

Jim Hunt Magazine

FOR SLOTCAR USE ONLY

17

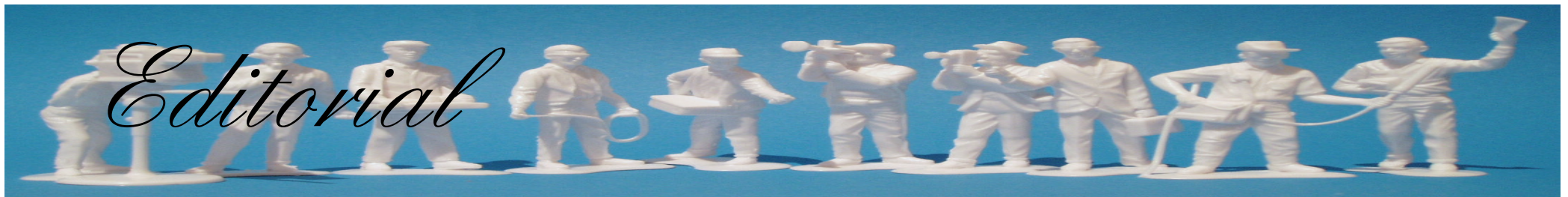
Mai 10



*Slotdevil Mikro
Metallfahrwerk*

Neue Pioneer Mustangs

*Rollout: Audi R8 LMS +++ Chaparral 2E von Slot.it +++
Rallye Dirt-Workshop +++ Flutlicht +++ u.v.m.*



Jim Hunt Magazine®

Mit Vollgas in die warme Jahreszeit

Metallfahrwerke sind für viele das Non plus Ultra. In der großen Hubraumklasse Pflicht, bei den 1zu32ern Kür und bei 1zu43 ein Witz? Nein! Wir haben das brandneue Slotdevil-Metallfahrwerk doppelt getestet: Sowohl im kleinen als im mittelgroßen Maßstab. Mehr in der Titelstory.

Im der Rallye-Rubrik geben wir mächtig Vollgas. SCX frischt den siegreichen Integrale auf und bringt den französischen 307er WRC Löwen von Peugeot.

Im Workshop zeigen wir wie man ein Rallyeauto richtig einsaut. Hochglanzpoliert sind sie nur am Start. Wir lassen Schotter, Staub und Schneewasser spritzen und am Auto verweilen.

Eine Holzbahnvorstellung der besonderen Art: Das Erstlingswerk eines 14jährigen Schülers, der seine erste Rallyebahn realisierte.

Auf der Rundstrecke geben zunächst klassische V8 US-Eisen den Ton an: Pioneer lässt vier rennerprobte Mustangs galoppieren. Notchback oder Fastback? Wir haben die Antwort.

Wir bleiben in den Staaten und schwenken in das Trioal von SCX County: Drei neue Nascars für Highspeed-Arenenkämpfe bieten starke G-Kräfte für hartgesottene Vollkontakt-Piloten. Amazing!

Zurück in Europa drehen wir auf der Eifel-Achterbahn fette Runden: Audi R8 LMS von Carrera heißt die neue Formel für wilde Ritte. Der SLR mit Digitalchip bleibt dabei im Windschatten und presst sein Orange laut in den Rückspiegel.

Keine Chance hat man damit in Le Mans, wo ein LMP1 von SCX seine Runden dreht. Der silberne Audi R10 TDi ist nun ergraut. Offenes Vergnügen im zehnfachen Selbstzünder, der weder nagelt, hämmert oder raucht.

Ein mondäner Privatier dreht Herrenrunden: Der schwedische Koenigsegg beweist dass nicht nur Michel aus Lönneberga schnitzen kann. Der Designer schrieb längst seine eigene Erfolgsgeschichte und baut Traumautos für aufgeweckte Schlafwandler mit unüberschaubarem Budget. Tuner AutoArt inszeniert die Story in 1zu32facher Komprimierung.

Die Rubrik Paintbox fiel in der letzten Messeausgabe dem Rotstift zum Opfer. Sorry Fans der Farbenspiele, aber wir wollten nicht Ü200 Seiten gehen. Ab sofort sind wieder kreative optische Lösungen am Start. Viel Spaß für die Netzhaut und vielleicht ist sogar die eine oder andere Anregung zum Nachahmen mit dabei.

Jim Hunt Racing ist mittlerweile eine feste Größe. In unserem Motorsportstudio gastiert die hoch technisierte SLP, die seriennahe HvK-Serie und der über Nacht aus dem Boden gestampfte und nicht minder erfolgreiche Ninco GT Cup aus Bottrop.

Scratchbuild! Ein Experte zeigt uns sein selbst gefertigtes Pacecar: Chevrolet Convertible von 1955. Es startete damals die Indy 500. Respekt!

Wir sind wieder gut aufgestellt und wünschen Euch viel Spaß mit Jim Hunt No.17!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News & Facts

Tracktests

■ Metallfahrwerk im Pocket-Format:

Das neue Slotdevil Mikro

■ Rallye:

- Lancia Delta Integrale
- Peugeot 307 WRC
- Fabia WRC

■ Rundstrecke:

- Koenigsegg CCX
- Audi R8 LMS von Carrera
- 2x McLaren SLR
- LMP1: Audi R10 TDi
- Ninco One Mustang Sebring
- Ninco One Megane

Workshop

Dirty Job: Rallye-Autos authentisch verschmutzen

Jim Hunt Racing

Rennszene aktuell

Rennbahn 143

Neues aus dem kleinen Maßstab in der Extra-

Rubrik

Paintbox

Kreationen mit Lack und Pinsel

■ Klassiker...

- Fiat 850 Abarth
- Pioneer Mustangs: Notchback & Fastback
- NSR P68
- Slot.it Chaparral 2E
- Ferrari 330 P4 Piper/Attwood

■ Tracktest:

Jugend forscht: Erste Holzbahn mit 14!

■ NASCAR:

- SCX lädt dreimal durch:
Neue Waffen für Duelle im
Trioal

Flutlichtanlage!

Cockpit Toolbox Bausatzlösung

Jim's Universum



Porsche 997 Manthey

Der Gewinner der 24 Stunden vom Nürburgring, der Porsche 997 aus dem Manthey Rennstall war als Slotcar längst überfällig.

Bernd Slotman, einer unser freien Mitarbeiter realisierte nun diesen lang gehegten Wunsch. Dazu holte er Hilfe ins Boot. Markus Gödden lackierte sein Ningo White Kit. Die Decals fertigte Tobias Hintenaus. Das Aufbringen selbiger (rund 80 Stück!) erledigte Bernd Slotman selbst, ebenso den Aufbau des Rennbolids für die Ningo GT Renserie. Wer Bernd kennt, weiß, dass er dies mit viel Sachverstand erledigt und seine Autos schnelle Rennrunden abliefern. Achsen, Felgen und Inlet blieben als OEM Teil verbaut. Ein NC-5 werkelt im Heck... So schön kann seriennahes GT Rennen fahren aussehen.



Fotos: Bernd Slotman

BERND SLOTMANS

PORSCHE 997 GT3 RS



Jim's Universum

Pioneer ab sofort in Deutschland!

Die neue Kultmarke Pioneer gibt es ab sofort hierzulande im Rennbahnhaus in Stuttgart. Die Schwaben übernehmen den Import der britischen Marke, die mit schönen Mustang Slotcars ihre Premiere feierte. Mehr unter: www.rennbahnhaus.de



Spitzenmanager: 11 Monate auf Bewährung wegen Slotcar-Sammel-Leidenschaft!

Rosenheim – Ein Spitzenverdienender veruntreute 120 000 Euro Firmengelder, um sich edle Slotcars zu kaufen! 120 Exponate stellte die Staatsanwaltschaft bei Hausuntersuchungen sicher. Der 48 jährige Kaufmann, der bei einer bekannten, weltweit agierenden Firma on top tätig war, hätte seine Leidenschaft auch von seinem gut dotierten Gehalt bestreiten können. Das Gericht verurteilte ihn zu 11 Monaten Haft, ausgesetzt auf drei Jahre zur Bewährung und einer Geldstrafe von 5000 Euro, weil er geständig war und der Schaden längst beglichen wurde...

SKANDAL!



Unser neues Wachpersonal

Um unsere Redaktion künftig vor Dieben geistigen Eigentums und Kopierhelden zu schützen, haben wir ein wildes Wachtier angeschafft: Es hört auf „Lamborghini“, wiegt 2,5 Tonnen, hat einen sonoren Sound, Vierradantrieb und keinen Katalysator. Zigtausend Feinstaub-Partikel durch 310 Green Oktan Super Methan Plus kommen täglich aus dem Auspuff. Unsere Ingenieure denken bereits über eine kleine Biogas-Anlage nach. Werden unsere Redaktions-Bahnen bald mit Bio-Strom befeuert? Das riecht nach einem Umweltpreis!

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

Das gute Buch

Jim's Universum

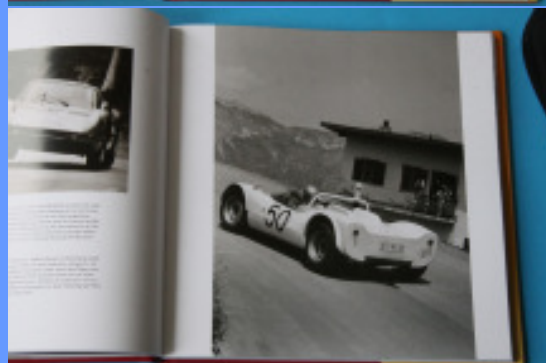
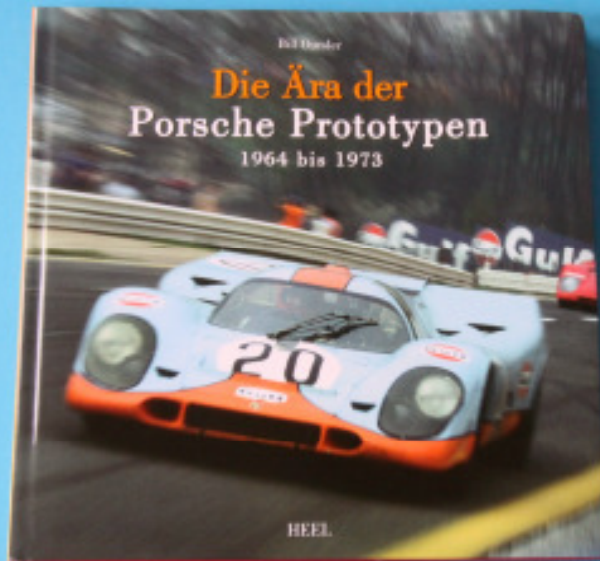
Die Ära der Porsche Prototypen 1964-1973

Bis in die beginnenden 70er Jahre dominierte Ferrari die Sportwagen- und Prototypenszene bis Porsche mit den erfolgreichen 908 und 917 kam und die Italiener entthronte. Die Marke erreichte im Rennwagenzirkus von 1964 bis 1973 Höhen, die man bis dahin nicht für möglich gehalten hatte. Das Zuffenhausener Werk, bisher als Hersteller kleinvolumiger GT-Fahrzeuge bekannt, avancierte zum dominanten Akteur im weltweiten Sportwagen- und Prototypensport.

Es stimmte alles: Die Liste der Fahrer liest sich wie ein „who's who“ des internationalen Motorsports: Jo Siffert, Pedro Rodriguez, Vic Elford, Mark Donohue, Rolf Stommelen oder Kurt Ahrens waren nur einige davon. Das geballte fahrerische Potential und Talent traf zusammen mit einer wahrhaftigen, technischen Revolution, mit immer größeren Reifenbreiten und einem permanent größer werdenden Verständnis für die Aerodynamik. Kein Wunder, dass bei den bis dahin nicht gekannten Leistungen und Höchstgeschwindigkeiten die Popularität der Sportwagenrennen ganz enorm war, sie standen der Formel 1 nicht nach.

Bill Oursler, altgedienter Motorsportjournalist, lässt diese ruhmreiche Epoche des Porsche Motorsports wieder aufleben und macht mit seinen sehr authentischen Texten die Begeisterung spürbar. Eindrucksvolle, stimmungsvolle Fotos geben einen Einblick in diese Motorsportepoche- eine Ära klassischer Rennstrecken, heroischer Piloten und aggressiven Wettbewerbs, die heute nicht zu unrecht als goldene Zeit der Sportwagenrennen bezeichnet wird.

Für Fans Zuffenhausener Sportprototypen ein Muss: Renn-Porsches von 1964 bis 1973.



Bibliografie: Bill Oursler: Die Ära der Porsche Sportprototypen. 168 Seiten, 96 s/w und 64 farbige Abbildungen, 285 x 285 mm, gebunden mit Schutzumschlag, 39,90 Euro, ISBN: 978-3-86852-275-4

www.heel-verlag.de

Das gute Buch

Jim's Universum

Porsche Cabrio

Zur Cabrio Saison gibt es ein Sonderheft der Porsche Fahrer Fachzeitschrift.

Drei Generationen Speedster vom 356 von 1954 über den 911 Carrera 3,2 von 1989 und den 964 Speedster von 1993. Dazu: Frontmotor Cabriolet Porsche 968. Noch bezahlbar, aber wie lange noch? In der Motorsportgeschichte geht es ums

„Känguruh“, den Porsche Bergspyder, der mehr hüpfend als fahrend Bergwertungen bezwang. Ein Vergleich des 356B Cabriolets mit Chevrolet Conair Convertible für Unentschlossene.

Eine Restaurierung des VW Porsche 914-6 und ein Fahrbericht des aktuellen 997 Targa, eine Kaufberatung zum 964 sowie ein Bericht über das Sicherheitscabriolet 912 Targa runden das offene Vergnügen ab.

Bibliografie: Porsche Fahrer Spezial Cabrio.
128 Seiten, ca. 2500 farbige Abbildungen. 210 x 297 mm, Broschur, 9,90 Euro, ISBN: 978-3-86852-274-7

Kennzeichen Quizbox

„Wo kommt der den her?“ Die spielerische und unterhaltsame Antwort auf die Kennzeichenfrage gibt es in einer Blechbox. Hat man die Herkunft erraten, gibt es dazu wertvolle Infos zum jeweiligen Ort. 52 Quizkarten und 100 Fragen zum Wissen über deutsche Städte.

Bibliografie: Autokennzeichen. 52 farbige Spielkarten in stabiler Box mit Begleitheft.
7,95 Euro, ISBN: 978-3-86852-282-2



Das gute Buch

Jim's Universum

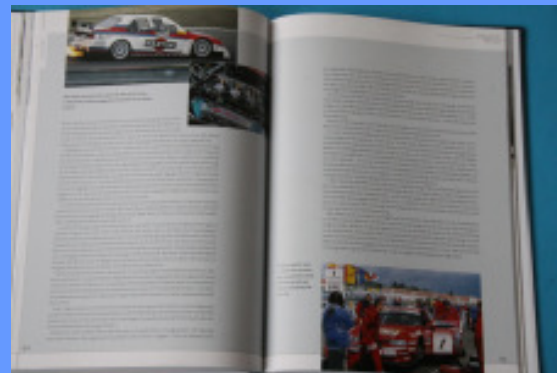
**Alfa Romeo –
Automobile Faszination seit 1919.**

1910 wurde die Società Anonima Lambrasca Fabbrica Automobili, kurz A.L.F.A. gegründet. Christian Schön hat die zehn Dekaden der glanzvollen Automarke in einem lesenswerten Überblick eingefangen. Drei Epochen: Frühzeit, die Jahre bis zum 2. Weltkrieg und die Nachkriegszeit werden behandelt. Interessante Hintergrundgeschichten geben Aufschluss über

die Innovationskraft, insbesondere der Motoren- und Fahrwerkstechnik, die Historie und die Motorsporterefolge der Mailänder Avantgardemarke. Exklusivität, Innovation, Sportlichkeit und Individualität verbinden sich damit. Die markenloyalen Alfisti ist enorm und nur bei Porsche noch größer. Das Werk erscheint zum 100. Geburtstag des Traditionsunternehmens und es sollte in keiner Bibliothek fehlen. Besonders dann nicht, wenn man ein Herz und Faible für diese italienische Marke hat.

Bibliografie: Christian Schön: Alfa Romeo. Automobile Faszination seit 1910. 136 Seiten,, ca. 180 größtenteils farbige Abbildungen. 210 x 197 mm, gebunden. Ca. 19,90 Euro. ISBN: 978-3-86852-271-6.

Zum 100. Geburtstag der Marke Alfa ein Rundumschlag durch technische Innovationen, Design und erfolgreichen Rennsport der Kult-Marke.



Fahrwerk

Slotdevil Mikro

Tim Hunt Magazine®

Slotdevil realisiert ein Metallfahrwerk für 1zu43 und kleine 1zu32er.

Wir haben es in beiden Hubraumklassen getestet und sagen, was abgeht.



HEAVY METAL

IM POCKET-FORMAT

Slotdevil Mikro

Kleines Metall

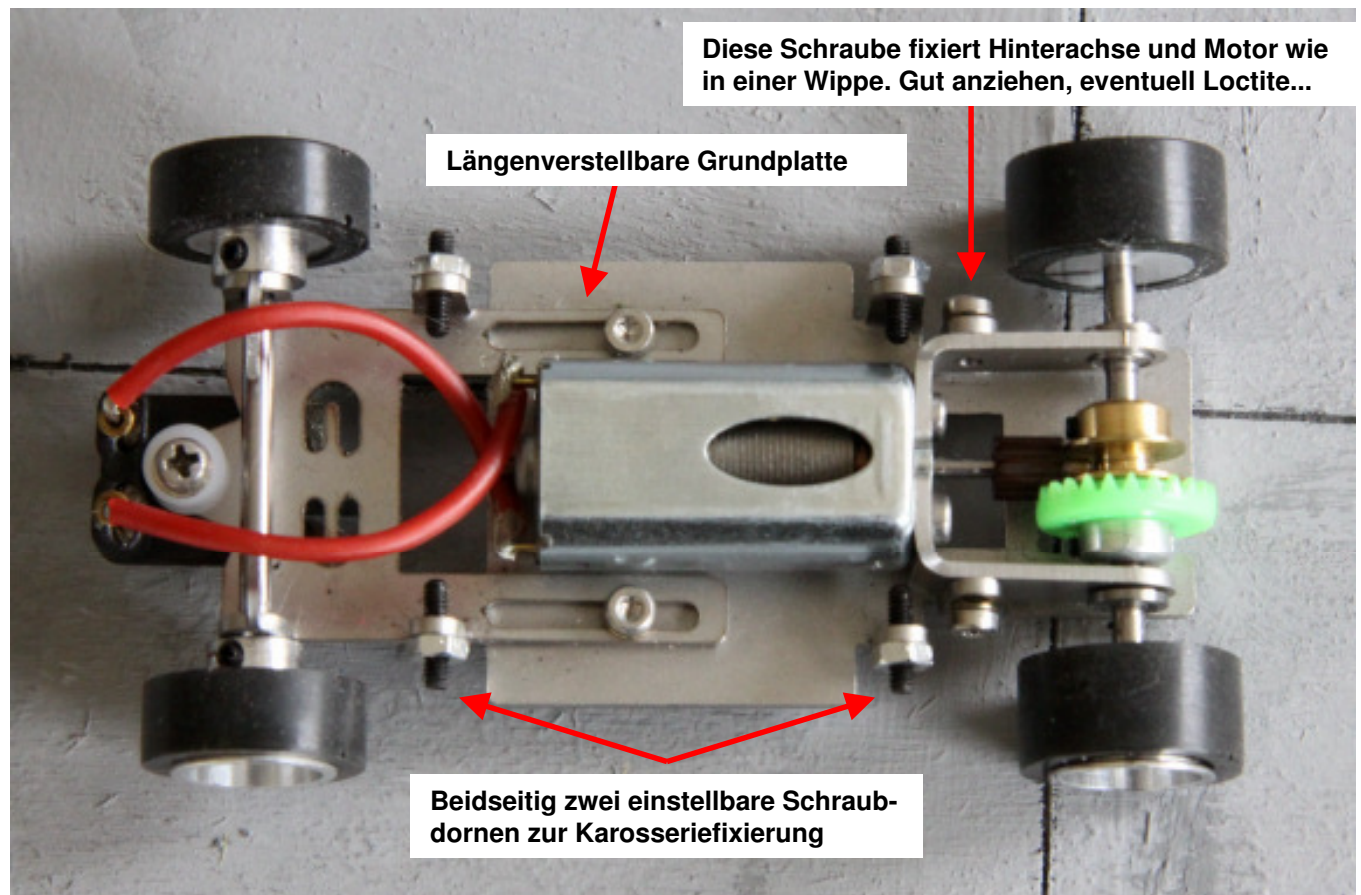
Jim Hunt Magazine®

Das kleine Slotdevil Metallfahrwerk war ein lange gehegtes und gepflegtes Geheimnis. Wir haben so lange den Deckel drauf gehalten, bis wir so ein Teil in den Händen halten konnten. Es ist nicht unser Stil über Gerüchte zu lamentieren oder gar welche zu streuen. Wie alles im Magazin wird auch das hier erst gefahren und dann beurteilt. Gerd Schumacher von LRD fertigt es exklusiv für Umpfi's Slotbox.

Ein Rennfahrwerk aus Metall für den kleinen Maßstab ist eine heikle Sache. Schließlich konzentrieren sich die Massen auf ein Minimum an Ausdehnung, die Hebelverhältnisse sind nicht mit denen im großen 1zu24er zu vergleichen. Die Miniräder absorbieren Stöße - bedingt durch ihren geringen Durchmesser und niedrigen Reifenquerschnitt- nicht so gelassen wie ein großes Rad. Das leichte Auto, wie wird es sich verhalten? T-Träger aus Carbon und eine Federung? Das sind Dinge, die theoretisch auch in einem Zwergfahrwerk umsetzbar wären, würden nicht die Platzverhältnisse dagegen spielen. Es haben sich schon mehrere Leute mit dem Thema Metallfahrwerk in 1zu43 beschäftigt und es wieder fallen gelassen. Nun prescht Slotdevil aus den Startlöchern und bedient damit gleichermaßen die kleinen Go-Fraktion wie die Freude kleiner Kampfwerge in 1zu32. Für Jim Hunt Magazine Grund genug, das Eisen beider Kampfklassen unter die Lupe zu nehmen.

Ein drehbarer Leitkiel ist inklusive, was im mittelgroßen Maßstab Standard ist, gehört bei 1zu43 nur in SCX compact Autos zum Standard-Repertoire. Carrera setzt hier auf einen kleinen

Führungsstift, was die Möglichkeit des Driftens eliminiert. Problematisch auch, dass eine Go-Bahn keine Randstreifen besitzt. Der technisierte Fan muss beispielsweise auf 1zu32er Scalextric



Variabel einstellbares Chassis: Sein Einsatzbereich reicht von 1zu43 bis zu kleinen 1zu32ern.

Fahrwerk

Slotdevil Mikro

Kleines Metall

Jim Hunt Magazine®

oder Profi Schienen ausweichen, sofern die Bahn nicht in Holz versenkt wurde. Oder man fertigt passende Randstreifen in Holz selbst an.

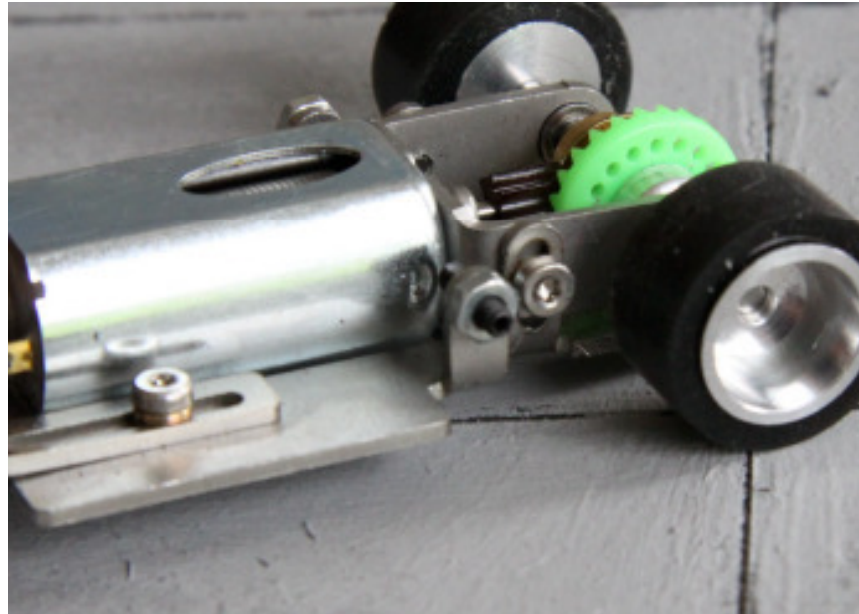
Bei 1zu32 kein Argument, reichen für kleine Autos vom Schlage eines Fiat Abarth 600 die meisten Standardschienen aus, um auch kleine Drifts ohne Ausflüge in die Botanik zu meistern.

Wir haben unser Fahrwerk unter eine legendäre Rennmaschine aus vergangenen Tagen gebaut: Karl Abarths legendärer 600er mit geöffnetem Heckdeckel musste her. Diese Werksversion gab es so nur in Spanien, also bitte keine nervigen Anrufe beim Importeur oder Händlern. Sie wären vergebens. Es gibt ihn bei uns allerdings in Rot.

Der Zusammenbau des Mini-Chassis gestaltet sich sinnlogisch einfach. Für mehr Lebensdauer hat man bei den tragenden Teilen anstelle kleiner Inbusschrauben auf das Torx-System gesetzt. Die Sternverzahnung hält mehr Drehmoment aus, als das Invers-Pentagon eines kleinen Inbus.

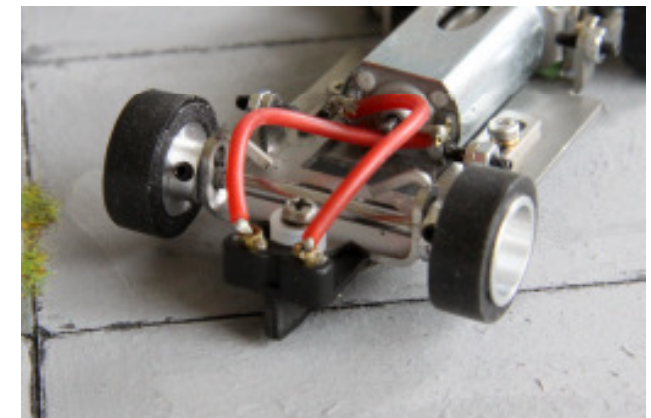
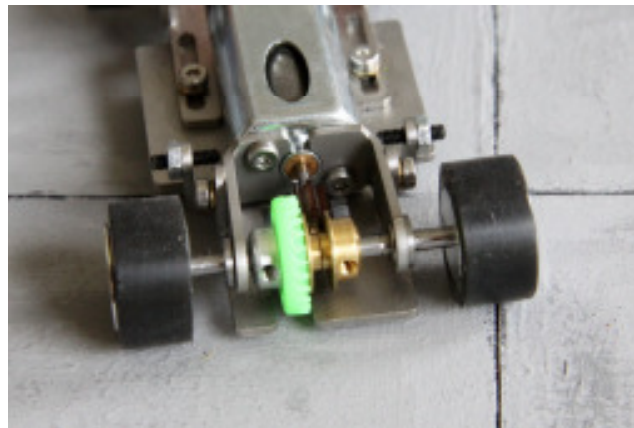
Das Aggregat wird am Halter doppelt verschraubt. Schließlich möchte man bei 20000 Touren nicht durchgeschüttelt werden oder das Getriebe ruinieren. Die Drehzahl hört sich für diesen Zwerg zunächst brutal an. Wer nicht mehr als 12 Voltan tankt, hat einen ausgewogenen Kompromiss aus Punch und Fahrbarkeit.

Der Inliner greift ins geschraubte Kronenrad, das auf 2,38mm Metallachsen sitzt. Diese drehen hinten in Kugellager. Vorne setzt man auf luftgekühlte Langlochlager, deren Schwenkbereich zurecht gebogene Vierkantstäbe limitieren.



Der Antriebshalter ist in Höhe und Neigung einstellbar. Nur eine Schraube fixiert, die sollte gut angezogen werden, damit sich das Chassis-Setup nicht selbstständig verändert. Der Kompaktmotor hat vorne im Chassis keine Abstützung, er wird über zwei Schrauben schwebend in der Aufhängung fixiert. Störungsfrei greifen die Getriebezähne ineinander. Die 2,38mm Achse rotiert hinten in Kugellager, die leichten Lauf bieten.

Der verschraubte Leitkiel dreht spielfrei in einer Buchse. Der Pendel der Vorderachse wird über biegbare Metalldornen eingestellt.



