

Jim Hunt Magazine® **21**

FOR SLOTCAR USE ONLY

XLOT M3

SLS von SCX und Ninco Sport

Neue NSR

u.v.m.



Eigendorf-Trabbi

Corvette C6R von NSR

Racer 250 GTO



Revolutionäre Zeiten

In der arabischen Welt brodelte es vor einem halben Jahr wie nie zuvor. Das Volk brachte seinen Unmut zum Ausdruck und erreichte seine Ziele. Im Gegensatz zu unserem Hobby geht es dort um Lebensqualität durch Demokratie. Einen Wert, den wir nicht anders kennen und es fällt nicht selten schwer zu erkennen oder sich einzugestehen, wie gut wir es hier haben. In Japan ging die Welt unter.

Wirft man einen Blick in Foren wird dies leider oft und traurig spürbar. Manche Leute scheint es richtig schlecht zu gehen beim Optimieren und Betrieb kleiner Plastikautos mit ausgebauten Magneten. Nicht selten steht die Definition des Egos klar im Vordergrund, als der Austausch mit anderen über ein gemeinsames Hobby. Wer hat Recht und weiß es besser als der andere. Solche Dinge wurden mir irgendwann mal in der Vergangenheit als Motivation für das Betreiben des JHM vorgeworfen. Missgunst ist die beste Bestätigung, dass man etwas richtig zu machen scheint. Diese erschreckende Erfahrung musste ich früher als junger aufstrebender Rennfahrer am eigenen Leib erfahren, als mich plötzlich potente Sponsoren auf meiner Karriere unterstützten. Da gab es auch Leute, die kamen damit einfach nicht zurecht. Es ist erschreckend, dass sich in einer fetten Wohlstands-Gesellschaft viele Leute nicht mit anderen freuen können. Stattdessen wird herumgemäkelt und faden-

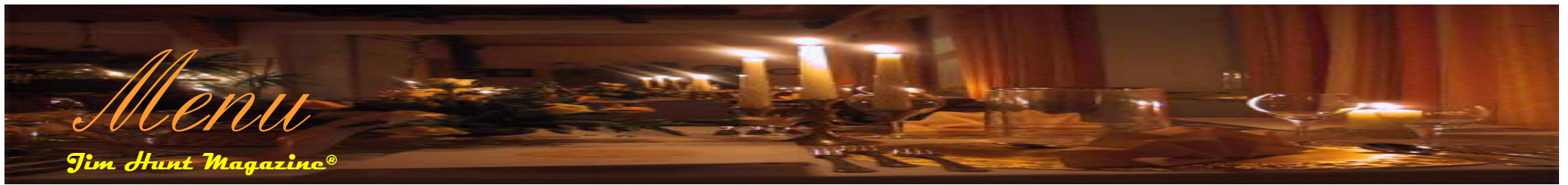
scheinig versucht, lächerliche Kritikpunkte zum Besten zu geben. Da hat sich anscheinend bis heute wenig geändert, egal ob man richtig professionell im realen Leben Rennen fährt oder es mit kleinen Plastikautos zum Spaß tut. Damals lebte ich von meiner schnellen Kunst, die Ideallinie so optimal wie möglich zu erwischen und schneller zu sein als andere. Die Vermarktung der Leistung wie der Präsentation der Sponsoren nahmen damals verdammt viel Zeit in Anspruch. Das Training, die Organisation, Abstimmung und Wartung des Materials auch. Das war viele Jahre lang mein Lebensinhalt und es war eine verdammt schnelle, gefährliche und zugleich schöne Zeit, die mir niemand mehr nehmen kann. Heute lebe ich dafür, auf der Ideallinie Spaß zu haben. Egal ob im realen Auto, auf dem Motorrad, auf Ski oder egal womit ich fahre. Hauptsache schnell und optimal vorankommen, damit die innere Zufriedenheit einen OK-Haken unter die abgspulte Leistung setzt. Die Erfahrungen aus dem Rennsport, das erworbene Können als Testfahrer und Jahre journalistischer Arbeit in einer der stressigsten und chaotischsten Redaktionen, die ich kenne, fließen ins Magazin. Machen mit ein. Der Rest ist Spaß und Leidenschaft, die man nicht künstlich erzeugen kann. Dass in unseren Texten nicht jeder die Botschaften zwischen den Zeilen versteht oder verstehen kann ist schade. Aber wir werden hier

unseren Anspruch nicht senken, sondern weiterhin so halten, wie bisher. Das Jim Hunt Magazine geht nach einer kleinen Pause wieder auf die Rennstrecken dieser kleinen Welt aus Spaß, Spannung und Technik. Unser kleines feines Team aus hartgesottenen Test- und Rennfahrern wird weiterhin mit spitzer Feder, eigens kreierten Vokabular und raffiniert inszenierten Fotos die Begeisterung für unser dynamisches Motorsport-Hobby weiter transportieren. Die Größe der internationalen Jim Hunt Fangemeinde freut und bestätigt unser Tun. Manchmal sind wir mehr als erstaunt wie weit unsere Reichweite ist. Der gute Kontakt zu Herstellern, Importeuren und Händlern unterstützt unser Projekt, so dass es weiterhin für den Leser gratis in unserem 24 Stunden Ganzjahreskiosk zu haben sein wird. Die älteren Ausgaben und unsere Slotothek als umfassendes nach Herstellern und Automarken geordnetes und in sich verlinktes Nachschlagewerk gibt es oben drauf. Herzlichen Dank für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung! Diesmal mit vielen Designversionen, aber auch einigen Formneuheiten. Auf geht's!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.21 !

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum

News & Facts

Tracktests

Titelstory: Racer Ferrari 250 GTO

Exklusiv: Eigendorf Trabant 601 S

Rallye:

Citroen 2CV

Citroen DS 21

NSR Porsche 997 Rallye

Safari Hundeknochen Escort

Hummer H3

Mini Morris von Scalextric

MGA – zweimal SCX

WRC: Subaru und Citroen

Renault Maxiturbo

Sierra RS Cosworth

Fiat 124 Spider

Heckflosse 220 SE

Rundstrecke:

Ninco Classics: Cobra und Jaguar

Porsche 917K, Ford MKII und P68 von NSR

CanAm 917/30 und McLaren von Carrera

CanAm McLaren M6B von Revell

Porsche 997 GT3R, Corvette C6R und Aston Martin DBR9 von SCX

Mosler von NSR

Camaro und Mustang – Ponycars never die

Plymouth Cuda – zweimal heavy metal

Ford GT3 von Scalextric

LMP1 meets LMP2: Audi, Peugeot und Porsche

Megane Trophy von SCX

Jim Hunt Racing

Carrera Club Zone 2011

Dreimal Vollgas: Corvette C6R von NSR

Porsche 997 NSR

NSU TTS, Lotus Cortina

Funcup Beetle

Audi R8 LMS Ninco Lightning

Mustang FR500 Ninco One

SLS AMG von SCX

SLS AMG von Ninco Sportversion – Prototyp

XLOT M3 mit Metall- oder Kunststoff-Fahrwerk

F1 Williams vs. McLaren

Gashahn-Regelung: HOTBOX 30

Eigendorf Trabbi- Realität trifft Modell

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

Leserbriefe

Liebes Redaktionsteam,

seit zwei Jahren hat mich die Slot-Leidenschaft gepackt. Schon als kleiner Junge wollte ich immer eine Carrera Bahn besitzen. Nun bin ich dabei und überglücklich. Eure Online Zeitschrift wäre nicht mehr wegzudenken. Ich sauge mir die Berichte mit voller Spannung in mich rein. Macht weiter so, am liebsten hätte ich eine monatliche Erscheinung um meine Slot-Sucht zu stillen.

Liebe Grüße aus Stuttgart und macht bitte weiter so.

Martin Dibowski

Hello,

I am very impressed with your magazine but due to my ignorance I only speak and read English. Could you possibly produce your magazine in English, this would be really appreciated. Cheers,

Michael Baker, UK

Sehnsüchtig warte ich auf die nächste Ausgabe von Jim Hunt. Hoffentlich kommt sie bald!

Sören Kamhusen, Stockholm

CanAm Beben bald im Wohnzimmer?

