

Jim Hunt Magazine

FOR SLOTCAR USE ONLY

19

Dez 10



NEU: SLOTOTHEK

Mehr gratis Leserservice geht nicht.

Exklusiv: Toyota 2000 GT

Wir haben ihn schon gefahren!

Ascona 400 Rallye +++ Audi R8 LMS +++ Alfa TZ2 +++ Bullitt Charger +++ Lamborghini Diablo +++



Letzte Rennrunde 2010

Bunte Herbstblätter an den Bäumen wurden vom Schnee abgelöst. Farbenfrohe Slot-Neuheiten flattern in die Redaktion: Die Audi R8 LMS Flotte ist nun komplett, alle seine Hersteller haben ihre Versprechen der letzten Messe eingelöst. Wir testen final die bajuwarischen Rennflundern von Ninco und Scalex. Tuner SCX liefert den aktuellen BMW M3 GTR ab. Carrera legt bereits seine zweite Variante des Weißblauen auf. Dazu gibt es noch eine neue Version des Nissan GT500. Freunde der Formel 1 bekommen die Geschosse von Vettel und Button unter den Hintern. Wir fuhren sie schon ausgiebig. SCX lieferte dazu einen F1 Benz und Scalex ein Startset mit den deutschen Silberpfeilen. Zwei Neuinterpretationen zum Thema Urkeil kommen aus Maranello: Ferrari 599XX!

Vintage lautet die Zauberformel bei Tuner Ninco: Der 90er Jahre McLaren F1 GTR kommt in limitierter Neuauflage! Rhetorische Frage: Wer denkt nicht gerne an die schnelle Flunder mit Zentralsitzposition zurück?

Die spanische Fliege bringt das Gegenstück zum 250 GTO: Alfa TZ2, welch Automobil für die alte Targa Florio.

Für die Titelstory kam eine wahre Rarität in die Redaktion: Edeltuner Racer fertigt in Handarbeit den bis heute extrem raren Klassiker Toyota 2000 GT. Ein Automobil das Rekorde aufstellte, Dienstwagen von James Bond war und nur 351 mal gebaut wurde. Racer macht ein paar mehr...

Ohne Exoten wäre die Welt langweilig. Scalex mobilisiert den Caterham 500 für Individualisten, die gerne im zentralisierten Massenschwerpunkt mit Frischluftgarantie Gas geben. Dazu gesellt sich ein Big Banger der LeMans Geschichte: Ford GT MK II in neuem Gewand: Souveräner Auftritt eines Dauerbrenners in dunkelblau-metallic.

Revell bringt für Rallyefreunde die wilden 80er Jahre mit zwei Ascona 400 zurück: Eine Version von Jochi Kleint und den Opel von Walter Röhl. Dazu zwei Youngtimer in Neuauflage: Simca 1000 und NSU TT als radikale Kampfwerte für die Rundstrecke und Bergrennen. Der in der letzten Ausgabe vorgestellte CanAm kommt als limitiertes Modell in einer repräsentativen Box. Es handelt sich um die Version vom Meister persönlich: Der McLaren von Bruce McLaren.

Pioneer liefert einen Notchback Whitekit, der es faustdick in sich hat. Und das zweite Auto zum Startthema der britischen Kultmarke: Den Dodge Charger Assassins Car aus dem Streifen Bullitt mit Steve McQueen. Wilde Verfolgungsjagd!

In Jim's Universum stellen wir drei neue Bücher vor: Jo Siffert! Audi Motorsport Story! Mustang Standardwerk! Ab in den Blätterwald!

Für Leute mit Slot-Rennambitionen kreierte Thomas Jansen einen kostenlosen Online Renntermin Kalender für Slotter. Mehr dazu im Universum! Last Minute: Neue Version Ninco One Megane plus brandneu: Lamborghini Diablo!

Der letzte Bericht über Slotten in Afghanistan brachte viel positives Feedback, was uns zugegebenermaßen überraschte. Kurzerhand erreichte uns eine weitere Slot-Geschichte von der fernen Front: Ein Soldat aus Kunduz schildert sein Leben zwischen harter Realität und Rennbahnspielen. Ein Thema das zum Nachdenken einlädt und vors geistige Auge führt, wie bequem und gut wir es hier eigentlich haben während andere für Freiheit und Demokratie den Kopf hinhalten.

Ein Leser stellt seine Heimbahn vor: Der Teck Speedway mit Gestaltung am Streckenrand.

Im Rennbahn 143 Teil liefert unser Spezialist News & Facts für den kleinen Maßstab, dessen Fangemeinde stetig wächst.

Jim Hunt Magazine® bietet noch mehr Leserservice: Wer Autos nachschlagen möchte, findet in unserer SLOTOHEK ein Archiv zu allen getesteten Slotcars, Workshops plus Paintboxen. Alphabetisch nach Herstellern und Marken geordnet findet man schnell und übersichtlich alle Artikel. Das Kompendium wird ständig aktualisiert und kann direkt auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de gelesen werden.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.19 und eine gute Ideallinie durch die Vorweihnachtszeit!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim Hunt Magazine®

Jim's Universum

News & Facts

Jim Hunt Racing

Ninco Deutschlandcup, HvK Mülheim/Ruhr

Rennbahn 143

News aus der kleinen Welt

Workshop Paintbox

Kreativ lackierte Slotcars

Reportage

Slotten in einer anderen Welt: Kabul

Tracktests

■ Titelstory: Toyota 2000 GT

■ Rallye:

Ascona 400 von Revell – endlich da!

■ Rundstrecke:

- Audi R8 LMS von Ninco und Scalextric
- Alfa TZ2 von Flyslot
- NSU TT und Simca 1000
- McLaren F1 GTR Vintage
- Caterham 500 – Alternativ anders
- Mustang Boss - Limited Blue
- Ford GT MK II – die Erfolgsstory geht weiter
- BMW M3 GTR von SCX und Carrera
- Vettel und Button in ihren aktuellen F1
- Nissan GT500 GT-R blue
- Ferrari 599XX – mehr geht nicht.
- Ninco One: Neuer Megane und Diablo!

Bullitt Moviecar: Assassin's Charger!

Er war seinerzeit der teuerste japanische Sportwagen.

Er fuhr Weltrekorde und Rennen, war Einsatzauto von James Bond und es gab ihn nur 351 mal.

Racer bringt ihn neu raus und wir fahren ihn als Erste.



TOYOTA 2000 GT

Toyota 2000 GT

Jim Hunt Magazine®

1965 stahl er bei seiner Vorstellung auf der Tokyo Motor Show allen anderen die Schau: Zwei Jahre später ging der damals teuerste japanische Sportwagen in Produktion, die nur drei weitere Jahre andauerte. Von 1967 bis 1970 verließen nur 351 Exemplare des Toyota 2000 GT die

Fabrik auf der Vulkaninsel. Zwei Exemplare gingen an eine Filmgesellschaft für den James Bond Streifen „Man lebt nur zweimal“ (You only live twice). Ihnen wurde das Dach abgesägt, weil man im Film eine offene Version haben wollte. Es ist ein offenes Geheimnis, dass sich die

finken Ingenieure mit Mandeläugen beim Entwerfen der Karosserieform an europäischen Vorbildern wie dem Ferrari 250 GTO und dem Jaguar E-Type orientierten. Daher resultiert die lange Haube, die den Großteil des eleganten Coupés für sich vereinnahmt. Die schnittige Form unterstreicht seine geringe Bauhöhe von nur 1,16 Meter. Beim Zweiliter Motor und dem Fahrwerk holte man sich Hilfe von Yamaha. Die Leute hatten mehr Erfahrung in diesen Dingen. Heraus kamen 150 PS und 177 Nm Drehmoment, die durch zwei oben liegende Nockenwellen in Szene gesetzt wurden. Für den Einsatz im Motorsport bekam der Motor eine höhere Verdichtung, geänderte Steuerzeiten und einen Weber Dreifachvergaser. Unter dem Strich orgelten jetzt 200 PS aus seinen zwei Litern Hubraum. Zweihundertzehn Sachen rennt der Toyota, der Sprint von Null auf Hundert klappt in zehn Sekunden.

Auf der Hochgeschwindigkeitsteststrecke errang der 2000 GT drei Weltrekorde im Dauerlauf: 15000 Kilometer in nur 72 Stunden. Auf der Rennstrecke sprangen Platz 1 und 2 beim 1.000 Kilometer-Langstreckenrennen von Suzuka 1966 und 1968 der Sieg beim SCCA-Rennen in Laguna Seca heraus.

Sinnliche Lotusblüte aus Fernost: Der Toyota war die Antwort auf Ferrari 250 GTO und Jaguar E-Type und damals der teuerste Wagen aus Japan. Zudem war er der Urahn späterer Datsun 240Z. Seine klassischen Coupé-Linien ballern mit tiefem Grummelsound über die Vulkaninsel im Pazifik.



Toyota 2000 GT

Jim Hunt Magazine®

Der italienische Edeltuner Racer hat dies Kleinod fernöstlicher Sportwagenbaukunst für sich neu entdeckt und uns den Wagen bereits in Nürnberg 2010 gezeigt. Vorhang auf, hier ist der erste Toyota 2000 GT. Er erscheint im günstigeren Sublabel Silverline und kostet im Handel laut Hersteller 99,90 Euro. Minimal detailreduziert im Gegensatz zu teuren Racer Modellen geht das exklusive Rennauto an den Start. Es gibt ihn in

der gezeigten Version als auch in einer weiteren Ausführung mit einem blauen Streifen. Die Resinekarosse sieht klasse aus: Detailliebe rundum verkündet den hohen Anspruch der Marke an die handgemachte Slotcar-Baukunst. Unter der Haube arbeitet Slot.it Technik: Motor, Achsen und Getriebe stammen aus der bekannten Manufaktur, die unweit vom Racer Stützpunkt liegt. Der Motor mit orangener Kappe

hat leichtes Spiel mit dem Toyota, beschleunigt ihn angemessen sportlich. Das Gewicht der Resine-Karosserie bremst ein unnatürlich schnelles Fahrbild aus und wirft dafür ein authentisch Schönes aus dem Windschatten: Der 2000 GT fährt sehr dynamisch, aber nicht nervös wie ein Kinderspielzeug mit Magnet, obwohl einer an Bord ist. Raus damit! Jetzt offenbart sich die Tuning-Kunst der Racer Manufaktur: Der Toyota

Lange Schnauze, kurzes Heck, der Fahrer knapp vor der Hinterachse: Scharfes Gerät für Fans von Resine und Slot.it Technik.



Noch mehr Leserservice:

Jim Hunt Magazine®

*„Welches Slotcar steht wo in unserem Archiv? Welcher Wagen hat welche Abmessungen?
Wie sieht das Auto und sein Chassis aus? Bilder, Berichte, Maße und Fakten kostenlos downloaden.*

SLOTOTHEK

Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.

Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.

Inklusive: Workshops und Paintbox

Kostenlos auf

www.jim-hunt-magazine.de

Toyota 2000 GT

Jim Hunt Magazine®

fährt mit 12 Voltan souverän über die selektive Teststrecke. Auf Geraden zieht der Japaner mit langer Haube elegant durch bis auf Topspeed. Das Getriebe schnurrt dezent. In Kurven liegt der Nippon Sportler wie ein gelassenes Brett und ist jederzeit kontrollierbar: Das Fahrwerk ist mit Sachverstand abgestimmt, der Motor stets leistungswillig, so dass man das Heck auch im Quergang kontrollieren kann. Wer das Chassis auf seine Bedürfnisse abstimmen möchte: Der mit vier Schrauben entkoppelbare Motorhalter von Slot.it bietet zahlreiche Setup Möglichkeiten. Die drei Karosserieschrauben lösen wir dezent,

damit die Aufhängung entkoppelt arbeitet. Vier Alufelgen für ausgezeichneten Rundlauf, weiche Profilreifen für hervorragenden Grip. Runde um Runde relativiert sich der Anschaffungspreis und zeigt ganz klar, dass hier Leute in der Geschäftsleitung sitzen, die ihren Job aus Leidenschaft zum Slotten tun und nicht wegen eines BWL-Studiums da sitzen, um nüchterne Verkaufszahlen zu realisieren. Wer solche Autos baut, hat regelmäßig den Trigger in der Hand und tüftelt genau aus, wie man Wagen shapen muss, damit sie hinterher perfekt ausgependelt liegen und dazu auch gut kontrollierbar fahren. Bravissimo!



Aus allen Perspektiven schön. Sein mittiges Doppelrohr brüllt Tora! Tora! Tora! Rote und blaue Flügelschrauben für Boxenstopps ohne Gewinde-Irrgänge. Exponierte Tankstutzen, Schnellverschlüsse und viele andere Details sind stumme Zeugen für Niveau im Slotcarbau.



Toyota 2000 GT

Jim Hunt Magazine®

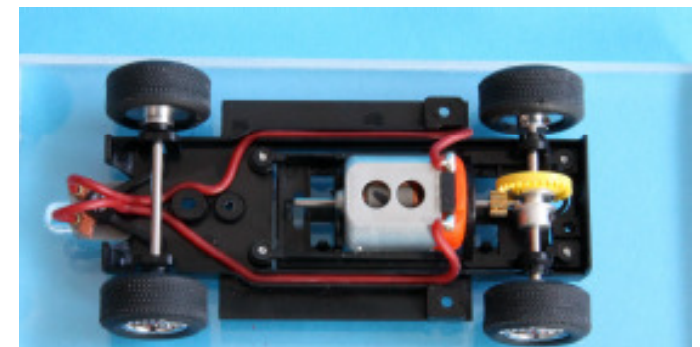
Fazit:

Der Toyota 2000 GT von Racers Sublabel Silverline bietet souveränes Fahrverhalten durch Slot.it Technik, Präzisionsachsen und Alufelgen. Dazu gibt es eine wunderschöne Optik und viel Liebe zum Detail. Handarbeit hat auch in Italien ihren Preis, wenn diese den Stundensatz eines deutschen Handwerkers nur knapp übersteigt. Lohnender Geheimtipp!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
141 mm	56,3 mm	39,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,4 mm	54,7 mm	55,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Slot.it orange	Inliner



Elegante Linien bei Tür und der Seitenscheiben. Zentrale Frontlichter und eingeklappte Schlafaugen bieten dem Rennfahrer maximal Luxstärke. Racer lässt keine Details weg. Der Fahrer trägt unter dem Jethelm eine Klarschutzbrille, die seine blauen Augen für Groupies satt leuchten lässt.



Slot.it Technik bei Motor, Aufhängung, Achsen und Getriebe. Hauseigene Alufelgen mit weichen Profilreifen für Grip. Optimale Kabelverlegung.

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine im Camp Phoenix

Dieses Bild erreichte uns per Mail von der fernen Front, wo man das JHM zur Auflockerung des gefährlichen Alltags nach Dienstschluss liest. Als Ausdruck tiefer Verbundenheit dekorierten US-Soldaten ihr Vehikel mit einer besonderen Standarte: Das Titelblatt von No.18. Es freut uns besonders, dass wir mit unseren Geschichten auch Leute in einer äußerst schwierigen Situation erreichen. Viel Spaß mit unserer Infotainment Lektüre über spurgeführte Rennautos sämtlicher

Renn- und Hubraumklassen. Kommt gesund heim und vielleicht sieht man sich mal. Was uns ein wenig stolz macht, dass uns regelmäßig Beiträge von Lesern aus aller Welt erreichen, die das JHM regelmäßig konsumieren. Es gibt sogar jemanden in Südamerika, der sich die Ausgaben von seiner Tochter ins Portugiesische übersetzen lässt. Das www baut viel mehr Brücken, als man anfänglich glaubt. Weiter hinten im Mag ein weiterer Slot-Bericht. Diesmal aus Kunduz.



Foto: XXXX (aus Sicherheitsgründen)

Ausdruck der Verbundenheit: Jim Hunt No.18 als Standarte an der Front...

Neuer Renntermin-Kalender online!

Thomas Jansen beschloss Termine von aktuell laufenden Rennserien unter ein Dach zu bringen, damit jeder Interessierte sich vorab ein Bild über ausstehende Wettbewerbe machen kann. Die Anwendung ist kostenlos und jeder kann sich einbringen. Das soll unser geliebtes Hobby voran bringen und gleichgesinnten Racern die Gelegenheit zu gemeinsamen Duellen geben.

Die Idee reifte zusammen mit Leuten, die mit ihm regelmäßig bei HvK und dem Porsche 997 Cup antreten. Nach der Lagebesprechung wurde eine Website gestaltet, die ermöglicht Rennen abzurufen sowie nach kurzer Anmeldung eigene Termine einzutragen. So gesehen eine offene Sache für alle, die gemeinsam Slot-Rennen fahren möchten. Dabei ist Thomas mit seinen neuen Plattform für alle Maßstäbe offen, obwohl der Macher selbst 1:32er treu bleibt.

Wer mehr über den Service erfahren und ihn nutzen möchte:

www.slot-kalender.de

...der Rennkalender der deutschsprachigen Slotszene

Wer kennt das nicht? Man plant eine Rennserie oder ein Einzelfahren und sucht dafür einen freien Termin. Wir bieten allen Slotern nun einen kostenlosen Terminkalender an, wo ihr freie Termine eintragen und koordinieren könnt.

(Einfach kostenlos anschauen und mitmachen!)

Infos bekommt ihr auch unter:
support@slot-kalender.de

Funktionen:

- Kalenderansicht
- Listenansicht
- Rennserienansicht
- Eintragservice
- Supportforum

Anmelden und mitmachen: <http://www.slot-kalender.de>

Jim's Universum

Neue Sportchassis von Ningo



Neue entkoppelbare Sport-Chassis für alle gängigen Sport Modelle von Ningo. Mit entkoppeltem Antriebshalter kann man das Fahrwerk individuell anpassen.

Als Upgrade für Serienmodelle gibt es ab sofort Sport Chassis mit separat verschraubbaren Antriebshalter. Das Dreibein beherbergt den NC-Anglewinder Motor und die Hinterachse. Über Schrauben lässt sich die Entkoppelung einstellen. Das Konzept folgt den Fahrwerken von Slot.it und NSR, wobei letztere auch das Dreibein benutzen. Die Konstruktion ist logisch, da das nötige Kippmoment über drei Beine leichter realisiert werden kann, als über vier Aufhängungspunkte. Unter dem Strich kann nun der sportliche Slotter trotz Kunststoffchassis mehr Performance und ein individuelles Setup nach Bahnverhältnissen und dem persönlichen Fahrstil heraus holen.

Fehlerteufel

Der aufmerksame Jim Hunt Magazine Leser Axel Umpfenbach wies uns höflicherweise darauf hin, dass in den beiden in JHM 18 getesteten Ningo Rennwagen ein Anglewinder-Motor, statt ein Sidewinder sitzt. Wir wissen das, haben dies leider im Produktionsstress übersehen. Danke für den Hinweis und Entschuldigung!

TickTack! Navigations-Slotter Uhr

Dieses Präzisionswerk Schweizer Uhrmacherkunst bietet Slotter im Rennstress eine rasche Orientierungshilfe. Über den Rotor kann man vor dem Start die Slotfarbe einstellen. Somit kann man sich auf das Wesentliche, das Rennen fahren und taktieren konzentrieren. Ob das Teil zum Patent angemeldet wird, war zu Redaktionsschluss unklar. Hier der Prototyp im Einsatz. Logischerweise muss die Uhr ans Handgelenk gegenüber der Trigger-Hand.



Slotter-Uhr mit Spur-Rotor

Stadtfest, 15 Mass und im Bauernbenz heim

Jeder kennt die Bilder des Idioten, der seinen Skoda hoch oben in einen Kirchturm schoss. Es geht noch härter: Ein 80er Jahre Unimog Deluxe in schickem Maisgelb bewies nicht nur Steher-Qualitäten als ehemalige Spießerkutsche, Taxi und später als unverwundliches Studentenauto. Ein Niederbayer schoss damit nach einem ausgiebigen Stadtfest-Besuch mit dezenten 15 Mass Bier durch ein Wohnhaus. Ein stinkender Misthaufen diente als Sprungschanze. Der Benz durchquerte im ersten Stock Schlafzimmer, Bad und Arbeitszimmer und bleibt beim Ausbruchversuch aus dem Mauerwerk im selbigen stecken. Da der Abbruch des Hauses zu kompliziert gewesen wäre, stabilisierte man das Kippmoment der schwäbischen Fuhre mit 12 Sack Zement und mauerte sie dauerhaft ein. Der Kofferraum ist nun ein Schuhschrank. Es wurde niemand verletzt. Der Fahrer fragte beim Aussteigen die verwirrte, hochdeutsch sprechende Key Account Managerin: « Heh, host Du a Bia dahoam? I hob Duarscht! »



Jim's Universum

Jo Siffert - Die Schweizer Rennfahrer-Legende

Am späten Nachmittag des 24. Oktober 1971 verlor die Schweiz ihren größten Rennfahrer. Während eines Formel-1-Rennens im britischen Brands Hatch verunfallte der 35-jährige Jo Siffert in seinem BRM und starb in den Flammen des brennenden Wracks. Siffert war nicht nur ein Nationalheld der Schweiz, er war auch ein Idol für viele Motorsportfans rund um den Globus. In einfachen Verhältnissen aufgewachsen, war dieser Junge aus Fribourg fest entschlossen, Karriere zu machen. Siffert brauchte zehn Jahre, um zu einem der erfolgreichsten Rennfahrer seiner Epoche zu avancieren, der in der Formel 1, der Formel 2 und für Porsche im Sportwagen große Siege feierte.

Ob ein technischer Defekt an Sifferts Rennwagen zum tödlichen Unfall führte, ist bis heute unklar. Fest steht jedoch, dass Siffert ausgerechnet auf jener Rennstrecke zur tragischen Figur wurde, auf der er drei Jahre zuvor zum Helden aufgestiegen war.

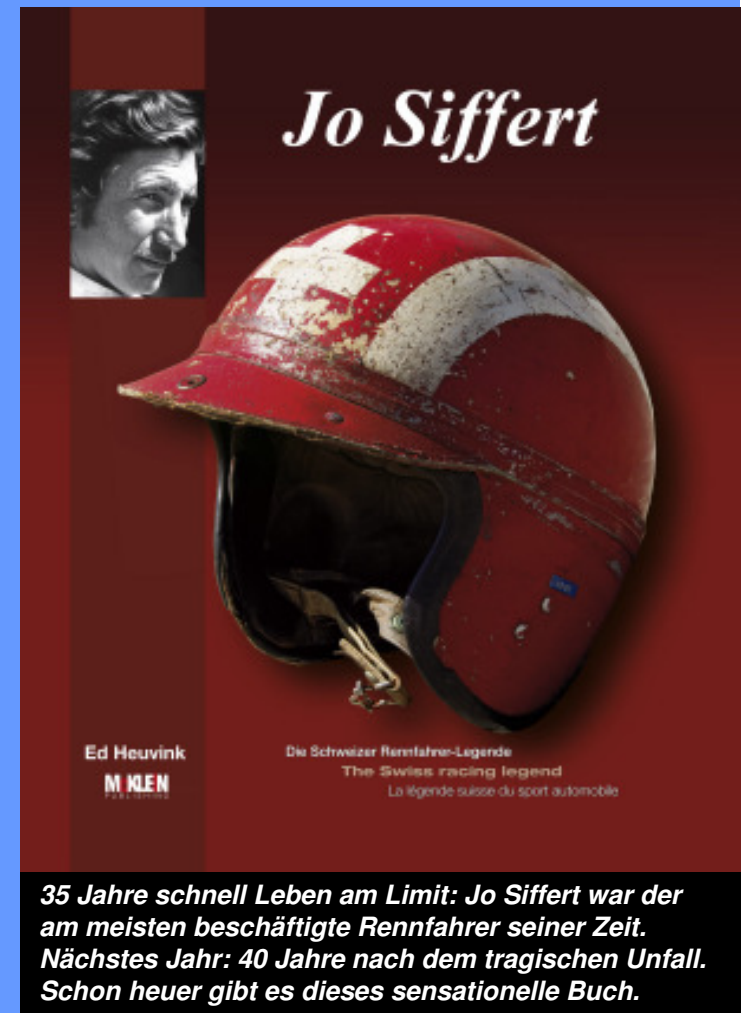
Dieses Buch erzählt die komplette Geschichte Jo Sifferts von seiner bescheidenen Kindheit bis hin zu seinen großen Erfolgen. Autor Ed Heuvink, selbst Zeitzeuge der grandiosen Siffert-Triumphe, sprach mit Angehörigen, Weggefährten und sportlichen Rivalen des Schweizer Nationalhelden. Auf 336 Seiten blickt dieses Werk auf Sifferts viel zu kurzes Leben zurück und zeigt auch viele seltene und persönliche Bilder aus privaten Archiven. Umfangreiche Statistiken runden das hochwertige Buch ab.