Fahrwerk

Slotdevil Mikro

Kleines Metall

Jim Hunt Magazine®

Dazu gibt es verschraubte Alufelgen plus Ortmann PU-Reifen in Mischgröße: Vorne schmaler, hinten breiter, wie bei einem richtig Großen! Der L-Kiel dreht sauber und weich, eine Teflonbuchse limitiert sein Axialspiel. Über Langlöcher und Schrauben kann man den Radstand am Chassis einstellen. Von Minikurz für Go bis „großer“ Zwerg in 1zu32.

Karosserieaufhängung: Aufgebogene Laschen mit einstellbaren Gewindedornen, die sich ins Moosgummi krallen, welches man in die Karosse innen einklebt. Plastikchassis seitlich auseinanderziehen, einklemmen und loslassen: Hält perfekt wie Dreiwetter-Taft! Die Karosse sitzt stramm, aber dennoch flexibel, da die poröse Struktur des Moosgummi Reserven bereit hält.

Auf die Plätze, fertig los! Auf der Bahn stellt sich ab erster Runde ein großartiges Aha-Erlebnis ein. Unser Klassik-Abarth, an sich eine schmale, hohe Angelegenheit, fährt sich sensationell souverän: Sein scharfer Vierzylinder zieht gut kontrollierbar hoch und durchschreitet sein Drehzahlband ohne Peitschen, Mucken oder andere störende Eigenschaften. Trotz 20K entfaltet sich seine Kraft gut kontrollierbar, fast schon weichgespült.

Der Geradeauslauf ist perfekt. Die Ortmann PU krallen sich in den glatten C-Plasphalt und beschleunigen den Fiat wie man es sich wünscht: In Kurven bleibt der Zwerg mit „langem“ Radstand ruhig, nötigen Abtrieb erledigt das „schwere“ Metallfahrwerk. Sauber auf Zug geht

es durch die Kurve, egal welchen Radius sie hat. Bricht man mit Elan in den Lastwechsel, kann man das Heck kontrolliert ausbrechen lassen. Das reicht für authentische Drifts ohne peinliche Burnouts. Die anfänglichen Bedenken des 20000 Touren Motors sind dahin, das Gewicht des Chassis kompensiert diese Drehzahlwucht und setzt sie in leise Töne um. Apropos Töne: Durch den Einsatz der präzisen Slotdevil Tuningteile

läuft alles seidenweich. Den brutalen Sound, den ein Renn-Abarth normalerweise aufs Parkett hinlegt, muss man sich im Kopf dazu denken. Das 2,34 mm Maß der Achsen lässt auch Griffe ins Slot.it- und NSR-Regal zu. Alternativen beim Motorritzel? Alles möglich! Wenn auch das Angebot für schmale Wellen von Kompaktmotoren begrenzt ist. Egal! Wer Standard-Motorritzel fahren möchte, montiert den mitgelieferte Adapter



Der kleine Abarth wird durch das Metallfahrwerk zur Waffe: Das an sich kleine Auto mit hoher Karosserie, schmaler Spur und engem Grenzbe- reich ist nicht wieder zu erkennen. Der tiefe Schwerpunkt des Systems lässt ihn gelassen sportlich um Ecken zirkeln. Der ruhige Geradeauslauf bietet eine sehr flotte Gangart.

Fahrwerk

Slotdevil Mikro

Kleines Metall



Jim Hunt Magazine®



Chassis Daten im Überblick:

2,38 mm Standardteile - Kugellager außen 4,76 mm, innen 2,38 mm – Achsen 2,38 mm – Motorritzel Modul M50 für 1,5 mm Wellen – Kronenrad 2,38 Standard aller Tuningmarken: Größe Hinterraddurchmesser beachten! – Radstand: 55- 69 mm – Felgen mit 11 mm Außendurchmesser – Reifen 15-17 mm als Tipp...

(Hülse) auf die Welle. Dann kann man auf ein vielfältiges Angebot an Ritzeln der gängigen Tuner zurückgreifen. Aber bitte nicht den Rad-durchmesser per Achsrad tangieren, sonst sitzt die Fuhre auf. In der Rennbahn 143 Rubrik (weiter hinten in diesem JHM) liefert unser Experte seinen Fahrtst: Er hat das Mikro unter einen coolen Amischlitten geschnallt...

Wir von der Redaktion sind gespannt, wie sich das Mikro auf dem Markt platzieren wird. Sicherlich kein Großserienteil, aber für Slotter, die kleine Autos mögen eine eiserne Alternative! Egal, welchen Maßstab man favorisiert.



Fazit:

Das Slotdevil Mini-Metallfahrwerk hat uns positiv überrascht. Kleiner Schwachpunkt ist die Aufnahme des Antriebshalters mit nur zwei Schrauben, die sich unter Dauer-Volllast lösen kann. Loctite hilft hier. Endlich können Kampfwerte vom Schlage NSU, Simca, Abarth und Co. eiserne Rennen in einer eigenen Klasse austragen. Rock it!

SCX®

1:32 scale racing system



FERRARI 360 GTC

FERRARI
Official Licensed Product

Produced under license of Ferrari SpA, Modena, Italy. Ferrari, the Ferrari shield logo and the Ferrari prancing horse logo are registered trademarks and trade names of Ferrari SpA. ©2005 Ferrari SpA. All Rights Reserved.

XO2 WHEELS
Produced under license of HOBBAS, Inc., USA. HOBBAS, the HOBBAS logo and the HOBBAS prancing horse logo are registered trademarks and trade names of HOBBAS, Inc. ©2005 HOBBAS, Inc. All Rights Reserved.



SEAT 850



FIAT ABARTH 1000



ASTON MARTIN VANTAGE N24



ASTON MARTIN DBR 9



CHEVROLET IMPALA SS



TOYOTA CAMRY

EICKER
RACING

www.eicker.de

the digital system



SCX®
1:32 scale racing system

BASIC SET



Track Length: 5.5 m
Dimensions: 246 x 104 cm



PIT BOX SETS



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



FERRARI
Official Licensed Product

Produced under license of Ferrari SpA, Modena, Italy. Ferrari, the Ferrari shield logo and the Ferrari prancing horse logo are registered trademarks and trade names of Ferrari SpA. ©2005 Ferrari SpA. All Rights Reserved.

XO2 WHEELS
Produced under license of HOBBAS, Inc., USA. HOBBAS, the HOBBAS logo and the HOBBAS prancing horse logo are registered trademarks and trade names of HOBBAS, Inc. ©2005 HOBBAS, Inc. All Rights Reserved.

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

Neu aufgegriffene Kurvendiskussion bei SCX:

LANCIA Delta INTEGRALE



*Gerne schwelgen wir in
Erinnerungen an den WM Abo-
Sieger nach Abschied der
Gruppe B. Der Kurven-König
der 90er nun im FINA Look!*

Jim Hunt Magazine®

Rallye

Lancia Integrale

Jim Hunt Magazine®

Der Integrale aus den 90er Jahren war in der damaligen Rallye-WM das Maß aller Dinge. Die Italiener dominierten im erstarkten und mit Allrad ausgestatteten Delta Turbo die Konkurrenz, wie keine anderen. In seiner letzten Evolutionsstufe erhielt der Zweiliter-Abgasturbo des Sedici sechzehn Ventile. Ein ominöser Wassersack im Kofferraum wurde von der FIA und der Konkurrenz gleichermaßen heiß diskutiert. Und das, obwohl ihn die Italiener zur Zusatz-Kühlung des brachialen Aggregats eingesetzt. Wer damals einen Werksintegrale live erlebt hat, weiß wovon die Rede ist. Es war Gänsehaut pur, kam er aus den Ecken geschossen. Die Kraft und der Sound, man wollte in dem Moment weder mit dem Schotter noch mit dem Asphalt tauschen.

Man konnte annehmen, der Teer rollt sich unter den vier Rädern auf. Auch optisch durchlief der kantige Delta mehrere Evolutionsstufen. Der anfängliche 4x4 unterschied sich kaum vom Delta. Die eckigen Scheinwerfer wurden durch vier Rundaugen ersetzt: Außen groß, innen klein,

wie sie lange vorher Alfa im Gesicht hatte. Beim letzten EVO, dem Sedici wuchsen die Radhäuser mit der Spur in die Breite und die vier Augen kniff er synchron zusammen. Ford imitierte diese vier Rundleuchten im Escort. Das half aber trotzdem nichts. Die Italiener hatten die Nase vorne.

Im Integrale geht schnell die Straße aus, hat man Probleme in der Kurvendiskussion per Gaspedal. Allradkötter lassen aber brachial die Kuh fliegen...



Rallye

Lancia Integrale

Jim Hunt Magazine®

Tuner SCX hat sich dem Integrale aufs Neue besonnen und seine alten Formen herausgekratzt. Nach der damaligen Repsol-Version kommt nun nach Jahren das Remake im FINA-Look. In Spanien gab es mehrere Versionen, zum Teil auch eher Unbekannte von Privatfahren und

kleineren Teams. Technisch liefern die Spanier einen gewohnt rallyetauglichen Vierzylinder mit viel Drehmoment. Anders als das Original kommt er ohne Turboloch aus und befeuert die allradgetriebenen Räder ab Drehzahlkeller mit richtungsweisendem Druck. Damit lässt es sich

schön auf Zug durch Kurven eilen, jederzeit steht Kraft zur Verfügung, die in Vortrieb mündet, wenn man es mit ihm kann: Der kompakte Integrale fordert einen sauberen Fahrstil und einen coolen Piloten, der sich im Grenzbereich nicht in die Hosen macht. Im schnellen Lastwechsel heißt es gelassen bleiben und den Italiener stramm auf Drehzahl halten. So lässt sich sein Heck präzise dirigieren und die WP wird zum Konzert der Superlative.

Der Grip der Längsprofilreifen liefert eine gelungene Performance. Störend ist die viel zu breite Spur. Ab in die Werkstatt und die Achsen kürzen. Nicht einmal auf den reinen Asphalt WPs wurde damals mit derart weit ausgestellten Rädern gefahren. Wir kappen die Eisenrundstäbe



Straffe Fahrwerksabstimmung für Plaspfahrkurse: Sie lässt in Kurven gerne mal das Beinchen heben, um die Bestzeit der anderen anzupinkeln. Der Allrad krallt sich in den Teer, als möchte er ihn aufreißen.

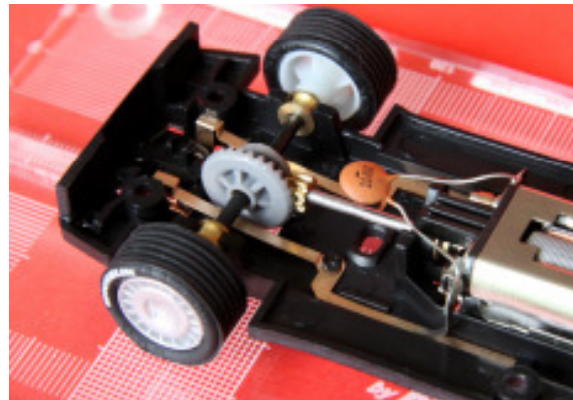
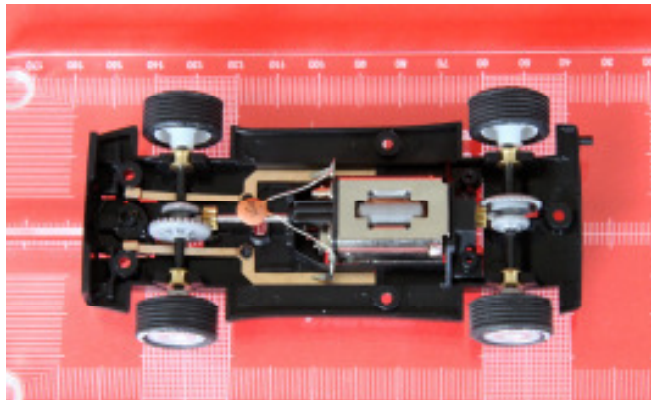


Rallye

Lancia Integrale



Jim Hunt Magazine®



Mechanischer Allrad mit Kardan und vier Messinggleitlager als zuverlässige Partner. Der aufgeladene 2 Liter Vierzylinder hat ein typisches Turboloch, vor allem im kalten Zustand. Warm begeistert er mit sattem Drehmoment in den unteren Drehzahlen, ideal für Lastwechsel-Spiele in Kurven. Voll ausgedreht auf längeren Geraden gibt sich der Italiener al dente.

per Trennscheibe beidseits um je einen Millimeter, glätten die Kanten mit einer Feile und ziehen die Felgen mit Sec-Kleber gesichert wieder auf. Jetzt sitzen seine OZ schön in den Radhäusern und die Reifen quellen dezent aber authentisch aus den ausgestellten Backen des Integrale. Die Kraftübertragung reguliert eine mechanische Welle, die zwei ausgelagerte Getriebe speist. Es ist immer wieder die alte Mähr: Allradfahren will - wie in der Realität - gelernt sein. Wer sich auf den Fahrstil nicht umstellen kann, muss entweder geduldig üben, üben und üben, oder soll es einfach bleiben lassen. Übrigens: Walter Röhrl nahm damals nach dem Wechsel vom heckgetriebenen Lancia 037 zum Allrad Audi Quattro Fahrstunden bei Stig Blomquist. Es sollte auch für euch keine Schande sein, sich an die 4x4 Fahrkunst heranzuarbeiten. Ach ja, Walter schlug anschließend Stig bei der Monte. Wie alle anderen auch...



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
122 mm	57,1 mm	44,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77,7 mm	58,5 mm	58,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
89 g	RX91B	4x4 Inliner

Werkseitig optimistische Spurbreite: Kürzen, damit die Räder integriert unter den Backen sitzen.

Fazit:

Der SCX Integrale und sein drehmomentstarkes Aggregat sind nicht in die Jahre gekommen. Der 90er Jahre Rallye WM Abosieger legt im neu aufbereiteten FINA Gewand einen lässigen Auftritt hin und durchheilt Driftwinkel wie in alten Tagen, sitzt ein Könner am Volant. Mit leicht gekürzten Achsen auch optisch eine Augenweide.

Belgischer Kreisel:

Skoda Fabia

WRC

Duval als belgischer Vollstrecker in der WRC vertraut auf einen von Skoda Belgium betreuten Fabia. SCX spielt mit.



Rallye

Skoda Fabia WRC

Jim Hunt Magazine®

Der Skoda Fabia WRC ist ein schneller Tscheche, der vom Mutterkonzern VW an den Start der WRC gebracht wurde. Alteisen und Haudegen Carlos Sainz fuhr das Werksauto (wir berichteten in JHM No.9) in typischer Skoda Lackierung, eine Red Bull Version gab es parallel gleich dazu. Die Wagen unterschieden sich nicht nur in ihrer Lackierung, sondern auch in der Beleuchtungsanlage an der Front.

Mittlerweile gibt es eine dritte Kundenversion, die von Skoda Belgien eingesetzt wurde. Es ist das Auto aus der 2006er Monte Carlo mit Duval am Steuer und Pivato am Gebetbuch. Das kompakte Auto ist ein Geheimitipp für Rallyefahrer, die auf einen mechanischen Allradantrieb vertrauen. Durch seine breite Spur und den starken Motor, der weder unter- noch überdimensioniert ist, geht er durch die Kurven wie der Löffel in einer lässig

Geschlagenen, belgischen Schokolade. Ist der Motor eingefahren, verfügt er über eine seidenweiche Leistungscharakteristik, die das Zirkeln vereinfacht. Es macht einen Höllenspaß mit dem kleinen Fabia über die WPs zu jagen. Es gibt wenige Autos, die sich so unproblematisch und präzise vor Kurven zum Driften anstellen lassen: Kurzer Tritt auf die Bremse und voll aufs Gas, schon leitet der Lastwechsel die Schrägfahrt ein.



Skoda Fabia WRC von Tuner SCX: Angenehme Gangart und durchschaubarer Charakter für eine tolle WP auf dem Rallyeparkett. Es gibt wenige Autos, die sich so spielerisch, auch im Quergang, dirigieren lassen.



Rallye

Skoda Fabia WRC

Jim Hunt Magazine®

Die BF Goodrich Reifen mit Längsprofilrillen steuern einen gelungenen Kompromiss aus Grip und Rutschen bei. Je nachdem, wie man ihre Performance über das Gaspedal und das Drehmoment des Motors abruft. Am Testwagen

befand sich ein fehlerhafter Hinterreifen, den wir mit einer Reifenschere auf der Innenseite der Karkasse von einer fehlgebackenen Wulst befreiten. Ab dann lief alles wieder kompromisslos rund seinen Gang. Ein gelungenes WRC-Auto!

Wer mehr über dieses Auto nachlesen möchte: JHM No.9 liefert einen fundierten und unterhaltsamen Testbericht zu den beiden früheren Skodas Fabia WRC...



Schöne Fünfspeichenfelgen und solide Reifen bieten Rundlauf und eine ausgesprochen gute Traktion. Der mechanische Allrad mobilisiert über zwei Kardanwellen und synchron laufende Getriebe eine perfekte Kraftverteilung auf beide Achsen. Zusammen mit der drehmomentstarken Spontanität des Vierzylinders sind tolle Ritze vorprogrammiert, egal ob in Fahrtrichtung oder quer zu ihr. Der Fabia ist jederzeit gut unter Kontrolle, es sei denn man hat keine gültige FIA-Lizenz oder fährt immer noch mit MTS im Rallyeauto. Dann wird's Zeit für ein ausgiebiges Fahrertraining: Rallyeschein!





Ideallinie **Slotshop**

**Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe
des Nürburgrings**

www.ideallinie-slotshop.de



Löwenherz total: Peugeot 307 WRC

Zur Steigerung der Absatzzahlen schicken die Franzosen von Peugeot ein Cabrio in die WRC, das eigentlich keines mehr ist. Tuner SCX springt unter das Hardtop, wir gehen mit und drehen voll auf.

Rallye

Peugeot 307 WRC

Jim Hunt Magazine®

Der französische Löwe und der Rallyesport sind lange und fest verwurzelt. Es war eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis sich auch Tuner SCX auf das Thema 307 WRC einschießt.

Obwohl das käufliche Straßenmodell als Cabrio mit Blechdach daher rollt, setzen ihn die Franzosen als Rallyeeisen in der WRC ein. Klare Konsequenz, die Verkaufszahlen steigen, obwohl man sich im staubigen Sport logischerweise mit starrem Dach präsentiert. Eigentlich ein alter Hut, denkt man an die Fiat 124 Spider, die mit Hardtop bestückt jahrelang durch die WM räuberten.

Die Leute wollen Autos sehen, die sie aus dem Straßenbild kennen. Dann steigen auch die Verkaufszahlen.

Unter der Haube hat ein WRC nichts mit einem Serienauto gemein, was nicht explizit erörtert werden muss. Der Peugeot von SCX rollt auf etwas kleineren Rädern daher, die seinen Schwerpunkt auf Schotter nach unten wandern lassen. Auf Asphalttappen wechselt man auf ein bis zwei Zoll größere Felgen sowie größere Bremsscheiben. Wir lassen das sein und konzentrieren uns aufs Seriensetup. MTS raus, das in einem Rallyeauto absolut nichts verloren hat. Der Motor entfaltet je nach Streckencharakteristik zwischen 12 und 14 Voltan Spritgüte optimalen Biss. Drehmoment satt im unteren bis mittleren Drehzahlbereich für das Herausbeschleunigen aus Kurven und das zügige Durchfahren selektiver Passagen, in denen man



307 Total: Rot und Silber bringen Dynamik, der Löwe brüllt dazu.



Rallye

Peugeot 307 WRC

Jim Hunt Magazine®

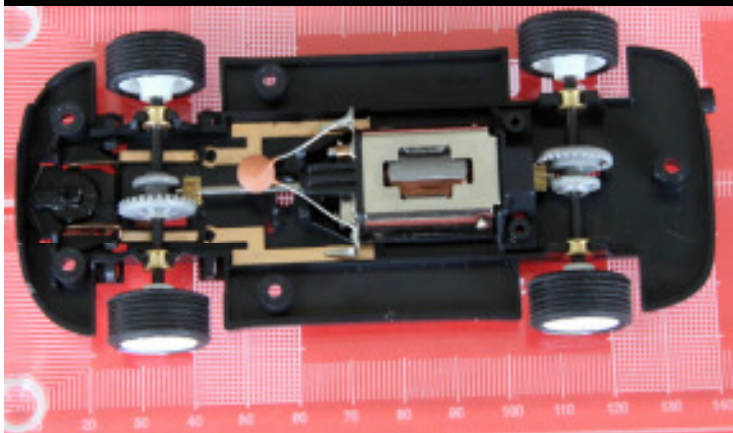
jederzeit auf Zug bleiben möchte. Auf langen Geraden bietet der RX Motor richtig Dampf ab mittleren Drehzahlen bis zum ausgedrehten Maximum. Das macht den Franzosen zum versierten Alleskönner, was sein durchschaubarer Grenzbereich unterstreicht. Den Rest erledigt sein tiefer Schwerpunkt, der zusammen mit dem langen Radstand stets eine sichere Fahrlage spendiert. Auch Einsteiger können sich schnell auf den 307er einstellen, sofern sie sich vernünftig und taktisch an seinen Leistungsolymp heranarbeiten. Der mechanische Allrad greift über eine freilaufende Welle ohne zusätzliche Abstützung in die beiden Getriebe. Andererseits gibt es durch diese Konstruktion keine zusätzlichen Reibungspunkte, die ein paar PS fressen würden. Klebt man den Motor im Chassis ein,

was man üblicherweise tun sollte, halten sich die Scherkräfte in verträglichen Maßen. Der Sound der dezent schnurrenden Getriebe ist Pate dafür. Die Steifigkeit der Welle reicht aus, um ohne Ausfälle erfolgreich durch viele WPs zu kommen.

Nach dem üblichen Ölservice der beweglichen Mechanik bei Motor und Antrieb kann man mit dem Peugeot richtig loslegen. Nicht vergessen: Den Motor auf seine optimale Betriebstemperatur bringen. Im kalten Zustand dreht er nicht sauber hoch, was aber nach ein paar Einfahrrunden aber kein Thema mehr ist.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
141 mm	57,9 mm	42,3 (54,1)
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,9 mm	59,3 mm	59,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
93 g	RX	4x4 Inliner

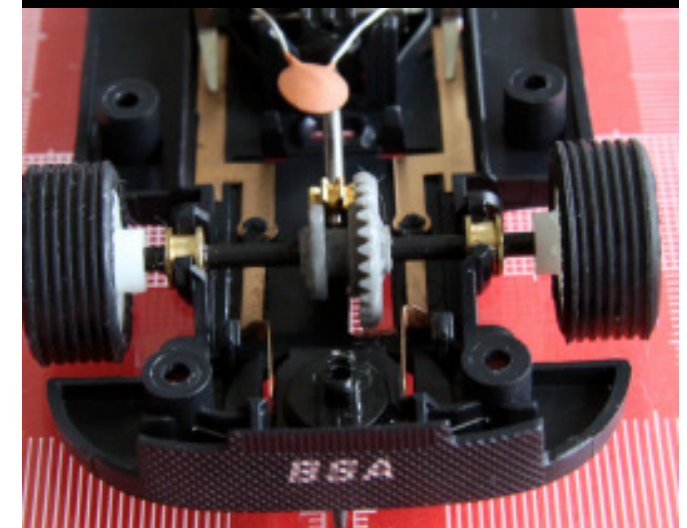
Mechanischer Allrad mit ausgeglichenem Motor, dazu vier Messingradlager und Zündleitbleche, damit der WRC in jeder Fahrlage sauber am Gas hängt.



Fazit:

Der WRC Peugeot von SCX liefert optimale Eckdaten fürs Rallyefahren anno 2010: Niedriger Schwerpunkt, langer Radstand, drehmomentstarkes Aggregat und kurze Gänge, die ab Drehzahlkeller den 4x4 Vortrieb mobilisieren. Wer mit diesem Auto langsame Rallyes fährt, kommt in Erklärungsnot...

Freilaufende Kardanwelle ohne Stützlager: Klebt man den Motor ein, hakt nichts im Getriebe.



Einen flott machen

Workshop

Jim Hunt Magazine®



DIRTY JOB

Rallyefahren ist ein schmutziges Geschäft: Staub, Matsch und Modder. Bei der Monte Schneematsch und Salz. Ein Härtestest für Mensch und Material. Wir zeigen, wie man Dreck in den Griff bekommt.

Einen flott machen

Jim Hunt Magazine®

Workshop **DIRTY JOB** a) Tamiya Weathering Master

Rallyeautos sind nur vor dem Rennen sauber. Nach wenig Fahrstrecke haftet Dreck am Auto an wie Kaugummi Schuhsohlen. Es gibt zwei Möglichkeiten Rallyeautos authentisch zu gestalten:

- a) Tamiya Weathering Master
- b) Airgun, lackieren

Beim Lackieren muss ein Profi am Werk sein, soll das Ergebnis überzeugen: Zu grobe „Spitzer“ sehen lächerlich aus. Feine Nadeldüsen, mehrere Durchgänge mit verschiedenen Farbnuancen sollten es schon sein. Nicht wie SCX beim Dirty Kossak Escort vergessen: Scheiben im Bereich der Wischer abkleben.

Tamiya Weathering Master dient zur Alterung von Panzermodellen. Wie beim femininen Fassaden Erneuerungsprogramm wird mit Tupfer oder Pinsel Farbstaub aufgetragen. Statt Lidschatten und Kayal kommt Schnee (= Staub), brauner Rost (= Dreck) und schwarzer Russ (= Bremsstaub) aufs Auto. Mit einem Tropfen Wasser oder Spucke wird daraus Schlammbrühe wie bei einer verregneten 1000 Seen Rallye.

Vorteil: Durch Abwischen oder Waschen lassen sich Fehler korrigieren. Nachteil: Fingerfeuchtigkeit verwischt den Auftrag. Eventuell mit mattem Klarlack fixieren. Davor aber die Scheiben verschonen. Sonst laufen sie an. Das sieht dann aus, als sei ein Biotop im Cockpit, das durch Motorabwärme zur Sauna aufdampft.

Zauderhafte Slotbürger können vorher einen Blick auf original eingesaute Rallyeautos werfen. Viel Spaß im Dreck!



Tamiya Farbstaub: Mit Pinsel und Tupfer Verschmutzungseffekte auf das Rallyeauto zaubern.



Einen flott machen

Workshop **DIRTY JOB**
a) Tamiya Weathering Master



Lancia 037: Brauner Tamiya Farbstaub, mit Pinsel und Tupfer bearbeitet. Schon wird Biasions 84er Monte Feeling glaubwürdiger inszeniert.





Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!

Einen flott machen

Workshop **DIRTY JOB** a) Tamiya Weathering Master



Jim Hunt Magazine®

1000 Seen-Rallye 83: Regen, Matsch und Dreck. Brauner Tamiya Farbstaub mit etwas Feuchtigkeit angemischt. Mit Tupfer aufgetragen, verwischt und schon sieht Mikkolos Audi Werkswagen origineller aus.



Einen flott machen

Workshop

DIRTY JOB

ab Tamiya Weathering Master



Jim Hunt Magazine®

Jürgen Barth bei der Monte 80 im 911 SC: Schneematsch, Salz und Dreck: Das ganze Auto vorerst mit Tamiya Schneeschminke per Pinsel großzügig einsauen. Der staubige Look gibt Schneematsch und Salzbrühe perfekt wieder. Als letzter Schliff: Mit dem Tupfer Braun um die Radhäuser, aufs Heck und die Scheiben bringen. Wischer – Bereich aussparen, sonst sieht der Fahrer nichts mehr. Perfekter Gammel-Look!

Beim Finish keinesfalls die Reifen vergessen! Großzügig mit Schnee-weiß und Braun per Pinsel einstauben und die Felgen nicht vergessen: Bremsstaub mit Ruß schwarz aufpinseln.



Einen flott machen

Workshop **DIRTY JOB** b) Airgun lackieren

Jim Hunt Magazine®



Escort MK1 und MK II wurden mit der Airgun verschmutzt. Die Scheiben im Bereich der Wischer vorher abkleben!



Schön gemachter Gruppe B Renault 5 Turbo!



Autos und Bilder von Stefan Ruesse. Danke!

Einen flott machen

Workshop **DIRTY JOB** b) Airgun lackieren



Autos und Bilder von Stefan Ruesse. Danke!



Jim Hunt Magazine®

Gruppe B: Audi Quattro S1 und Peugeot 206 T16 mit Farbnebel aus der Airgun toll in Szene gesetzt. Die wilden 80er leben mit diesen schön gestalteten Werks-Autos neu auf. Schließt man kurz die Augen, hört man die Überdruckventile der Lader zischen.



Einen flott machen

Workshop

DIRTY JOB

b) Airgun lackieren



5er Golf von Ninco: Im Drecksgewand wesentlich authentischer unterwegs als im blankpolierten Saubermann-Look.



Autos und Bilder von Stefan Ruesse. Danke!

Jim Hunt Magazine®



Nahaufnahmen ohne Gelände. Wer den Schmutzauftrag mit seiner eigenen Fantasie nicht hinbekommt, einfach „echte“ Vorlagen studieren. Schnell findet man so heraus, an welchen Stellen sich Schmutz am Rallyeauto gerne verfängt...

