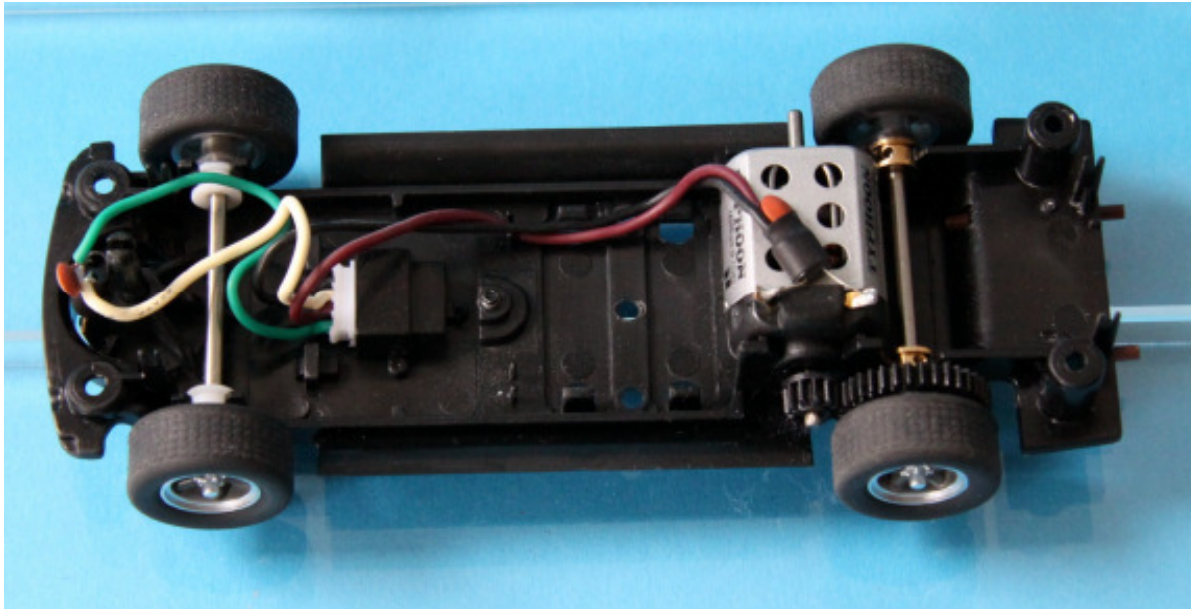
Ein perfekt getroffenes Steve McQueen Double sitzt im legendären 390er Pony Express. Der Stuntfahrer greift mit der rechten Hand den Schaltknüppel und wirft einen dezenten Blick auf die Zeiger der Rundinstrumente. Im Innenraum wurden keine Details vergessen. Sehr schön auf die 15x7 Zoll Fünfstern-Felgen mit grünen Speichen und silbernen Hörnern.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
146,2 mm	57,3 mm	38,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,7 mm	54,2 mm	55,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	Typhoon	Sidewinder

Titelstory

Bullitt Mustang

Jim Hunt Magazine®

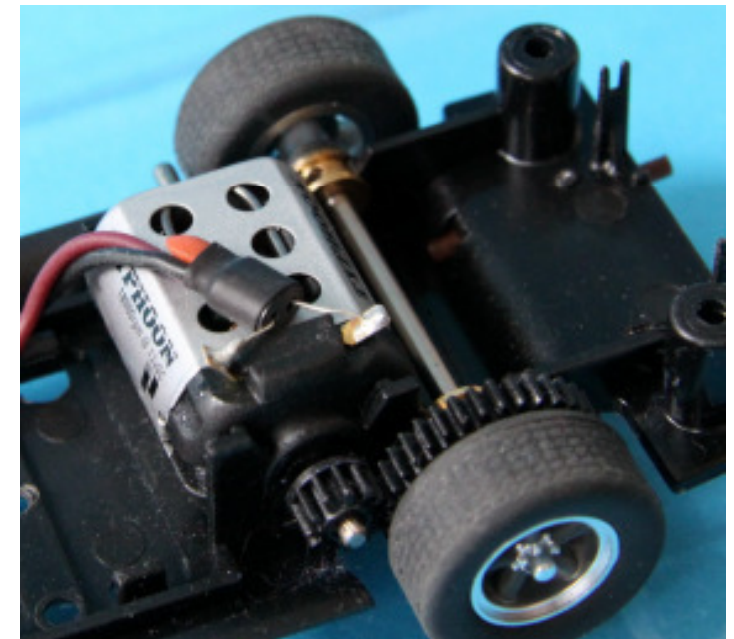


Fazit:

Pioneer hat mit dem Bullitt Mustang einen exzellenten Einstand hingelegt. Optisch wie technisch ist der Wagen voll auf Höhe der Zeit und kleine, feine technische Lösungen setzen ihn von der Masse ab. Optisch wurde auf kleinste Details Wert gelegt, was den hohen Anspruch der Marke unterstreicht. Wir hoffen auf weitere Pioneer Fahrzeuge! Congrats!



Der lange Radstand und präzise geführte Starrachsen sorgen für Laufruhe im Ponyexpress. Spacer in Serie reduzieren das Axialspiel. Das Chassis bietet genügend Platz für die individuelle Bleitrimmung, falls nötig. Wilde Fahrscenen wie im Film sind durchaus drin, sitzt ein Stuntman hinter dem Lenkrad. Im Chassisbug sitzt eine absenk-
bare Abdeckung. Unter ihr ruht eine Digitalvorbereitung für das Scalextric-Chiptuning.



Sidewinder mit luftgekühltem Typhoon Motor, der durch sechs Bohrungen Abwärme nach außen leitet. Die Radlager haben Öl, durch die man raffiniertes Gleitmittel zur Reibungsreduktion tröpfeln kann.

Jim 's Universum

Leser Post

Hallo an die Redaktion des Jim Hunt Magazines,

erst mal ein großes Lob an Euch für die Erstellung dieses wirklich tollen E-Papers, das vor allem kostenlos ist! Bin jedes mal begeistert, besonders von den absolut authentischen Fotos - weiter so!

Christian Einhaus, Carrera-Club-Engelskirchen

Hallo Miteinander,

wollte Euch meinen Respekt zollen für die Klasse Arbeit. Bin Gestern in einem Forum zum ersten Mal über Euren Namen gestolpert und habe anschließend Eure 13. Ausgabe bis spät in die Nacht gelesen. Super Bilder klasse in Szene gesetzt und super aktuelle Berichte!! Hut ab und Danke!

Frank Schäfer, e-Mail

Hi,
greetings from Italy. I'm the owner of a little games & models store and I love slotcars too. I download and print every number and let it available to my customers to read it in the store. You did a great job !! Go on with this great magazine. Bravi !!!

Ciao
Luca Fazio, Bari/Italy

Sehr geehrtes Jim Hunt Magazine,

Seit zwei Jahren verfolge ich mit großer Begeisterung Euer Magazin. Jede Ausgabe ist für sich ein Knaller! Hochachtung vor dieser journalistisch einwandfreien Arbeit, mit der Ihr das Hobby Slotracing fachlich, sprachlich und visuell hochwertig begleitet. Ihr versteht es, technische Information mit Fingerspitzengefühl, einem hohen Unterhaltungswert und einer feinen Prise Witz auszudrücken. Testberichte kritisieren nicht nur Material, sondern Ihr gebt den Lesern nachvollziehbare Tipps, wie sie mit wenig Aufwand mehr Fahrspaß erhalten.

Eure gigantischen Fotos setzen Slotcars äußerst realistisch in Szene. Oft fällt es schwer zu glauben, dass es sich nur um kleine Plastikautos handelt, so echt sieht alles aus.

In Zeiten, in denen es allerorts um maximalen Profit geht, verdient es größte Anerkennung, dass das hochwertige Produkt Jim Hunt Magazine gratis angeboten wird. Habt Ihr schon mal überlegt, einen Spendenbutton auf Eurer Website zu installieren? Ich und sicherlich einige andere würden Eure Arbeit gerne honorieren. Schließlich wollen wir, dass es das Jim Hunt noch lange geben wird. Vielen Dank für Eure Mühen! Ihr macht eine einmalige Arbeit!

Klaus Wagner, e-Mail

Liebe Leser,

Vielen Dank für Eure Zuschriften. Sie werden uns beflügeln, weiterhin ein Maximum an Infotainment auf dem Slotsektor für Euch abzuliefern. Obwohl der zeitliche und materielle Aufwand für eine Ausgabe mittlerweile sehr hoch ist, wird das Jim Hunt Magazine weiterhin im vorliegenden Format gratis angeboten. Der Spenden-Vorschlag von Klaus Wagner wurde schon öfter an uns herangetragen. Vielleicht sollte man doch mal darüber nachdenken.

Die Redaktion wünscht allen Freunden des Jim Hunt Magazins weiterhin viel Lesespaß und gute Rennen!



Jim's Universe

Neue Bausätze in 1:24 und 1:25

Tuner Revell liefert für den großen Maßstab eine tolle Palette an neuen Bausätzen aus. Egal ob als Standmodell oder für den Bau eines Slotcars. Diese Kits haben es in sich und verschönern lange Herbst- und Winterabende. Viel Spaß beim bauen. Ab sofort im Fachhandel zu haben!

www.revell.de



Premium-Cabrio: Ferrari California



Zwei US-Klassiker, die es in sich haben!
69er Corvette und 66 Shelby Mustang!



20 Jahre Mauerfall: Trabant 601S

VW T1, der Samba Bus in 1:24



Nincos Schneller Brüter!

Ninco liefert einen regelbaren Trafo für seine Bahnen. Über Tastatur und Digitalanzeige lässt sich Sprit von 8 bis 20 Voltan tanken. Maximal 2 Ampère stehen zur Verfügung, was für Heimbahnen genügt. Zwei Ports für die Bahn und zwei universelle Ausgänge für den Betrieb externer Geräte aller Art (12V/0,5 Amp) stehen zur Verfügung. Die Bedienung ist sinnlogisch einfach. Das rote Gehäuse sieht rattscharf aus!



Schicker Brüter: Nincos Netzteil versorgt Heimbahnen ab sofort mit regelbarer Spannung!

Rasante Kalender 2010

Jim's Universum

2010 Desktop Rally Calendar – History meets the Present

Der Rallyesport erfreut sich einer langen und ruhmreichen Geschichte, aber auch einer spektakulären Gegenwart: Beim 2010 Desktop Rally Calendar treffen genau diese beiden Welten aufeinander. Das handliche Schreibtisch-Accessoire bietet alle zwei Wochen die Auswahl zwischen einem Motiv aus der aktuellen Rallyesaison und einem Bild aus der Geschichte des Sports. Die historischen Fotos lassen alle

Epochen des Sports aufleben – von den Alpine A110 der frühen 70er Jahren über die legendären Ford Escort bis hin zu den Lancia Super-Delta zu Beginn der 90er. Der Schwerpunkt liegt auf den goldenen Jahren des Rallyesports, der unvergessenen Gruppe-B-Ära. Ein gelungener Mix aus Action, Technik und atmosphärischen Aufnahmen sorgt für Vielfalt von Januar bis Dezember.

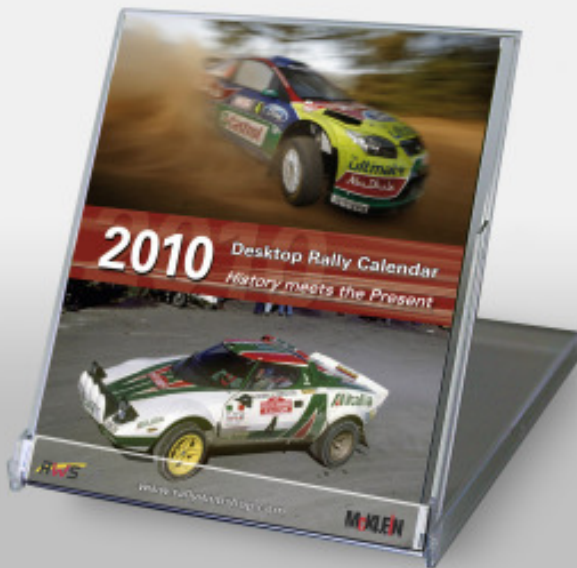
Technische Daten:

Format: 11,5 x 13,5 cm, Seitenzahl: 54 (Auswahl zwischen einem historischen und einem aktuellen Foto alle 2 Wochen) Fotos: 54 Farbfotos

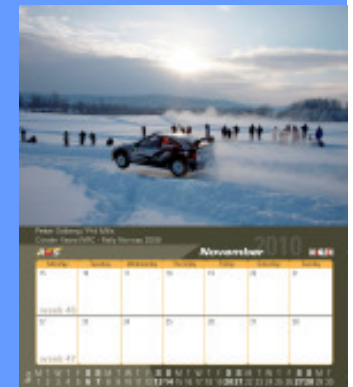
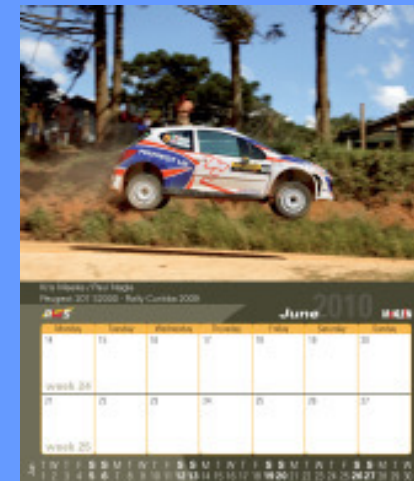
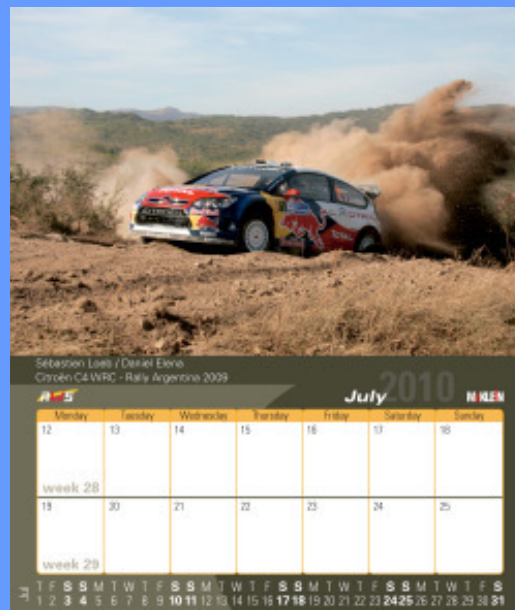
ISBN: 978-3-927458-41-4

Preis: 9,95 Euro

www.rallywebshop.com



Pfiffige Idee: Der Desktopkalender in einer aufgeklappten CD-Hülle liefert alle zwei Wochen wunderschöne Motorsportfotos.



McKlein zaubert Rallye-Feeling - quer durch alle Jahreszeiten - auf den Tisch. Lediglich den Sound der brutalen Maschinen man sich dazu denken. Ein ideales Allheilmittel für Leute, die Benzin im Blut, aber einen Schreibtisch statt ein Fahrercockpit als Arbeitsplatz haben: Öfter mal eine Auszeit nehmen und im Kopf eine heiße WP abfahren.

Motorsport Classic 2010



Der beliebte Kalender Motorsport Classic feiert in diesem Jahr seinen zehnten Geburtstag. Seit mittlerweile einem Jahrzehnt versprüht der Wandschmuck das Flair der 50er, 60er und 70er Jahre in Wohnzimmern, Büros und Werkstätten. Der ganz in schwarz-weiß gehaltene Kalender zeigt die beeindruckende Technik, die unvergessene Atmosphäre und die großen Helden aus drei Jahrzehnten Motorsport. Aufnahmen aus einer Zeit vor der großen Kommerzialisierung, als Fahrerlager noch aus Garagen bestanden, Zuschauer den Autos noch gefährlich nahe kamen und technische Entwicklungen nur auf der Strecke getestet wurden. Die 26 faszinierenden Fotos im Kalender

„Motorsport Classic 2010“ zeigen unter anderem den legendären Unfall der Ferrari-Teamkollegen in Montjuich 1975, Porsches Testfahrten mit dem 917 am Nürburgring 1970, Lancias D50 bei Rennvorbereitungen in Monza 1955 oder einen VW Käfer bei der härtesten Rallye der Welt, der Safari 1960. Jeden Monat stehen zwei Motive von der Formel 1, der Sportwagen-Weltmeisterschaft und aus dem Rallyesport zur Auswahl.

Technische Daten:

Format: 67 x 48 cm; Seitenzahl: 26 (2 Motive pro Monat zur Auswahl); Fotos: 26 in schwarzweiß
Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt.

ISBN:978-3-927458-40-6; Preis: 39,00 Euro

www.rallywebshop.com



McKlein Rally 2010 – The Wider View

Keine Motorsport-Disziplin bietet eine derart eindrucksvolle Kulisse wie der Rallyesport. Faszinierende Landschaften, Wasserdurchfahrten, Sprünge sowie Hightech in den 300 PS starken World Rally Cars am Serviceplatz – all dies zeigt der Kalender „McKlein Rally 2010 – The Wider View“ im gigantischen 95-Zentimeter-Panoramaformat. Jeden Monat stehen zwei sehr unterschiedliche Motive zur Auswahl, auf denen neben den Werksautos von Citroën und Ford auch viele weitere Stars – wie Marcus Grönholm bei einem Gaststart im Subaru Impreza WRC – zu sehen sind. Außerdem zeigt der Kalender erstmals einige der neuen S2000-Autos aus der aufstrebenden IRC. Wie im Vorjahr geben die Fotografen von McKlein wieder exklusive Hintergrundinformationen zum jeweiligen Fotopunkt und zur Kameraeinstellung ihrer Bilder – besonders für Hobbyfotografen eine interessante Bereicherung.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein, Fotografie: McKlein

Format: 95 x 48 cm, Seitenzahl: 25 (2 Motive pro

Monat zur Auswahl), Fotos: 43, Ausstattung:

Spiralbindung, eingeschweißt im Versandschuber
verpackt; ISBN: 978-3-927458-39-0

Preis: 39,00 Euro www.rallywebshop.com



Gigantisches 95cm Panoramaformat: McKlein liefert hautnahe WRC Action für daheim.



Das gute Buch*Jim's Universum***ADAC Eifelrennen**

Es ist das älteste deutsche Autorennen: Das Eifelrennen. Es wurde 1922 auf einem Straßenkurs in der Nähe von Nideggen bei Düren zum ersten Male ausgetragen und ist somit älter als der Große Preis von Deutschland. Ab 1927 diente dann der Nürburgring als neuer Veranstaltungsort, bei dessen Einweihung das Eifelrennen auch gleichzeitig das Eröffnungsrennen war. Auf fast 300 Seiten beleuchtet das erfahrene Autorenteam mit den Rennsportexperten Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch und Matthias Behrndt alle Aspekte und Höhepunkte des Eifelrennens von den ganz frühen Anfängen über die Formel-2-Läufe und den spektakulären Rennen zur legendären Deutschen Rennsportmeisterschaft bis hin zur DTM im Jahr 2004, jenem Jahr, in dem die bis dahin vorerst letzte Veranstaltung mit diesem Namen stattfand. Auch auf den Motorradsport – fester Bestandteil des Eifelrennens bis 1974 – gehen die Autoren ausführlich ein. Seit 2008 ist die Legende wieder zurück. Das ADAC Eifelrennen ist nun eine reine Oldtimerveranstaltung, bei der viele Fahrzeuge und Aktive der damaligen Zeit ein freudiges Wiedersehen feiern. Denn auch nach mehr als 85 Jahren hat das Eifelrennen nichts an Attraktivität verloren. Über 450 emotionsreiche und teilweise unveröffentlichte Fotos und ein informativer Statistikteil machen dieses offizielle Buch zum Eifelrennen zu einer spannenden und aufschlussreichen Lektüre für alle Motorsportenthusiasten und Rennsportfans.

Bibliografie: 276 Seiten, ca. 450 größtenteils farbige Abbildungen, 250 x 250 mm, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86852-070-5
www.heel-verlag.de



Freunde der historischen Nordschleife kommen mit diesem Standardwerk voll auf ihre Kosten, egal ob auf zwei, drei oder vier Rädern. Zahlreiche Abbildungen in Schwarz-Weiß sowie in Farbe spiegeln den Zeitgeist, damals auf der schwierigsten Rennstrecke der Welt. Auf den Bildern findet man viele Vorbilder von sehr bekannten Slotcars und nebenbei tolle Vorlagen für eigene Lackierprojekte.



Jim's Universum



PORSCHE FAHRER-Sonderheft Turbo

Aus dem Inhalt:

- Titel – Porsche 911 GT2
- Report – Porsche 968 turbo S
- Porträt – Jürgen Barth
- Motorsport-Historie – Porsche 924 GTP
- Restauriert – Porsche 911 turbo
- Faszination – Porsche GT1
- Made by Porsche – Porsche 911 turbo
- In erster Hand – Porsche 924 Carrera GT
- Technik – Turbolader restaurieren
- Service – Porsche-Import aus Japan
- Sport – Porsche 935 K2 „Vaillant“
- Kaufberatung – Porsche 944 turbo
- Happy End – WTL-Register

Bibliografie: DIN A4, 128 S.,
ISBN: 978-3-86852-220-4

www.heel-verlag.de



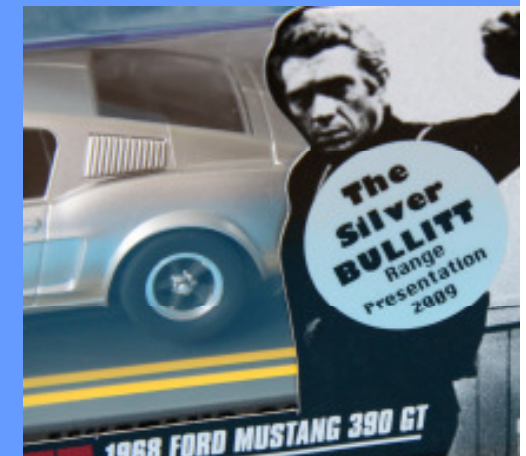
Zuffenhausener Turbinenbau in Vollendung:
Standardwerk für alle Freunde aufgeladener
Porsches für die Straße und die
Rennstrecke. Das Magazin erscheint in einer
sehr hochwertigen Aufmachung!



Silver Bullitt:

Steve McQueens's Mustang (siehe Titelstory) gibt es in kleinster Stückzahl für Premieren-auftritte der neuen Marke Pioneer Slotcars. Hologramme auf Box und Unterboden dienen als Zertifikat! Sammelwut vorprogrammiert!

Für schnelle Erstbesteller des grünen Serien-modells gibt es als Gimmick einen Bullitt Schlüsselanhänger in Leder. Bitte nur benutzen, wenn Du Mustang fährst. Im Polo eher lächerlich!



Jim's Universe

Deutsche Krebshilfe, Mauerfall und Revell

Es geht ihm fast, wie seinem westdeutschen Pendant, dem VW Käfer. Der Trabant ist nicht von der Straße zu bekommen und hat längst Kultstatus erlangt. Ein ganz besonderes schmuckes Exemplar des Plastebombers wird jetzt von der Modellbaufirma Revell versteigert. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums der deutschen Wiedervereinigung haben Künstler des Leipziger Graffiti-Vereins das Auto mit Motiven zum Mauerfall verziert und es so zu einem einzigartigen Kunstwerk gemacht (s. beigefügte Bilder). Zudem ist der Wagen richtig gut erhalten und auch direkt fahrbereit. Der Erlös der Versteigerung kommt der Deutschen Kinderkrebshilfe zu Gute, die sich für die

Bekämpfung von Krebserkrankungen im Kindesalter einsetzt. In Deutschland erkranken jährlich rund 1.800 Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren neu an Krebs. Dank der verbesserten Therapiemöglichkeiten sind die Heilungschancen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Schirmherrin der Aktion ist die Präsidentin der Deutschen Krebshilfe, Professor Dr. Dagmar Schipanski. Sie eröffnete gemeinsam mit Revell Entwicklungschef Ulrich Taubert am vergangenen Sonntag auf der Leipziger Messe "modell hobby spiel" die Versteigerungsaktion. Gebote für das Trabi-Kunstwerk konnten bis 30. November im Internet unter www.revell.de abgegeben werden.



Wer wird das Rennen um dieses Unikat machen? Auf www.revell.de können Gebote abgegeben werden...



Trabant, der Volkswagen Ost wurde zum 20. Jubiläum der Deutschen Wiedervereinigung mit Motiven des Mauerfalls versehen. Damit trifft moderne Zeitgeschichte auf soziales Engagement. Eine runde Sache, wie wir meinen.



Frau Professor Dr. Dagmar Schipanski von der Deutschen Krebshilfe im Revell Trabant, der zur Versteigerung für die gute Sache von Graffiti Künstlern in Mauerfallsymbolik gestaltet wurde.

XL-OT®

MASSTAB
1/28

1 SCHWINGARM-LEITKIELHALTER

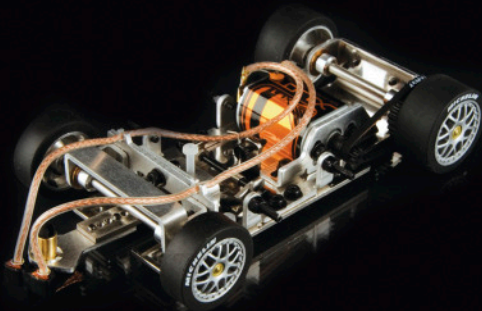
Einstellbar in Länge, Höhenspiel und Federspannung

2 LEITKIEL

Besonders weit vorne platziert, durch Silikonkabel selbstzentrierend

3 VORDERACHSAUFHÄNGUNG

Pendelnde Achsführung - durch Schrauben justierbar, Achshalter vielfach einstellbar



4 Achsen und Felgen

Vorne und hinten 3 mm Achsen, Aluminiumfelgen mit authentischen Ziereinsätzen

5 Karosseriemontage

Kein Werkzeug erforderlich, einfaches und schnelles Abnehmen oder Auswechseln

6 Antrieb

Hohe Laufruhe durch Zahnriemenantrieb

7 Motorposition

Sidewinder-Anordnung, Motor in Längsrichtung und Höhe einstellbar

8 Hinterachshalter

Mit Achslagern für 3 mm Achsen, Achse durch Schrauben stufenlos höhenverstellbar

NINCO®

Vertrieb durch:



www.carsandco.de



Unmittelbar nach Markteinführung des Rallye 997 kommt die Rundstreckenversion. Porsche und Martini, immer noch eine eingespielte Ehe? Wir klettern in seine Sitzschale und drehen voll auf.

**PLUS SPECIAL:
XLOT Getriebetuning**



PORSCHE 997 GT3

XLOT ***Martini*** **bianco**

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

In der letzten Ausgabe No.13 war er der Titelheld: Ninco feierte mit dem 1zu28 Porsche seinen Einstand im mittelgroßen Maßstab. Das neue, vielfältig verstellbare Metallfahrwerk liefert viele individuelle Abstimmungsmöglichkeiten. Sein neuer Riemenantrieb ist eine Klasse für sich. Aktuell steht nach dem Rallye 997er nun die Rundstrecken-Variante im schicken Martini Look bei den Ninco Vertragshändlern. Wir haben ihn schon gefahren und zugleich sein Tuningpotential abgecheckt und noch mehr: Wir haben sein Großseriengetriebe aus Kunststoff gegen zwei Alternativen aus gefrästem Aluminium ersetzt. Wir wollten sehen, was sich tut, wenn man die rote und blaue Version mit verschiedenen Abstufungen eingebaut. Das Fahrwerk unseres Rundstrecken-Porsches wurde neu abgestimmt. Ohne dass der 997er Teer frisst, wurde sein Schwerpunkt deutlich abgesenkt. Wir haben dabei bewusst verzichtet, zugunsten einer begünstigenden Schwerpunktage aus dem schnellen Schwaben einen unnatürlich wirkenden Lowrider zu bauen. Ob wir den Spagat aus effizienter Leistungssteigerung und Rennsportoptik hinbekommen haben? Logisch! Ärgerlich war eine Kleinigkeit, die nicht hätte sein müssen: Die serienmäßigen Schraubstifte in den Achsstellringen nudeln zu schnell aus. Wir haben sie durch standfesteres Tuningmaterial ersetzt. Schade, dass Ninco bei solchen Nullkomma-Cent Artikeln den Rotstift angesetzt hat. Die Vorderachse im Zuffenhausener ist eindeutig zu lange. Mit einer Trennscheibe wurde sie um 2mm gekürzt. Als Konsequenz stehen die Vorderreifen



Der rennsportweiße Martini 997er besitzt alle Tugenden, die man auf der Rundstrecke braucht: Ein sattes Drehmoment, das sich dank klar definierter Kennlinie perfekt umsetzen lässt. Mit kühlem Kopf kann man sich auf harte Zweikämpfe am Limit der Fahrphysik einlassen und durchsetzen. Sein einstellbares Metallchassis haben unsere Ingenieure abgesenkt, damit der Schwerpunkt weiter nach unten wandert und die Dunlops satt in den Radhäusern stehen. Die Vorderachse wurde gekürzt. Mit geducktem Heck krallt sich der Porsche mit 14,8 Voltan im Renntank vehement in den Untergrund.