Technische Daten: Autoren: Ed Heuvink, Vorwort: Philippe Siffert / Brian Redman
Format: 24 x 28 cm. Gebundene Ausgabe: 336 Seiten. Text: Deutsch, Englisch, Französisch
Abbildungen: 97 Farb- und 263 Schwarz-Weiß-Fotos. ISBN: 978-3-927458-47-5
Preis: 49,90 Euro



Erhältlich bei:

Racingwebshop, In der Rosenau 19, 51143 Köln
Tel.: 02203-9242570 Fax: 02203-9242590
www.racingwebshop.com



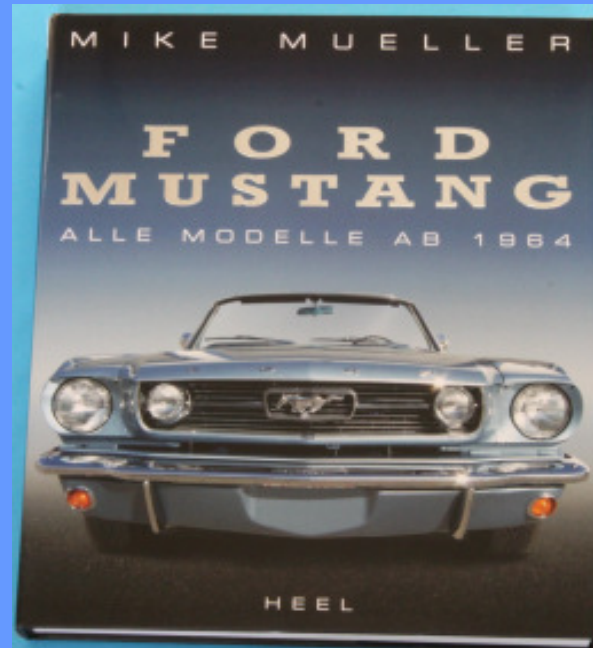
35 Jahre schnell Leben am Limit: Jo Siffert war der am meisten beschäftigte Rennfahrer seiner Zeit. Nächstes Jahr: 40 Jahre nach dem tragischen Unfall. Schon heuer gibt es dieses sensationelle Buch.

Das gute Buch

Jim's Universum

Ford Mustang - Alle Modelle ab 1964

Als der Ford Mustang am 18. April 1964 ausgeliefert wurde, war der Ansturm bei den Autohändlern atemberaubend – die Nachfrage war wesentlich größer als das Angebot. Schon im Februar 1966 rollte der Einmillionste Mustang vom Band und noch 1968 gab es fast 300000 Neuzulassungen. Seit Beginn an hat der Verkaufsschlager die Welt mit Geschwindigkeit, Kraft und sportlich zurückhaltendem Design entzückt. Vier Jahrzehnte lang war der Mustang der Leader der Pony Car Herde, er wurde zur Legende und bot stets bezahlbare Hochleistung und eleganter Hülle. Kein Amerikanisches Auto hat die Synthese aus Leistung und Stil erfolgreicher verkörpert als er. – Einzigartig in Design und Optik setzte er in Amerika Standards in Sachen Performance und Innovation. Der Mustang sollte jene Sportwagenlieber in seinen Bann ziehen, bei denen Praxistauglichkeit, schnittige Optik und natürlich die Fahrleistung nicht im Widerspruch zueinander stehen durften. 2003 feierte Ford 100. Geburtstag, der hauseigene Mustang seinen Vierzigsten. Dazu legte der Konzern eine Neuauflage seines Erfolgsmodells auf. Die Modellmonografie dieser Legende *Ford Mustang, alle Modelle ab 1964* versammelt auf über 300 Seiten alle Mustang-



Das Standardwerk für Mustang Fans im großen Hochglanz-Format mit reichlich Info plus Bildmaterial aller Baujahre von damals bis heute. Umfassender kann man ein Thema kaum abhandeln.

Versionen im umfangreichen, großformatigen Bildband. Es ist zugleich das einzige erhältliche Buch zum Thema im deutschsprachigen Raum.

Der Motor-Fotojournalist Mike Mueller, der an über 50 Autobüchern mitgewirkt hat, ist seit Kindertagen vom Autovirus infiziert. Und diese Leidenschaft merkt man seinen akribisch recherchierten und informativen Texten an. Mueller stellt sie alle vor. Vom Indy 500 Pace Car aus 1964 und seine Neuauflage aus 1979. Sämtliche Wildpferde mit allen Modellvarianten des GT350, den ½ Cobra Jet und den California Special aus den 70er Jahren. Dazu die Boss-Varianten aus den ausgehenden 70ern und den beginnenden 80ern Jahren. Faszinierende Modelle die bis zum 2007 entstandenen Shelby GT viele begeisterten. Zu jedem Modell gibt es ausführliche Übersichten zu den technischen Daten. Ein Prachtband, der keine Wünsche offen lässt.

Bibliografie: Mike Müller. Ford Mustang. Alle Modelle ab 1964. 348 Seiten, ca. 450 größtenteils farbige Abbildungen, 275x 310 mm, gebunden mit Schutzumschlag, 49,90 Euro, ISBN: 978-3-86852-272-3.



Das gute Buch

Jim's Universum

Die Audi Motorsport Story

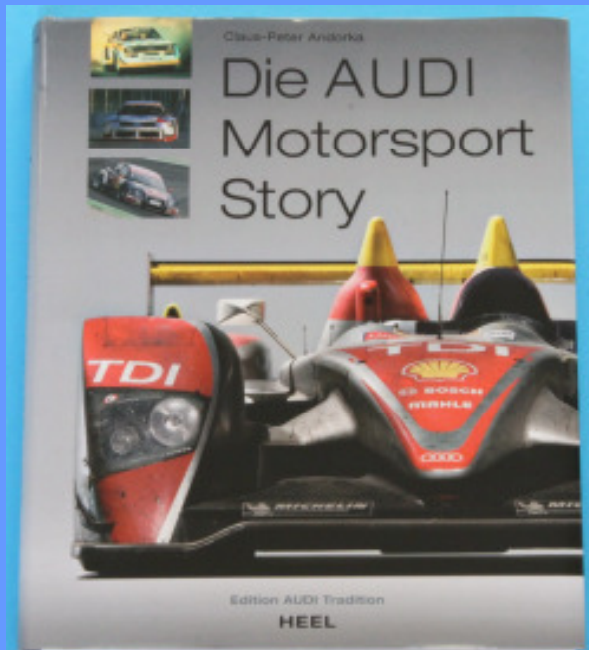
Mehr Audi geht nicht: Vom Urquattro für die Rallye-WM über die DTM Fahrzeuge bis zu den erfolgreichen Le Mans Boliden dokumentiert dieses erstklassige Buch akribisch und lückenlos die grandiose Rennsportgeschichte der Marke mit den vier Ringen. Die schillerndste Erfolgsstory der Motorsportwelt begann in einem Keller nach Feierabend: In Eigeninitiative wurde ein harmloser Audi 80 zu einem wettbewerbsfähigen Rennwagen umgebaut. Claus-Peter Andorka, namhafter Motorsportjournalist und intimer Kenner des Themas zeichnet in fünf umfangreichen Kapiteln die Genese des Audi Motorsports nach.

Es begann mit den Audi Quattro, der einst die Rallye Welt auf den Kopf stellte und das erste Fahrzeug war, mit dem eine Frau - Michele Mouton - einen Lauf zur Rallye WM gewann. Das legendäre Bergrennen Pikes Peak in der Nähe von Colorado Springs, das Walter Röhrl mit den S1 Sportquattro in neuer Rekordzeit für sich entschied, ist ein weiterer Meilenstein dieser Erfolgsgeschichte. Nach dem Abschied von der Rallye-WM entpuppte sich der Quattro -Antrieb in den USA mit Fahrern wie Hans-Joachim Stuck auch auf Rundstrecken als Erfolgsgarant. Mit dem V8 Quattro demonstrierte Audis auch in der DTM den „Vorsprung durch Technik“. – in den Jahren danach holten auch der Audi 80 und auch der Audi A4 unzählige Siege und Tourenwagentitel auf allen fünf Kontinenten.

Zum Finale widmet sich Andorka ausführlich den Le Mans Prototypen, mit denen Audi absolutes Neuland betrat. Und auch hier wurde ein Stück Rennsportgeschichte geschrieben, mit bis heute neun Le Mans Siegen, darunter den ersten mit einem Fahrzeug mit Dieselmotor. Neben der spannenden Darstellung der Audi Motorsportgeschichte bietet das Buch einen

ausführlichen Statistikeil aller Erfolge der Ingolstädter Marke von 1981 bis heute und eine Übersicht aller von Audi eingesetzten Wettbewerbsfahrzeuge. In enger Zusammenarbeit mit Audi Tradition ist hier ein umfassender, faszinierend bebildeter Prachtband entstanden, der zu Recht das Prädikat „Standardwerk“ für sich in Anspruch nehmen darf.

Bibliografie: Claus-Peter Andorka. Die Audi Motorsport Story. Ca. 300 Seiten, circa 450 größtenteils farbige Abbildungen, 245x 290mm, gebunden mit Schutzumschlag. 49,90 Euro, ISBN: 978-3-86852-208-2.



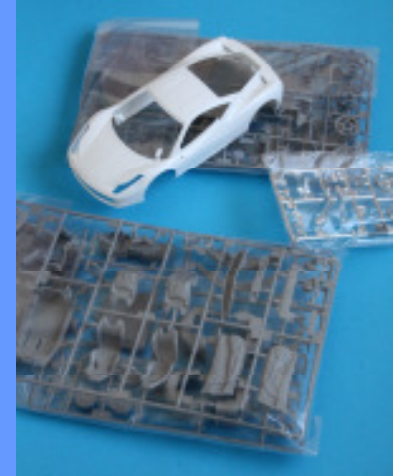
Die gesamte Audi Erfolgsstory von den Anfängen bis heute: Asphalt- wie Schotterfans kommen damit voll auf ihre Kosten: Autos, Daten, Fahrer und das Umfeld.

Jim's Universum

Neue Bausätze 1zu24

Bereits in unser letzten Ausgabe No.18 stellten wir zwei Revell DTM-Audis im großen Maßstab 1zu24 vor. Die Bausätze eignen sich als Standmodelle wie für den Aufbau eines 1zu24 Slotcars auf einem Metallchassis. Zur Komplettierung kommen nun die Benzen aus der bekannten Rennserie.

Ferrari 458 heißt die neue Formel des Standardwagens, der in Stückzahl auf den Markt kommt. Revell bietet dazu parallel den Bausatz in 1zu24 an. Aus 111 Teilen lässt sich ein Standmodell. Mit weniger ein Slotcar auf bauen.



Die C-Klasse im DTM Trimm von Ralf Sch. Und Gary P. stehen von nun an am Start bei Revell. Der Zusammenbau der Wagen gestaltet sich sinnlogisch und stellt für den versierten Slotter keine Hürde da, diese Karossen auf ein Rennfahrwerk zu montieren.



Jim's Universum

McLaren M6A von McLaren

Kein Tippfehler! Das ist der McLaren von LcLaren! Bruce's wildes CanAm Gerät, das der Konstrukteur, Teamchef und Rennfahrer in Personalunion parallel zum Wagen von Denny Hulme einsetzt. Die Boliden (wir berichteten in JHM No.18) unterscheiden sich durch kleine feine Details in der Bedruckung und selbstverständlich in der Startnummer. Beide Fahrer jagten der Konkurrenz damals einen Sieg nach dem anderen ab und galten als unschlagbares Double auf dem Rennparkett der großvolumigen CanAm, bei der nahezu alles erlaubt und möglich war.

Das limitierte Auto von Tuner Revell kommt in einer eleganten Kartonbox im Schubert, die klassische Fotos von Fahrer und Maschine schicken in Szene setzen. Wer wissen will, wie man den Wagen auf der Strecke einsetzt (selbstverständlich ohne MTS) dem empfehlen wir den Mini-Workshop aus der letzten Ausgabe. Dort zeigen wir, wie man dem M6A noch ein paar mehr PS herauskitzelt.



Komplettes und kompetentes Unternehmertum McLaren: Die Siegwaffe vom Chef, Konstrukteur und Rennfahrer: Bruce McLaren saß damals an Reißbrett und Schreibtisch wie im Cockpit seiner Rennwagen.



Jim's Universum

Pioneer Notchback White Kit

Die englische Kultmarke gibt nun auch Lackierern die Möglichkeit zur individuellen Gestaltung ihrer hauseigenen Slotcars. Der Mustang Notchback mit reinweißer Karosserie bietet alle Anbauteile, um daraus einen anständigen Klassik-Racer zu bauen. Der Clou: Pioneer gibt auch hier Vollgas und macht keine halben Sachen. Es gibt vier komplette Decal Bögen als Dreingabe! Damit kann man Wagen nachbauen, die es so noch nicht serienmäßig gibt, oder sich der Fantasie hingeben. Demnächst bestimmt ein heißer Kandidat für unsere Jim Hunt Paintbox, in der wir regelmäßig selbst lackierte Fahrzeuge vorstellen. Wer wissen will, wie dieser Wagen fährt: Wir haben in bereits mehrfach gefahren. Ein Blick in die Slotothek auf unserer Website hilft ihn in früheren Ausgaben schnell zu finden!



Pioneer gibt Vollgas: Mustang Notchback White Kit zum Selbstlackieren mit vier Decalsätzen und allen Anbauteilen plus E-Teilen. Großzügiger kann man Kunden kaum bedienen. Restliche Decals kann man logischerweise auch bei anderen Projekten toll einsetzen! 100 Punkte!



Ballistol Track Cleaner

Der Ballistol-Stift dient zur Pflege der Stromleiter von Bahnschienen. Das verbessert die Leitung des elektrischen Stroms. Korrosionsanfällige Stromleiter können in klimatisch problematischen Räumen dauerhaft konserviert werden. Der Stift hat die Größe eine 800er Eddings, seine Spitze ist austauschbar, falls der Filz stark verunreinigt werden sollte. Sein Öl lässt sich auch zur Reifenpflege nutzen. Biologisch absolut unbedenklich! Inhalt 30 ml. www.ballistol-shop.de

Praktischer Helfer zur Bahnpflege



Jim's Universum

Für Ninco Digital: Speedlimiter, GM V2, GM V3

Last Minute: Ein technisch versierter Slotter war es leid, wenn er mit dem Kleinen seine digitale Ninco Startpackung mit den starken Netzteilen spielen wollte: Zu groß war die Crashgefahr, die den Kleinen überforderte und die Autos zerstörte. Es wurden kurzerhand selbst elektronische Bauteile entwickelt, mit denen sich die Gewalt über praktische Drehregler trimmen lässt. Damit kann man auch kleine Nachwuchspiloten wie unbedarfte Gastfahrer materialschonend und pädagogisch wertvoll (Erfolgserebnisse bleiben nicht so lange aus) an das digitale Rennbahnthema heranführen. Parallel dazu wurden noch zwei

weitere Module für den Betrieb von Ghostcars entwickelt. Einbau- und Bedienungsanleitungen gibt es dazu, die genau erklären, wie man alle Parameter am Regler und an der digitalen Box einstellt, sowie man das Auto digital initialisiert. Das *Ghostcar Modul GM V2* wird wie ein Regler in die Anschlussbox gesteckt. Auf der Unterseite wird mit einem kleinen Schraubendreher die Losfahrgeschwindigkeit des Autos (Losbrechmoment), über den großen Drehknopf die Feinjustierung der Geschwindigkeit vorgenommen. Über den Wippschalter lässt sich einstellen, ob das Auto bei den Weichen die Spur wechselt

oder einfach auf der Ideallinie bleibt. Das zweite *Ghostcar Modul GM V3* verfügt zudem über eine zusätzliche Zeiteinstellung, die festlegt, wie oft das Auto die Spur wechseln darf. Das Ghostcar fährt ganz normal den Kurs ab, und nimmt in vorgegebenen Sequenzen einen Spurwechsel vor, was einen autonom wirkenden Fahrstil simuliert, da das Auto nicht wie beim V2 Modul von vornherein wechselt oder nicht. Ein ausführlicher Test wird demnächst folgen.

www.homegrandprix.de



Der Speedlimiter kommt zwischen Anschlussbox und digitalen Regler und drosselt stufenlos die Geschwindigkeit des Autos.



Ghostcar Modul GM V2 mit einstellbarer Geschwindigkeit plus Spurwechsoption.



Ghostcar Modul GM V3 mit einstellbarer Geschwindigkeit plus Spurwechsoption, die durch eine separat einstellbare Zeitintervalleinstellung (zweiter Drehregler) ergänzt werden kann.

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

TARGA FLORIO

1966

Sie war ein Mix aus Rallye und Rundstrecke über enge sizilianische Bergstraßen. 21 Kilometer dauerte eine Runde. Die Targa Florio war eine wilde Vollgasprüfung für die mutigsten Piloten ihrer Zeit. Es ging auf öffentlichen Straßen durch unzählige Kurven, die man sich kaum merken konnte. Alfa Romeo trat im 1600er Sportprototypen an. Wir kurven los im kleinen Vierzylinder, dessen Kleid vom Blechscheider Zagato stammt.



ALFA ROMEO TZ2

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Alfa TZ2

Jim Hunt Magazine®

Ein kleiner Italiener von Fly und bringt Fans der klassischen Zagato Karosserieschneiderei auf Touren. Der Alfa TZ2, ursprünglich in einer überschaubaren Stückzahl von 12 auf Basis eines Gitterrohrrahmens gefertigt, rollt an die Startlinie. Die Spanier haben endlich ein Gegenstück zu ihrem schönen Ferrari 250 GTO. Keine Angst, es gibt mehr als zwölf Exemplare für die geneigte Käufergunst. Endlich können Fans die Duelle der beiden Italienischen Kultmarken neu aufleben lassen. Enzo Ferrari war früher selbst bei Alfa angestellt. Nach Querelen gründete er seine eigene Marke. Dementsprechend groß war die Feindschaft und bei den Schlachten ging es nicht selten mehr darum den Gegner vom Nachbardorf zu schlagen, als den Klassensieg zu erringen. Den nahm man trotzdem gerne mit. Alfa Romeo reagierte auf den sich immer weiter zuspitzenden Konkurrenzkampf mit der Übergabe des Motorsportprogramms an die Firma Auto Delta. Deren Chef, Carlo Chiti, ein hitzköpfiger kleiner emotionaler Mann mit Anzug und dicker Brille, zog eifrig die Fäden. Das kleine Coupé wurde von 1964-67 gebaut. Die Ingenieure von Auto Delta kitzelten 165 PS aus dem 1600er Vierzylinder mit 2-Ventilkopf heraus. Die hatten leichtes Spiel mit den 620 Kilo des kleinen Alfas. Es blieb bei 12 Wagen, da im Hintergrund bereits die Giulia GTA sehr erfolgreich Rennen fuhr. Man verlor das Interesse am TZ2 und konzentrierte die Kräfte auf das neue siegfähige Projekt.

Unser Testwagen, die 1966er Targa Florio Ausführung wurde unmittelbar nach Erscheinen durch eine zweite weiße Variante mit Italo-Flaggenstreifen und einem dritten roten Modell der spanischen Zeitschrift mas slot ergänzt.

Auf den ersten Blick wirkt das Coupé mit seiner durchgefärbten Kunststoffkarosse günstig aufgebaut. Schön wiedergegeben sind die Alfa-Felgen mit ihren markanten Rundlöchern. Hinten sitzen Tiefbettfelgen, auf deren Hörner sportliche Slicks



Karosserieschneider Zagato brachte geschwungen elegante Linien beim TZ2 zur vollen Geltung.

Rundstrecke

Alfa TZ2

Jim Hunt Magazine®

aufgezogen sind. Lässt man den TZ2 länger auf sich wirken fallen immer mehr Details auf: Seitliche Lederhaltebänder der Motorhaube, Lufteinlässe hinten, Lampenabdeckungen aus Glas, ein Talbot-Spiegel, die Auspuffanlage unter der Fahrentür. Der Fahrer sitzt mondän gestreckt

in seinem Sitz und blickt durch seine getönte Brille durch die gewölbte Frontscheibe. Ein Doppelstrebenwischer hält die Sicht sauber von Fliegendreck und Straßenschmutz. Im Cockpit hängt ein Rückspiegel für Übersicht nach hinten. So gerüstet kann man auflaufende Ferraris früh-

zeitig erkennen. Der Kühlerahmen am Testwagen stand etw. vom Bug ab und brauchte eine kleine Überarbeitung: Der kleine Makel war mit Cutter und Klebstoff schnell korrigiert.

Wer Fly kennt, weiß: Die Spanier halten sich akribisch an das Vorbild, vor allem bei der Anordnung des Motors: Der 1600er Vierzylinder Reihenfrontmotor sitzt selbstverständlich unter der langen Haube. Eine Kardanwelle überträgt die Kraft auf die Hinterachse. Aus konstruktiven Platzgründen gibt es vorne Einzelradaufhängung, deren Achsstummel präzise eingestellt, verklebt und geölt werden sollten. Um störenden Grip in Kurven keine Chance zu geben, versiegeln wir die Vorderreifen mit Speedgloss: Transparenter Nagellack, dessen flotter Name für Bestzeiten bürgt.

Erinnert ein wenig an den 250 GTO von Erzfeind Ferrari. Der Alfa mit typischem Wappengrill und feinen Details begeistert den Klassikliebhaber. Der schwarze Kotflügel dient zur schnellen Erkennung im Feld, spult der TZ2 seine Runden ab.

Alles dran: Lederriemen als Haubenhalter, Talbotrückspiegel, markante Auspuffanlage. Startnummern in blau: Typisch für die Targa Florio.



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

HT
AUTORENNBAHN.de



Rundstrecke

Alfa TZ2

Jim Hunt Magazine®

Das Kardanwellenlager im Halter bekommt mit Kleber eine dauerhafte Fixierung. So bleibt die Welle bei voll ausgezierter Drehzahlkurve im Lot und kann nicht herauspringen. Dabei verkleben wir zudem den Motor in seiner Halterung. Die Hinterreifen dezent anschleifen und schon geht es auf die erste scharfe Testrunde. Wie man es von Alfa Motoren gewöhnt ist, geht auch dieses Aggregat sehr temperamentvoll zu Werke. Dank Weber Doppelvergaser peitscht die Drehzahl

vehement nach oben und bringt den leichten TZ2 mit bösem Ansauggeräusch in Wallung. Welch Radau dröhnt über die Piazza! Kerniger Sound ist ok. Aber es darf nicht klingen wie eine ausgenudelte Dreschmaschine! Das Chassis

bekommt rundum eine Cutter Kur. Die leichte Materialstärke des Plastiks lässt dies sehr leicht von der Hand gehen. Nun kann die Karosse entkoppelt von der Bodengruppe arbeiten, die Dreipunkt-Aufhängung wird dazu um -1U gelöst.

Damit das italienische Drehmoment kernig, aber nicht scheppernd zur Geltung kommt: Chassis rundum mit einem Cutter verjüngen, damit die Karosserie in entkoppelt arbeiten kann. Die Fahrleistungen erhöhen sich durch diesen Eingriff deutlich. Der derbe Serien-sound des zunächst zickigen Alfas verstummt und geht nun in Richtung kerniger Gleiter. Die Vorderräder mit Klarlack versiegeln, Hinterräder anschleifen. Der TZ2 wird zur souveränen Fahrmaschine. Schnelle Kurven und Geraden? Kein Problem. Und er hält sogar Reserven im Grenzbereich bereit.



Rundstrecke

Alfa TZ2

Jim Hunt Magazine®

Elegant und spritzig zieht der Klassiker nun durch Kurven. Der Pilot sollte wach bei der Sache sein, um das eventuell ausbrechende Heck mit Gasstößen abfangen zu können. Der Sound bei Manövern wie diesen weckt Emotionen und bringt nicht nur motorsportbegeisterte Tifosi völlig aus dem Häuschen!

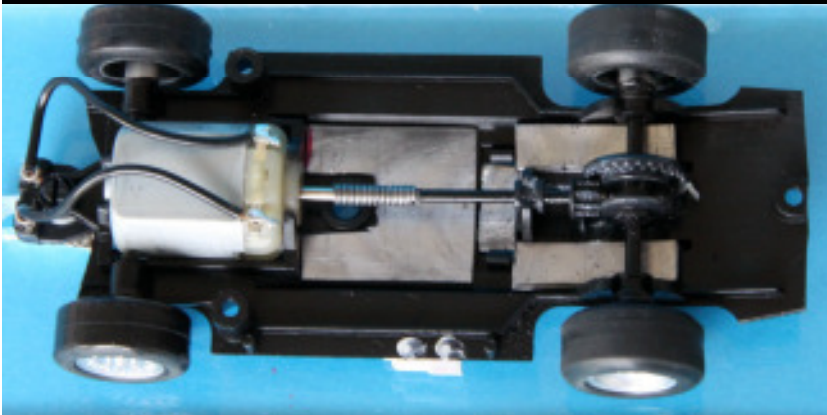
Nun kommt das Feintuning: Der wackelnde L-Kiel bekommt eine U-Scheibe unter die Bodengruppe. Nun dreht er präziser, drückt das Schwert maximal in die Ideallinie und lässt die Schleifer komplett aufliegen, was eine einwandfreie Zündkurve liefert. Damit die Kraft an der Hinterachse wirken kann, muss Blei in den Alfa. Naturalmente fahren wir ohne MTS! Was hat ein künstlicher Fahrassistent in einem klassischen, ehrlichen

Sportauto verloren? Das Chassisfoto erklärt wo wie viel Blei hin muss. Ach ja, eine Panne gab es noch: Die Räder der Hinterachse waren der Gewalt der explosiven 12 Voltanmischung im Tank nicht gewachsen: Wir haben sie mit flexiblem Kleber auf die Achse gesichert. Der TZ2 macht richtig aufbereitet höllischen Spaß. Die rasante Fahrt in einem der exklusivsten Sportwagen bekommt man bei der spanischen Fliege fast schon zum Schnäppchenpreis. Wer immer noch über den schwarzen Fleck auf dem linken Frontkotflügel sinniert: Das hatte damals den Sinn, dass man die eigenen Autos schon von der Ferne schnell voneinander unterscheiden konnte. Die Werke schickten nicht nur einen Wagen ins Rennen, sondern gingen auf Nummer sicher.