Jim Hunt Magazine Leser und Rallyefan Stefan Ruesse hat seine Autos mit der Airgun auf Vordermann gebracht...



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Audi R8 LMS

ERSTES ROLLOUT

Carrera bringt als erster Tuner die Supersportler aus Bayern auf die Strecke. Jim Hunt Magazine berichtet live aus dem Cockpit...



Jim Hunt Magazine®

Acht Ringe am Ring

Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Es ist schon ein paar Jahre her, dass man das Ingolstädter Supercoupé R8 in Le Mans beim heimlichen Testen sichtete. Die Audi Leute haben den Deckel drauf gehalten bis es doch durchsickerte: Es wird eine Rennversion kommen! Anfangs kämpfte man mit thermischen Problemen, ein Auto fackelte komplett ab. Aber das ist normal, baut man aus dem Nichts einen neuen Rennwagen auf. Präzision und Zuverlässigkeit der Marke wurden in die neuen Flundern transferiert und mittlerweile sind sie eine feste Größe im Langstreckenpokal.

Auf selektiven Nordschleife mussten die Ring-sportler Steherqualitäten beweisen. 24 Stunden sind lang, aber Audi hat mit Rennen rund um die Uhr genug Erfahrung, blickt man auf die konstante Erfolgsbilanz des letzten Jahrzehnts in der LMP1 zurück.

2010 wagen sich fast alle großen Slot-Tuner an den R8 LMS heran. Carrera hat als Erster für das amtliche Rollout gesorgt und stellt gleich zwei Kundenversionen zur Verfügung. Sowohl Digital 132 als in analoger Evolution Version. Wir fahren die Letztere, interessiert uns die erleichterte Version doch mehr als die mit üppiger Digital-Elektronik. Die Abspeckkur ohne Licht und Groß-Platine macht neugierig, wobei die robuste Bauweise des Bodies bestehen bleibt. Deren Nehmerqualitäten zahlen sich bei Langstreckenrennen spätestens dann aus, wenn die Fahrer ermüden und Fehler machen.



Audi R8 LMS: Carrera wagt als erster Tuner das Rollout der Ingolstädter GT-Sportler. Ihre markante Nase mit den Audi typischen LEDs wurde sehr schön wieder gegeben. Solide konstruiert rollen sie über die ruppige Nordschleife.

Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Das mächtige L-Kielschwert leistet im C-Slot gute Führungsarbeit. Für andere Bahnen mit weniger tiefen Schlitten gibt es alternativ erhältliche Clip-Schwerter mit weniger Tiefgang. Doppelzündung am L-Kiel gewährleistet eine zuverlässige Kraftstoffzufuhr, egal wie man den Audi ums Eck bürstet.

Wir haben den großen L-Kiel in seiner vorderen Verankerung verklebt, was seine Steifigkeit spürbar erhöht und die guten Laufeigenschaften des Audis unterstreicht. Beide Fahrhilfen folgen raus, wir wollen authentisch fahren. Haube runter, Schraubendreher und Basiswerkzeug reichen, um beide MTS-Batterien sinnlogisch auszubauen. Die zentrierende L-Kielfeder folgt zugleich. Raus damit! Ohne sie kehrt das Heck nach Kurven neutraler in die normale Fahrlage zurück.

Die Achsen rotieren in soliden Messingradlager, die nach einem Tropfen Öl noch geschmeidiger gleiten. Die aus zwei Komponenten zusammen geklebten Felgen drehen rund, ohne Höhen- oder Seitenschlag. Die Slicks haben wir mit etwas

Klebstoff auf den Felgen gesichert, damit sie auch am Limit gefahren, nicht mehr auf den Felgen wandern können. Der E200 Motor wurde ebenfalls in seiner Aufhängung verklebt, damit er auch im Volllastbereich vibrationsfrei am Inliner-

Blau gelbe Phoenix Version oder mattschwarz silberner ABT Sportsline? Am besten beide!



Sauber rund laufende Felgen mit breiten Michelin Slicks. Diese sollten geklebt werden, möchte man die Performance erhöhen. Ohne MTS, aber mit minimal Blei in den Seitenkästen fährt der R8 LMS mit einem zuverlässigen Gripniveau.

Rundstrecke

Audi R8 LMS



Gedrungen mit bulligem Heck und abgesenkter Nase vollstreckt der Audi den Kurs.



Getriebe wirken kann. Auf der Strecke spulen beide Audis mit kalten Motor und Reifen ihre ersten Runden dezent schnurrend ab.

Mit ansteigender Betriebstemperatur kann man den Grenzbereich weiter ausloten und man wird mit dem salopp sitzenden Heck konfrontiert. Es sitzt beim schnellen Durchfahren von Kurven locker. Der Audi bleibt zwar im Slot, aber die optimale Kraftübertragung reißt ab, was die Rundenzeit leiden lässt. Ab in die Box: Reifen anschleifen und mit Klebband abziehen. Für einige Runden ist jetzt Ruhe, der R8 LMS durchläuft mit seinem bullig kompakten Heck sauber die Kurven, bis sich der Zustand nach einigen Runden erneut verschlechtert. Blei muss rein! Wir legen Trimmgewichte in die Seitenkästen. Reifen erneut abziehen und wieder zurück auf den Kurs. Wesentlich satter meistert der Audi jetzt seine Disziplin. Der erhöhte Abtrieb an der Hinterachse lässt die Rundenzeit schmelzen und zu einer konstanten Größe werden. Zudem beweist der Audi nun auch am Limit Steherqualitäten, der Grenzbereich ist deutlich gutmütiger als vorher. Möchte man analog rund um die Uhr fahren: Leistungsstarke Lichtanlagen mit Kondensator gibt es im Zubehör. Carrera ist mit Evolution zu den Ursprüngen zurückgekehrt: Einfach gebaute Slotcars mit Nehmerqualitäten für daheim und vielleicht sogar mehr. Für analoge Slotter ist dieser Rückschritt ein klarer Fortschritt. Wer noch mehr aus dem Audi rausholen möchte, findet eine solide Basis für Tuningexperimente.

Rundstrecke

Audi R8 LMS



Jim Hunt Magazine®

Ein V10 Motor mit rund 500 PS ist Ausgangsbasis für die für den Kundensport entwickelten R8 LMS. Beim 24-Stundenrennen am Nürburgring gingen vier Autos mit Werksunterstützung von Audi an den Start. Die Teams „ABT Sportsline“ und „Phoenix Racing“ gingen mit 14 erfolgreichen Piloten an den Start: Lucas Luhr, Emanuele Pirro, Mike Rockenfeller und Hans-Joachim Stuck zählten zum Fahrerensemble.

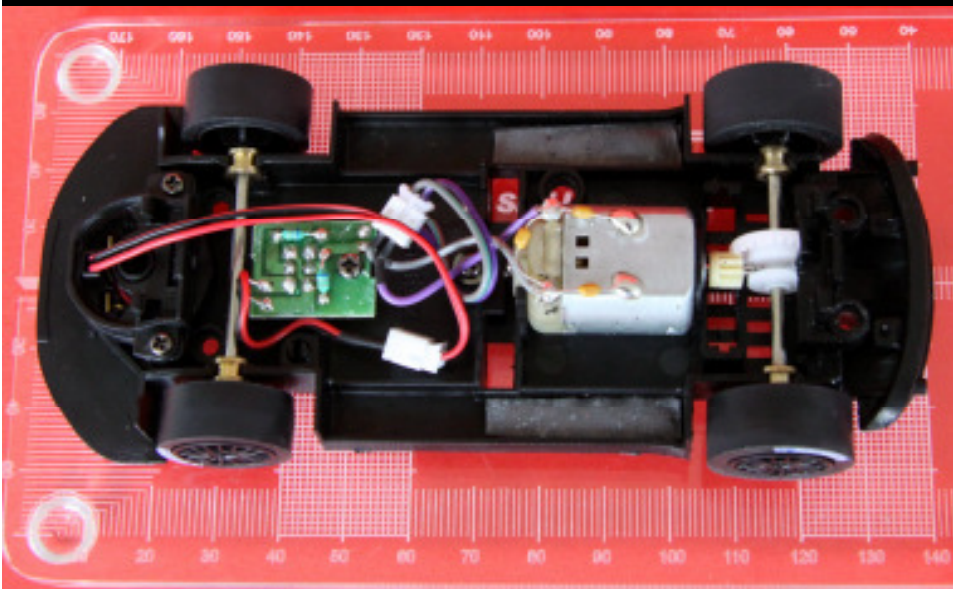
Fazit:

Der Ingolstädter Langstreckensportler Audi R8 LMS von Carrera bietet in der günstigen Evolution-Reihe analogen Piloten eine vielseitige Basis. Wer ihn pur genießen möchte, wirft das MTS von Bord und tauscht es gegen wenig Blei. Schon hat man einen seriennahen Ringkämpfer für solide Heimrennen gegen Aston Martin, Corvette, Lamborghini und Co.

Fahrzeugschein R8 LMS

Länge	Breite	Höhe
140 mm	62,9 mm	39,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,3 mm	60,6 mm	61,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
103 g	E 200	Inliner

Vier Messingradlager für gleitenden Leichtlauf. Den Inliner Motor haben wir eingeklebt, die L-Kielfeder entfernt. Anstelle der beiden MTS-Einheiten haben wir mit Blei getrimmt. Nun passt alles.



Die Evolution-Version kommt ohne große Platine und Licht aus.



Nach wie vor Steckverbinder für Wartungszwecke oder nachträgliches Digital132 Chiptuning. Dann allerdings ohne Lichtanlage.



MUSTANG

Erneutes US Bollwerk von Ninco One

SEBRING

Rundstrecke

Mustang Sebring

Jim Hunt Magazine®

Ninco One, die Einsteiger-Klasse geht in die nächste Runde. Die dritte Auskoppelung Ford Mustang rollt vom Transporter und wartet darauf, auf der Rennstrecke böse zu vollstrecken. Nach wie vor eine brutale Fahrmaschine, die durch ihre solide Konstruktion und den Verzicht eines aufwändigen Innenlebens eine Menge spart

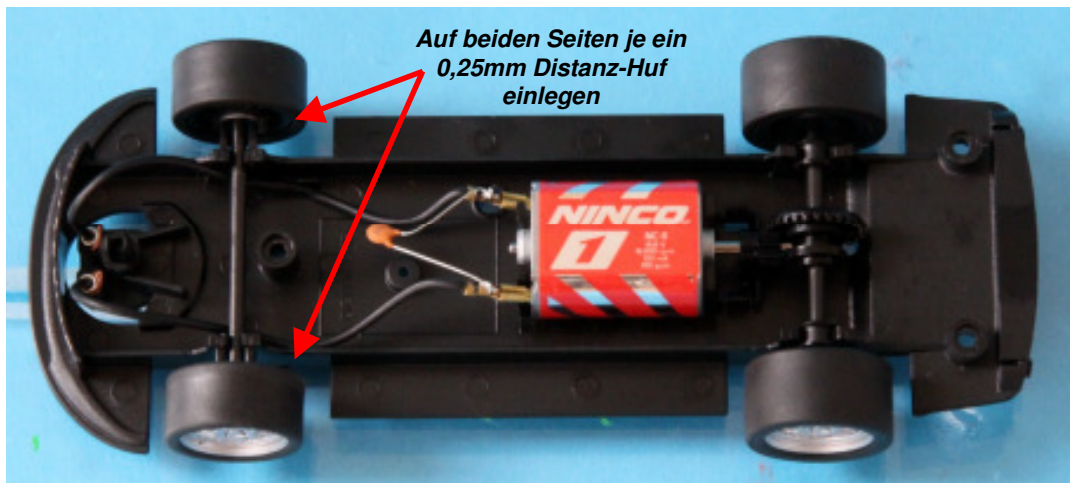
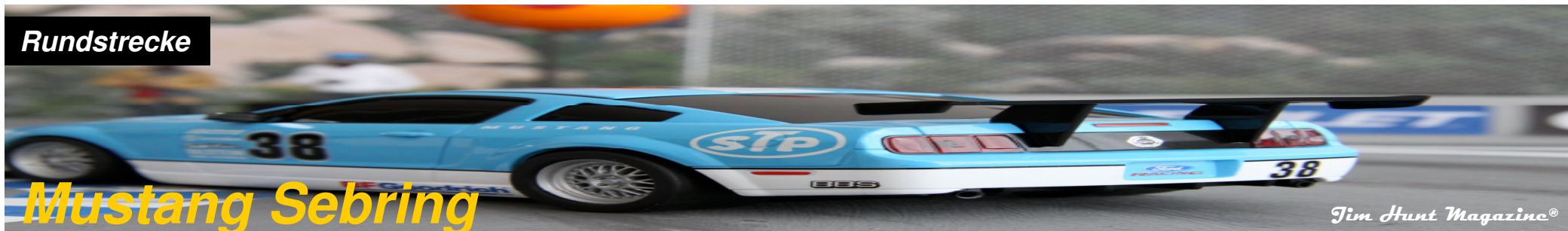
und viel wegstecken kann. Die US-typischen Rauchglas- Scheiben kaschieren perfekt und es fällt eigentlich gar nicht auf, dass man hier einen im Detail reduzierten Wagen fährt. Die optisch gut in Szene gesetzte Karosserie samt Anbauteilen und eingesetzte Lampen gläser heben die Optik auf ein ansprechendes Niveau. Dazu liegt der

Brummer richtig tief, was ihm eine sehr sportliche Fahrlage beschwert, nimmt er den Plaspflast unter seine breiten Rennsicks. Wer mehr über den Mustang Daytona nachlesen möchte: In JHM No. 14 haben wir seine Premiere gefeiert. Load it! Sein V8 mobilisiert im ausgedrehten Maximum bei 16000 Umdrehungen ein maximales Drehmoment von 100gcm. Dagegen stehen nur 75 Gramm Trockengewicht, die sich bei 14 Voltan Sprit im Tank als zu vernachlässigende Größe verflüchtigen. Fährt man mit 12 Voltan MTS frei, stehen enge, winkelige Hometracks mit kurzen Rundenkilometern perfekt unter Strom und Grip.



Rundstrecke

Mustang Sebring



Kraftvoller Inliner V8 mit gleichmäßigem Drehmoment bis zur Maximalleistung. Im Chassis ist viel Platz zur individuellen Bleitrimmung. Wir fahren ihn mit 12 – 14 Voltan bleifrei und ohne MTS. Ölservice für die Mechanik und ab auf die Strecke.

Fazit:

Der viagrablau Mustang Daytona von Ninco One mobilisiert den Hengst und bietet im harten Einsatz Steherqualitäten. Der solide konstruierte US-Donnerbolzen setzt auf die Zeichen der Zeit: Sparen, wo es nötig ist, ohne auf eine maximale Performance zu verzichten. Die Rechnung geht auf, setzt das Leichtgewicht wenig Widerstand dem Small Block Aggregat entgegen. Last but not least gibt es tolle Fahrleistungen!



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

Die harte schwedische Realität **KOENIGSEGG CCX**



Supersportwagen

Koenigsegg CCX

Jim Hunt Magazine®

Alter Schwede, den Spruch kennt jeder. Ikea auch. Abba nur noch die Älteren. Die Fraktion der geländegängiger Zweiradfahrer liebten damals Husqvarna und Husaberg, bevor die Marken außer Landes verschachert wurden. Saab ist pleite. Volvo, wem gehört das mittlerweile? Die Zeichen der Zeit haben auch nordische Top-Qualität aufgekauft. Aber einer sitzt noch immer auf seinem Flugplatz, den er für sich gekauft hat: Koenigsegg begann seine Karriere als minderjähriger Mofatuner. Bewunderung für Rennmaschinen und Neugier brachte den Schweden schnell voran. Mittlerweile gehört ihm eine sehr erfolgreiche Industrie. Er hält Patente auf eine CD Technik und andere geheime Innovationen. Weil ihn die Leidenschaft für schnelle Fahrzeuge und Superlative nicht los lässt, fing er an Autos zu bauen. Seine eigenen natürlich, weil ihm die Standardware nicht begeisterte.

Koenigsegg ist eine Topadresse für Fans von Supersportwagen auf unserem Planeten. Wer zu einer Probefahrt vorbei kommen möchte, kann seinen Privatjet sogar auf dem Firmengelände landen. Nach dem Parken des Vogels wird das Rollfeld zur Rennstrecke umgebaut und man kann seinen Supersportwagen so richtig fliegen lassen. Schließlich möchte man keine Katze im Sack kaufen, sondern mit Thors Hammer heißes Eisen schmieden.

AutoArt hat einen der Exponenten, den CCX aus der Schwedischen Edel-Manufaktur aufgegriffen.



Anzählen und dann voll durchziehen bis 390 Sachen. Der CCX legt auf einem Rollfeld einen gepflegten Highspeed Auftritt hin. Seine lange Übersetzung ist allerdings weniger für enge Landstraßenkurse eingestellt. Der lange Bremsweg verlangt einen vorausschauenden Fahrstil. Andernfalls: Take off !

Supersportwagen

Koenigsegg CCX

Jim Hunt Magazine®

Wir haben ihn übers Rollfeld gejagt, dass es das wild aufgegangene Gras aus den Zwischenräumen der Betonplatten gesaugt hat. Autoart hat sich klar am Hochgeschwindigkeitsbereich des Schweden orientiert. Die lange Übersetzung ist nichts für enge Landstraßenkurse. Lange Geraden sind gefragt, andernfalls reizt man den CCX nicht aus. Wer das Getriebe kürzer haben will, sollte einen Custom-Umbau anstreben. Das

große Motorritzel ließ den Sidewinder Mittelmotor etwas nach vorne rutschen. Man müsste die Motoraufhängung samt Aggregat nach hinten versetzen, möchte man die Verzahnung neu und verkürzt herstellen. Aber wer sich einen Koenigsegg leisten kann, für den ist so eine Tuningmaßnahme der Bodengruppe kein großes Investment, sondern nur eine organisatorisch zu bewältigende Randnotiz. Das kompensierende



Klare Ansage: Aluminium V8, 32 Ventile und 4,7 Liter Hubraum bieten 920 Nm bei 5500 Touren: 806 PS kommen unter dem Strich dabei raus.



Supersportwagen

Koenigsegg CCX

Jim Hunt Magazine®

MTS haben wir sofort aus dem Chassis geworfen. Wir sind keine Schreibtischtäter ohne Fahrpraxis, sondern wollen den CCX sportlich ohne Traktionskontrolle für Fahranfänger ausreizen. Die erwähnte lange Übersetzung macht ihn zum schnellen „Roller“. Man muss verdammt vorausschauend und -ahnend fahren, um die Rundenzeit nicht im Auslauf der Kurven zu versenken. Das Chassis bietet viel flachen Stauraum zur Bleitrimmung. Die Felgen haben wir auf den Achsen verklebt. Sie haben sich plötzlich verabschiedet, was glücklicherweise nicht im ausgereizten Hochgeschwindigkeitsbereich passierte. Ich dachte zunächst an ein

heiß gelaufenes Radlager. Ansonsten heißt das Credo im Kohlefaser-Schweden: Genießen! Neider lässt man damit schnell hinter sich. Die Performance ist atemberaubend: Von 0-100 km/h geht es in 3.2 Sekunden. In 9.8 Sekunden steht 200 auf der Uhr und nach 29 Sekunden gehen wir über 300. Bei 395 ist Schluuuuusss! Dann regelt der sicherheitsbewusste Nordmann ab. Damit ist eine Honda Fireblade lässig zu schlagen.

Im Umkehrschluss bringen uns die belüfteten Ceramicscheiben mit bösen Fliehkräften beim Ankerwurf zum Stehen. Acht Zylinder packen in den gewaltigen Brembo Rennbremszangen zu! Autoart hat wahrscheinlich eine Zweikolbenanlage montiert. Die Bremswirkung könnte besser sein, was sich aber durch die Getriebeabstufung nicht ändern lässt. Vielleicht doch besser mit MTS und F1 Traction Control fahren. Sie bietet fünf verschiedene Programme. Sein aufregendes Design runden geschmiedete Aluräder mit Zentralverschlüssen ab. Vorne sind nur 19 Zöller mit 9,5 Zoll Breite montiert. Hinten sitzen dafür amtliche 20 x 12,5 Zoll Räder.

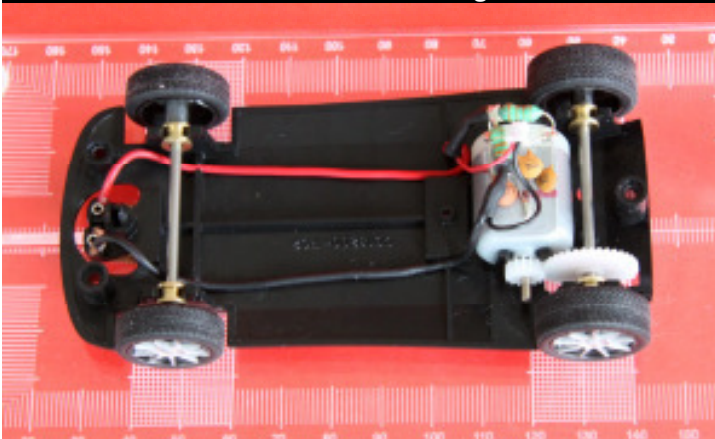
Fazit:

Der Koenigsegg CCX von Autoart ist ein Supersportwagen der für den Hochgeschwindigkeitsbereich knapp unter 400 konstruiert wurde. Die lange Übersetzung schont dabei den Motor, macht aber Landstraßenkurse zur Herausforderung.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
135 mm	62 mm	35 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83 mm	58,9 mm	60,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	Standard	Sidewinder

Vier Messinglager und profilierte Mischbereifung. Die lange Übersetzung ist werkseitig optimistisch gewählt. Ohne MTS muss man verdammt vorausahnend fahren. Platz für Blei? Genügend vorhanden!



Die lange gewählte Übersetzung verlangt vorausschauendes Fahren.

NINCO 1.

Die 1:32er Palette von Slot Cars aus dem Hause NINCO. Maximaler Spaß auf der Heimbahn 100% RTR (Ready to Run)

Robuste Mechanik & Karosserie



REF 55009

FORD MUSTANG SEBRING

FORD MUSTANG SEBRING



Fertig für den Slot:

- ▶ NC-II Motor
14.8 V 100mAh r.p.m: 16.000 g.cm: 100
- ▶ Einfache Digitalisierung mit Steckkontakten
- ▶ Minimaler Wartungsaufwand

Vertrieb durch:



NINCO

www.ninco.com

www.carsandco.de

Jim Hunt Magazine®



Ninco liefert einen weiteren Renault Megane Trophy in der günstigen One Klasse.

Blue One

Rundstrecke



Megane Trophy

Jim Hunt Magazine®

Wahnsinn, welch Gefährt! Das stellten wir in der letzten Ausgabe fest. Nicht nur seit seiner Premiere in unserer No.16 begeistert der NINCO One Renault Megane seine Piloten. Das Auto zum Spartarif bietet Fahrleistungen wie ein Rennwagen aus dem höheren Preissegment. Der Franzose kommt ohne Cockpit aus, Rauchglasscheiben kaschieren dies. Es fällt im Grunde gar nicht (sofort) auf, dass es sich um ein vereinfachtes One Auto handelt. Nun kommt die dritte Ausführung in einem leuchtend schönen Blau mit weißem McGregor Schriftzug.

Alles andere bleibt wie gehabt: Kompakter Inliner, der den Wagen in Rekordzeit um den Kurs schickt. Fahrverhalten und breiter Grenzbereich sind mustergültig, nicht nur in dieser kleinen Hubraumklasse.

Wer mehr Details über ihn nachlesen möchte: JHM No.16 liefert alle Fakten!

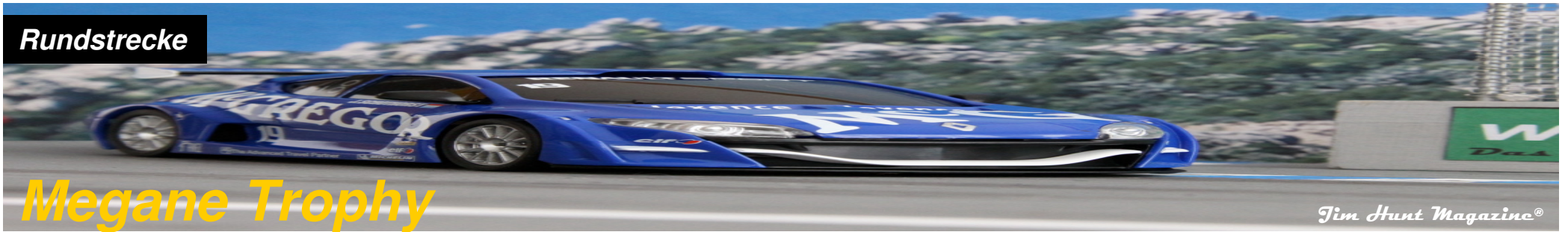


Große Räder stehen in den Radhäusern, die noch Reserven für eventuelle Tieferlegungen bereit halten. Schon so geht der Renault wie von einem anderen Stern. Seine technischen Eckdaten, obwohl einfach gehalten, offenbaren herausragende Fahrleistungen. Wer mit diesem Wagen nicht ohne MTS zurecht kommt, sollte sich eine andere Leidenschaft als Rennautos suchen...

Fahrzeugschein

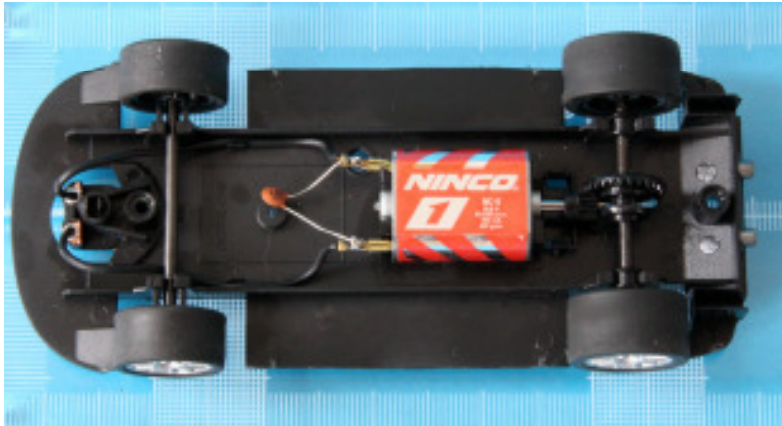
Länge	Breite	Höhe
134 mm	60 mm	39 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,4 mm	58 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	NC11	Inliner

Rundstrecke



Megane Trophy

Jim Hunt Magazine®



Im unkompliziert und aufgeräumten Chassis arbeitet ein Inliner-Motor, der bei schon 16000 Umdrehungen maximal ein leichtes Spiel mit den geringen Massen hat.

Fazit:

Auch die neue Ausgabe des blauen One Megane punktet mit sehr guten Fahrleistungen und Fahrfreude zum kleinen Preis. Dass der sportliche Franzose auch noch gut dabei aussieht, ist bei Ninco im Preis inklusive.

Unverkennbar im Rückspiegel: Der weit offene Mund des Megane Gesichts. Gierig schaufelt es Luft in den Ölkühler.



Durch breite Backen hinten ist der Heckflügel bei den meisten Rennunfällen gut geschützt. Auffahrnfälle absorbiert die Spoilerlippe: Crashtest: 6 Sterne!

*SCX liefert nun den bärenstarken
Direkteinspritzer-Zehnzylinder Diesel
in einer schicken Alternative!*



Audi R10 TDi
LMP1 Diesel als Grau-Import ?

Rundstrecke

Audi R10 TDi

Jim Hunt Magazine®

SCX legt den erfolgreichen LMP1 Audi R10 TDi im schicken Mausgrau auf. Der Wagen an sich ist keine Formneuheit, fuhr Ingolstadt bereits letztes Jahr weniger erfolgreich als vorher mit dem neuen R15. Die Blamage war perfekt, Peugeot gewann in Le Mans überlegen.

Das soll uns nicht weiter stören, spielen wir ohnehin die meiste Zeit in der Vergangenheit. Kein Hersteller fertigt aktuelle Rennwagen zum Beginn einer laufenden Saison.

Optisch punktet die Kundenversion des SCX LMP1 auf der ganzen Linie. Das dezente Grau mit dem Kontrast Rot bietet der Netzhaut ein besonderes Programm, steht man auf sportliches Understatement. Fahrtechnisch ist der schnelle Diesel Audi voll auf der Höhe der Zeit. Sein bärenstarker TDi Zehnzylinder bietet Durchzug, der sich aus Hubraum und optimaler Dieseldirekteinspritzung rekrutiert. SCX hat dazu das starke 42B Aggregat eingepflanzt, das den Charakter eines bärenstarken TDi hervorragend wieder gibt: Dampf ab Drehzahlkeller und strammer Durchzug über das breite, gut kontrollierbare Drehzahlband. Fährt man auf kleineren, engen Kursen, reicht es 12V Bio Diesel zu tanken. Schön sauber hängt der Audi am Gas, zieht sportlich stramm aus den Kurven heraus und bringt die Kraft gut über seine Reifen auf die Piste. Steht eine kleine Mulsanne Gerade zur Verfügung, darf es ruhig schärferer 14V Saft ohne Bio sein.