Rundstrecke

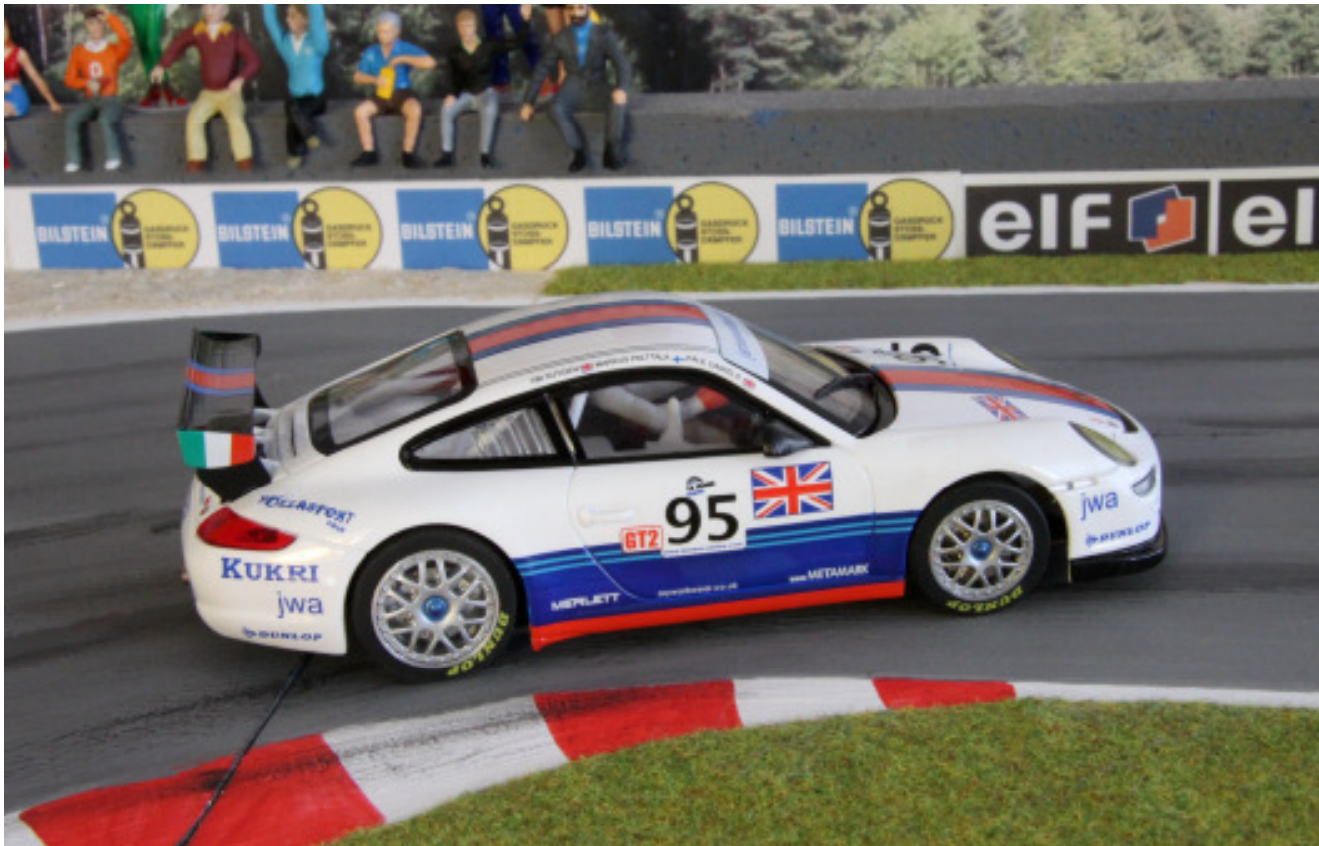
XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

nun schön in ihren Radhäusern. Die Radlager wurden im Chassis eingeklebt und ihr Spiel perfekt eingestellt: Die Stellringe sollen die Achsen zentriert führen, aber beim Rotieren nicht klemmen. Das würde nur ihren Vortrieb bremsen. Das Pendelspiel des Vorderwagens wurde über die eingebauten Trimmschrauben auf ein dezent-

es Minimum reguliert, so dass das Chassis arbeiten kann, sich aber in Kurven nicht zu sehr aufschauelt. Die Anpresskraft des Schwingarms wurde ebenfalls auf sanften Druck über die Rändelschraube abgestimmt: Der L-Kiel sondiert nun permanent die Stromleiter, ohne dass die Federate der Mechanik den Porsche aus der Ideallinie

hebelt. Die Schraubzapfen der Karosserieaufhängung haben unsere Rennmechaniker so eingestellt, dass sie einen spannungsfreien Sitz gewährleisten: Die gekonterten Schraubstifte je zwei Umdrehungen eindrehen, damit sie weniger stramm in den Röhrchen der Vierpunkt-Halterung fluchten. Die Motorwelle und alle beweglichen, mechanischen Reibungspunkte im Chassis erhielten einen dezenten Ölservice, damit ein Gleitfilm die Reibung minimiert. Der Keilriemen des neuen Antriebskonzepts bekam eine moderate Spannung. Zu straff bringt nichts, der Wagen verhält sich im Antritt bockig und wenig spontan. Mit minimal Spiel arbeitet der Zahnriemen perfekt. Wie im 1zu1 Auto wurde die Vorspannung so gewählt, dass man ihn von Hand knapp 70° verdrehen kann. Durch die neuen Übersetzungen aus Alu bekommt man technisch



Italo-Brit Flaggenzauber auf der leichten Karosserie. Feine Zentralverschluss-Rennsportfelgen im Alu-plast-Mix bieten servicefreundliche Boxenstops.



XLOT Porsche 997

Jim Hunt Magazine®

hochwertigere Lösungen, die nicht nur alternative Übersetzungsbandbreiten realisieren lassen. Gewichtsmäßig stellt das Alu- gegenüber dem Kunststoff-Getriebe keinen großen Gewinn dar: Die rotierenden Massen bewegen sich auf relativ konzentrierten Niveau, was besonders für das Motorritzel gilt. Die größeren, exponierten Schaufelräder rücken zwar ihre beschleunigten Massen aus dem Zentrum des Achsdrehpunktes. Allerdings wirkt hier der Aluminium- Leichtbau einem Nachteil entgegen. Wer nun anfängt Haare zu spalten, sollte bedenken, dass XLOT zwar ein solides Metallfahrwerk bietet, allerdings nicht den Feinmechaniker-Ansprüchen einer SLP-Klasse gerecht werden möchte und auch nicht muss. Die neuen Tuninggetriebe belasten vordergründig das Budget des Privatteams. Jeder, der ein wenig mit Metallbau zu tun hat wird verstehen, dass man aufwändig gefräste und eloxierte Bauteile an

keiner Maschine der Welt für zwei Euro Fünfzig herstellen kann. Technisch gefällt uns vor allem die doppelt gesicherte Verschraubung der Teile. Sowohl das Motorschaukelrad als auch sein großer Gegenspieler an der Hinterachse wird über Madenschrauben doppelt fixiert. Das Serienmaterial sitzt per Presspassung auf den Wellen, aber auch das hält. Dafür lässt sich beim Tuningmaterial aus Alu die Riemenlinie einfacher millimetergenau einstellen. Die über Kreuz vorhandenen Außenflansche beider Teile halten den flexiblen Antriebsstang im Zaum und verhindert sein Abspringen, egal wie stark er gespannt wird. Das erhöht nicht nur den Fahrspaß, weil Ausfälle durch einen eventuell anspringenden Riemen getrübt werden könnte. Es steigert die Lebensdauer des Riemens, denn er gleitet windungsfrei und sauberer in Flucht zwischen den Schaufelrädern. Die Riemenlinie

lässt sich mit nötigem Aufpresswerkzeug (z.B. von Ninco) auch beim Serienkunststoffmaterial einstellen, allerdings nicht so komfortabel wie bei der Alu-Lösung mit Madenschrauben. Die Tatsache, dass man seinen XLOT Porsche an die vorliegenden Gegebenheiten der Rennstrecke schneller abstimmen kann, unterstreicht den Anspruch der neuen Produktlinie von Ninco. Sie richtet sich an den anspruchsvollen Heimbahn- und zugleich den Wettbewerbsfahrer, für den der Griff zu Tuning, Werkzeug und Pflegemitteln regelmäßige Selbstverständlichkeit ist.

Fazit:

Der XLOT Rundstrecken-Martini liefert einen überzeugenden Auftritt, wenn auch kleine Madenschrauben die Rennmechaniker ärgern. Viele Abstimmungsmöglichkeiten des Metallfahrwerks lassen sich durch variable Übersetzungen ergänzen. Anspruchsvolle Piloten realisieren damit perfekte Abstimmungen für verschiedene Rennstrecken und ihren persönlichen Fahrstil.

Auf der nächsten Seite geht es weiter mit:

**SPECIAL:
XLOT Getriebetuning**

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



Mehr Punch für den Porsche 997?

SPECIAL:
XLOT Getriebetuning

Rot oder
blau?

30 : 7 oder
32 : 8?

Nimm den
Taschenrechner!
Oder fahr eine
Runde!

**Ninco's XLOT Tuning-Programm bietet zwei alternative
Getriebeabstufungen. Lohnt sich die teure Umrüstung auf
eloxierte Riemenscheiben aus gefrästem Aluminium?**

Jim Hunt Magazine®



SPECIAL: XLOT Getriebetuning

Jim Hunt Magazine®

Mehr Punch für den Porsche 997?

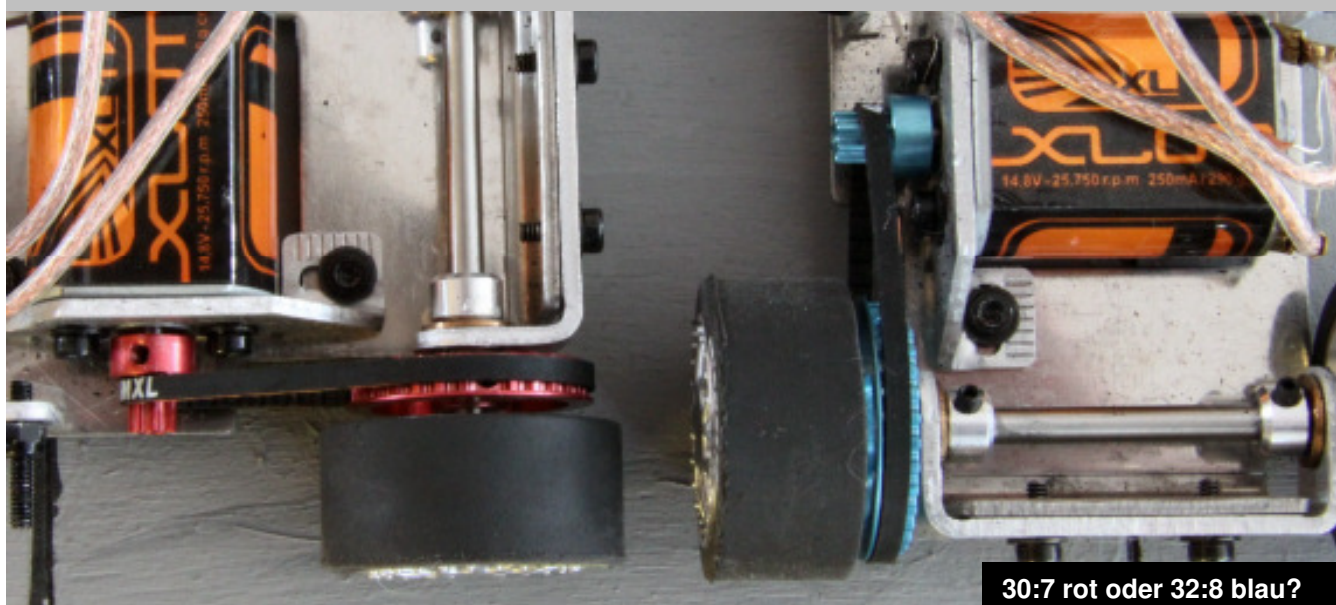
Ninco liefert zwei alternative Getriebe aus rot und blau eloxiertem Alu. Was taugen die gefrästen Keilriemen-Umlenkrollen? Der Umstieg von den serienmäßigen Plastikteilen auf Alu lohnt sich in jedem Fall: Ihre doppelt verschraubte Fixierung bietet festen Sitz und eine optimale Gewichtsverteilung. Zwei gegenüberliegende Schrauben fixieren beide Komponenten und gleichen die asymmetrische Gewichtsverteilung der rotierenden Massen aus. Die Riemenlinie lässt sich ohne Aufpresswerkzeug und Abzieher einstellen, selbst im eingebauten Zustand. Zwei verschiedene Abstufungen bringen Dampf in die Hütte, wie man es haben möchte. Die rote 30:7 Abstufung liefert

eine kernige Beschleunigung ab Drehzahlkeller. Ideal für Strecken, auf denen viele kurzfristige Beschleunigungen aus niedrigen Drehzahlen gefordert werden. Die blaue 32:8 geht sanfter zur Sache. Der Porsche zieht dank seines Drehmoments gut aus den Kurven und bietet dabei einen gutmütig breiten Grenzbereich. Ab mittleren Drehzahlen verschärft sich der Biss, eine sagenhafte Leistungsexplosion offenbart sich. Ideal für flüssige Strecken mit geöffneten Radien, auf denen man den Motor im Bereich mittlerer bis maximaler Drehzahlen bewegt. Ideal auch für Rallyekurse, auf denen man die Kraft auf den Boden bringen möchte. So kann man „runder“

durch Ecken brechen, ohne dass man mit permanent durchdrehenden Rädern Zeit liegen lässt. Wir stellen bewusst keine goldenen Regeln auf. Abstimmungssache ist eine extrem individuelle und streckenabhängige Angelegenheit, die von vielen Parametern des Fahrers sowie von der E-Technik vor Ort abhängig ist.

Fazit:

Beide XLOT Getriebe bieten eine technisch einwandfreie und schnelle Abstufung des 997 auf verschiedene Strecken. Die hochwertige Verarbeitung rechtfertigt den Anschaffungspreis. Ein lohnender Schritt, um das Potential des Wagens noch effizienter zu steigern.



30:7 rot oder 32:8 blau?

Mit XLOT- Tuninggetrieben kann man klasse Abstimmungsarbeit leisten. Technisch einwandfreies Material für hohe Ansprüche.



XL0T Ferrari 430

Tuner Ninco liefert die Antwort aus Maranello in 1:28



XLOT Ferrari 430

Seit Markteinführung der mittelgroßen Maßstabs 1zu28 hat Ninco zwei Porsche 997 ausgeliefert. Nun die Antwort auf das ewige Duell zwischen Zuffenhausen und Maranello: Der Ferrari 430 im aggressiven Rundstrecken Trimm. Neon-Orange und schwarz, das trauen sich nur Südländer, die rund um die Uhr coole Sonnenbrillen tragen. Optisch ein Kracher vor dem Herren, der auch in grauen Wintertagen auf der Nordhalbkugel ins Auge sticht. Die laute Optik hat Vorteile: Man sieht den Boliden jederzeit im Feld, was für Überblick sorgt. Die Schockfarbe blendet und schwächt psychologisch die Porsche Konkurrenz. Die mutige Lackierung sieht extrem lässig aus. Lizenzbestimmungen zwingen Ninco, den 430 als Bausatz anzubieten. In der Transparentbox sind nur Karosserie und ein Fahrwerk mit Blendhalter, die die Achsen fixieren. Alles andere ruht in der Black Box darunter. Der Zusammenbau stellt kein

**Karosse komplett, Chassis als Bausatz:
Lizenzkram, aber trotzdem eine tolle Sache.**



Ein flacher Donnerkeil: XLOT F430



**Länger und breiter als der XLOT 997:
Trotz identischem Basiskonzept erge-
ben sich andere Fahreigenschaften.
Neue Felgeneinsätze unterstreichen
den anspruchsvollen Ferrari-Look.**



XLOT Ferrari 430

technisch interessierte Slotter vor keine großen Probleme. Zeit und Geduld sind erforderlich, um den Ferrari von der Pike sauber aufbauen zu können. Das enthaltene Basiswerkzeug reicht für die Erstmontage. Eine Anleitung führt dabei. Die Tatsache, dass man das Chassis komplett aufbauen muss ist gar nicht so schlecht. Erstens richtet sich XLOT an den versierten Slotter, der mit einfachem Werkzeug umgehen kann und dies auch will. Zudem lernt man das Material noch besser kennen und verstehen, als man mit der fertig montierten Porsche 997 Komplettversion.

Der neue Ferrari ist deutlich breiter und länger als der Porsche 997. Längere Achsen stemmen die Alus mit neuen Felgeneinsätzen gegen die Fliehkräfte. Der Grenzbereich des gutmütigen XLOT Konzept wird noch weiter: Der Ferrari rast uneindrückt durch Kurven, egal welchen Radius sie vorgeben. Kurz anbremsen und schnell aufreißen definiert Ferrarifahren in 1zu28. Man muss sich schon ungeschickt anstellen, um den rassigen Italiener von der Ideallinie ins Kiesbett zu schubsen. Alles andere ist wie gehabt: Der Motor saugt 14,8 Voltan durch seine Vergaser, um gut bei der Musik zu sein. Bei der Riemen Spannung sollte beachtet werden: Nicht zu stramm und nicht zu locker, damit der 430 ausgewogen läuft. Auch der Ferrari-Motor braucht eine gewissen Einfahrzeit, bis er das Gas sauber annimmt und voll ausdreht.



Tief, lang und breit: Das angepasste XLOT Fahrwerk liefert einen noch breiteren breiten Grenzbereich, der im Ferrari noch schärfere Kurvenfahrten erlaubt als im 997er Porsche. Wir haben unseren 430er tief abgestimmt, damit sein Schwerpunkt noch näher zum Boden hin wandert. Kühlöffnungen lassen Fahrtwind durchs Chassis wehen, der die schuftende Technik vor Überhitzung schützt.

XLOT Ferrari 430

Wir haben unserer Ferrari ordentlich tief gesetzt. Sein Unterboden schwebt mit einem Millimeter Bodenfreiheit über den Pflaster. Seinen Bugbereich mit stramm eingestellten Schwingarm gaben wir einen halben Millimeter mehr Unterluft. Die Pendelneigung der Vorderachsaufhängung bekam Einkommafünf Millimeter Spiel. So kamen wir am besten mit dem Wagen zurecht. Das gute am Konzept: Jeder kann seine persönliche Einstellung selbst rausfinden. Es gibt genügend Parameter, die diese Freiheit ermöglichen. Die Vorderachse musste im Gegensatz zu der des 997 nicht gekürzt werden. Die Räder des 430ers sitzen schön satt in den Kotflügeln. Die leichte und flexible Karosserie bietet ähnliche Features

wie die des Porsches: Gleiches Aufhängungskonzept über vier Gewindestangen in steckbaren Ösen. Eine Verstärkung gegen Auffahrnfälle hinten und rundum Lüftungsgitter, die optisch toll aussehen und Kühlluft für den Motor durch den Ferrari saugen. Ein tolles Detail sind die flexiblen Seitenspiegel, die bei Rempelen wegklappen können. Der Heckflügel fluchtet FIA regelkonform mit der Schulterlinie des Hecks, was ihm gewisse Sicherheitsreserven bereit stellt. Gelbe Abschlepphaken an Bug und Heck klappen bei Crashes ein. Der vordere Haken versenkt sich bei Gewalt, ähnlich wie die Dame auf dem Kühlergrill eines Rolls Royce. So kann man sehr gut gerüstet ins Duell gehen.

Flott bricht der Ferrari durch Kurven...



Vergleich: Ferrari 430 und Porsche 997.



Hören und Sehen: Der Mittelmotor werkelt exponiert unter Glas.

Dieser Killerblick im Rückspiegel verspricht nichts gutes. Angriffslustig mit Lampen unter Glas und großen Kiemen nähert sich der 430 seinen Feinden.



Rundstrecke

Jim Hunt Magazine®

XLOT Ferrari 430

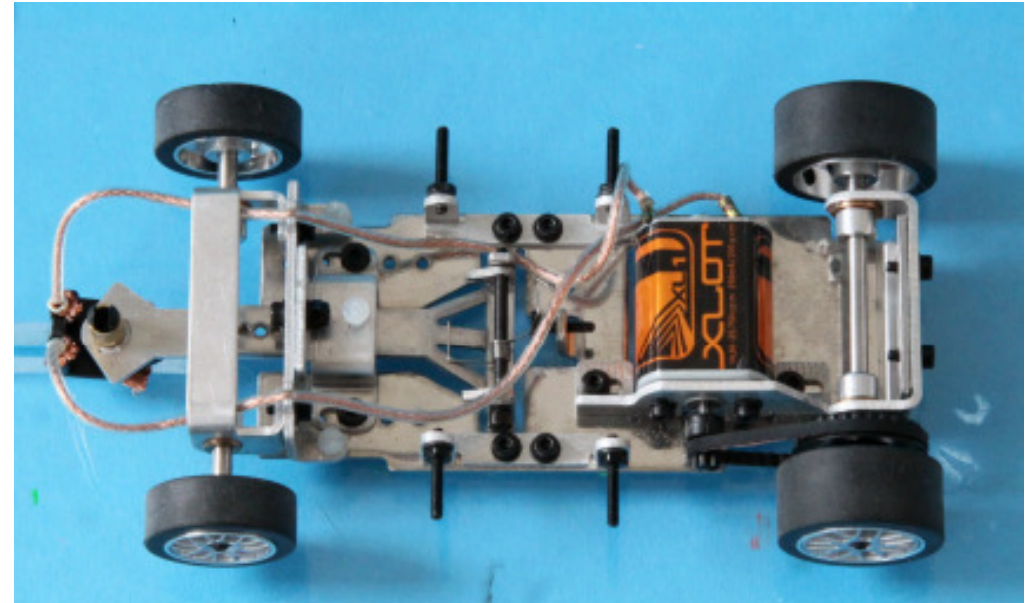
Fazit:

Der nagelneue XLOT Ferrari von Ninco liefert trotz identischem Basiskonzepts alternative Fahreigenschaften zum schmäleren und kürzeren 997. Sein drehmomentstarker Mittelmotor mit Riemenantrieb mobilisiert einen tollen Rundstreckensportler mit lauter Optik. Schönes Gerät in 1zu28 für Heimbahn- und Clubfahrer mit Anspruch.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
163,5 mm	72,5 mm	42,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
93,6 mm	68,1 mm	68,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
157 g	XLOT 290gcm	Sidewinder Riemen

Wir freuen uns, dass der XLOT Porsche 997 nun einen Gegner gefunden hat. Dass es ausgerechnet aus Maranello stammt, lässt die Kirchenglocken nicht nur dort läuten. Ein würdiges Duell kann erneut beginnen, Gentlemen!



Obwohl technische Parameter wie Antrieb, L-Kiel, Schwenkarm und Aufhängung identisch zum Porsche 997 sind, ergeben sich hier andere Fakten. Die Achsen sind breiter, die Räder weiter ausgestellt und der Radstand ist länger. Dadurch hebt sich der F430 deutlich von seinem Konkurrenten ab, was ihm ein eigenes Fahrverhalten gibt. Eine tolle Basis für Rennen auf höherem Niveau. Egal ob Porsche oder Ferrari. Jeder Pilot kann unter fast gleichen Voraussetzungen ein konkurrenzfähiges Auto über die Einstellung des Fahrwerk auf die Beine stellen. Das erweitert die Spannung bei Rennen ungemein und versierte Schrauber nähern sich dem echten Rennsport an. Gleiche Waffen und Munition, aber verschieden eingestellt. Da ist für jeden etwas dabei. Man kann die Grundsatzdiskussion Porsche oder Ferrari neu entfachen: Das stellt Streithähnen nun auch in 1zu 28 den Kamm auf.

Mehr XLOT weiter vorne und in JHM No.13!

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

MUSTANG

DAYTONA

Neues Bollwerk von Ninco One



Tim Hunt Magazine®

Mustang Daytona

Ninco One ist die Einsteiger-Klasse der Spanier. Zielgruppe ist jedermann, der ein robustes Auto braucht, aber keine großen Abstriche in Sachen Optik machen möchte. Dass dies funktioniert hat man in jüngerer Vergangenheit längst mit zwei WTCC Chevrolets und zwei Corvettes bewiesen. Mit der One Linie möchte man preisgünstige Autos anbieten und zudem die Digital-Nische neu besetzen. Grund: Im Stoßverkehr dieser Spielart fliegen eindeutig öfter die Fetzen als beim analogen Fahren. Daher ist es nur konsequent passende Hardware zu bauen, die der Beanspruchung stand hält. Sicherlich wäre es eine tolle Masche, den Leuten feinst detaillierte Autos, die schnell Schaden nehmen mit Digitalchip zu verkaufen, um anschließend mit Ersatzteilen oder Neuanschaffungen Kasse machen zu können. Langfristig ist der Kunde von vornherein besser durch Zufriedenheit zu binden, wenn er gleich optisch ansprechende Autos erhält, die nicht so schnell kaputt gehen. Dass Ninco One auch Analogfahrern zur Verfügung steht ist eine tolle Sache. Brutale Fahrmaschinen, die eine Menge abkönnen und auch noch gut dabei aussehen. Bis auf das Rauchglas der Scheiben fällt es nahezu nicht auf, dass man ein detailreduziertes Slotcar fährt. Der Mustang bietet eine rot durchfärbte Kunststoffkarosserie mit einer mattschwarzen Lackierung, die den hohen optischen Anspruch unterstreicht. Er liegt extrem tief, ja die Karre frisst den Teer von der Rennstrecke! Sein Frontspoiler gleitet über den Plaspflast, hält aber Luft-Reserven für Überfahrten bereit.



Tiefer geht es nicht: Respekt einflößend kündigt sich der Mustang im Rückspiegel an, bevor er beim Vorbeiziehen für ein Dolby Surround Erlebnis sorgt, das dich von der Piste fegt. Sein donnernder Achtzylinder im Small Block mobilisiert Hubraum satt bis maximal 16000 Umdrehungen. Das ausgewogene Fahrwerk und breite Slick-Hufe ermöglichen zügellose Gangarten, egal ob weite Prärie-Geraden oder kurvige Fassrennen. Im Cockpit geht einem vor Begeisterung der Gaul durch!