Ein findiger Toningenieur arbeitet fieberhaft daran, originale Rennwagenfahrgeräusche zu sampeln, um diese authentisch am Slot-Track abspielen zu können. Paul Metten intoniert normalerweise Filme, hat sich aber dank seines Slot-hobbys eine neue Aufgabe angetan: Er möchte als bekennender CanAm Fan die großvolumigen, aufgebohrten V8 Motoren künftig an seiner Bahn hören. Einfache Tondokumente reichen dem Tüftler nicht, er will die kompakte Dröhnung am Start haben. Abhängig vom Trigger versucht er

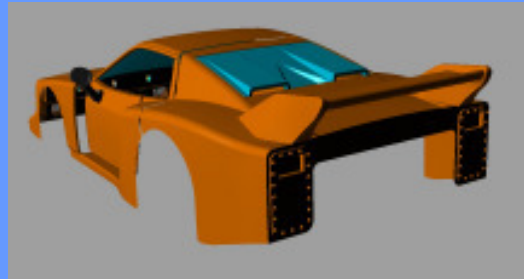
Wege zu finden, die Töne dank MP-3 Technik zu komprimieren, dass ein für den menschlichen Gehörgang authentischer Motorsound entsteht. Dies ist nicht leicht zu bewerkstelligen, fahren 1zu32 Wagen maßstäblich gesehen zu schnell. Damit kein fieser Mickey Mouse Sound entsteht, arbeitet er noch an einem speziellem Rückkoppelungs-Modul. Wir werden weiter berichten und die Anlage testen, sobald sie marktreif ist. Bauämter warnen: Häuser halten dB auf CanAm Niveau nicht aus. Risse können entstehen.



Toningenieur Paul Metten tüftelt derzeit an einem Gerät, das digital echte Rennwagengeräusche abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit an die Strecke bringt. Das dürfte Nachbarn zum Ausflippen bringen, wenn man CanAm Slot-Rennen im Wohnzimmer authentisch intoniert.

Racer News!

Die Italiener zeigten auf der Slotlandia in Mailand im Rahmen ihrer Sideways Linie Neuigkeiten, die es in sich haben. Jahren nach Fly kommen nun die Italiener mit Gruppe 5 Wagen auf den Markt. Die Produktion der gezeigten Prototypen wird bald anlaufen und man darf gespannt sein, oder es versteht sich von selbst, dass diese Marke keine halben Sachen macht. Ausgestattet mit Slot.it Technik unter der Haube dürfte klar sein, dass diese Wagen nicht nur klasse aussehen werden, sondern auch gut fahren werden. Die Eröffnung der Gruppe 5 macht der Zakspeed Capri, der bald von seinem Rivalen dem Lancia Beta Montecarlo verfolgt werden wird. Autos wie der BMW 320, der Sauber BMW M1, Porsche 935L IMSA, Porsche 935/77, Mustang GTP, Kremer 935 K3 und Moby Dick runden das Angebot in Zukunft ab. Darauf dürften sich Sammler wie Edel-Rennfahrer freuen.



Neue Alfa T33/3

RCR60A - Alfa T33/3 - Sebring 12hrs 1970 - #31

A.deAdamich / P.Courage

RCR60B - Alfa T33/3 - Sebring 12hrs 1970 - #32

R.Stommelen / N.Galli

RCR60C - Alfa T33/3 - Sebring 12hrs 1970 - #33

T.Hezemans / M.Gregory

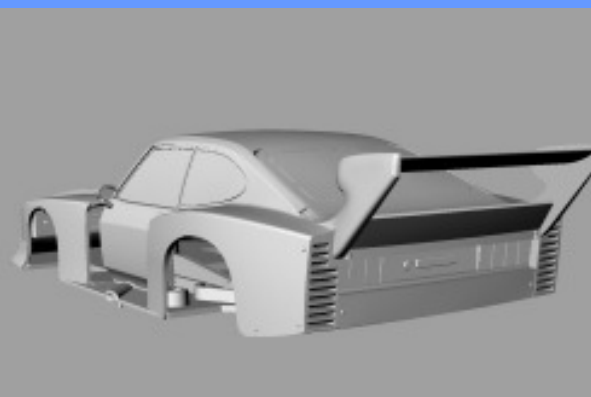
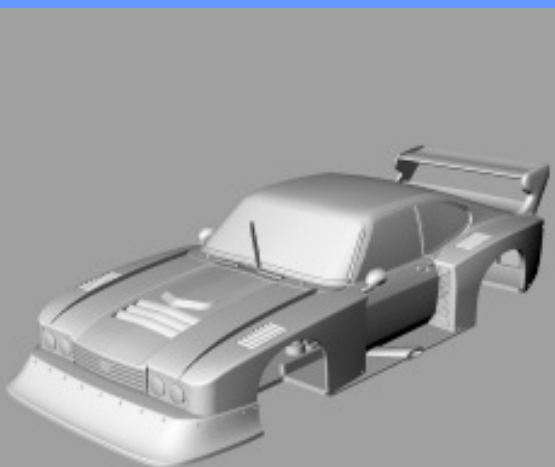


Fotos: Amazing Slot/Racer

RCR59 - **Chaparral 2G** - Riverside CanAm 1968-

J.Hall: Identisches 2E Chassis, aber größere

Felgen und Reifen wie am Original.



Racer baut künftig in seiner Sideways Linie künftig diverse Gruppe 5 Rennwagen.

FERRARI 250 GTO

*Edeltuner Racer aus Italien
präsentiert seine Vorstellung
dieses Traumwagens.*



250 GTO

Jim Hunt Magazine®

Enzo Ferrari schuf mit den 250 GTO einen der schönsten und bis heute teuersten Sportwagen der Welt. Die GT Flunder mit Dreiliter Zwölfzylinder Motor, langer Schnauze wunderschönem Karosseriedesign wird mittlerweile im zweistelligen Millionenbereich gehandelt. Edeltuner Racer aus Italien ist dagegen eher ein Schnäppchen, bekommt man den schönen Ferrari für einen annehmbaren Kurs und wenn man es möchte auch in ausreichender Stückzahl, ohne jedoch Einbußen bei der Exklusivität machen zu müssen. Neben diversen Renn- und Straßenversionen kann man wählen. Für uns stand außer Frage: Ein Rennwagen muss in einer Rennversion vorgestellt werden. Es war schon auf der Nürnberger Messe im Frühjahr klar, dass die Fachleute von Racer einen richtigen Knaller auf die Räder stellen werden. Tolle Aluräder mit Drahtspeichen Einsätzen und Zentralmuttern stehen satt in den Radhäusern des GTO. Bei den Karosserielinien legt man großen Wert auf die authentische Widergabe des Originals, wobei dies gar nicht so einfach ist. Wurden damals alle Karossen von Hand gedengelt, ergeben sich bis heute optische Abweichungen, kein Auto ist wie das andere. Ein Indiz für Handarbeit, das man auch im Hause Racer sich auf die Fahnen geschrieben hat. Nietenzähler kommen dabei voll auf ihre Kosten, mangelt es dem Ferrari an keinen Details, im Gegenteil. Es sind sehr viele filigrane Bauteile am Wagen, die einfach nur Staunen lassen. Egal ob man seine Felgen unter

die Lupe nimmt, oder die exponierte Auspuffanlage mit ihren vier Rohren. Oder die feinen Beschlagteile auf der Haube, den Türen oder die sensationellen Scheibenwischer mit Wischblättern und ihrer feinsten Konstruktion.

Wie am Original sind die Frontscheinwerfer unter gläsernen, gewölbten Haubenabdeckungen verborgen. Der Fahrer mit Schutzbrille rundet das Angebot für die Netzhaut des Betrachters ab. Unter der Haube wie gewohnt, zuverlässige und



Der Ferrari aller Ferraris: 250 GTO mit seiner langen Schnauze, seitlichen Kiemen, wunderschöner Coupé Linienführung, die am Heck in einem kleinen Bürzel endet und schönen Drahtspeichenräder.

Rundstrecke

250 GTO

Jim Hunt Magazine®

präzise Technik von slot.it. Der Motor mit orangefarbiger Kappe kommt hier als Sidewinder zum Einsatz, das Getriebe kommt aus gleichem Haus und bietet ein durchzugstarkes lilafarbiges Spurzahnrad. Über vier Schrauben ist der Motorhalter selbstverständlich einstell- und entkoppelbar. Somit lassen sich viele individuelle Setups aus dem Wagen herauskitzeln. Wir haben dem GTO hinten minus 1U und vorne minus ½ U gegeben und waren mit dem Resultat zufrieden. Das haus eigene Kunststoff-Fahrwerk ist über drei weitere Schrauben entkoppelbar. In der Summe nicht überraschend, dass der Ferrari von Racer wie es sich für einen richtigen Sportwagen gehört, souverän auf der Piste liegt und Kurven

mit Gelassenheit durchleitet. Motorcharakteristik und Getriebeabstufung ermöglichen es, den 250er präzise am Gas hängen zu lassen, ohne dass nervöse Tendenzen die ruhige Kurvenfahrt

stören würden. Perfekt abgestimmt eben. Wie von der Marke gewohnt bieten die Reifen ein sehr gutes Grippniveau, krallen sich in den Untergrund und hauchen dem Wagen ein natürliches Fahrbild

Die charakteristischen Rundleuchten am Heck mit Chromrändern. Integriert in die Heckscheibe sitzen Kühlöffnungen, die Wärme aus dem Cockpit saugen.