Graue Maus? Von wegen! Der R10 TDi ist zwar in die Jahre gekommen, aber keinesfalls von gestern. Das starke Grau mit roten Akzenten und feinen weißen Linien sieht animalisch gut aus. Das Fahrverhalten ist einem echten Langstrecken LMP1 ebenbürtig: Dampf, Ausdauer und gute Kontrollierbarkeit. Ideale Parameter für Rennen im Zeitfenster einer kompletten Erdrotation.



Ö Slotcarshop

Austraße 6 - 4552 Wartberg an der Krems

Shop - Racetrack - Bar

Tel.: 0676 - 411 52 54
Mail: office@slotshop.at

Wir sind für Sie da:

Di.: 17:00 bis 20:00

Fr.: 14:00 bis 18:00

Sa.: 13:00 bis 18:00

Online: 0-24 Uhr



slotcarshop.at

... DER Online Store
für IHR Slotcarequipment!

Wir sind Carrera PROFI Großhändler! - Händleranfragen erwünscht!



Rundstrecke

Audi R10 TDi

Jim Hunt Magazine®

Die schöne Drehmomentkurve, die sattes heraus beschleunigen aus Kurven spendiert bleibt. Aber der Zehnzylinder dreht mit 2 Voltan plus noch weiter aus, was sich vor allem auf langen Rennstrecken positiv bemerkbar macht. Fahrwerkstechnisch hat SCX seine pendelnd gelagerte Antriebseinheit verbaut, die dem Hinter-

bau gestattet sich per Axialneigung den Streckengegebenheiten anzupassen. Das erhöht die Fahrlage ungemein. Breite Spur, niedriger Schwerpunkt: Der LMP1 und seine mächtigen Slicks wehren sich gegen Fliehkräfte und halten den Audi souverän auf dem Kurs. Wer diesen Boliden in die Botanik schießt, litt beim Anbremsen an

Sekundenschlaf oder hat Zündaussetzer in den Synapsen und sollte unbedingt einen Rennarzt konsultieren. So gutmütig wie dieser LMP fahren wenige Rennautos. An der Vorderachse arbeitet eine zuverlässige Einzelradaufhängung: Nichts klemmt, hakt oder wackelt. Ihre Stabilisatoren bieten beiden Rädern ein unabhängig und sicheres Durchrollen der unterschiedlichen Kurvenradien. Öl auf ihre Plastiklager und es geht noch geschmierter. Apropos Öl: Wir spendieren der Motorwelle, den Achslagern und den Chassischrauben je einen edlen Tropfen. Die Reifen an der Hinterachse bekamen einen feinen Anschliff und das war es dann auch schon. Eine tolle LED Lichtanlage illuminiert die Nachtstints.



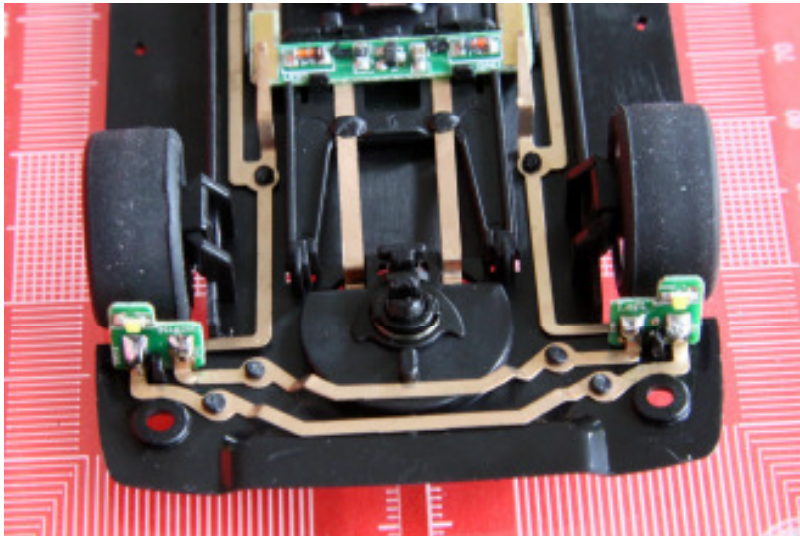
Breit, tief und langer Radstand: Was soll da schon schief gehen? Der LMP1 Audi liegt souverän auf der Strecke.



Rundstrecke

Audi R10 TDi

Jim Hunt Magazine®



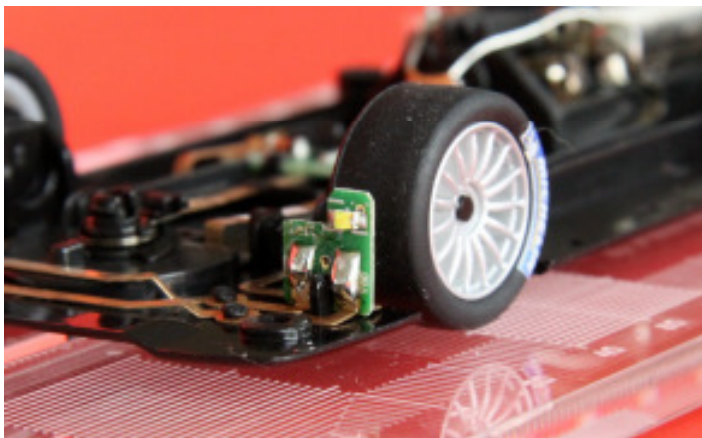
Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
147 mm	62,7 mm	32,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
93,1 mm	62,5 mm	62,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	RX42B	Inliner

Sie kommen sogar ohne Kondensator aus. Der gutmütig arbeitende Motor ermöglicht einen Fahrstil, bei dem man immer leicht auf dem Gaspedal bleiben kann. So gesehen gehen die Lichter nie aus. Es sei denn ein hektischer Gas-Brems-Fahrer sitzt im Spider.

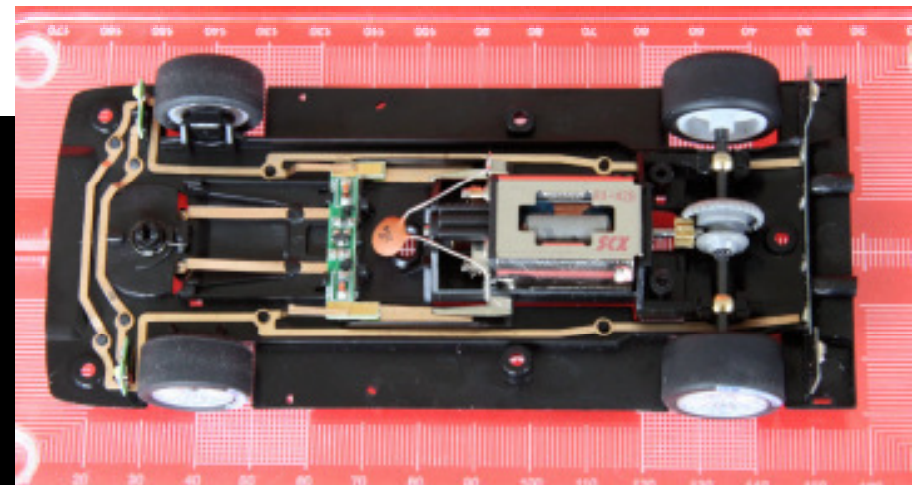
Fazit:

Der SCX Audi R10 ist auch oder besonders in Grau eine Augenweide. Der LMP1 aus Ingolstadt bietet zuverlässige Technik, ein bärenstarkes und zugleich ausgewogenes Dieselaggregat mit authentischem Charakter. Seine gutmütigen Fahreigenschaften liefern einen idealen Parameter für die heimische Langstrecke. Egal wie lange der Kurs ist.

Kräftige LEDs für erhellte Nachtstints. Kupferleitbleche für einen unkompliziert aufgeräumten Energiefluss im Chassis.



Den Charakter des großkalibrigen Diesels hat SCX perfekt transferiert: Drehmoment nach Standgas mit gutmütigem Drehzahlband. Ideal zum ermüdungsfreien Rennen fahren. Der pendelnd gelagerte Antriebsstrang, Messinglager hinten plus Einzelradaufhängung vorne bieten satte Laufkultur.



Rundstrecke



McLaren

SLR



In JHM No. 15 stellten wir den silbernen McLaren 722 SLR von Carrera bereits ausführlich vor. Sein orangefarbiger Ableger für Digital 132 ist nicht weniger attraktiv. Und: Man kann ihn auch analog betreiben. 2010 sind weitere Versionen am Start, man kann aus vier verschiedenen Modellen schöpfen.



Jim Hunt Magazine®



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 [Kunde](#) werden?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

CLUBSPORTLER

Exklusiv auf dem britischen Insel gibt es eine Version des McLaren SLR von Scalextric.



Rundstrecke

McLaren SLR

Jim Hunt Magazine®

In der letzten Ausgabe stellten wir bereits den legendären McLaren SLR 722 vor. Scalextric ließ ein wenig auf sich warten aber kam dann doch mit einem sensationellen und starken Sidewinder Konzept aus der Box. Ohne große Eingriffe fuhr

der Wagen auch aus selbiger überzeugend. Für Leute mit dem Hang zu mehr Exklusivität als sie die Großserienversion bietet, gibt es auf der Insel eine scharfe Version, die Mitglied im Scalextric Club erhalten. Sie rollt gegenüber der Serien-

version mit silbernen mit dunkelblauen (wirken schwarz) Felgen daher. Die Lackierung bleibt Silber. Allerdings bilden neonrote Akzentuierungen, in Form dynamischer Streifen, eine wesentlich sportlichere Optik als die ruhiger wirkende Version mit GT 722 auf der Haut.

Wer mehr über den Wagen nachlesen möchte: JHM No. 16 liefert alles Wissenswerte über den SLR von Scalextric.

Dezente aber bestimmende Streifen verstärken die Linienführung der Karosserie. In den Schwellern sitzen dicke Brüllrohre, deren Chromfunkeln beim Vorbeifahren die Illusion erwecken, als würden sie Feuer speien. Lichtreflexionen sind dafür verantwortlich.



Nur auf der Britischen Insel oder im Club zu haben: Scalextric McLaren SLR „Club 2010“.



Rundstrecke

McLaren SLR

Jim Hunt Magazine®

Der SLR erlaubt kraftvoll dynamisches „Cornering“. Dank Sidewindertechnik hängt der V8 gut am Gas, das Fahrwerk haben die Briten richtig gut hinbekommen. Unter dem Strich ein tolles Gesamtpaket.

Fazit:

Der SLR im Serientrimm überzeugte durch seine Fahrleistungen. Silberfarbige Felgen in zurückhaltender Optik nötigen zum Griff in den Farbtopf. Bei der Club-Version bekommt man schicke Streifen und dunkelblaue Felgen. Das gibt der schön proportionierten Karosserie den letzten Schliff.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
147 mm	63,1 mm	39,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,3 mm	61,6 mm	63,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	Standard V8	Inliner

Gentlemen, start your engines!



NASCAR

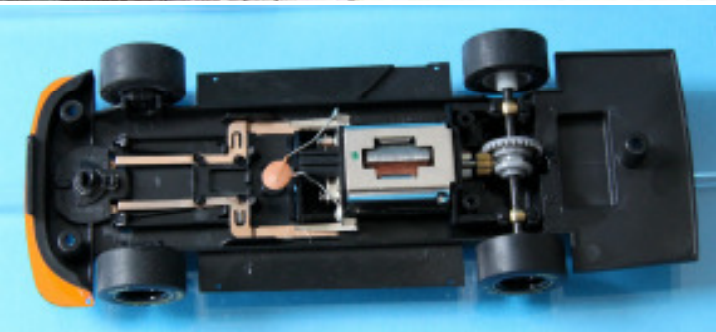
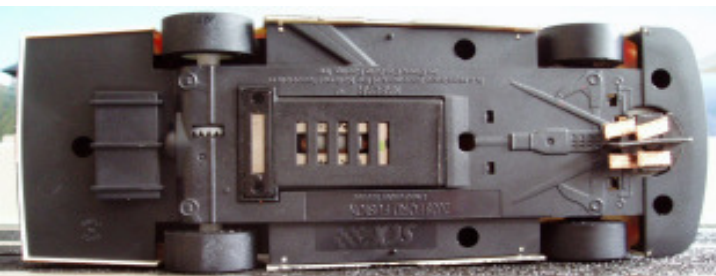
SCX erweitert erneut seine Palette bunter Ovalracer: Zwei neue Chevrolets und ein Toyota kommen dazu...

Jim Hunt Magazine®



Die Vollgas-Schlacht im Trioval geht mit maximalen G-Kräften weiter. Tuner SCX legt drei Brikets nach und ergänzt die großzügige Phalanx seiner Nascars. Wir haben in einer fortlaufenden Serie bereits in No. 9, 10, 11 und 14 über diese aufregende und zugleich faszinierende Welt berichtet und ihre Exponenten vorgestellt.

Nun rollen drei neue Ausführungen aus der Werkstatt auf die Pisten der USA: Zwei Chevrolet Impalla SS und ein Toyota Camry. Uncle Sam sponsort ein Nascar Team, um für die Army zu werben. Der Verschleiß an der Front ist groß, da lohnt es sich in den überfüllten Arenen zu rekrutieren. Ein roter Old Spice Rennwagen und



Zwei Chevrolet Impalla SS kommen neu dazu. Eine schwarze Version, auf der die US Army um Mitglieder wirbt und eine rote Old Spice Version. Hier beide Geräte am Streckenrand vor dem Start. Unter den Karossen: Identische Basiskonzepte mit drehmomentstarken, gutmütigen Motoren, pendelnd gelagerter Antriebseinheit und breiten Slicks mit gutem Gripniveau um mit 12 Voltan im Tank und ohne MTS gut bei der V8-Musik zu sein.



ein knallgrüner Toyota, der für Interstate Batteries ins Rennen geht. Nahezu linear entfaltet sich die Power ihrer drehmomentstarken Aggregate, die ohne MTS am besten mit 12 Voltan starken texanischen Bodensaft getränkt werden. Wer lieber mit der Einsteigerhilf unter dem Sitz fährt, darf Sprit zwischen 13 und 18 Voltan tanken, um mithalten zu können. Für uns kein Thema: Wir sind keine Lokführer, sondern hart gesottenes Rennfahrervolk.

Lockert man die Karosserie-Schrauben dezent, hat man fast schon ein entkoppeltes Konzept, welches die Nascars lässig geschmeidig durch die Vollgasarenen gleiten lässt. Den Rest erledigt der pendelnd gelagerte Antriebsstrang, gute Slicks, Erfahrung und Übersicht im Rennen...

Mehr SCX Nascars:
Jim Hunt Magazines
No. 9, 10, 11 + 14



No. 18:
Toyota Camry
Kyle Busch



18

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



NASCAR

Gentlemen, start your engines!

No. 39:

Chevrolet Impala SS von
Ryan Newman



39



14

No. 14:

Chevrolet Impala SS von
Tony Stewart



TRANS AM PIONEERS

NOTCHBACK ODER FASTBACK?

Jim Hunt Magazine®



Tuner Pioneer aus England liefert nach seinem gelungenen Debut mit dem Bullitt Mustang eine Armada an klassischen US Rennwägen ab. Jim Hunt Magazine gibt allen vier V8 Mustangs im Tracktest hart die Sporen .

Klassiker

TransAm Mustangs

Jim Hunt Magazine®

Es ist noch nicht so lange her, als ein Brite mit seiner neu gegründeten Slotcarmarke Pioneer auf sich aufmerksam machte. Der Ford Mustang Fastback von 1968 aus dem Kultstreifen „Bullitt“ mit Steve McQueen brachte uns ins Schwärmen und wir packten den tollen Wagen

auf den Titel unserer No.14. Technisch gelang die Premiere auf Anhieb und nun geht es in die zweite Runde. TransAm, die kultige US-Rennserie, die in zwei Kategorien, einer unter und einer über 2 Liter Hubraum ausgetragen wurde, hat sich der Brite ausgesucht. Kein Wun-

der, schließlich kann man die heiße Nadel Ford Mustang erfolgreich weiter stricken. Aber nein, es gibt keinen Abklatsch mit ein paar Decals. Es gibt eine Formneuheit, den Mustang Notchback, einer Stufenheckversion und dazu die schon bekannte Fastback Version mit Fließheck. Nicht genug: Je zwei Versionen werden aufgeföhren und jede ist eine Klasse für sich. Sie unterschieden sich nicht nur in ihren Lackierungen, auch kleine feine Details wurden anders umgesetzt, damit ja keine Langeweile aufkommen kann. Das werden Fans solcher Wagen zu schätzen wissen, schließlich freuen wir uns doch alle an solch kleinen Aufmerksamkeiten, die das Betrachten der Autos auf ein raffiniertes Level heben. Man merkt einfach, dass es dem Chef der Marke nicht nur um Big Money geht, sondern dass er mit voller Begeisterung bei der Sache ist. Vielleicht ein Grund, warum er auch auf Kleinigkeiten großen Wert legt. Notchback und Fastback unterscheiden sich nicht nur in ihren Karosserieformen. Abweichungen in den Maßen sind zu erkennen, wie man beim genauen Studium unserer Fahrzeugscheine am Ende des Test erkennen kann. Der Notchback ist kompakter und breiter in der Spur hinten, dazu ein Gramm leichter als der Fastback. In Relation zum Fahrzeuggesamtgewicht kein großes Ding, aber auch nicht weg zu diskutieren.



Zwei neue Notchbacks stehen ab sofort am Start. Unter ihren Kotflügeln garantieren mächtige Good Years in softer Mischung ein ordentliches Gripniveau. Unter den Türen brüllen Sidepipes heißere, soulige V8 Rhythmen.

Klassiker

TransAm Mustangs

Jim Hunt Magazine®

Im Rennen entscheidet nach wie vor der Fahrer im Cockpit, ob er sich gegen die anderen durchsetzen kann. Unter der Haube wummert feine V8 Technik, ein Motor, der seine Kraft über ein gut kontrollierbares Leistungsband abgibt. Die Notchback kommen in Blaumetallic mit weißen Streifen oder in Weiß mit blauen Logos. Jedes Ponycar hat seinen Reiz, nicht zuletzt wegen der persönlichen Note: Die blaue No.22 hat Lufteinlässe an den Seiten vor den Kotflügeln. Die weiße No. 31 hat an dieser Stelle zwei Lüftungsgitter. Kleine Details, auf die Pioneer großen Wert legt. Auf beiden Autos sind weiche Good Years aufgezogen. Jeder Wagen bekam

Fahrzeugschein Notchback

Länge	Breite	Höhe
143 mm	59,8 mm	39,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84 mm	54,2 mm	56,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
88 g	Typhoon	Sidewinder



Wow, welch glänzendes Blau! Der schwarze Kühlergrill und der aggressive Blick kündigen im Rückspiegel Böses an.

Kernig markantes Notchback mit sechs typischen Stabheckleuchten.



Klassiker

TransAm Mustangs

Jim Hunt Magazine®

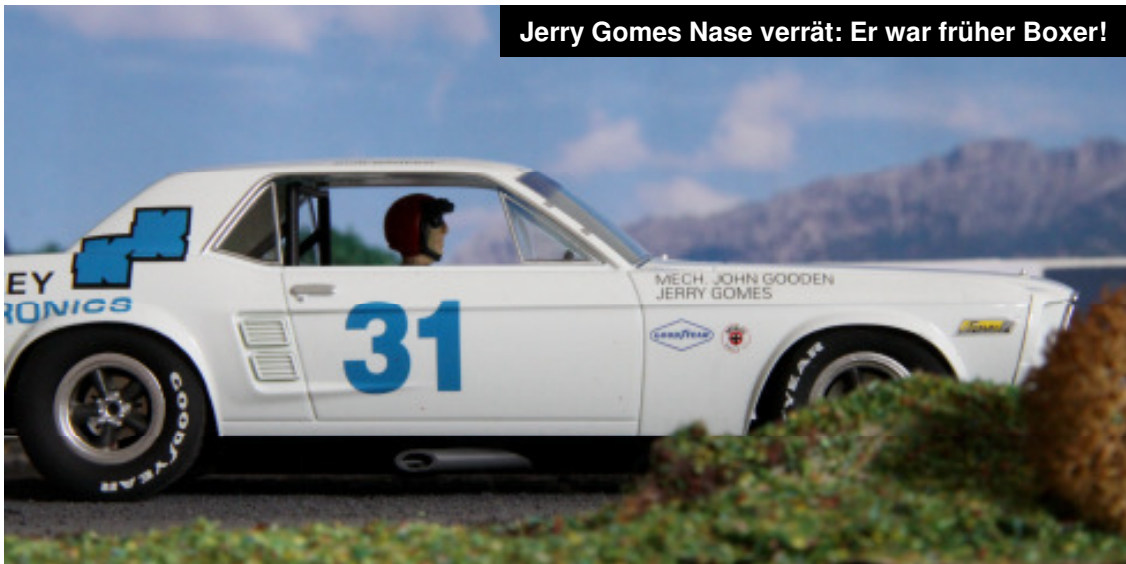
einen Satz Reservereifen für die Hinterachse mit Stoßstangen wurden aus Gewichtsgründen demontiert, üblich bei Rennwägen dieser Zeit. Der Tank sitzt hinten und wird über eine Schnelltankanlage im Kofferraumdeckel befüllt. Sidepipes lassen den heißeren Sound aus dem 302 Kubikinch Aggregat dröhnen. Die Laufkultur ist kernig, aber nicht laut. Die Achsen kann man über Lager mit Ölern warten. Getriebe und Motorwelle vertragen auch einen Schluck, dann schnurrt alles geschmeidig. Die Vorderachsen haben Lagerschalen in lässiger US-Wurfpassung. Unser Mitarbeiter Bernd Slotman hat seinen Mustang auf enge Lager umgerüstet. Kein großer Eingriff, wenn man das möchte. Wir verzichteten und kamen auch mit dem lässigen Setup zurecht.



Mit 12 Voltansprit kommt der Ford V8 in Wallung. Der Einfüllstutzen einer Schnelltankanlage sitzt auf der Heckklappe. Zeitgenössisch ohne Stoßstangen gehts ins Rennen. Die Heckscheibe sichern zwei Alustreben.



Jerry Gomes Nase verrät: Er war früher Boxer!



Klassiker

TransAm Mustangs

Jim Hunt Magazine®

12 Voltan starker, texanischer Erdsaft fließt durch die Brennräume unserer Mustangs. 450 Pferde kommen bei 18000 Hufschlägen pro Minute aus dem aufgebohrten Typhoonblock. Selbstverständlich flog die MTS-Anfängerfahrlilfe aus dem Chassis. Echte Cowboys fahren männlich und stellen sich dem Rodeo. Leicht gelockerte Karoschrauben und die Mustangs galoppieren sportlich über die Bonanza unserer hügeligen Südstaaten-Rennstrecke. Im Cockpit: Stillechte Armaturen, schönes Lenkrad und Schaltkonsole.

Jeder Wagen hat einen perfekt und individuell gestalten Fahrer in der Sitzschale: Einer greift in die Schaltung, der andere hat beide Hände am Volant. Wie im echten Rennfahrerleben hat bei Pioneer jeder seinen eigenen Stil. Schön, dass es so was in Serienfertigung noch gibt! Was bleibt ist die Qual der Wahl: Notch- oder Fastback? Golddrausch oder Back in Black? Ford Racingblau oder dezentes Weiß? Ein Cowboy braucht vier heiße (Huf-)Eisen für den perfekten Ritt! Was wäre eine Ranch mit nur einem Rennpferd?



Schöne 15" American Racing Fünfspeichen

Auch der Fastback mit fließendem Heck bekam breite Walzen auf die Hinterachse. Am Bug erhöht ein großer Fender den Abtrieb an der Vorderachse. 1968 dachte man wenig über den cw-Wert nach.



Klassiker

TransAm Mustangs

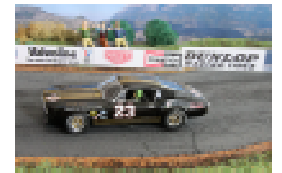
Jim Hunt Magazine®

Fazit:

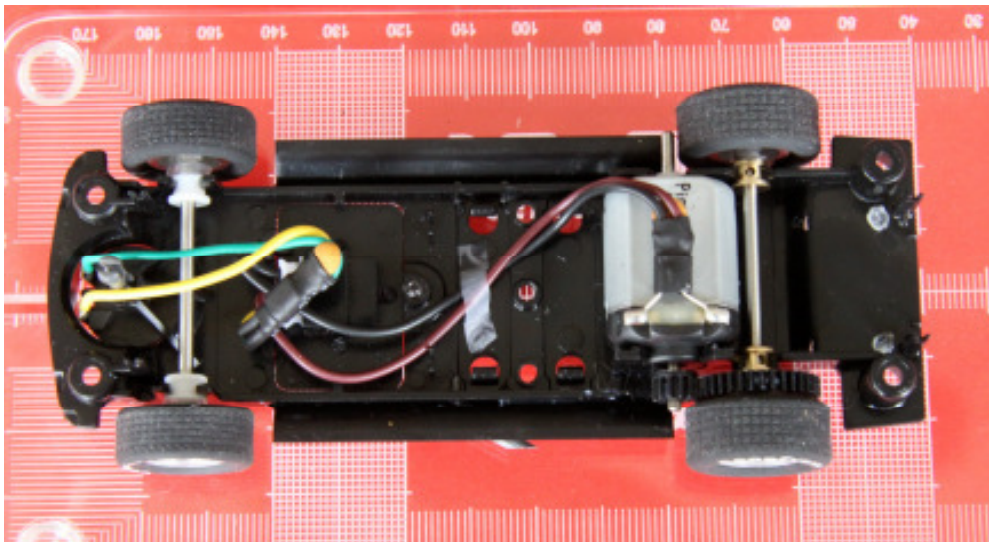
Die Rennversionen der Pioneer Mustangs punkten mit toller Detailfülle, Individualität und ausgezeichneten Fahreigenschaften. Das Spiel der Vorderachslager kann, aber muss man nicht korrigieren. Einen Satz Hinterreifen, Leitkiel und Schleifer gibt es mit dazu! Die Autos sind ein Geheimtipp!



NOTCHBACK ODER FASTBACK?



Fahrzeugschein Fastback		
Länge	Breite	Höhe
144 mm	57,5 mm	40,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84 mm	54,2 mm	56,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
89 g	Typhoon	Sidewinder



Sidewinder Viergang Getriebe und Messingradlager mit Ölern hinten. Scalextric Anleinen lassen sich nicht verleugnen: Typisches Fach und Stecker fürs Chiptuning. Der lange L-Kiel Schaft kann wartungsfreundlich gezogen werden, möchte man die Zündkabelstecker kontrollieren. Platz für Blei ist in allen neuralgischen Stellen der Bodenwanne. Tolle Good Year Reifen!



® **Revell**



www.revell.de

© Jim Hunt Magazine 2010



classic slot dreams and more

„To be in a 2E
makes you feel
like Phil Hill“

Tim Hunt Magazine®

Slot.it startet mit dem Chaparral 2E
durch. Wie fährt der hubraumstarke
Bolide mit Automatikgetriebe und
allerlei technischem Wunderwerk?



CanAm

C
H
A
P
A
R
R
A
L

2E

Klassiker

Chaparral 2E

Jim Hunt Magazine®

Die Italiener liefern ihren dritten Klassiker seit Bestehen der Marke Slot.it. Nach Ferrari 312P, Alfa 33/3 kommt nun der polarisierende CanAm Hammer aus Texas: Der Chaparral 2E war damals schon bekannt für seine technisch unkonventionellen und zugleich revolutionären Lösungen. Dadurch hoben sich die Südstaatler um Jim Hall nicht nur optisch von der Konkurrenz ab. Ihr weißer Riese fiel durch seinen stark exponierten Flügel auf. Er war direkt auf den Köpfen der Federbeine montiert, so dass diese nicht einsackten: Der erzeugte Abtrieb ging direkt auf die Reifen. Der Fahrer konnte den Anstellwinkel über ein Fußpedal links, dort wo normalerweise das Kupplungspedal wäre, verstellen und den Grip erhöhen. Auf schnellen Geraden waagrecht, in Kurven steil, was viel höhere Kurvengeschwindigkeiten bot. Chaparrals fuhren mit Automatikgetrieben, ebenfalls eine eigene Note im Feld der üblichen Schalter. Unter der Haube wütete Heavy Metal Sound von General Motors: Ein 327er Chevrolet V8 Smallblock mit je zwei Ventilen und leichtem Alugehäuse. „Nur“ 5,3 Liter Hubraum lieferte die Power, während andere längst mit 6 bis 7 Liter Brennräumen in der CanAm unterwegs waren. Jim Hall setzte auf konsequenten Leichtbau: 700 Kilo Gewicht von 450 PS bei 6800 Umdrehungen eindrucksvoll in

Szene gesetzt. Der vorliegende Wagen wurde von Phil Hill gefahren und siegte ein einziges Mal in Laguna Seca. Jim Hall schlug direkt hinter im auf Platz 2 ein. Die Konkurrenz erstarrte damals.