Mustang Daytona

„Echte“ Kühlöffnungen auf der Motorhaube, durch die man sehen kann, bringen zusammen mit den sensationell ausgeführten Speichenfelgen einen coolen Look. Bremsscheiben, Schrauben und sogar Ventile kann man rund ums großzöllige Tiefbett sehen. Schwarzen Scheiben sind für einen US-Donnerbolzen keine Seltenheit, fährt man Rennen unter der sengenden Sonne von Daytona. Perfekter Rundlauf bei Achsen, Felgen und Reifen verstehen sich von selbst. Die Slicks mit großer Aufstandfläche spendieren sagenhaft guten Grip auf Ninco, Scalex und sogar auf glatter Carreraschiene. Der V8 Ninco One Small Block ist längs eingebaut. Er speist über ein Inliner Getriebe die Hinterachse. Die Zündkabel mit wartungsfreundlichen Steckern verlaufen aufgeräumt zum L-Kiel. Seine Schraubenfeder drückt die Schleifer dezent in den Slot und hält

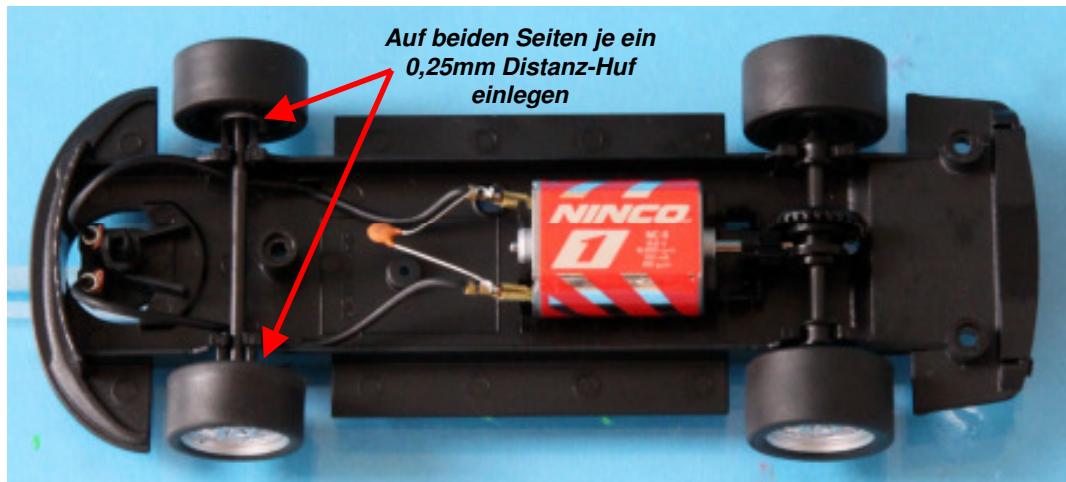


Kontakt, egal ob glatte oder wellige Piste. Das MTS fliegt sofort aus der Bodengruppe, wir wollen testen, ob der böse Mustang auch „ohne“ sanft galoppiert. Langer Radstand, guter Grip und breite Spur: Der tiefe Mustang liegt sehr ruhig. Stoisch lässt er sich mit eng anliegenden Ohren durch die Bonanza auf der Rennstrecke reiten.

Exponierter Heckflügel, damit die Hufe nicht durchgehen. Langer Radstand plus niedriger Schwerpunkt garantieren hohe Kurvengeschwindigkeiten. Aggressives Rot, böses Mattschwarz und dunkle Scheiben: Devil inside!



Mustang Daytona



Aufgeräumte Zündkabelverlegung und kraftvoller Inliner V8 mit Drehmoment von Standgas bis Maximalleistung. Das Chassis bietet viel Platz zur Bleitrimmung. Wir haben dem Hengst kein Blei unter die Haut gepackt. Er läuft bei 12 Voltan ohne MTS kultiviert und spritzig. Öl auf die Mechanik und raus aus der Koppel.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
153,5 mm	63,3 mm	42,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85 mm	59,3mm	59,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
75 g	Ninco ONE	Inliner

Mit lockeren Zügel zieht er seine Bahnen und es ist eher der Fahrer, der sich festhalten muss, um dem gewaltigen V8 Druck standhalten zu können. Schon bei niedertourigen 16000 Umdrehungen steht das maximale Drehmoment von 100gcm an, das mit dem 75 Gramm des Ponycars leichtes Spiel hat. Der Mustang hat so genügend Rennpferde unter seiner Haube. Softcowboys mit MTS tanken viele Galonen mit 14 Voltan Sprit. Vollblutcowboys ohne Haftverstärker unter dem Sattel geben ihrem tief grummelnden Rennpferd

dünne 12 Voltan an der Tränke. Das reicht dem Hengst, um bodenständigen Bestzeiten in den Parcours zu brennen. Das Einzige, was bei will-den Rodeos Schaden nehmen könnte: Zwei Außenspiegel und der Heckflügel. Aber welcher Rennwagen hat dieses Problem nicht...

Fazit:

Der neue Mustang Daytona von Ninco One ist ein Rennpferd mit Nehmerqualitäten, das einen respektinflößenden Auftritt hinlegt. Optisch wie technisch ein Hochleistungshengst, der trotz einfacher (Leicht-)Bauweise Fahrleistungen auf kultiviert hohem Niveau bietet.



www.jim-hunt-magazine.de



Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!



Nincos jüngster GT kommt nun als dezent blauer Flammenwerfer. Macht auch er der Konkurrenz Feuer unter dem Hintern?

Ford GT3 *die Zweite*

Ford GT3 die Zweite

Im letzten Jim Hunt feierte Nincos Ford GT3 Premiere und legte einen brillanten Start hin. Damit das rote Feuer nicht ausgeht, kippen die Spanier Öl nach. Der neue GT lodert mit dezent blauer Flamme um den Kurs. Bis auf die kühlere Farbtemperatur steht er seinem roten Vorgänger in Nichts nach. Im Gegenteil: Der Ford GT hat auch im zurückhaltenden Dunkelblau V8-Feuer, Sound, Durchzugskraft und Fahrleistungen fernab der GT3-Konkurrenz. Jim Hunt Magazine fuhr den Donnerbolzen unter südlicher Sonne, weil wir keine Lust hatten mit Winterreifen um die kühle Nordschleife zu kreisen. Es war ein Genuss, die kraftvolle Flunder über italienisches Geläuf zu scheuchen. Wer mehr Details über den US-Rundstreckensportler nachlesen möchte: Ein paar Mouse-Clicks und **JHM No.13** liefert alles Wissenswerte über dieses atemberaubende Gerät! Ob rot oder blau, der GT3 ist eine Schau!



Ford GT und der Einstieg in die GT3 ist kein Risiko. Wer etwas Fahren kann, wird der Konkurrenz Feuer und Donner aus dem Doppel-Flammrohr präsentieren. Das US-Bollwerk besitzt eine ausgezeichnete Straßenlage und sein NC5 Big Block Drehmoment, dass es Dich in die Sitzschale drückt wie im Jet. Der lange Radstand, die breite Spur und der tiefe Schwerpunkt verschieben die Physik in neue Grenzbereiche.



Suche



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel



Startseite » Katalog

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

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Carrera DIGITAL 132

Carrera DIGITAL 124

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54 EUR

Summe 65,99 EUR

exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

vergessen

Anmelden

Anmelden

Bestseller

Carrera

Einzelrandstreifen

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

02. Carrera Einzelschiene

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

03. Carrera

Außenrandstreifen, Kurve

1/60° rot/weiss, 3 Stück

12,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

04. Carrera

Standardgeraden, 4

Stück

24,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Rasanter Tierfutter-Express



*Tuner Carrera greift seinen
Dauerläufer Porsche 997 neu auf.
Im Sponsorkleid eines Tierfutter-
Herstellers lief der Wagen auf der
2007er Nordschleifen-Schlacht.*

P
O
R
S
C
H
E

R
S
R

Rundstrecke

Porsche 997 RSR

Jim Hunt Magazine®

Tuner Carrera hat seinen Zuffenhausener Dauerbrenner Porsche 997 RSR neu aufgestellt. Der Rennsport-Elfer ist zwar keine Formneuheit, uns aber in diesem genialen Look trotzdem eine Präsentation wert! Durch den Einsatz bunter Sponsorenlogos sieht man den Schwarzen sogar dann, wenn er mit Vollgas über den Kurs brettert. Selbstverständlich haben wir die werkseitigen MTS-Einsteigerfahrlinien ausgebaut und in Rente geschickt. Der Ausbau ist kein großer Act und von jedem Menschen, der einen Schraubendreher bedienen kann, zu bewerkstelligen. Gespannt geht es zum ersten Rollout: Der Porsche ist auf die Nordschleife abgestimmt, wo er letztes Jahr an der VLN-Langstreckenmeisterschaft teilnahm. Im Klartext bedeutet dies, dass man dem Fahrwerk etwas Federweg in den Radhäusern bereit stellte, um beim Durchsacken im Karussell, im Eingang zur Fuchsröhre oder in den Pflanzgarten nicht durchzuschlagen. Wir steigen ein und nehmen die Herausforderung an. Der 997 präsentiert sich antritts- und durchzugsstark auf der heimischen Nordschleife. Ab Start baut er über seine breiten Walzen guten Grip auf und er lässt sich in Kurven nicht aus der Ruhe bringen. Sein langes L-Kielschwert leistet ausgezeichnete Führungsarbeit und es stemmt sich effizient gegen die G-Kräfte bei der Kurvenhatz. Die Rückstellautomatik des Bodensensors haben wir ausgebaut, damit man in Kurven souveräner und durchsichtiger aus dem Drift zurückkehren kann. Mit leicht gelockerten Karo-Schrauben läuft der RSR deutlich ruhiger als im Serienzustand.

Dank der vier serienmäßig leicht laufenden Messingradlager schnurrt er ab Werk problemlos um den Kurs. Wir geben wie bei allen Testwagen ein wenig Öl auf die Lagerpunkte der Achsen sowie auf die Motorwelle. Unter dem Strich fährt

der Porsche noch einem Tick leiser. Das gutmütige Einlenkverhalten des Schwabenpfeils offeriert einen überschaubaren Grenzbereich, der das Spiel mit den Fliehkräften zur Chefsache macht. Über feine Gasstöße kann man den RSR



Schwarzer Glanzlook mit farbigen Akzenten für eine sensationelle Optik. Das gutmütige Einlenkverhalten des 997er RSR macht besonders ohne MTS Spaß und offeriert einen breiten Grenzbereich. Der kraftvolle Sechszylinder zieht kräftig durch und beschleunigt den Porsche über eine schön kontrollierbare Leistungskurve. Ein heißes Eisen für heimische Langstrecken-Duelle.

Rundstrecke

Porsche 997 RSR

Jim Hunt Magazine®

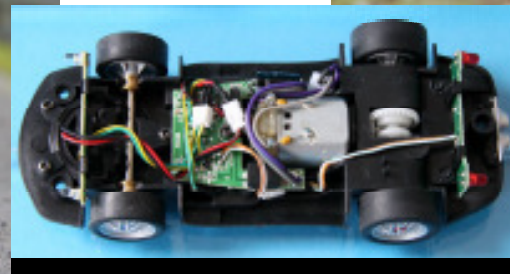
auf Ideallinie bewegen. Sein E200 Sixpack bietet ein kraftvolles, breites und gut kontrollierbares Drehzahlband, was jederzeit die Möglichkeit zur Korrektur der Fahrlinie eingesetzt werden kann. Führt man zu schnell in Kurven ein, kommt das Heck: Mit dem Gaspedal kontern und die Fuhre kehrt zurück in ihre ideale Fahrlage. Positiv gestimmt klettern wir aus engem Schalensitz und

Käfig: Der Carrera Porsche hinterlässt einen beeindruckenden Auftritt. Ganz ohne Blei und mit nur einem ohnehin obligatorischen Ölservice kann es losgehen. Egal ob lange Gerade, kurze Spints oder Kurven sämtlicher Radien. Der Porsche fühlt sich in allen Gangarten wohl. Ein richtig tolles Basissportgerät für flotte Stints auf heimischen Rennkursen.

Fazit:

Der Carrera 997 RSR - auch ohne MTS ein ausgewogener Rundstreckensportler mit einem durchzugsstarken Motor und guten Handlingeigenschaften, die seinen breiten Grenzbereich eröffnen. Ein toller Dauerläufer, der viel Fahrspaß garantiert.

Der neue RSR liegt satt auf der Bahn. Seine Breitreifen spendieren guten Grip, der den Wagen sehr schnell auf Touren bringt. Unter dem Strich ein ausgewogener Rundstreckensportler der in allen Fahrsituationen einen hohen Spaßfaktor bietet.



Kraftvoll: E200 Inliner. Rundum vier Messingradlager und helle LED. MTS und L-Kiel Feder wurden entfernt.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
139,5 mm	60,5 mm	38,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,3 mm	55,7 mm	59,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
97 g	E200	Inliner

Dauer Porsche Le Mans Testprototyp



*Edeltuner Le Mans Miniatures
liefert optisch sensationelles
Gerät auf hohem Niveau.
Renntauglich oder Vitrine?*

Jim Hunt Magazine®

Auf ***Dauer*** hilft nur Power

Rundstrecke

Dauer Porsche

Jim Hunt Magazine®

Le Mans Miniatures – zu diesem Namen braucht man nicht viele Worte verlieren, allein der Name legt die Messlatte hoch. Die Resine-Köche aus Frankreich zaubern feinste Slot Cuisine für Gourmets an der Rennbahn. Details stehen sehr im Vordergrund. Eine Marke für Liebhaber, die ihre Slotcars mit Argusaugen betrachten und mit Pianistenhänden anfassen. Diese sind nötig, betrachtet man Feinstheiten wie Notaus-T-Griffe und Antennen. Ein Horrorszenario, wenn grobmotorische Einsteller gutgemeint den Wagen mit Wurstfingern bergen. Diese Autos sind nichts für harte Duelle an der Clubbahn. Vehikel für anspruchsvolle Genießer, die optisch voll auf ihre Kosten kommen wollen. Diese Eckdaten liefert der vorliegende Dauer-Porsche wie kein anderer.

Es handelt sich hierbei nicht um die bunte Rennversion, sondern um die nackte Testversion vor dem Rennen. Gänzlich ohne Farbe rollt er mit nackter Carbonhaut puristisch um unseren Kurs. Striezel Stuck pilotierte ihn und dürfte manchen bayerischen Fluch durchs Cockpit schallen gelassen haben. „Zefix, was fia a Wogn!“* Der Le Mans Prototyp auf Resine Basis beherbergt im Chassis einen starken Kompakt-Inliner, der ab geringen Drehzahlen heiser zum Leben erwacht. Es empfiehlt sich das Betanken mit weniger explosiven 10-12 Voltan, möchte man den Wagen bis zum Renntermin havariefrei testen.

*„Allmächtiger, welch sensationelles Gefährt!“



Perfekt geschmiedete, dreiteilige BBS-Felgen.

So sexy kann nacktes Carbon sein: Der Dauer Test-Prototyp ohne Rennlackierung sieht rattenscharf auf. Die puristische Optik hat ihren eigenen Charme.



Rundstrecke

Dauer Porsche

Jim Hunt Magazine®

Sonst wird das Rollout zum Fallout, was weniger angedacht sein dürfte. Ausladende Abmessungen bei Radstand und Spur versprechen Potential. Ideale Parameter für die Langstrecke, wenn die Ermüdung den Fahrer überwältigt und Fehler provoziert. Leider enttäuscht die Konstruktion, möchte man ohne MTS fahren. Acht Schrauben halten die Resine-Karosserie auf dem Chassis. Ein Entkoppeln ist ohne große Umbaumaßnahmen leider nicht möglich, da alles sehr straff aufeinander sitzt. Ein Lockern der Schrauben und etwas Materialabtrag rund um das Chassis, die übliche Methode, sind nicht realisierbar. Trotz des

erhöhten Resine-Gewichts kommt ohne MTS wenig Abtrieb und Traktion an der Hinterachse zustande. Kurvenfahren wird zum Eiertanz. Führt man mit Zurückhaltung durch die Kurve, sogar dann stimmt der Lastwechsel das Heck mit einer nicht abfangbaren Amplitude auf den finalen Abgang ein. Schade, wir haben von den Reifen bessere Fahrleistungen erwartet. Mit aktivem MTS werden diese Defizite kaschiert. Es geht uns gegen den Zielstrich, aber die Tatsachen zwingen

zum Haftverstärker. Damit läuft die Fuhre schnurstracks und bleibt auch in Kurven cool, sofern der Fahrer ein Gespür für Fliehkräfte und deren abrupten Abriss mitbringt. Schnell an die Box, die Scheibenbremsen machen komische Geräusche: Beim Sportprototypen sind die Bremszangen feststehend. Sie drehen nicht wie bei anderen Slotcars unnatürlich mit. Die Konstruktion sollte eingeklebt werden, möchte man üble Schleifgeräusche der rotierenden Scheiben verhindern.

Detailfetischisten kommen hier voll auf ihre Kosten:



Aus diesen Rohren donnert physikalische Realität: Der hochgezüchtete Mittelmotor teilt sich ungeniert seiner Umgebung mit. Unmittelbar nach dem Herunterschalten mischt sich feuriges Kammerflimmern mit Tageslicht.

Rundstrecke

Dauer Porsche

Jim Hunt Magazine®



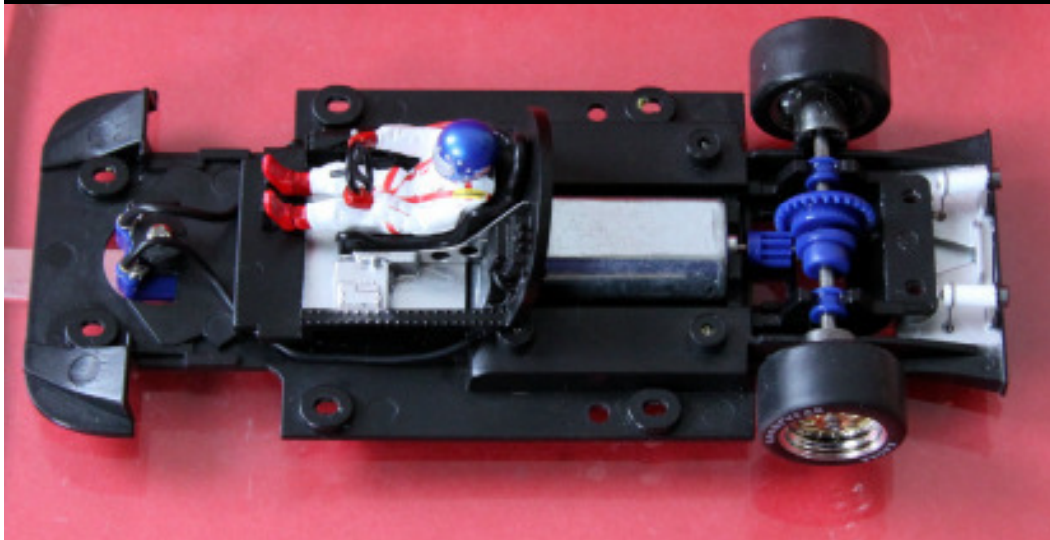
Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
157,6 mm	64,6 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88,9 mm	62,2 mm	63,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
116 g	Compact Longcan	Inliner

Die Vorderachse wird in der Karosse eingehängt, die Hinterachse fixieren Gleitbuchsen im Chassis. Der Inliner Longcan Kompaktmotor besitzt Druck, allerdings schluckt das kernig laufende Getriebe ein paar PS. Alles in allem ist der Dauer Porsche ein sensationell detaillierter Wagen. Wäre die Marke in unserer Hand, würde ein eiskalter Wind durch den Arbeitsvertrag des Chefkonstruktors wehen. Die wunderschöne Karosserie mit ihrem optisch hohen Anspruch hätte ein besseres Fahrwerk verdient.

Fazit:

Der LMM Dauer Porsche ein sensationell detaillierter Test-Prototyp mit nackter Carbonhaut. Möchte man ohne MTS testen, trüben Kinderkrankheiten und Reifengrip Probleme den Fahrspaß. Mit eingebautem Haftverstärker kann man elegant auf Testfahrt gehen.

Tief im Chassis ruht der kraftvolle Longcan Inliner. Die Vorderachse wird in der Karosserie fixiert. Leider lässt die straff sitzende Konstruktion ein Entkoppeln nur nach sehr tiefgreifenden Maßnahmen zu. Ohne MTS nur schwer fahrbar.



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

**HT-
AUTORENNBAHN.de**



SLOT
H+T MOTOR RACING

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



**Brands
Hatch
1967**



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



MRRC

Slot Racing since 1954!

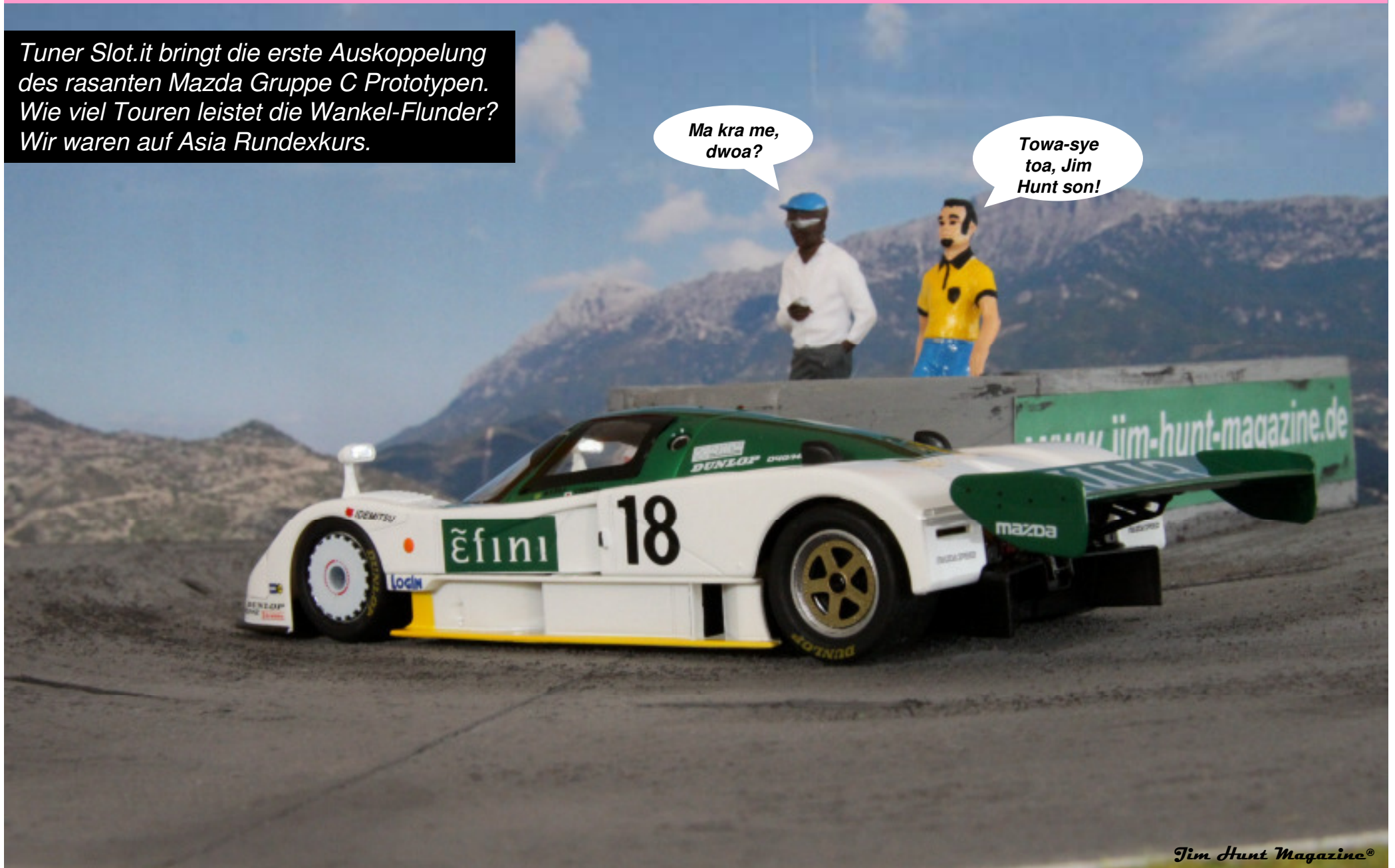
H+T MOTOR RACING

SLOT
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

MAZDA 787B – Genügend Dampf im Wok?

Tuner Slot.it bringt die erste Auskoppelung des rasanten Mazda Gruppe C Prototypen. Wie viel Touren leistet die Wankel-Flunder? Wir waren auf Asia Rundexkurs.



Mazda 787B

Jim Hunt Magazine®

Slot.it baut Autos, die mit wenig Aufwand zum wettbewerbsfähigen Gerät modifiziert werden können. Die Gruppe C ist Domäne der Italiener. Nach Porsche, Lancia, Sauber und Jaguar kommt nun der Mazda 787B. Im zurückhaltenden Weiß-Grün trat er beim SWC Autopolis 1991 mit Terada und Sala an. Der Hersteller hat das Wankel Patent erworben und hält bis heute am Kreiskolbenmotor fest. Sogar im Serienwagen RX-8 steckt so ein platzsparendes Aggregat. Im vorliegenden 787 arbeitet ein Vierscheiben-Motor, der aus nur 2,6 Liter Hubraum sagenhafte 700 PS bei 9000 Touren pro Minute leistet. Für den 830 Kilo leichten Wagen eine amtliche Nennzahl. Schwachpunkt des Wankels waren schon immer Dichtungsprobleme, die durch die sehr hohen Drehzahlen entstanden. Diese hat Mazda durch den Einsatz von Siliciumnitrid Dichtleisten in den Griff bekommen. Nachdem die FIA Wankelmotoren für 1992 in dieser Wagenklasse verbot, sattelte Mazda um. Man stellte die Entwicklung ein und kaufte Chassis bei TWR, die seinerzeit die Jaguar XJR 14 bauten. Das erklärt auch die Nähe zum Jag, zumindest wenn man das Wagenheck und den aus dem Hinterteil ragenden Heckflügel ansieht: Die Gene lassen sich nicht verleugnen. So durften die Japaner zumindest in der Sportwagen-WM mitfahren, wenn auch erfolglos. Aus der Zeit stammt unser Mazda. 1992 zog man sich aus dem aktiven Motorsport zurück. Das haben die FIA Funktionäre mal wieder richtig toll hinbekommen.



Unauffällig wie ein Ninja-Kämpfer nähert sich Madza's Bollwerk. Der 787 mit der typisch geduckten Silhouette eines Sportprototypen kommt in seiner ersten Auflage in frischem Blütenweiß mit zurückhaltend grünen Akzenten auf die Rennstrecke. Was sich im Inneren abspielt ist alles andere als dezentes Beiwerk: Der gewaltige Wankel-Mittelmotor und das auf Durchzug übersetzte Inliner-Getriebe wüten in kraftvoller Symbiose wie ein Taifun vor Hokaido.

Mazda 787B

Jim Hunt Magazine®

Abgedeckte Scheinwerfer am Bug zeigen, dass mit dem grün-weißen 787 letztendlich nur bei Tageslicht Rennen gefahren wurde. Unter den Abdeckhauben befindet sich gähnende Leere, was das Gewicht des Boliden reduziert. Auf den vorderen Fünfspeichen-Alus sitzen Schaufelscheibenräder. Ihre Rotorwirkung schaufelt in Fahrt Frischluft zur Bremsanlage. Durch die Verteilung der Hauptbremslast nach vorne wird diese durch häufiges Anbremsen strapaziert. Vor allem kurvige Kurse verlangen dem Material Höchstleistungen ab. Die japanischen Karosserieschneider haben die Spoilerlippe und die Seitenschürzen weit nach unten gezogen, um dem Rennwagen einen nötigen Ground-Effekt zu verpassen. Dies kommt dem von Tuner Slot.it betreuten Wagen sehr entgegen, denn das Poweraggregat mit orangefarbigem Kopf benötigt eine dominante Aerodynamik, die die Kraft in den Boden presst. Obwohl unser Testwagen aus der 91er Saison stammt, hat er immer noch den von der FIA verbotenen Kreiskolbenmotor im Heck. Er entwickelt kräftige Drehzahlorgien, die kein Otto-Motor verkraften würde. Von der Slot.it-Antriebswelle sollte man grundsätzlich zu viel Motoröl fernhalten. Wankeltypische Dichtungsprobleme können zu bösen „Kohlenfressern“ führen, die das Aggregat in finalem Rauch aufgehen lassen. Im Glücksfall lösen sich diese nach dem Abkühlen in Selbigen auf. Wir haben die Dunlop-Slicks leicht angeschliffen, damit sie über ihren kompletten Querschnitt aufliegen.



Experten erkennen sofort die Verwandtschaft zum Jaguar XJR 14. Alleine der flache, weit aus dem Heck wachsende Flügel lässt seine Gene nicht verleugnen. Mazda kaufte nach dem Wechsel in die Sportwagen WM bei den Chassiskochern des Brit-Rennstalls ein. Damit setzte man leider auf das falsche Pferd und fuhr noch bis '92 mäßig erfolglos im Kreis. Zum Glück ist das bei uns heute anders.

Rundstrecke

Mazda 787B

Jim Hunt Magazine®



Filigraner Leichtbau: Der exponierte Heckflügel erhöht den Anpressdruck. Wilde Crashes sind weniger seine Domäne. Für aggressive Piloten hat der Tuner einen flexiblen, unkaputtbaren Flügel beigelegt.