Fazit:

Der Alfa TZ2 ist ein klassischer Sportprototyp mit ehrlichen Fahreigenschaften und viel italienischen Temperament. Der Klassik-Tuner baut mit wenig Aufwand einen souveränen Rennwagen ohne MTS auf. Zutaten wie Frontmotor, die passende Bleieinlage, versiegelte Vorderreifen und entkoppelte Karosse bringen viel Fahrspaß. Wer bei der Targa Florio mit Magnet betrügt: Sizilianer verstehen hier genauso wenig Spaß wie wir.

Das Kardanwellenlager wird eingeklebt, damit es bei Volllast nicht herauspringen kann. Der Motor bekommt ebenfalls eine Fixierung durch Kleber. Der L-Kiel eine Distanzscheibe. Blei in gezeigter Anordnung zentralisiert die Massenverteilung.



Schöne Alfa-Lochfelgen, hinten mit Tiefbett, vorne als schmale Scheibenradvariante. Die Slicks bieten guten Halt in Kurven.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
127 mm	54,7 mm	31,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74 mm	54 mm	55 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
67 g	Standard	Inliner

ASCONA 400

Familienkutschen auf Abwegen

Tuner Revell bringt jetzt zwei Autos, auf die viele Fans des motorsportlichen Quergangs lange gewartet haben.

Jim Hunt Magazine®



Rohr frei für volles Rohr!

Rallye

Opel Ascona 400

Jim Hunt Magazine®

Es gibt Autos, auf die warten die Fans wie auf keine andere. Die News, dass Revell die 400er Ascona Rallye Haudegen aus der damaligen WM bauen wird, schlug auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vor zwei Jahren wie eine Bombe ein. Nun stehen sie zum 2010er Rallye-Winter an der

Startlinie unserer Redaktions-WP. Optisch gibt es ab Markteinführung gleich zwei bekannte Versionen. Also keine herstellerseitige Hinhalte-Taktik mit einem unbekannten Modell am Anfang zum finanziellen Abgreifen der Käufer(neu-)gier und dem anschließenden Nachschieben einer

interessanten Version, die dann auch jeder kauft. Revell geht gleich in die Vollen und liefert die weiß-gelbe Werksversion in den Opel-Farben und das Eisen schlechthin: Walter Röhrls WM-Ascona im Rothmans-Look, der aus jugendschutzrechtlichen Gründen als „Racing“ getarnt wird. Schon komisch unsere Zeiten: Überall Jugendschutz, trotzdem saufen und rauchen viele Kids leider schon ab 12. Ich spielte in den 70ern mit bunten Rennautos mit Tabak- und Alkoholwerbung, aber wenn die Eltern sagten: „Das ist nichts für Kinder!“, war das Gesetz. Ohne Suchtprobleme spielte ich begeistert mit vielen bunt lackierten Spielzeugrennautos, die ich aus dem Fernsehen und der Rennstrecke live kannte und liebte. Ich rauche bis heute nicht...



Der Ascona von Jochi Kleint in den Opel Werksfarben. Bei Kleint bekam Walter Röhrl seinen ersten Vertrag als junger Rallyefahrer, auf Ford Capri.

Rallye

Opel Ascona 400

Jim Hunt Magazine®

Da ich den Walter seit meiner Kindheit kenne (wir kommen beide aus der gleichen Stadt), sind mir alle seine Rennwagen bekannt. Trotzdem hatte ich immer ein gestörtes Verhältnis zum Opel Ascona. Parallel dazu hatte Herr Röhl ein angespanntes Verhältnis zu den Rothmans-Leuten, das Beifahrer und Stratege Geissdörfer sehr gut zu kaschieren wusste. Ich mochte die Form dieser kantigen Spießerkutsche im 80er Straßenbild damals nicht. Im Renntrimm mit ausgestellten Backen, breiten Reifen und mächtigem Aggregat sieht die Sache anders aus. Das Ansauggeräusch des aufgebohrten Motors ließ böses Erahnen und die Tatsache, wie Walter mit dem Gerät umging, lies letzte Zweifel an dieses Automobil vergehen. Heute 2010 erinnere

ich mich gerne per melancholischem Rückblick an die Zeit des Rallye-Ascona 400 zurück. Ich bin gespannt, wie ihn Tuner Revell für uns neu aufgebaut hat. Wie wird sich der Rüsselsheimer auf unserer selektiven WP schlagen? Vorfreude beim Auspacken: Die Dachantennen für den Bordfunk sind zwecks Transportschutz beigelegt. Da Antennen bei manchen Slottern kein langes Leben haben, hat Revell gleich einen ganzen Strauß eingepackt. Das Einstiger-MTS sitzt unter dem Heck des Chassis. Zwei Schrauben befreien vom bösen Driftvermeider, der an einem Rallyewagen nichts verloren hat. Die 80er, das waren die Zeiten der eleganten Schwünge, als Rallye-Piloten ihre Autos zu 80 Prozent mit dem Gaspedal lenkten. Auch der Heckantrieb-Ascona

eignet sich perfekt für das Anstellen vor Kurven und für Difteinlagen durch schnelle Richtungswechsel. Der Tuner hat aus Traktionsgründen den Motor als Inliner vor die Hinterachse eingebaut. Das spendiert Abtrieb und sorgt für eine ausgewogene Lastverteilung. Nach einem obligatorischem Ölservice für Radlager, Motorwelle und Karosseriezapfen geht es mit leicht gelösten Karo-Schrauben auf die erste Runde: Das Opel Aggregat zieht mächtig progressiv los. Nach dem Sprint aus dem Stand kommt der Motor gut auf Touren und entfaltet im letzten Drehzahldrittel noch einmal richtig Schub. Diese Abstimmung ist für ein Rallyeauto ideal, um aus engen Kehren oder beim Start die Kraft optimal auf den Boden zu bringen. Die später



Schmutzfänger am Rallyeauto ok, am Straßenwagen no go! Volles Rohr: Der Motor muss frei ausatmen können. Sound und Druck gehen in Ordnung. In den 80ern war alles möglich.



Walter Röhl lässt es im Rothmans Ascona mächtig rauchen. Die Konkurrenz wurde verblasen. Sogar mancher Quattro musste dran glauben. Unglaublich!



www.revell.de



classic slot dreams and more

Rallye

Opel Ascona 400

Jim Hunt Magazine®

einsetzende Zusatzleistung ist ideal auf langen Geraden, wenn man im höheren Gang unterwegs ist und die Räder nicht mehr durchdrehen können. Blei kommt für das individuelle Feintuning ins Spiel. Vorne eine Lage als Ausgleich für den Motor, dazu etwas ins vordere Drittel der Seitenkästen. Packt man hier mehr rein, wird der Opel zur wilden Heckschleuder, die sich quer im Driftwinkel nur noch schwer manövrieren lässt. Also nur das vordere Drittel wählen! Der L-Kiel dreht frei, hat aber Spiel, das wir durch das Ein-

legen einer dünner Distanzscheibe limitieren. Die presst ihn optimal tief in die Ideallinie und hemmt axiales Wabbeln, das Unruhe in den kritischen Vorderwagen bringt. Der eine Test-Ascona hüpfte wie ein sturer Bock und möchte nicht in der Ideallinie bleiben. Grund: Die Frontfelgen haben einen mächtigen Schlag. Die Vorderachse muss raus, die Felgen kommen auf die Reifenschleifmaschine, um einigermaßen rund gemacht zu werden. Das ist kein Patentrezept, aber Schadensbegrenzung zum Weiterfahren auf der



Der lange Regensburger fährt im aufgeblasenen Opel: Breite Backen, kräftiges Spoilerwerk der 80er.



Detailgespickt: Seitliche Haubenspoilerlippen, Frontlampen mit Miniwischer. Käfig, Schalensitze, Gurte und Antenne für den Bordfunk.

Rallye

Opel Ascona 400

Jim Hunt Magazine®

flexiblen Plasphalt-WP. Auf Holz wäre hier klar Ende Gelände, da der steife Untergrund absolut gewuchteten Rundlauf der Räder verlangt. Perfektionisten satteln auf Alus um und drehen Felgen zu Einsätzen ab. Der zweite Testwagen läuft ordentlich und hat keine eiernden Felgen. Klarlackversiegelte Vorderreifen verhindern Grip an der Vorderachse, der eine todsichere finale Rolle einläuten würde. Am Limit geritten verlangt der Opel einen abgeklärten Profi an Volant und Pedalerie, eben so einen wie den Walter. Hektische Gas-Bremsen kommen nicht weit. Die schmale Spur vorne und der hohe Schwerpunkt geben dem Ascona in langen radikal gefahrenen

Kurven eine urplötzliche Kippneigung und man überschlägt sich. In engen Radien lässt er sich durchschaubar dirigieren, wenn nötig auch quer. Richtungsänderungen kann man flott nehmen, allerdings sollte bereits vor der Kurve die Geschwindigkeit passen, da der Korrekturspielraum des Opels eng gesteckt ist. Dann klappen auch elegante Drifts. Der 400er Ascona ist keine Haufdrauf-Fahrmaschine mit einem idiotensicher breiten Grenzbereich. Vielmehr sensibles Gerät für Könnern und Leute, die die Herausforderung suchen und finden werden. Wer mit MTS fährt ist entweder minderjährig und kennt kernige Rallye Youngtimer nur von der Play Station oder hat



Obwohl die Rumpfform gleich ist, unterscheiden sich beide Asconas voneinander: Der weiß-gelbe von Kleint hat eine andere Anordnung der Zusatzscheinwerfer. Er setzt auf eine breite Ausleuchtung. Die vier Lampen sitzen absteigend versetzt außen um eckigen die Frontscheinwerfer. Röhr im getarnten Rothmans Ascona bevorzugt gebündelte Leuchtkraft. Die vier Lampen sitzen zentral angeordnet, direkt vor dem Kühlergrill.

Die langen Peitschenantennen auf dem Dach werden in vorgesehene Öffnungen gesteckt. Wir mussten ihre Füße leicht kürzen, damit sie dort reinpassen. Entwarnung für Crashpiloten: Tuner Revell hat beiden Autos ab Werk einen ganzen Strauß Antennen beigelegt. So kann man Rollen gelassen hinnehmen.



Rallye

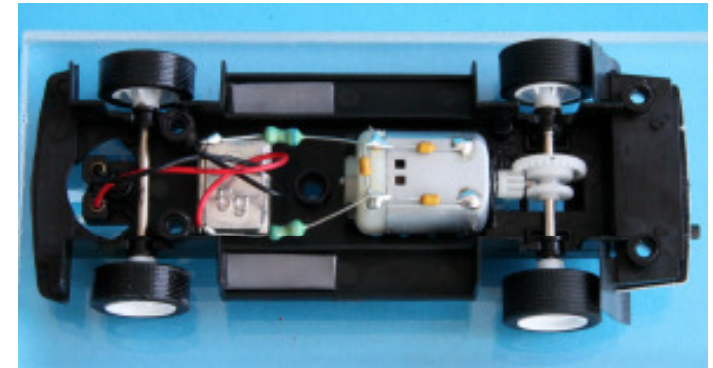
Opel Ascona 400

Jim Hunt Magazine®

schlichtweg keine Ahnung, wie man solche Heckschleudern stilecht bewegt. In dem Fall darf zur Konservierung technischen Rallyekulturguts der Magnet drin bleiben. Aber so ein Kandidat wird nie erfahren, welche Herausforderung im Rallyeslot drin steckt. Im Grenzbereich bewegt, bringen die Asconas die wilden 80er Jahre an die Strecke zurück. Das Feeling entlohnt für ein paar obligatorische Übungsstunden im Cockpit dieser Geräte mit Heckantrieb. Breites Dauergrinsen!

Fazit:

Beide Rallye Asconas von Tuner Revell sind optisch gelungen und spiegeln perfekt den Rallye-Pfad der wilden 80er. Führt man ohne MTS ist es eine technische Herausforderung den Wagen gut abzustimmen und am Limit zu bewegen: Hoher Schwerpunkt, schmale Spur vorne und ein kräftiger Motor verlangen einen souveränen Rallyepiloten, der im Quergang mit Lastwechseln abgeklärt umgehen kann.



L-Kiel spacern, die Vorderreifen klarlacken und Blei ins Vorderschiff: So liegt der 400er Ascona neutral beherrschbar auf der WP.



He Waldaa!!
De Mouton im
Quattro is
sausschnell
unterwegs!

Schmarrn! Des
is ja a Weib! Do
huift da ganze
Quattro nix!

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
140 mm	55,4 mm	40,1 mm*
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,5 mm	49,7 mm	54,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	Standard	Inliner

* ohne Antenne

Kernige Diplomatie in den 80ern. Walter tat offen seine Meinung kund. Auch vor Journalisten hielt er selten hinter dem Berg, was er sich gerade dachte.

Moviecar

BULLET

Assassin's Car



Jim Hunt Magazine®

Steve McQueen bekommt seine Gegner: Pioneer inszeniert deren schwarzen Dodge Charger

Moviecar

Charger Assassin's car

Jim Hunt Magazine®

Die Verfolgungsjagd aller Verfolgungsjagden prägte spätere Filme: Der Streifen Bullitt mit Steve McQueen in der Hauptrolle brachte damals eine einzigartig lange, ungeschnittene Verfolgungsjagd quer durch San Francisco ins Kino. Er als hartgesottener Bulle im getunten used Mustang, seine Gegner im klavierlackschwarzen Dodge Charger. Kein sinnfreies Geplapper stört die Szenen: Die Helden schweigen und der Zuschauer bekommt satten V8 Motorensound und passende Begleitmusik mit auf den Weg bei der über zehn Minuten langen Action Sequenz. Steve fuhr den Wagen selbst und sparte die Gebühren für den Stuntfahrer. Seine Gegner: Zwei Killer, einer mit Anzug und fieser schwarzer Hornbrille. Der Zweite: Ein kräftiger Schrank mit Trenchcoat, unsympathischer Visage und einer

doppelläufigen, abgesägten Schrotflinte unter dem Trench. Beide Profis tragen schwarze Lederhandschuhe, das typisches Gangster-Requisit jener Zeit. Ihr Gefährt: Dodge Charger, die großvolumige PS-Wumme von damals. Sie passt zum Großkaliber Schießbeisen wie die Faust

aufs Auge. Nachdem die Killer einen Kronzeugen und einen zum Schutz abgestellten Bullen kaltblütig umgebracht haben, kommt Lt. Bullitt ins Spiel. Steve kommt leider zu spät, um die Tat zu verhindern. Aber er sieht die Täter flüchten, wirft sich in seinen Mustang, und nimmt mit frasierter



Schwarz, mächtig und stark: Dodge Charger als perfektes Auto für Bösewichte. Alle Film-Darsteller sind perfekt getroffen. Auto, der schweigsame Hornbrillenträger und der Gromschlächting mit der Flinte.



Moviecar

Charger Assassin's car

Jim Hunt Magazine®

V8 Maschine die Verfolgung beider Killer durch San Francisco, über typische Straßenschanzen auf. Zunächst belauert man sich bei moderater Ortsgeschwindigkeit. Bis die Killer ihren Charger mit qualmenden Reifen auf Touren bringen... Die Verfolgungsjagd kann man sich komplett auf Youtube oder auf DVD ansehen, was mehr als empfehlenswert ist. Und jetzt kommt es noch viel besser: Pioneer dreht mit Partnern diese berühmt berüchtigte Filmsequenz als Slotcar-Movie!

Der Trailer kann bereits unter den Link http://www.youtube.com/watch?v=u_AsKP1cn_d0 angesehen werden und wer Pioneer kennt, weiß, dass die keine halben Sachen machen. Details über Details, sogar am Straßenrand bei parkenden Autos! Liebevoller kann man sich mit dem Slot-Hobby nicht auseinander setzen. Der Streifen wird sicher der Hammer werden und wir freuen uns schon, wenn uns der Chef den Link dazu vorab präsentiert! Bereits in JHM No. 14

war der grüne Bullitt Mustang der Held unserer Titelstory. Nun kommt endlich sein Gegner: Der Dodge Charger mit den beiden Killern an Bord. Endlich kann man die legendäre Verfolgungsjagd nachspielen und sich dabei wie Steve McQueen oder einer der Killer fühlen. Die Tatsache, dass viele das Alter für das Nachspielen von Krimis mit kleinen Autos längst überschritten haben, dürfte so gut wie kein Hindernisgrund sein, dies zu tun. Für eine ganze Generation war der laut ballernde



Nach wildem Gekurve durch Frisco geht es raus aufs Land. Die Schlacht ist eröffnet. Die Radkappen sind ein Relikt der wilden Jagd, im Film fliegen sie alle von den Felgen beim Ritt durch die City.

www.rennbahnhaus.de



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

Moviecar

Charger Assassin's car

Jim Hunt Magazine®

Bullitt Mustang das Auto wilder Jugendträume. Der Dodge Charger das Musclecar. Trotz des Nimbus, Hauptdarsteller in einem der legendärsten Filme zu sein, versteht es Pioneer zudem ihre Slotcars auch technisch in Szene zu setzen. Es handelt sich um Autos, die für reife Männer gemacht sind. Keine Bodenraketen, die völlig

übermotorisiert, lächerlich und unnatürlich viel zu schnell um die Bahn huschen. Die Autos haben einen kernigen Lauf und authentischen Bums unter ihrer Haube. Das reicht für heiße Drifts und ein authentisches Fahrbild. Ihre Technik funktioniert zuverlässig, Getriebe, Achsen und Felgen. Alles passt. Im Package ist ein zweiter L-Kiel mit



Bullitt's Mustang taucht im Rückspiegel auf. Der Grobschlächtige checkt wortlos den Verfolger ab und lädt die Pump Gun durch. Das abgesägte Doppel-läufige unter dem Trenchcoat kommt bald zum lautstarken und destruktiven Einsatz.

tieferem Schwert dabei. Ebenso ein zweiter Satz Hinterreifen und alle leicht verschleißenden Kleinteile, damit die Autos nach wilder Fahrt nicht dauerhaft kosmetisch leiden müssen. Die Radlager besitzen Öler, was die Servicefreundlichkeit unterstreicht. Man sieht eben, dass sich jemand mit Liebe zu Detail große Gedanken gemacht hat. Beim Chassis fällt die Nähe zu Scalextric fällt auf, es kommen beide Hersteller von der Insel.

Moviecar

Charger Assassin's car

Jim Hunt Magazine®



Das Fahrverhalten des Chargers ohne MTS ist ausgewogen fahrfreundlich. Spritzt man dicke 12 Voltan durch die Brennräume des großvolumigen 4,4 Liter Sidewinders, ist man perfekt aufgestellt für die wilde Jagd durch San Francisco. Ob man es dem Bullitt Mustang derb gibt, hängt vom Fahrkönnen ab. Ob man den Charger wie im Film sterben lässt, ist eine Frage der Slotter-Ethik. „Man lebt nur zweimal“ sagte schon Mr. Bond. Eigentlich viel zu schade, um das schöne Auto! Und die fiesen Typen darin?



**Straßenkampf mit
Feindkontakt: Die
Pump durchladen!**



Moviecar

Charger Assassin's car

Jim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
169 mm	61 mm	42,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92 mm	56,9 mm	56,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
106 g	Typhoon	Sidewinder

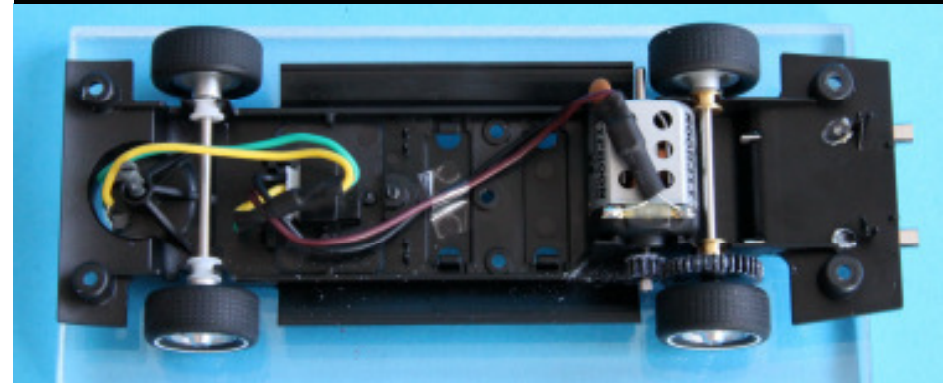
Fazit:

Pioneer komplettiert das Movie Thema Bullitt durch den mörderisch glanzschwarzen Dodge Charger, der beiden Killer. Mit zuverlässig bewährter Technik, sagenhafter Detailliebe und authentischem Fahrverhalten bekommt man ein berühmtes Filmgefährt, das Oscar reif inszeniert wurde. Für Stuntfahrer sind großzügig Ersatzteile dabei.



Elegantes Heck

Bei Pioneer steckt zuverlässige Technik unter der Haube: Der Bums des Typhoon Motors, montiert als Sidewinder, bewegt den Charger authentisch. Messingradlager mit praktischen Ölern hinten, vorne das bekannte Spiel der Radlager. Wen es stört, kann diese tauschen. Wir konnten keinen ernsthaft negativen Einfluss aufs Fahrverhalten feststellen. Die Reifen bieten guten Grip, der L-Kiel kann ausfedern, falls nötig. Wer neben der geladenen Pumpgun (Beifahrersitz) mehr Blei mitnehmen möchte: Das Chassis bietet viele Schmugglerfächer.





Ford GT MK II

Dauerb**renner**

Rundstrecke

Ford GT MK II

Jim Hunt Magazine®

Der Dauerbrenner Ford GT aus den späten 60ern bekommt Zuwachs: Die dunkelblau-metallic glänzende Version mit gelber Nase und der Startnummer 6. Sowohl der Titan GT40 wie seine Weiterentwicklung MK II wurden von Tuner Scalextric über die Jahre ausgiebig behandelt. Seit seinem Debüt in den späten 90ern als Gulf Versionen Startnummern 6 und 9 und diversen Le Mans Ausführungen hat der Renner weder an Charme noch Funktionalität eingebüßt. Qualität

setzt sich durch und kennt keine Jahresringe. Ein Geheimnis seines Dauererfolgs sind sagenhaften Fahreigenschaften out of the box, mit oder ohne MTS. Fortgeschrittene Rennbahnhelden werfen Neodym-Haftverstärker aus dem Wagen und trimmen vernünftig mit Blei. Vorderräder mit Klarlack versiegeln und eine 0,5er Achsdistanz zwischen Radlager und Sidewinder und schon rennt der klassische Ford Prototyp authentisch, fordert und fördert die Rennbahnkultur.



Dynamische Bugbemalung in diversen Farben half damals, die Wagen von Weitem zu erkennen. Die dunkelblaue Nummer 6 bekam dazu gelbe Akzente. Volles Rohr: Zwillingsschlag speit Feuer und Sound. Fotogelatinierte Lüftungsgitter lassen Abwärme des luftgekühlten Sidewinder-Heckmotors entweichen.



Rundstrecke

Ford GT MK II

Jim Hunt Magazine®



Zeitgenössische Profilreifen mit Beschriftung unterstreichen den hohen Anspruch an die Optik und vor allem an das Fahrverhalten. Scheibenbremsen waren damals schon Standard!

Durch einen leistungstärkeren Motor und ein modifiziertes Heck unterscheidet sich der MK II vom GT40. Ausgestellte Kühlöffnungen bringen Frischluft zum Aggregat und zu den Bremsen. Vorne sitzen Ölkühler und Wagenheberaufnahmen für schnelle Boxenstopps.



In Anlehnung an die drei limitierten Ford GT des deutschen Importeurs (wir berichteten) bekam der neue MK II Reifenlogos auf die Schlappen, was seinen Anspruch an die Optik unterstreicht. Die Tatsache, dass neben ihm viele Markenkollegen wie auch Ferrari Spaghetti-Rennmetall 330 P4 am Start stehen, machen das Bollwerk zum Teilnehmer für klassische Rennserien, die ohne große Tuningkünste und dickes Budget auskommen. Es gibt sogar Whitekits zum Selbstlackieren. Wem jetzt noch kein Licht aufgegangen ist: Vielleicht helfen die in Fahrt leuchtenden Frontlampen. Gute Rennfahrt!



Collectors Club

Jim Hunt Magazine®



Auf der Insel gibt es exklusiv den streng limitierten Mustang Boss. Inaslot lies ein blaues Wunder bei Scalextric anfertigen. UK only!

BLU 4 U



Collectors Club



BLU 4 U



Jim Hunt Magazine®



**White
version**

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



N° 2941A
Ford GT40 1966
white #43

**LIMITED
EDITION**



N° 2943A
Ford GT40
white-blue



**LIMITED
EDITION**

N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

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



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

FORD GT40

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



Offen und ehrlich

Individualisten haben es nicht immer leicht. Der schon: Er ist unschwer ! Scalextric bringt pures Autofahren in den Slot und schafft für das MTS freie Fahren eine neue Kategorie der massenzentrierten Herausforderung.