Sinnliche Rundungen an den Karosserielinien waren Pflicht, um die dicken Firestone Walzen in ein aerodynamisch günstiges Kleid zu packen. Slot.it hat sämtliche Lüftungsgitter fotogeätzt, so



Der verstellbare Flügel reguliert den Anpressdruck in Kurven. Im Heck werkelt ein V8 Sidewinder von Chevrolet mit orangem Slot.it Zylinderkopf und Sidewinder Automatikgetriebe. Fotogeätzte Kühlöffnungen für Durchzug und Klimawechsel unter der Haube.

Klassiker

Chaparral 2E

Jim Hunt Magazine®

das die Abwärme des Sidewinder-V8 orange im Sog der Fahrt aus dem Wagen strömt. Er sitzt im entkoppelbaren 0,5mm tiefer sitzenden Offset-Motorhalter, der aus einem steiferen Kunststoff gegossen wurde als das Hauptchassis.

Dieses kann es sich der Fahrbahn flexibel anpassen, während das Antriebssystem die nötige Steifigkeit liefert, damit kein PS verloren geht. Die Karosserie ist schon ab Werk entkoppelt und mit zwei metrischen Schrauben gesichert. Unter den

Köpfen klemmt je eine U-Scheibe aus Metall, damit nichts durchdreht. Der Aufbau kann ab -1U in Kurven unabhängig von der Bodengruppe arbeiten, so wie es sein soll. Zusammen mit den üblichen Präzisionsteilen und dem Startgewicht von nur 64 g liefert der 2E mit maximal 12 Voltan eine sagenhafte Performance: Egal ob hölzerne Flachpiste oder Plaspflast mit Niveaudifferenzen. Ob man mit Blei abstimmt ist von den vorliegenden Gegebenheiten abhängig. Wir sind mit ihm ohne Schwermetall sehr schnell unterwegs. In unseren Augen out of the box einer der besten Slot.it's. Das Aha-Erlebnis erinnert an den Umstieg damals vom Ferrari 312P in den Alfa 33/3. Wobei diese Geräte auch nicht von Graffell waren und bis heute nicht sind.



Der Chaparral 2E siegte in Laguna Seca gegen wesentlich hubraumstärkere McLaren und Lolas.

Klassiker

Chaparral 2E

Jim Hunt Magazine®



Geschwungene Formen und Ansaugöffnungen, die einer Flugzeugturbine ähneln. Der Fahrer sitzt sehr frei und offen im Geschoss. Mit einem Fußpedal kann er den Anstellwinkel des Flügels verändern.



Zeit und Entwicklung bleiben eben nicht stehen! Die übliche Slot.it Technik mit kalibrierten Achsen, hinten verschraubten Alufelgen und Kunststoff Pendants an der Vorderachse sowie einer präzisen Zündkabelverlegung liefert klare Leistungsparameter. Die Abstimmung der Vorderachse zum L-Kiel kann neuerdings von oben über kleine Madenschrauben, eingelassen in den Achshaltern, erfolgen. Unten sitzen nach wie vor vertraute Plastikböckchen, die neuerdings auf Stege geklipst sind und die Achse von unten höhenverstellbar machen. Möchte man das Setup ändern, muss man entweder mit einer Feile bearbeiten, die Böcke leicht schräg anstellen oder sie weglassen. Damit bleiben keine Feintuning-Wünsche offen. Zumal der Chappi schon ab Box sehr beeindruckend loslegt.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
127 mm	60,2 mm	52,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77,6 mm	53,8 mm	58,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
64 g	orange	Sidewinder



Mit stark angestelltem Flügel geht es in die Kurve. Mit der CanAm ging es erst steil bergauf, bis das Ende der Serie mit Porsche kam. Hier erklimmt Phil einen Hill hinter einer brüllenden Lola T70.



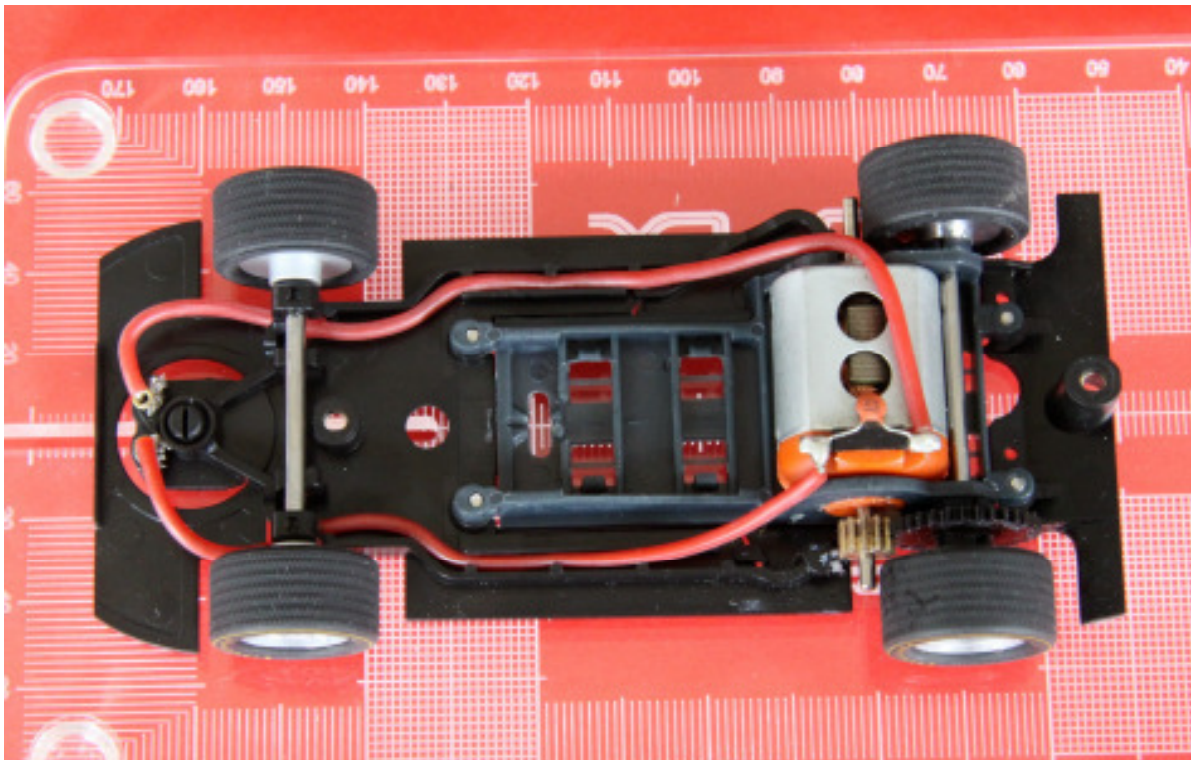
Klassiker

Chaparral 2E

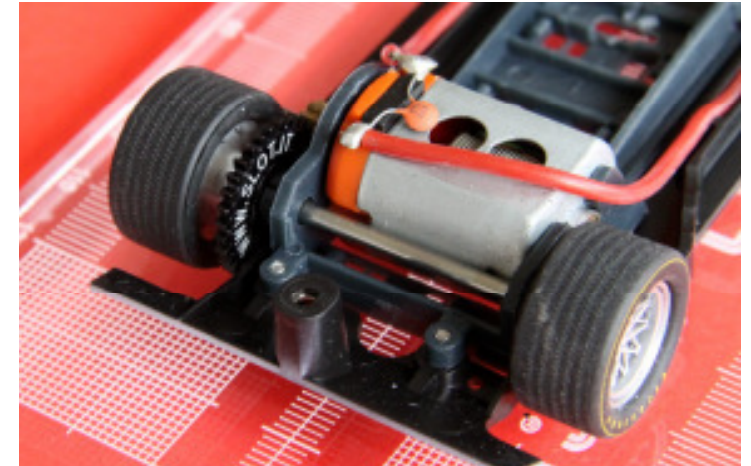
Jim Hunt Magazine®

Optisch sind die Felgen gelungen, wenn auch die Speichen am Original hinten tiefer im Bett sitzen. Ihre Schmiedespeichen sind trotzdem schön wieder gegeben. Blauer Flügel? Auf vielen histo-

rischen Aufzeichnungen sieht man Weiße. Aber das muss nichts heißen, schließlich waren solche Prototypen einem ständigen Wandel unterworfen. Von Rennen zu Rennen probierten die Tüftler



Die Vierpunktaufhängung des Antriebs und gelockerte Karoschrauben lassen eine sehr individuelle Fahrwerksabstimmung zu. Silikonummantelten Zündkabel verlaufen ein gesteckt in Kanälen vom L-Kiel zum Motor. Wer trimmen möchte, findet im Bug und den leeren MTS Fächern gute Möglichkeiten. Die Vorderachse lässt sich über kleine Böcke von unten und konternde Madenschrauben in Höhe und Pendelneigung justieren.



Der Sidewinder hängt gut am Gas, zieht kraftvoll aus Kurven und befördert den Chappi rapide auf Vollgas. Der Offset-Halter senkt seinen Schwerpunkt ab.

neue Teile aus, um noch schneller zu sein. Sollte man den exponierten Spoiler durch Havarie abwerfen: Ein kompletter Zweiter samt Streben ist als E-Teil im Lieferumfang enthalten. Wenn das kein sorgfältig geplanter Renn-Service ist!

Fazit:

Slot.it hat mit dem Chaparral 2E einen der markantesten CanAm Boliden der damaligen Zeit zu neuem Leben erweckt. Durchdachte technische Lösungen liefern revolutionäre Fahrleistungen ab Werk. Wie beim Original. Feel like Phil Hill!

Slot Cars, Zubehör und Tuningteile!
Unsere starken Marken finden Sie beim
Fachhändler in Ihrer Nähe: Ein Klick genügt!



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

NSR FORD P68 - ENDLICH DA!



Es gibt Autos, auf die wartet man eine halbe Ewigkeit. Erst Lieferengpass, dann lief etwas im Versand schief. Nun verspätet der NSR Dreiliter.

Klassiker

Ford P68

Jim Hunt Magazine®

Zu hohe Geschwindigkeiten bei Prototypen in Le Mans 1967 führten zu einer Hubraumbeschränkung auf drei Liter. Der damals neue Ford P68 fuhr einen modifizierten Formel 1 Cosworth V8. Zur Steigerung seiner Lebensdauer limitierte man ihn auf 420 PS und hatte dabei ein maximales Drehmoment von 366 Nm im Kreuz. Apropos Kreuz: Man hatte so seines mit diesem Wagen, erreichte er so gut wie nie die Ziellinie. Irgendwie war der Wurm drin in diesem Projekt, das Ford wie schon vorher den GT40 von Alan Mann Racing in England bauen ließ. 1968 verließen zwei der windschnittigen Leichtgewichte diese Rennsportschmiede.

Nun kommt Tuner NSR aus den Startlöchern und stellt nach Racer (siehe auch JHM No.13) den P68 an die Startlinie. Damit ergänzen die Italiener die historischen Wagenfelder ihrer hauseigenen



Lang, breit und extrem tief : Der P68 von NSR legt den Fokus klar auf sportliche Fahrleistungen. Optisch geht der Wagen gut gestaltet durch, auch wenn wir noch gerne an die aufwändig gestaltete Resineversion von Racer denken. Da beide Tuner einen völlig anderen Anspruch verfolgen und gleichermaßen bedienen, lassen wir so einen direkten Vergleich sein. Es wäre weder fair noch sinnlogisch.



www.rennbahnhaus.de



© Jim Hunt Magazine 2010

Das Rennbahnhaus in Stuttgart

1:24 1:28 1:32

Hohenloher Str. 60 70435 Stuttgart
Telefon: 0711/8706242 Telefax: 0711/8706259
info@rennbahnhaus.de



Exklusiv für Deutschland

Klassiker

Ford P68

Jim Hunt Magazine®

Porsche 917K und Ford MK IV. Und es wird in diesem Jahr noch der Ford GT40 und MK II erwartet! NSR hat einen völlig anderen Anspruch als Racer. Sie verzichten auf schöne Details und Resine. Man orientieren sich ausschließlich an der Leistungsfähigkeit der Fahrmaschine. Eine leichte, dünne Kunststoffhaut, darunter feine Technik aus eigenem Haus bildet klare Eckdaten des Gefährts. So gesehen wäre ein Vergleich mit dem wunderschönen P68 von Racer sinnfrei. Obwohl auch der mit feiner Rennsporttechnik von Slot.it unter der Haube aufwartet.

Was sofort auffällt ist der extreme Tiefgang der NSR Version. Der geflügelte Kraftspruch: „Die Karre frisst Teer“ wird einem nirgendwo so klar vor Auge geführt, wie bei diesem klassischen Boliden. Tief geduckt, mit breit ausgestellten Schultern kauert der P68 über dem Pflaster der Bahn. Schon im Standgas wird klar, das ist nicht der Verlierertyp aus vergangenen Tagen, der die Ziellinie nicht sehen wird. Es stellt sich Anno 2010 eher die Frage, an welcher Position der Ford Dreiliter gegen Porsche 917K und MK IV einlaufen wird.

In den leichten Präzisions-Alus sitzen Felgeneinsätze mit Zentralflügelmutter. Gussgrate an ihnen kann man entfernen. Die Luke auf dem Dach ließ ihn damals laut Reglement als „offenen Sportwagen“ durchgehen. Interessante Interpretation!



Aus dem Heck fluten die beiden dicken Endrohre. Das Weiß wurde aufgemalt und trägt Custom Spuren. NSR bietet italienische Handarbeit. Wer kleinlich Wert auf Farbe legt, kann zur Korrektur nachpinseln.



Klassiker

Ford P68

Jim Hunt Magazine®

Ein leicht angeschrägte Sidewinder Shark 20 Cosworth V8 Motor mobilisiert bei 20000 Touren maximal 164gcm Drehmoment. Diese Eckdaten fließen optimal mit sportlichem 12 Voltan Sprit, der wie destilliertes Wasser geschmeidig durch die Brennräume zischt. Piloten, die auf Heimkursen mit eingeschränkter Ausdehnung fahren, können schon mit moderaten 9 Voltan im Tank glücklich schnelle Runden drehen, voraus gesetzt das MTS geht vorher von Bord! Dann fährt man etwa auf dem Niveau von Fly Classic 12 Voltan. Die NSR Präzision der Teile kompensiert den Magermix im Tank und alles geht deutlich leiser. Der gesamte Antriebsstrang ruht, wie bei NSR üblich, im schwimmend gelagerten Dreipunkt-Halter, der entkoppelt vom weichen Hauptchassis effiziente Federarbeit leistet.

Das verschraubte Sidewinder-Getriebe greift mit Schweizer Präzision ineinander und schnurrt vibrationsfrei dezent durchs gesamte Leistungsspektrum. Kalibrierte Präzisionsachsen drehen in toleranzfreien Messinggleitlager hinten, während die Vorderachse in fahrtwindgekühlten Kunststoffhaltern, eingelassen in die Längsträger des Chassis, ihren Dienst verrichtet. Möchte man die Spurweite verändern ist dies dank verschraubter Felgen nur eine Fingerübung mit dem Inbus. Leichtbaufelgen mit hauchdünn gefrästen Stegen und Luftreifen (Ja, richtig gehört!) sorgen für einwandfreien Grip auf allen Untergründen. Durch die Bauart der Felgen behalten die Pneus tatsächlich ein Luftpolster unter ihrer Decke. Diese leichten Plattfüße krallen sich optimal in die Fahrbahn. Die Reifen mobilisieren so unter Druck eine vergrößerte Auflagefläche. Auf der Haben-seite: Sagenhafter Vortrieb im Gegensatz zu „starrten“ Systemen. Wer das letzte Quäntchen heraus holen möchte, kann die Reifen auf den Felgen mit Klebstoff gewuchtet fixieren.

Fazit:

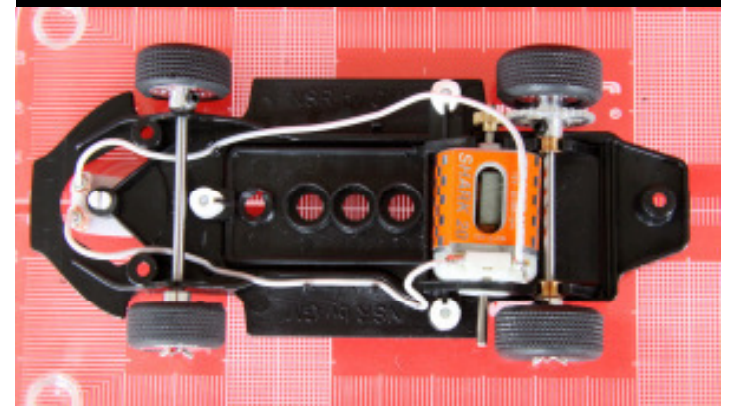
NSR hat mit dem Ford P68 einen idealen Gegner den hauseigenen MK IV wie Porsche 917K zur Seite gestellt. Rundum Präzisionsteile und sensationelle Fahreigenschaften rechtfertigen den leicht höheren Preis für den in italienerischer Handarbeit gebauten Klassiker. Dieser hier wird die Ziellinie sehen!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
142 mm	62,3 mm	30,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
70,8 mm	57,8 mm	57,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
69 g	Shark 20	Sidewinder

Obwohl er damals die Ziellinie nicht sah: Beim neu aufgelegten NSR-Klassiker P68 ist alles anders. Die Formensprache macht ihn nicht minder attraktiv!



Hochpräzise Komponenten für tolle Fahrleistungen: Ein dreifach aufgehängter Antriebsstrang sitzt in der entkoppelten Bodengruppe. Hochwertig: Lager, Achsen, Felgen, Getriebe und ein Motor, der mit kräftigen und zugleich ausgewogen Parametern vereint, rundet das Paket ab Kaufdatum ab.



WWW.SLOTITNOW.COM



ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)



© 2010 - fixpunkt gmbh - nürnberg - www.fixpunkt.de

slot it now -

Wir sind Montag bis Freitag von 11.00 bis 17.00 Uhr für Dich da und versenden täglich!



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

**Die Ü80 Legende fährt heute noch
Rennen und gilt als der beste Ferrari
Klassik Spezialist auf der Insel.**



S C A L E X T R I C

David Piper Ferrari 330 P4

Jim Hunt Magazine®

Klassiker

Piper Ferrari 330 P4

Jim Hunt Magazine®

David Piper ist bis heute nicht von den Rennstrecken wegzudenken. Der mittlerweile über 80 jährige Brite ist immer noch mit seinem zum Mini-Tiefader umgebauten Ford Transit im Rennzirkus weltweit unterwegs. In seinem grünen Trailer schlummern diverse historische Sportprototypen aus Maranello, aber auch aus Zuffenhausen.

Jim Hunt Magazine durfte David Piper persönlich zu einem Interview kennen lernen und wir waren von seinem sympathischen Wesen ohne Starallüren sehr angetan. Die Sitzprobe in seinem grünen 917K werden wir wohl nie vergessen. Den Sound seines grünen 330 P4 Spiders auch nicht. Der Zwölfzylinder übertrifft klar andere Motoren!

Die grüne Farbe der bestehenden Slotmaschinen weicht etwas von Pipers Originalen, die knalliger lackiert sind, ab. Die Farbe kommt daher, dass Briten früher landestypisch in Grün an den Start gehen mussten. Damit ihn seine Frau von der Box aus sofort erkennen konnte, wählte Piper einen eigenwilligen Grün-Ton, der ihn eindeutig von seinen Landsmännern abhob.

Obwohl der Privatfahrer auch schon für Hollywood Rennauto gefahren ist, gibt er sich sehr nett und bescheiden. Beim den Filmaufnahmen für den Klassiker Le Mans mit Steve Mc Queen lenkte David einen Rennwagen und flog böse damit ab. Dabei verlor der Brite ein Bein. Das ist

lange her und wenn man es nicht weiß, fällt es beim Gehen nicht auf, so sicher ist er unterwegs. Er klettert immer noch flink in seine Boliden, zieht seinen silberfarbigen Helm auf und legt sich weit zurück gelehnt in den Fahrersitz. Dass Scalextric einen seiner grünen Ferraris nun auflegt ist konsequent und Pflicht zugleich. Handelt es sich um den 330 P4, den er zusammen mit seinem Landsmann Richard Attwood lenkte. Den 330er haben wir bereits in JHM No.8 in der weißen NART Version und in JHM No.13 in Rot-Blau vorgestellt. Viel Spaß mit diesem tollen Klassiker, der seinen Platz neben Ford GT40 und MKII zurecht behauptet. Der Aufbau ohne MTS ist



So lernten wir David Piper beim Interview kennen: Aufgeschlossen sympathischer Brite, Ü80 und regelmäßig im grünen Rennanzug unterwegs.

Klassiker

Piper Ferrari 330 P4

Jim Hunt Magazine®

Einfach: Etwas Blei in die MTS-Schächte und die Hinterachse bei Bedarf mit dünnen Spacern von ihrem leichten Axialspiel befreien. Der Grip der Reifen und die zuverlässige Sidewindertechnik der Briten lässt keine Wünsche offen und liefert sehr gute Fahreigenschaften ab Container. Der Mittelmotor geht mit 12 Voltan Sprit optimal und klopfrei an den Start. Etwas eigenwillig ist das Einlenkverhalten in Kurven. Man muss sich an den Grenzbereich herantasten, ihn erfahren. Wie

bei einem Mittelmotorwagen üblich kommt das Heck, nimmt man Kurven zu optimistisch oder mit einem Lastwechsel, weil man plötzlich doch die Hosen voll hat. Selbst über korrigierende Gasstöße kann man dann den Lauf, oder besser den Abflug der Dinge nicht mehr verhindern. Scalextric hat dies 100 Prozent authentisch im 330er umgesetzt. Die Tatsache, dass Piper ohne Frontscheinwerfer fährt, verschiebt die Balance im Auto ein wenig. Kommt man nicht zurecht,

kann man im Chassis großzügig mit Blei trimmen.

Fazit:

Die längst überfällige Piper-Attwood Version des 330 P4 begeistert optisch wie technisch, wenn man sich auch mit seinen Eigenarten im Grenzbereich vertraut machen sollte. Dann kann man legendäre Schlachten alter Tage aus vollen 12 Zylindern neu aufleben lassen.

Die Frontscheinwerfer wurden wegen ihres Gewichts entfernt und ihre Augen mit Tape abgeklebt. Das bullige Heck mit lauter Vierfach-Flak und Lüftungsgitter aus Fotoätzmetall hat funktionierende Rücklichter eingebaut. Tiefer Schwerpunkt und griffige Reifen machen die Rundenjagd zum Genuss.





**White
version**

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



N° 2941A
Ford GT40 1966
white #43

**LIMITED
EDITION**




N° 2943A
Ford GT40
white-blue



N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

**LIMITED
EDITION**


SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

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

FORD GT40

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



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

© 2008 Tamiya GmbH - www.tamiya.com



Fiat 850 Abarth

SCX baut den Piccolo nun für die Rundstrecke. Wir steigen ein und sprechen über die Unterschiede zur im JHM No.14 getesteten Seat Rallyversion.

Klassiker

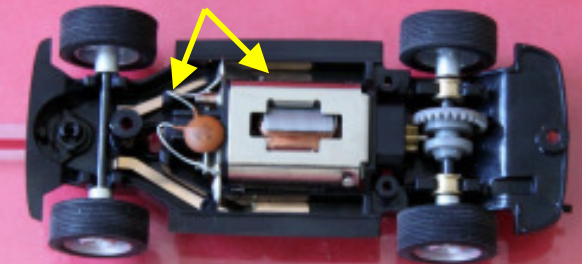
Abarth 850 Coupé

Jim Hunt Magazine®

Das Fiat 850 Coupé (siehe auch JHM No.14) kommt nach der bereits vorgestellten Rallyeversion nun als Rundstrecken- und Bergsportler. Abarth, wer sonst half dem kleinen Italiener auf die Sprünge, um im Motorsport den großen Anderen das Fürchten zu lehren. Tuner SXC liefert das Pflichtprogramm des 850er nun in weiß rot mit Skorpion aus. Hat man unsere Kritik erhört? Das Vorderachsaxialspiel ist nun ab Werk auf Passmaß korrigiert. Die Achse muss nicht mehr gekürzt werden, die Räder drehen sauber in den Radkästen. Der Beifahrer samt Sitz flogen selbstverständlich raus und die Stoßstangen wurden abmontiert. Erleichtert zeigt der Skorpion seinen Stachel. Wir mussten mit Blei trimmen, damit die Kraft authentisch ohne MTS auf den Plaspflast fließen kann. Die Magnetbox wurde geleert und mit Trimblei befüllt. Zudem kam vorne seitlich neben den Motor je ein Stapel aus dünnen Bleistreifen in die V-förmigen Leerräume. So optimiert veranstaltet der kleine Abarth einen

sportlich tollen Auftritt. Damit alles wie geschmiert läuft, haben wir alle mechanischen Antriebskomponenten mit Öl gewartet und die Vorderräder mit Klarlack versiegelt, damit sie in Kurven keinen störenden Grip aufbauen. Das kleine, schmale und hohe Auto ist nicht leicht zu fahren und fordert des Piloten taktisch ausgereifte Fingerübungen am Gas. Andernfalls bekommt man den Grenzbereich mit aller Härte zu spüren und der

Blei jeweils in beide Zwischenräume



Ein kleiner Italiener röhrt frech durchs verschlafene Bergdorf: Der 850er verlangt eine strenge Hand, wenn man den Schieber aufreißt. Er fährt agiler im Vergleich zur voran gegangene Rallyeversion.

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

Klassiker

Abarth 850 Coupé

Jim Hunt Magazine®

Fiat verabschiedet sich von der Ideallinie in die Botanik. Auch ein tolles „Fahrschulauto“, möchte man sein Geschick an der Bahn trainieren. Denn mit einem flachen Le Mans Keil kann fast jeder schnell fahren. Gegenüber der Rallyeversion, die mit 9 Voltan optimal unterwegs war, fahren wir diesen 850er mit scharfen 12 Voltan, um realitätskonform loslegen zu können. Der Druck reicht, um den kleinen Italiener mit Schwung und

dezent ausbrechendem Heck um die Kurven zu wuchten. Die Doppelzündung am L-Kiel bildet breit zurecht gebogen in jeder Fahrlage eine zuverlässige Elektrik. Die Zündfunken springen über flache Kupferleitbleche zu den Kerzen am Inliner-Motor. Wie bei SCX üblich ist man mit Abblendlicht unterwegs, was dem kleinen Fiat den letzten optischen Pfiff verleiht. Klein, fein und gemein: So kennt man Abarths Skorpione.



Abarth Skorpion prangt an der geschlossenen Stirn des luftgekühlten 850ers. Die Stoßstangen wurden demontiert, denn jedes Gramm zählt!

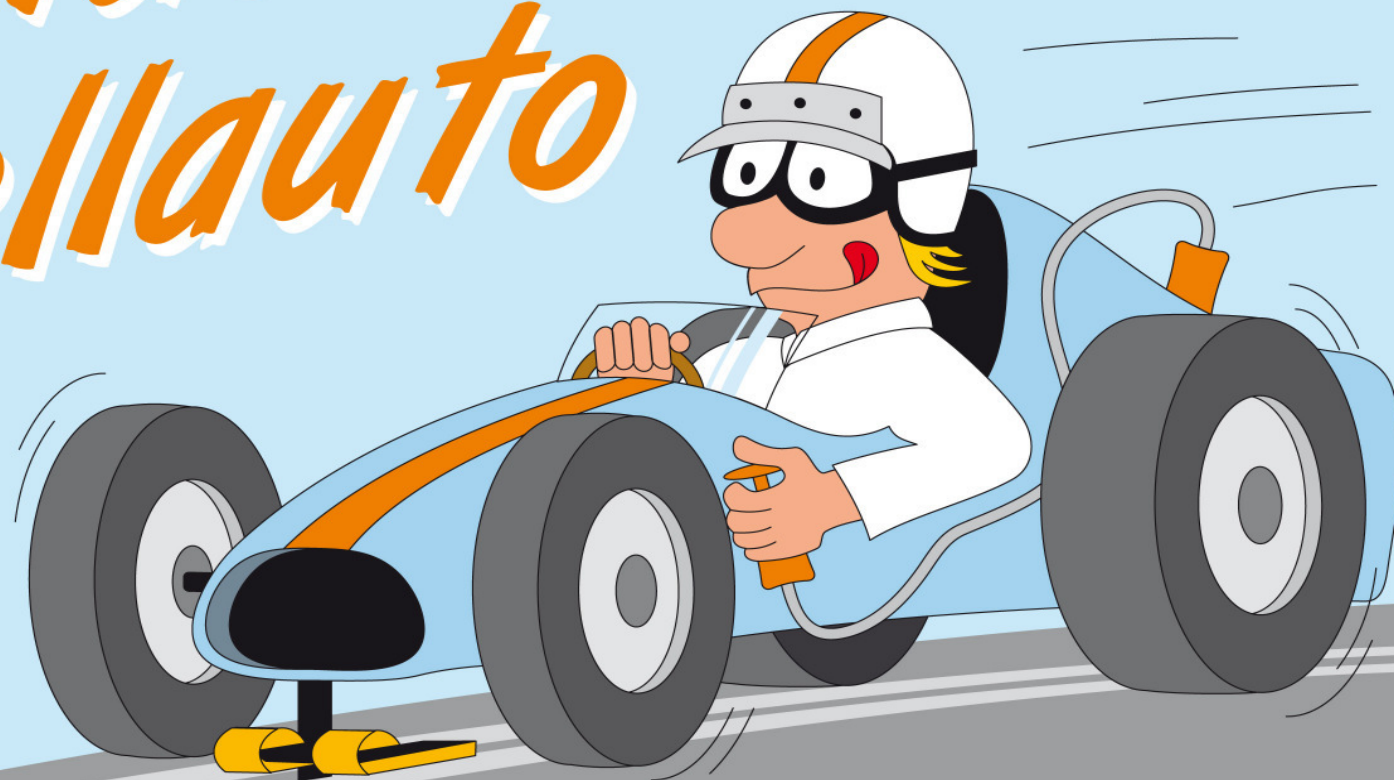
Fazit:

Der Rundstrecken und Bergrennsport Fiat 850 Coupé leistet bei 12 Voltan authentisches Fahrvergnügen, das einen kompletten Fahrer fordert, möchte man das schmale, hohe und kleine Coupé im Grenzbereich fahren. Solide Technik mit Doppelzündung und satter Drehmomentkurve für den Nervenkitzel am Limit der Fahrphysik.