Mit sinnlichem Klang hämmert der GTO aus vier vollen Rohren die Anhöhe hinauf. Zwölf Zylinder teilen sich drei Liter Hubraum, ein Klang der Superlative. Im Bug das typische Fischmaul für den Kühler, zwei runde Öffnungen zur Bremskühlung. Auf der Haube drei markante Kühlöffnungen und Lampenabdeckungen aus gewölbtem Kunststoffglas. Die Räder sitzen in den Häusern, wie es sich gehört.

Rundstrecke

250 GTO

Jim Hunt Magazine®

ein. Etwas, auf das man bei Racer einen sehr hohen Anspruch legt. Kein hektisches Spielzeug, sondern ein Rennwagen, der beim Fahren so aussieht wie ein Echter und auch so fährt. Kurven nimmt der GTO sehr gutmütig unter seine Schlapfen. Die vier Alufelgen sind selbstver-

ständig verschraubt und können auf den eigenen Bedarf in der Spurbreite eingestellt werden. Man müsste hierzu lediglich Spacer einlegen, schon könnte man die Spur minimal verbreitern, was allerdings nicht nötig ist. Der 250 GTO ist kein modernes Tuning-Auto, sondern ein

Klassiker, der seine Räder unter den Kotflügeln trägt. Alle bisher getesteten Boliden bieten ein äußerst natürliches Fahrbild, das aus der Kombination präzise Technik-Komponenten und höherem Eigengewicht der Resinekarosse einher geht. Zur Absenkung des Schwerpunkts sind alle



So sehen Drahtspeichen-Felgen mit Zentralflügelmutter aus! Fotogeätzte Einsätze in verschraubten Alufelgen heben die Stimmung beim Fahrer. Dazu Detailarbeit, die es in sich hat. Haubenverschlüsse, Kühllöffnungen, Scheibenwischer, alles wie am Original. Zur Absenkung des Schwerpunkts kommen an der höchsten Stelle in der Resine Karosserie Lexanscheiben zum Einsatz.

Rundstrecke

250 GTO

Jim Hunt Magazine®

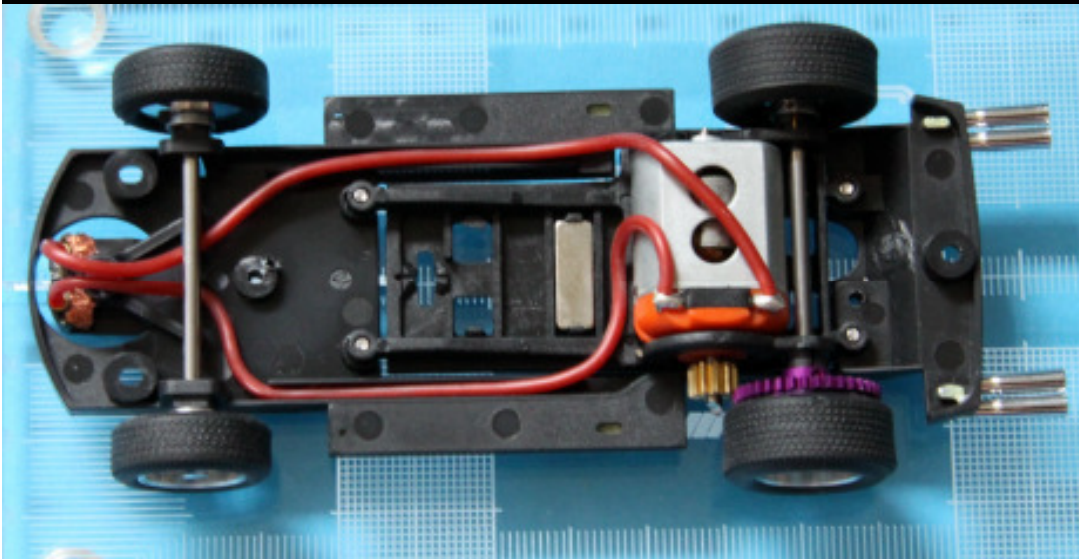
Scheiben aus leichtem Lexan gefertigt. Ein Detail, das zeigt, dass man bei Racer sein Handwerk wirklich versteht. Beim L-Kiel mussten wir ein wenig nachhelfen. Am Testwagen ging er etwas schwergängig und mit einer Feile und einem Tropfen Öl war der Schwenkbereich schnell ideal hergestellt. Die Kabelverlegung im Chassis läuft ordentlich aufgeräumt in seitlichen Schächten. Im Bug ist genügend Platz für die kritische Stelle der Kabel zum Leitkiel hin, man kann die Leitungen in harmonischen Bögen störungsfrei verlegen. Das Motorritzel haben wir am Testwagen mit dem Abzieher nach außen gezogen, es war zu tief eingepresst. Kein Problem.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
140,6 mm	59 mm	38,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
78,5 mm	55 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	slotit orange	Sidewinder

Fazit:

Ferrari 250 GTO und Racer, eine Ehe die perfekt harmoniert. Präzisionstechnik und Liebe zum Detail stellen den schönsten GTO auf die Räder, den es fahrfertig für den Slot zu kaufen gibt. Dazu gibt es ein ausgereiftes Handling für ein perfektes Fahrverhalten, das mit all seiner Ausgewogenheit Spaß auf die Ideallinie bringt. Ein exklusives Traumauto, das im Gegensatz zum Original bezahlbar ist.

Slot.it Sidewinder mit Präzisionsachsen, Alufelgen, entkoppelbarer Motorhalter und saubere Zündkabelverlegung. MTS ausbauen, mit 12 Voltan bleifrei losfahren.



Die tiefe montierte Auspuffanlage senkt den Schwerpunkt ab. Jedes Rohr intoniert drei Zylinder. Eine Symphonie für die Sinne.



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



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

Rallye

Eine wüste Nacht im Zwa Zeh Fau

Jim Hunt Magazine®

Schoid as
Liacht ei!

Bist deppad,
herst!?! Des
kost uns fui
zfui Pe Äss.



Seit „Kottan ermittelt“ ist mir der legendär lässige Humor unserer Freunde aus Österreich bekannt. Tuner SXC schickt ein adäquates Rallyeteam aus Graz/St.Eiermark im modifizierten 2CV die Wüste. Ein köstlich komisches Gefährt mit inneren Werten und Schmah im Cockpit, dessen Kommentare trockener sind als der Sand in der Wüste.

Rallye

Zwa Zeh Fau

Tim Hunt Magazine®

Ente gut, alles gut. Nach Pink Car wagt sich Tuner SCX an den hochbeinigen 2CV heran und baut einen Kardan-Allradantrieb fürs Gelände ein. Bodenfremheit satt. Schmale Räder, die sich durch den Morast schneiden und eine sehr leiwand Bordbesatzung: Zwei Österreicher aus dem Zwa Zeh Fau Club Graz dreschen den ruralen Franzmann durchs Ootbäck. Ursprünglich wurde die Ente von Citroen als preiswertes Vehikel für

französische Bauern, also das Volk gebaut. Man kann mit ihr auf die Felder fahren, einiges einladen und danke simpler Technik alles selbst reparieren. Später 68er Studentengefährt für linke Revolutionäre. Die rossgekurte Rallye-Ente ist in ihrer Komplexität nicht mit dem Original zu vergleichen. Bis auf die Silhouette ist nichts mehr wie vorher. Unter der Plaste-Blechkleid schlummert raffiniertes Hightech für den flotten



Team Austria aus Graz drischt diese Allrad-Ente durch Gelände. Satted Bodenfremheit, messinggleitgelagerte Pendelachsen bügeln Schlaglöcher glatt. Ein Reservererad wird am Frontdeckel fixiert. Luftgekühltes Aggregat: es rutscht als Mittelmotor vor die Hinterachse. Schmutzklappen vorne für freie Sicht aus den Klapp-Seitenscheiben.



Rallye

Zwa Zeh Fau

Tim Hunt Magazine®

Vortrieb. Der drehmomentstarke Motor wandert nach hinten und bildet eine hervorragend ausgeklügelte Schwerpunktverteilung im Mobil. Ein Rotor im Heckdeckel eingelassen schaufelt wie bei einem 911er Porsche Kühlluft zum Aggregat. Luftgefederte Pendelachsen vorne und

hinten rotieren um Messinggleitlager und bringen die von der Ente gewohnte Neigetchnik in Kurven an den Start und lässt die Räder bei Schlaglöchern ausfedern Ein ausklappbarer Kurzschwingarm presst den L-Kiel in den Untergrund, zur Erdung der Zündanlage mit Doppelschleifern.