Bei 12 Voltan fließt Grip auf Plaspfaltdecken. Die Karoaufrhängung mit metrischen Schrauben und der einstellbare Antriebshalter sind bei diesem Tuner Standard, was die Abstimmungsarbeiten ungemein erleichtern. Alus hinten sowie Kunststoffelgen vorne runden das Paket ab. Das gelbe Standardspurzahnrad greift in ein Messingritzel auf der Motorwelle. Nach üblichem Ölsservice der mechanischen Komponenten folgt das erste Rollout: Der Mazda wieselt mit leisem Wankel-Schnurren über den Kurs. Bleifrei fährt er mit leicht geöffneten Trimm- Schrauben ausgewogen um die tropisch heiße japanische Rennstrecke.



Ein Heckdiffusor und ein geduckter Leichtbauflügel steigern die Gravitation des Mazdas. Das kurze Heck zentralisiert die Massen des Konzepts, was der beschleunigten Kurvenfahrt sehr positiv entgegen kommt. Die Abstimmung mit Blei gestaltet sich dadurch leicht.

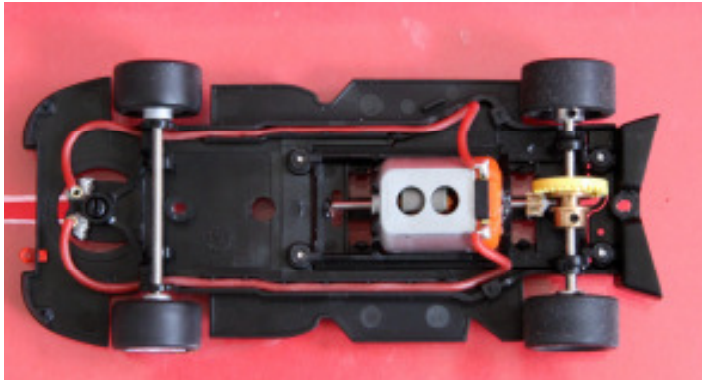
Erst nach einigen Runden sammeln die Reifen ihren Grip dezimiert. Mit Klebeband an der Box kurz abziehen und schon geht's sport-

lich weiter. Die filigrane Aufhängung des Heckflügels sieht gut aus, ist aber nichts für rabiate Botanikfahrer. Im Kit ist ein zweiter Flap,

Rundstrecke

Mazda 787B

Jim Hunt Magazine®



Vierfach verschraubt und entkoppelbar: Antriebshalter mit Inlinergetriebe. Alufelgen hinten, vorne Plast-Felgen und zwei kalibrierte Achsen. Saubere Zündkabelverlegung in Klemmschächten. Den Motor haben wir mit Kleber gegen Vibrationen gesichert.

ein elastischer Zweitflügel, der mehr verkraftet. Zum Feintuning lockern wir die Antriebshalter- und Karoschrauben in einem individuell geheimen Mischungsverhältnis. Das Fahrwerk kann nun in Kurven nahezu entkoppelt arbeiten. Wer mehr rausholen möchte, kann das Chassis rundum um einen Millimeter mit Cutter oder Feile verjüngen. Wichtig: Die vorderen Achsböcke auf passendes Niveau montieren: Testweise die Vorderachse drehen. Klemmt sie ein wenig, Achse ausbauen und die Böcke fest aufs Chassis drücken. Achse einbauen, erneuter Check. Klemmt es immer noch, Achsböcke ausbauen und ihre Steghalter oben leicht anfeilen. Montage und Freilauftest der Achse. Das Achsspiel so einstellen, dass sie ohne Neigungsspiel dreht: Der Vorderwagen sitzt nun ruhig und hält den Mazda im Grenzbereich länger im Slot.

Hat man zuviel Trägermaterial weggefeilt? Kein großes Problem! Einfach die Böcke montieren und von hinten unten mit einem Werkzeug nach vorne hin aufstellen bzw. kippen. In dieser „Keilstellung“ kann man das Achsspiel sehr präzise trimmen. Noch Leitkielhülse ölen und die Zündkabel in harmonischen Bögen abstimmen. Ab zum Einrollen! Das nächste Rennen kommt bestimmt. Uns ist völlig egal was die FIA sagt...

Fazit:

Der dezente Mazda Sportprototyp von Slot.it bietet sehr schnittige Fahreigenschaften und Dampf in allen Lebenslagen. Seine zentrale Lastverteilung spielte uns vor allem in Kurven positiv in die Karten. Tora! Tora! Tora!



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
155,4 mm	64,1 mm	30,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,6 mm	60,3 mm	59,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	Sl.it orange	Inliner



28 VERSCHIEDENE BLECK-FELGEN

Präzision, Leichtbau und Rundlauf



***Für DSC, Mini-Z oder SLP
usw.***

Slotcar  **Racing-Zubehör** www.bleck-center.de

LAST MINUTE NEWS

Ninco's neuer **E**lektronik- Regler



Ninco's neuer Elektronik-Regler

Jim Hunt Magazine®

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns noch Ninco's neuer elektronischer Regler, für N-Sport und XLOT:

Bevor wir ein physikalisches Funktionsprinzip-Fass aufmachen, testen wir den brandneuen Regler kurz an und stellen ihn vor:

Wir haben ihn per typischen Mono-Klinkenstecker an der N-Bahn angeschlossen. Die üblich gute Haptik der Ninco Regler ist längst kein Geheimnis

mehr. Die Pistole liegt sehr gut und ausgependelt in der Hand und die Bedienkräfte der Mechanik sind sehr gering, ebenso das Gewicht der Waffe. Der Trigger gleitet sehr weich, die Feder setzt der Fingerkraft wenig Widerstand entgegen, was die langstreckentaugliche Einsatzmöglichkeit unterstreicht. Sowohl kleinere Kinder- und Frauenhände kommen mit ihm gleichermaßen zurecht, wie größere Greifer. Das rot transparente Gehäuse sieht optisch ansprechend aus und man kann im Inneren die Platine und den Verlauf der Stromzufuhr erkennen.

Bei allen bisher verstellbaren Reglern findet man große, sichtbare Verstellrädern vor. Beim Ninco Colt sitzen kleinste Register unter einer Schutzkappe, die zur Abstimmung aufgeschoben werden muss. Darunter sitzen kleine Schieber wie an einem Mischpult. Die Bremse hat fünf verschiedene Abstufungen von 0 -70-80-90-100 Prozent. Die Beschleunigungsrampe lässt sich sechsfach einstellen, was den in Relation zum Abzugshahn abhängigen Kurvenverlauf ansteuert. Über dem Geheimfach sitzt eine LED, die bei auftretenden Störungen warnt. Direkt darunter sitzt ein versenkt angebrachtes Reset-Knopfchen.

Mehr dazu im nächsten JHM...

Handlich und komplett einstellbar: Elektronischer Regler für Ninco Sport und XLOT zur optimalen und individuellen Ansteuerung der Motoren mit verschiedenen Kennlinien bei Gas und Bremse.



Unter dem Schiebefach sitzen kleine Register für Gas und Bremse



Vaya Con Dios!

Tuner SCX baut in spanischer Lizenz eine kleine Heckmotor-Schleuder für Rallyes neu auf. Flottes Alteisen oder lehrreiche Talentschmiede?

[illegible]

Rallye

Seat 850

Jim Hunt Magazine®

Dieser kleine Spanier hat seine Wurzeln in Italien: Fiat 850. Die kleine Limousine mit Heckmotor war 1964 die Weiterentwicklung des Fiat 600 mit mehr Platz und einem verbesserten Fahrverhalten. 34 Pferde tobten im Heck, ein Power-eisen! Zugleich eine tolle Basis für ernsthaft getuntetes Gerät mit brüllendem Heckmotor. Walter Röhrl fuhr sein erstes Rennen, die Rallye Bavaria mit einem Fiat 850 Coupé, das seinem Freund und Entdecker Herbert M. gehörte. Lange Zeit lagen sie mit über 15 Minuten Vorsprung vor der arrivierten Elite, bevor das unbedarfte Team auf ungeeignetem Serienmaterial ausschied. Seat, damals noch spanischer Produzent ohne Input durch Volkswagen, fertigte den Wagen von 1966 bis 1974 in Lizenz.

Tuner SCX hat diese spanische Lizenz neu entdeckt und den 850er für die Rallyepiste klar gemacht. Der kleine Wagen besticht mit kompakten Abmessungen, schmaler Spur und hohem Schwerpunkt. Parameter, die den Fahrer fordern, möchte man keine Zeit liegen lassen. Mehr als 9 Voltan ist fahrlässig, fährt man rallyetypisch ohne MTS durch die Sonderprüfung. Bleibt man unter Zehn, ist ein runder Fahrstil mit dezent ausschwenkendem Heck möglich. Wir haben die Vorderachse mit einer Trennscheibe um einen Millimeter gekürzt, damit ihr Axialspiel die Räder nicht zu weit aus den Kästen stehen lässt. Zudem liegt der Seat ohne Wabbelspiel deutlich besser. Breit dimensionierte Reifen halten den Piccolo mit gutem Gripniveau auf Kurs. Unter seiner Haube



Klein, wendig und Druck auf der Hinterachse: Der 850er mit Heckmotor wieselt mit guter Traktion flink durch die selektive WP. Seine kantigen Formen und sein hoher Schwerpunkt sind ein Indiz für historische Wurzeln. „Moderne“ Leute, die nur mit MTS, ABS und Schnickschnack Autofahren können, werden im urigen Seat ihren Meister finden. Keine Elektronik hilft, wenn die Physik zuschlägt. Fahrerisches Gespür ist gefragt, möchte man flott an der nächsten Stechuhr stempeln.



Rallye

Seat 850



Klassisch: Stahlfelge mit dämpfend voluminösen Reifen, die Fahrwerksdefizite ausgleichen. Schweres Chrom an Stoßstangen, Scheibenrändern und Lampen. Dazu vier abgedeckte Zusatzscheinwerfer für nächtliche Sonderprüfungen.



werkelt der markentypische RX Motor, der als Inliner zentral angeordnet ist. Die Zündanlage mit Kupferleitblechen sorgt in der Bodengruppe für eine aufgeräumte Situation. Möchte man mit Blei trimmen, es ist genügend Platz vorhanden, um den kleinen Wagen mit angemessenem Ballast gefügig zu machen. Bei 9V ist dies allerdings nicht nötig. Empfehlenswert ist der Ausbau der hakelig arbeitenden L-Kiel Rückstellautomatik. Die Feder mit einer Spitzzange abziehen: Der Vorderwagen liegt ruhiger, der kleine Wagen kehrt harmonischer aus dem Drift in die normale Fahrlage zurück. Je ein Tropfen Öl auf die Drehmechanik des Führungsschuhs sowie auf Motorwelle und Achsen steigert das Fahrverhalten enorm. Der Motor braucht seine mechanische Einlaufzeit, bis er das Gas sauber annimmt. Auf Betriebstemperatur gibt er gut kontrollierbar Leistung über sein gesamtes Drehzahlband ab. Ideal, um sauber auf Zug Kurven zu durchfahren und aus ihnen verlustfrei heraus beschleunigen zu können. Die vorhandene Kraft reicht für den Zwerg vollkommen. Es gibt immer wieder Unkenrufe, SCX Motoren hätten zu wenig Leistung. Wer Sloten zur Disziplin infernal kreischender Zahnarztbohrermotoren erklärt, hat Recht. Permanent durchdrehende Räder pushen das Ego und sind ein Garant für perfekte Rundenzeiten... Diese Illusion wollen wir keinem nehmen. Wer Sloten aber als rundes Fahren definiert, wird im kleinen Seat mit überschaubarem Drehzahlen und netten Drehmomenten bei 9V verwöhnt. Der Rallyewagen wuselt mit harmonischen Lastwechsel



Der in spanischer Lizenz gebaute, hochbeinige schmale Fiat 850 ebnete Fahrern mit überschaubarem Budget den Einstieg in den Rallyesport.



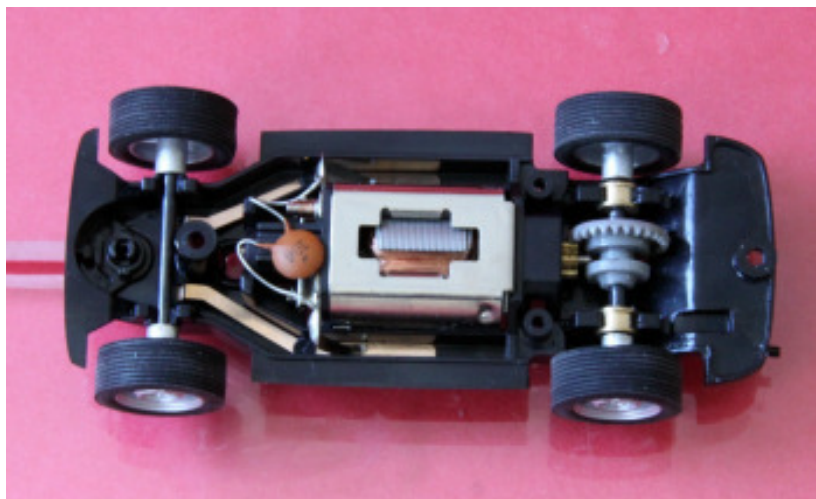
Rallye

Seat 850

Jim Hunt Magazine®



Aus dem Straßenbild vertraute, kleine Autos im Rallyegang: Nichts treibt Zuschauer mehr ans Limit!



Zentral eingebauter Vierzylinder im offen drehenden RX 44 Inliner-Block. Messingradlager hinten und luftgekühlte Halbmondbuchsen vorne. Die Vorderachse wurde um 1 mm gekürzt und vom Axialspiel befreit. Öl auf alle mechanischen Reibungspunkte und los geht's. Die Doppelzündung (Bild oben) lässt den Motor mit bleifreiem 9 Voltan Sprit gut am Gas hängen. Die L-Kiel Rückstellfeder flog raus: Der 850er kehrt nun weicher aus dem Drift zurück. Seine Längsprofil-Reifen bieten guten Grip.

geschickt durch die Sonderprüfung. Allerdings darf man es in Kurven nicht übertreiben, sonst setzt man zum Elchtest an. Arbeiten Gas- und Bremsfinger ohne Gicht, kann dies verhindert werden. Wir prügeln den 850er über viele Testkilometer mit Schwung durch Kurven, rissen am Scheitel seinen Schieber voll auf: Das Heck brach dezent aus, wie es sich für eine klassische Heckschleuder gehört. Wunderbar!

Fazit:

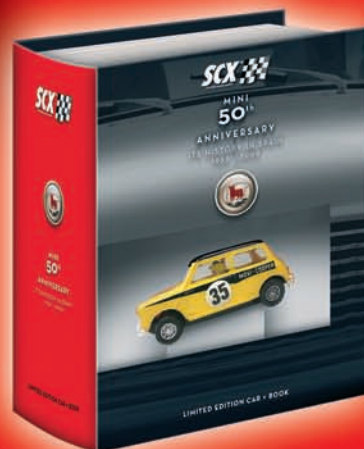
Unter dem Strich bekommt man mit dem Seat 850 ein klassisch ehrliches Rallyeauto, das trotz entschleunigter Gangart bei 9V ein authentisches Fahrbild zaubert. Es verlangt einen runden und durchdachten Fahrstil, sollen gute Zeiten herauspringen. Im Grunde steigert dieser Umstand das Anforderungsniveau an den Fahrer. Weniger ist oft doch viel mehr als manche glauben!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
111,2 mm	45,6 mm	41,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
64 mm	43,8 mm	44,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	RX 44	Inliner



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



BASIC SET



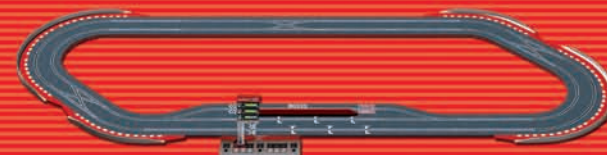
Track Length: 5.5 m
Dimensions: 246 x 104 cm



PIT BOX SETS



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



Renault's aufgeladene Mittelmotor-Waffe der 80er ist bis heute ungebrochen attraktiv. Auf Korsika lassen wir den Team Slot Abgasturbo bis zum Tinnitus pfeifen.



Jim Hunt Magazine®

Wie viel *Ladedruck* steckt im neuen *Maxiturbo*?

Rallye

Renault 5 Maxiturbo

Jim Hunt Magazine®

Franzosen waren schon immer ein motorsport-besessenes Völkchen. Die Marke Renault tanzt bis heute im Formel 1 Zirkus und feierte unvergessene Erfolge. Im Rallyesegment war man lange Zeit die Nummer eins, denkt man an die Alpine Epoche Ende der 60er. In den 80ern war die Ausgeburt des Volks-Franzosen R5 auf die harte Tour unterwegs. Nach dem kernigen A5 kam als Topmodell der Turbo 5, der mit seinen weit ausgestellten Kotflügeln bereits im Stand die klare Kampfansage verkörperte. Sein Motor wanderte ins Heck und bekam neben mehr Hubraum einen Abgasturbo, der sich gewaschen hatte. Damit die schiere Gewalt an die Hinterachse abgegeben werden konnte, war es nötig, Spur und Reifen proportional in die Breite wachsen zu lassen. Der spanische Kleinserien-Tuner Team Slot hat eine neue Version des sagenhaften Franzmanns in Gelb und Rot aufgebaut, was ihm schon im Standgas einen sehr starken Auftritt verleiht. Wie fährt sich das Resine-Turbinchen? Trotz kleinerer Hinweise auf Handfertigung überzeugt uns der Renault auf dem Rallyekurs. Wir haben vor der Fahrt zwei kleine MTS-Pillen aus seinem Heck herausgedrückt. Das Fahrwerk arbeitet auch ohne Kompensatoren absolut unproblematisch, der Maxiturbo geht ohne Turboloch an die Sonderprüfung heran. Vorher fixieren unsere Mechaniker den lockeren Sitz der Lampengläser in Front. Öl auf die Mechanik und das war's. Den Sitz der pendelnden Radlager vorne beließen wir diesmal, sie gaben keine Probleme auf.



Weit ausgestellte Radhäuser, breite Hinterachse und ein aufgeladener Turbo Mittelmotor zwischen den Radlagern: Renaults Erstschlagswaffe mit angriffslustig pfeifendem Lader verkörpert den 80er Jahre Charme der wilden Gruppe B. Tuner Team Slot hat ihn in Handarbeit ordentlich aufbereitet. Optik und Technik harmonisieren, verleugnen aber nicht ihre Wurzeln. Genau diese Tatsache verleiht dem Auto seinen unverwechselbaren Charakter und macht aus jedem Exponat ein Unikat.

Renault 5 Maxiturbo

Jim Hunt Magazine®

Die weiche Reifenmischung baut sehr guten Grip auf. Dabei lassen sie Spielraum zum bewussten Anstellen des Fahrwerks vor engen Kurven: Entweder per Lastwechsel oder hart über die Handbremse lässt sich das 5er Hinterteil präzise um Ecken zirkeln. Der Motor zieht ab Startfreigabe kräftig durch. Das Fehlen unbequemer Leistungsspitzen in seinem Drehzahlverlauf verschonen den Fahrer vor unnötigen Schwierigkeiten. Tuner Team Slot hat offensichtlich das Turboloch durch konstruktive Maßnahmen ausgetrickst. Obwohl die Marke teilweise mit Defiziten infolge Handfertigung auf sich aufmerksam machte, kann man den Renault 5 jedem empfehlen, der das kleine Einmaleins der Slotcar-Vorbereitung als Pflicht ansieht. Wer vor Schraubendreher, Öl und Klebstoff zuviel Respekt hat, sollte einen Tuner engagieren oder in die Großserie greifen. Dort ist man auch nicht immer vor Tuningmaßnahmen gefeit. Aber dafür gibt es uns, das JHM!

**Wer mehr über den Maxiturbo nachlesen möchte:
JHM No.12!**



Acht Lampen in Front illuminierten süße Nächte, als es noch Sonderprüfungen ohne Tageslicht gab. Auf der Beifahrerseite züngelt beim Herunterschalten kaltes Turbofeuer aus dem Seitenrohr. Ladedruck und bleifreier 12 bis 14 Voltan Sprit stellen eine angemessene Leistung bereit. Seine Fahrwerksgeometrie offeriert einen sehr breiten Grenzbereich. Insgesamt ermöglichen die Eckdaten eine tolle Fahrdynamik, die auf kurvigen Sonderprüfungen ihre Trümpfe voll ausspielt. Kommt eine falsche Ansage übers Mikro, kein Problem: Über das Gaspedal lässt sich die Heckamplitude des Maxiturbos jederzeit korrigieren.

www.SLOTITNOW.COM

Slot.it®



ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)



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



Carrera®

TEAM SLOT



SCALEXTRIC

Racer



MB SLOT



SCHÖLER
CHASSIS
High performance slotparts

Scaleauto
Model Car Competition Parts



Spirit



HUDY



Top Slot



slotit
now



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

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

Limited Edition

4500



**Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7**

31. Mai 1992: Nigel Mansell dominiert die F1-Saison.
In Lauf 6 lernt er seinen Meister kennen: Ayrton Senna

Monaco inside

Senna vs. Mansell

**Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7**

Ich erinnere mich noch genau, als ein britischer Schnauzbart-Träger, der aussah wie ein braver Busfahrer, die Formel 1 aufmischte. Nigel Mansell, der ruhige Strategie hielt die Fangemeinde des Highspeed-Zirkus in Atem und zeigte allen, wie er mit seinem Bart den Most holte. Ayrton Senna war sein Gegner, ein Indiz dafür, wie hoch die Messlatte lag. Nigel nahm die Hürde mit Bravour und holte sich die Krone. Später ging er in die USA und fuhr Indycar. Später kam er noch einmal, um in Europa Monoposti-Gas zu geben. Senna verunglückte tödlich. Er hinterlies der Nachwelt den Nimbus, einer der größten Rennfahrer aller Zeiten gewesen zu sein. Tuner Scalextric hat beide Legenden neu aufgegriffen, um sie erneut ins Bewusstsein zu rufen. Ein limitiertes Set mit den Formel 1 Boliden beider Kontrahenten legt den Grundstein für ein Gedenken, das sich sehen lassen kann. Formel Wagen sind ein Trend, der sich immer mehr durchsetzt. Besonders schön, dass man auch das neoklassische Segment der letzten 20 Jahre dabei aufgreift. Beim Betrachten der vorliegenden Geräte tritt ins Bewusstsein, wie schnell sich die technische Entwicklung in der Formel 1 vollzieht. Im Kontrast zu den Raketen der letzten fünf Jahre sehen diese Autos richtig altertümlich aus. Formelfahren ist auch und insbesondere im Slot eine aufregende Angelegenheit. Der Anspruch an die Fahrer ist sehr hoch, möchte man schnelle und fehlerfreie Stints absolvieren.



Insel-Tuner Scalextric fühlt sich Landsmann Nigel Mansell verbunden. Der ruhige Klabautermann in der Formel 1 der frühen 90ern mischte die Konkurrenz völlig überlegen auf. Gegen den Schnauzbart im scharfen Williams Renault waren andere sanfte Bailey's Schlürfer. Bis auf einen: Ayrton Senna hatte ausgerechnet auf dem engen Stadtkurs von Monaco Samba im Cockpit und holte den Sieg. Nigel's Serie mit fünf Siegen in Folge wurde unterbrochen. Letztendlich langte es doch zum überlegenen Weltmeister-Titel. Diese Story war den Briten ein heißes F1-Set wert!

Senna vs. Mansell

**Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7**



Der Williams hat im Vergleich zum McLaren kompaktere Abmessungen. Seine Massenkonzentration kann in engen Kurven von Vorteil sein kann. Lag es damals an Geometriedaten oder an Nigel's Kunst?

Klar, beim Monoposti konzentrieren sich die bewegten Massen auf eine zentrale Zigarre mit weit ausgestellten Rädern. Genau darin liegt die Krux: Bei Feindkontakt hebt es einen aus dem Slot, aus dem Konzept und final aus dem Rennen. Frei laufende Räder der Kontrahenden sollten sich keinesfalls touchieren. Die Reifen „klettern“ aneinander hoch, die Boliden fliegen sofort ab. Der Platz für Bleigewichte im Chassis beschränkt sich auf ein Mindestmaß. Aber es geht. Wichtig: Richtige Voltanzahl tanken, fährt man ohne MTS. Wer mit Haftverstärker unterwegs ist, kann ruhig 14 Voltan tanken und Kurven schneller fahren als denken. Trotzdem: Irgendwann reißt der Abtrieb ab und und man wird böse

abgestraft: Mit unkalkulierbarem Karacho geht es spektakulär ins Kiesbett oder man nimmt gleich Flugstunden. Weder das empfindliche Flügelwerk noch der Pilot haben an solchen Havarien langfristig Lebensfreude. Ohne MTS braucht es ein paar Runden, bis die Reifen warm sind. Nahezu unter Realbedingungen bauen die Gummis allmählich Grip auf und man fährt Rennen am Limit der Physik. Es ist persönliche Einstellungssache, ob man diese Herausforderung annimmt oder lieber mit egomanischen Mach 2 realitätsfern um die Ecken ballert. Bei aller Realitätsliebe: Man muss in keinem der beiden limitierten Boliden Ayrton Senna nacheifern, indem man sich mit Vollgas an der Zimmerwand unsterblich macht.



Das klassische Renault Gelb Blau sieht auf dem engen Stadtkurs spitze aus. Was ist im Feuerlöscher des Streckenpersonals? Champagner oder Löschschaum? Im Bild rechts unten hat Senna zugeschlagen und Nigel überholt. Der Brite kämpft wie ein Hund, vor dessen Nase ein fettes Würstchen hergezogen wird. Wer von beiden hat mehr Biss? Frank W. sitzt gereizt im Sitzmöbel...



Formel 1

Jim Hunt Magazine®

Senna vs. Mansell

**Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7**



Man kann auch anderweitig den Weihen eines 1zu32er Formelfahrers gerecht werden. Langfristig gewinnt der, der länger am Leben bleibt. Auf den ersten Blick wirken beide Boliden aus der 92er Saison gleich, abgesehen vom Flügelwerk. Der Schein trügt: Der McLaren Honda ist das größere Auto, was seine Abmessungen angeht. Er ist länger als der Williams Renault, dessen Massen mehr im Zentrum konzentriert sind. Zudem ist der W-Renault um drei G leichter. Ob man diesen marginalen Vorteil umsetzen kann, liegt eindeutig am Fahrer und seinem Stil. Länge läuft und mehr G liefern Antrieb. Was man vom McLaren in jedem Fall als Nachteil anführen kann ist seine wartungsunfreundliche Konstruktion. Möchte man zu Servicezwecken an das Chassis



Der McLaren hat ausladendere Abmessungen als der Williams, was ihm auf langen Geraden Laufruhe bringt. Trotzdem ist der längere Radstand auch in Kurven von Vorteil. Länge läuft und sein Mehrgewicht spendiert mehr Antrieb. Ayrton hat es auf dem selektiven südfranzösischen Stadtkurs unter Beweis gestellt, dass man auch mit einem größeren Wagen schneller sein kann. Das klassische neonrot und weiß von M...boro sieht scharf aus!

Man verzichtet aus Jugendschutzgründen auf die echte Marlboro-Lackierung samt Logos. Damit Kids nicht anfangen zu rauchen. Was viele längst tun...



Senna vs. Mansell

**Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7**

ran, müssen sechs Schrauben gelöst werden. Bei der Konkurrenz sind es vier. Zudem wird der Kabelstrang der Zündanlage durch die Bugnase gefädelt, was das komplette Zerlegen zur Fingerübung macht. Das geht im Williams leichter von

der Hand. Bei den Aggregaten hat Tuner Scalextric sowohl Honda als Renault in einheitliches Kompakt-Gehäuse gesteckt, das längs eingebaut direkt hinter dem Fahrer arbeitet. Das Inliner-Getriebe wirft nach oben eine kleine Welle

Volldampf blind über die Kuppe und hinunter zum Hafen. Nigel zaubert am Limit, Ayrton folgt im dicht im Windschatten und schiebt sich bald am Engländer vorbei.



Renault und Honda vertrauen auf das Scalex Inliner Compact Gehäuse. Direkt hinter dem Fahrer macht es ihm Feuer unter dem Hintern. Mit 12 Voltan Rennsprit feuert es aus vollen Rohren. Die G-Kräfte im Cockpit sind enorm: Die Fahrermimik altert in Sekundenbruchteilen zu der eines Greises. Beim starken Anbremsen springen einem die Augen fast ihren Höhlen: Formel 1 fahren pur.

auf das Wagenheck, was konstruktionstechnisch nicht anders lösbar ist. Stört aber nicht großartig, es geht in der Silhouette der Lackierung unter. Bei den Reifen war damals Good Year noch im Formel 1 Geschäft angesagt. Fette Walzen mit sattem Gripniveau und markanter Beschriftung.