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

Scratchbuild

INDIANAPOLIS 500

P
A
C
E
M
A
K
E
R



Beim Indianapolis 500 gibt es seit dem ersten Rennen ein Pace Car für die Einführungsrunden. 1955 war das neue Chevrolet V8 Bel Air Cabriolet das Vorfahrerfahrzeug.

Scratchbuild

'55 Chevy Pacecar

Tim Hunt Magazine®



Der einfache Bausatz und was daraus gemacht wurde: Schritt für Schritt entstand dieses außergewöhnliche Cabrio zum Start der 500 Meilen.



Scratchbuild

'55 Chevy Pacecar

Tim Hunt Magazine®

Das 55er Chevrolet Bel Air Cabriolet stand schon lange auf seiner Wunschliste. Natürlich kam nur eine Ausführung in Betracht, das Pace Car der Indianapolis 500.

Martin S. nutzte als Basis den 55er Snap tite Kit des Chevrolet Bel Air. Der Bausatz wurde von Revell USA vor einigen Jahren neu aufgelegt, ist aber mittlerweile selten geworden. Zum Glück hat er rechtzeitig einen kleinen Vorrat angelegt.

Beim Cabriolet braucht man ein vollständiges Innenleben. Die modernen Einzelsitze des Revell Bausatzes wurden durch eine Sitzbank aus der Restekiste ersetzt.

Das Chassis ist ein Eigenbau, das auf einer Polystyrolplatte basiert. Als Motor dient ein Mabuchi Blockmotor, der mit 9,5mm Bauhöhe

unter die Rücksitzbank passt. Wunderdinge sind vom kleinen Motörchen nicht zu erwarten, aber das Auto ist auch nicht für die Bestzeitenjagd gebaut. Die Fahrer wurden aus verschiedenen Figuren zusammengestellt. Für die Chromteile wurde Metal Bare Folie verwendet. Das war

zumindest bei den Stoßstangen eine arge Fummelei, aber das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die Druckvorlagen für die Decals erstellte Martin selbst. Die Anfertigung übernahm ein Siebdrucker. Mehr Fotos des Autos gibt es im Scratchbuiltforum (www.scratchbuilt.de).

Das Original als akribische Vorlage: Sogar die beiden Insassen wurden perfekt kopiert.



JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

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

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

- **HvK in Köln**

JIM HUNT RACING

- **SLP-Cup Mitte – 1. Lauf in Filderstadt**

JIM HUNT RACING

- **Ninco GT-Cup im ARC Bottrop**

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING



Reportage

JIM HUNT RACING

12. HÖLLE VON KÖLLE **IN DER HEIMAT**

beim SRC Köln am 20.3.2010



JIM HUNT RACING

12. HvK in Köln

Nach 2-jährigem Bestehen der Rennserie traf man sich am 20.03.2010 in der Heimat. Gastgeber war SRC Köln (www.src-koeln.com) in Köln-Weidenpesch, auf deren großer 6 – spurigen Carrerabahn (Streckenlänge 50 Meter) das Rennen ausgetragen wurde. Ein dickes Dankeschön an die Leute des SRC Köln für das Training am Vortag, die hervorragende Organisation und Bewirtung in der großzügigen und tollen Location.

40 Frauen und Männer und ihre Rennwagen traten beim Event an und sorgten in der Historie der Hölle von Kölle Serie für einen neuen Teilnehmerrekord. Es wurden insgesamt 5349 Runden abgespult, was einer Gesamtstrecke von 267 450 Metern entsprach.

Wie üblich prämierten die Teilnehmer vor der Qualifikation, die schönsten und originellsten lackierten Slot.it Fahrzeuge im BEST OF SHOWCAR Wettbewerb.

Im Qualifying wurden die 7 Startgruppen ausgefahren, bevor die Rennaction ihren Lauf nahm. In allen Startgruppen gab es harte, aber faire Fights, bei denen es teilweise um wertvolle Streckenmillimeter ging.

Besonders zu erwähnen sind die Auftritte der drei Junioren Benedikt, Phillip und Bella, wobei es die junge Dame den Jungs gezeigt hat.

Nach zwei Jahren HvK fährt man mal wieder in der Heimat. Die bunten Startfelder der seriennahen Slot.it Rennserie für jedermann trumpfte beim Gastspiel bei der SRC Köln mit einem neuen Teilnehmerrekord auf: 40 Rennfahrer und Rennfahrerinnen waren da, um ungezwungen gegeneinander und miteinander Rennen zu fahren. Das Konzept geht auf...



JIM HUNT RACING

12. HvK in Köln

Rennsieger wurde der souverän fahrende Dirk, der seinen Audi nach 148 Runden vor Uwe K., ebenfalls auf Ingolstädter Edelmetall unterwegs, ins Ziel brachte. Uwe legte 6 Runden weniger zurück, so wie Wolfgang, der seinen starken Nippon Sportler Nissan stark aufs Bodenblech trat. Ihm fehlte nur ein Rennmeter auf den zweiten Platz.

Auf den folgenden 10 Plätzen wurde die Luft verdammt dünn. Die Unterschiede der abgespulten Rennmeter entschieden die Platzierungen. Thomas J im Ferrari schaffte 141 Runden und 99 Teilmeter, ebenso wie Bernd K. der allerdings mit 43 Teilmetern auf Platz 5 landete. Daniel B. auf Audi spulte 140 Runden ab, gefolgt von einer ganzen Ingolstädter Phalanx mit 139 Runden. Wenn auch viele von Euch am

Rhein den FCB nicht schätzen. An Bayern kommt trotzdem keiner vorbei, wie man an der Vielzahl der eingesetzten Audis sieht.

Im Feld tummelten sich neben den 14 Audis noch drei Ferraris, jeweils ein Jaguar, Lancia und Mazda, zwei Sauber Mercedes wie je vier Nissan und McLaren sowie sieben Porsches. Im Grunde die gesamte Elite von Slot.it. Bis auf kleinere Eingriffe bleibt in der Serie alles seriennah. Das MTS fliegt raus, Blei kommt rein und eigens angefertigte Ortmann-Reifen in grau bilden die Eckdaten der einsteiger- und budgetfreundlichen Rennserie. Ein Konzept, das aufgeht.

Wer alle Platzierung oder das Reglement verfolgen möchte, dem sei der Besuch Website www.hoellevonkoelle.de empfohlen. Einsteiger sind jederzeit willkommen.

Wir gratulieren Dirk zum überlegenen Sieg!



Erster Sieger: Der souverän fahrende Dirk, der mit 6 Runden Vorsprung alle anderen hinter sich ließ.

Wer fährt hier mit Hut? Die Rennleitung erledigte behütet ihren Job am Statistik-Tableau.



Best of Showcar Wettbewerb: Teilnehmer küren vor den Rennen die am schönsten selbst gestalteten Boliden. Aber sagt mal: 1.FCK und Schalke auf bayerische Audis malen? Blasphemie? An Bayern kommt eben doch keiner vorbei. ☺



Ballistol Universalöl für große und kleine

Rennwagen...



Tel.: 02150 70 96 25
Info@Ballistol-Shop.de
www.Ballistol-Shop.de



Ballistol-Shop.de



Inh.: P.Michael Sommerhoff, Fronhofstraße 29, 40668 Meerbusch

JIM HUNT RACING

SLP Cup Mitte Filderstadt – 1. Lauf

Wer ist der Highway Star?



JIM HUNT RACING

SLP Cup Mitte Filderstadt – 1. Lauf

SLP-Cup Mitte geht in die dritte Saison -1. Lauf SLP-Cup 2010-

Wie im Vorjahr fand das Auftaktrennen zur 2010er Saison in der Mitte wieder im Highway Star in Filderstadt-Bernhausen statt. Nach dem spärlich besuchten Saisonabschluss 2009 in Trier und den – im Unterschied zum Westen – im Vorfeld eher mäßigen Anmeldezahlen waren Fahrer und Organisatoren gespannt darauf, wie sich das Ganze entwickeln würde.

Es war wieder ein toller Renntag, SLP-Cup-Fahrer, „Region-Stuttgart“-SLP-Fahrer und „große“ SLP-Fahrer nutzten die Gelegenheit, sich mit gleichem Material zu messen und alle hatten viel Spaß. Ein herzliches Dankeschön als Pitzi, Mike und Bernd, dass wir wieder bei Euch spielen durften!



Der Renntag

Pünktlich öffnete der Highway-Star Samstag Morgen seine Pforten. Betreut durch Mike Munk als Technikverantwortlichen, „Pitzi“ Bohnet, die sich wie immer hervorragend um das leibliche Wohl aller Teilnehmer kümmerte und „Heimleiter“ Bernd Bohnet, konnten sich die Fahrer vom ersten Moment an um die Optimierung ihres „Gesamtpakets“ kümmern, die einen tranken Kaffee, andere fachsimpelten, einige schraubten und andere vergaßen, die Schrauben am T-Träger anzuziehen.

Insgesamt acht Cup-Fahrer waren an der Bahn, u.a. Uli Schumacher, der die Anreise aus Trier nicht gescheut hatte.

Zu den Cup-Fahrern gesellten sich noch fünf bekannte „Gastfahrer“, die zum Teil ihre Cup-Autos erst „entstauben“ mussten.

Das Reglement ist über drei Jahre stabil. Es gibt viele gute Beschreibungen und Hinweise zum Fahrzeugaufbau. Auch Autos, die jahrelang im Slotkoffer hinter nach immer neuen Regeln aufgebauten zertifizierten Mini-Z versteckt lagen, können mit einem frischen Satz Reifen kurzfristig fit gemacht werden.

Bei der SLP kommen 1zu24 Boliden zum Einsatz für deren Aufbau viel technisches Verständnis und Erfahrung erfordert. Ein klares Reglement liefert die Eckdaten. Gefahren wird an einem Tag: Training- Qualifikation – Zwei Rennläufe.

Das Training

Für das Training am Renntag wird im SLP-Cup, der als Ein-Tages-Veranstaltung konzipiert ist, viel Zeit reserviert. Auch in Filderstadt nutzten dies die Cup-Fahrer.

Motorenausgabe und Fahrzeugabnahme

Rechtzeitig zum Saisonstart waren wieder SLP-Motoren aus Trier in Filderstadt eingetroffen. Motorausgabe, Motoreinbau, Einrollen – alles wie immer reibungslos. Das klare Reglement und die Disziplin der Fahrer helfen, dass die Wagenabnahme problemlos von statten geht.

Akribische Kontrolle bei der Fahrzeugabnahme



JIM HUNT RACING

SLP Cup Mitte Filderstadt – 1. Lauf

Qualifikation

Wie 2009 führte auch heuer kein Weg an den Heimfahrern vorbei. „Alte“ Autos, neue Reifen, und mal eben fast alle Cup-Fahrer versenkt...

Quali-Resultate:

Jihad, 11,254 – Kai 10,186 - Dirk 10,555 - Micha, 9,178 – Manfred 9,246 - Uli 9,158 - Mike, 8,874 – Thomas 9,138 - Robert 9,074 - Paul, 8,680 – Michael 8,773 - Bernd, 8,591 – Wolfgang 8,692

Das Rennen - Erster Lauf

Favorisiert war Uli Schumacher, SLP-Cup Vizemeister 2008 und 2009, der sich schon vor dem Rennen mit Manfred Vogel, Widersacher aus der letzten Saison, verbale Duelle lieferte.

Das Rennen lief gesittet ab. Früh fand jeder seine Gegner, es entwickelten sich interessante Zwei- und Dreikämpfe. Kai und Jihad Horatschek, zwei Neueinsteiger im Cup, fuhren mit- und gegeneinander in der „Vater-Sohn“-Wertung und mit dem Ziel, in ihrem ersten Rennen nicht letzte zu werden. Fehler – beide fuhren Autos mit nahezu identischer Lackierung, was zu Missverständnissen führte.

Dirk Spiegelhalter, nach Quali und Training stärker eingeschätzt, bekam in Rennmitte Probleme mit der Mechanik. Er beendete mit der roten Laterne, ½ Runde hinter Jihad – der im ersten Rennen geschafft hat, für was andere ein ganzes Jahr benötigen.



FAHRER

L
A
G
E
R

Reportage

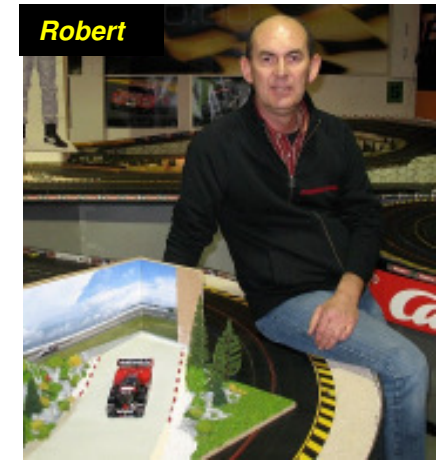
JIM HUNT RACING

SLP Cup Mitte Filderstadt – 1. Lauf

Weiter vorn balgten sich Micha „The Voice“ Gruber und Manfred Vogel sowie Thomas „Schalke“ Mück und Uli Schumacher. Nach einer Stunde Fahrzeit konnte sich Manfred mit einer guten Runde vor Micha ins Ziel retten, etwa fünf Runden hinter Thomas, der seinerseits sieben Runden Rückstand auf Uli hatte.

Das Rennen - Zweiter Lauf

Der zweite Lauf sah nun den Chronisten als einsamen Cup-Fahrer zwischen den Heimfahrern. Besetzung und Qualizeiten versprachen ein ordentliches, chaosarmes Rennen. Die Realität sah anders aus: Zitat: „Ich dachte, ihr seid die Profis. Das ist ja schlimmer als bei uns“.



FAHRER

L

A

G

E

R

JIM HUNT RACING

SLP Cup Mitte Filderstadt – 1. Lauf

Trotz Chaos-Phasen war der zweite Lauf eine spannende Sache. Nach einigen Abflügen ging es für Michael im darum, einen Vorsprung auf Uli herauszufahren, um in der Cup-Wertung die Führung zu übernehmen.

Davor machte Paul seinem Vater Robert das Leben schwer, der jedoch schließlich das bessere Ende für sich hatte und mit 28 Teilmetern Vorsprung auch noch Mike knapp hinter sich ließ. Unangefochten an der Spitze Bernd und Wolfgang, deren Duelle auf und neben der Bahn wie immer hohen Unterhaltungswert für alle hatten.

Jim Hunt Magazine gratuliert allen großen und kleinen Rennfahrern und wünscht Euch weiterhin spannende SLP-Schlachten.

Endergebnis:

Platz 1: Bernd Bohnet (Gesamt 398,81)

Platz 2: Wolfgang Krech (397,12)

Platz3: Robert Ries (391,32)

Platz 4: Mike Munk (391,3)

Platz 5: Paul Stier (388,41)

Platz 6: Michael Kaiser (379,04)

Platz 7: Uli Schumacher (375,39)

Platz 8: Thomas Mück (368,12)

Platz 9: Manfred Vogel (363,05)

Platz10: Michael Gruber (361,38)

Platz11: Kai Horatschek (304,61)

Platz12: Jihad Horatschek (296,5)

Platz13: Dirk Spiegelhalter (296,06)



Bernd und Mike bei der Siegerehrung



Reportage

JIM HUNT RACING

Bernd Slotman, freier JHM-Mitarbeiter seit der ersten Stunde, stampfte eine einfach gestrickte Ninco GT-Rennserie aus dem Boden. Fahrer wie Sponsoren stiegen ein und sind seitdem regelmäßig dabei. So schön einfach kann Rennen fahren ablaufen...



Ninco GT-Cup im ARC Bottrop

JIM HUNT RACING

Ninco GT-Cup im ARC Bottrop

Der Gedanke eines Ninco GT Cups entstand bei mir mit dem Erscheinen des Gulf Porsche 997 GT3 vor gut einem Jahr. Hierfür suchte ich ein paar Mitstreiter, um mit diesen zentral im Ruhrpott (das ARC Bottrop liegt in der Nähe meines Büros) eine lockere Gruppe von Ninco Begeisterten zu gründen. Zunächst versteifte sich der Wunsch nur Porsche zu fahren, dieser erwies sich aber leider mangels Masse als zu klein.

Nachdem die Fahrzeuge und ein Reglement, welches möglichst einfach gehalten wurde, vorgestellt waren, entwickelte sich reges Interesse.

Klares Konzept, einfache Regeln, niedrige Kosten und hoher Spaßfaktor: Die Leute kamen schnell zur Ninco GT-Serie nach Bottrop und fanden Gefallen daran.



Text: Bernd Slotman; Fotos: Robert-Alexander Sonnenberger

Ninco GT-Cup im Autorennbahncenter Bottrop. In acht Läufen wurde und wird gegeneinander auf seriennahen Boliden gefightet. Ascari, Lexus, Lamborghini und viele mehr eröffnen bunte Startfelder. Die Tatsache, dass der spanische Hersteller in der Vergangenheit einige Designversionen eines jeden Modells an die Startlinie gebracht hat, sorgt dafür, dass nicht identische Autos eingesetzt werden müssen. Ein gutes Basiskonzept, das zusammen mit einem einfach gestrickten Reglement das Rennen fahren zu niedrigen Kosten, aber mit hohem Spaßfaktor für jedermann ermöglicht.

JIM HUNT RACING

Ninco GT-Cup im ARC Bottrop

Das Ablaufkonzept mit acht Läufen kam vielen Leuten entgegen und es entwickelte sich in einem Forum mehr Interesse als erwartet. Der Megathread, der sich mit diesem privaten Ninco GT Cup beschäftigt umfasst mittlerweile 67 Seiten! 1334 Beiträgen und fast "40.000" Aufrufe stellen eine enorme Bühne dar, es wurde alles lustigerweise zum Selbstläufer. Erst recht, da sich früh Sponsoren, angefangen mit Umpfi's Slotbox von sich aus an die Serie hingen, gefolgt von Wilfried vom Autorennbahncenter Bottrop, den Nordschleifen mit ihrem Ideallinie Slotshop und abschließend mit mir.

Spannende GT-Schlachten in den großzügigen Räumen des ARC Bottrops.



Text: Bernd Slotman; Fotos: Robert-Alexander Sonnenberger

Lockeres Miteinander an der Bahn, egal ob man gerade al Fahrer oder Streckenposten fungiert...



Text: Bernd Slotman; Fotos: Robert-Alexander Sonnenberger



JIM HUNT RACING

Ninco GT-Cup im ARC Bottrop

Gruppenfoto aller Rennfahrer/innen. Die GT-Serie fand schnell Fans und Sponsoren, was sich Bernd in seinen Vorüberlegungen so gar nicht gedacht hatte. Am 24.4. geht es ans Finale zum achten und letzten Wertungslauf. Mitte Mai gibt es zur großen Siegerfeier eine besondere Einlage: Es wird in Teams ausschließlich auf Ninco Porsche GT3 gegeneinander gefahren. Ob die Serie demnächst fortgesetzt wird, stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest. Wir drücken aber dazu die Daumen!!!



Nach einem ersten Vortreffen im August ging es schnell los mit der Serie wie einem wachsenden und begeisterten Mitstreiterfeld. Die Stimmung ist bis heute meist harmonisch und locker geblieben. Am 24.4. geht bereits der abschließende 8. Wertungslauf über die Bühne.

Nach Auswertung des Endstandes wird es am 15.5. eine Abschlussveranstaltung mit Pokal/ Urkundenvergabe und Preisverleihung geben. Als netter Abschluss wird der Urgedanke der Serie neu aufleben: Es werden Teams (der Stärke nach) auf Porsche GT3 gegeneinander antreten.

Bernd Slotman





Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90

46236 Bottrop

www.autorennbahncenter-bottrop.de



Öffnungszeiten

Di, Mi, Do, So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche

Erwachsene

• Tageskarte € 5.-

• Tageskarte € 6.-

• Komplett* € 7,50.-

• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

* Tageskarte mit Leihauto und Regler

Rennen

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

Snacks

An der Theke

Service

Reparaturen, Beratung

Shop

großes Sortiment

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Vier große Carrerabahnen

Holzbahn

20 m
8-spurig

30 m
6-spurig

32 m
6-spurig

50 m
6-spurig

40 m
6-spurig

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte den Fahrspaß in Kurven verhindert)

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Schlussredaktion: Sushi Neda

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

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



SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

**Schmidbauer
Modellauto**

Riesige Auswahl
in verschiedenen
Maßstäben führender
Markenhersteller.

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

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

Bazar

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

Biete Carrera 124 Schienen Konvolut. Diverse Kurvenradien mit Randstreifen schwarz und viele Geraden. Chiffre NB 237

Suche Fly Targa Florio Modelle
Chiffre DO 239

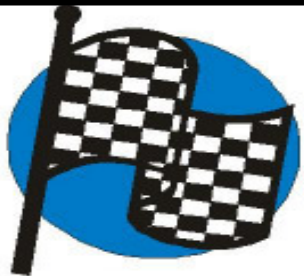
Suche Aston Martin DBR9, Präsentations-Modell UK.
Chiffre OS 529

Kostenlose private Kleinanzeigen

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



Lust auf spannende online Rennen?
www.GPLRACER.eu



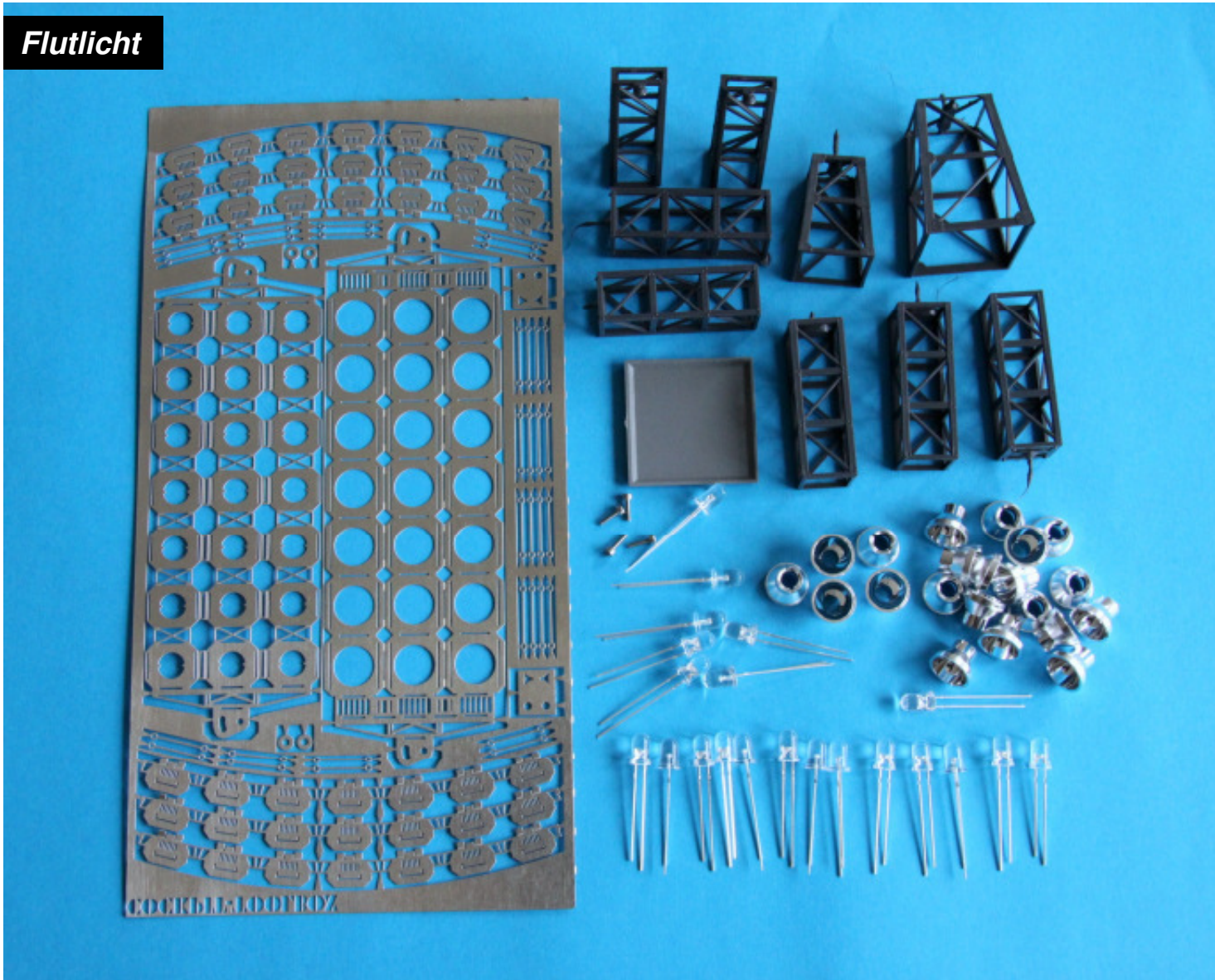
SLOT RACING

KICHERER

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

www.slotracing-kicherer.de

Flutlicht



Bahn-**Beleuchtung** ist ein heißes Eisen...

Lichterketten mit 220 Volt sind günstig, aber nicht ganz ungefährlich, spielen Kurze an der Bahn mit.

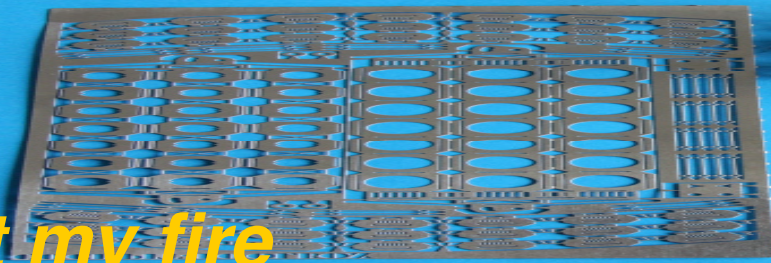
Schreibtischlampen eines schwedischen Möbelgiganten sind dezent und effektiv. Aber wirklich schön sind sie nicht.

Wer höhere Ansprüche ans Design legt und gerne bastelt erhält von Rainer Hölzl - Cockpit Toolbox - den ultimativen Stadionfluter.