Caterham 500

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Caterham 500

Jim Hunt Magazine®

Die einen werden ihn lieben, die anderen hassen: Der Caterham ist eine gleichermaßen eigenwillige wie imposante Erscheinung auf dem Rennparkett. Sitzt man einmal im Boot und heizt darin über eine Rennstrecke, gehen die Attitüden an Mainstream-Spießigkeit sofort verloren und man genießt die puristische Fahrt im ehrlichen Gerät. Frischluft total, sagenhafte G-Kräfte durch einen extrem niedrigen Schwerpunkt und maximal zentralisierte Massen. Dazu die Gewissheit, dass es so gut wie keine Knautschzone gibt. All diese Attribute läuten eine völlig andere und richtig männliche Art des Rennautofahrens ein. Die Zigarre Lotus Super 7 stand Pate. Die Grundidee: Einen für die Straße zugelassenen Formelwagen zu realisieren. Dem sind die eigentümlichen Kotflügel geschuldet. Tuner Scalextric frischt seine alte Liebe mit moderner Technik auf. Purer Fahrspaß steht an oberster Stelle. Dabei sollte der Pilot wissen, was er wo wie tut. Andernfalls werden bei perversen Abflügen peripher exponierte Bauteile mit dem

Skalpell sämtlicher Streckenbegrenzungen abgetrennt, wofür der Exot eindeutig zu schade ist. Wer ihn nicht zu schätzen weiß, muss sich nicht zwangsweise darin verschätzen.

Gretchenfrage: Kann man denn mit so einem Leichtbau-Rennwagen vernünftig ohne MTS fahren? Ja, man kann! Mit angemessen gewählten Eckdaten geht das hervorragend gut!

Ein stark exponierter Überrollbügel schützt den behelmten Fahrerkopf bei Überschlägen. Dabei sitzt man sehr tief zwischen weit ausgestellter Spur. Puristischer geht es nur noch im Renn Kart oder auf dem Skateboard.



Frischluft und pures Autofahren im Caterham 500



Rundstrecke

Caterham 500

Jim Hunt Magazine®

Vorher muss man ihn ausgiebig zerlegen, was nichts für derbe Finger ist. Sinnlogisch und mit Gefühl legt man seine Innereien frei und kann die unter dem Sitz versteckte MTS Yuppie-Sportfahrradhilfe ausweiden. Das optimistisch gewählte Axialspiel der freilaufenden Vorderachse bändigen wir mit limitierenden Kunststoffdistanzen. Schon läuft der Vorderwagen ruhig und führt das Boot präzise durch die wilden Kurven der Slots. Magerer 9 Voltan Kraftstoff reicht, um dieses Fliegengewicht adäquat zu bewegen. Wer mehr tankt wird von explosiven Beschleunigung nur einmal begeistert sein und

später in Himmel oder Hölle über sein Tun nachdenken können: „Das war zu viel Power für mein ach so filigranes Gefährt!“ muss man dann bekennen. Der Magermix im Brennraum schont die Umwelt und bringt gleiche Fahrfreude wie im schweren Großkaliber mit durstigen Motor.

Fazit:

Der Caterham ist anders als andere: Rennmaschine für puristische Individualisten, die ihre Nase in den Wind strecken wollen und mutiger Rennen fahren, als die, die in Käfigen eingeschweißt sitzen.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
109 mm	53,5 mm	35,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,8 mm	53,5 mm	55,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
56 g	Standard	Inliner



Reduziert aufs Wesentliche und tief unter der Insektenkampfflugschneise sitzend geht's über die Rennstrecke. Sidepipe zum hören und anfassen, falls die Hände im Zug klamm werden. Aufpassen, dass die Finger dabei nicht zwischen rotierenden Minilite Felgen kommen. Die sind mittlerweile sauteuer.





Tuner Revell bringt zwei Neue: NSU TT und Simca 1000 Rallye. Basissportgeräte für Rundstrecke, Berg und Rallye aus unseren Kindertagen. Ihre brüllenden, frisierten Heckmotoren haben Wiedererkennungswert.



YOUNGTIMER KAMPFZWERGE

Rundstrecke

NSU und Simca

Jim Hunt Magazine®

Tuner Revell hat zwei seiner Klassiker neu aufbereitet und erfreut uns mit einem weiteren NSU TT und einem Simca. Bereits in den Anfangstagen unseres Magazins testeten wir die beiden Kampfwagen und sorgten für Aufsehen. Einige Folgeversionen kamen nach und nun 2010 kommen zwei Neue hinzu. Besonderheiten: Der bunte NSU TT ist der Wagen mit der breiteren Spur, die wir schon vom Bergmeister Jägermeister TT kennen. Die Felgen sind zweiteilig verklebt, wodurch die Räder im Gegensatz zum Standard TT weiter außen sitzen. Der knallgrüne Rundstrecken-Simca besitzt auch breite Reifen mit schönen Speichenfelgen, die wir sie am weiß-grünen Schötter Simca bewunderten. Revell legt nach und hat nun die goldenen Speichen hochglanzpoliert. Der NSU von Joachim Thomas wurde 1977 erworben und für Gruppe 2 Slalom- und Berg-Rennen umgebaut. Zahlreiche Klassensiege und der DM Titel bei der 1985er NAVC Bergmeisterschaft gehen aufs Konto. 1986 bis 1992 ging es so fort, bis der Wagen pausierte und komplett revidiert wurde. 2008 war er wieder da: Leichte 612 Kilogramm und 120 PS nahmen am NAVC Heck-Motor-Berg-Cup erfolgreich teil. Nach diversen Klassensiegen siegte er 2009 beim Heck-Motor-Berg-Cup. Seit 1996 besitzt Christoph Wilde den Simca 1000 Rallye 2, Baujahr 1974. 700 Kilo Leichtigkeit starten bei der Youngtimer Trophy. 140 PS im Kreuz und bis zu 200 Stundenkilometer schnell holten 2006 den Gesamtsieg.



Klingt verdammt gut: Offener Deckel, Vergaser und Querrohr mit Fächerkrümmer.



Rundstrecke

NSU und Simca

Jim Hunt Magazine®

Egal, das soll uns von den schönen Wagen nicht abhalten. Wir haben sie wie schon im JHM No.3 von Slotman Bernd beschrieben aufbereitet und mit Blei bestückt. Mit 12 Voltan Kraftstoff im Tank gehen die Autos mit Heckmotoren wie die Lutz und lassen sich authentisch wild durch Kurven werfen. Die Vorderreifen haben wir mit Klarlack versiegelt, die L-Kiele mit je einer Distanzscheibe

optimiert, die Hinterräder für volle Auflage dezent angeschliffen. Im Simca wurde das Lager der Kardanwelle eingeklebt. Beim NSU Testwagen kratzte das Achszahnrad am Chassis. Mit einem Messer entfernten wir etwas Plastikgussgrat im nach unten offenen Getriebschacht und schon drehte der Motor williger hoch. Das MTS flog aus beiden Wagen raus. Wir lieben es echt!

Fazit:

Tuner Revell ergänzt seine Kampfwerte um je einen erfolgreichen NSU und Simca. Mit wenig Aufwand lassen sich beide in MTS-freie Geräte verwandeln, die viel Fahrfreude beim Tanz am Limit bei 12 Voltan bieten.



Geübte Tuner senken die Karosserien tiefer ab und entfesseln noch mehr PS Performance.



**Mehr Revell
Kampfwerte
in unserer
SLOTOTHEK**

WWW.SLOTITNOW.COM



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

Resine-Edition

ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

TEAM SLOT®

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 · laurfertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Audi R8 LMS



Scalextric und Ninco bringen ihre flotten Ringflundern an den Start. Präzise gemessen mit identischen Abmessungen, aber verschiedenen Spur- und Flügeleinstellungen. Auch bei den inneren Werten arbeiten verschiedene technische Lösungen.

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Die Tuner Ninco und Scalextric bringen nun ihre Interpretationen eines R8 LMS zum Rollout. Hat sich das Warten gelohnt? Klare Ansage: Ja! In gewohnter Manier liefern beide Schmieden ihre markentypischen Konzepte ab, die sich technisch deutlich voneinander unterscheiden und einen direkten Vergleich zueinander sinnfrei machen. Trotzdem stellen wir beide Autos gegenüber und sagen, was unter welcher Haube Sache ist und für wen, welcher Wagen der Richtige ist.

Trotz unterschiedlich technischer Lösungen haben beide eines gemein: Sie bedienen die breite Basis vom Heimbahnfahrer bis hin zum sportlichen Clubfahrer, der mit leicht modifizierten Serienmaterial antritt. Es gibt sportlich-spritzige Fahreigenschaften ab Werk, lediglich das MTS ausbauen, einen kurzen Öl-Grundservice und schon geht's los. Bereits ohne Feintuning mit Blei drehen beide Audis dynamisch lässige Runden, die eindrucksvoll unter Beweis stellen, dass beide Tuner ihr Geschäft verstehen. Die Räder-Reifenkombinationen an den Testwagen laufen rund und genügen den Ansprüchen für den Einsatz auf flexiblem Pflaster-Kursen. Die Optik kommt nicht zu kurz: Die Räder sitzen satt in ihren Häusern und spiegeln eine motorsportliche Optik ohne faule Kompromisse. Im Ninco sitzen sie noch satter. Der Detaillierungsgrad beider Hersteller verwöhnt die anspruchsvolle Netzhaut des Fans. Die abgespeckte Scalex-Version beschränkt sich auf wesentliche Formelemente, hinterlässt aber trotzdem einen sehr gefälligen Eindruck eines Audi R8 LMS. Lampengläser gibt

es an allen Ausführungen, bei der detaillierten Scalex-Version leuchten sie sogar bei Fahrt mit angenehmer Lux-Stärke. Nationale Versöhnung: Auf Vorab-Fotos der ersten Handmuster waren anstelle der Deutschlandflagge das Belgische

Banner auf die Startnummer lackiert. Das wurde für die Serie korrigiert, alles passt wieder und diese kleine Irritation ist behoben. Ein Indiz dafür, wie genau potentielle Kunden die kleinen Rennwagen begutachten und Hersteller reagieren.



Scalextric legt Audis für zwei Einsatzbereiche auf: Detailschön und schnell sowie robust und schnell.

Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Ninco liefert seinen R8 in Sportversion (unser Testwagen) und als hochgezüchteten Lightning mit Tuningkomponenten aus. Scalextric bietet eine schön detaillierte Grundversion mit Fahrlicht und als Gegenpol einen R8 ohne Cockpit und mit abgedunkelten Scheiben: Nehmerqualitäten für den Einsatz im Kinderzimmer und für all jene, die das Thema Slotten rustikaler angehen. Während des Tests stellte sich heraus, dass diese einfache

Version zudem eine tolle Basis für das Rennen fahren mit schmalem Teambudget bildet. Ninco R8: Bei 12V lineare Leistungsentfaltung wie in einem echten Achtzylinder ohne explosive Spitzen, die Kraft lässt sich kontrolliert in Vortrieb umwandeln. Und es steht jederzeit Potenz zum Angreifen zur Disposition. Er ist ein souveräner Langstreckensportler mit einem gutmütigem Fahrverhalten für ermüdungsfreie Einsätze auf

langen Renndistanzen. Flinkes Cornering nach spätem Anbremsen: Präzises Einlenkverhalten ohne nervöse Tendenzen in allen Kurvenradien. Ausbrechendes Heck nur bei zu hoch gewählten Geschwindigkeiten oder bewusster Provokation. In Kurven bleibt der NC-5 gut auf Drehzahl und mobilisiert spontan Dampf für kraftvolles heraus beschleunigen aus den Ecken. Sammeln die Reifen nach einigen Runden Pickup, sitzt das



Imposant kauert der R8 von Ninco auf der Piste. Seine Fahrwerksgeometrie ermöglicht brachiales Cornering, das Runde für Runde siegentscheidende Sekundenbruchteile addiert. Die Kraftentfaltung des NC-5 Anglewinder-Aggregats ist brachial und gut kontrollierbar. Mit satter Drehmomentkurve katapultiert es den Bayern aus Kurven heraus auf seine Maximalleistung. Wer dabei den Motor gekonnt auf Drehzahl hält, bringt andere zum Ver zweifeln.



Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Heck etwas lockerer, verhält sich aber nicht destruktiv zur Fahrlage. Abflüge sind kein Thema, bedient ein Könnner die Pedalerie. Einsteiger versammeln „nur“ die Rundenzeit.



Ninco Sport R8 LMS: Kraft im Überfluss, die er auch optisch zeigt. Die Radhäuser sind prall gefüllt mit sportlichen Michelin-Slicks, deren Gripniveau hervorragend bezeichnet werden darf. Sie geben souveränen Halt, vor allem auf glatten C- und S-Rennbahnen. Sie bieten einen durchschaubaren Grenzbereich, der irgendwann mit einem ausbrechendem Heck abreißt. Dieser Tanz auf Messers Schneide macht den Reiz aus. Fahren mit Magnet ist wie emotionsloses Fahren im ICE oder Autorennen an der Spielkonsole: Nüchtern, synthetisch und ohne Fliehkraft- Kick.

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Scalex R8: Der Standard-Sidewinder mobilisiert gewohnt flotte Leistung mit 12 Voltan in den Brennräumen. Warmgefahren hängt er gut am Gas und bietet ein sportlich flott „rollendes“ Langstreckentempo, hält man das Aggregat bei Laune. Aggressive Leistungsspitzen sucht man vergebens, der Achtzylinder liefert konstant ab, was guter Kontrollierbarkeit in die Karten spielt. Lange Kurvenradien gehen flott von der Hand und man kann fast bis ans Limit gehen. Übertreibt man den Tritt aufs Bodenblech, zuckt das Heck. Mit schnellem Gasspiel kann man es wieder einfangen und auf die Ideallinie zurückbringen. Enge Kehren verlangen einen wachen Piloten: Bricht man zu heftig in den Richtungswechsel, eliminiert der spontan auftretende, destruktive Grip der Vorderachse die Fahrt und es geht vehement ins Kiesbett. Klarlack an den Vorderreifen bringt Entspannung und Souveränität zurück. Das Axialspiel der Hinterachse schalten wir beidseitig mit zwei 0.5 mm Distanzen aus. Das präzisiert die Kraftübertragung und vermeidet Schnarrgeräusche am Limit. Blei in den MTS-Schächten steigert den Abtrieb. Die Hinterreifen in weicher Mischung bringen guten Vortrieb, dezentes Anschleifen steigert ihre leicht konkave Auflagefläche. Der abgespeckte Scalex R8 folgt dem Credo: Weniger ist mehr. Für den Verzicht von Details und Beleuchtung bekommt man spritzigere Fahreigenschaften als beim schöneren Pendant. Mit Feintuning in Sachen Blei lässt sich noch einiges an Potential aus dem schwergpunktabgesenkten Light-R8 herauskitzeln.

Seine Nehmerqualitäten zeigen Richtung Renn-einsatz: Dorthin, wo man schönen Details eine untergeordnete Rolle beimisst. Ningo pflanzt seinen bewährten drehmomentstarken NC-5 Anglewinder, leicht angeschrägt vor die Hinterachse

des Ingolstädters. Das Longcan Aggregat ballert in gewohnter Manier sein Leistungspotential über die schräg verzahnten Getrieberäder auf die Hinterachse, deren weiche und breite Slicks Grip auf nahezu allen Pflasphalt-Bahnen zaubern.



Beide Scalex R8 liegen tief geduckt auf der Rennstrecke, können in Kurven hart geritten werden. Heckdiffusoren und Flügelwerk sorgen für Abtrieb, wie es sich für einen Langstreckensportler gehört.

Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Angriffslustig kauert der Ninco Audi über dem Untergrund und seine Geometriedaten erlauben eine rabiante Kurvenhatz, die Rundenzeiten knapp hält. Leichte Unebenheiten einer Kunststoffbahn kompensiert der gefederte L-Kiel. Aufgeräumte Kabelstränge versorgen das Aggregat mit einer zuverlässigen Zündkurve. Scalex setzt bei der Zündung auf das Drehteller-Prinzip, dessen Spiel über eine Schraube von oben regulierbar ist. Die verformbaren Schleifer beider Konzepte lassen sich von Hand optimal auf die Leiterabstände der Rennkurse einstellen. Auch im R8 aus England

verlaufen die Kabelstränge aufgeräumt durch die Bodengruppe. Platz für Trimmblei ist in beiden Konzepten an allen Orten vorhanden. Ebenso steht Raum fürs digitale Chiptuning zur Verfügung. Scalex hat sogar ein eigenes Fach mit praktischer und schneller Steckervorbereitung dafür reserviert. Die Briten setzen auf das Sidewinder-Konzept und platzieren ihr Aggregat parallel direkt vor die Hinterachse. Über ein großes Zahnrad stemmt der Brit-Audi seine Kraft ebenfalls auf Slicks, die man anschleifen kann. Auf der Habenseite: Spritzigkeit und eine schnelle

Mobilmachung, die beide R8 schnell auf ihre Maximalleistungen katapultiert. Fahrmaschinen mit sportlichem Spirit sind sie alle drei. Der Ninco Audi ist schon alleine wegen seines NC-5 Motors die potenteste Granate im Feld. Der abgespeckte R8 ohne Details ist leichtgewichtig und -füßig unterwegs. Das Weglassen des Cockpits senkt den Schwerpunkt ab und in Kooperation mit Bleitrimmung bekommt man einen sehr lässigen Rennboliden mit Nehmerqualitäten. Für seine Rennklasse gibt es mittlerweile von Scalextric ein stattliches Startfeld an Gegnern vom Schlage



Optisch kommt man bei allen Drei voll auf seine Kosten. Sogar beim Sparmodell.

Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Scalextric Vollversion



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	62,1 mm	36,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83 mm	59,6 mm	61,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
89 g	Standard	Sidewinder



Scalextric Hardbody



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	62,1 mm	38,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83 mm	59,6 mm	60,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
82 g	Standard	Sidewinder



Ninco Sport



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	62,1 mm	36,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83 mm	60,3 mm	63,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	NC-5	Anglewinder





Ideallinie **Slotshop**

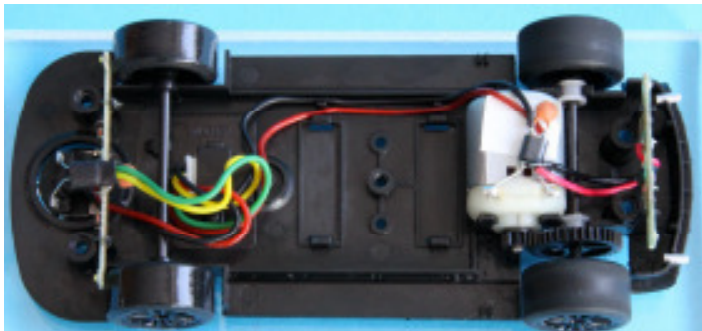
**Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe
des Nürburgrings**

www.ideallinie-slotshop.de

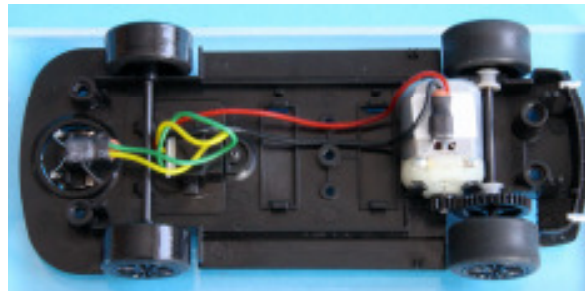
Rundstrecke

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®



Scalextric setzt auf das Sidewinder Konzept. Links mit, rechts ohne Lichtanlage. Beide Audis kann man



individuell mit Blei trimmen, reichlich Platz ist vorhanden. Wir kamen ohne aus. Aber: Die Vorderreifen lacken und Hinterräder anschleifen! Hinterachse seitlich spacern.

artverwandter Ferraris, Lambos und Porsches. Der Detailreiche von Scalex richtet sich an anspruchsvolle Heimbahnfahrer, die Elemente wie Licht und viele Augenschmeicheleien mögen. Er passt super in hauseigene Startfelder mit SLR, DBR9 und Co. Obwohl alle drei Konzepte

verschiedene Ziele verfolgen, punktet jeder in Klasse. Eines vereint die drei Neuen: Die im JHM No. 17 vorgestellten R8 von Carrera werfen sie aus dem Windschatten. Die bieten -vernünftig mit Blei abgestimmt- gutmütige Allrounderqualitäten und ihr E200 Achtzylinder liefert tollen Druck. Aber in Punkto Spritzigkeit und Fahrlage können sie mit diesen Konkurrenten nicht Schritt halten.



Ninco befeuert seinen Audi mit einem sehr drehmomentstarken NC-5 Anglewinder. Out of the box nach kleinem Ölservice fahrbereit. Platz für Trimmblei ist üppig geboten. Die Slicks haften hervorragend auch auf glattem Pflaster. Der gefederte L-Kiel hält stets Führung mit der Streckenleitung.

Fazit:

Alle Drei sind von ihren Abmessungen her identisch hergestellt. Lediglich in der Spurbreite und Heckflügeleinstellung gibt es Anpassungen ans Leistungspaket unter der Haube. Scalextric liefert einen detaillierten und zugleich einen robusten, vereinfachten R8 ohne Inlet. Trotz unterschiedlicher Zielgruppenorientierung bieten beide sportliche Fahrleistungen durch spurtstarke Sidewinder-Antriebe und gewohnt funktionelle Komponenten plus eine tolle Optik. Die Hardbody-Version mit Nehmerqualitäten: Nicht nur ein Tipp für günstige Einsteiger-Rennserien.

Ninco liefert gewohnt gute Qualität auf hohem Level ab. Der starke NC-5 Anglewinder und ein perfekt ausgependelter Wagen lassen sowohl daheim als bei Clubrennserien die Rundenzeiten schmelzen. Zudem bietet das Platzangebot im Chassis Fortgeschrittenen Potential zur individuelle Setup-Findung mit Blei. Ein Powereisen in optisch hochwertiger Aufmachung, denn auch das Auge fährt mit.



AUDI R8

LIGHTNING

FEATURED WITH PRORACE COMPONENTS



Kein Spielzeug – Nur für Sloter!

REF 50553

AUDI R8 GT3 "BILSTEIN"

- ▶ Lexan Interior
- ▶ NC-12 CRUSHER +
- ▶ Silikon Kabel
- ▶ 15' / 17' Felgen
- ▶ Ultra Low Profile Reifen



www.ninco.com

Vertrieb durch:



www.carsandco.de



Collectors Club

Jim Hunt Magazine®

McLaren F1 GTR



VINTAGE

Ninco bringt ein Auto der Jahrtausendwende, als die Spanier das eingeschlafene und detailverrohte Slot-Hobby neu aufmischten: Mit schön gemachten Autos, die anderen davon fahren.

McLaren F1 GTR

Jim Hunt Magazine®

Der McLaren F1 GTR war mein erstes NINCO Autos. Die orangefarbene Version Frank Muller sah im Gegensatz zu Autos der Konkurrenz viel besser aus und die Fahrleistungen des NC-2 Motors stellten alles andere in den Schatten. NINCO fing an, leistungsfähige Autos mit schönen Details zu bauen. Die Trendwende im Slotgeschäft war eingeläutet und neben Marken wie Fly, deren Stern gerade aufging, begannen die Spanier konsequent ihr Credo fortzusetzen. Heute erfreuen wir uns alle, Hersteller, Händler wie Endverbraucher eines gut gehenden Marktes und eines erfreulichen Hobbies, dessen Weiterentwicklung hoffentlich nicht stehen bleibt.

Den F1 GTR gab es in vielen Versionen. Extrem Seltenen wie ganz normal Käuflichen und sogar Straßbaren wie die verbotene Harrod's. Es waren und sind schöne Autos, die ein wenig an den Spirit erinnern, als das Slotten mit Großserienmaterial sich vehement weiter entwickelte zu dem, was es heute ist.

NINCO spielt das Thema Vintage mit einem dezent und zugleich wild bemalten McLaren F1 GTR. Der Inliner mit NC-5 Motor hat an Leistung gegenüber den ersten Versionen noch mit NC-1 deutlich zugelegt. Was blieb ist die extreme Spurbreite der Achsen, die zugunsten einer authentischen Optik gekürzt werden sollten.



Andenken und Neuauflage eines Autos, mit dem die Spanier von NINCO das Slothobby zu neuem Glanz verhalfen: Leistungsgesteigerte Fahreigenschaften, eingesetzte Scheinwerfer und Details, die man heute als selbstverständlich erachtet, waren an ihren robusten Fahrmaschinen zum Einsatz.



V I N T A G E

Collectors Club

McLaren F1 GTR

Jim Hunt Magazine®



Welches Schicksal dieses limitierte Sondermodell haben wird? Die einen werden sie in Vitrinen verstecken, andere fahren. Fahren bedeutet nicht zwangsweise schrotten, bei uns jedenfalls nicht. Der McLaren besitzt tolle Fahreigenschaften, wenn auch sein lauter Resonanzkörper in die Jahre gekommen ist. Ein Auto zum Betrachten, Sammeln und Freuen. Oder zum Spielen in der neuzeitlichen Slot-Vergangenheit, die gerade mal runde zehn Jahre her ist. Viel Spaß mit diesem Wagen, egal welchem Zweck er zugeführt wird.



V I N T A G E

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

599 XX

Ferrari schickte seinen letzten Superlativ FXX in Rente. Maranello hat ein neues Super Car gebaut.

Tuner Carrera hat es für Slotter in Szene gesetzt.

Wir haben den Doppel X ausgiebig ohne MTS gefahren.