Die immense Spurbreite vorne stützt die Ente in Kurven effizient ab. Die schmalere Hinterachse folgt dezent. Schmale Profilreifen sind ideal für grobes Geläuf. Ein Einsatzrad ist mit einem Mercedessternförmig angebrachten Gummi auf der Fronthaube verzurrt. Die Stoßstange vorne ist



Führungskraft: Satte Spurbreite vorne für wilden Ententanz durch Kurven. Der Mittelmotor im Heck bekam zur Kühlung einen Rotor, der Frischluft zum Aggregat schaufelt. Wie im echten Neunelfer! Als Gegenspieler zum hohen Schwerpunkt wurden beide Getriebeglocken des Allrads weit nach unten abgesenkt. Durch die zentralisierten Massen des Antriebs ist die Ente eine kleine Macht aus Frankreich. Das Team aus Graz hat anstelle Baguette und Käse Topfenstrudel mit Vanillesauce und a Melange im Jausen Korb. Echt klass!

Rallye

Zwa Zeh Fau

Jim Hunt Magazine®

auf robusten VA-Rundrohr mit zwei Büffelhörnern versehen, damit rammst Du alles aus dem Weg, was nicht nach Ans, Zwa aus der Bahn ist. Stilechte exponierte Entenlampen vorne seitlich illuminieren dezent die wüste Nacht. Falls man die Sterne bei Fahrt genießen möchte. Das

Sardinendosen-Verdeck ist fest fixiert und lässt sich aus Sicherheitsgründen nicht öffnen. Alles in allem ist die Ente ein hervorragender Klassiker des fun tastischen Offroadfahrens und wer hier einen ernsthaften Testbericht erwartet ist noch armseliger als jene PS-Jünger, die die

Performance dieses Autos mit den Rundenzeiten eines Gruppe C Boliden vergleichen wollen.

Fazit:

Die SCX Rallye Ente mit hohem Schwerpunkt und daraus resultierend schmalem Grenzbereich ist ein Spaß spendierendes Automobil mit 2CV 4WD Konzept. Es dient gleichermaßen zur Erheiterung wie Erweiterung des Fahrkönnens. Wer mit fordernden Parametern lässig Runden dreht, kann es auch im Gerät mit mehr Hubraum. Wer an so einen Wagen zu hohe Maßstäbe an Highspeed und Kurvenhatz mit 5G stellt, sollte ein Kitkat brechen und an die dazugehörige Entenjagd Werbung denken. Vielleicht stimmt das eine lustige Enten-Tröte an und man bekommt ein wenig was vom Humor der Besatzung aus dem Zwa Zeh Fau Club Graz ab. Ois isi!

Ja heh!
Dramas hald
wida um!

I ho doch gsagt,
Du Hiasch soist
langsama foan!

Der optimistische Fahrstil brachte die Ente zum Umkippen. Praktisch für uns, werfen wir einen Blick auf die ausgeklügelte Chassistechnik:

Mittelmotorkonzept mit Allrad über eine robuste Kardanwelle. Der L-Kiel mit Doppelzündungsanlage ist über einen Schwingarm aufgehängt. Der kann ausfedern, falls es ruppig im Gelände zugeht und jederzeit die Erde nach Kraftlinien sondieren. Das MTS vor der Hinterachse können feige Slotbürger lassen. Wuide Hunt bauen es aus und genießen die labile Seitenneigung und den harten Ententanz am Grenzbereich der Physik oder am Rande des Wahnsinns. Ja servas!

Rallye

Jim Hunt Magazine®



Strömungsförmiger Pariser

Die Franzosen waren mit der DS 21 der Zeit weit voraus. Die zweite Auflage des SCX Klassikers.

Rallye



Wer behauptet, mit dieser Konstruktion kann man keine Kurven schnell fahren, kann eben keine Kurven fahren. Auch ohne MTS geht die Zitrone elegant durch das Seealpengeläuf. Wenn die Sonne scheint, kommt der Lack erst richtig zur Geltung. Futuristisches Raumschiff mit Käfig und sexy Lack.



Neue Version

Citroen DS21

Siehe auch: JHM No.18

Dieser Wagen ist auf Paris, das 75er Arrondissement zugelassen. Das orangemetallic der eigentümlichen Design-Ikone DS21 rollte bei der 1959er Monte Carlo durch die Seealpen. Wer vermutet, die luftgefederte Limousine sei dabei langsam gewesen, irrt gewaltig. Ausgewachsene Familienkutschen auf dem Kriegspfad zu sehen ist nichts Neues: Bringen die Tuner die inneren Werte auf Vordermann ist mehr drin als man glaubt. Wir stellten die blaue DS21 in JHM No. XXX ausführlich vor, darin alle Details plus Fahrbericht zum Nachlesen ...



Jim Hunt Magazine®



Ideallinie **Slotshop**

Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe
des Nürburgrings

www.ideallinie-slotshop.de

Neue Version

997 GT3R



NSR PORSCHE *Rallye*

Jim Hunt Magazine®

Neue Version

997 GT3R

Siehe auch: JHM No.20



Die Rallyeversion unterscheidet sich technisch lediglich durch einen Beifahrer mit Gebetbuch und einen zweiten Sitz gegenüber der Rundstreckenversion. Das ausbrechende 997 Heck verlässt schon mal die enge, ruppige Rallyepiste, der Schwingarm des L-Kiels bleibt mit seiner Schraube nicht fixiert, sondern darf ausfedern, um auch im Extremfall den Kontakt zur Ideallinie halten zu können. Ein Rallyewagen wird meist etwas höher abgestimmt, bleibt mehr Raum unter der Bodengruppe und ein schnelleres Einlenkverhalten ist besser für kurvigcs Geläuf.



Rallye

Neue Version

Heißer wie Wüstensand

Safari Escort MK I

Escort MK I Hundeknochen:
lange Zeit Basissportgerät für
Privat- wie Werksfahrer.
Scalextrics Safari Version röhrt
durch den Schwarzen Kontinent.



Rallye



Im voll ausgedrehten Vierten über die Kuppe und ab durchs Wadi. Vier asymmetrisch angeordnete Hella Zusatzleuchten und ein Kuhfänger gehören Basisausstattung bei einer staubigen Safari Rallye. Unter stark ausgestelltten Radhäusern rotieren Minilite Felgen und breite Schlappen mit erhöhter Spurbreite.



Siehe auch: JHM No.5,10,15,16

Neue Version

Safari Escort MK I



9 Voltan ohne MTS reichen für das potente Cosworth Aggregat. Andernfalls schießt es die Kolben durch die Haube und den Wagen in den Graben. Wer immer noch kein regelbares Netzteil hat: es wird Zeit!



Jim Hunt Magazine®

HUMMER ODER KAVIAR?

Neue Version

Hummer H3

Übermacht auf dem Geländewagensektor in dritter Generation. Die Wüste bebt, sobald von SCX das US-Großkaliber auftaucht.



Jim Hunt Magazine®



Dritte Generation des Desert Storm Urviehs tritt im neuen Design Silber-schwarz mit authentischem Schmutz rundum an: eine gelungene Version.



Siehe auch: JHM No.11

Neue Version

Hummer H3



Entkoppeltes Chassis, vier Schraubenfedern, drehmomentstarkes Aggregat mit ordentlich Bums ab Drehzahlkeller, Rundum: Lichtenlage, Rammbügel. Perfekt gerüstet für die Hatz durch die Baja. Ohne Frontscheibe: Maximales Air Cooling für die Crew!

Der Kardan-Allrad, voluminöse Profilreifen und großzügige Federwege: Der hochbeinige Hummer ist der Platzhirsch auf ruppigen Rallyepisten.



Jim Hunt Magazine®

Reduced to the Max

Neue Version

Mini Morris

Der kleine Brite mit 100 PS mischte bei der Monte die großen Franzosen auf.





Die rasende Hundehütte, wie er liebevoll genannt wurde konnte mir „nur“ 100 PS, aber geringen Gewicht, kurzem Radstand und sagenhafter Wendigkeit durch die Sonderprüfungen eilen. Der flinke Brite mischte dabei die Konkurrenz der Großen auf, obwohl er eingangs belächelt wurde. Die Franzosen erfanden bei der Monte damals schnell eine eigenartige Interpretation des Regelwerks, um doch ihre Marken auf dem Podest sehen zu können. Der Mini blieb trotzdem der eigentliche Sieger und vor allem der der Herzen. Seine Verkaufszahlen stiegen stetig an und er war sowohl Frauenauto als Kultobjekt für eine ganze Generation von PS Verrückten. Bis heute sieht man Minis im Straßenbild und erfreut sich an diesem wirklich coolen Gefährt, das seinem Namen alle Ehre macht. Dagegen wirkt der heutige Version von BMW maxi. Scalextric hat eine weitere Version des heißen Geräts am Start. Wir berichteten ausführlich über frühere Versionen. In unserer Slotothek findet man sie alle.