LIGHT MY FIRE

Flutlicht

Light my fire



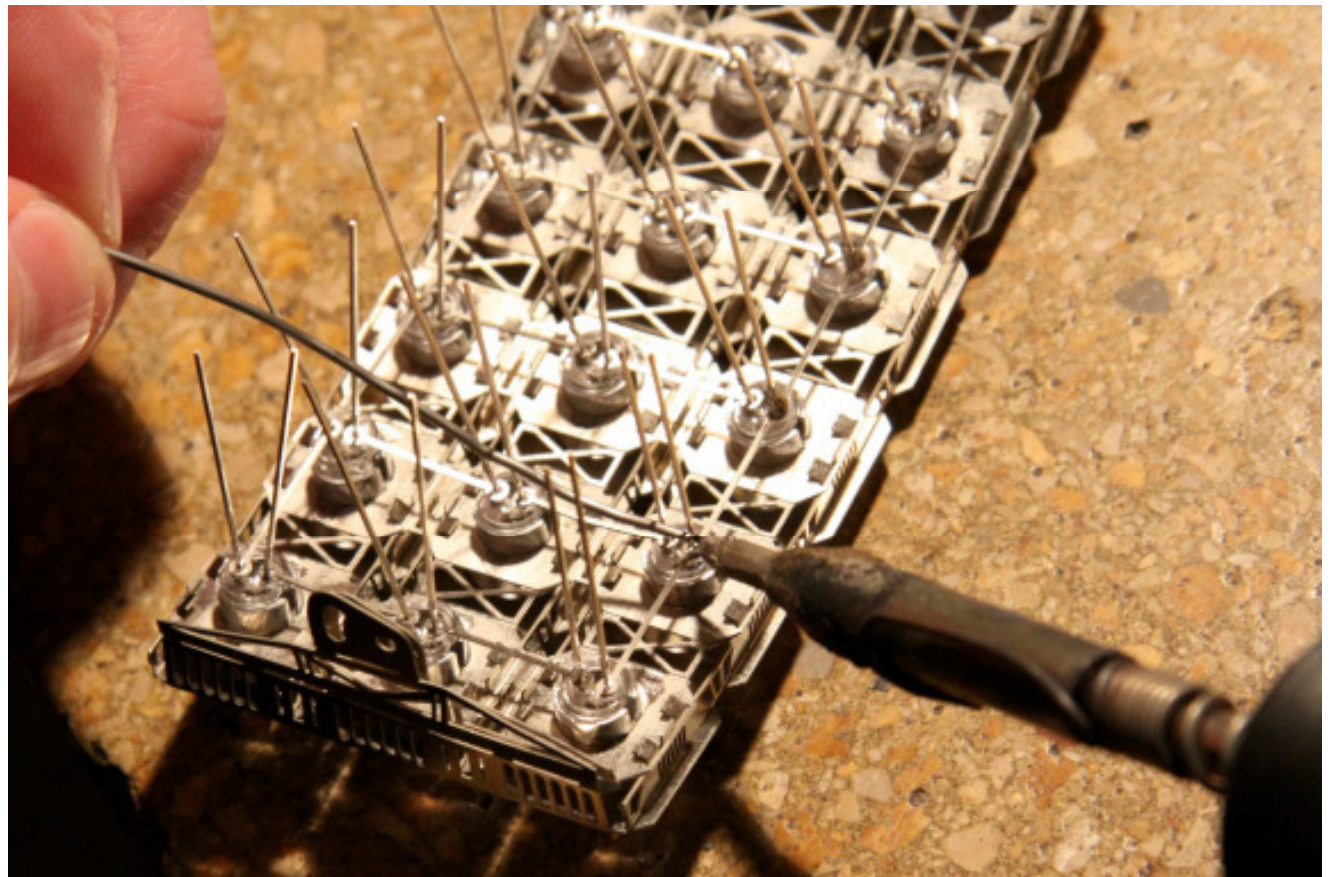
Jim Hunt Magazine®

Die Cockpit Stadionlampe wird als Bausatz geliefert. Eine Platte mit fotogeätzten Teilen, LEDs, Schirmchen und der Mast aus Kunststoff müssen zusammen gebaut werden. Bei diesem Kit ist viel Fingerspitzengefühl und technisches Verständnis gefragt, möchte man ihn sauber komplettieren. Technisch muss man kein Elektro-Ingenieur sein, um die Schaltung zu realisieren. Viel mehr muss man ein Meister am Feinlötkolben sein, sollen die feinen Kontakte nicht verbruzzelt oder kurz geschlossen werden. Grobmotoriker werden scheitern, Leute mit dem taktilen Fingergeschick eines Zahnarztes oder Chirurgen kommen hier voll zum Zuge.

Schon das Ausschneiden der Fotoätzteile erfordert feines Arbeiten. Die Anleitung (pdf auf der Herstellerwebsite) hilft. Allerdings sind die Bilder darin von der Perspektive nicht immer günstig gewählt, so dass die Orientierung nicht immer gleich auf den ersten Blick gelingt.

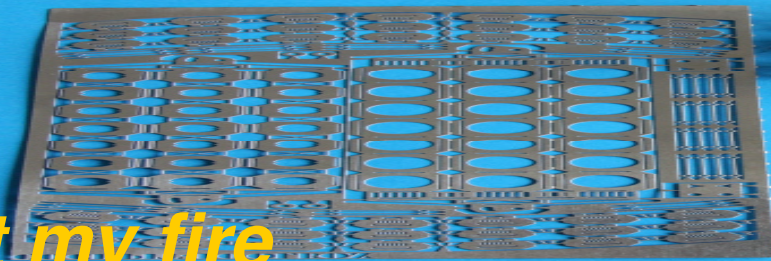
Feine, gewölbte Fachwerkträger verbinden die beiden Hauptträger des Lampenschirms. Sie müssen ineinander gefädelt, gesteckt und durch Umbiegen von Laschen fixiert werden. Das Blech-Origami ist keine leichte Aufgabe, aber mit Geduld und taktilem Geschick umsetzbar.

Die anfängliche Montage der kleinen Teile ist beim ersten Mal eine Aufgabe, die aber mit Geduld zu schaffen ist. Das Löten der kleinen Teile verlangt höchste Sorgfalt und ruhige Hände: Minikleine Domstreben verbinden die Anoden und Kathoden der LED.



Flutlicht

Light my fire



Jim Hunt Magazine®

Als nächster Schritt werden die kleinen Schirmchen eingesteckt und mit Laschen geklemmt. Wir haben sie zusätzlich mit Sec-Kleber fixiert, damit alles am rechten Platz bleibt. Von hinten werden nun die LEDs eingesteckt. Kleine Koppelstangen müssen verlötet werden, um den Kontakt zu schließen. Bei diesem Schritt wird am meisten Sorgfalt gefragt, denn es geht hier richtig eng zu. Wer schludert, lötet schnell einen Kurzschluss ins System.

Dann wird der Fluter auf das zusammengeklebte Plastikstativ mit Schrauben und Laschen fixiert. Der Standfuß ist sehr schmal. Das Teil steht, muss aber unbedingt breiter aufgestellt, verschraubt oder verklebt werden, sonst fällt der Mast um. Wie man die Kabel verlegt ist

Geschmackssache. Man kann sie im Gittermast baumeln lassen oder mit Geschick an seiner Innenseite verkleben, was die Optik deutlich hebt. Der Anschluss an die LEDs gestaltet sich easy mit dem LötKolben. Maximal 12V Spannung anlegen und sich am wunderschön gemachten Stadionlicht erfreuen. Zielgruppe ist klar der Modellbauer mit hohem Anspruch an die Realität auf seiner Anlage. Es sollte auch akribisch darauf geachtet werden, an welcher Stelle die Masten positioniert werden. Rast ein Auto ins Gestänge, leidet nicht nur der Fahrer. Die filigrane Konstruktion ist nicht für Unfälle ausgelegt. Unbedingt an exponierten und unfallfreien Streckenabschnitten montieren. Dann hat man nicht nur eine luxstarke Beleuchtung, sondern einen richtigen Hingucker, wie draußen in der Realität. Die Montage des zweiten Masten ging selbstverständlich leichter von der Hand. Wie in allen Dingen, die man zweimal macht. Trotzdem sollte zur Montage kein knappes Zeitfenster ein-



Bei einsetzender Dämmerung: Die Vorfreude auf den Einsatz des Cockpit Stadionfluters steigt.

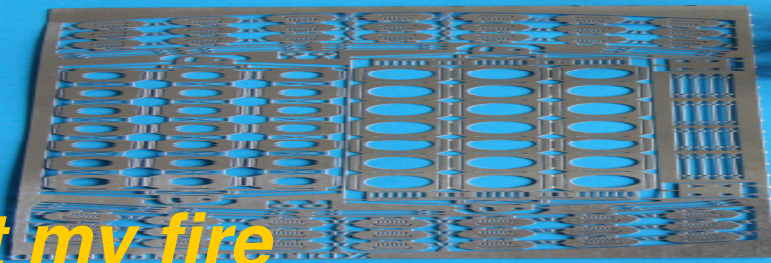


Stand by: Bei Tageslicht ruhen die 21 LED in ihrem konvexen Schirmchen-Bett. Authentisch gestalteter Fluter als dekoratives Element am Rand der Strecke. Sein Gittermast aus Kunststoff muss am Boden gut fixiert werden, damit die Konstruktion im Lot bleibt und nicht umfällt. Die Kabel kann man geschickt verbergen. Optisch ein absolutes Highlight, auch ausgeschaltet!



Flutlicht

Light my fire



Jim Hunt Magazine®

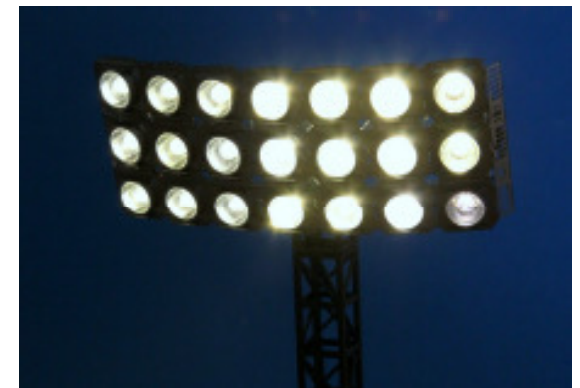


kalkuliert werden. Wer hierbei hudelt, ärgert sich schwarz und ruiniert das aufwändige Gimmick. Möchte man eine komplette Anlage illuminieren sollte man vorher klar nachdenken, wer die Montage übernimmt. Wer etwas Schönes haben will, muss eben leiden. Einen Trafo und Kabel braucht man noch dazu. Aber wer sich auch am LötKolben auskennt, der meistert lässtig diese letzte Hürde.

Fazit:

Die Bahnbeleuchtung von Rainer punktet mit einer authentischen Optik. Leute, die einen hohen Maßstab an das Aussehen ihrer Rennstrecke anlegen, kommen an diesem Fluter nicht vorbei. Die aufwändige Komplettierung ist nichts für jedermann. Fingergeschick, Geduld und Können sind hier klar gefragt. Beim zweiten Mal geht es schon deutlich schneller.

Volle Luxleistung im Jim Hunt Lichtlabor. Die beeindruckend starke Ausleuchtung entschädigt für die vorangegangenen Mühen bei der Montage. Die Anzahl, wie viele Fluter man pro Bahn benötigt, können wir nicht beantworten, kennen wir logischerweise nicht die individuellen Verhältnisse vor Ort. Wer mehr über den Fluter erfahren möchte, wirft einen Blick auf die Cockpit Toolbox Website.



Erste Holzbahn mit 14!

Pista Targa Bavariana

***Jugendlicher wagt sich an
seine erste Holzbahn!
Bühne frei:***



Jugend forscht...

Jim Hunt Magazine®

Test Track

Jugend forscht...

Erste Holzbahn mit 14!
Jim Hunt Magazine®

Es begann mit einer typischen Menschenmacke: Man ist nicht zufrieden mit dem was man hat, sondern nur mit etwas neuem. Gedrängt von diesem Wunsch verkaufte ich meinen Dakar-Track um für ein neues Projekt Platz zu schaffen: Die Pista Targa Bavariana - meine erste Holzbahn: Einspurige und ca. 7m lang.

Das Fräsen ging auch für einen 14-jährigen, völlig Unerfahrenen erstaunlich gut. Das Gelände hat 4 Schichten: Bauschaum, darüber Zeitungspapier mit Kleister und weil das recht doof aussah noch eine Schicht Sand drüber. Dieser versiegelt und angepinselt bildet er den Untergrund für das Gras. Mit einem selbstgebasteltem Gras-Master (elektronische Fliegenklatsche mit Sieb) ließ sich das Gras wunderbar aufrichten.



Während andere in seinem Alter sinnfrei Komasaufen oder sich stundenlang vor stupide Konsolen setzen, baute sich Daniel mit 14 Jahren seine erste eigene Holzbahn. Der Bayer mag klassische Autos und Rallyes, wofür er er eine passende Piste suchte. Da nichts seinen Vorstellungen entsprach... Ab in den Keller, die Fräse angeworfen und los ging es. Damit die Szenerie nicht verloren aussieht, wurde auch im Landschaftsbau losgelegt. Mit einem selbstgebauten Grasmaster (!!!) wurde sogar das Streugras aufgestellt. Eine elektronische Fliegenklatsche mit Sieb war dazu das perfekte Utensil.

Test Track

Jugend forscht...

Erste Holzbahn mit 14!
Jim Hunt Magazine®

Das kleine Häuschen ist aus Kaffeemühlern einer bekannten Fast-Food-Kette gebaut und mit Farbe gealtert.

Es wäre noch so einiges gemacht worden, aber ich hatte mich letztendlich anders entschieden. Um die Holzbahn unterzukriegen musste der Kellerraum umgebaut werden. Plötzlich war der viel größer. Wozu den Platz mit einer kleinen Holzbahn verschwenden, wenn eine Größere reinzukriegen ist.

Die Bahn wurde letztendlich (leider) verkauft. Das neue Projekt, eine zweispurige Rennstrecke folgt.



Klein aber fein: Daniels erstes Holzbahnprojekt besitzt eine Streckendistanz von etwa 7 Metern. Das kurvige Geläuf der Rallyebahn verlangt dem Fahrer alles ab, es gibt keine einzige Stelle, die Ruhe erlaubt. Für den optischen Stakkato-Effekt beim Fahren sorgen selbst angefertigte Bäume und ein Tunnel. So muss der Fahrer beim Pilotieren richtig viel Gefühl walten lassen.

Test Track

Jugend forscht...

Erste Holzbahn mit 14!
Jim Hunt Magazine®

Die Piste ist für einen Einsteiger eine gelungene Sache! Bedenkt man, dass ein Vierzehnjähriger alles selbst gebaut hat, schlägt das Respektometer auf seiner Skala maximal aus. Wir ziehen unseren Hut vor Daniels Leistung und sind begeistert, dass es sie doch noch gibt: Jugendliche Slotter, die kreativ selbst Hand anlegen, um ihr Hobby nach ihren Vorstellungen auszuleben. Solches Baumeister-Engagement verdient den uneingeschränkten Respekt! Ich denke, nicht nur die Redaktion von Jim Hunt Magazine so denkt... Daniel stapelt tief und bedankt sich bei seinen Ratgebern aus dem Slotcarforum.de... Gebaut hat er trotzdem selbst!



Der eingefallene Schuppen liefert ein schönes Detail am Streckenrand. Die Hügel entstanden aus Bauschaum, Zeitungspapier, Kleister und Sand. Alles zum Taschengeldtarif!

Detailliebe: Selbstgebaute Strohballen, damit das Quad nicht falsch abbiegen kann. Zuschauer lockern die Szene auf.





PC Zeitmessung für analoge und digitale Slotcar Rennbahnen

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

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

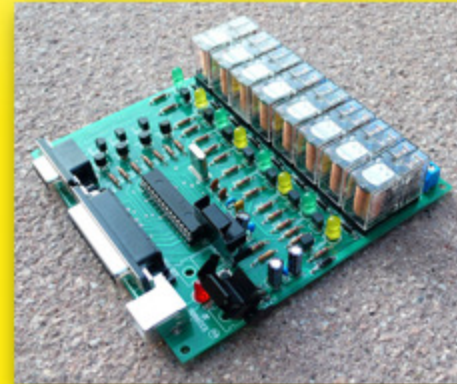
Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Tank	aktuelle Zeit	aktuelle Runde	Fahrzeit (min:sek)
3	Christian P.	A1 - Team Deut	79,7	11,250 8,547 km 8,547 (2)	4 nach 96	00:41,00 0 km/h 168 km/h
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79,4	9,078 7,453 km 9,078 (4)	4 nach 96	00:39,46 0 km/h 209 km/h
4	Axel R.	A1 - Team Schr	84,8	10,844 9,734 km 9,734 (1)	3 nach 97	00:42,03 0 km/h 175 km/h
2	Jens G.	A1 - Team Italia	78,8	12,594 7,437 km 7,437 (2)	4 nach 96	00:40,25 0 km/h 150 km/h
Bahnrrekord				6,516 sek.		
Rennzeit				14:13,62	min:sek	

www.cockpit-xp.de



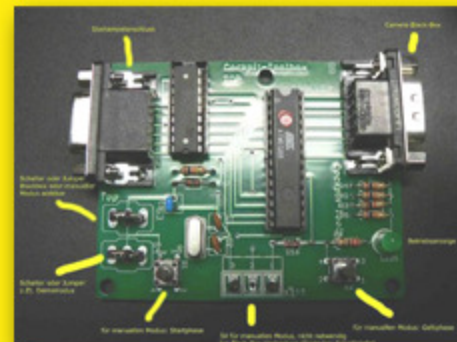
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u. Zubehör für Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine für BlackBox (Digital)

www.cockpit-toolbox.de

Neue Repaints:

- Ferrari F40
- Ford GT40
- Porsche 962C
- Porsche 956C
- Alfa GTAm



Paintbox

In dieser Rubrik zeigen wir regelmäßig selbst gestaltete Rennwagen. Mit Farbe, Pinsel und Decals geht es an den Start. Es handelt sich um unverkäufliche Einzelstücke aus privatem Besitz, die aktiv bei Rennen eingesetzt werden.

Einen flott machen

Workshop

Ferrari F40, slot.it



Jim Hunt Magazine®



Paintbox

Einen flott machen

Workshop

Ford GT40, Scalextric



Paintbox

Jim Hunt Magazine®



Einen flott machen

Workshop

Porsche 962C, slot.it

Jim Hunt Magazine®



Paintbox

Einen flott machen

Workshop

Porsche 956C, slot.it

Jim Hunt Magazine®



Paintbox

Einen flott machen

Workshop

Alfa GTAm, AutoArt



Paintbox

Jim Hunt Magazine®





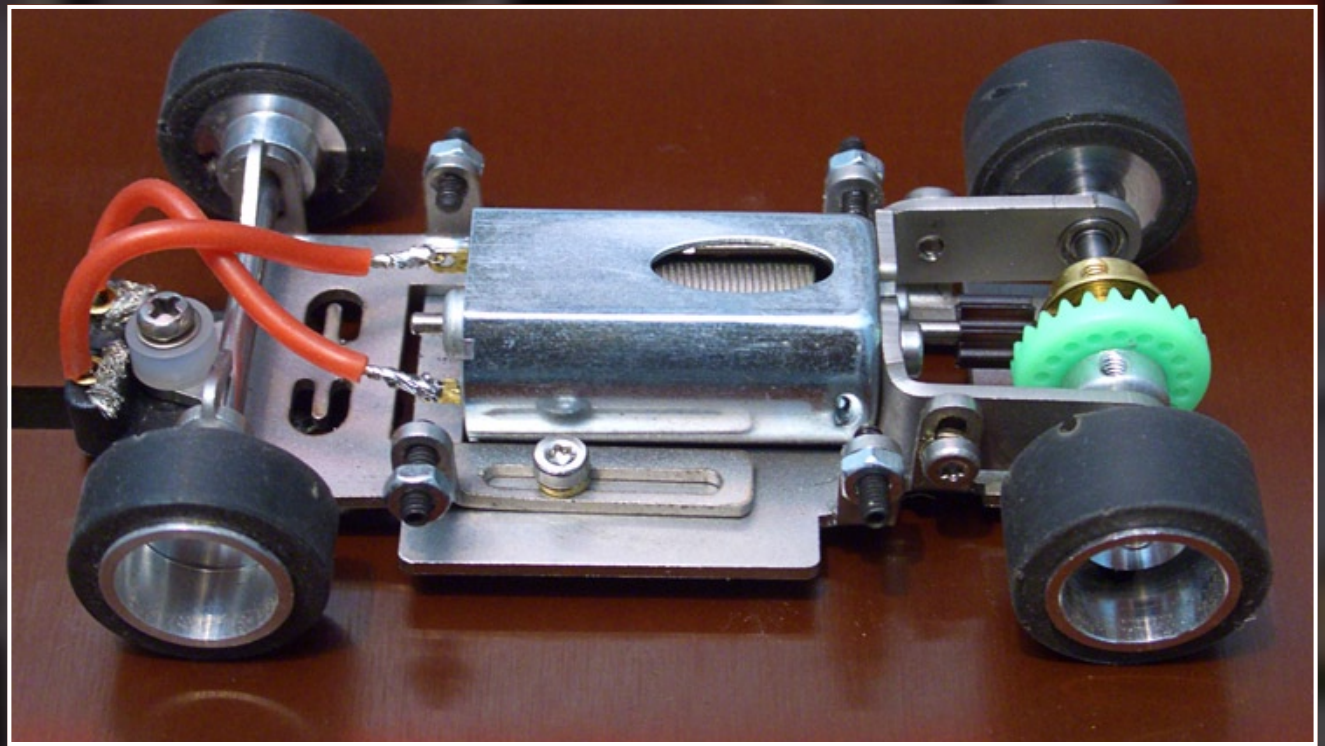
Slotdevil Mikro Chassis 1:43



Slotdevil Mikro Chassis 1:43

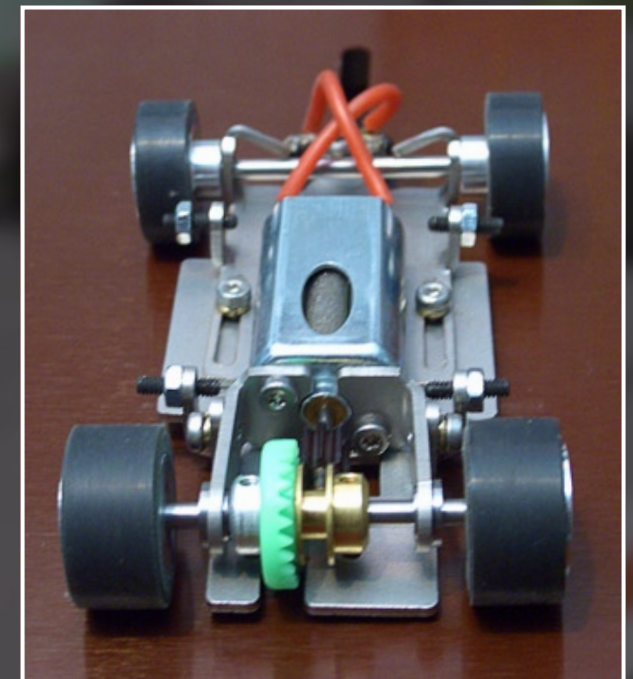
Lange hat es gedauert, bis endlich ein Metall-Chassis in dieser Güte und mit diesen Fahreigenschaften auf den Markt kam. Das dann auch noch allen Ansprüchen des ambitionierten Slotters genüge tut. Es gab etliche Anläufe und Versuche ein vernünftiges Fahrwerk, welches auf die Karosserien des Maßstab 1:43 passt, zu entwickeln. Mit Neusilber, Edelstahl oder Aluminium wurde experimentiert. Das eine oder andere Fahrwerk war in Deutschland auch im Handel erhältlich, aber meistens scheiterte es entweder an den passenden Komponenten oder den zu hohen Produktionskosten. So richtig funktionieren wollte bis jetzt keines der angebotenen Fahrwerke.

Mit dem Mikro von Slotdevil ist es nun möglich, Karosserien aller Hersteller



wie z.B. von Kyosho dNano, Bodys aus Resine oder auch die Autos von der Carrera GO oder SCX Compact mit einem fahrfähigen Metall-Chassis auszustatten. Hier wurden Erfahrungen von den großen Slotcars konsequent genutzt und umgesetzt. Die Technik basiert komplett auf standard 2,38 mm Teilen aus dem professionellen 1:32er Slotracing Bereich:

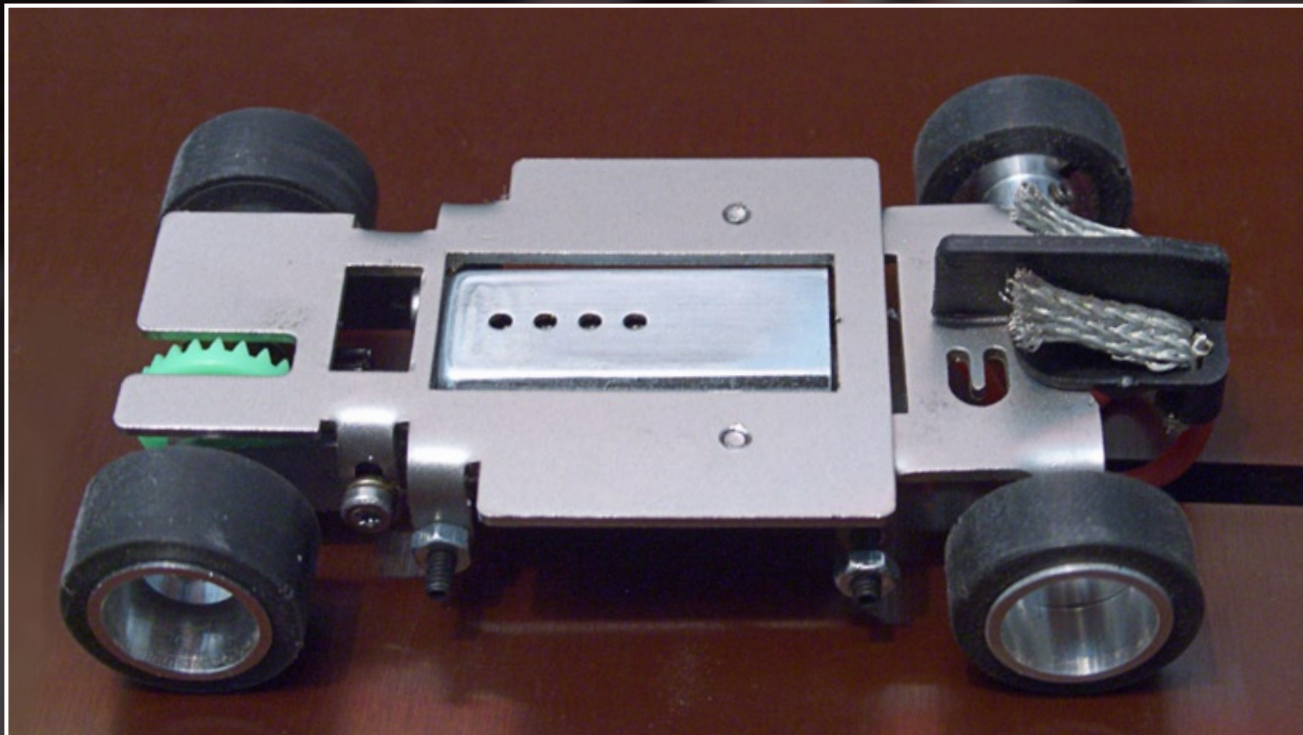
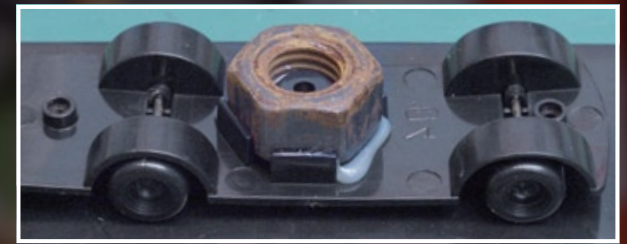
- Geschlossene Kugellager vorne
- Superglide Achsen
- Aluminium Felgen vorne und hinten
- Ortmann Competition PU Reifen
- Scaleauto SC17 Minimotor
- Nylon Motorritzel (M50) 8 Zähne
- Kronenrad mit 24 Zähnen
- Slotit Leitkiel CH10



Slotdevil Mikro Chassis 1:43

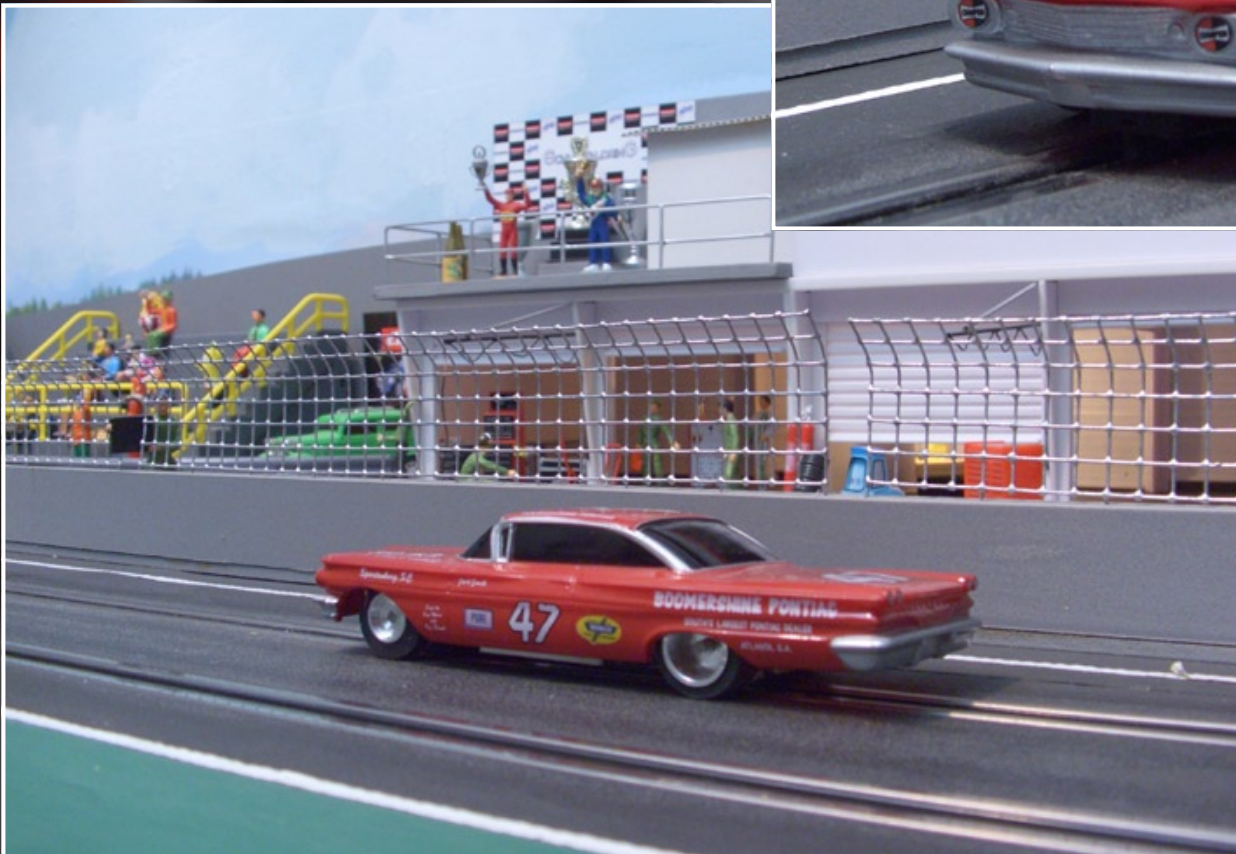
Beim Chassis ist der Radstand etwa von 55 mm bis 69 mm verstellbar. Sollte jemand auf den Downforce eines Magneten nicht verzichten können, so ist im Chassisboden eine Aussparung dafür vorgesehen. Es passen die Standard Magneten von den Carrera GO!!! Autos. Dem gehobenen Rennspass in 1:43 sind damit nun alle Türen geöffnet. Unser Test-Chassis wird mit einem „Legend of Racing“

Body aus den USA versehen. Die alten NASCAR's gab es in Amerika für 9,99 Dollar als Sammlermodelle in Resine, also ideal als Deckel für ein Slotcar. Heute bekommt man die Resineautos für um die 20 Euro. Warum die Autos mit einer sehr massiven Mutter beschwert wurden bleibt ein Rätsel... Das Mikro-Chassis ist sehr einfach auf die richtige Länge eingestellt. Kurz noch die Spurbreite anpassen. An der Body-Innenseite die überflüssigen Kunststoffteile mit einem Dremel entfernen, rechts und links Streifen aus Moosgummi einkleben um diesen am Chassis zu fixieren. Chassis und Karosserie scheinen wie für einander geschaffen. Und ab auf die Piste!