Rundstrecke

Ferrari 599XX

Jim Hunt Magazine®

Nach dem Über-Enzo FXX war klar: Es muss ein neuer Superlativ her. Die Ingenieure in Maranello haben sich für den 599er entschieden und dem springenden Pferd auf dem Emblem eine Rosskur verordnet, die sich gewaschen hat. Gewicht musste weg, wo es überhaupt noch ging. Motorsportliche Gene kamen unter die Haut und schon ab damit auf den Genfer Salon und auf die Rennstrecke.

Tuner Carrera hat die Lizenz, dieses Auto für uns Slotter zu bauen. Wir sind gespannt, wie gut die Salzburger das hinbekommen haben.

Optisch präsentieren sich beide Wagen sehr gelungen dem Betrachter. Die rote Version ist von den Farben und dem Design an die Formel 1 Autos von Ferrari angelehnt. Knallrot mit kontrastreich schwarzen Akzenten bringt eine wuchtige Hammeroptik an den Start.

Der zweite 599 in Effekt Metallicblau mit weiß sieht im Prospekt nach Understatement aus, in der Realität wenn Sonne ins Spiel kommt, glänzt er sagenhaft majestätisch. Ein toller Anblick aus allen Perspektiven.

Keilförmig, aerodynamisch ausgeklügelt und kraftvoll präsentieren sich die von Carrera getunten Ferrari 599XX. Lust auf mehr?



Rundstrecke

Ferrari 599XX

Jim Hunt Magazine®

Beide Edeldröser gibt es sowohl mit Evolution als auch in Digital132 Setup. Letzteres hat einen mächtigen Kabelsalat samt Platine im Chassis und eine Beleuchtungsanlage an Bord. Sonst ist alles identisch mit der leichteren Evolution Ausführung. Die doppelte Magnet- Bestückung interessiert uns üblicherweise nicht, sie fliegt sofort aus dem Chassis. Mit etwas sinnlogischem Vorgehen keine große Fingerübung: Der Motor

muss dazu hinten ausgeklipst werden, um an den hinteren Magneten heran zu kommen. Ohne MTS ist das Fahrverhalten authentischer, der Anspruch an den Fahrer steigt und parallel dazu der Spaß beim Fahren. Rennautos dürfen, nein sie müssen bei Überschreitung ihres Grenzbereiches mit dem Heck ausbrechen. Alles andere ist unecht. Wer fährt schon gerne Eisenbahnrennen. Zudem offenbart sich ohne MTS, ob die



Nur zwei kleine Stummelflügelchen reichen für den Abtrieb. Den Rest erledigt der Unterboden. Die beiden Rundlichter sind keine, es ist die Auspuffanlage. Die Lampen sind die beiden kleinen Rechtecke unten.



Rundstrecke, Rallye, Klassik und Moderne

Egal ob mit oder ohne Leitkiel...

„Bei uns fährt der Leser mit.“

Jim Hunt Magazine®



www.jim-hunt-magazine.de

Rundstrecke

Ferrari 599XX

Jim Hunt Magazine®

Fahrwerksingenieure ihre Arbeit gut gemacht haben, oder ob haftverstärkende Helferlein deren Nachlässigkeit kaschieren müssen. Beide XX drehen ihre ersten Runden pur, außer einem üblichen Ölservice der rotierenden Mechanik. Beide Autos laufen ordentlich. Mit etwas Feintuning geht noch mehr. Ziel: Souverän und authentisch schnell ohne Magnet fahren. Die L-Kielfeder wird demontiert, damit der Wagen in Kurven unabhängig aus der Schräglage auf die Ideallinie zurückkehren kann, ohne ruckartiges Zurückschnalzen. Das Kiel-Schwert verkleben wir mit seiner vorderen Nase in der Führung,

damit das axiale Wabbeln weg ist und der Vorderwagen stabilisiert läuft. Bitte nicht die gesamte Drehmechanik verkleben, sonst hat man einen starres System! Die vorderen Slicks

bekommen Klarlack aufgestrichen, damit kein störender Grip an der Vorderachse die Kurvenfahrt negativ beeinflusst. So durchrollen die Ferraris gelassen den kurvigen Slot, können

Lange Schnauze, kurzes Heck und elegant nach hinten ansteigende Linie, die im breiten Heck endet. So müssen GT aussehen! Die Räder stehen satt in der Karosserie und sie unterstreichen die Optik!



Rundstrecke

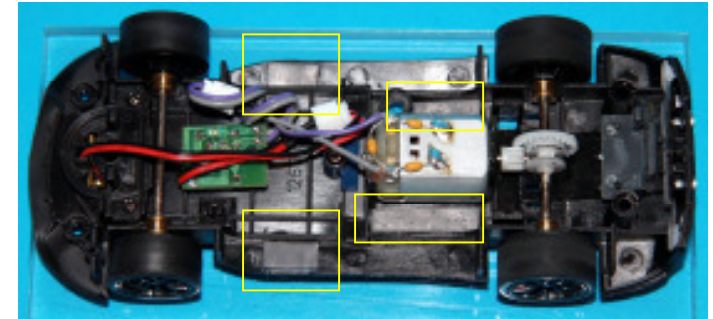
Ferrari 599XX

Jim Hunt Magazine®

sich nicht aufschaukeln und aus der letzten Rille kippen. Die Hinterräder werden dezent angeschliffen, damit sie plan aufliegen. Deren Grip ist auf C-Schiene ein guter Kompromiss für sportlichen Fahrspaß mit definiertem Grenzbereich. So soll es sein! Abschließend trimmen wir mit Blei und verkleben das E200 Inliner Aggregat in seiner Halterung, damit alle Pferdchen ohne Kraftverlust das Getriebe anspornen. Nun schnurren beide Ferraris sauber um den Kurs. Die Ingenieure haben ihren Job gut gemacht!

Fazit:

Tuner Carrera hat zwei optisch wunderschön detaillierte 599XX gebaut, die in der Klasse für Sprungpferde die Latte verdammt hoch hängen. Das pure Fahrverhalten ohne MTS ist bereits ordentlich. Mit wenigen Kniffen realisiert der fortgeschrittene Fahrer ein souveränes Setup für ein authentisches Fahrverhalten und verdammt viel Fahrspaß auf der Heimstrecke. Weiter so, Carrera!



Etwas Blei steigert das Fahrverhalten ohne MTS. Reifen: Klarlack vorne und Anschleifen hinten



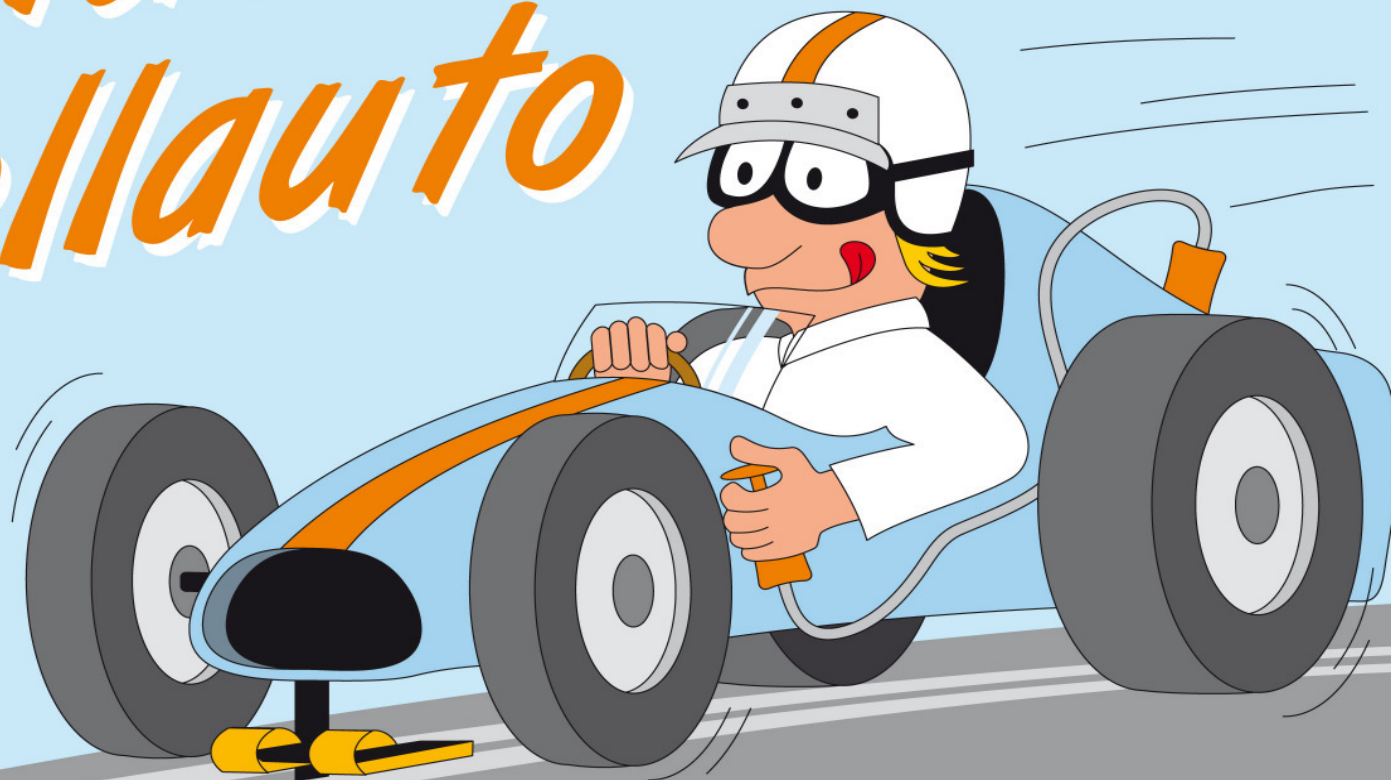
Egal ob lautes Rot oder leises Dunkelblau-metallic. Beide Farben bringen die Formen des Supersportwagens stilvoll zur Geltung.

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

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

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



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

Der schnelle Franzose kam pünktlich zur Nürnberger Messe auf den Markt: Sagenhafte Fahreigenschaften, tolle Optik und ein günstiger Preis. Ninco One machte möglich, was man auf den ersten Blick gar erkannte. Denn er sieht für günstig viel zu gut aus.

Jim Hunt Magazine®



MEGANE TROPHY – EINE ERFOLGSGESCHICHTE GEHT WEITER

Rundstrecke

Megane Trophy



Einsteiger- und servicefreundlich. Für die Heimbahn leistungsstark und auch noch schön. Der Megane von Ninco bekommt seine vierte Auflage in maritimen Farbtönen. Mehr über ihn in unserer SLOTOTHEK!

Jim Hunt Magazine®



Blaue Lippen? Hier keine Herzinfarktgefahr!



L
A
M
B
O
R
G
H
I
N
I

DIABLO



*Drink and
Drive*

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Lamborghini Diablo

Jim Hunt Magazine®

Mit einem starken Zwölfzylinder Rennen fahren und einen Biersponsor im Rücken haben, der alles bezahlt. Männerträume werden wahr, zumal Corona keine üble Sorte ist. Ninco One realisiert den auf der letzten Messe angekündigten Lambo Diablo im knallbunten Renntrimm. Zugegeben ist die extrem laute Farbe mit gelbe Felgen und leuchtroten Farbakzente nichts für das konservative Volk. Der Wagen aus der preisgünstigen Einstiegerserie orientiert sich ganz klar

am Rennbürger, der weder einen dezenten Fahreranzug, noch einen Helm in gedeckten Farbtönen sein Eigen nennt. Der neue Diablo ist ein frisches, junges Auto für Leute, die zeigen, was sie haben und für jene, die auf der Bahn gesehen werden möchten. Wer denkt, die laute Gangart setzt sich beim Zwölfzylinder Heckmotor fort, irrt. Der NC 11 Inliner schnurrt dezent und die Karosserie gibt erstaunlich wenig Klangvolumen her, obwohl ihre Seitenschürzen prompt

auf dem Chassis ruhen. Die Geometrie des Fahrwerks mit weit ausgestellter Hinterachse und kurzem Heck bietet enorme Reserven bei der



Der gedrungene Diablo legt einen optisch lauten Auftritt hin. Mechanisch geht es nach dem Ölservice weniger laut, kontrolliert und überschaubar zur Sache. Ohne MTS liegt er entspannt und bietet auch Einsteigern eine tolle Fahrt. Viel anstrengender ist es, das Kontingent des Biersponsors in den Griff zu bekommen. Leichter gesagt als getan...



Lamborghini Diablo

Jim Hunt Magazine®

Kurvenfahrt. Der gesamte Wagen ist ab Werk gut ausgependelt. Einfach das MTS von Bord werfen und loslegen. Kein axiales Achsspiel, kein anderweitiger Korrekturbedarf war nötig. Einzig Öl kam auf die rotierende Mechanik: Seidenweicher Lauf! Weiche Rennslicks halten den Lambo auf Kurs, es sei denn, man übertreibt es beim Lastwechsel in Kurven: Dann geht der Hintern weg, aber nicht

final in Richtung Kiesbett, sondern nur weg von der Ideallinie und die Bestzeit ist im Eimer. Apropos Motor: Der Teufel sitzt nicht gerade im Heck: 100gcm bei maximal 16000 Touren fahren sich ausgesprochen komfortabel und man muss einen richtig sauberen Strich fahren, möchte man kontinuierlich schnelle Runden hinlegen. Andererseits erzieht dies zu einem präzisen Fahrstil und

schaft Ausgewogenheit unter gleichen Gegnern. Der Lambo kann vom Potential einen stärkeren Zylinderblock verkraften, denn er liegt teuflisch gut auf der Rennpiste.

Fazit:

Diablo von Ninco One: Teuflisch gutes Gerät mit lauter Optik aber ruhigem Fahrverhalten. Ideal für kurze Heimbahnen und Einsteiger, die das Fahren ohne MTS erlernen möchten.



Einsteigerfreundlicher geht es nicht: Am Lambo muss nichts geschraubt werden. MTS raus, Ölservice und loslegen. Ein einfaches Konzept, das funktioniert. Platz für Blei? Reichlich!

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
141 mm	64,2 mm	38,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,7 mm	61 mm	64 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	NC 11	Inliner



Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Kundenkonto erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



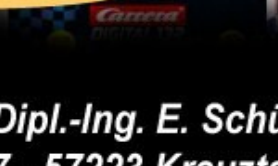
26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54 EUR

Summe 65,99 EUR

exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

vergessen

Anmelden

Anmelden

Bestseller

Carrera
Einzelrandstreifen

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

02. Carrera Einzelschienen

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

03. Carrera
Außenrandstreifen, Kurve

1/60° rot/weiss, 3 Stück

12,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

04. Carrera
Standardgeraden, 4

Stück

24,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

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

*hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert!*

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!



Wer holt den Konstrukteurstitel in der Slot F1?

Carrera Red Bull vs. McLaren Mercedes vs. McLaren Mercedes von SCX



Rundstrecke

Formel 1 Fieber

Jim Hunt Magazine®

Button war, Vettel ist Weltmeister! Carrera realisiert deren heiße, aktuelle Monoposti für den Kampf um die WM-Krone des Automobilsports. McLaren Mercedes gegen den Red Bull Renault heißt das Duell der aktuellen Stunde und wir steigen ein in die Welt der Fliehkräfte und des PS Wahnsinns. Es handelt sich um Vorjahreswagen, die mit den feststehenden Discs zur Frischluftzufuhr der Bremsanlagen an der Vorderachse ausgestattet sind. Wir sind von der Optik der beiden Geräte sehr angetan: Details so weit das Auge reicht und Lackierungen, die sich mehr als

sehen lassen können. Konstruktiv sind wir gespannt, wie Carrera die schwierige Aufgabe der Vorderachse gelöst hat. Die feststehenden Außendiscs zwingen zur Einzelradaufhängung. SCX hat ein System, das in allen Wagenklassen seit Jahren zuverlässig funktioniert. Carrera hat die Discs fest an den Außenseiten einer Metallachse montiert. Dazwischen sitzen die Felgenreife, die sich um ihre innen liegenden Kunststoffbuchsen drehen. Eingebaut in die Bugnase des F1 wird das System gehalten. Eine gute Idee, wie man so ein System realisieren

kann. Leider haben beide Testwagen etwas zu lange Metallachsen, die der Einzelradaufhängung zu viel seitliches Spiel lassen. Konsequenz: Die wackelnden Vorderräder wandern bei der Fahrt seitlich hin und her, der Vorderwagen ist sehr unruhig und hemmt die Vollgasfahrt ohne MTS. Mit voller Magnetbestückung sind die F1 fahrbar, da diese das konstruktive Übermaß kaschiert.

Optisch hat Carrera bei seinen aktuellen Formel 1 richtig Gas gegeben: Toller Formenbau, schöne Lackierungen. Wie schlagen sie sich ohne MTS?



Rundstrecke

Formel 1 Fieber

Jim Hunt Magazine®

Schade in Anbetracht der wunderschön gebauten Formel 1. Wäre die Metallachse minimal kürzer, was nebenbei Material sparen würde, hätte man ein perfekt funktionierendes System, das die Latte im F1 Slotwagenbau höher hängen würde. Kürzen der Achse per Dremel, anschließendes Zusammenfügen mit einem Röhrchen (Kleben oder Verlöten) haben wir uns gespart. Wäre aber eine Möglichkeit, den Wagen magnetfrei in die Gänge zu bekommen. Ein Abziehen der Außen-discs ist nicht. Sie sitzen bombenfest und würden

dabei zu Bruch gehen. Das Einfügen limitierender Distanzen ist ebenso nicht ganz leicht: Man müsste je einen dünnen Ring auf die Trägerbuchsen aufbringen, das Spiel der Vorderräder einstellen und den Ring anschließend verkleben. Kein leichter Eingriff. Hinzu kommt ein weit hinter der Vorderachse positionierte Leitkiel, der den Vorderwagen nicht so sauber führt, wie einer vor der Achse. Pluspunkt sein extrem langes Führungsschwert, das dem ein wenig entgegen wirkt, fährt man mit MTS. Anders beim SCX F1,

er kann ohne MTS zuverlässig gefahren werden. Sein drehmomentstarker Motor bringt die Kraft bei 12 Voltan Rennsprit sauber auf die Heimbahn. Die Leistungskurve ist dank einer nahezu linearer Kraftentfaltung gut kontrollierbar, der Grenzbereich des Wagens durchschaubar, was insgesamt ein ausgewogenes Fahren ermöglicht. Anbremsen vor und heraus beschleunigen aus Kurven gehen rund von der Hand, was das Fahren auf einem sauberen Strich ermöglicht. Seine Vorderachse, auch mit Einzelradauf-



Vettel oder Button? Red Bull oder McLaren Mercedes?



Rundstrecke

Formel 1 Fieber

Jim Hunt Magazine®



Die aktuellen F1 sind schmaler geworden. Schumi hatte damit weniger Spaß. Vettel kam mit den schlanken Boliden derart gut zurecht, dass er 2010 im letzten Rennen die Weltmeisterschaft holte.



hängung arbeitet zuverlässig ohne nennenswertes Spiel. Und das sogar, trotz mittlenkender Vorderachse, die über feines Gestänge und den L-Kiel angesteuert wird. Der Führungsschuh mit Doppelzündung sitzt vor der Vorderachse, was seine Führungsqualitäten unterstreicht.



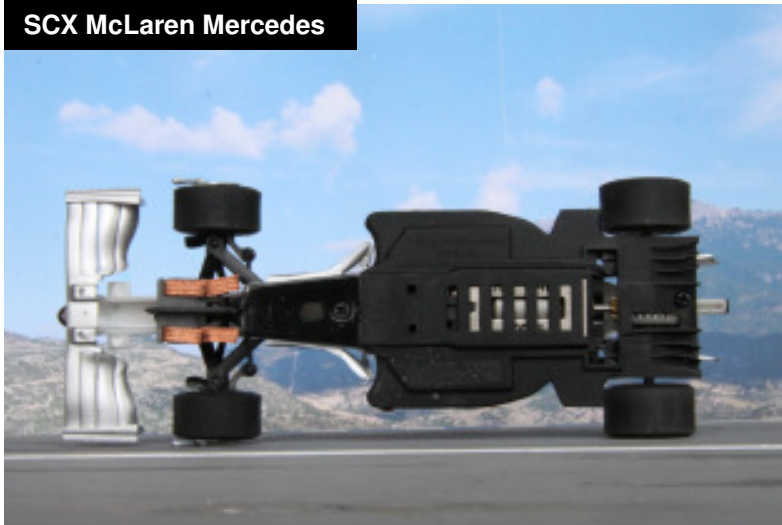
SCX schafft den technischen Spagat aus Einzelradaufhängung vorne, außersitzenden Kühlblechen und lenkbarer Vorderachse. Auf der Heimbahn funktioniert das Konzept mit 12 Voltan im Tank, auch ohne MTS. Der Mercedes fährt ausgesprochen kontrolliert.

Rundstrecke

Formel 1 Fieber

Jim Hunt Magazine®

SCX McLaren Mercedes



Alle drei Formelwagen setzen aus konstruktionsbedingten Platzgründen auf das Inliner Prinzip bei der Motorenanordnung. Obwohl der SCX eine lenkbare Vorderachse besitzt, läuft er viel harmonischer als die beiden Boliden von Carrera. Schuld daran ist letztendlich die L-Kielposition. Carrera setzt sie hinter die Vorderachse, SCX davor.

Fazit:

Die detailreichen F1 von Carrera begeistern optisch mit voller Punktzahl. Die konstruktive Lösung der Vorderachse und die L-Kiel Position schränken schnelles Fahren ohne MTS ein. Mit serienmäßiger Magnetvollbestückung kann man Vollgas geben. Kraftvolle Motoren und zuverlässige Antriebstechnik reichen für die Heimbahn. Der McLaren von SCX wartet mit einem für enge Heimbahnen geeigneten drehmomentstarken Motor auf, der seine Kraft dosiert auf die Piste bringt. Der L-Kiel sitzt in passender Position und man kann trotz mitlenkender Vorderachse präzise und ausgewogen Vollgas geben. Und das sogar ohne MTS und ohne Blei.

Carrera McLaren Mercedes



Carrera Red Bull RB5

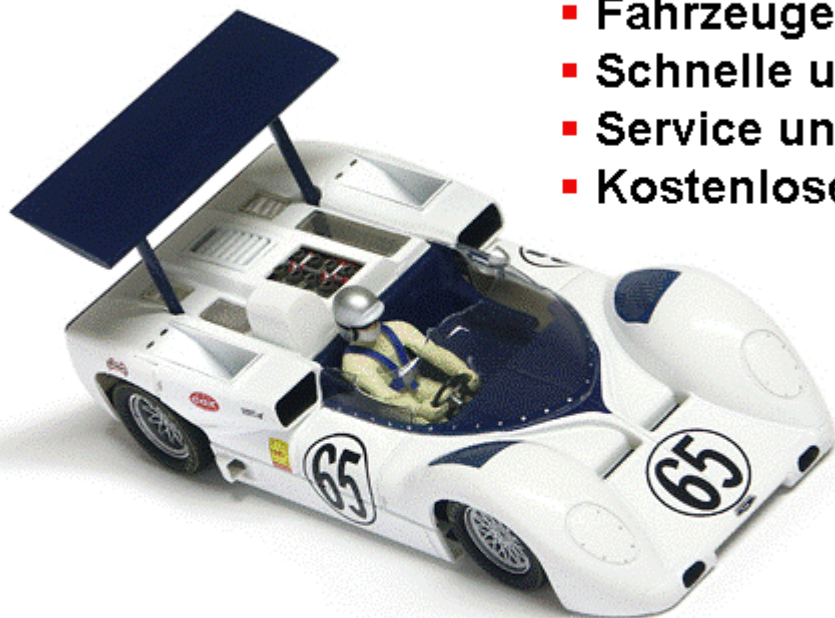


Carrera bietet seine Wagen als analog wie digital an. Der extrem lange L-Kiel führt zusammen mit zwei Magneten, eingelassen im Chassis durch den Slot.



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

Rundstrecke



Carrera bringt eine weitere Version des Nissan 500 GT-R. Im blauen Calsonic Look stellt er eine farbliche Alternative zum roten Vorgänger dar. Siehe Slotothek!

Nissan GT-R



Die digitale Version besitzt Fahrlicht, dessen geänderte Anordnung der LED (schräg zur Fahrtrichtung) maximal reduzierte Leuchtkraft auf die Strecke wirft. Optisch erinnert das an Glühlampen aus 80er Jahre Slotcars.



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

BMW M3 GT2 Carrera



Carrera bringt bereits die zweite Version ihres schnellen Bayerns zum Rollout. Die Version unterscheidet sich durch eine dezent andere Bedruckung und durch blauen Farbakzente. Das was hier blau ist, war beim Vorgänger rot.



Der M3 ist ein solider Rennwagen, den man mit wenig Aufwand auch ohne MTS fahren kann.



Kühlöffnungen in seiner Karosserie heben die Optik

Rundstrecke

BMW M3 GT2 SCX

SCX feiert Einstand mit seinem M3 GT2. Optisch grenzt er sich im Detail vom Carrera BMW ab. Unter seiner Haube arbeitet zuverlässige Technik.

Jim Hunt Magazine®



Der drehmomentstarke Motor: Ideal für knapp geschnitten Heimbahnen, allerdings ist sein pendelnd gelagerter Antriebshalter nicht immer von Vorteil. In Kurven neigt sich der Wagen und die Hinterräder setzen in den Radhäusern auf. Entweder den Pendel begrenzen oder das Gas in Kurven zurückhalten. Die Einzelradaufhängung vorne funktioniert tadellos. Der L-Kiel mit Doppelschleifer liefert eine zuverlässigen Zündfunken in allen Fahrlagen. Der Grip der Reifen genügt für Plaspfalt.