Senna vs. Mansell

Williams FW14B vs.
McLaren MP4/7

Frank Williams verpasste seinem Chassis kompaktere Abmessungen als die Konkurrenz. Wartungsfreundliche vier Schrauben und übersichtliche Technik machen es für Rennmechanikern leicht zugänglich.



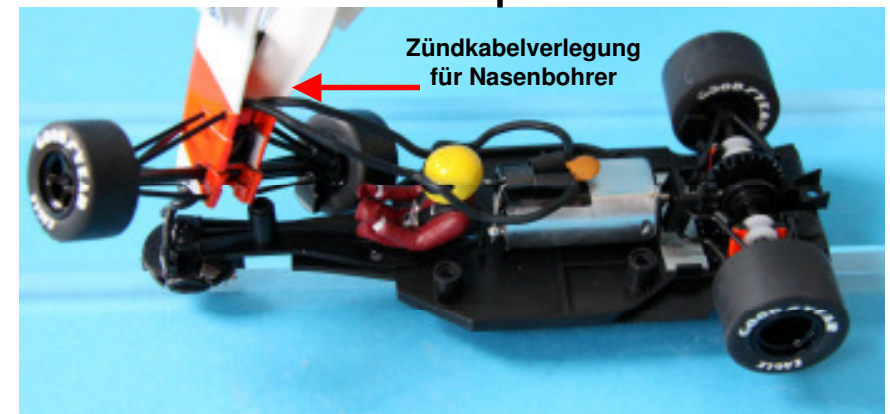
Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
130,9 mm	43,2 mm	31,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
89,2 mm	66,9 mm	67,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
61 g	Sca Compact	Inliner

Fazit:

Scalextric hat mit dem auf 4500 Stück limitierten Formel 1 Set einen Gedenkstein gesetzt. Die beiden Geschosse lassen die Drehzahlkurve von Fan Herzen weit in den roten Bereich drehen. Ob damit F1 Schlachten geschlagen werden? Lieber mit Spaß im Kiesbett als im Museum mit eingeroosteter Antriebswelle sterben. Wer verzichtet freiwillig auf süße Nächte bei den Boxengassen-Parties? Wir nicht!

Die filigrane Aufhängung an beiden Boliden verlangt Aufmerksamkeit. Nichts bricht leichter aus das feine Gestänge. Am Honda bleibt bei Demontage der Haube alles am Bug. Dafür ist die komplizierte Kabelverlegung etwas für geübte Nasenbohrer. An der Renault Box muss bei Montage der Bugnase Sorgfalt herrschen. Das Einrasten der oberen Stabilisatoren verlangt viel Fingerspitzengefühl. (Siehe Pfeil im Bild links!) Formel 1 ist die Krone des Motorsport auf vier Rädern und benötigt Fachleute. Wo kämen wir hin, wenn im High Performance Rennzirkus jeder Klempner die Arbeit machen könnte...

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
141 mm	44,1 mm	32,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
93,6 mm	67,2 mm	68,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
64 g	Sca compact	Inliner



McLaren: Größer, schwerer und in der Wartung komplizierter. Die Zündkabel wurden durch seine Naselöcher gefädelt. Sonst bietet das Chassis sehr gute Fahreigenschaften: Länge läuft, Gewicht spendiert Abtrieb. Der Rest ist eine Sache des Fahrstils.

60er Jahre Formel Sport aktuell

Die Scalextric Race Division Ltd. weckt alte Zeiten zu neuem Leben. Als die Formel 1 noch brandgefährlich war...



Ferrari 156 *Shark Nose*

Ferrari 156 Shark Nose

Jim Hunt Magazine®

Die Scuderia Ferrari setzte den 156er Formel Wagen von 1961 bis '64 ein. Es handelt sich hierbei um einen der legendärsten Formel Wagen in der Geschichte, da er von Beginn an mit seinem charakteristisches Haifischmaul Aufsehen erregte. Von Trips verfehlte mit dem Raubfisch nur knapp den WM Titel im Jahr 1961. Technisch war der 156er der erste Ferrari mit Mittelmotor. Das 1,5 Liter V6 Aggregat hatte genügend Leistung, um die Schwächen der schmalen Zigarre fahrwerksseitig zu kompensieren. Der Leichtbaumotor leistete 190 PS, was in Anbetracht des leichten Wagens und des sehr tiefen Schwerpunkts sagenhafte Fahrleistungen bot. Der Formel Ferrari war von Anfang an konkurrenzfähig. Baghetti gewann auf Anhieb den Großen Preis von Syracus und einen WM Lauf beim Großen Preis von Frankreich 1961. Phil Hill und Wolfgang von Trips duellierten sich gnadenlos. Der tödliche Unfall des Deutschen in Monza beendete die Rivalität. Hill holte trotz aller traurigen Umstände den ersten Fahrer- und Konstrukteurstitel für die Italiener. Ein Jahr später holten die Briten mit ihren starken V8 Motoren auf. Der Ferrari spielte nur noch eine Statistenrolle. Im Jahr darauf wuchs die Leistung des Motors um zehn PS an. Eine neu konzipierte Einspritzanlage holte 200 PS aus dem Ferrari und mit einem neuen Gitterrohrrahmen und einer neuen Aufhängung war man wieder gut bei der Musik. Trotzdem hatte man letztendlich keine Chance, Jim Clark im Lotus 25 zu schlagen.



In der Geschichte gab es immer Autos, deren Frontansicht Menschen verleitete, ihnen Tiernamen zu geben: „Froschaugen“, „Hundeknochen“ und „Shark Nose“. Woher dieser Ferrari seinen Namen hat, wird auch späteren Generationen, die im Kino mit dem Weißen Hai aufgewachsen sind, klar. Die aggressive Raubfisch-Optik macht den 156er Rennwagen optisch wie durch seine Leistungsfähigkeit unsterblich. Enzo unterstrich mit dem 1,5 Liter Sechszylinder die Killermentalität der wilden Bestie.

Ferrari 156 Shark Nose

Jim Hunt Magazine®

Tuner Scalextric legt sich mächtig ins Zeug und bringt nach der ersten Version im typischen Italo-Rot nun eine gelbe Zigarre auf den Klassiker-Markt. Wir steigen ein in die Welt des Formel Sports, als dieser noch brandgefährlich war. Rennen fahren war Glücks- und Überlebenssache. Sicherheit gab es keine, weder bei den Fahrzeugen noch in der Streckengestaltung. Die Wagen mit ihren frei laufenden, ausgestellten Rädern hatten noch schmale Reifen auf Speichenfelgen. Drifts waren die normale Art, Kurven schnell zu fahren. Wer mit MTS fährt, kann diese Geschosse mit durchschlagendem Erfolg um den Kurs ballern. Wer es stilecht mag, muss zunächst die Saugerplatte aus dem Fahrzeug entfernen, die Trafobedüsung auf 6-9 Voltan Magermix justieren und versuchen, inmitten der streng limitierten Platzverhältnisse etwas Blei zuzugeben, um den Anpressdruck zu erhöhen. Die Kraft des temperamentvollen 1,5 Liter Enzo- Sechszylinders geht schneller in Rauch auf, als einem lieb ist. Die schmalen Reifen verlangen einen Könner an Volant und Gasschieber, möchte man optimalen Vortrieb inszenieren. Trotz perfekt zentralisierter Schwerpunkt-lage ist es eine Kunst, mit solchen Autos richtig schnell zu fahren. Wie die Helden von damals lassen wir uns den Fahrtwind um die Nase wehen und genießen den Sound der temperamentvoll stampfenden Ferrari-Maschine, die standesgemäß sensationell klingt. Enzo sagte einmal: „Aerodynamik ist was für die, die keine Motoren bauen können.“ Cazzo, wie Recht er hat!



Zigarre in Vorbeifahrt, unten mit offenem Boot: Der Ferrari braucht keinen schützenden Humidor, um frisch zu bleiben. Die aktuelle Ausgabe des 156ers begeistert das Klassikerherz auf Anhieb. Sein Inliner Compact Sechszylinder leistet bei 9 Voltan ausreichend Druck, um flink wie ein Hai durch den Schwarm der anderen Rennteilnehmer zu ziehen. Ohne MTS ist bissreduzierter Kraftstoff unter 9 Voltan gefragt. Andernfalls stößt man nicht nur bei den Reifen an die Grenze des Machbaren.



Shark Nose im Windschatten eines Coopers. Sein roter Kollege greift von außen an.

Fazit:

Ferrari 156 Shark Nose: Sagenhafte Fahreigenschaften, die ab 9 Voltan ganze Kerle herausfordern. Ein Muss für klassische Formelfahrer.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
130,7 mm	28,7 mm	31,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
73 mm	45,1 mm	46,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
50 g	Sca compact	Inliner



**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



**LIMITED
EDITION**

N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

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



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

FORD GT40

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



Es war für den US-Konzern die erste Adresse, wenn man den Aufbau von wettbewerbsfähigen Ford-Vehikeln in Auftrag gab: Alan Mann, GB.

Mann, Oh Mann!



Limited Edition

3000

Jim Hunt Magazine®

ALAN MANN RACING : Cortina & Escort RS MK1

Alan Mann Racing

Jim Hunt Magazine®

Tuner Scalextric geht in die Vollen und beglückt Freunde des klassischen Motorsports gleich mit zwei britischen Boliden aus bestem Hause. Alan Mann Racing von Liesel Island entzückt uns mit einer Cortina und einem etwas jüngeren Escort RS MKI. Beide Wagen im typischen Alan Mann Racing Look: Rot mit siegreichem Gold. In der letzten Ausgabe No.13 stellten wir den legendären Racer Ford P68 vor, der aus der gleichen Rennwagenschmiede stammt. Was gibt es sonst Großartiges zu berichten, außer dass es sich um zwei absolut schöne Fahrmaschinen handelt? Der Cortina liegt durch seinen langen Radstand und tiefen Schwerpunkt wie ein Brett. Die Heckschleuder lässt sich vorzüglich durch Ecken treiben: Ein Tritt aufs Gas und der Motor liefert den Punch für den Richtungswechsel ohne Lenkrad. Dazu gibt es das Rundstrecken- und Rallyeeisen schlechthin: Den Hundeknochen Escort I. Er steht der Cortina in nichts nach. Satte Leistung über ein aggressives Band lässt den Klabautermann unter der Haube rocken, der die Zylinder fast durch die Motorhaube schießt. Es empfiehlt sich moderate Voltanzahlen in den Tank zu kippen, möchte man sportlich schnell auf der Strecke bleiben. Wer an Burnout-Contests teilnimmt, darf Ü12V tanken, sollte sich aber im Klaren sein, was er tut. Der Escort RS bietet nicht die ausladenden Geometriedaten eines Gruppe C Renners. Daher sollte man mit Bedacht an den Start gehen und das Gaspedal mit nötiger Demut besteigen. Weniger ist hier eindeutig mehr.

Auf der optischen Richterskala lassen beide Klassiker die Zeiger des Messinstruments sehr weit ausschlagen. Wie viele der limitierten 3000 Exemplare auf der Strecke landen ist ungewiss. Es dürfte klar sein, dass Slotscheichs zuschlagen

und einige Autos lichtneutral verpackt einlagern werden, um damit irgendwann vielleicht mal ihre Rente aufbessern zu können. Leute, was helfen in knochigen Alter ein paar Extra-Mücken, wenn Ihr vorher keinen Fahrspaß genossen habt?



Die britischen Sportwagenbauer lieferten in den 60er und 70er leistungsstarke Ford-Haudegen für harte Schlachten auf der Rundstrecke. Ford USA vertraute der Manufaktur seit Jahren und lies die meisten seiner Rennsportwagen vom Schläge eines GT40 und des P68 bei Alan Mann bauen. Auch kleinere Kaliber wie die Cortina und der Hundeknochen bekamen Rennsport-Genie eingepflanzt. Engländer waren schon immer gute Gärtner. Rot mit Gold war das Alan Mann Markenzeichen.

Klassiker

Alan Mann Racing

Jim Hunt Magazine®

Zudem wer garantiert Euch, dass die Kids von heute später bereit sein werden, teures Geld für Autos auszugeben, die sie gar nicht kennen. Wir pfeifen auf solche philosophischen Ansätze und fahren unsere Slotcars mit ausgiebigem Genuss.

Schließlich stehen Alan Mann Racing und Scalextric für Slot-Motorsport und nicht für Mumifizierung. Wer heute schon Gicht in den Fingern spürt, sollte vor der Ausfahrt Ergotherapie durchführen. Man muss schon auf Draht sein,

möchte man die Wagen adäquat bewegen und sie dabei vor üblen Einschlügen bewahren. Die Synapsen arbeiten mit den getunten Motoren beider Exponate ebenbürtig auf Hochtouren. Der Rest ist Können, harter Rennsport und Schicksal.

Die wild peitschenden Zeigernadeln der Drehzahlmesser verdeutlichen: Alan Mann und Co-Tuner Scalextric haben beiden Fords ordentlich Dampf in die Brennräume ihrer Vierzylinder gezaubert.



Klassiker

Alan Mann Racing

Jim Hunt Magazine®



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
130,8 mm	48,9 mm	39,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,4 mm	45,4 mm	44,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	Sca compact	Inliner

Also los geht's: Den klassischen Fahrerhelm aufsetzen, Renndress anziehen sich hart in den Schalensitz werfen. Gurtschnallen rasten ein und wir drücken den Startknopf: Genau dafür leben wir im jetzt!

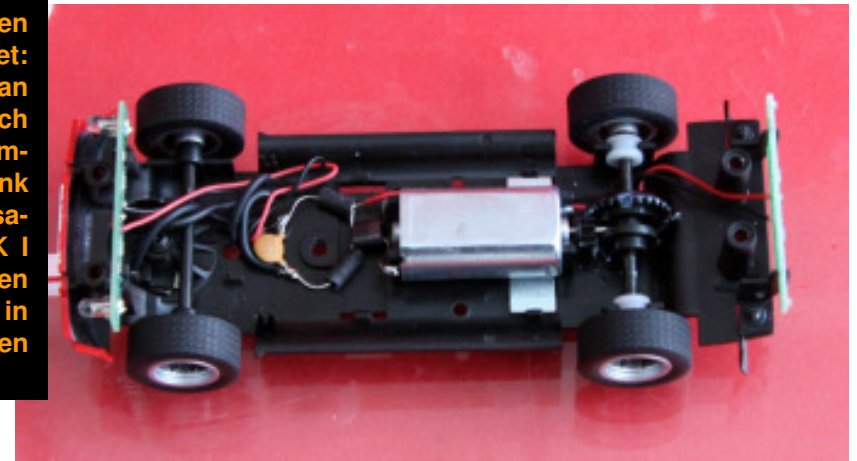
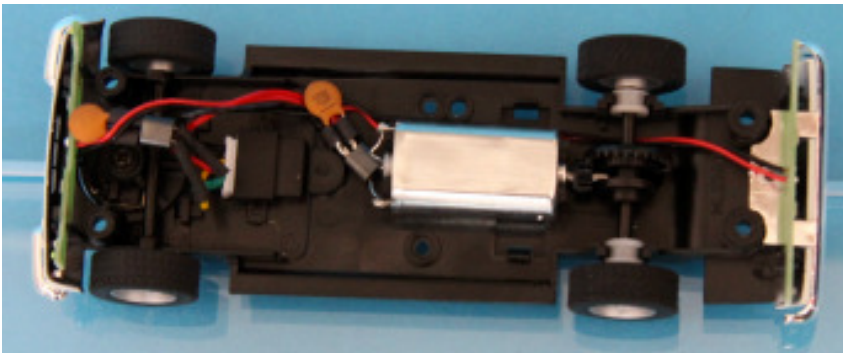
Fazit:

Tuner Scalextric hat mit dem limitierten Set zwei extrem heiße Eisen restauriert. Alan Mann's sensationelles Rot und Gold bringt die optische Richterskala ans Limit. Ein Freizeitfahrer ohne MTS erreicht schnell seine Grenzen, wenn zu starker Sprit durch die Brennräume strömt. Könnern lassen die drehfreudigen Heckschleudern authentisch durch Kurven fliegen: Motorsport ohne Punkt und Komma! Yeah, baby!



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
123,7 mm	53,6 mm	40,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,5 mm	49,7 mm	49,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	Sca compact	Inliner

Alan Mann hat beide Ford den Longcan Compact verordnet: Garant für Druck ab 9 Voltan Sprit. Im Chassis findet sich genügend Platz zur Bleitrimmung. Die Cortina liegt dank ihrem langen Radstand sensationell. Der kurze Escort MK I fordert Klarlack auf seinen Vorderrädern, damit man es in Kurven richtig krachen lassen kann.





www.revell.de



© 2009 Jim Hunt Magazine®

classic slot dreams and more

Happy Birthday, Mini Morris!

Die rasende Hundehütte wird 50!
Jim Hunt Magazine gratuliert!



Limited Edition

4000

Jim Hunt Magazine®

Klassiker

50 years Mini Morris



Jim Hunt Magazine®

Der Mini wird 50! Die rasende Hundehütte, wie man den Wagen liebevoll spöttisch nannte, erfuhr seine motorsportliche Adelung bei der Monte. Anfangs belächelt trumpfte der kampfstarke Kleinwagen mit 100 PS auf: Sein geringes Gewicht, sein niedriger Schwerpunkt und sein verdammt kurzer Radstand ließen ihn durch das verschneite Gekurve der Seealpen eilen wie keinen anderen. In der Addition verhalf dies zum Sieg, der leider durch neidisches Geplänkel der Franzosen unfair beschnitten wurde. Es musste schließlich eine französische Karre gewinnen. Im Straßenbild wurde die Serienversion des Mini Morris zum Verkaufsschlager. Klein, handlich und knuffig, ein Auto mit Seele zum Liebhaben. Schon zu Lebzeiten avancierte er zum Kult. Tuner Scalextric gedenkt nun einem tollen Kapitel des englischen Automobilbaus: Der weiße Serien-Morris kommt in einer adäquaten Mini-Sammelbox. Amazing! Er gibt den Serien-Mini mit 10 Zoll großen Rädern wieder. Ursprünglich war der Mini die Antwort auf die Suez-Krise 1956, der erste für die westliche Welt spürbare Energieengpass. Durch den Quereinbau des kleinen Vierzylinder Frontmotors mit dem darunter direkt angeflanschten Getriebe konnte man die Abmessungen des Autos auf unter drei Metern Länge realisieren. Motor und Getriebe teilten sich sogar das Öl. Satte 34 PS standen an. Für Rennsportler gibt es zwei rote Mini-Versionen von Scalex, über die wir bereits berichteten. Unser Jim Hunt Rundstrecken- und Berg-Mini (siehe Paintbox weiter hinten) ist ein Unikat.



Ein Spruch für die Ewigkeit. Bis heute genießt der Mini Kultstatus, deutlich mehr als die Neuauflage BMW Mini. Scalextric gratuliert dem jungen 50er mit einem klassisch weißen Morris in einer minimal limitierten Minibox in maximalem Styling. Dieses Pocket-Format ist großes Pflichtprogramm für Sammler wie Nostalgiker. Egal ob sie Mini oder Maxi sind.



Slotcarbeleuchtung für alle Modelle, Dauerbeleuchtung und Dauerbeleuchtung mit separaten oder gleichen Bremsleuchten.

Versorgungsspannung zwischen 6 und 18Volt. LED Xenon weiß, mit 10.000mcd !!!!!!!

Auch Sonderformen der LED ab 1,8mm lieferbar !!!

Selbst für ungeübten Bastler mit Lötkolben geeignet, da keine Elektronikkenntnisse benötigt werden. Grundlagenkenntnisse über Polung und Funktion der Bauteile werden mit unserer Anleitung leicht verständlich vermittelt.

Geeignet für Maßstab 1:24, 1:32, 1:43



Versandkostenfrei in GER ab 40,00 € Warenwert

Auch für Digitalbahnen geeignet!



Besuchen Sie unseren Shop auf www.xenonland.de

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

Jim Hunt Magazine®

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, Berni Kühne, 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

Mit Flossen durch die Ardennen

300 SE

H
E
C
K
F
L
O
S
S
E



*Tuner Revell legt einen weiteren
Klassik-Benz auf: Böhringers
Stern für die Schlacht von Spa.*

Jim Hunt Magazine®

Klassiker

300 SE

Die Heckflosse von Spa

Tim Hunt Magazine®

Tuner Revell legt eine weitere Version des alten SE auf. Nicht nur eine Farbvariante, nein! Die Rundstreckenversion von Eugen Böhringer von Spa erhielt einige technische Modifikationen im Bereich des Bugs. So, wie er damals mit dem 215 PS Benz auf dem Ardennenkurs unterwegs war. 1961 erschien der Mercedes-Benz 300 SE, das Topmodell der so genannten "Heckflossen"-Familie. Nach dem werkseitigen Rückzug von Mercedes aus der Formel 1 und der Sportwagen-Meisterschaft fuhren Privatfahrer den Typ W 112 im Motorsport, darunter Eugen Böhringer, einer der erfolgreichsten Rallye- und Tourenwagenfahrer der 60er Jahre. Beim 24-Stunden-Rennen

Ohne Stoßstangen trat die blaue S-Klasse mit roter Nase in Spa an. Das ausgewogene Fahrwerk mit langem Radstand bietet klassischen Rennsport, der das Fahren mit ausbrechenden Heck ermöglicht. Die abgesenkte Frontpartie bietet ein gutmütiges Einlenkverhalten.



Zur Kühlung der Bremsen ragen zwei Ansaugvorrichtungen aus dem Bug der Heckflosse. Sie hatte ihren Kosenamen von den beiden spitz nach hinten auslaufenden Finnen auf den hinteren Kotflügeln. In den Sechzigern waren Stahlfelgen völlig normal an einem Rennwagen. Die starke Seitenneigung der Karosserie und quietschende Reifen in Kurven gehörten zum Pflichtprogramm. Die Arbeit am Lenkrad forderte einem alles ab. Es wurde ausschließlich per Handkraft gelenkt.



Klassiker

300 SE

Die Heckflosse von Spa

Jim Hunt Magazine®

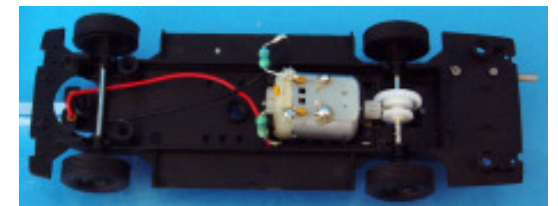
im belgischen Spa Francorchamps von 1964 führten der Rallye-Europameister von 1962 und sein nicht minder talentierter Teamkollege Dieter Glemser mit vier Runden Vorsprung, als die Bremshalterung brach und die Box angefahren wurde. Zu Reparaturzwecken nutzten die Mechaniker Teile aus dem ausgefallenen Mercedes von Peter Lang (Startnummer 101). Da der zweite Wagen jedoch noch vor dem Teilewechsel bewegt worden war, wertete die Rennleitung den Austausch der Teile als Regelwidrigkeit, was Böhlinger / Glemser trotz deutlicher Führung den 1. Platz kostete und zur Disqualifikation führte. Egal, wir pfeifen heute auf die unschöne Auslegung von Funktionärs- und Verbandsarbeit und genießen die aktualisierte Heckflosse auf der belgischen Achterbahn.

Fazit: Optik, Fahrleistungen und Nimbus machen die Spa-Heckflosse von Revell zum Muss für Klassik-Liebhaber.



Der 215 PS starke Inliner bietet Kraft und Durchzugsvermögen um aus Kurven zu beschleunigen und Anhöhen der Ardennen zu erstürmen. In unseren Augen ist es wichtig, dass der Rennkurs über abwechslungsreiche Kurvenradien und Höhenunterschiede verfügt, damit man den Klassiker stilecht bewegen kann. Es zählt nicht die Rundenzeit, es zählt der Fahrgenuss und stilechtes Heizen. Man darf nicht aus den Augen verlieren, dass man mit schmaler Spur und adäquaten Klassik-Reifen fährt. Wer ohne MTS Fahrleistungen eines Le Mans Boliden erwartet, sollte zunächst Realitätssinn tanken.

Wer mehr über die Heckflosse nachlesen möchte: **JHM No.8** zeigt zwei weitere Versionen des Klassikers.





PC Zeitmessung für
analoge und digitale
Slotcar Rennbahnen

Umfangreiches
Zubehörangebot,
z.B. Startampel,
Tanknetzteil, etc.

Test Rennbahn für Cockpit-XP mit 4 Spuren

Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Tank	aktuelle Zeit	aktuelle Runde	Fahrzeit (min:sek)
3	Christian P.	A1 - Team Deut	79.7	11,250	4	00:41,00
				8,547 min	noch 96	0 sek
				8,547 (2)		168 sek
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79.4	9,078	4	00:39,46
				7,453 min	noch 96	0 sek
				9,078 (4)		209 sek
4	Axel R.	A1 - Team Schv	94.8	10,844	3	00:42,03
				9,734 min	noch 97	0 sek
				9,734 (1)		175 sek
2	Jens G.	A1 - Team Italia	79.8	12,594	4	00:40,25
				7,437 min	noch 96	0 sek
				7,437 (3)		150 sek
Bahnrekord 6,516 sek						
Rennzeit 14:13,62 min sek						
Rennen: 100 Runden / 15 Min.						

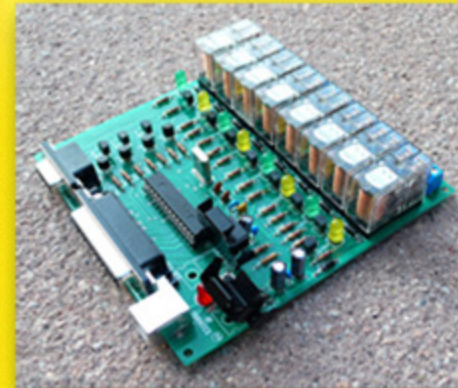
- USB- /LPT-Schnittstelle
- Bis zu 24 Lichtschranken
- Genauigkeit 0,001 s
- Echtzeitkernel
- Sektorzeiten
- Toppspeed
- Tanksimulation
- Viele Auswertungen
- Eigene Rennbildschirme
- Windows XP / Vista

www.cockpit-xp.de



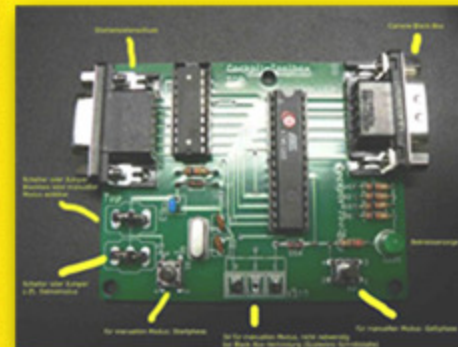
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u. Zubehör für Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine für BlackBox (Digital)

www.cockpit-toolbox.de

Alle Teile LIVE auf der Slotmania - 7. Nov. 2009 - www.slotmania.de

Volles Rohr



Mercedes Benz 300 SLR

Klassiker

300 SLR

Jim Hunt Magazine®

Beim Anblick dieses Automobils fällt es schwer zu glauben, dass Schwaben ein sparsames Volk seien. Unser finaler Erklärungsansatz: Schwaben waren immer sparsam gewesen, damit sie sich solche Autos leisten können.

Der 300 SLR gehört zu den Meilensteinen im Rennwagenbau. Wer andere Dinge behauptet, hat schlichtweg keine Ahnung von den Dingen. Wir stellten den Silberpfeil bereits im JHM No.4 ausgiebig vor. In diesem Jahr kam dann noch der Hammer: No.9 berichtet vom Uhlenhaut Coupé, einem der seltensten Benzen, die es jemals gab. Klassik-Liebhaber erhalten nun den SLR als Coupé, mit einer aufgesetzten Hutze auf dem Heck, die sich wegklappen ließ. Am aktuellen 300er finden sich selbstverständlich die absolut

gelungen zu bezeichnenden Speichenfelgen mit Zentralverschluss-Flügelmutter. Ihre Ausführung hebt Scalextric in den Adelsstand der Klassik-Tuner. Nun viel Spaß beim Betrachten der Bilder

des außerordentlich schönen Automobils. Wer dafür keinen Sinn hat, weiter scrollen. Diese Seiten sind für klassische Motorsportfans gedacht, die den optischen SLR-Genuss schätzen werden.