Neue Version

Siehe auch: JHM No.9,14

Mini Morris

**SCX bringt zwei neue
klassische Briten mit dem
gewissen Etwas. Einmal mit
offenem und einmal mit
geschlossenem Verdeck. Wir
waren auf Driftkurs in den
Seealpen und sagen, was sich
im Cockpit abspielt.**



MG A

Drei Buchstaben reichen

Jim Hunt Magazine®

Rallye

MG A



Es gibt Automobile und Automobile. Der MG A gehört zur Gattung jener, die aufgrund ihrer Schönheit und Grazie unvergesslich sind. Der elegante klassische Sportwagen von der britischen Insel besticht nicht nur durch eine gelungene Formensprache, sondern vor allem durch beeindruckende Fahreigenschaften. Kein Wunder, stammt er aus einer Zeit, als man jenseits des Ärmelkanals in vielen kleinen Manufakturen Motorsportvehikel baute. Leider ist diese Ära längst vorbei, aber Klassikliebhaber lassen diese Zeiten mit enormen Zeit- und Budgetaufwand nie sterben. Hat SCX all diese Tugenden bei seinen beiden MG A hingekriegt? Auf in die Seealpen und die brüllenden Saug-

motoren geht es durch diese wunderschön selektiven Bergstraßen. Schon beim Einsteigen wird bewusst, wie schlank und niedrig so ein MG Zweisitzer konstruiert ist. Seine Abmessungen sind überschaubar, dazu gibt es geschwungene Linien, Drahtspeichenräder mit schönen Zentralverschlüssen, einen charakteristischen Kühlergrill und chromeingefasste Frontrundscheinwerfer. Die Windschutzscheibe fällt knapp bemessen aus, es bläst ein schöner Orkan beim Fahren.

Seitlich angebrachte kleine Scheiben dienen als Windabweiser. Wir sitzen klassisch knapp vor der Hinterachse im Cockpit integriert. Eine lange Schnauze rundet den Sportwagen nach vorne hin ab. SCX hat einen angemessen leistungsstarken Vierzylinder als zentralen Inliner verbaut. Eine ideale Schwerpunktverteilung wie sich im Fahrtstest immer wieder zeigt. Wie man es von den Spaniern kennt, keine Drehorgel mit schwer zu bändigendem Drehzahlband. Sie verbauen ein

Elegante Linien, lange Schnauze, kurz abfallendes Heck und Drahtspeichenräder mit Zentralverschlüssen stehen für britische Autobaukunst vergangener Tage.



Rallye

MG A

und schon kanalisieren sich beide Lichtkegel nach vorne, wo sie ausschließlich ausstrahlen sollen. Auf kurvigen Kursen mit kurzen Geraden kann 9 Voltan Sprit reichen, um den MG Motor auf Zug halten zu können. Wir haben stärkere 12 Voltan getankt und damit unsere ideal explosive

Mischung gefunden: Der MG läuft dank seines langen Radstand perfekt ruhig geradeaus, beschleunigt auf langen Geraden ruhig und bringt die Kraft über die Reifen optimal auf den Pflaster. In Kurven kitzeln 12 V dem Motor zusätzlichen PS heraus, damit kann man das MG

sattes, drehmomentstarkes Aggregat, das den schlanken Sportwagen stilschlecht beschleunigt und das Auto kontrollierbar über den Rallyekurs bewegen lässt. Der L-Kiel mit Doppelzündung garantiert eine zuverlässige Elektrik. Die dezente Rückstellfeder kann sogar drin bleiben, sie stört nicht beim Fahren ohne MTS. Nach dem üblichen Ölservice der mechanischen Teile geht es pur ganz ohne Blei auf die Piste. Die mittelbreiten Rillenprofilreifen mobilisieren gutes Grippniveau, die Pneus an der starren Vorderachse rollen ohne Klarlack-Versiegelung perfekt durch Kurven. Versiegelt sollte eher die Karosserie werden: Das Fahrlicht leuchtet seitlich um die Lampen durch. Innen dick mit einem Pinsel Silberlack auftragen

Kleine aber feine Details: Gelbe Zusatzscheinwerfer, seitliche Ausstellfenster gegen Zugluft und Chrom, wie damals üblich liefert eine authentische Optik. Die 326 startete bei der Rallye Internationale des Alpes.



Jim Hunt Magazine®

WWW.SLOTITNOW.COM



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 · prinzregentenufer 3 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Rallye

MG A



Jim Hunt Magazine®

Heck im kontrollierten Drift ausbrechen lassen: Vor dem Kurvenscheitelpunkt aufs Bodenblech steigen, schon drehen die Hinterräder durch und das Heck kann präzise aber gutmütig über das Gaspedal angestellt oder beim Ausbrechen korrigiert werden. Perfekt für das sportliche Zirkeln durch enge Passagen oder einfach zum Spaß haben in langen Kehren. Hier spielt der drehmomentstarke SCX Motor und sein breites Drehzahlband positiv in die Karten. Eine nervös

hochpeitschende Drehorgel wäre kontraproduktiv. Zudem raubt sie dem Fahrer Konzentration auf selektiven Rallyepfaden. Hier kommt es auf einen beherrschbaren Motor an, der sich auf Zug halten lässt ohne allzu explosive Spitzenleistungen an den Tag zu legen. Es geht darum möglichst rund durch die zahlreichen Kurven zu kommen und weniger mit durchdrehenden Rädern und schleuderndem Heck durchs Geläuf zu eiern. Aber manche denken immer noch, mit überzüchteten

Motoren schneller zu sein. Dream on. Ein vorausschauender Fahrstil ist empfehlenswert, möchte man diese wunderschön restaurierten Klassiker nicht in die Felswand schießen. Zahlreiche Details sollten am Wagen bleiben und nicht durch üble Abflüge im Gelände liegen bleiben. Allen voran fliegen mit Sicherheit als erstes die seitlich exponierten Seitenscheiben ab. Beim Roadster dürfte zudem die zierliche Windschutzscheibe auf Überschläge nicht positiv reagieren. Aber mal



Die offene Version gefällt uns durch ihr elfenbeinfarbiges Understatement. Dieser MG A startete bei der 2000er Rallye Monte Carlo Historique.



Rallye

MG A



Tim Hunt Magazine®

Hand aufs Herz. Ein Klassik-Rallyefahrer weiß im Grunde was er tut und beherrscht sein Gefährt aus dem ff. Schnösel, die ihren automobilen Untersatz nicht schätzen, können ihn ruhig in die Botanik schießen. Das erfreut den Einzelhandel und sicher kann man wieder manche Zote über

Herstellerqualität in Foren nachlesen. Leute, so ein Auto gehört sich vernünftig bewegt und nicht verheizt. Seine technischen Parameter unter der Haube stimmen hierzu allemal. Etwas Taktgefühl sollte man schon besitzen, ein Viertakter hat dies schließlich auch.



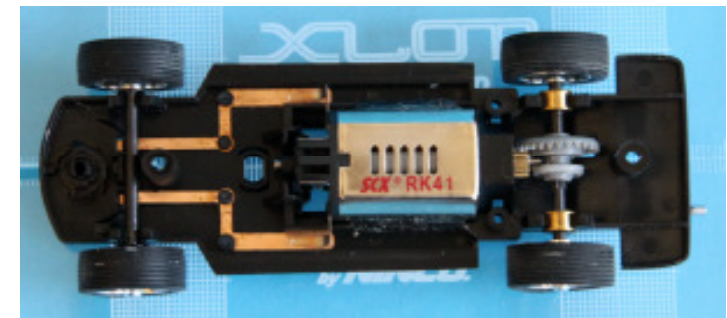
Frischlufth Feeling im MG A bei der Monte Carlo.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
120 mm	45,9 mm	38,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,2 mm	43,7 mm	43,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
68 g	RK 41	Inliner

Fazit:

SCX ist mit beiden Versionen des MG A jeweils ein wunderschöner Klassiker gelungen. Die technische Umsetzung unter der Haube durch die vernünftige Auswahl der Komponenten und sinnvollen Motortunings verspricht viel Fahrspaß auf der Ideallinie. Die Kraft fließt kontrolliert auf die Strecke, das gutmütige Fahrverhalten liefert auf kurvigen Rallyekursen schnelle Zeiten. Egal ob mit offenem oder geschlossenem Verdeck.



Rallye

Neue Versionen

Subaru Impreza Citroen C4



WRC News...
Subaru und Citroen...



Rallye



Neue Versionen

Subaru Impreza Citroen C4

Siehe auch: JHM No.8

C4

Die schnelle **Zitrone** ist seit Abo Sieger Sebastien Loeb ein Begriff. Hier die Waffe von Solberg. Scharfes Design!



Rallye



Neue Versionen

Subaru Impreza Citroen C4

Siehe auch: JHM No.10

Das Motorengeräusch des ausgereiften Subarus ist eine Macht. Wie ein röhrender Hirsch donnert er durch den Wald und lässt Gänsehaut sprießen... Hier das WRC Auto von Mc Rae... Wer einen Trend-sportklamotten Sponsor wie „No Fear“ hat, sollte auch so fahren können!