OÖ 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!

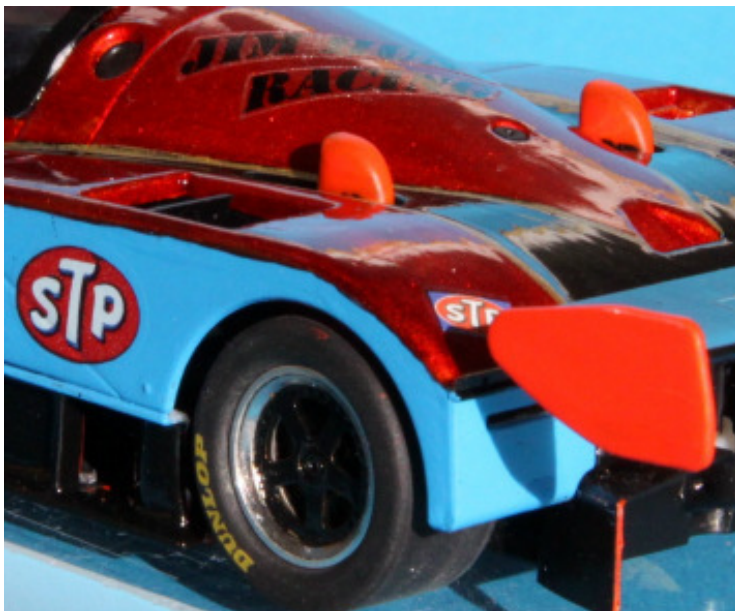
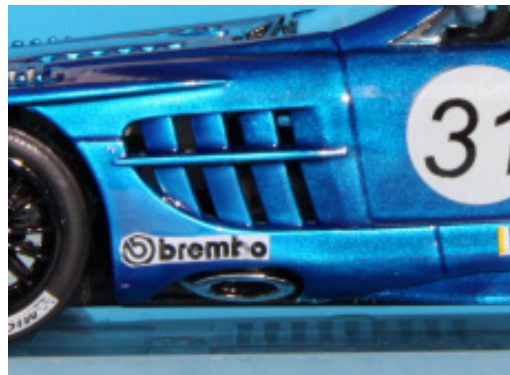
Wir sind Carrera PROFI Großhändler! - Händleranfragen erwünscht!





Workshop

Paintbox



Whitekits - die ideale Lösung für eigene Ideen. Egal ob man strikt einen Vorbildwagen nachbaut oder als kreativer Freigeist eigene Ideen umsetzt.

Hier einige neu kreierte Rennwagen: Die Farben wurden mit dem Pinsel aus dem Topf, mit Spraydose oder Airgun aufgebracht.

Viel Vergnügen!





Mazda 787B Gruppe C



Pinselftechnik, von Hand gestrichen

Farben: Acryl Tamiya Hellblau, Schwarz, Rot, Gold

Revell Aqua Neonrot



Jaguar XJR12 Gruppe C

Pinselftechnik, von Hand gestrichen

Farben: Revell Aqua mattweiß, Neongelb

Tamiya Grün, Gold



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



McLaren SLR

Pinselftechnik, von Hand gestrichen

Farben: Tamiya Silber, Blau, Glanzschwarz



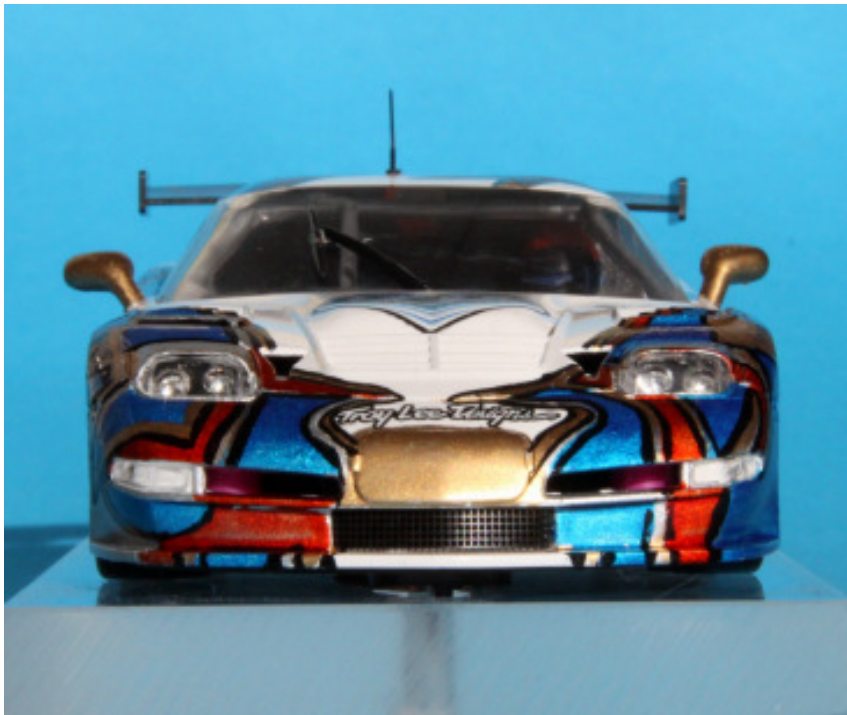


Corvette C5R

Pinseltechnik, von Hand gestrichen

Farben: Tamiya Silber, Blau, Rot

Revell Aqua Gold, Schwarz



Spraydose und Pinseltechnik

Farben: Tamiya orange

Tamiya Acryl rot

Revell Aqua mattschwarz



Porsche
997 RSR



Paintbox

Workshop



Porsche 997 GT3R

Airbrush und Pinseltechnik

Farben: Revell Airbrush Gold

Revell Aqua mattschwarz



Der Ballistol Schienenpflege-Stift :

*Erstklassiger elektrischer Kontakt auf der Bahn.
Zudem reinigt Ballistol die Schienen sehr wirksam.
Die Wirkung ist sofort zu sehen und zu spüren!*

**Kontaktfreudig
Saubere
Schnell**



Ballistol-Shop.de



Tim Hunt Magazine® 2010

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

- **Ninco DM in Leipzig – Wer fährt zur WM?!**

JIM HUNT RACING

- **HvK Mülheim – Die Serie hört nicht auf**

JIM HUNT RACING

- **Kölle-Jungs in Siegen. Saisonschluss!**

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

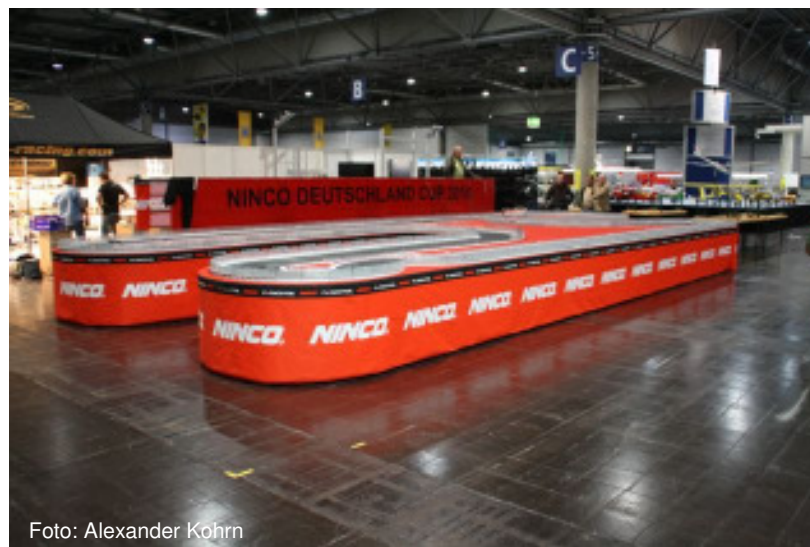


Foto: Alexander Kohn



Foto: Thomas Jansen

Reportage



JIM HUNT RACING

NINCO Deutschlandcup in Leipzig

*Welches Team fliegt zur
Weltmeisterschaft auf Gran Canaria?*

JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup

Schon zum dritten mal in Folge trafen sich willige Slot-Fahrer am 02. & 03.10.2010 auf der Messe Modell und Spiel in Leipzig, um das Team, das Deutschland beim Ninco World Cup auf Gran Canaria vertreten soll, auszufahren. Trotz der geringen Beteiligung und Absage dreier Teams fanden sich immerhin 24 Fahrer pünktlich zum freien Training der beiden Klassen Ninco Xlot und Sport am Samstag morgen an der Bahn ein. Ein großes Hallo unter den Fahrern und ein kurzes Gespräch mit der Rennleitung waren schnell erledigt, dann sollte es sofort losgehen. Unter den angereisten Teams war schon jetzt eine gewisse Spannung zu spüren, waren doch das Meisterteam 2007 & 2008 aus Frankfurt und das

letzti jährige Siegerteam aus Bayern wieder mit angereist um sich ganz vorne zu platzieren. Schon im ersten Training konnte man gut erkennen, mit wie viel Ernst aber auch sehr viel Spaß die ersten Tests der Modelle durch geführt wurden. Nach der Mittagspause ging es nahtlos zum zweiten Training über. Hier wurde schnell klar, dass sich die Teams für bestimmte Fahrzeuge und deren unterschiedliche Setups entschieden hatten und sich nun daran machten sich den Streckenverlauf zu verinnerlichen.

Am Ende des Trainings wurde durch die beiden extra aus Spanien angereisten Rennleiter die technische Abnahme durchgeführt. Alle Teams hatten dann 15 Min. Zeit die ausgegebenen Motoren und Hinterreifen zu montieren und das Modell in dem Parc Ferme abzugeben. Aus diesem wurden dann die Modelle zum ausfahren der Pole Position genommen, in dem ein Fahrer jedes Teams versucht innerhalb einer Minute die schnellste Runde zu fahren um sich so seine zu fahrenden Spuren aussuchen zu können. Hier errang das Team Race a Way aus Frankfurt einen denkbar knappen Sieg über die Sieger aus dem letzten Jahr mit 11,06 zu 11,07 Sek. sollte das schon ein Wink mit dem Handregler sein wer nach Gran Canaria fliegt? Ein Rennfahrer alter



Boxengassenreporter: Alexander Kohn





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
- Toppspeed
- Tanksimulation
- Viele Auswertungen
- Eigene Rennbildschirme
- Windows XP / Vista

Test Rennbahn für Cockpit-XP mit 4 Spuren

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

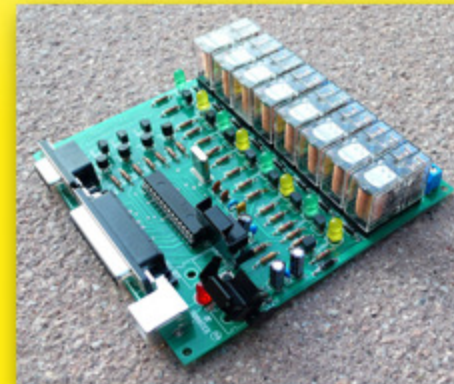
Rennen: 100 Runden / 15 Min.

www.cockpit-xp.de



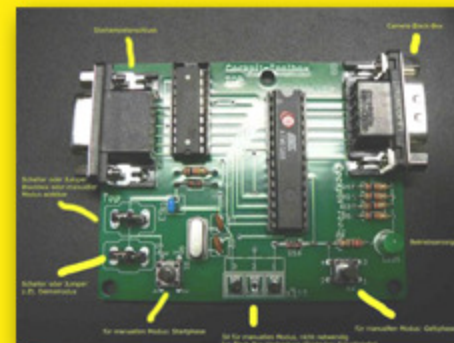
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u.
Zubehör für
Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine
für BlackBox
(Digital)

www.cockpit-toolbox.de

JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup

Schule sagte mal folgenden passenden Satz: „To finish first, you have to finish first!“ was nicht anderes heißt, um Sieger zu sein musst du das Rennen erst mal beenden! Am selben Samstag Abend lud die Firma Cars and Co dann alle Teilnehmer zu einem geselligen Abend in ein benachbartes amerikanisches Restaurant mit anschließendem Bowling spielen ein. Aufgrund der teilweise sehr weiten Anreise der Fahrer wurde aber nicht bis in die Puppen gezaubert, sondern siegessicher und ausgeschlafen wollte man den nächsten Tag an der Rennbahn sein.

Sonntag, Finaltag! Da der Zeitplan stark gestrafft war, musste das Finale mit der ersten Klasse pünktlich beginnen. Alle Fahrer und umstehenden Zuschauer waren bis in die Haarspitzen gespannt, als der Rennleiter den ersten 18 Min.

Turn frei gab. Den üblichen Startcrash, wie in der Formel 1 bekannt, gab es nicht, und sofort zogen die Teams ihre Kreise. Als gegen 10 Uhr die Messe offiziell öffnete, lief es den Fahrern die gerade aktiv waren schon mal heiß und kalt den Rücken hinunter. Ist doch das Rennbahn fahren eher ein Nischenhobby und wird oftmals in Kellern oder Clubräumen abgehalten, so hatte man hier reges, öffentliches Interesse was durch den Streckensprecher noch zusätzlich verstärkt wurde.

„Was?! Dafür gibt es eine Weltmeisterschaft?!“ war wohl der häufigste Satz an diesem Sonntag. Fast unbemerkt hatte sich das Team Litzenbrenner am Ende des 1. Laufes mit den XLOT Modellen unglaubliche 14 Runden Vorsprung zum Team aus Frankfurt herausgefahren. Ob das am Ende für den Sieg reicht? Man wird sehen. Nach einer kurzen Mittagspause wurde dann der zweite Teil eingeläutet.

Volle Spannung lag in der Luft die man förmlich anfassen konnte. Nach den ersten zwei von acht Durchgängen passierte es: Das Litzenbrenner-Wagen fuhr nicht mehr! Hektisches Arbeiten der Rennleitung kam auf, denn es lag nicht am Auto sondern die Spur 5 hatte keinen Strom mehr! Ein später gefundener Kabelbruch sollte die einfache aber nervenaufreibende Erklärung zur Zwangspause sein. Trotzdem waren nach Ertönen der Startsignale wie auf Knopfdruck alle Fahrer wieder im Rennfieber und es wurde weiter gekämpft. Wie hart, konnte man an den Frankfurtern sehen: Matthias Eichwald hatte in seinen beiden Durchgängen nicht einen Abflug des Modells und Frank Schüler gerade mal einen! Nach fast 100 Minuten Rennfieber hatten sich die Frankfurter bis auf 4 Runden an die Litzenbrenner herangekämpft!



Boxengassenreporter: Alexander Kohn

JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup

Selbst den erfahrenen Rennleitern aus Spanien konnte man die Spannung ansehen. Auch wenn die Beteiligung an diesem Rennen nicht die beste war, so war doch die Qualität dieses Rennens schon eine Weltmeisterschaft wert. Doch trotz aller Anstrengung reichte es für die Frankfurter nicht. Sieger in diesem, wie auch im letzten Jahr, waren die Litzenbrenner aus Bayern! Ein Rieser Jubel ging durch die Reihen und die Vizemeister aus Frankfurt gratulierten fairerweise den Siegern und wünschten Ihnen viel Erfolg beim NWC auf Gran Canaria.

Am Ende der Preisverleihung mit Pokalübergabe gab für den Fahrer H-J. Schulz aus dem Team Litzenbrenner noch einen zusätzlichen Pokal: hatte er doch an diesem Wochenende die absolut schnellste Rennrunde mit unglaublichen 10,6 sek. mit dem XLOT Modell gefahren. Nach dem offiziellen Ende dieser Veranstaltung durch den Geschäftsführer Herrn Meyer, halfen noch alle Teilnehmer die Rennbahn komplett abzubauen und aus den dabei geführten Gesprächen wurde schnell klar, dass alle Teilnehmer im nächsten Jahr gerne wieder diese Meisterschaft austragen würden.



JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup



P O D I U M



Jim Hunt Magazine®
gratuliert allen Teilnehmern
und wünscht dem
Siegerteam viel Erfolg auf
Gran Canaria!!!



JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup

Schule sagte mal folgenden passenden Satz: „To finish first, you have to finish first!“ was nicht anderes heißt, um Sieger zu sein musst du das Rennen erst mal beenden! Am selben Samstag Abend lud die Firma Cars and Co dann alle Teilnehmer zu einem geselligen Abend in ein benachbartes amerikanisches Restaurant mit anschließendem Bowling spielen ein. Aufgrund der teilweise sehr weiten Anreise der Fahrer wurde aber nicht bis in die Puppen gezaubert, sondern siegessicher und ausgeschlafen wollte man den nächsten Tag an der Rennbahn sein.

Sonntag, Finaltag! Da der Zeitplan stark gestrafft war, musste das Finale mit der ersten Klasse pünktlich beginnen. Alle Fahrer und umstehenden Zuschauer waren bis in die Haarspitzen gespannt, als der Rennleiter den ersten 18 Min.

Turn frei gab. Den üblichen Startcrash, wie in der Formel 1 bekannt, gab es nicht, und sofort zogen die Teams ihre Kreise. Als gegen 10 Uhr die Messe offiziell öffnete, lief es den Fahrern die gerade aktiv waren schon mal heiß und kalt den Rücken hinunter. Ist doch das Rennbahn fahren eher ein Nischenhobby und wird oftmals in Kellern oder Clubräumen abgehalten, so hatte man hier reges, öffentliches Interesse was durch den Streckensprecher noch zusätzlich verstärkt wurde.

„Was?! Dafür gibt es eine Weltmeisterschaft?!“ war wohl der häufigste Satz an diesem Sonntag. Fast unbemerkt hatte sich das Team Litzenbrenner am Ende des 1. Laufes mit den XLOT Modellen unglaubliche 14 Runden Vorsprung zum Team aus Frankfurt herausgefahren. Ob das am Ende für den Sieg reicht? Man wird sehen. Nach einer kurzen Mittagspause wurde dann der zweite Teil eingeläutet.

Volle Spannung lag in der Luft die man förmlich anfassen konnte. Nach den ersten zwei von acht Durchgängen passierte es: Das Litzenbrenner-Wagen fuhr nicht mehr! Hektisches Arbeiten der Rennleitung kam auf, denn es lag nicht am Auto sondern die Spur 5 hatte keinen Strom mehr! Ein später gefundener Kabelbruch sollte die einfache aber nervenaufreibende Erklärung zur Zwangspause sein. Trotzdem waren nach Ertönen der Startsignale wie auf Knopfdruck alle Fahrer wieder im Rennfieber und es wurde weiter gekämpft. Wie hart, konnte man an den Frankfurtern sehen: Matthias Eichwald hatte in seinen beiden Durchgängen nicht einen Abflug des Modells und Frank Schüler gerade mal einen! Nach fast 100 Minuten Rennfieber hatten sich die Frankfurter bis auf 4 Runden an die Litzenbrenner herangekämpft!



JIM HUNT' RACING

Ninco Deutschland Cup

Selbst den erfahrenen Rennleitern aus Spanien konnte man die Spannung ansehen. Auch wenn die Beteiligung an diesem Rennen nicht die beste war, so war doch die Qualität dieses Rennens schon eine Weltmeisterschaft wert. Doch trotz aller Anstrengung reichte es für die Frankfurter nicht. Sieger in diesem, wie auch im letzten Jahr, waren die Litzenbrenner aus Bayern! Ein Rieser Jubel ging durch die Reihen und die Vizemeister aus Frankfurt gratulierten fairerweise den Siegern und wünschten Ihnen viel Erfolg beim NWC auf Gran Canaria.

Am Ende der Preisverleihung mit Pokalübergabe gab für den Fahrer H-J. Schulz aus dem Team Litzenbrenner noch einen zusätzlichen Pokal: hatte er doch an diesem Wochenende die absolut schnellste Rennrunde mit unglaublichen 10,6 sek. mit dem XLOT Modell gefahren. Nach dem offiziellen Ende dieser Veranstaltung durch den Geschäftsführer Herrn Meyer, halfen noch alle Teilnehmer die Rennbahn komplett abzubauen und aus den dabei geführten Gesprächen wurde schnell klar, dass alle Teilnehmer im nächsten Jahr gerne wieder diese Meisterschaft austragen würden.



JIM HUNT RACING

Ninco Deutschland Cup



P O D I U M



Platz 1: Litzenbrenner



Boxengassenreporter: Alexander Kohn



Platz 2: Race a way Frankfurt

Jim Hunt Magazine®
gratuliert allen Teilnehmern
und dem Siegerteam
Litzenbrenner für den
Erfolg auf Gran Canaria!!!



Platz 3: Litzenbrenner Junioren

JIM HUNT' RACING

HvK Mülheim/Ruhr

Dadurch konnten wir dann auch, wie geplant, recht früh mit dem Qualifying beginnen. Erstmals haben wir diesmal nur 3 Runden genommen und keine ganze Minute. Ich meine, das hat sich bewährt und wir sollten das in Zukunft weiter so handhaben, wenn die Rennsoftware dies zulässt. Jeder zog also seine drei schnellen Runden. Persönlich hatte ich mich dadurch in die schnellste Gruppe gefahren. Naja, auch ein blindes Huhn... usw. *g*

Ebendiese Software sorgte dann aber doch für eine kleiner Verzögerung. Leider konnten nur 4 Gruppen in der Software genutzt werden. Wir brauchten aber deren sechs. Also war ein bisschen Tricksen angesagt. Nur mussten dazu alle Gruppen noch mal von Hand eingegeben

werden. Naja, alles in allem ging das aber dann doch recht flott.

Es folgte dann der Start der "Krabbelgruppe", welche diesmal nur aus vier Fahrern bestand. Mit Jürgen und Robert waren dort zwei der Neulinge vertreten, welche das Vergnügen (?) hatten direkt gegen zwei HvK'ler antreten zu müssen. Gunnar und Simon haben sich dann aber doch deutlich von den beiden Rookies abgesetzt. Ich befürchte nur, beim nächsten Rennen sieht das dann schon anders aus. Unser dritter Neuling Dennis hatte in der Quali einen achtbaren 28. Platz eingefahren, der ihn in die 5. Gruppe gespült hat. Im Rennen konnte er das zwar noch nicht so bestätigen, ich bin mir aber sehr sicher, dass da noch sehr viel Luft nach oben ist!

Gruppe um Gruppe fuhr nun seine Runden und es zeigte sich mal wieder, welche eine entspannte Gemeinschaft da an der Strecke stand. Kaum Rempeleien, sehr fairer Umgang miteinander und spannende Rennen. Auch ein kurzer Stromausfall konnte die Stimmung nicht trüben. Die Kaffeemaschine hatte es dann wohl hinter sich, aber das Rennen konnte ohne große Verzögerung fortgesetzt werden. Und wenn ich Dummerchen nicht auf den falschen Knopf gedrückt hätte, dann hätten wir den einen Stint gar nicht neu starten müssen. Naja, war ja erst 1:10 Minuten gefahren.



**Platz 1
JohnQ**

Best of Show
19.09.2009
Stichtag Mülheim



**Platz 2
Pidderman**

Best of Show
19.09.2009
Stichtag Mülheim



**Platz 3
Defjam**

Best of Show
19.09.2009
Stichtag Mülheim

JIM HUNT' RACING

HvK Mülheim/Ruhr

Die letzte Gruppe, mit den sechs schnellsten Fahrer der Quali, war dann auch für mich die Zeit, den Regler in die Hand zu nehmen. Gut fahren war aber anders. Die anderen fünf Jungs sind mehr oder weniger Kreise um mich gefahren. So kam es dann auch, das ich persönlich in meiner Startgruppe kein Bein auf dem Boden bekommen habe und mein persönlicher Spezie Roman (Fastslotter) aus Gruppe 2 am Ende noch vor mir

lag. Hat trotzdem wie immer Spaß gemacht. Am Ende waren alle mit dem Tag zufrieden. Einen sehr großen Anteil daran hatten auch unsere Gastgeber vom Slotracing Mülheim. Ein großes Dankeschön nochmal an Werner, Charly, Pidderman, Walter, Kimi und alle Anderen fleißigen Helfer dort. Wir haben uns sauwohl gefühlt und sind bestens gepflegt worden. Es folgte noch die Siegerehrung, welche unser

Uwe gewohnt souverän durchführte: Zuerst die Gewinner des Best-of-Show-Car. Dann bekamen alle Teilnehmer ihre Urkunden und es war sehr erfreulich, das noch fast alle zur Siegerehrung anwesend waren. Das sollte zukünftig immer so sein!

Thomas Jansen (TommiMH)



Slot-Kalender.de

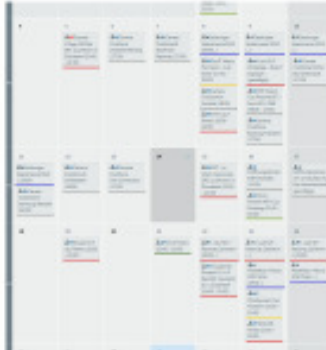
...der Rennkalender der deutschsprachigen Slotszene



Wer kennt das nicht? Man plant eine Rennserie oder ein Einzelrennen und sucht dafür einen freien Termin. Wir bieten allen Slottern nun einen zentralen Terminkalender an, wo Ihr Eure Termine eintragen und koordinieren könnt.

Einfach kostenlos anmelden und mitmachen!