Eleganz und Sportlichkeit in perfekter Symbiose.



Mercedes demonstrierte schon in frühen Jahren seinen Anspruch als Premium-Marke im Motorsport. Der 300 SLR ist eine Legende im Sportwagenbau aus vergangenen Tagen. Bis heute hat der Wagen weder an Charakter, noch an Reiz oder Charme verloren. Unter seiner langen Haube arbeitet ein kraftvoller Reihenlängsmotor, der seine Umwelt über zwei wunderbar brüllende Flammrohre intoniert. Der kernige Sound lässt die Gänsehaut sprießen, sofern man etwas für Motorsport übrig hat. Wer am Streckenrand auf Öko macht hat wenig Chancen. Das Triebwerk übertönt jeden Sprechchor.

Klassiker

300 SLR

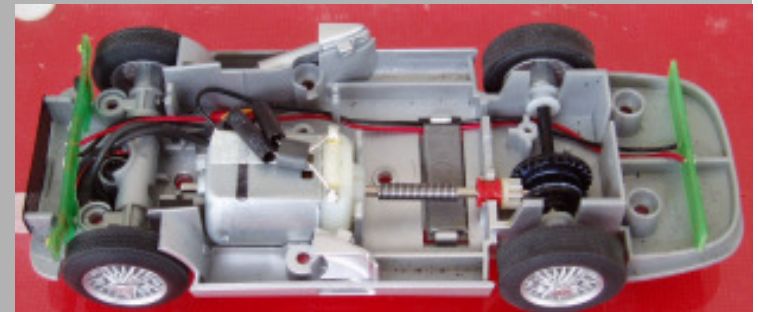
Jim Hunt Magazine®



Eine starke Symphonie: Der SLR hat eine laute Tenor-Stimme und eine flammende Aussprache.

Fazit:

Auch diese Version des 300 SLR lässt nach dem Einstandsmodell von Fangio und dem Uhlenhaut Coupé Klassikerherzen höher schlagen. Wenig Voltan im Tank mobilisieren genügend Druck, um sportlich authentisch um die Naturrennstrecke zu fahren. So kann man am Schönsten mit den Fliehkräften spielen und das Heck per Lastwechsel um die Kurven wuchten. Traumhaft!



Scalextric platziert den Motor asymmetrisch links, was im Fahrbetrieb keinen spürbaren Nachteil bringt. Das MTS Fach haben wir mit zwei Lagen Blei gefüllt, so läuft der SLR bei 9-10 Voltan sportlich authentisch.



**Siehe auch
JHM No.4 und
No.9!**





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

• Tageskarte € 5.-

• Komplett* € 7,50.-

Erwachsene

• Tageskarte € 6.-

• 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

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

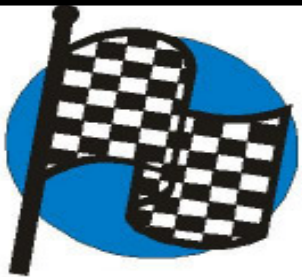
Suche Slot.it Newman Porsche. Zahle fair. Chiffre SN 819

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Betreff: **Kleinanzeige schalten**



S L O T R A C I N G

KICHERER

Rennbahnen und Zubehör
Friedrich –Silcher – Str. 49
72639 Neuffen
Tel. 07025/7023

www.slotracing-kicherer.de

Lamborghini Gallardo Polizia

Dorfpolizist Luigi fährt einen '89er Fiat Uno mit Blaulicht, den sogar frisierte Vespas abhängen. Neidisch blickt er auf den Dienstwagen einer Sondereinheit, bei der alles „SONDER“ ist.



„Wenn ich groß bin, geh ich zur Polizei!“

Jim Hunt Magazine®



Bei der Vokabel „Behördlicher Dienstwagen“ denkt man an langweilige Lackierung, Stahlfelgen mit Plastikradkappen und Asphaltchneidern. Hierzulande hat die Polizei längst beigefarbene Passats oder Audis mit Funkantenne abgelegt. Irgendjemand scheint bemerkt zu haben, dass diese Biedermänner schon im Vorfeld die Zivilstreifen enttarnen, weil sonst kein Mensch solche hässlichen Gräten fährt. Längst fährt man allerlei Marken und teilweise schicke Dienstwagen. In Italien ist vieles anders: Familienunternehmen treiben ihren Konkurrenzkampf auf die Stiefelspitze der Republik. Während unsere Exekutive in messingfarbenen und braunen Kutten Dienst schiebt, sind italienisch Polizisten extrem zackig gekleidet: Dunkelblau mit roten Streifen, Lederstiefel und Sonnenbrille, das bringt Chic und Respekt ins Straßenbild. Eine MP ist Standardwaffe, egal ob eine Bankfiliale bewacht oder der Verkehr kontrolliert wird. Obwohl Geldstrafen für Raser in Italien empfindlich angehoben wurden, kümmert dieser Umstand nicht alle Tifosi: Lange Jahre war freies Fahren nach Drehzahlmesser und Gehör möglich. Polizia und Carabinieri fahren vielerorts rassige Alfas mit sattem Dampf unter der Haube. Aber irgendwann ist auch hier Schluss. Nicht selten fahren ihre Kunden sportlichere Premiummarken vom Schlage eines Porsche, Ferrari, Maserati und Co. Der Staat will sich keine Blöße geben und rüstet amtlich auf. Die Antwort auf zu schnelle Staatsbürger: Lamborghini Gallardo!



‘Der Dienstwagen liegt sagenhaft! Das mechanische Allradkonzept mit zwei Ausgleichsgetrieben liefert Druck an Vorder- und Hinterachse. 4x4-Einsteiger brauchen eine Sonderausbildung. Sonst versenkt man den Gallardo zu schnell in der Po-Ebene. Extraanfertigung: Eine spezielle Halterung in der Beifahrertür, damit die **Polizeikelle auf wilder Jagd nicht durchs Cockpit fliegt. Cazzo!**



Das heißer brüllende Alfatiere mit Allradantrieb ist die perfekte Erstschnagwaffe, geht es um schnelle Verfolgungsjagden auf der Autostrada und im kurvigen Hinterland geht. Eigentlich muss es eine super Sache sein, wenn endlich ein Verkehrssünder den Hahn zu weit aufdreht: Mit Fahrspaß, Blaulicht und Megasound geht es im Mittelmotor-Supersportler hinterher. Die Fahrer erhalten selbstverständlich eine Sonderausbildung, damit sie den Gallardo beherrschen und die in PS angelegten Steuergelder nicht im Po versenken. Wie toll muss so ein Arbeitstag mit Beamtenstatus sein? Wir werden es leider nie erfahren. Bei uns fahren ein paar Autobahnpolizisten um Stuttgart Porsche. Der Rest wie Dorfpolizist Luigi zum Teil marode Kisten mit zigtausend Kilometer auf der Uhr.

Landstraßen, südliche Sonne und einen Gallardo unter dem Hintern. Hier ist Gott von Frankreich nach Italien umgezogen. Dienstfahrten dieser Art sind eine Freude. Der Flachmann auf dem Dach ist das aerodynamischste Blaulicht aller Zeiten. Leider hat es Tuner Autoart funktionslos gestaltet. Antennen für maximale Kommunikation: Eine für die Dienststelle, die andere direkt zu Mama in die Küche! Madonna!



Sirene unnötig: Der Motorsound warnt frühzeitig.

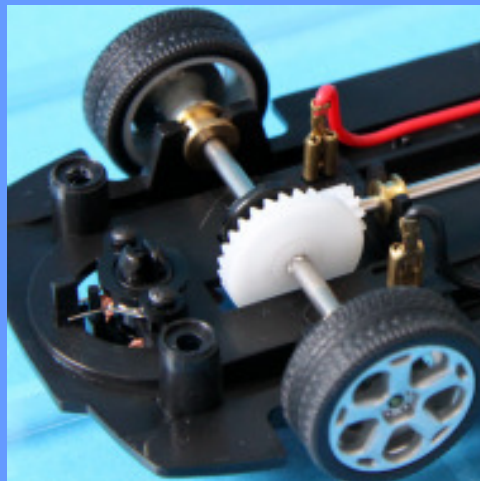
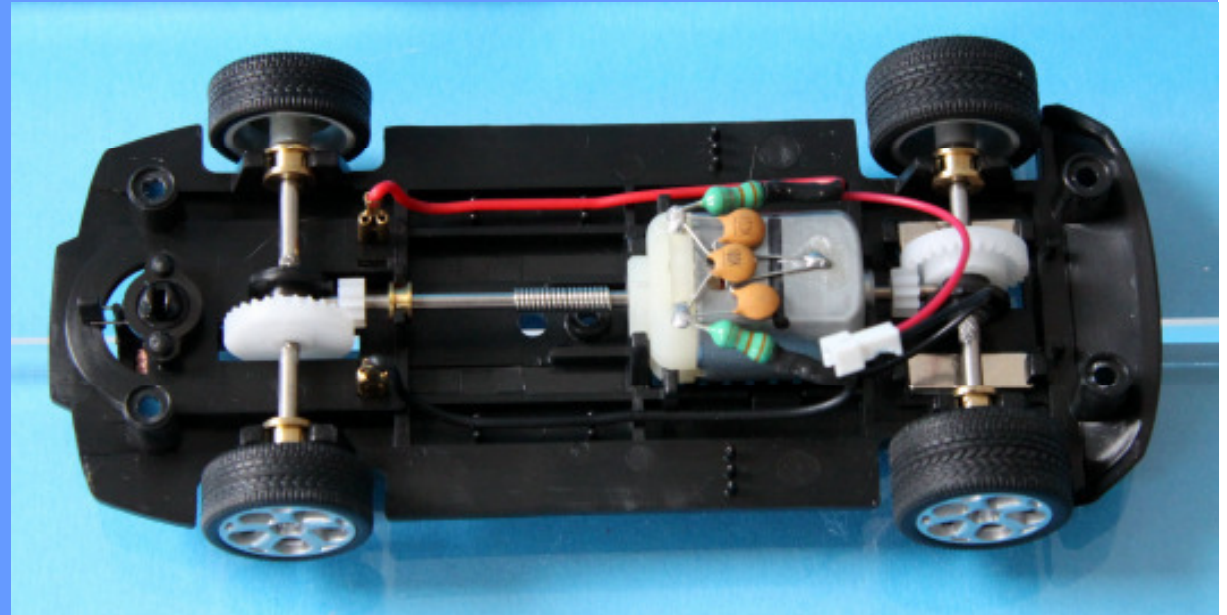




Wer südliche Verfolgungsjagden in die eigenen vier Wände bringen möchte ist mit dem Gallardo von Tuner AutoArt perfekt bedient. Schade ist, dass das Blaulicht nicht arbeitet. Eine blinkende Disko auf dem Dach, untermalt mit italienischem Sirenengedudel wären das i-Tüpfelchen. Dafür brennt das Fahrlicht. Im Gallardo kann man auch keine Besatzung erkennen. Tarnvorrichtung oder Undercover Job?

Fazit:

AutoArt's Gallardo mit mechanischem Allradsystem ist die perfekte Verfolgungsmaschine auf kurvigen Landstraßen und der schnellen Autostrada. Schade, dass Blaulicht- und Sirenenfunktion sowie eine schneidige Besatzung fehlen. Der Rest ist auf optischem Premium-Niveau!



Mechanisches Allradkonzept mit Welle, die beide Ausgleichsgetriebe mit Motorkraft speist. Die L-Kiel Zentrierung sollte man beim Fahren ohne MTS ausbauen, damit der Wagen unabhängig durch Kurven „gehen“ kann. Sämtliche mechanischen Reibungspunkte werden in Messingbuchsen geführt, was die Performance steigert. Wir empfehlen das Einkleben des Motors und des vorderen Wellenlagers, damit der V12 Kraft störungsfrei wirken kann. Praktische Steckverbinder entkoppeln die Lichtmaschine in der Karosserie. Wer ausbleien möchte findet Platz in der Bodenwanne.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
134,3 mm	68,7 mm	38,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,7 mm	57,4 mm	57,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
95 g	Standard	Inliner 4 x4

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



Jim Hunt Magazine®

Hit the Road Jack!

Chevy Bel Air

Klassik Stockcar

Chevy Bel Air

Jim Hunt Magazine®

Sie waren die Urahren der heutigen Nascars. Stockcars waren modifizierte Straßenkreuzer mit mehr Leistung für Rennen auf anfangs meist unbefestigten Rundstrecken. Schon damals fuhren wilde Cowboys im Kreis. Mancher Fahrstil ließ vermuten, ein wilder Ochse griff ins Volant. Mit dem Charme eines Metzgers wurde in die Seite gefahren, dass die Fetzen flogen. Nahezu alles war erlaubt. Nicht selten sah man die Ziellinie erst, nachdem viel Blech Schaden nahm. Dieses Spektakel lockte viele Zuschauer an die Rennstrecke, denn das Wort Zweikampf bekam bei dieser Art von Autorennen eine völlig neue Definition. Was klingt dabei besser als ein mächtig wummernder V8? Ganz klar: Ein kräftig aufgebohrter Achtzylinder! Schon damals rankten sich die großen Hersteller aus Mo-Town um Sieg und Niederlage. Chevrolet war ein Exponent der



Think big! US-Bomber wie der Chevrolet sind für europäische Verhältnisse schwer zu begreifen. Schon im frühen Amerika dachte man in größeren Dimensionen. Ein vergleichbarer Opel Kapitän war dagegen eine Schuhschachtel. Elegante Heckflossen und sagenhafte Formen prägten die Ära der tief wummernde Autos aus Mo-Town. Tuner Carrera hat den Chevy über den großen Teich geholt und ihn für historische Stockcar Rennen präpariert. Schnell vor dem Start auftanken: Der Durst der acht tiefen weiten Brennräume ist sehr groß. Damals war Sprit in den Staaten fast so günstig wie Wasser.



Chevy Bel Air

Jim Hunt Magazine®

tief grummelnden und donnernden Maschinen. Tuner Carrera hat so ein Urvieh restauriert. Für uns Grund genug, dem Chevy mal ordentlich unter die Haube zu sehen und den modifizierten Holley-Vergaser zwischern zu lassen. Schleunigst auftanken, was in Anbetracht der heutigen Benzinpreise bei diesem Hubraummonster an Wahnsinn grenzt. Egal, wir sind erstaunt, dass er sich mit mageren 12 Voltan bleifrei begnügt. Wir ziehen die historische Halbschale auf den Kopf, schließen den Kinnriemen und aktivieren den scharfen Mo-Town Sound. Das Blubbern im Standgas lässt die Körperbehaarung oszillieren. Ein Tritt aufs Bodenblech und die Umgebung vibriert. Jack White, unser Mechaniker hält sein gelbes Käppi fest, das Schild wird vom Abgasstrahl des V8 Orkans nach oben gebogen. Äußerst positiv erregt lege ich den ersten Gang des dreistufigen Renngetriebes ein. Auskuppeln und das Drehmoment zieht mich nach vorne,

dass ich das große Lenkrad als Haltegriff brauche. Zwei dicke Striche auf dem Pflaster gehen in Rauch auf. Wie geil! Ich wuchte den Zweiten rein und wechsele sofort in den Dritten. Das Drehmoment erlaubt einen schaltfaulen Fahrstil. Der Chevy bleibt trotz ausladender Abmessungen und schmaler Reifen ordentlich in Spur. Die Hillbilly-Hafthilfe MTS hat Jack aus der Bodenwanne geworfen. Die L-Kiel Rückstellfeder auch. Der E200 Small Block arbeitet kräftig und ist von seiner Bedüsung her genau richtig auf den Wagen abgestimmt. Angemessener Druck zum Beschleunigen, ohne den Fahrer in Verlegenheit zu bringen. Lockert man die Karoschrauben ein wenig, unterzeichnet die Bodenwanne eine Unabhängigkeitserklärung, die George Washington hätte stolz sein lassen. Es macht richtig Spaß mit diesem Dickschiff Rennen zu fahren. Eine Herausforderung der besonderen Art, ein derart großes schweres Auto am Limit zu fahren!

Hat man dazu einen passenden V8-Gegner, kann man die Rennen aus Big Amerika neu aufleben lassen. Wenn man um die Rennstrecke Burger, Cola und Barbeque anbietet, ist alles perfekt! Solange es kein amerikanisches Dünnbier gibt. Da bleiben wir lieber in unserer Hubraumklasse.

Fazit:

Der Chevrolet Bel Air von Carrera bringt frischen Wind in ein tolles US-Motorsportkapitel. Das Urvieh für Ovalrennen hat Nehmerqualitäten und einen unvergleichlich sinnlichen Look.

Der E200 Schmalblock mit Inliner Automatikgetriebe bietet sanften V8 Druck. Rundum Messingradlager. Praktische Steckverbinder für Wartungszwecke.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
160,2 mm	58,4 mm	46,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,5 mm	50,9 mm	51 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
111 g	E200	Inliner

Schwarz-weiß: Was im 70er Fernsehen nervte, sieht an diesem Chevy sensationell aus. Der einfache aber effektvolle Kontrast erlangt an Formenreichtum und Größe des Schlittens Perfektion.



Amazing! Three
Toyota Camry
passing a
lonesome Ford...



NASCAR

SCX erweitert seine Palette an Ovalracern.
Neu: **Toyota** steigt ins harte US-Geschäft
ein. Bringen die emsigen Japaner damit
ein zweites Pearl Harbour ins Trioval?



Die Japaner greifen die Amis an. Was damals in Pearl Harbour als Kriegserklärung galt, ist heute die wirtschaftliche Kampfansage in der Hatz um Marktanteile. Toyota steigt ein ins Trioval und pusht damit den Camry, die große Kofferraumdeckel-Limousine auf dem US-Markt. Sicherlich haben Nascars mit den vermeintlichen Vorbildern bis auf die Andeutung von vertrauten Silhouetten so gut wie gar nichts gemeinsam. Aber dieses Konzept geht auch in anderen Rennserien auf. Die Amis lieben es, donnernde PS Monster in großen Startfeldern im Kreis fahren zu sehen. Spannende Positionskämpfe bei denen harte Bandagen zum Einsatz kommen begeistern die Massen und ziehen sie quer über den gesamten Nordamerikanischen Kontinent in die Ovale und

Trioale. Durch die Überschaubarkeit des Renngeschehens wird es nie langweilig, schon gar nicht, wenn die Fetzen fliegen, Autos an die Mauer gedrückt werden oder mit wilden Drehern von den Steilkurven ins Infield herunterrutschen. In unserer großen Jim Hunt Nascar Serie stellen wir in No.9,10 und 11 ein stattliches Startfeld vor. Technisch bleiben die Autos auf einem einheitlichen Level, was den Motor, das Getriebe und die Reifen angeht. Feine Unterschiede ergeben sich in den Abmessungen der Geometriedaten und damit der Schwerpunktverteilung. Innerhalb bunter Startfelder gibt es mehrere Versionen von ein und demselben Autos. Die Markenvielfalt beschränkte sich bisher auf Dodge, Chevrolet und Ford. Trotzdem lassen sich abwechslungs-



Die neue Silhouetten aus Japan: Toyota Camry als NASCAR Transferbild.



Ford ist mit seinen Dauerrennern ein vertrautes Gesicht im NASCAR Geschäft. Wird die Marke von Firmengründer Henry der aktuellen Konkurrenz aus Japan Steherqualitäten entgegen stemmen? Das Duell der beiden Großkonzerne dürfte spannend werden.



reiche Felder zusammenstellen. Seit man auch noch Toyota als Alternative anbietet, wird der Rennzirkus noch interessanter. Ideal für Leute, die sich gerne mit anderen gemeinschaftlich messen wollen. Nascars besitzen Nehmerqualitäten und gehen bauartbedingt nicht so leicht kaputt, wie andere Rennwagen. Ihr langer Radstand sorgt für einen ruhigen Geradeauslauf und ein gutmütiges Fahrverhalten. Der SCX Motor liefert seinen Beitrag mit drehmomentstarker Charakteristik. Ideale Eckdaten für langatmige Langstreckenschlachten über viele Runden. Sein Drehzahlverlauf kommt ohne eine unkontrollierte Leistungsexplosion aus. Nahezu linear entfaltet er seine Power bei MTS losen 12 Voltan. Wer lieber mit Einsteigerhafthilfe glüht, darf Sprit zwischen 13 und 18 Voltan in den Tank kippen. Andernfalls setzt die Gaußkraft einen zu großen

Widerstand dem Vortrieb entgegen. Für uns kein Thema! Mit zwei Schrauben hat sich die Sache erledigt und das MTS landet im Alteisen. Die pendelnd gelagerte Hinterbaueinheit passt sich stets den Gegebenheiten der Bahn an. Lockert man die Karosserie-Schrauben dezent, hat man fast schon ein entkoppeltes Konzept, das den Nascar leise und geschmeidig durchs Trioval

gleiten lässt. Minus ein Millimeter rundum die Bodengruppe per Feile, und alles sitzt entkoppelt. Möchte man Steilkurven fahren, empfiehlt sich der Einsatz weitläufiger Radien, um im authentischen Highspeedbereich fahren zu können. Viel Spaß bei der Speedschlacht, es müssen nicht gleich die 500 Meilen von Indianapolis sein. Nebenbei: Pearl Harbour ist längst Geschichte!

Ein Gitternetz schützt den Fahrer vor umher fliegenden Teilen bei Crashes. Breite Schlappen übertragen die mächtige V8 Gewalt auf die Strecke. Länge läuft: Der große Radstand bietet Spurstabilität.



Peppige Lackierungen geben den Donnerbolzen ein unverwechselbares Erscheinungsbild.





No. 18:
Toyota Camry
Kyle Busch

No. 20:
Toyota Camry
Joey Logano

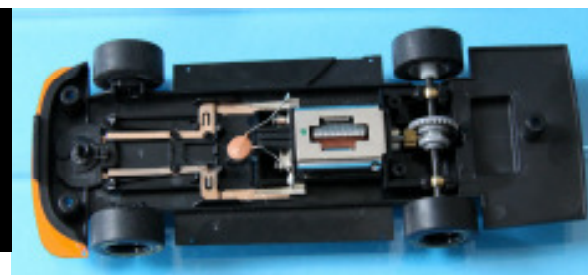


20



18

Neues Toyota Chassis mit vertrauter SCX Technik: Pendelnd gelagerter Antriebshalter, drehmomentstarkes Aggregat mit Kupferblech-Zündung, Messinglager hinten. Vorne Einzelradaufhängung, die mit etwas Ölfilm problemlos gleitet.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
157,2 mm	60,1 mm	41,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88 mm	59,9 mm	60 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	RX-42B	Inliner



No. 11:
Toyota Camry
Danny Hamlin

No. 16:
Ford Fusion
Greg Biffle



16

11

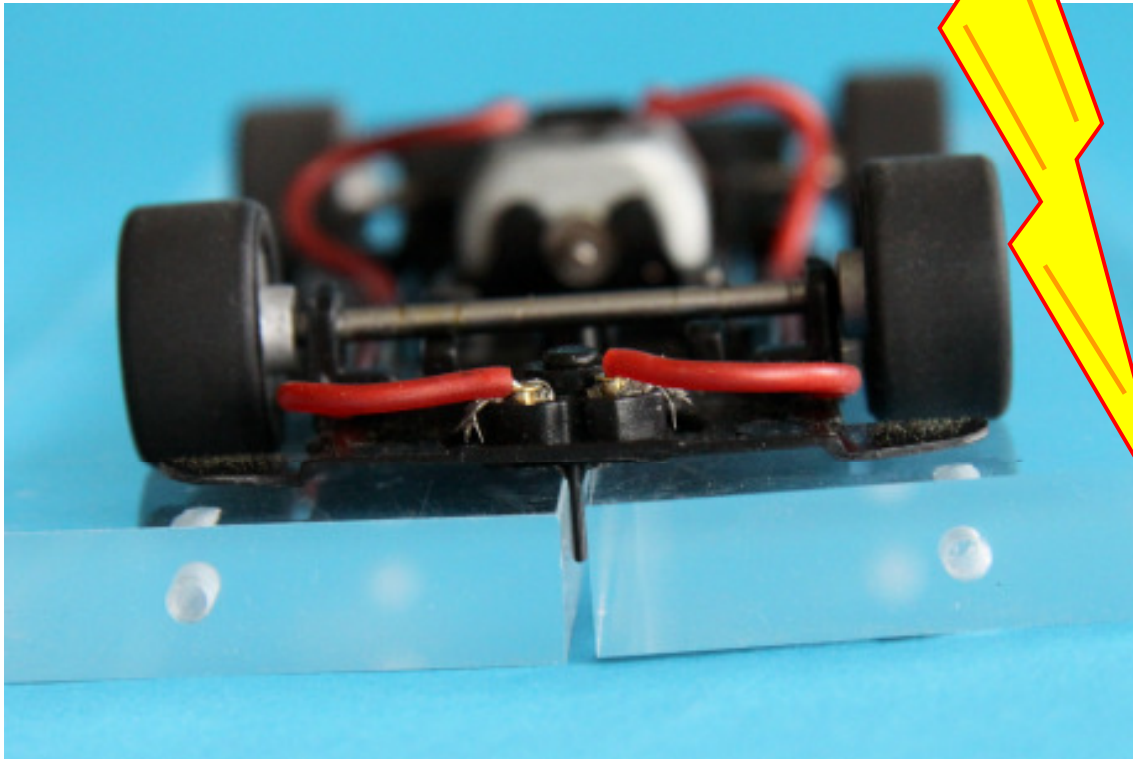
Mehr SCX Nascars in
 Jim Hunt Magazines
 No.9 + No. 11
 Go for it!



Einen flott machen

Workshop

*Optimale Zündkurve oder
Funkenflug?*



Zündung einstellen

*Kabelsalat und Zündaussetzer
eliminieren Fahrspaß plus
Rundenzeiten. Wir zeigen
zündendes Elektronik-Tuning
für funkenfreie Stints.*

Zündung einstellen

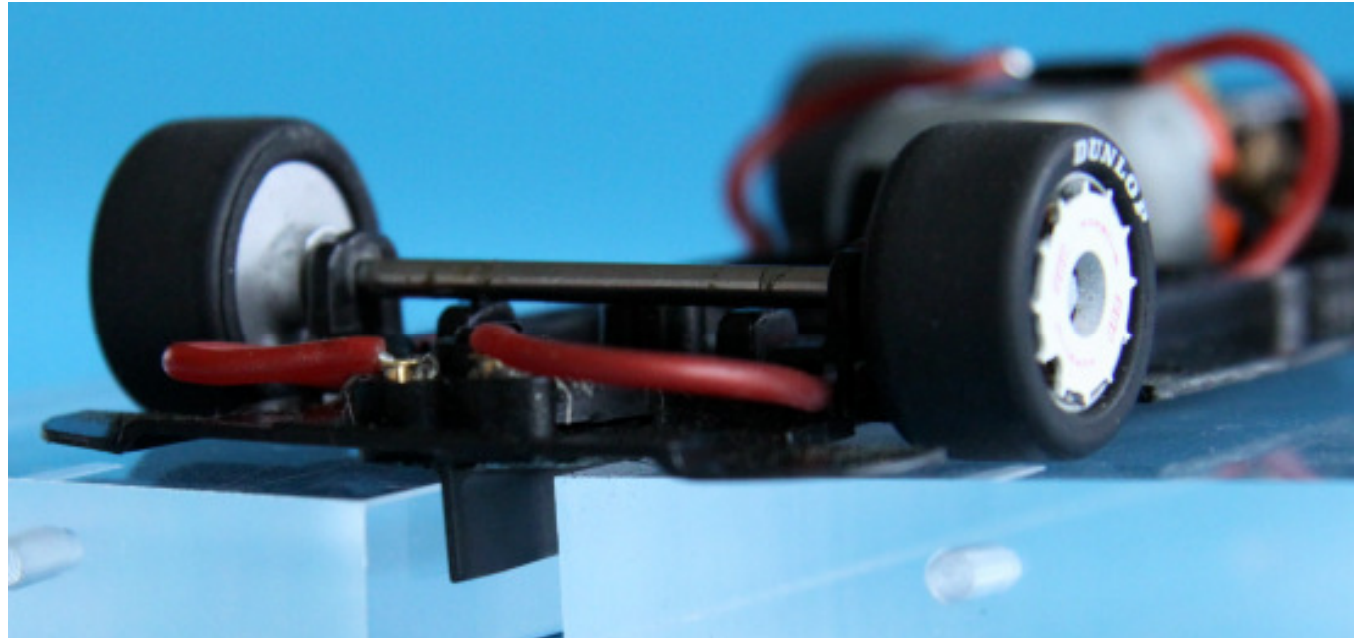
Kabelsalat und Zündaussetzer eliminieren Fahrspaß plus Rundenzeiten. Wir zeigen zündendes Elektronik-Tuning für funkenfreie Stints.