Impre za Subaru

Rallye

Neue Version

Renault 5 Maxiturbo



MAXITURBO

Jim Hunt Magazine®

Rallye



Siehe auch: JHM No.11

Neue Version

Renault 5
Maxiturbó



Wildes Laderzischen aus den 80er Jahre.: Renault 5 Maxiturbó in Werksversion malt beim Beschleunigen schwarze Striche in die Kehre.



Jim Hunt Magazine®

www.rennbahnhaus.de



© Jim Hunt Magazine 2010

Das Rennbahnhaus in Stuttgart

1:24 1:28 1:32

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



Exklusiv für Deutschland

Rallye

Neue Version

Sierra RS Cosworth



Jim Hunt Magazine®

Rallye



Siehe auch: JHM No.5

Neue Version

Sierra RS Cosworth

Der Sierra mit Cosworth unter der Haube und großem Heckflügel hat nichts mit der Familienkutsche in Serie gemein. SCX hat damit eines der besten Rallyeaufbauten gebaut. Länge läuft und driftet kontrolliert durch die Kehren. Langsam ist er nicht, aber gut beherrschbar. Ohne MTS eine Wucht auf der Sonderprüfung.



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Fiat 124 Spider



Süßer Wahnsinn ...



Rallye



Siehe auch: JHM No.11

Neue Version

Fiat 124 Spider



Dieses Auto ist sinnlich, sexy und für rallyebegeisterte Italo-Fans unverzichtbar.



Jim Hunt Magazine®

Großer Preis von Argentinien 1962

Neue Version

Der Oberklasse Benz W111 mit Viergang-Automatikgetriebe, Servolenkung, Luftfederung sowie Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen wurde beim Großen Preis von Argentinien, dem härtesten Straßenrennen der Welt eingesetzt. Evy Rosqvist und Ursula Wirth erlangten damit Weltruhm.



Heckflosse 220 SE

Jim Hunt Magazine®

Rallye



Neue Version

Heckflosse 220 SE



Revell inszeniert den 220 SE in einer dekorativen Sammelbox aus Karton mit ansprechend historischen Aufnahmen des Originals mit den beiden Ladies.



Frauen am Steuer? Michelle Mouton war nur die Fortsetzung einer Tradition, die längst Jahre zuvor durch Südamerika donnerte. Evy Rosqvist und Ursula Wirth 1962 wurden mit ihrer Teilnahme beim Großen Preis von Argentinien 1962 in ihrer Heckflosse weltberühmt.

Siehe auch: JHM No. 8+14



Fotos: G. Eigendorf



Jim Hunt Magazine meets

Gerhard Eigendorf
Trabant 601S

bei Tuner Revell



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Trabant 601S Gerhard Eigendorf

Tim Hunt Magazine®

Den Trabant habe ich relativ neu 1989 von einem Freund bekommen, das Auto war damals gerade mal ein halbes Jahr alt und hatte 11.000 km auf dem Buckel. Der Freund hatte 14 Jahre darauf gewartet, wollte aber nach seiner Flucht über Ungarn das Auto nicht länger fahren. Der Wagen erinnerte mich an meine ersten Fahrzeuge der Marke FIAT (770er / 850er Lim.) in seiner Einfachheit. Da ich zu dieser Zeit an regionalen Slalomveranstaltungen teilnahm (Low Budget Racing) begeisterte mich das Leergewicht und es reifte sofort der Gedanke diesen Wagen für Slalom Veranstaltungen zu präparieren. Ich informierte mich so gut es möglich war über die "Renntabis", die in der DDR eingesetzt wurden und schmiedete Tuning Pläne. Nachdem ich in Hockenheim Bekanntschaft mit dem Trabant Team um Udo Gaida aus Leipzig machen konnte sagte mir Udo zu, mir einen 2-Takt-Motor für Slalom zu präparieren. Die Leistung wurde von 26 PS auf 45 PS aus 600ccm gesteigert. Der Umbau des Fahrzeugs nahm einige Wochen in Anspruch. Der Innenraum wurde ausgeräumt und ein Matter Käfig mit Flankenschutz montiert. Die hinteren Seiten- und die Heckscheiben wurden durch Makrolon-Scheiben ersetzt, an den vorderen Türen mussten Fensterheber weichen, Hinter und Beifahrersitze wurden nicht mehr benötigt, die Seriengurte durch Schroth 6-Punkt Gurt für die Recaro Rennschale aus Kohlefaser ersetzt. Ein 28 cm Momo Lenkrad komplettierte das Cockpit. Die hinteren Kotflügel wurden etwas



Gerhard Eigendorfs Trabi im Renneinsatz.



Fotos: G. Eigendorf



Trabant 601S Gerhard Eigendorf

Jim Hunt Magazine®

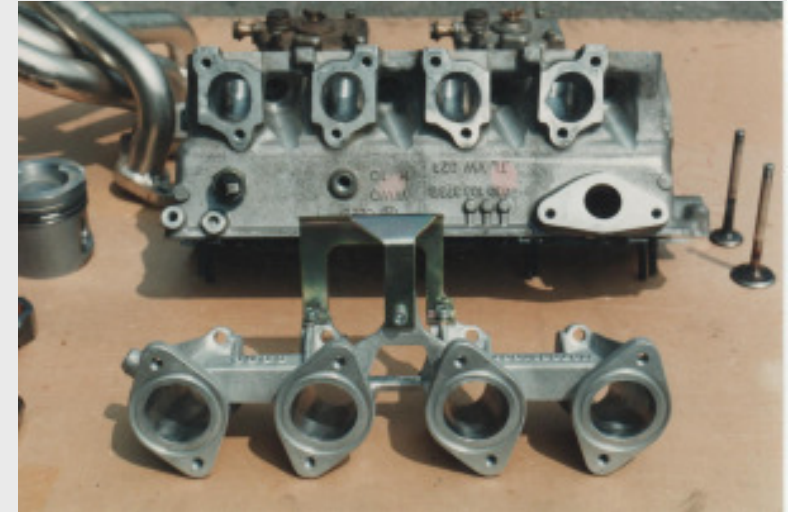
ausgestellt, das Fahrwerk mit Bilstein Renn-dämpfern optimiert. Die Vorderachsfeder wurde durch "Strecken" tiefergelegt, hinten fanden kürzere Schraubenfedern Verwendung. Das serienmäßige "Gletscherblau" der Karosserie musste der neuen Farbe "Minzgrün" weichen. So entstand die erste Version meines "Renntrabis", der fortan bei Slaloms eingesetzt und belächelt wurde.

540 kg, 45 2-Takt PS, 600 ccm

Zu den Felgen muss noch erwähnt werdenes kamen 3-teilige "Thomas" Räder in 5,5 x 13 mit 175/50x13 zum Einsatz. Optisch lehnten sich



Die Rennpappe bekam einen Rosskur bei Karosserie, Fahrwerk und selbstverständlich beim Motor. Zunächst wurde aus dem Zweitakter alles herausgekitzelt, später gab es Viertaktpower.



Trabant 601S Gerhard Eigendorf

Jim Hunt Magazine®

diese Räder an den ersten BBS-Felgen an und mussten für die Montage zerlegt (auseinandergeschraubt) werden. Eine Reifenmontage über das Felgenhorn lies die Stabilität der Alu-Felgenbetten nicht zu. Gestartet bin ich meist in den Klassen F8 bis 1000ccm/1300 ccm je nach dem was die Ausschreibung hergab. Auf schnellen Strecken war ich den hubraum-stärkeren Fahrzeugen wie NSU, FIAT, Polo usw mit meinen 45 S natürlich unterlegen, sobald die Strecke aber kurvenreich wurde und die mehr PS der Konkurrenz nicht so zum tragen kam, war ich in Schlagdistanz. So konnte ich bei diversen Slaloms ein paar Achtungserfolge einfahren und teilweise verdutzte Konkurrenten zurück lassen. Mit dem Gewinn der Klasse F8 in der Heilbronner Stadtmeisterschaft konnte auch ein Erfolg in einer Serie erreicht werden.

Durch Zufall kam mir bei einem Besuch beim TÜV in Mannheim ein Trabant 1.1 in die Finger. d.h ich konnte so einen Wagen auf der Grube von

unten genau betrachten, Sachsenring hatte zum Ende hin noch eine Lizenzvereinbarung mit VW getroffen um Ihre in die Jahre gekommenen Pappen zu "modernisieren" und vom 2-Takter wegzukommen. Man entwickelte den 601 weiter und stattete ihn mit 4-Takt Technik aus. Es entstand der Trabant 1.1. Von diesem Typ wurden in den Jahren 1990 bis 1991 ca. 48.000 Stck gebaut (ca. 40.000 Kombis und ca. 8000 Limousinen) bevor das endgültige Aus erfolgte.