**Infos bekommt Ihr auch unter:
support@slot-kalender.de**



Funktionen:

- Kalenderansicht
- Listenansicht
- Rennserienansicht
- Eintragungsservice
- Supportforum

Anmelden und mitmachen: <http://www.slot-kalender.de>



Reportage

JIM HUNT RACING

***HvK
bei der
Scuderia
Siegen***

Saison - Abschlussrennen 2010

JIM HUNT RACING

HvK Siegen

20.11.2010 – 16. Slot it Rennen nach HvK

HvK gastierte für das 16. Rennen bei der Scuderia Siegen auf der 6-spurigen Holzbahn, die als Heimbahn von Uwe Schöler bekannt ist.

25 Slotter genossen in entspannter Atmosphäre den spannenden Renntag des letzten großen HvK Rennens 2010. Insgesamt traten dieses Jahr 79 verschiedene Slotter bei unseren Rennen an.

Nach den Trainingsläufen wurde klar, dass die relativ einfach zu fahrende Holzbahn für die kleinen Slot it jede Menge Grip aufwies. Die Fahrer tauschten vor dem Rennen Tipps aus, jeder half jedem.

Gunnar und Daniel sorgten für eine entspannte und reibungslose Abnahme und gaben kleine Tipps an die weniger erfahrene Kollegen.

Gerüchteweise sollte die Bahn eine McLaren Strecke sein – im Qualifing setzten sich jedoch 2 Audis an die Spitze. Im Rennen wurde um jeden Meter gekämpft. Schnell wurde klar, dass durch die einfache Streckenführung auch weniger geübte Fahrer mit gut vorbereiteten Fahrzeugen nach vorne fahren können – etablierte Fahrer konnten nicht komplett durch fahrerisches Können ausgleichen. Es entwickelten sich spannende Duelle.

Ich selber hatte das Glück einen auf dieser Bahn perfekt laufenden Audi Jägermeister vor dem Drücker zu haben, so dass es im Qualifing zur zweit besten Zeit gereicht hat. Nach der ersten Spur lagen Bernd (hudubelebe), Frank (sugarmaster) und ich noch innerhalb von 50cm. Nach dem fünften Turn lagen wir immer noch innerhalb einer Runde. Am Ende zahlte sich aus, dass ich in den gesamten 42 Minuten nur einen Abflug hatte.

Leider war es für dieses Jahr das letzte HvK Rennen – für 2011 stehen sechs interessante Strecken auf dem HvK Kalender. Start ist am 15.01.2011 beim SRC Niederrhein in Moers. Weiter geht es am 19.03.2011 im Renncenter Trier, am 28.05.2010 auf der Blue King in Brühl, am 16.07.2011 in der Slotmanege in den Niederlanden, am 17.09.2011 auf dem Diso Sauerlandring und am 19.11.2011 im Slotracing Center in Coesfeld. Die Abschlussveranstaltung findet im nächsten Jahr am 03.12.2011 statt. Siehe dazu auch www.slot-kalender.de

Boxengassenreporter:
Torsten Vogt (schlaubi1971)

Podium: 1 Torsten (Schlaubi1971) auf Audi

2 Bernd (hudubelebe) auf Audi sowie Frank P. (Sugarmaster) auf Nissan



Bilder Boxengassenreporter: Thomas Jansen





Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90

46236 Bottrop

www.autorennbahncenter-bottrop.de



Öffnungszeiten

Di, Mi, Do ,So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche

• Tageskarte € 5.-

• Komplett* € 7,50.-

Erwachsene

• Tageskarte € 6.-

• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

* Tageskarte mit Leihauto und Regler

Rennen

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

Service

Reparaturen, Beratung

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Snacks

An der Theke

Shop

großes Sortiment

Vier große Carrerabahnen

Holzbahn

20 m
8-spurig

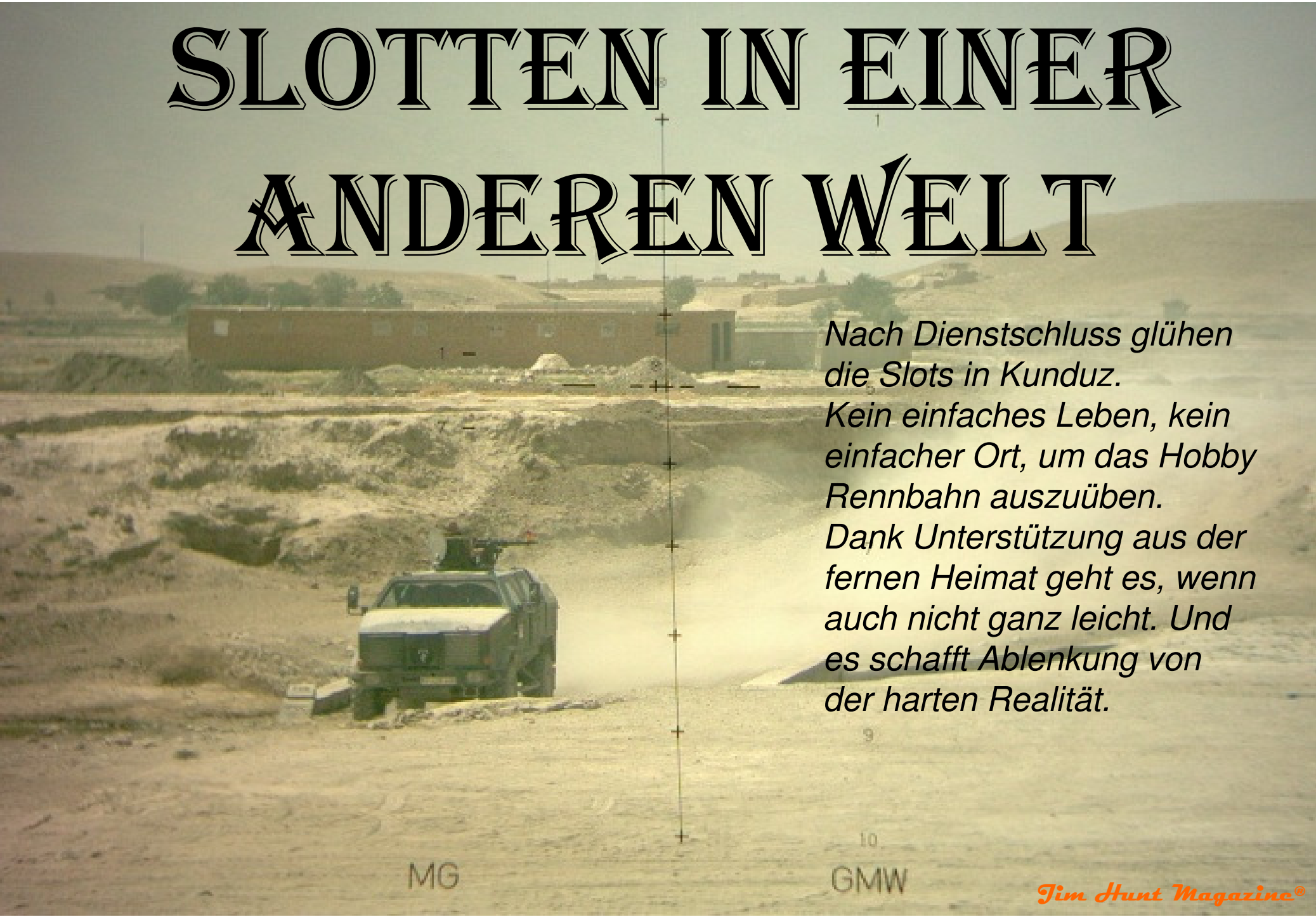
30 m
6-spurig

32 m
6-spurig

50 m
6-spurig

40 m
6-spurig

SLOTTEN IN EINER ANDEREN WELT

A desert landscape with a military vehicle in the foreground and a building in the background. The vehicle is a dark-colored, armored car with a mounted machine gun on top. It is driving on a dirt road, kicking up a cloud of dust. In the background, there is a long, low, brown building with a flat roof. The sky is hazy and yellowish. The overall scene suggests a conflict zone or a military base in a desert environment.

*Nach Dienstschluss glühen
die Slots in Kunduz.*

*Kein einfaches Leben, kein
einfacher Ort, um das Hobby
Rennbahn auszuüben.*

*Dank Unterstützung aus der
fernen Heimat geht es, wenn
auch nicht ganz leicht. Und
es schafft Ablenkung von
der harten Realität.*

MG

GMW

Jim Hunt Magazine®



Angespornt durch den Artikel „Das Leben an der Front, Slotten in Kabul“ im Jim Hunt Magazin No. 18 und einer E-Mail von Jürgen, Herausgeber des Magazins, entschloss ich mich auch einen kleinen Bericht zu verfassen.

Mich hat es, sagen wir mal aus beruflichen Gründen, zur Zeit nach Kunduz verschlagen, wo ich einige Monate verbringen werde.

Wie in der Überschrift genannt ist es hier eine völlig andere Welt und Kultur als bei uns Mitteleuropäern. Hier, wo kaum ein Haus ständig Strom und fließend Wasser hat, haben wir die Möglichkeit zu Slotten.

Zum Slotten kam ich, wie wahrscheinlich ein Großteil von uns, 38 Jahre nach der ersten Carrerabahn. 1972 bekamen mein Bruder und ich unsere erste Bahn. Sie wurde natürlich von Onkel und Vater aufgebaut und eingefahren. Zwei Tage nach Weihnachten durften mein Bruder und ich zum ersten Mal spielen. Zum Geburtstag 2008 schenkten wir unserem Vater dann ebenfalls eine Carrera-Bahn, allerdings eine digitale. Und wie das Leben so spielt, wartet er jetzt, bis meine Söhne und ich mit Spielen fertig sind. Nach und nach entstand unser Wutachring, an dem drei Generation zusammen basteln und fahren können.

Durch das Internet hat sich die Verbindung zu Bruno vom BRC in Büsingen /Schaffhausen (Schweiz) ergeben. Durch ihn wurden wir weitergeleitet nach Hamburg, zu einem kleinen feinen Kreis von Slottern. Darauf möchte ich später noch zu sprechen kommen.

Das Einfache also zuerst: Eine Carrera-Digitalbahn geordert, das war nun wirklich nicht schwer. Über die Versandkosten schweige ich mich jetzt mal aus. Damit können wir uns hier schon mal ein wenig die Zeit mit Racen vertreiben. Ist ja nicht so, dass ich alleine hier bin. Einige meiner Mitstreiter warteten mit mir sehnsüchtig auf das Eintreffen der Bahn. Das vermeintlich schwierigere Projekt, den Aufbau eines Mini-Z, haben wir dann aber ebenfalls auf einfache Art und Weise gelöst. Und hier kommen die Jungs vom Boenne-Ring in Hamburg ins Spiel.

Die Mädels und Jungs vom Boenne Ring haben wir bei ihrem Projekt „Almsloten 2010 – 2. Internationaler digitaler Porsche GT3 Cup“ in der Innerschwyz besucht. Ebenfalls eine lustige Truppe, bei der wir uns auf Anhieb sehr wohlfühlt haben.

Sie begleiten uns schon seit Beginn unseres Aufenthaltes hier in Afghanistan. Die Boenne-Jungs haben schon einige Metall-Chassis aufgebaut und haben mir angeboten, mich bei der Realisierung zu unterstützen. Wozu haben wir denn Internet, Foren, Mail und Skype? Gesagt getan: Karo (Sauben C9) und Chassis (Schöler Striker FH55), Achsen, Felgen, Reifen, Motor, Carbon Upgrade usw. ausgesucht und in eine Materialliste eingearbeitet. Kurze Abfrage, wer noch das ein oder andere Material in den Tiefen der Schubladen hat und die nun noch fehlenden Teile wurden von den Boenne-Jungs bestellt. Hier war ich dann völlig überrascht wie schnell sich die Leute mit eingeklinkt haben, um uns bei unserem Projekt zu unterstützen.

SLOTEN IN EINER ANDEREN WELT



Jim Hunt Magazine®



„Support our Troops“ ist in unserer Republik längst nicht selbstverständlich. Deshalb hier unseren Dank an Euch. Jetzt ist das Päckchen inkl. Richtplatte, DAG-Tool und allem anderen Material ebenfalls auf dem Weg nach Kunduz. Und auch darauf freue ich mich sehr. Nun habe ich Zeit bis Januar, den Mini-Z aufzubauen.

Bei Fragen kann ich mich per Skype und Forum von Frank und Bernhard beraten lassen.

Den ein oder anderen konnte ich hier schon für dieses Hobby gewinnen, so dass wir uns Abends, oder wann die Zeit es zulässt, heiße Rennen liefern können. Zum Glück kann man über das Internet das ein oder andere bestellen. Die Jungs machen derzeit regen Gebrauch davon, so dass eine Vielzahl von verschiedenen Fahrzeugen auf der Bahn unterwegs sind. Über einen weiteren Ausbau der Bahn wird noch heiß diskutiert.

Nachdem wir auf der Homepage vom BRC waren und die Jungs die riesen Carrerabahn sowie die Holzbahn von Bruno gesehen haben, kam der ein oder andere schon mit der Idee eine Holzbahn zu installieren um die Ecke. Das wird wohl auf Grund der Gegebenheiten hier vor Ort nichts werden.

Bruno ermöglichte mir auch meinen Traum eines Slotcars zu erfüllen. Er ließ, während ich in Kunduz meinen Dienst versehe, einen T1 Bus für mich bauen.

Soviel zum Thema Unterstützung aus der Heimat. Unsere kleine Rennbahn ist in einem Zelt untergebracht. Mit gestalten der Umgebung hat es bisher nicht geklappt, da wir lieber unsere Rundenzeiten verbessern und die Autos schneller machen wollen. Ein weiteres Problem ist natürlich dieser sehr feine Sandstaub, der sich in einem Zelt nicht vermeiden lässt. Aber ein kleiner Akkusauger und Staubwedel einer bestimmten Firma hilft hier ungemein weiter.

Im Februar werden sich die 3 Generationen aus dem Schwarzwald auf den Weg nach Hamburg zum Boenne-Ring machen, um auch dort das Ergebnis des gemeinsamen Projektes zu zeigen und ein wenig zusammen zu slotten.

Zum Schluss stelle ich euch noch gerne ein paar Bilder zur Verfügung, damit ihr eine ungefähre Vorstellung von unserem Leben hier vor Ort entwickeln könnt. Gerade kam die Nachricht, dass einer unserer Kameraden gefallen ist. Wieder einer dieser traurigen Momente bei dem man sich gerne mal an die Bahn zurück zieht.

Grüße an die Heimat!
Andreas



SLOTTEN IN EINER ANDEREN WELT

Jim Hunt Magazine®

Bahnvorstellung

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Pangerl aus Bissingen an der Teck hat mit Spaß an Bahndeko und technischer Aufrüstung seinen Heimbahnraum realisiert. Fahren ohne Magnet ist mittlerweile selbstverständlich.

Fotos: Jürgen Pangerl



T
E
C
K

S
P
E
E
D

WAY

Teck Speedway

Dezember 2008 lud ein Bekannter in den Club (<http://www.teckslot.de>). Nach Betreten des Raumes kam das gewisse FUNKELN in die Augen und Kindheitsträume erwachten. Eine Woche später war ich wieder dort. Mein erstes eigenes Fahrzeug hatte ich natürlich auch dabei. Es war ein NINCO Porsche 997 GT3 RS. Die Pausen zwischen den Rennabenden waren zu lang und eine Bahn musste in kleinerer Form für das Zuhause her.

In einem 5m x 3m großen Raum wurde eine Unterkonstruktion und der 24 Meter lange TECK Speedway mit NINCO Rest-Schienen aus dem Club gebaut. MRRC und Parma Handregler sowie Netzgeräte von 6 bis 15 Volt bei 5 Ampere kamen dazu. Nachdem die Strecke fahrbar war, kam der Wunsch nach Bahndekoration. Bastelabende mit der Freundin lieferten Eigenkreationen: Boxengebäude, GULF Lounge, Fahrerstand, Lichtmast, Teck- Tower ...

Ein Jahr später wurde die Bahn langweilig, unübersichtlich und eine neue, kürzere und besser fahrbare Bahn wurde gebaut. 18 Meter mit öffnenden und schließenden Kurven und ohne Überfahrt.

Als Zeitmessung kam mehrere Lichtschranken (Tankstop, Toppspeed usw.) und die Software Cockpit XP hinzu. Ein Kollege half beim fünfstündigen Löt und Programmier Event.



Variable Kurvenradien und selbst Gebautes gehören für Jürgen dazu.



Fotos: Jürgen Pangerl

Bahnvorstellung

Teck Speedway

Jim Hunt Magazine®

Anfangs wurde mit Magnet gefahren, Hauptsache SCHNELL WIE SAU. Was nach kurzer Zeit keinen Spaß mehr machte, völlig unrealistisch war und wirkte. Er fing an, sein erstes Fahrzeug mit Walzblei zu trimmen. Zeit und Feingefühl haben sich gelohnt! Dramatische Abflüge mit TOTALSCHADEN waren Vergangenheit und das Fahren machte viel mehr Spaß. Mittlerweile gibt es kein Fahrzeug mehr mit Magnet.



Illuminierte Nachtfahrten? Kein Problem.



Grau lackierte Ninco-Schienen und ein übersichtliches Streckenlayout wechseln sich mit Deko ab. Der optische Stakkato-Effekt erhöht die Herausforderung beim Fahren an der Heimbahn.



Fotos: Jürgen Pangerl



Bahnvorstellung

Teck Speedway

Tim Hunt Magazine®

Im Einsteiger-Club trennte man sich ebenfalls von Magneten und der ERSTE NINCO PRO RACE CUP war geboren. Die Freundin hat auch Spaß am Hobby gefunden. Sie hilft bei fast allen Aktivitäten und ist selbst Rennfahrerin geworden.

Bahndaten: Ninco Analog (grau lackiert), 2 Spuren in beide Richtungen befahrbar, **Bahnlänge:** 18m **Zeitmessung:** Cockpit XP **Vers. 1.97; Regler:** MRRC 35 OHM und Parma TQ 25OHM (einstellbar)



Kleine Details am Streckenrand runden diese Bahn ab, ohne dass sie überladen wirkt.

Fotos: Jürgen Pangerl





A close-up photograph of a black, treaded tire from a Go-Kart. The tire is mounted on a silver-colored metal rim. The words "GO!!!" are embossed in white on the upper part of the tire's sidewall, and "DIRTY" is embossed on the lower part. In the background, parts of the Go-Kart's body are visible, including a blue and white triangular logo with a red chevron and the word "BOM" in blue letters.

Dune Buggy

Dune Buggy



Dune Buggy

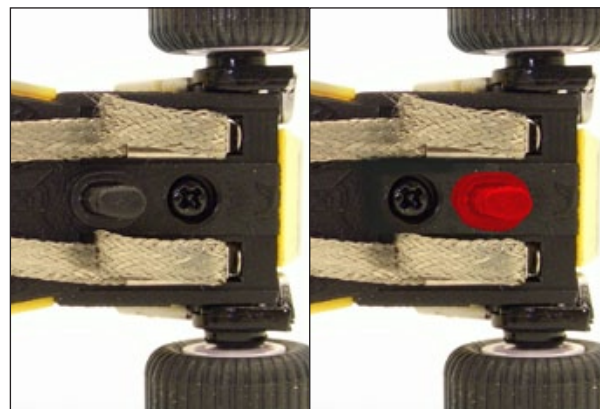






Die Beatles sind auf dem Höhepunkt ihrer Karriere, Woodstock und die Rolling Stones sind ein Teil des Lebensgefühl der 60er Jahre. Dazu passend entstanden die ersten Buggies aus VW-Käfern, nicht benötigte Karosserieteile wurden entfernt und der Motor „getunt“. Der kleine geländegängige Käferumbau wurde schnell ein beliebtes Freizeit- und Strandfahrzeug. Der Kalifornier Bruce Meyers gilt als Erfinder des Dune-Buggies, er entwickelte 1964 als erster eine Kunststoffkarosse, die er auf ein gekürztes VW-Käfer-Fahrgestell schraubte. Es entstand der berühmte Meyers-Manx Buggy, der vielen Buggybauern als Vorlage diente. Ende der 80er Jahre verschwanden die Buggies mit den zunehmenden Anforderungen an die Sicherheit.

Der Dune-Buggy von Carrera hat rein äußerlich nicht mehr viel von einem VW-Käfer, er erinnert eher an ein modernes, geländegängiges Renn-Fahrzeug aus der Baja 1000, einem Strand-Wüsten-Rennen in Kalifornien. Optisch sind die beiden Fahrzeuge schlicht, aber



ansprechend ausgestaltet. Dank einer grandiosen Straßenlage hat man ohne großes Zutun ootb (out of the box) einen super Spielspaß mit den Buggies. Wenn man an den Autos etwas verbessern wollte, könnte man einzig den Leitkiel etwas weiter vorne positionieren, was den schon sehr guten Fahreigenschaften ein weiteres Plus verschaffen würde. Außerdem könnte man auf das Ersatzrad verzichten, um damit die Kippgefahr, dank niedrigerem Schwerpunkt, zu mindern. Es lässt sich leicht von innen mit einer Schraube entfernen.

Fazit: Ein tolles Spielzeug!



Die beiden Sondermodelle sind bei „Toys ‚R‘ Us“ USA im Set „Carrera GO!!! Dune Buggy Challenge“ erhältlich. Für kurze Zeit gab es sie auch als Einzelfahrzeuge im Carrera-Club. (www.carreraclub.com)



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
88 mm	49 mm	33,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
60 mm	43,5 mm	49 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
35 g	Standard	Inline

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

Ein Weltmeister auf der Carrera GO!!!



Vettels F1 Bolide für die Carrera GO!!!
und beiliegende Collector-Card

Ein Weltmeister
auf der
Carrera GO!!!



Ein Weltmeister
auf der
Carrera GO!!!



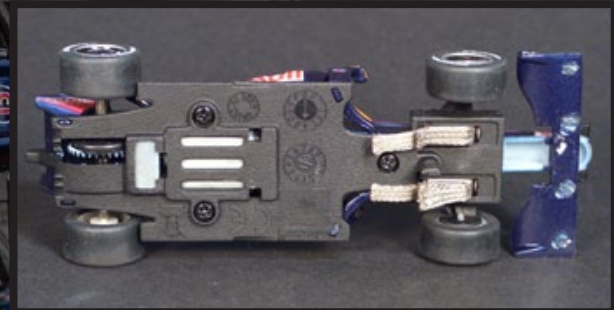
Ein Weltmeister
auf der
Carrera GO!!!



Red Bull ist seit dem Jahr 1995 als Sponsor in der Formel 1 aktiv und war bis 2005 Sponsor beim Sauber-Team und beim Britischen Arrows-Team. In der Saison 2005 Startet Red Bull mit seinem eigenen Team und Fahrzeug. Anfangs fuhren David Coulthard und im zweiten Fahrzeug Christian Klien und Vitantonio Liuzzi im Wechsel noch unter britischer Lizenz mit Cosworth Motoren. Man belegte mit immerhin 34 WM-Punkten den 7. Platz. Im folgenden Jahr wurde der Red Bull RB2 mit einem Ferrari 2.4 V8 Motor ausgestattet. Seit 2007 bis heute treibt ein Renault 2.4 V8 Motor die Boliden an. 2009 konnte man mit Sebastian Vettel und Mark Webber am Steuer den 2. Platz in der WM belegen. Dieses Jahr kann man sich bei Red Bull über den Weltmeistertitel in der Team- und Fahrerwertung freuen. Glückwunsch!

Auf der Carrera GO!!! gab es bereits den RB1 aus der Saison 2005 mit der Nummer 14 von David Coulthard und die Nummer 15 von Christian Klien. Die beiden Fahrzeuge waren die ersten mit F1er mit einem neuen Boddy seit 2001, sie wurden etwas realistischer gestaltet als die Vorgänger. Der nun neu aufgelegte RB5 von Sebastian Vettel aus der Saison 2009 ist wohl das dem Vorbild am besten Nachempfundene Formel 1 Auto das es je auf einer Rennbahn im Maßstab 1:43 gab. Lackierung, Bedruckung und Decals sind sehr gut gelungen. Erstmals fährt die GO!! in der Formel 1 wie die Großen mit glatten Slick-Reifen. Auch der Helm ist sehr detailliert bedruckt worden. Mit dem RB5 hat Carrera wieder einen Schritt in die Richtung realitätsnaher Fahrzeuge im kleineren Maßstab gemacht.

**Ein Weltmeister
auf der
Carrera GO!!!**



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
103 mm	42,5 mm	32 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
71,5 mm	41 mm	42,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
31 g	Standard	Inline

SCX Compact Corvette CR6

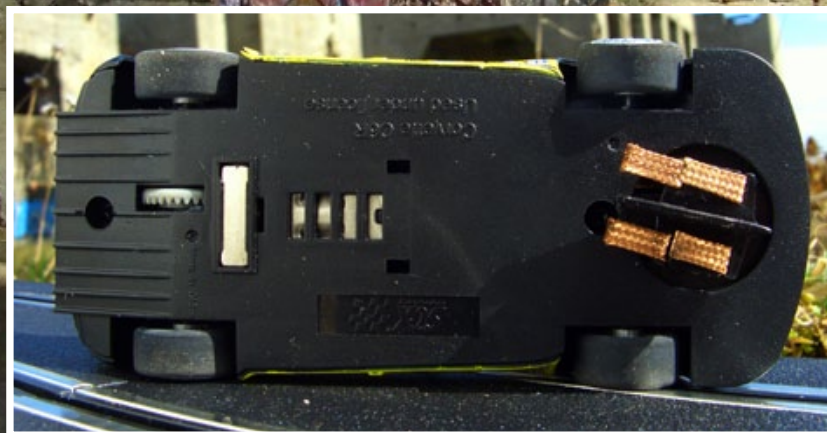






Im Rennsport wurde die Corvette CR6 2005 erstmalig bei dem 12-Stunden-Rennen von Sebring vorgestellt. Gleich im Jahr 2005 konnte Corvette zum vierten male innerhalb von fünf Jahren in LeMans einen Doppelsieg in der GT1-Klasse einfahren. In jedem Rennen bei dem die Corvette 2005 an den Start ging gewann sie auch. Bis heute ist die CR6 in verschiedenen Serien im Renneinsatz.