Der Wagen stottert mit Funkenflug und Rauch am Unterboden um den Kurs. Der Fahrer kämpft mit suboptimaler Elektronik, die die Gasannahme blockiert. Von zwölf Zylindern laufen nur noch Fünf im staccato. Plötzlich das finale Aus! Streckenposten schwenken gelbe Fahnen. Der Fahrer wirft das Lenkrad aus dem Fenster und klettert genervt hinter die Leitplanke.

Elektronikprobleme im Slotcar sind der häufigste technische Ausfallgrund im Rennen. Meist eine Ursache, die sich durch optimale Einstellung der Komponenten hätte vermeiden lassen. Fließt zu wenig Kraftstoff durch die Leitungen des Motors, geht es zögerlich oder gar nicht mehr voran. Das Zusammenspiel von Schleifer, Leitkiel, Zündkabel und Motor muss aufeinander abgestimmt werden, möchte man mit maximaler Leistung unterwegs sein.

Leitkiel – Höhe, Drehwinkel und Reibung

Dreht der L-Kiel sauber, ruck- und spielfrei, gleitet er ruhig durch den Slot? Besonders in Kurven macht sich ein hakelig arbeitender Kiel negativ bemerkbar: Das Auto „schiebt“ mehr als dass es fährt. Oft bleibt es mit angestelltem Heck unvermittelt stehen. Der Drehbolzen muss sich absolut freigängig bewegen. Gussgrate an Bolzen und Hülse mit einem Cutter vorsichtig entfernen. Klemmt der Kiel in seiner Halterung,



Perfekt: Das Schwert taucht maximal tief in den Slot. Der schmale Zwischenraum wird mit den beiden Schleifern gefüllt. Das Gewicht des Vorderwagens ruht ausgeglichen auf L-Kiel und Vorderreifen.

reicht es oft mit einer Klinge sanft die Öffnung zu umrunden. Fehlt es weiterhin, kann man mit einer kleinen Rundfeile den Führungszylinder vergrößern. Ein finaler Tropfen Öl steigert die Drehfreude. Die meisten Tuner bauen große Drehwinkel ab Serie. Sollte der Wagen wegen eines mageren Einschlagwinkels bei Drifts aus dem Slot gehobelt werden: Den Schwenkbereich im Chassis Cutter oder Feile vergrößern.

Zur optimalen Abstützung des Vorderwagens gleitet der L-Kiel mit wenig Luft über den Stromleiter. Die Schleifer dazwischen sind Kontakt- und Pufferzone. Im Idealfall liegt das Fahrzeuggewicht vorne auf dem Leitkiel und wird über die mitdrehenden Vorderräder abgestützt. Hat die Vorderachse zu viel vertikales Spiel, muss diese durch Unterlegen von Plastikmaterial eliminiert werden. Die Abstimmung von Leitkiel und Vorder-

Zündung einstellen

Kabelsalat und Zündaussetzer eliminieren Fahrspaß plus Rundenzeiten. Wir zeigen zündendes Elektronik-Tuning für funkenfreie Stints.

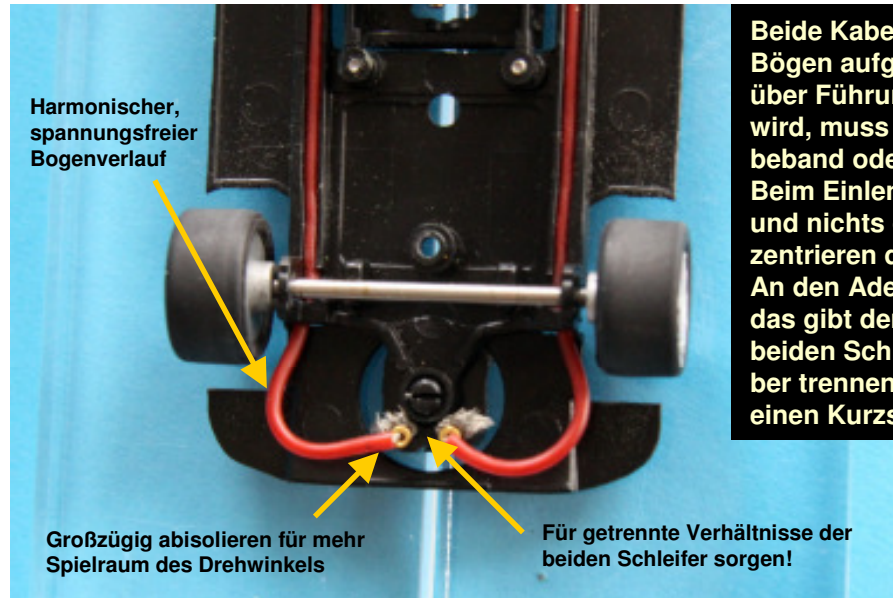
achse kostet etwas Zeit, liefert aber ein verbessertes Fahrverhalten. Kunststoffreste aus Bastelkiste oder Poly aus dem Architekturbedarf helfen.

Das Schwert taucht so tief wie möglich in den Slot. Die große, seitliche Auflagefläche im Schlitz, gibt bei der Kurvenfahrt maximalen Seitenhalt. Viele Leitkiele in Serienslotcars sitzen zu hoch. Distanzscheiben (z.B. Slotdevil) beseitigen den Misstand. Nebenbei unterbinden sie Seitenspiel, was die Führungsqualitäten des L-Kiels erhöht.

Sitzt der L-Kiel zu hoch? Hat sein Zylinder zu viel Spiel? Aufsteckhülsen unter oder über dem Chassis gleichen solche fiesen Toleranzen wirkungsvoll aus.



Aufstecken und mit besserer Führungsarbeit weiter fahren.



Harmonischer, spannungsfreier Bogenverlauf

Großzügig abisolieren für mehr Spielraum des Drehwinkels

Für getrennte Verhältnisse der beiden Schleifer sorgen!

Beide Kabelstränge führen in harmonischen Bögen aufgeräumt zum Leitkiel hin. Was hier über Führungsschächte im Chassis realisiert wird, muss man bei anderen Systemen mit Kleband oder Kleber fixiert werden. Wichtig: Beim Einlenken darf keine Spannung entstehen und nichts darf sich verklemmen. Beide Kabel zentrieren den L-Kiel im Ruhezustand mittig. An den Aderendhülsen großzügig abisolieren, das gibt dem Drehwinkel mehr Spielraum. Die beiden Schleifer in Leitkielmitte unbedingt sauber trennen. Kleinste Drähte sorgen sonst für einen Kurzschluss.

Drahtseilakt Zündkabel-Verlegung

Die saubere Verlegung des Kabelbaums im Chassis ist eine wichtige Angelegenheit. Demontiert man bei Boxenstopps die Haube, sollte sich kein Kabelstrang in der Aufhängung verfangen oder -klemmen. Richtet man die Zündkabel im Bug richtig an, zentrieren sie den Führungsschuh automatisch dezent in Mittellage. Ideal beim raschen Einsetzen nach Abflügen.

Hauptkriterium ist der optimalen Geradeauslauf: Das Schwert schrammt weniger im Slot entlang, das Auto nimmt mehr Fahrt auf. Diese Kleinigkeit holt beim Rennen in Addition einiges heraus. Für Zweifler: Schon mal einen Rodler im Eiskanal beobachtet? Wer regelmäßig „anwandelt“ (an Seitenwänden schrammt) fährt miese Zeiten und gewinnt nicht einmal einen Blumentopf.

Zündung einstellen

Kabelsalat und Zündaussetzer eliminieren Fahrspaß plus Rundenzeiten. Wir zeigen zündendes Elektronik-Tuning für funkenfreie Stints.

Schleifer – Anstellwinkel und Streuungsgrad

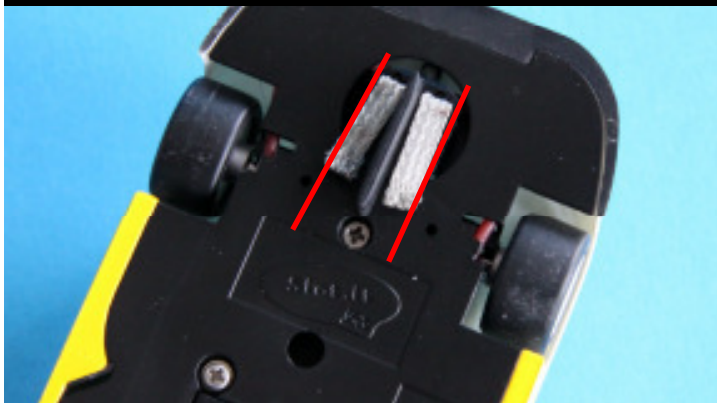
Ist man auf verschiedenen Bahnen unterwegs, sieht man tollste Konstruktionen: Kupfermaterial in orthopädisch fragwürdigsten Verrenkungen. Wichtig ist, dass die Schleifer mit maximaler Auflagefläche Kontakt zum Stromleiter herstellen. Fährt man auf Ninco, Scalextric und SCX kann man mit den meisten Autos außer Carrera in schlanker Bürsten-V-Trimmung fahren. Fährt man auf Carrerakursen mit Autos der Mitbewerber, wird es für Einsteiger haarig. Der breitere Slot und die weiter auseinander liegenden Stromleiter verlangen einen Falkünstler am Schleifermaterial: Beide Bürsten nach vorne hin gegen die

Wicklung drücken bzw. schieben, damit die Leiter breiter werden. Anschließend mit einer Zange klemmen, um sie wieder zu verdichten. Die Enden (1mm) mit einer Flachzange oder dem Fingernagel leicht nach unten biegen. Dann die Schleifer im V-Stil grätschen, damit sie optimal die Carreraleiter abtasten. So geht es auch mit voller Leistung und ohne Motorstottern durch die Kurven eins bis vier.

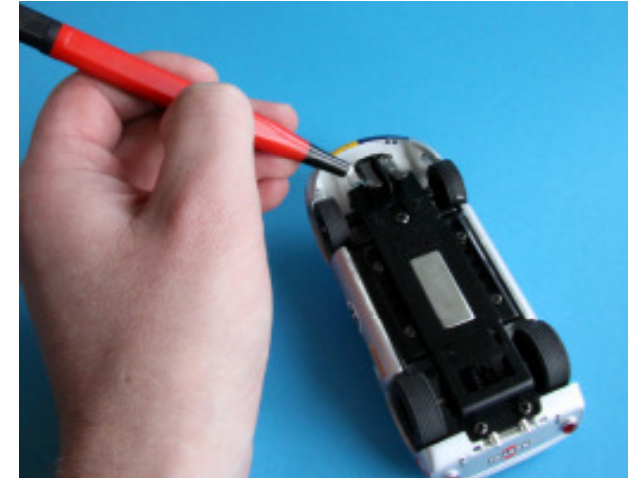
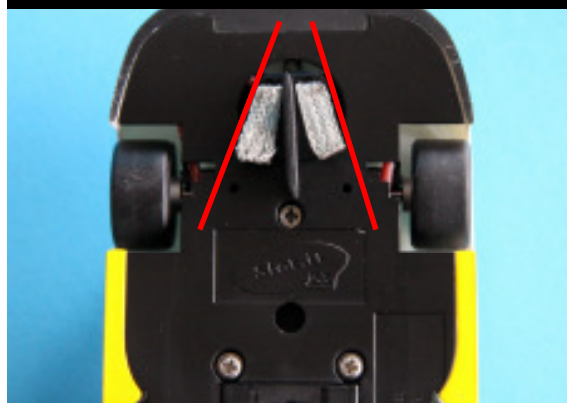
Abrieb

Durch den Stromfluss und Schmutz auf der Bahn verschleiben die Schleifer mit der Zeit. Tauscht man sie regelmäßig aus, kann man dies umgehen. Alternativ gibt es einen Glasfaser-Radierer. Lässt man den Saubermann-Stift über die Stromabnehmer gleiten, entfernt er Abrieb.

Serienschleifer sehen meist ab Box so aus: Ungleich lange, was man beheben sollte. Schmal gebürstet ideal für enge Ninco-, SCX- und Scalextric-Leiter. Breite Carreraleiter verlangen breitere Bürsten: Gegen die Fahrtrichtung nach vorne schieben und in V-Stil biegen... (nächstes Bild)



Gestaucht offener V-Stil für die breiteren Carrera Evo/Exc Stromleiterbahnen.



Schleifkontakt und Stromfluss hinterlassen Spuren auf dem Drahtgeflecht. Praktisch: Ein Glasfaser-Radierer putzt den Abrieb weg. Die Schleifer können weiterhin genutzt werden. Kein Mittel für das ewige Leben, aber eine lebensverlängernde Maßnahme mit Vitaminkur für die Stromabnehmer. Geht nichts mehr: Austauschen durch Neue!



Einen flott machen

Porsche 962C

Jim Hunt Magazine®



Paintbox

Einer der Jim Hunt Werks-Porsches, der uns durch den 2009er Men in Race Gruppe C-Pokal begleitete. Er bekam einen blauen Anstrich, gelbe Akzente und dezenten Schmutz an die Seitenkästen.

Tamiya Blau, Gelb und Schwarz

Einen flott machen

Porsche 910

Jim Hunt Magazine®



Paintbox

Klassischer Porsche 910. Er bekam einen silbernen Anstrich, eine gelb blaue Haube und Decals. Er fuhr die Tour de France d'Auto.

Tamiya Silber, Blau, Gelb

Einen flott machen

Rundstrecken-Mini

Tim Hunt Magazine®



Paintbox

Unser Rundstrecken-Mini. Hinten tiefer gelegt, Stoßstangen ab und ein zentrales Auspuffrohr kam unter sein Heck. Killer-Racoon!

Tamiya Blau-metallic, Silber

Reportage

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet Rennserien regelmäßig eine Bühne. Schließlich ist es in unser aller Interesse, das facettenreiche 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

• 6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

JIM HUNT RACING

• HvK sagt „Danke“ und öffnet den Terminkalender 2010

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING



6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

Reportage

JIM HUNT RACING



Text und Fotos: Christian Einhaus

L
A
N
G
S
T
R
E
C
K
E

6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

Reportage

JIM HUNT' RACING

Zum Slot.it Langstreckenrennen fanden sich zehn Teams in Engelskirchen-Bickenbach ein. Es gab ein buntes Starterfeld mit illustren Teamnamen wie „Scuderia Silvercurl“, „Hausmeister Krause“ oder die „Rurtalracer“, um nur einige zu nennen. Nachdem sich die Fahrer ab 8.30 Uhr im Club eingefunden hatten, ging es ans Training, besonders wichtig für jene, die die anspruchsvolle Strecke beim CCO noch nicht kannten. Auch die Moosgummi-Bereifung forderte eine Umstellung und geänderte Trimmung des Fahrzeugs. Bereits in den Probeläufen war eine gelöste, freundliche und faire Atmosphäre angesagt: Ehrgeizig, aber der Spaß stand eindeutig im Vordergrund. Nach zwei Stunden Training folgten Wagenabnahme und Reifenausgabe, letztere um eine Chancengleichheit sicherzustellen. Alle Rennwagen entsprachen den Regularien, so dass zügig das Qualifying in Angriff genommen wurde. Auffallend war, dass sechs von zehn Fahrzeugen aus Nissan R390 GT waren. Eine gute Wahl? Jedes Team hatte eine Minute Zeit, die größtmögliche Rundenanzahl abzuspielen, nach dreißig Sekunden wurde im fliegenden Wechsel Fahrer und Regler getauscht. Hierbei erwies sich die „Scuderia Silvercurl“ mit den Lokalmatadoren Jens Gerlach und Thomas Strässer als unangefochtene Spitze, sie fuhren als einzige mehr als 7 Runden und erzielten die beste Leistung. Es folgten „British Racing Overath“ (Stephan Flamme und Christian Einhaus) vor den runden- und metergleichen „Slotstriker“ (Ralf

Wirtz und Jörg Lewandowski) und den „Pistonheads“ (Ingo Mäurer und Leon Zilverstand). Somit stand die Einteilung der beiden Fünfergruppen wie folgt fest:

Gruppe A: Scuderia Silvercurl - British Racing Overath – Slotstriker - Pistonheads - Babyblau

Gruppe B: Slotcraft Racing Team 1 - New Classic – Rurtalracer - Hausmeister Krause - Slotcraft Racing Team 2



Text und Fotos: Christian Einhaus

6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

Reportage

JIM HUNT RACING

Nun ging es in das insgesamt sechs Stunden lange Rennen. Jedes Team musste drei Stunden Renndauer abspulen. Beim ersten Stint von Gruppe B zeigte sich relativ schnell, dass die Rurtalracer (Thomas und Justin Cinati), obwohl Sie die Strecke das erste mal befuhren, mit dem einzigen Porsche 956C im Feld, diese Gruppe dominieren. Einzig die Fahrer von „Hausmeister Krause“ (Bernd Maus und Joachim Frase) konnten den Abstand halbwegs gering halten. In den ersten eineinhalb Stunden war für die noch nicht so streckenerfahrenen Teams noch einige Eingewöhnung nötig, trotz des Trainings. Dafür schlugen sich alle Neulinge aber sehr gut und kämpften um jede Schiene, ohne das Fairplay zu vergessen. Natürlich waren auch einige Terrorphasen nötig, was bei so vielen neuen Startern völlig normal ist. Insgesamt fuhren die „Rurtalracer“ die erste Halbzeit mit knapp acht Runden (578,58) vor dem Team „Hausmeister Krause“ (570,89) nach Hause. Dann folgte „Slotcraft Racing Team 1“ (Gerd Westerhausen und Daniel Batzdorf) vor „New Classic“ (Bernd-Peter Piel und Thomas Eid) und „Slotcraft Racing Team 2“ (Ric und Sven Merkner). Als nächstes gingen die fünf qualifikationsbesten Teams an den Start. Bis auf ein kurzes Intermezzo in den ersten zwei Turns, als „British Racing Overath“ einige Runden Vorsprung hatte, weil die „Scuderia Silvercurl“ direkt schrauben musste, konnte man den Verlauf des Rennens

schon erahnen. Runde für Runde holten Jens Gerlach und Thomas Strässer auf Ihre Kontrahenten auf. Christian Einhaus und Stephan Flamme hatten sich wohl bei der Wahl der Karosserie verplant, sie waren im Training unter der Woche 4 Zehntel schneller als im Rennen. Im ersten Stint war der Unterschied noch sehr knapp, keine zwei Runden. Die Spannung um den Tagessieg hält an. Team „Babyblau“ schoss sich auf den dritten Platz ein, Thomas Block und Michael Mader fuhren Ihr Auto konstant durch den Slot. Es blieb nach vorne und hinten relativ viel „Luft“. Rang vier für die „Pistonheads“ vor den „Slotstrikern“, die mit Trimmungsprobleme im schnellen Jaguar kämpften: Häufige Abflüge verhinderten mehr. Die Halbzeit war geschafft,

das Regrouping stand an. Durch ihre sehr gute Leistung hatten es die Rurtalracer geschafft, einen Platz in der Topgruppe herauszufahren. „Slotstriker“ wurde in die zweite Gruppe „verbannt“. Im zweiten Stint kamen die „Slotstriker“ mit Ihrem Leichtgewicht-Jaguar besser zurecht und konnten das Feld anführen. „Hausmeister Krause“ kämpfte weiter tapfer und hielt den zweiten Rang. „Slotcraft Racing Team 1“ hielt die „New Classic“ auf Distanz, wobei dieses Team ein Getriebe an die Box zwang, was wertvolle Runden kostete. „Slotcraft Racing 2“ gab alles, um Anschluss zu halten. Das Vater- und Sohn-Gespann hatte ab und an mit Abflügen zu kämpfen, die viele Runden kosteten.

In zwei Gruppen ging man nach dem Qualifying das Rennen an. Mit der Zeit sortierte sich das Feld von alleine. Es gab spannende Rennen, bei denen trotz allen Wettkampf-Eifers die Fairness auf Platz 1 landete. Organisatoren hatten alle Hände voll zu tun, um einen runden Rennablauf und das Catering für die Fahrer bieten zu können. Im nächsten Jahr ist eine Neuauflage geplant. Wir freuen uns über jeden, der unser Hobby für andere selbstlos voranbringt. Glückwunsch zum Rennen und viel Erfolg für nach kommende Projekt!



Reportage

6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

JIM HUNT' RACING

Nun geht es um den Tagessieg. Team „British Racing Overath“ hatte die Devise „voller Angriff“, aber aus dem Vorhaben wurde nichts. Das Auto gab heute nicht genug her. Die Routine der „Scuderia Silvercurl“ war ausschlaggebend. Der Vorsprung an der Spitze konnte sogar vergrößert werden. BRO begnügte sich mit dem zweiten Platz, was ohne große Anstrengung gelang, egal wie stark „Babyblau“ noch einmal richtig Gas gab. Es reichte für Platz 3. Team „Pistonheads“ fuhr insgesamt ein konstantes Rennen und konnte sich über den vierten Rang freuen. Ziemlich viel Pech hatten die „Rurtalracer“, als erst ein scheinbarer Motorschaden auftrat, der sich nach einem Motorwechsel als Reglerdefekt herausstellte. Durch dieses geballte Pech konnte

der fünfte Rang nicht mehr verteidigt werden. Ergebnis nach sechs Stunden Renndauer:

1. **Scuderia Silvercurl, 1.272,38 Runden**
2. **British Racing Overath, 1255,65 Runden**
3. **Babyblau, 1.230,28 Runden**
4. **Pistonheads, 1.169,35 Runden**
5. **Slotstriker, 1.142,18 Runden**
6. **Rurtalracer, 1.139,85 Runden**
7. **Hausmeister Krause, 1.139,05 Runden**
8. **Slotcraft Racing Team 1, 1.131,22 Runden**
9. **New Classic, 1.063,61 Runden**
10. **Slotcraft Racing Team 2. 1.057,17 Runden**

Bei der abschließenden Siegerehrung erhielten alle Fahrer einen Preis. Plätze 10 bis 7 wurden mit Medaillen ausgezeichnet, alle weiteren Fahrer erhielten Pokale. Ein gelungener Renntag ging zu Ende. Für das leibliche Wohl sorgte der CCO: Getränke, belegte Brötchen, Chili con Carne, Salate und Muffins. Die Teams stärkten sich ausgiebig. Dank an Jens Gerlach und Thomas Strässer, die bei der Organisation mitgeholfen haben! Danke an alle Teams für die Teilnahme und Ihre Fairness. Einer Wiederholung in 2010 steht nichts im Wege!

Christian Einhaus



6h Stunden Slot.it Rennen beim Carrera-Club Oberberg

Reportage

JIM HUNT RACING



4



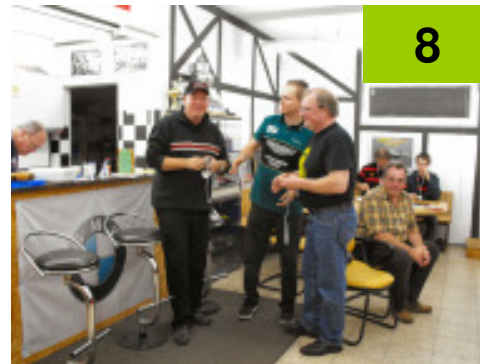
7



10



5



8



6



9

**Jim Hunt Magazine®
gratuliert allen Rennfahrern
der 6 Stunden von Oberberg!**

Ein Jahr Hölle von Kölle geht bald erfolgreich zu Ende...

JIM HUNT' RACING



Das Finale 2009 kommt zwar noch, trotzdem dankt das Team von HvK allen Fahrern

Als wir vor einem Jahr anfangen die Weiten NRWs zu bereisen, hatten wir uns den Erfolg nie in diesem Ausmaß erhofft. Mittlerweile gibt es einige Clubbahnen und Renncentren, die unsere slot.it Serie anbieten und sich über Fahrer von nah und fern freuen.

Aber auch auf einigen Heimbahnen treffen sich immer wieder nette Gleichgesinnte, um in bewährter HvK-Manier ihre Kisten um den Kurs zu knüppeln. Ich denke, es haben sich nicht nur Mitfahrer sondern auch richtige Freundschaften gefunden, die in toller Art und Weise gepflegt werden.

Auch wenn anfangs der Weg über das Unbekannte steinig war und wir uns mit 8 Fahrern durchbeißen mussten, kann man heute sagen: "Es hat sich gelohnt". Der Zuwachs bei den Rennen entwickelt sich stetig. Die Fahrer erbrachten immer mehr Leistung, was nicht zuletzt die gegenseitige Unterstützung ermöglichte. Es gab zu keinem Zeitpunkt überspitzte Verbissenheit oder ein Verbergen des eigenen Materials. Neulingen wurde geholfen und Bekannte pflegten das Ambiente. Hätten wir nicht diese Vielzahl an Enthusiasten gefunden, die unsere Rennen und den Gedanken der HvK mit auf ihren Schultern

mitgetragen haben, wäre der Erfolg sicherlich deutlich geringer ausgefallen. Es ist schön zu sehen, dass mittlerweile recht häufig zu Treffen der verschiedensten Rennen aufgerufen wird. So erhält man auch mal die Möglichkeit, bekannte Slotter über die Schulter zu sehen und die Nase in eine andere Facette des Slottens zu stecken.

Wichtig ist auch hierbei die visuelle Berichterstattung, die immer häufiger gepflegt wird. Nur so kann sich jeder ein Bild von der Lage machen. So kann man leichter entscheiden, ob diese Spielart die persönlichen Vorstellungen erfüllt oder nicht.

Wenn man vor gut einem Jahr nach Gleichgesinnten Ausschau gehalten hat, war es meist schwer, drei bis vier Leute zusammenzubekommen. Mittlerweile gibt es ein großes Angebot und eine Vielzahl von "scharrenden" Slottern, dass es oft schwierig ist die Wahl für ein Event zu treffen.

Die Zukunft wird noch einiges bereithalten und die HvK hofft natürlich auch weiterhin auf eure Unterstützung, damit wir unser aller Hobby noch mehr festigen können.

Danke an alle Clubs und Renncentren, die uns beherbergten. Danke an alle Fahrer, die uns quer durch NRW begleiteten. Danke an die, die neu

entstandene Rennserien pflegen. Danke an alle Privatbahnbesitzer, die Leute zu sich aufnehmen. Danke an das Jim Hunt Magazine und die Col für die positiven Berichterstattungen und einen Dank an das Freeslotterforum, ohne das wir uns vermutlich alle nie kennen gelernt hätten.

In diesem Sinne hoffe ich auf eine positive Zukunft und bin freudig gespannt auf die weiteren Entwicklungen.