Die Unterschiede zum 601 waren 4-Takt Motor (Polo ähnlich) mit 45 PS, neues Getriebe 4-Gang, Fahrwerk VA mit McPherson Federbeineinheiten, HA weiterhin wie die ab 88` gebauten 601er mit Schraubenfedern. Neu waren auch die Scheibenbremsen an der VA und der geänderte Lochkreis der Felgen von 160 auf 98 mm (Lada lässt grüßen). Der Motor war anders als beim Polo auch auf einem sogenannten Fahrschemel montiert. Im Unterschied zum 2-Takter hatte

dieser auch vorne an den Radhausschalen Befestigungspunkte mit großen Domen für die McPherson Federbeine auch Verstärkungen. Zusätzlich kam natürlich alles neu hinzu was ein wassergekühlter 4-Takter benötigt / Kühler / Heizung etc.

Das war der Weg.....ich wollte meinen 2-Takter mit 4-Takt-Technik ausstatten und dann mit den hier üblichen Tuningmaßnahmen auf ca. 100 PS Leistung bringen.

Gerhard Eigendorf blickt auf seine Motorsport-Karriere und seinen Trabant zurück. Revell baut sein grünes Gerät im Maßstab 1 zu 32.



Trabant 601S Gerhard Eigendorf

Jim Hunt Magazine®

Alle dazu notwendigen Original-Sachsenring Teile bekam ich im Rahmen eines "Sponsorships" von der Sachsenring Automobiltechnik GmbH in Zwickau. Des Weiteren wurden folgende Hersteller bemüht: Bilstein für neue Dämpfer, Eibach lieferte das Rennfedersystem, Sorg hatte den richtigen Ansaugkrümmer für die 40er Weber Doppelvergaser, K&N die Sportluftfilter. Aus dem Schrick Regal kam die 288 Grad Nockenwelle, Der 4 in 2 in 1 Auspuffkrümmer war ein Supersprint Produkt das normalerweise für den Golf II 1,3 I gefertigt wurde. Der unregelmäßige Unifit Kat wurde mit 50mm LKW Auspuffrohren und einem Mittelschalldämpfer des Audi 100 zur Auspuffanlage die mit einem 80mm Endrohr in Wagenmitte seinen Abschluss fand. Eigene Bemühungen galten der Aufbereitung des VW Zylinderkopfes

durch Bearbeitung der Ansaug- und Auspuffkanäle sowie einer Verdichtungserhöhung auf 10:1 durch abplanen des Motorblocks und Bearbeitung der Kolben, sie erhielten Ventiltaschen. Lange Rede kurzer Sinn, das fertige Motörchen gab auf der Rollenbremse 100 PS bei 7000 U/Min ab. Das Leergewicht des Fahrzeugs betrug jetzt 650 kg. Natürlich waren viele weiteren Arbeiten im Bereich des Vorbaus notwendig (Austausch der vorderen Radschalen, Abänderung des Spritzbleches zur Aufnahme der neuen Lenkung sowie des Hauptbremszylinders, neue Bremsleitungen uvm.), würde aber glaube ich hier zu weit führen.



Foto: JHM

Der grüne Trabant im Renntrimm zirkelt mächtig um die Kurve. Tuner Revell hat den kleinen Wagen in den Slot gestellt und bietet nicht nur Freunden der Ostalgie flottes Motorsport Feeling zum kleinen Budget. Der Trabbi verlangt eine versierte Hand, möchte man es richtig ohne Einsteiger-MTS krachen lassen.

Fotos: G. Eigendorf

Neue Version

Trabant 601S Gerhard Eigendorf

Jim Hunt Magazine®

Die Fa. ATS in Bad Dürkheim steuerte 2 Satz LM Räder in 7x13 im Classic Design bei, die Rennreifen kamen von Holert-Konz Reifenservice. Nach 4 Monaten Umbauzeit war das Werk vollbracht und mein "Carton de Blamage" konnte wieder eingesetzt werden.

Diese Fahrzeug wurde bis 1995 von mir recht erfolgreich bei Slalom Veranstaltungen und als Gaststarter beim TLRC Racing Cup in Hockenheim eingesetzt. 1995 beendete ich meine motorsportlichen Aktivitäten und das Fahrzeug wurde später an einen ostdeutschen Rennfahrer verkauft.

Der von Revell geplante Trabant entspricht dem Fahrzeug mit 4.Takt Technik Stand Hockenheim 1994 "Rheintal-Rennen" Trabant Lada Racing Cup"

Jim Hunt Magazine bedankt sich herzlich bei Gerhard Eigendorf !



Fotos: JHM

Siehe auch: JHM No.7, 11





www.revell.de



©2011 Spiel Markt Magazine®



classic slot dreams and more

Neue Versionen



Ninco Classics Shelby Cobra
Jaguar XK 120

Rundstrecke



Shelby Cobra

Siehe auch: JHM No.9

Neue Versionen



Jim Hunt Magazine®

US-Powereisen und britische Katze...



Siehe auch: JHM No.9



Jaguar XK 120



Rundstrecke



Shelby Cobra

Jaguar XK 120



Neue Versionen



Rundstrecke

Neue Versionen



NSR: PORSCHE 917K

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Siehe auch: JHM No.10,11,12,13,15,18

Neue Versionen

917K



Rundstrecke

Neue Version



NSR: Ford MK II

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



Neue Version

Ford MK II



Siehe auch: JHM No.8,18



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Neue Version

*Ein Auto, das es so
nicht gab aber
trotzdem schön ist...*



NSR: Ford P68 *Alan Mann Limited Gulf Edition*

Jim Hunt Magazine®



Rundstrecke



Siehe auch: JHM No.17,18



Jim Hunt Magazine®



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR

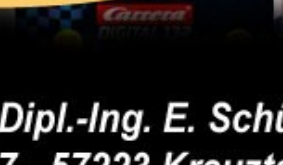


30346 - 65,99 EUR

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!



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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54
Summe 65,99
exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

Neue Version

917/30

CanAm

P O R S C H E



Jim Hunt Magazine®



Siehe auch: JHM No.18

Carrera hat mit dem Porsche 917/30 die Übermacht in der CanAm eindrucksvoll in Szene gesetzt. Nun kommt einer weitere Version, die gelbe Variante mit Bosch als Hauptsponsor. Der mächtige Turbo im Heck leistet über 1000 PS und katapultiert die Flunder eindrucksvoll über die Rennstrecke. Extrem breite Walzen auf der Hinterachse übertragen die Kraft des Aggregats auf den Pflaster...