Die Miniatur von SCX im Maßstab 1:43 ist wieder ein sehr gelungenes Fahrzeug mit alt bewährter Technik. Im großen und ganzen ist sie dem Original sehr gut nachempfunden. Auf der Strecke macht die Corvette ebenfalls eine gute Figur, sie lässt sich sehr gut fahren und man kann mit ihr beachtliche Rundenzeiten erreichen.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
107,5 mm	47 mm	27 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
63 mm	46 mm	46,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
30,4 g	Standard	Inline

CARRERA GO!!! DAKAR/ONE

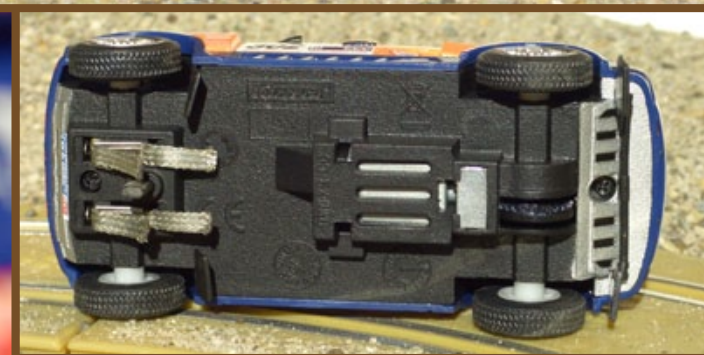




CARRERA GO!!! DAKAR/ONE



Gleich zwei Fahrzeuge hat Carrera zum Thema DAKAR in 1:43 herausgebracht. Einmal den hier gezeigten Carrera GO!!! BMW X3 CC „Rally Dakar 2009“ und zum zweiten einen VW Touareg. Die Autos passen sehr gut zu den bereits vorhandenen Rallyeschienen und den neuen „Kamelbuckeln“. Wie das original Auto ist der BMW bauartbedingt sehr hochbeinig und hat somit einen recht hohen Schwerpunkt, trotzdem lässt er sich mit etwas Gefühl gut und schnell fahren. Auf den Rallyeschienen muss man, wie mit allen Autos, unbedingt vom Gas. Der Wüstenrally auf der GO!!! steht nun nichts mehr im Wege!



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
117 mm	46 mm	46 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
68,5 mm	46 mm	46 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
49 g	Standard	Inline

CARRERA GO!!! DAKAR/ONE

CARRERA GO!!! DAKAR/TWO





CARRERA GO!!! DAKAR/TWO





Der speziell für Marathon-Rallyes, wie die Dakar, entwickelte VW Race Touareg hinterlässt seit 2004 seine Spuren im Wüstensand. Der rund 1,7 Tonnen schwere Race Touareg 2 war in den Jahren 2006 und 2007 bei der Dakar für fünf Teams im Einsatz. Dabei war Mark Miller mit einem zweiten und einem vierten Platz bester VW-Fahrer. 2009 war dann das Jahr von VW, das mit einem Doppelsieg gekrönt wurde. Nun hat der VW Race Touareg 2 auch seinen Weg auf die Carrera GO!!! gefunden. Neben dem BMW X3 ist er das zweite Dakar-Auto. Die Fahreigenschaften sind mit dem BMW X3 vergleichbar, die beiden Autos bilden ein ideales Paar.





Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
98,5 mm	46,5 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
66,5 mm	46,5 mm	46,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
44 g	Standard	Inline



Classic-Formel-Car

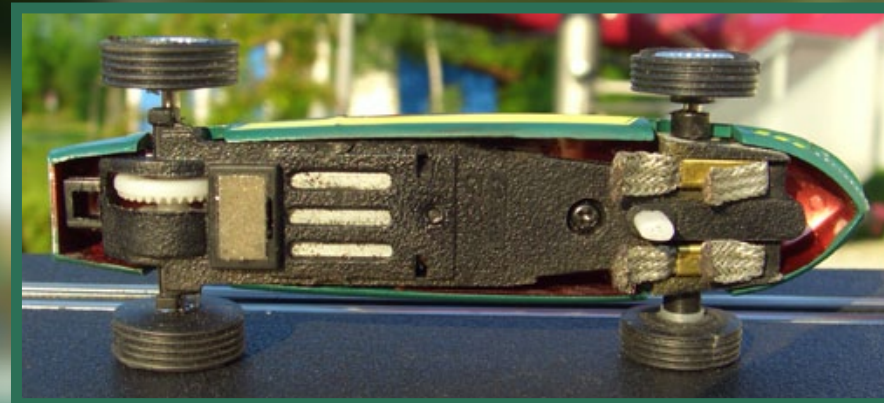


Classic-Formel-Car



Dieser phantasie Formel-Wagen ist aus einem billigst Plastikspielzeug Auto entstanden. Arne Mombächer, der Erbauer, hat es auf dem Flohmarkt gefunden und nur den Body für seinen Bastelwerk verwendet. Für das Chassis wurde ein Carrera GO!!! Formel 1 Wagen geopfert und entsprechend zugeschnitten. Die Vorderachse ist komplett mit Achslager von einem anderen 1:43 Fahrzeug von Artin entnommen. Die schmalen Räder stammen ebenfalls von einem Artin Slotcar. Das Ganze mit etwas Farbe und ein paar Aufklebern verziert und fertig ist der Renner.

Aufgrund des niedrigen Schwerpunkts und dem geringen Gewicht hat das Gefährt gute Fahreigenschaften und macht riesig Spaß auf der Strecke!

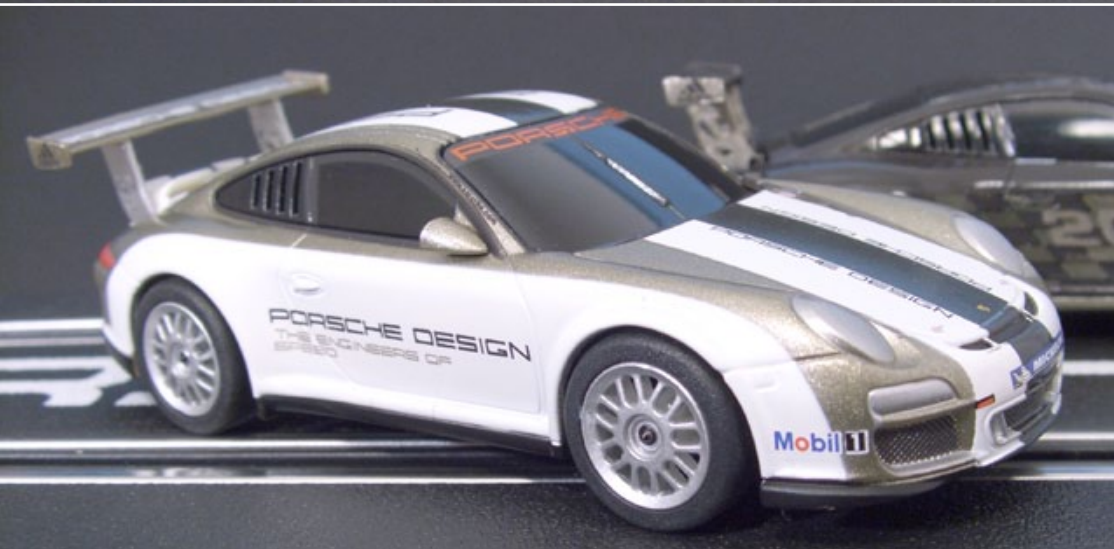


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
98,5 mm	46,5 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
66,5 mm	46,5 mm	46,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
44 g	Standard	Inline

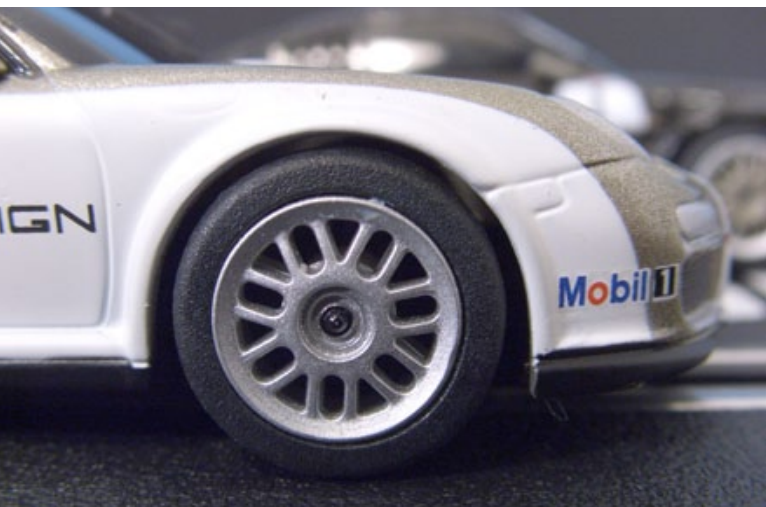
Classic-Formel-Car

Neue Digitalfahrzeuge in 1:43





Auf dem Carbon-Schalensitz im 911 GT3 Cup Platz nehmen, Helm auf, mit dem 6-Punkt-Gurt anschnallen und los auf die Piste! Die 911er stammen direkt aus dem Porsche Mobil1-Supercup, dem schnellsten internationalen Markenpokal der Welt. Im Porsche Design Look werden mit über 420 PS, sequentiellem Sechsgang-Getriebe rund 1.150 Kilogramm mit Vollgas über die Strecke getrieben. Der Unterschied zu Standard Porsche



wie man es von Carrera gewohnt ist. Insgesamt ist das Auto einigermaßen maßstabsgerecht umgesetzt worden, was in dieser Größe nicht immer ganz einfach ist.

Im Komplettsset befinden sich die zwei Porsche 911 GT3 Cup Fahrzeuge, zwei Geschwindigkeitsregler, eine Anschlussschiene mit Blackbox, zwei Weichen (eine links und eine rechts), zwei Loopings und Schienenmaterial für eine ca. 8,3 Meter lange Strecke. Ein Besonderheit ist eine lange Gerade mit Porschebedruckung. Wer digitales Rennbahnspielen im kleinen Maßstab mag und Porsche Fan ist, für den ist das Set ein muss.

Erwerben kann man das Set nicht nur bei Porsche, sondern auch in einigen Rennbahnschops online.

Für Analogfahrer wird es diese Fahrzeuge leider nicht geben. Dafür kommen für die Carrera GO!!! zwei Cup 911er im Design von „Lechner Racing“ und „Al-Faisal-Lechner Racing“ heraus, auf die man sich schon jetzt freuen kann.



Modellen ist, dass alle nicht notwendigen Komfortmerkmale weggelassen wurden. Selbst für langjährige Porsche Fahrer ein außergewöhnliches Gefühl. Alles was zählt, ist sportliches und schnelles Fahren. Willkommen Grenzbereich!

Im Maßstab 1:43 sind die beiden Carrera Digital 143 Boliden im Set exklusiv für Porsche produziert. Die Form des Bodys ist sehr gut und sauber gelungen. Farbgebung, Bedruckung und Decals sind detailliert und präzise ausgearbeitet,

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
104,5 mm	44 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
55 mm	43 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
36 g	Standard	Inline



Jürgen Carstens, 50 Jahre alt, verheiratet seit 21 Jahren, Netzwerk- und Systemadministrator. Leider keine Kinder, dafür aber 2 Graupapageien, die ebenso Aufmerksamkeit und Pflege benötigen. Gut abschalten lässt es sich bei meiner Carrera-Macke oder auch bei Gartenarbeiten.

Jim Hunt Magazine: Jürgen du bist im Carrera-GO-Forum als Maler und Lackierer bekannt, wie kam es dazu?

Jürgen: Im Frühjahr 2006 habe ich bei ebay 17m Schienen und 6 Fahrzeuge ersteigert. Dabei waren 2 rote Peugeot 206. Bis dahin meine einzigen 206er. Und zwei identische Fahrzeuge sind beim Rennen schwer auszumachen, so wurde dann mein Motto „alles was doppelt ist, wird umlackiert“ geboren. Wenn auch am Anfang mit sehr einfachen Mitteln.

JHM: Mit welchen Mitteln/Werkzeugen hast du deine erste Lackierung gemacht?

Jürgen: Das erste Fahrzeug wurde vom Chassis getrennt und mit (vermeidlichem) feinen Schmirgelpapier bearbeitet, um die Oberfläche rau zu bekommen. Ist auch rau geworden, aber im nachhinein betrachtet war das ganze eine sehr grobe Behandlung. Aus dem Baumarkt habe ich mich dann nach Farben umgeschaut, eine große Dose



Grundierung, gelbe Farbe und Klarlack gekauft und schon auf dem Rückweg überlegt, wieviel Autos man damit wohl lackieren kann. Alle Dosen hatten einen Inhalt von 500 ml!! Beim ersten Lackieropfer wurden die Scheiben mit Krepp abgeklebt, allerdings mehr schlecht als recht. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch nicht die Möglichkeit entdeckt, dass man den Scheibeneinsatz ausbauen und sich somit viel Arbeit ersparen kann. Eine gewöhnliche Kombizange musste herhalten, um die Karo beim Grundieren und Lackieren zu halten. Eigentlich fehlte hinterher nur der Knoten in meinen Armen. Für folgende Projekte musste ich mir also einiges einfallen lassen. Nachdem der Lack aufgetragen und

getrocknet war, kamen noch gekaufte Decals (Nassschiebebilder) auf die Karosserie. Zum Schluss noch den Klarlack drauf und wieder trocknen lassen. Und dann musste das Erstlingswerk natürlich im GO-Forum vorgestellt werden. Bilder und Fahrzeug sind leider nicht mehr vorhanden (ist aber auch nicht so schlimm).

JHM: Und wie lackst du heute deine Autos?

Jürgen: Heute werden die Fahrzeuge wesentlich besser vorbereitet. Zum Anschleifen wird Bimsmehl genommen, das eher aus dem Restaurationsbereich kommt, sich aber ideal für z.B. Türsicken bei den doch recht kleinen Fahrzeugen eignet. Um die Karosserie und die Anbauteile besser beim Lackieren handhaben zu können, befestige ich ca. 20 cm lange Rundhölzer. So kann man dann nach dem Lackieren alles prima in alte Gläser oder ähnlichem zum Trocknen abstellen. Beim Lack bin ich nach einigen Versuchen bei Aqua Color von Revell gelandet. Die wasserlöslichen Farben eignen sich auch hervorragend zum Mischen, da sie dabei nicht verklumpen. Auch sind die Mengen mit 18ml nicht überdimensioniert. Ein weiterer Vorteil von wasserlöslichen Farben ist der fast nicht vorhandene Geruch. Im Laufe der Zeit gingen mehrere



Airbrushpistolen durch meine Hand, angetrieben von Druckluftflaschen. Das war aber langfristig gesehen zu teuer. Auch kam es vor, wenn man „mal eben“ etwas lackieren wollte, das war die Dose leer.

So wurde dann ein kleiner Kompressor angeschafft. Meine jetzige Airbrushpistole (eine Doubleaction) ist mit knapp 90 Euro schon etwas teurer, macht sich aber in der Handhabung deutlich bemerkbar. Sie lässt sich sehr gut und einfach reinigen. Nichts ist schlimmer, als eine Pistole, die durch leichten Schmutz anfängt, den Lack auszuspucken.

JHM: Vor zwei Jahren hast du dir von allen Bundesliga Clubs GO!!!-Autos gemacht, wie kam es dazu?

Jürgen: Da von unserem Forum ausgehend mehrere Treffen im Jahr stattfinden, um dort unter anderem Formel1 Meisterschaftsläufe durchzuführen, freuen sich Gewinner immer über einen Preis. Siegerurkunden sind ja ganz schön, aber ein richtiger Preis hat doch was. Und so kam es, dass ich auch eine Spende anbot. Eine Lackierung nach Wahl. Der Gewinner der Spende meldete sich auch schnell bei mir und wollte einen Mini Cooper in den Farben eines Fußballbundesliga Clubs. Das Fahrzeug wurde in den entsprechenden Farben plus Vereinslogo angefertigt. Ein Foto des Flitzers führte dann dazu, dass mich viele Leute ansprachen, sie hätten gerne einen Mini mit Schalke oder Werder oder anderen Vereinen. Da ich meine GO-Sammlung in Vitrinen aufbewahre, kam mir zufällig die Idee, alle

18 Vereine der Saison zu lackieren. In eine Vitrine passen nämlich genau 18 Fahrzeuge rein!!

JHM: Wenn jemand so viele Autos umlackiert, sammelt der dann auch noch original GO!!!-Autos oder kommen nur die eigenen Kreationen in die Vitrine?

Jürgen: In den Vitrinen befinden sich nur die originalen GO-Autos, nur in einer Vitrine befindet sich die „Bundesliga-Parade“. Alle anderen umlackierten Fahrzeuge werden gefahren.

JHM: Man munkelt, dass du in deinen Anfangszeiten schon mal das eine oder andere Sammlerstück deiner Lackierwut geopfert hast, stimmt das?

Jürgen: Am Anfang hatte ich noch nicht den Hang zum Sammeln und so kam es dann auch schon mal vor, dass z.B. ein Mini Cooper, der andere Scheinwerfer hatte und eher selten war, umlackiert wurde. Dann wurde nur kurz Luft geholt, wenn man darauf hingewiesen wurde und sich schnell wieder am gelungenen Werk erfreut.

JHM: Wenn man fragen darf – was war dein teuerster Einkauf?

Jürgen: Der teuerste Einkauf war mal ein ganzer Karton mit 24 Mini Cooper für die Carrera GO, allerdings wurden alle

Fahrzeuge umlackiert und an den Mann gebracht. Das teuerste Einzelfahrzeug war mit 100 US Dollar der gelbe Malok, der aber wiederum ein Geschenk an mich war. Ein guter Freund (und „Groß-Lackierkunde“) hat auf diese Weise seine Wertschätzung ausgedrückt. Ich war schwer beeindruckt. Mein teuerster Eigenkauf waren zwei Fahrzeuge, die es mal nur in Norwegen gegeben hat. Der Preis betrug allerdings nur 70 Euro, da die beiden Flitzer heute wesentlich höher gehandelt werden.

JHM: Wie bist du eigentlich zum Rennbahn spielen gekommen und warum bist du bei der Carrera GO!!! gelandet?

Jürgen: Als Kind habe ich eine Märklin Sprint gehabt, wollte aber immer eine Carrera. Im hohen Alter von 45 Jahren lief bei Pro7 dann ein Bericht über die Herstellung der Carrera Autos. Und so äußerte ich bei meiner Frau den Wunsch, ich hätte gerne zu meinem Geburtstag eine Carrera Rennbahn. Aus den bekannten Platzproblemen kam ich dann zur GO.

JHM: spielst du auch mit Autos von anderen Herstellern ausser Carrera?

Jürgen: Die Fahrzeuge von SCX in der Größe 1:43 sind auch in meinem Fuhrpark, werden aber nicht gesammelt.

Allerdings tummeln sich auch schon ca. 25 Fahrzeuge im Regal auf dem Dachboden, wo die Bahn auf einer Platte steht.

JHM: Was sind Deine Lieblingsfahrzeuge, welche Autos fährst Du am liebsten?

Jürgen: Meine Lieblingsfahrzeuge sind von der Carrera GO die DTM Autos und von SCX die Porsche. Bei beiden Typen sind auch ein paar umlackierte dabei.

JHM: Was vermisst Du im Maßstab 1:43, welche Autos oder welches Zubehör sollte Deiner Meinung nach unbedingt zu haben sein?

Jürgen: Bei den 1:43ern vermisste ich hin und wieder die fehlenden Fahrer bei den geschlossenen Autos und würde mich bei Carrera darüber freuen, wenn man endlich auf die Looping-Tauglichkeit verzichten würde.

JHM: Haben dich die anderen Maßstäbe nie interessiert?

Jürgen: Durch meinen Job bin ich 8 Monate in Berlin gewesen und war nur an den Wochenenden zuhause. In der Woche war ich dann in einem Renncenter, lernte nette Leute kennen und bin so auch in





Jürgen: Ich schaue mir die Beiträge zwar an und fahre bei unseren Treffen mit den gestellten Fahrzeuge auch sehr gerne, aber ich denke eher, der Zug wird

Jürgen: Die ersten Schienen wurden im Gästezimmer verlegt, es war immer weniger Teppich zu sehen. Und so fragte ich dann irgendwann, ob ich im Gästezimmer nicht eine Platte zum Hochklappen installieren könne. „Du spinnst wohl, bau den Dachboden aus“ war die Antwort. Und so isolierte und tapezierte ich den

Jürgen: Sehr gerne.

VINTAGE

Joyes McGrq 650

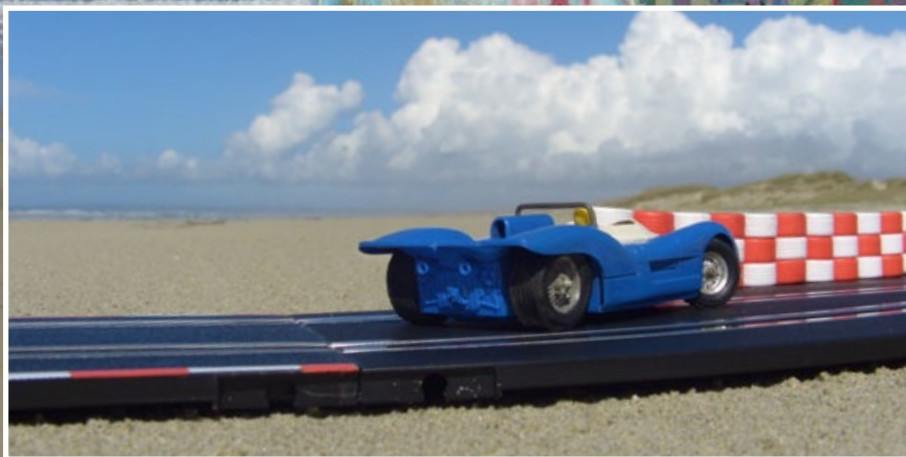
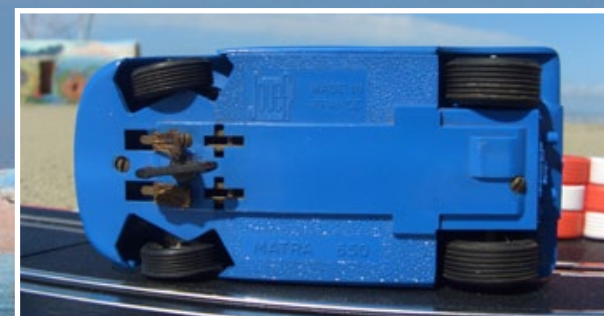


VINTAGE



Der Sportwagen-Prototyp von Matra MS650 wurde parallel zum 640 im Jahr 1969 entwickelt. Der 650 war der erste offene Prototyp von Matra. Der Wagen bekam den Zusatz Spider, da die Schreibweise mit „Y“ von Porsche geschützt war. Als Antrieb diente ein hauseigener 3-Liter-12-Zylinder-Motor. Mit dem 650 konnte Matra die ersten Zielankünfte bei den 24 von Le Mans und den ersten Rennsieg bei einem großen Sportwagenrennen, bei den 1000 km von Paris in Montlhéry, überhaupt feiern.

Der Matra 650 von Jouef wurde bis 1973 in Frankreich produziert. Das Fahrzeug gab es in zwei blau Tönen mit gelber Fahrerfigur. Der Überrollbügel ist aus Metall. Hervorzuheben sind die mitlenkenden Vorderräder, die es hin und wieder bei den alten Jouef Modellen gab.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
99 mm	47 mm	24,5mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61mm	43 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38 g	Standard	Inline

Bazar

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

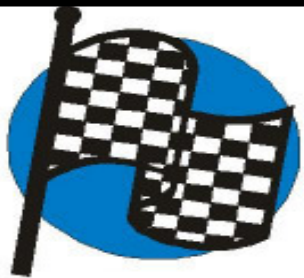
Betreff: **Kleinanzeige schalten**

Suche Fly Targa Florio Modelle
Chiffre DO 239

Suche Racy/Artin 1:32 Kurven für Spur 5+6!!!
Wenn möglich mit Randstreifen.
j.wiese66@gmx.de

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

Biete Car-Online-Zeitungen im Topzustand
Ausgabe 49-112. j.wiese@gmx.de



S L O T R A C I N G

KICHERER

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

www.slotracing-kicherer.de

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrlilfe, 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

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

C-, S-, N- Kurs oder Bahn =
C- Carrera S-Scalextric/SCX N- Ninco

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



DAS WAR DIE **19.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 20 !**



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 ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. 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!

www.jim-hunt-magazine.de



Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!