Daniel Bachmann alias JohnQ
für HvK



Vorschau Hölle von Kölle 2010

Reportage

JIM HUNT RACING

Die neu geschaffene Rennserie für Einsteiger wie Experten mit seriennahen Slot.it Renn-Fahrzeugen startet auch 2010 durch. Hier schon mal ein paar Anregungen für den Rennterminkalender

16.01.2010 Aachen Rennbahncenter
www.rennbahncenter-aachen.de Holzbahn

20.03.2010 Köln SRC
www.src-koeln.com 50m 6 Spur Carrera

08.05.2010 Lintfort PMC Niederrhein
www.plastikmodellcenter.de
44m 6 Spur Carrera

10.07.2010 Witten Raceway
www.raceway-witten.de 49m 6 Spur Carrera

18.09.2010 Slotracing Mülheim
www.slotracing-muelheim.de.de
32m 6 Spur Carrera

20.11.2010 Scuderia Siegen
www.scuderia-siegen.de 34m 6 Spur
Holzbahn

04.12.2010 Überraschungsevent



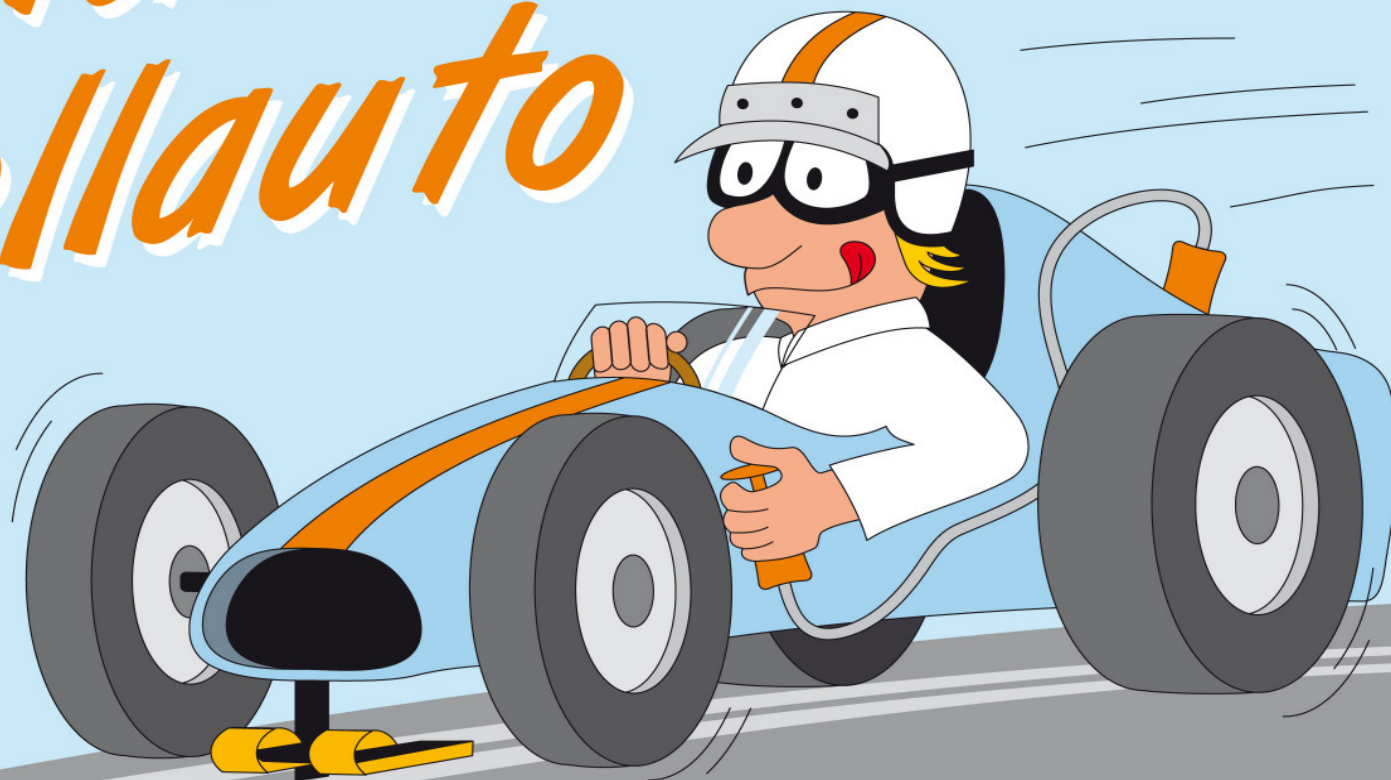
Auch in neuen Jahr bietet das HvK-Team ein vielfältiges Rennangebot auf diversen Strecken an. Besonders interessant dürfte nicht nur die Tatsache sein, dass an verschiedenen Orten gefahren wird. Auch das Bahnmaterial ist unterschiedlich. Neben bewährtem Plaspfalt kommt auch Holz zum Einsatz. Das mischt die Karten für 2010 neu. Man darf gespannt sein, welche neuen Gesichter dazu kommen 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

Virtuelle Virtuosen

GPL TARGA FLORIO

Die echte **Targa Florio** ist Legende und leider nicht mehr so im Rennkalender.

Wer virtuelle Rennen vor dem PC fährt, bekommt nun eine authentische Neuauflage des Klassikers im südlichen Italien.

Völlig kommerzfrei haben Fans dieser Spielart vier Jahre programmiert, um Gleichgesinnten eine **gratis** Spielwelt der Extraklasse bieten zu können.

Webmaster Stefan Roess führt durch die Welt des virtuellen Rennfahrens, in der regelmäßig weltweite Online Meisterschaften ausgefahren werden.



Virtuelle Virtuosen

TARGA FLORIO

Jim Hunt Magazine®

Targa Florio für Grand Prix Legends (GPL)

Da sich der eine oder andere von euch auch für Rennsimulationen am PC interessiert, nehmen wir die Veröffentlichung der Targa Florio Strecke für Grand Prix Legends (GPL) als Anlass für einen Ausflug in den virtuellen Motorsport.

Obwohl GPL bereits 1998 erschienen ist, setzt es noch heute Maßstäbe im Bereich Fahrphysik und Realismus (Entwickler: Papyrus / Publisher: Sierra). GPL beinhaltete 1998 11 historische Rennstrecken: Kyalami, Mexico, Monaco, Monza, Mosport, Nürburgring Nordschleife, Rouen, Silverstone, Spa, Watkins Glen und Zandvoort. Heute, über 10 Jahre nach der Veröffentlichung, hat GPL noch immer eine wachsende weltweite Fangemeinde (Community), die diese großartige Simulation durch eine Vielzahl von Addons und Updates ständig verbessert. So gibt es heute z.B. über 550 (!) neue Strecken, fotorealistische 3D Auto Updates, original Motorengeräusche von historischen Rennautos eine wachsende Anzahl

von Mods anderer Saisonen (1965, 1966, 1969, ...) und eine Vielzahl weiterer Updates und Programme die GPL einzigartig machen. Alle Updates sind kostenlos über das Internet erhältlich! Ein weiteres Highlight sind Online-Rennen mit bis zu 20 Fahrern. iGOR (Grand Prix Legends Online Racing) und WinVROC (Virtual Racers' Online

Connection) dienen als Plattform. Folgende GPL Mods sind derzeit in Arbeit: Cortinas, 1968 Tasman Cup, 1935 Grand Prix, 1937 Grand Prix, 1951 Formula 1, 1955 Formula 1, 1968 Formula 1, 1967 Formula 2, 1967 USAC, 1967 Sports Cars, 1971 CanAm, und 1974 Lancia Stratos.

Eine spannende Welt für sich mit interaktivem Angebot. Bis auf die Hardware ist alles gratis!



Exkurs für alle, die GPL nicht kennen...

Grand Prix Legends ist eine der besten und herausforderndsten PC-Rennsimulationen. Es simuliert die Formel 1 Saison des Jahres 1967, als die Rennwagen noch wie Rallye-Autos auf vier Rädern durch Kurven drifteten. Jack Brabham, Jim Clark, Graham Hill und Jochen Rindt hielten die Zuschauer in Atem. Der Einsatz von Computern in der Formel 1 lag damals noch in weiter Ferne.

TARGA FLORIO

Jim Hunt Magazine®

Die **Targa Florio** war ein Langstreckenrennen auf öffentlichen Bergstraßen in Sizilien. Gegründet wurde es vom Unternehmer Vincenzo Florio, der 1904 bereits das Rennen um den Coppa Florio in Norditalien begründete.

Die Targa Florio (italienisch für Schild, Plakette) wurde von 1906 bis 1977 meistens im Mai als wichtige internationale Veranstaltung teilweise mit WM-Status (Sportwagen-Weltmeisterschaft) durchgeführt. Es ist somit noch älter als das Indianapolis 500. Seit 1978 wird sie als Rallye fortgeführt.

Die Strecke ist auch unter dem Namen „Piccolo Madonie“ (da sie durch die Madonie Berge führt) bekannt. Die klassische Runde der Piccola Madonie führte im Gegenuhrzeigersinn vom Startplatz durch Cerda im Westen, vorbei am 500 Meter hoch gelegenen Caltavuturo im Süden hinab ins Tal, in dem heute eine Autobahn verläuft, über 600 Meter hoch gelegene Bergstraßen, in einer Spitzkehre durch Collesano im Osten, hinab nach Campofelice di Roccella, von wo die Wagen auf der Buonfornello-Geraden am Meer entlang jagten, die mit über sechs Kilometer länger war als die Hunaudieres-Gerade in Le Mans. Diese Runde hatte noch 72 km und wurde meist zehn mal absolviert, wobei die Fahrzeuge einzeln im 20-Sekunden-Takt gestartet wurden, denn Überholmanöver sind auf der engen Strecke schwierig, und ein Start im Pulk undenkbar.

Die Schnellsten brauchten weniger als 40 Minuten für die Rundfahrt. Helmut Marko stellte 1972 im Alfa Romeo den Rundenrennrekord mit 33:41 min und einem Schnitt von 128,253 km/h auf. Trainingsschnellster war Leo Kinnunen 1970 im Porsche 908/3 mit dem Schnitt von 128,571 km/h bzw. 33:36 min. Es ist zu beachten, dass schon vorher im Straßenverkehr geübt wurde, um sich

die Abfolge der ca. 900 Kurven einzuprägen. Rennwagen bekamen Straßenzulassungen, die Porsche 908 hatten Stuttgarter Nummernschilder am Heck. Ferrari stattete sogar Formel-1 Wagen mit „Prova“-Markierungen aus. Zuffenhausener Werksfahrer sollten sich zusätzlich Filme mit dem Streckenverlauf anschauen, was bei einigen Übelkeit hervorrief. Aufgrund der Erfolge, die hub-

Im klassischen Ferrari gratis über sizilianische Landstraßen heizen? Mit GPL kein Problem! Bald kommen weitere Fahrzeuge dazu. Es wird bereits fleißig programmiert.



TARGA FLORIO

Jim Hunt Magazine®

raumschwachen Wagen 1956 erstmals einen Gesamtsieg im wichtigen WM-Rennen bescherte, benannte Porsche seine offenen 911 und 912 „Targa“. Unter sinnreicher Verwendung des Begriffes, der Schild bedeutet, hat man so das Cabriolet mit breitem Überrollbügel genannt.

Lokalmatador und Schullehrer Nino Vaccarella donnerte 1970 im reinrassigen Rennwagen Ferrari 512S mit 560 PS durch Cerda. In unmittelbarer Nähe der Anwohner und Zuschauer, die auf Wiesen und Berghängen ihren Helden anfeuert. Menschenmassen, Felsen, Bäume und Abgründe säumten die Rennstrecke. Verlorene Hufnägel von Pferden waren ebenso ein Problem wie Hühner auf der Fahrbahn. Auch die holprige und

staubige Piste konnte Rennwagen ohne Unfall beschädigen. Vor einer Targa Florio wurde aufgerufen, Wohnungen am Streckenrand zu verschließen, freilaufenden Tiere einzusperren und Kinder zu beaufsichtigen. Dies war schon eine Woche vor dem Rennen ratsam. Es liefen inoffizielle Übungsrunden ab. Eine Vorsichtsmaßnahme der Fahrer war kräftiges Gasgeben: Lautes Auspuffgeräusch warnte Passanten. Porsche verzichtete auf den Einsatz großer 917. Man brachte kurze, leichte, wendige und offene 908/3 an den Start. 1973 gewann sogar ein auf dem 911 basierender Carrera RSR gegen Sportprototypen von Alfa und Ferrari, die den Strapazen nicht standhielten.

Aus Sicherheitsgründen wurde der Targa Florio ab 1974 der WM-Status entzogen. Als Italienischer Meisterschaftslauf mit verkürzter Rundenzahl schwand das Interesse bei Zuschauern und Teilnehmern. Einige Piloten traten unter Pseudonym an. Zweitklassige Fahrer in Sportprototypen auf anspruchsvollem und gefährlichem Kurs ohne Sicherheitsvorkehrungen, das konnte nicht gut gehen - 1977 kam es auf der langen Geraden zum tödlichen Unfall mit Rennabbruch. Die Targa Florio wurde ab 1978 als Rallye mit kurzen Wertungsprüfungen auf Bergstraßen fortgeführt.

Die **GPL Targa Florio** hat 71.98 km Länge und 567 Kurven. Ein 20-köpfiges Team programmierte vier Jahre die „Monster-Strecke“. Unzählige Fotos, Videos und Karten von damals und heute wurden herangezogen. Zwei Teammitglieder aus Sizilien fuhren per Auto die 72 km ab, machten Videoaufnahmen für die Vorlage. Alte Videos zeigen nur kleine Streckenabschnitte in den Städten. Vermutlich waren Straßen gesperrt und Kamerteams konnten ihre Ausrüstung vom Hotel aus nur über kurze Wege tragen. Derzeit wird der 1967 Sports Cars Mod programmiert. Künftig kann man auch mit zeitgemäßen Autos die Targa Florio gratis befahren. Wer Lust auf eine virtuelle Runde bekommen hat, hier die wichtigsten Links:

Stefan Roess

GPL mit klassischen Formel-Wagen. Die Jungs programmieren, so dass man bald mit Sportwagen Klassikern die Targa Florio fahren kann. Das Anspruchsniveau ist sehr hoch. Besonders wenn man schnelle Rundenzeiten ohne Abflüge zaubern möchte.

Targa Florio GPL Download

<http://download.bcsims.com/Targa/index.html>

SRworld (Deutsch/Englisch)

<http://www.srworld.eu/>

GPL Easy Installation Guide (Deutsch/Englisch)

http://www.srworld.eu/contentido-4.6.8/cms/front_content.php?idart=329

GPL Mods (65, 66, 69, TC)

<http://gpltd.bcsims.com/?ir=Mods>

GPL Links

<http://www.gpllinks.org/>

GPL Alternative Track Database

(Datenbank mit über 550 Strecken)

<http://gpltd.bcsims.com/>

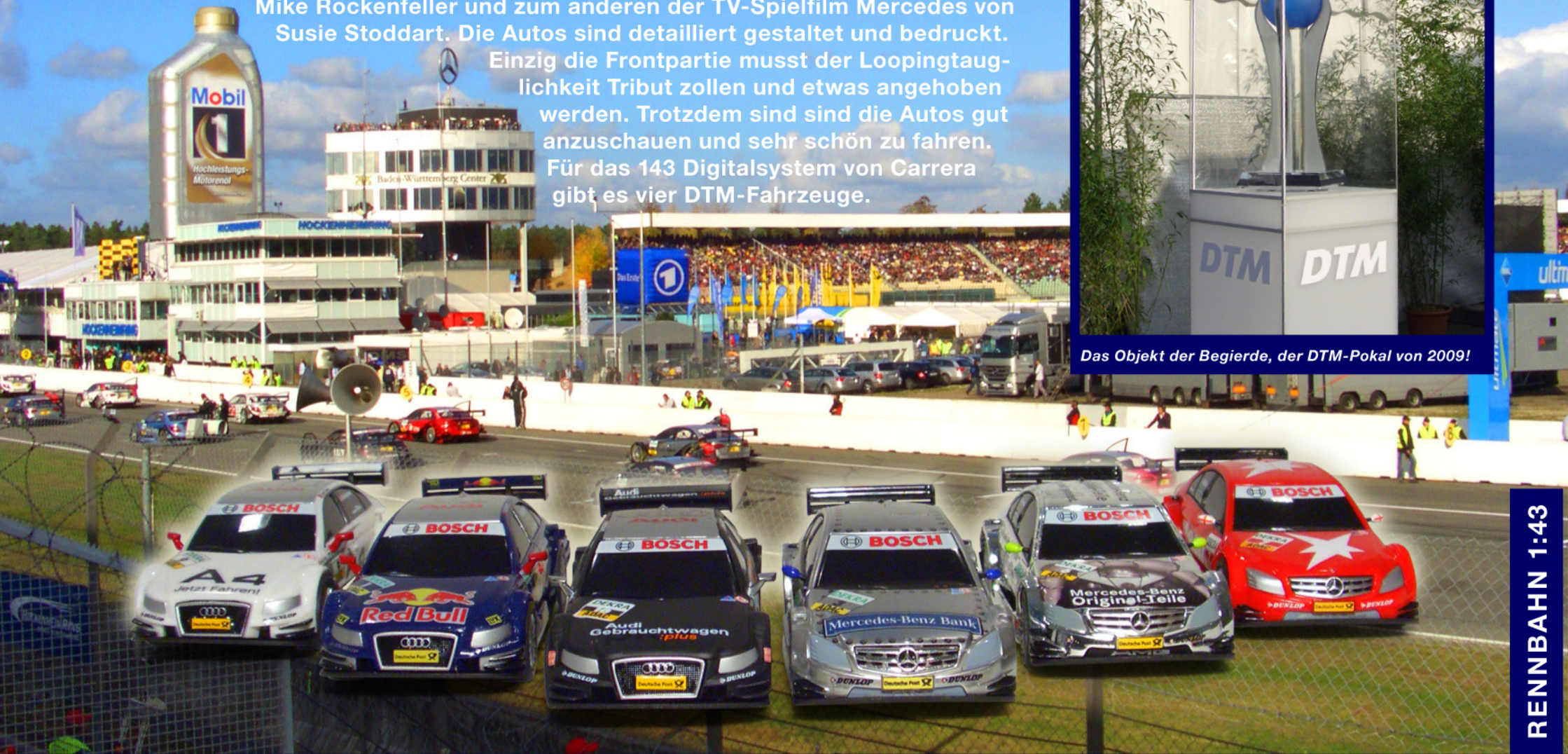


DTM im kleinen Maßstab

Die Deutsche Tourenwagen Meisterschaft ist die populärste internationale Tourenwagenreihe der Welt. 2009 wurden zehn Rennen in fünf europäischen Ländern gefahren. Die beiden Hersteller Audi und Mercedes stellen je zwölf Autos, sechs aktuelle und sechs Vorjahreswagen. Für die Carrera GO!!! gibt es die lang ersehnten Autos seit 2008. Drei DTM-Boliden von Audi und drei Rennfahrzeuge von Mercedes. 2009 sind zwei weitere Fahrzeuge geplant, zum einen der Audi von

Mike Rockenfeller und zum anderen der TV-Spielfilm Mercedes von Susie Stoddart. Die Autos sind detailliert gestaltet und bedruckt.

Einzig die Frontpartie musst der Loopingtauglichkeit Tribut zollen und etwas angehoben werden. Trotzdem sind die Autos gut anzuschauen und sehr schön zu fahren. Für das 143 Digitalsystem von Carrera gibt es vier DTM-Fahrzeuge.



Das Objekt der Begierde, der DTM-Pokal von 2009!

Mercedes C Klasse DTM

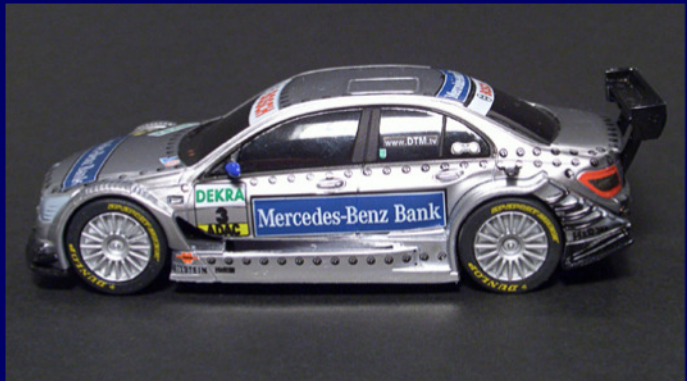
Carrera GO!!! AMG Mercedes C Klasse DTM 2007 Livery 2008
Stern 2008 „Garry Paffett“



Carrera GO!!! AMG Mercedes C Klasse DTM 2007 Livery 2008
AMG-Mercedes Bank 2008 „Bruno Spengler“



Carrera GO!!! AMG Mercedes C Klasse DTM 2007 Livery 2008
AMG-Mercedes Bank 2008 „Bruno Spengler“



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
108,5 mm	45,5 mm	32,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
64,5 mm	44 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
40,5 g	Standard	Inline

Audi A4 DTM

Carrera GO!!! Audi A4 DTM 2008 Audi Sport Team
Abt Sportsline „M.Ekström“



Carrera GO!!! Audi A4 DTM 2008 Audi Sport Team
Abt Sportsline „T.Kirstensen“



Carrera GO Audi Sportsline Team Abt „T. Scheider“



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
115,5 mm	47 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,2 mm	44 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38,6 g	Standard	Inline



Zwei Italiener für die SCX Compact



Der Ferrari 360 GTC ist die Rennversion vom 360er der seinen Alltag in der FIA GT Meisterschaft bestreitet. Der spanische Hersteller Technitoys hat zwei Designvarianten für die SCX-Compact herausgebracht. Die Karosserie ist sauber durchgestaltet und aufwendig bedruckt. Die Autos fahren aus der Packung Dank des tiefliegenden Magneten absolut Kindersicher. Der ambitionierte Rennbahnspieler wird bestimmt auf die „Hafthilfe“ verzichten und die wunderschönen Fahrzeuge magnetlos über die Rennstrecke jagen. Beeindruckend ist der perfekte Rundlauf der Räder „out of the box“. Leider gibt es die Autos bisher nur in Amerika bei einer Handelskette zu kaufen.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
106,2 mm	41,5 mm	26,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61mm	41,5 mm	41,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
33 g	Standard	Inline

Geballtes Slotcarwissen im Netz!

Für den Sammler oder Interessierten war es bisher nicht immer ganz einfach an alle Informationen zu einem Rennbahnauto oder einer Grundpackung zu kommen. Fragen zum Erscheinungsjahr oder wie viele Varianten es von einem bestimmten Fahrzeug gibt, Details über den Inhalt von Sets oder die genauen Maße und das Gewicht eines gesuchten Autos mussten seither mühsam im Internet gesucht und recherchiert werden. Nun gibt es unter www.slotcardatenbank.de

eine umfassende Rennbahndatenbank. Mit der Suchfunktion kann man mit vielen verschiedenen Kriterien nach dem gewünschten Produkt suchen. Die Fahrzeuge lassen sich zum Beispiel nach folgenden Kriterien suchen: Maßstab, Hersteller, Jahr, System, Typ, Marke, Farbe oder Bestellnummer. Außerdem verbirgt sich hinter dem Suchfeld „Bezeichnung“ eine Volltextsuche. Interessant ist auch die Möglichkeit sich Fahrzeuge mit einem vorgegebenen Achsstand auflisten zu lassen. Die Suchergebnisse sind mit Hinweisen zu eventuellen Besonderheiten versehen. Die Suche nach einem Set gibt einem unter anderem eine komplette Liste aller enthaltenen Teile, die Bedienungsanleitung als PDF, verschiedene Abbildungen und eine Verknüpfung zu den enthaltenen Fahrzeugen

aus. Neben der Streckenlänge bekommt man auch die benötigten Aufbaumaße des Grundlayouts. So kann man sich gezielt eine Grundpackung für den zuhause vorhandenen Platz suchen.

Die Datenbank ist was den Maßstab 1:43 angeht mit dem Carrera GO!!! System und der SCX Compact nahezu komplett mit allen Informationen und Bildern gefüttert.

Andere Maßstäbe und Hersteller sind teilweise schon angelegt und sollen im Laufe der Zeit komplettiert werden.

Sollte jemand ein Fahrzeug oder ein Set des jeweiligen Systems kennen, das noch nicht gelistet ist, freut sich der Betreiber (Karl Reiter) über eine Nachricht per E-Mail an info@slotcardatenbank.de. Gerne mit allen nötigen Maßen, Informationen und Bildern.



McQueen on tour!



Der Familien Film „Cars“ von Pixar ist aus dem Jahre 2006. In dem Film sind alle Darsteller Autos, die sich wie Menschen bzw. Tiere benehmen. Im letzten Rennen um den „Piston Cup“ gab es zwischen „Lightning McQueen“, „Chick Hicks“ und „The King“ ein dreifaches Unentschieden nun müssen sie nochmals auf die Rennstrecke. Die Hauptfigur „Lightning McQueen“ wird auf dem Weg nach Los Angeles von seinem Transport-Truck getrennt und landet auf der Route 66 in „Radiator Springs“. Dort erlebt er so manches Abenteuer und findet neue Freunde fürs

Leben. Letztendlich fährt er aber doch noch nach LA um zum Entscheidungsrennen...
Wer Animationsfilme mag, für den ist Cars ein muss!
Die Carrera GO!!! Grundpackung „Disney Cars“ (ArtNr: 62122) ist 5,4 Meter lang und mit jeder Menge Zubehör wie Kurven Inlay, Dekogebäude oder Fangzäunen ausgestattet um das Finalrennen nachzuerleben. In dem Set sind „Lightning McQueen“ und „Chick Hicks“ enthalten. Wer gerne „The King“ dazu haben möchte kann diesen als Einzelfahrzeug dazu kaufen.

Lightning McQueen

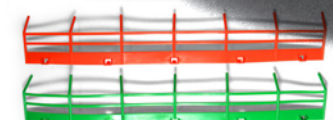


Ka-chow, schnell wie ein Blitz, Lightning McQueen, der sympathische, kleine Held aller Kinder. Frech und vorlaut aber doch liebenswert, wird er im Film von Daniel Brühl gesprochen. Der Phantasie-Wagen soll ein, einem „Trans Am“ nachempfundenes NASCAR-Rennauto darstellen. Auf dem Weg nach Kalifornien muss er sich erstmals alleine zurechtfinden und Nachts ohne Licht zurcht kommen. Wie alle aktuellen NASCAR-Autos hat er keine Scheinwerfer. Für die Rennbahn in 1:43 gibt es das Auto entweder in der Cars Grundpackung oder als Einzelfahrzeug (ArtNr: 61147). Durch die kompakten Maße und das geringe Gewicht lässt sich das Gefährt sehr gut fahren.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
187,7 mm	45 mm	29 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
48,5 mm	38,5 mm	43,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
30,4 g	Standard	Inline

Chick Hicks



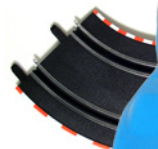
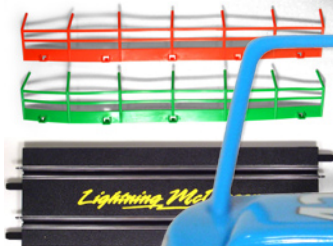
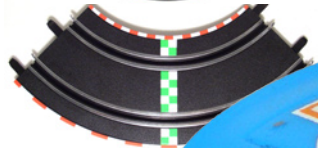
Nach dem Blitz folgt der Donner, Chick Hicks der ewige Zweite ist der Gegenspieler von McQueen, der ebenfalls versucht die Nachfolge von „The King“ zu übernehmen. Im Film provoziert Chick die voreilige Abreise von McQueen nach Los Angeles und ist somit indirekt verantwortlich für die Abenteuer die McQueen in Radiator Springs erlebt. Christian Tramitz, bekannt aus diversen Bully Herbig Produktionen, leiht im deutschen Film dem geltungsbedürftigen Chick Hicks seine Stimme. Mit endlos vielen Sponsoren bedruckt, ist der einem 1980er Buick Regal Coupe nachempfundene Chick Hicks sehr gut gelungen und ein ebenbürtiger Gegner für McQueen. (ArtNr: 61149)

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
193,8 mm	39 mm	26,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
50 mm	38 mm	38 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
30,4 g	Standard	Inline

The King

Die Rennlegende, die schon Jahrelang für den von allen begehrten Sponsor DINOCO seine letzte Saison im Pistoncup absolviert ist „The King“. Für alle ein souveränes Vorbild was Sportlichkeit und Fährnis angeht. Sowohl McQueen wie auch Chick Hicks erhoffen sich die Nachfolge bei DINOCO als Superstar antreten zu können. Auch die Filmstimme ist eine Legende, kein anderer als Niki Lauda spricht die Rolle des 43er Plymouth Superbird in hellblau. Nicki ist nicht der einzige Rennfahrer der im Film aktiv ist, so sind z.B. noch Mika Häkkinen und Michael Schumacher zu hören. „The King“ ist nur als Einzelfahrzeug (ArtNr: 61148) für die Carrera GO!!! erhältlich.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
104,7 mm	47,2 mm	41,2mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
51,3 mm	38,5 mm	43,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
34,4 g	Standard	Inline

Die Ludolfs



Für alle Fans der etwas anderen TV-Familie ein muss als Bahndekoration. Der Modellauto Hersteller Schuco hat das Figurenset im Maßstab 1:43 heraus gebracht das perfekt an die Rennbahn passt. Hier sind die Brüder gerade bei einem Besuch in der Boxengasse zu sehen.





GO *rennbahn* **KARLI** *onlineshop*

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

DAS WAR DIE 14. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 15 !



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!