Slotdevil Mikro Chassis 1:43

Mit 12 Voltanen und ohne Magnet (auch Hafthilfe genannt) lässt sich der Pontiac Bonneville hervorragend fahren. Die PU-Reifen sorgen auf der Plastischiene für den nötigen Grip. Fährt man auf GO!!!-Schienenmaterial, sind Randstreifen unbedingt zu empfehlen. Fazit: Endg***!



Der 1960er Pontiac Bonneville mit der Startnummer 47 wurde von Jack Smith gefahren. Er gewann damit 1960 das „Firecracker 250“ und 1961 das „Volunteer 500“ Rennen. 1958 war Jack Smith einer der populärsten NASCAR Fahrer in den USA. Er gewann 21 nationale Titel. Über den „Red Fox“ sagte er: „When that Red Fox gets out in front, those hound dogs nave a hard time catching it!“

Pappi-Krawatti-GO

und sein Lila Horn

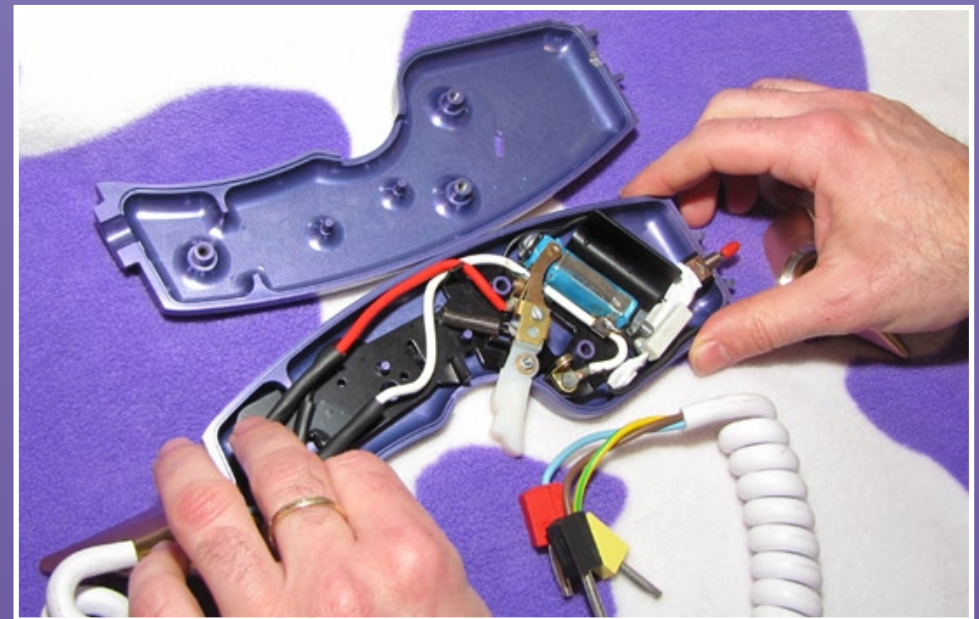


Pappi-Krawatti-GO und sein Lila Horn



Römer 8,28: Wir wissen aber, daß denen, die Gott lieben, alle Dinge zum Besten dienen, denen, die nach dem Vorsatz berufen sind.

In der 1:43 Rennszene ist er bekannt wie die Lila Kuh und einer der erfolgreichsten Fahrer. Neben der „Großen Carrera GO!!! F1 Meisterschaft“ konnte er schon etliche Siege in den verschiedensten Klassen feiern. Er gestaltet seine Rennboliden immer selbst, natürlich in einem Kuhgefleckten Lila. So lies er sich nun auch sein Reglergehäuse in Hornform aus Massivem Aluminium nach seinen Plänen fertigen. Der Bull-Horn-Drücker wiegt 860 Gramm und ist Milkalila eloxiert. Unter der abdrehbaren Hornspitze befindet sich ein Schalter um den Widerstand um zu schalten.



GO!!!



NASCAR



Dodge Charger No. 9 – K.Kahne



Chevrolet Impala SS No. 29 – K.Harvick



Chevrolet Impala SS No. 31 - J.Burton



Dodge Charger No. 43 – R. Sorenson

GO!!! NASCAR



Dodge Charger
No. 9 – K.Kahne

Chevrolet Impala SS
No. 29 – K.Harvick

Chevrolet Impala SS
No. 31 - J.Burton

Dodge Charger
No. 43 – R. Sorenson



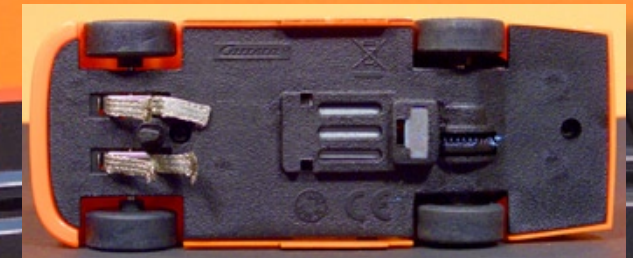
GO!!! NASCAR



Bereits 2009 sind diese vier NASCAR von Carrera für die USA angekündigt worden. Seit Februar sind sie nun dort im Handel. Von den vier NASCARs sind zwei Dodge Charger (No.9 - K.Kahne/ No. 43 - R. Sorenson) und zwei Chevrolet Impala SS (No.29-K.Harvick/ No. 31 - J.Burton). Das Chassis und die Karossen sind bei allen vier Autos baugleich, lediglich das Design ist unterschiedlich. Die Nummer 29 von Kasey Harvick gab es schon im Vorjahr, aber mit zum Teil anderen Sponsoren. Die Autos sind in sehr hoher Qualität zum Teil bedruckt und mit Decals beklebt. Die Karossen sind schön detailreich ausgestaltet. Damit sind bis heute zehn verschiedene NASCAR-Modelle für die Carrera GO!!! erschienen. Für den eingefleischten NASCAR-Fan sicherlich zu wenig, aber da man analog nur mit zwei Fahrzeugen auf einmal fahren kann, doch eine beachtliche Menge. Um echtes



amerikanisches Rennfeeling zu erleben, kann man sich die eine oder andere original Rennstrecke nachbauen. Dank der Steilkurve 2 sind mit der GO!!! auch vierspurige Strecken realisierbar. Dabei wäre eine einfache Schüssel oder ein Trioval möglich.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
117 mm	45,5 mm	32,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
64,5 mm	43 mm	43 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
43,5 g	Standard	Inline

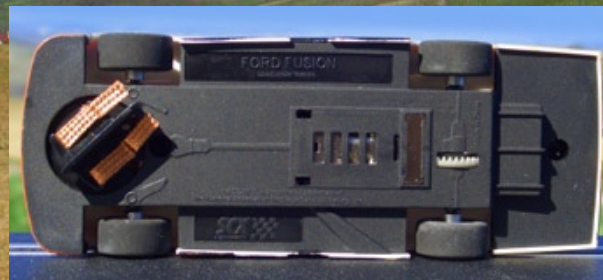
GO!!! NASCAR

Schokodrops & Klebeband





Seltener Besuch auf den Hügeln oberhalb vom schwäbischen Remstal. Zwei Rennboliden, ein Ford und ein Toyota, aus der amerikanischen NASCAR Serie gaben ihr Stelldich ein. Für deutsche Augen völlig ungewohnt, bunt und mit Sponsorenwerbung übersät, erkundeten die Vorjahresautos die ländliche Gegend und „störten“ bei blauem Himmel und Sonnenschein die beschauliche Ruhe im Mercedes- und Porsche-Land. Für Autos, die es sonst nur gewohnt sind, in einer Schüssel oder einem Trioval im Kreis zu fahren war dies auch ein erlebnisreicher Tag. Verständigungsprobleme gab es mit den sehr welt-offenen Schwaben keine. Die ja, nach eigener Aussage, alles außer hochdeutsch können: „We speak english werri well, blos net so schnell!“



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
119 mm	44,5 mm	32 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
65 mm	43,5 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
35,5 g	Standard	Inline

Schokodrops & Klebeband

GOKARLI *rennbahnshop*



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

GOKARLI *Slotcardatenbank*

Jetzt gibt es ganz neu die Slotcardatenbank:
www.slotcardatenbank.de

Porsche Carrera Cup



Die Rennsportversion des Porsche 911 GT3 von SCX für die Compact



Porsche Carrera Cup

Im Rahmenprogramm der DTM findet der Porsche Carrera Cup Deutschland statt. Bei den Rennen ist eine technische Gleichheit aller Fahrzeuge im Reglement vorgeschrieben, dazu gehören unter anderem die Einheitsreifen von Michelin. Zum Einsatz kommt die Rennversion des Porsche 911 GT3 mit rund 400PS. Mit den Wagen ist immerhin eine Spitzengeschwindigkeit von 270 km/h zu erreichen. Weltweit gibt es neben dem deutschen Cup noch sechs weitere Porsche Carrera Cups. Das sind der Carrera Cup Asia, der Carrera Cup France, der Carrera Cup Great Britain, der Carrera Cup Italia, der Carrera Cup Japan und der Carrera Cup Scandinavia.

Wie auf den Bildern zu sehen ist, testeten erst kürzlich die beiden Fahrer, Uwe Alzen und Jörg Hardt, ihre Porsche GT3 Cup Fahrzeuge auf dem SCHURWALDRING in der Nähe von Stuttgart. Die Teams vom PZ Olympiapark und Fahrenbacher-Racing nutzten die einmalige Gelegenheit,

die Vorjahresfahrzeuge nochmals unter „echten“ Rennbedingungen einzusetzen. Genaugenommen war es eher eine Show-Veranstaltung für einige exklusiv ausgewählte Gäste und Fotografen. Die beiden Fahrer legten trotzdem mit tollen Drifts und Überholmanövern ihr ganzes fahrerisches Können an den Tag.

Wie fast alle SCX Compact Autos sind auch diese technisch recht gut gelungen und lassen sich ohne Modifikationen sehr gut fahren. Auch optisch lassen die beiden Fahrzeuge kaum Wünsche offen. SCX hat die beiden Porsche, wie schon etliche Fahrzeuge zuvor, für die amerikanische Handelskette Target aufgelegt. Ob und wann es die Slotcars in Deutschland geben wird ist bisher nicht zu erfahren gewesen. Es wäre wirklich wünschenswert, mehr von den bisher erschienen SCX Compact Autos in Deutschland kaufen zu können. So bleibt einem nur der oft sehr teure und umständliche Einkauf über ebay in den USA.



Porsche Carrera Cup

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
103 mm	43 mm	30 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
54,5 mm	40,5 mm	43 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
30,2 g	Standard	Inline

Ein Traum in Silber



Ein Neuling 2010, der SXX Sportwagen von SCX für das Compact System. Rein von der Optik her macht der SXX einen großartigen Eindruck. Dank des großen Radstands lässt sich der SXX erstklassig fahren, die ersten Testrunden waren sehr beeindruckend. Der Downforce (Magnethaftkraft) ist ausgewogen und erlaubt sehr schnelle Rundenzeiten. Auch mit Magnet lässt sich das Auto, dank schwingendem Leitkiel, schön um die Kurven driften. Als reales Vorbild könnte man wohl am ehesten den Ferrari FXX benennen. SCX ist wieder mal ein tolles Slotcar in 1:43 gelungen – Fahrspass pur! Leider bekommt man das Gefährt zur Zeit nur in Spanien.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
103 mm	48,5 mm	26 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,5 mm	45 mm	48 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
31 g	Standard	Inline

TRANS トランスフォーマー FORMERS

VINTAGE

DER KAMPF AUF DER RENNBAHN

Die amerikanische Firma Hasbro und die japanische Firma Takara stellen in Kooperation seit 1984 die Transformers als Spielzeugfiguren her. Takara beliefert den japanischen Markt und Hasbro kümmert sich um den Rest der Welt. Transformers sind Spielzeugroboter, die sich mit einigen Handgriffen in Autos, Flugzeuge oder Kampfstationen umbauen lassen. Damit sich die Figuren optimal vermarkten lassen, wurde 1984 eine passende Zeichentrickserie im Fernsehen ausgestrahlt. Im Laufe der Jahre erschienen außerdem diverse Comicserien und Kinofilme.





Die Chevrolet Corvette ZR 1 ist ein Transformer-Car von Artin aus Hongkong. Das Teil ist sehr schlicht in den Umbaumöglichkeiten, es werden lediglich die Hinterräder nach hinten gedreht und die Türen als Arme herausgeklappt. Umgebaut ist der Roboter nicht fahrbar. Außerdem kann man im Normalzustand einen Transformer Kopf aus dem Dach herausklappen. Leider ist das Auto fast unfahrbar. Das liegt am nicht vorhandenen Magneten, der schlechten Schleifer Position und am Frontantrieb. Nicht so toll sind die billigen, bei Artin üblichen, Aufkleber.

VINTAGE



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
97 mm	43 mm	29 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
52,5 mm	43 mm	43 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
51 g	Standard	Inline

TRANSFORMERS トランスフォーマー

VINTAGE



Das zweite Modell der Chevrolet Corvette aus dem Jahr 1985 gibt es in weiss und rot. Die Qualität von diesem Fahrzeug ist deutlich besser als die der silbernen Corvette. Der Roboter lässt sich auch umgebaut recht ordentlich fahren.

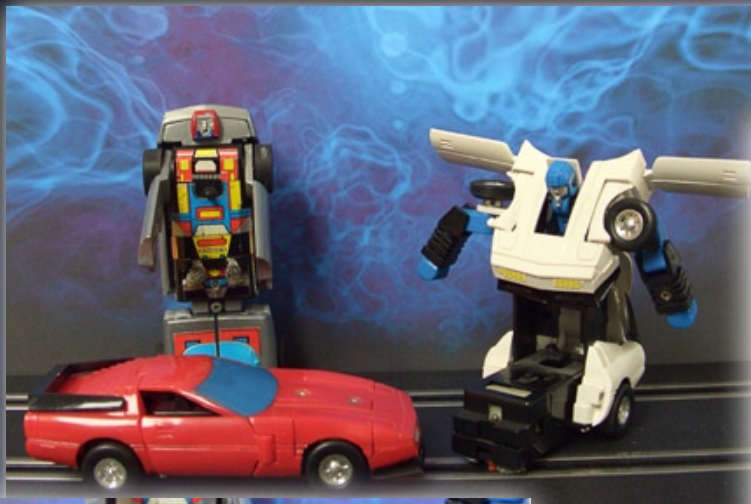


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
111 mm	45 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
60 mm	45 mm	45 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
61,5 g	Standard	Inline

TRANS トランスフォーマー
FORMERS

RENNBAHN 1:43

VINTAGE



Die Hintergrundgeschichte zu den Figuren variiert je nach Serie. Allen ist gemeinsam, dass es sich um selbständig denkende Roboter handelt, die ihren Heimatplaneten Cybertron verteidigen. Es gibt zwei verfeindete Robotergruppen. Die, die nach Frieden, Freiheit und Kooperation strebenden „Autobots“ und die gewaltsam um Macht kämpfenden „Decepticons“. Immer wieder finden die beiden Gruppen ihren Weg auch auf die Erde, was dazu führt das die Autobots nun auch die Menschen verteidigen müssen. So entsteht mache Freundschaft zwischen Mensch und Maschine.

TRANS トランスフォーマー
FORMERS



Interview-Interview-Inter Tim Hunt Magazine®

Name: Jens Böger

Alter : 40

Wohnort: Sandkrug bei Oldenburg

JHM: Jens, Du bist Carrera GO!!! Fan und Sammler, wann und wie bist Du zum Sammeln gekommen?

Jens: Als Kind habe ich in den siebziger Jahren eine Carrera Universal zu Weihnachten geschenkt bekommen, die jedes Jahr erweitert wurde. Viele Jahre habe ich auf der Bahn meine Runden gedreht. Im frühen Teenageralter ging dann irgendwann der Reiz verloren und die Uni wurde an meinen Bruder weitergereicht, bis sie schließlich auf dem Dachboden, in der Abteilung Wird nicht mehr benötigt, in der Versenkung verschwand.

Vor ungefähr zehn Jahren haben wir die Bahn wieder herausgekratzt und mussten feststellen, dass die Leiter vollständig verrostet und die Slotcars auch nicht mehr zu gebrauchen waren. Seit diesem Zeitpunkt ist der Wunsch aufgekommen, mal wieder eine neue Bahn zu besitzen. Ich habe mich bei Fachhändlern umgesehen und musste schnell feststellen, dass der Platz in unserer Wohnung nur für den kleinen Maßstab ausreichen kann, wenn man ein wenig Spaß damit haben möchte.

Im Herbst 2005 sah ich eine Carrera Go!!! Grundpackung im Prospekt eines



ortsansässigen Einzelhändlers. Diese wurde umgehend gekauft und aufgebaut. Das Feuer war entflammt! Schnell kamen weitere Sets und Modelle dazu. Zu der Zeit gab es von Carrera GO!!! noch ein übersichtliches Sortiment. Es waren zwischen 60 und 70 Autos. Viele davon habe ich ziemlich schnell über verschiedene Wege erstanden. Nachdem ich im Frühjahr 2006 das Carrera GO!!! Forum und einige private GO!!!-Seiten entdeckte und mich durch die Masse an Informationen gekämpft hatte, habe ich angefangen, mir eine Übersicht aller Modelle und ihrer Varianten zu erstellen. Von diesem Zeitpunkt an hatte mich die Leidenschaft gepackt. Ich suchte nun zielstrebig nach fehlenden Slotcars. Das nennt man wohl Sammeln!

JHM: Was war Deine allererste Rennbahn?

Jens: Die allererste Bahn in meiner Kindheit war die Carrera Universal Hockenheim. Von der Carrera GO!!! habe ich mir als erstes das Set „Turbo Challenge“ mit zwei Formel 1 Flitzern geholt. Ein paar Tage später kam dann noch die „Power Race“ Grundpackung mit Porsche Modellen dazu.

JHM: Sammelst Du nur Autos von Carrera im Maßstab 1:43 oder sind da auch andere Hersteller und Größen vertreten?

Jens: Meine Sammelleidenschaft umfasst nur die originalen Slotcars von Carrera GO!!! Zwar habe ich auch einige andere Modelle in 1:43, wie zum Beispiel SCX Compact, doch lege ich hier keinen Wert auf Vollständigkeit.





JHM: Wie viele Slotcars umfasst Deine Sammlung und wie bewahrst Du sie auf?

Jens: Zur Zeit besitze ich 248 unterschiedliche Autos von Carrera GO!!! Mir fehlt nur ein einziges Modell, welches vor einigen Jahren als Handmodell in der Schweiz aufgetaucht ist. Ein gewisser Reiz muss noch bleiben! Insgesamt sind es 610 Slotcars im Maßstab 1:43, darunter viele Eigenbauten und umlackierte Modelle.

Meine Sammlung ist auf diverse Sora-Vitrinen, Regale und Kunststoffboxen verteilt. Einige besondere Fahrzeuge bewahre ich in Einzelvitrinen auf.

JHM: Was ist Dein teuerster Carrera GO!!! Einkauf bisher gewesen?

Jens: Für die rare Variante der Dodge Viper GTS-R „No.2“, mit dem geänderten „Viper GTS-R“ Schriftzug, habe ich über 80 Euro hinlegen müssen und der Preis für den gelben CarForce „Malok“ aus den Vereinigten Staaten von Amerika ist ähnlich hoch gewesen. Die beiden Rallye Fahrzeuge von Expert aus Norwegen, dem orangen Peugeot 307 WRC 2004 No.8 und dem Subaru Impreza WRC 2001 mit der No.18, haben mich zusammen 130 EUR gekostet.

Nach der Viper habe ich Jahre lang gesucht. Als sie mir dann in perfektem Zu-



stand angeboten wurde, war die Freude riesengroß. Einige Wochen später habe ich das gleiche Modell für wenig Geld ersteigert, ohne zu wissen, dass es die seltene Variante ist.

Die Preise sind im kleinen Maßstab noch recht übersichtlich.



JHM: Was war bisher Dein größtes Schnäppchen?

Jens: Vor ein paar Monaten habe ich in Großbritannien den von Carrera GO!!!, exklusiv für eine britische Versandhauskette, designten Aston Martin Vanquish und Jaguar XKR für unter 60 EUR erstanden. Die beiden Modelle stammen aus dem Jahr 2003 und sind in Deutschland bisher extrem selten aufgetaucht.

Einen neuwertigen Porsche GT3 Porsche Zentrum München mit mattsilbernen Felgen habe ich für 4 Euro gekauft. Dieser sollte bis heute seinen Wert wohl verzehnfacht haben.



Interview-Interview-Inter Tim Hunt Magazine®

JHM: Welches Auto ist das absolut Wertvollste das Du hast, was denkst Du wie hoch der Wert heute ist?

Jens: Das ist nicht so einfach zu beantworten. Meiner Meinung nach sollte der Carrera GO!!! Mini Cooper S mit dem Carreralogo das wertvollste Modell sein. Es wurden nur 200 Autos davon hergestellt. 40 Stück davon hat man 2007 an Mitglieder des Carrera-Clubs für einen guten Zweck verkauft. Mir ist nicht bekannt, dass es ein weiteres, offiziell aufgelegtes Slotcar in solch einer begrenzten Stückzahl gibt. Ich würde den Preis aktuell auf 200 bis 230 Euro taxieren, Tendenz steigend, da in den letzten Monaten keine dieser Rarität angeboten wurde.

JHM: Welche Autos gefallen Dir am besten, hast Du einen absoluten Favorit?

Jens: Es gibt richtig tolle Modelle der

einzelnen Hersteller. Die Porsche GT3 RSR 997 von SCX Compact waren 2009 ein Quantensprung - optisch eine Sensation, vom Handling, durch den drehbaren Leitkiel, der absolute Wahnsinn. Die DTM Fahrzeuge von Carrera GO!!! und SCX gefallen mir ebenfalls sehr gut. Trotzdem sind die beiden letzten Formel1 Boliden mit der alten Form von Carrera meine Favoriten: Der McLaren-Mercedes MP4-22 mit der No.1 aus der Saison 2007, Fahrer Fernando Alonso, und der BMW Sauber F1.07 No.10, gefahren von Robert Kubica, aus der gleichen Saison.

JHM: Hast Du eine Festaufgebaute Bahn?

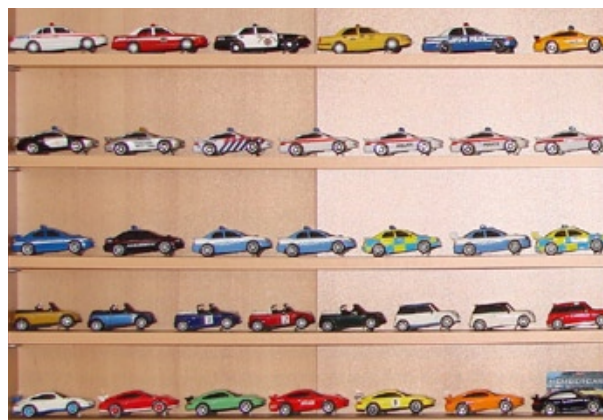
Jens: Ja. Nachdem ich einige Zeit mit der Bahn auf dem Teppich „gerutscht“ bin, habe ich mir in unserem neuen Haus eine Holzkonstruktion in den komplett ausge-

bauten Dachboden gesetzt. Die analoge Bahn liegt auf 15 qm Rasenteppich, ist, nicht eingelassen, im Moment je Slot 48 Meter lang und hat eine computergesteuerte Zeitnahme. Sie wird durch zwei regelbare Labornetzteile angetrieben.

JHM: Was steht bei Dir im Vordergrund, der Streckenverlauf oder der Landschaftsbau?

Jens: Auf den Landschaftsbau habe ich weitgehend verzichtet. Ein Hintergrundbild aus dem Eisenbahnmodellbaubereich wurde angebracht; eine kleine Boxengasse sowie ein Tribüne habe ich integriert.

Der Streckenverlauf besitzt bei mir oberste Priorität. Viele unterschiedliche, kurvenreiche Abschnitte und ein paar lange Geraden, das macht mir Spaß. Ich mag gerne einen etwas kniffligen Parcours





Tim Hunt Magazine®

Interview-Interview-Inter

mit einem erhöhten Schwierigkeitsgrad fahren. Um Abwechslung in das Slotten zu bringen, gestalte ich die Bahn auch häufiger um.

JHM: Wie steht Dein Umfeld zu Deiner „Macke“?

Jens: Meine Freundin akzeptiert meine Leidenschaft. Beunruhigende Blicke kommen nur, wenn der Paketbote drei mal täglich klingelt. Ich habe eine Dosierung in Sachen Slotcarracing gefunden, die das Zusammenleben nicht beeinträchtigt.

In unserem Freundeskreis ist mein Hobby selten ein Thema. Allen Bekannten habe ich den Dachboden und die Vitrinen mit meiner Sammlung gezeigt; damit waren alle Fragen und Unklarheiten erledigt. Einen sehr guten Freund habe ich durch das Carrera GO!!! Forum kennen gelernt. Wir treffen uns häufig zum Slotten und Fachsimpeln oder tauschen Slotcars untereinander aus. Sogar unsere Frauen haben sich angefreundet. Somit hat die „Macke“, wie du es nennst, auch eine sehr persönlich positive Komponente.

JHM: Spielst Du regelmäßig Rennbahn, wenn ja wie oft?

Jens: Meistens fahre ich an einem oder zwei Abenden in der Woche für ein paar Stunden mit meinen Autos. Am Wochen-



ende gehe ich auch gerne nach oben auf den Dachboden, um ein wenig Feintuning an den Autos zu betreiben oder neue Modelle zu bauen. Es gibt aber keine festen Termine.

JHM: Vielen Dank für das Interview!

Jens: Sehr gerne, es hat mir Spaß gemacht!





www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing



- Fahrzeuge und Zubehör aller führenden Hersteller
- Schnelle und günstige Lieferung
- Service und Beratung sind bei uns selbstverständlich
- Kostenloser Pre-Order Service



sideways



BRM

Carrera

MB SLOT



Scaleauto



Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de

DAS WAR DIE **17.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 18 !**



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!