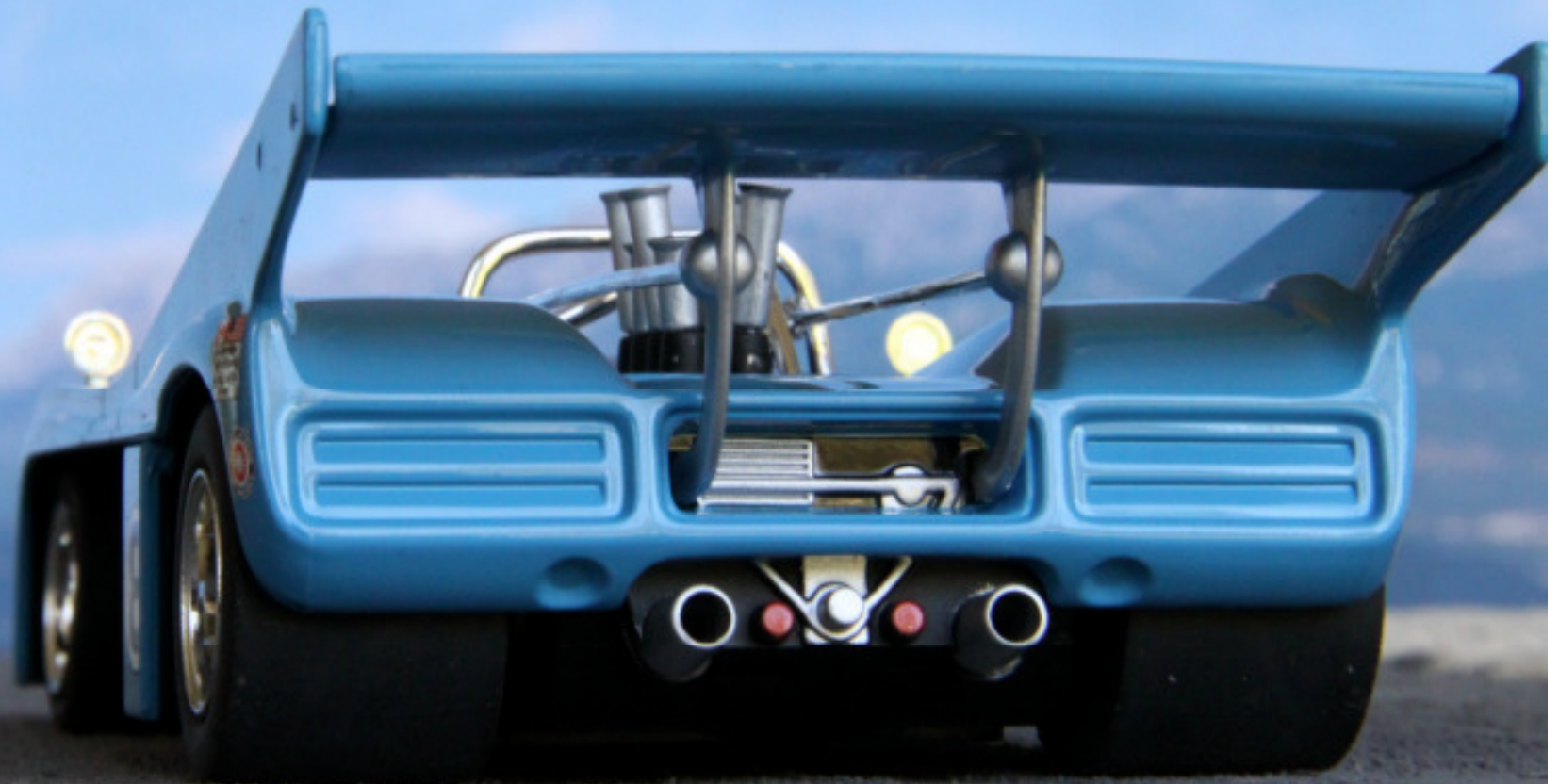


CanAm

McLarens blaues Wunder

Neue Version

McLaren



Jim Hunt Magazine®



Neue Version

McLaren



Dem Porsche 917/30 stellt Carrera den McLaren zur Seite. Hier eine neue Version in schickem Blau. Acht Ansaugtrichter für ein Halleluja in der Can Am Rennserie, die leistungsstarke Wagen brachte, wie es sie nie wieder gab.



Jim Hunt Magazine®



Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!

CanAm

Neue Version

McLaren M6B



Jim Hunt Magazine®

1965 gründete der Neuseeländer Bruce McLaren die Bruce McLaren Motor Racing. Der M6B wurde von McLaren und seinem technischen Partner Trojan als Duplikat des M6A für private Teams und Kunden für den Renneinsatz konstruiert. Der M6B wurde nach der inaktiven Zeit des M6A ausgeliefert, allerdings ohne Motor. Gefahren wurde der Wagen unter anderem von dem in Köln geborenen Rennfahrer Lothar Motschenbacher, der vor allem durch seine Can-Am Rennen berühmt wurde. Er galt als einer der schnellsten Privatfahrer und fuhr erfolgreich gegen bekannte Formel-1-Fahrer wie Jackie Stewart oder Mario Andretti.



Revells McLaren Can Am Burner feiert in roter B-Version seine Fortsetzung.

Siehe auch: JHM No.18

Neue Version

CanAm McLaren M6B



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

SCX PORSCHE

997 GT3R



Jim Hunt Magazine®



SCX Dauerbrenner: Porsche 997 als Basissportgerät für den Slot.



Siehe auch: JHM No.11,18



Neue Version

C6R



Jim Hunt Magazine®

Tief, breit, stark

**SCX schickt eine weitere
Corvette ins Rennen...**



Ausladende Geometriedaten für ein gutmütiges Fahrverhalten auf der Langstrecke: Die SCX Corvette C6R im neuen Compuware Design...

Siehe auch: JHM No.11



Neue Version

C6R



Jim Hunt Magazine®

ÖLWECHSEL

www.Ballistol-Shop.de



**Schienenpflegestifte und Präzisionsöler
mit und ohne Ballistol.**

KONTAKTFREUDIG • SAUBER • SCHNELL

Neue Versionen

DBR9



SCX

Neue Aston Martin

Jim Hunt Magazine®



Zwei interessante und optisch äußerst ansprechende Aston Martins für SCX Rennserien der GT1 Klasse daheim.



Siehe auch:
JHM No.12

Neue Versionen

DBR9





Siehe auch:
JHM No.12

Neue Versionen

DBR9



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Mosler MT900R



Lange Zeit galt er als das Maß der Dinge und zeigte,

wo der Bartel den Mosler holt...

Neue Version

Mosler MT900R



Flach, breit, technisch hochwertig und schnell wie die Sau: Der NSR Mosler schockierte beim Debüt vor Jahren mit brutaler Leistungsentfaltung. Immer noch konkurrenzfähig, sofern es eine gibt. Form follows function, breiter als das Original.

Siehe auch: JHM No.8,10



Classic 2011

SCALEXTRIC



N° 3143
MGB 1964
Sofort lieferbar



N° 3096
Lotus Cortina '64
East African Safari
Sofort lieferbar



N° 3061
Ferrari 250 GTO
Sofort lieferbar

www.scalextric-racing.de

1:32 Scale Slotcars

The CLASSIC
COLLECTION

Neue Versionen



Mustang, Camaro

Jim Hunt Magazine®

Neue Versionen

Mustang, Camaro



Nach dem Ur-Camaro brachte Scalextric den Wagen aus den 70ern an den Start. Hier ein neuer im dekorativen Sunoco-Look. Heißes V8 Wummer-Eisen...

Siehe auch: JHM No.11,16



Mustang, Fords Waffe im Ponycar War. Scalextrics roter Dampfhammer gefällt.

Siehe auch: JHM No.6, 15, 19



Jim Hunt Magazine®

Neue Versionen

Mustang, Camaro



Jim Hunt Magazine®



Neue Versionen

Plymouth Cuda

Siehe auch: JHM No.16



Jim Hunt Magazine®



SCX schickt zwei neue Versionen des Big Bangers Plymouth Cuda auf die Strecke. Heiße Eisen für Freunde blubbernd bösen Hubraums.





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

Neue Version

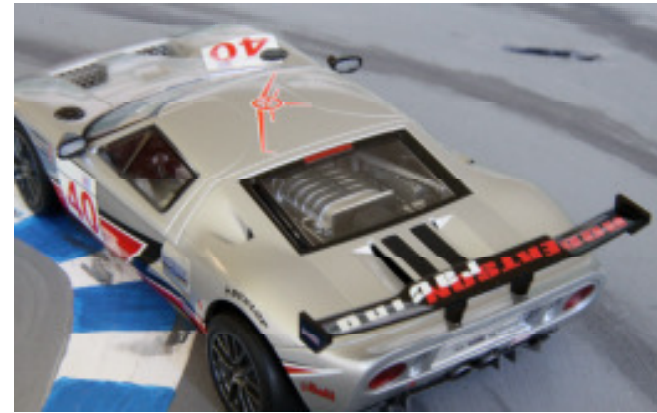
Ford GT3



Jim Hunt Magazine®

FORD GT3

*Fortsetzung einer
Rennsport-Legende*



Neue Version

Ford GT3

Siehe auch:
JHM No.16



Scalextric brachte mit dem GT3 einen würdigen Nachfolger des legendären Le Mans Gewinners Ford GT40 aus den späten 60ern. Ein Powerreifen vor dem Herren mit Sidewinder-Druck in allen Drehzahlagen. Wer ihn ohne MTS fahren will, findet mit wenig Aufwand eine siegfähige moderne Flunder für seriennahe GT-Rennen.



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Neue Version

908 FAB, R10 TDi



Jim Hunt Magazine®

Peugeot und Audi

Le Mans LMP1 – die großen Klassenkämpfer



Willkommen in der Oberklasse des Langstreckensports. Mit diesen SCX-Sportprototypen bleibt kein Wunsch offen. Gerät für die heimische Langstrecke mit allem, was man braucht.

Siehe auch: JHM No.18



Jim Hunt Magazine®



Das Le Mans Duell der vergangenen Jahre: Audi gegen Peugeot kann mit beiden Designversionen ausgefahren werden. Beide besitzen chancengleiche Parameter, obwohl Audi offen, Peugeot geschlossen antritt. Geschmackssache oder Markenorientierung, der Fan entscheidet, in welches Team er einsteigt.

Wie die Originale bewegen sich die leistungsstarken Diesel geräuscharm. Mit etwas Ölservice auf die Mechanik wird das Flüstern verstärkt.





Scalextric bringt einen weiteren Porsche RS Spyder für die LMP2 Klasse des Langstreckensports. Die Blauversion: verdammt schnell und schön.



Neue Version

RS Spyder



Siehe auch: JHM No.5



Jim Hunt Magazine®



PC Zeitmessung für analoge und digitale Slotcar Rennbahnen

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

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

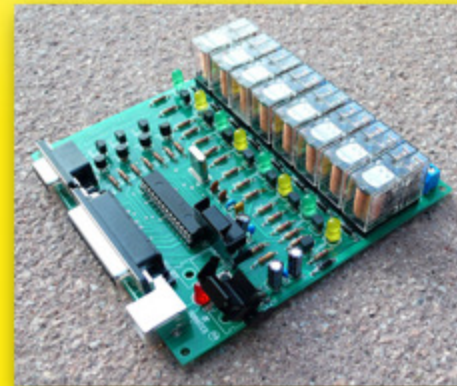
Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Tank	aktuelle Zeit	aktuelle Runde	Fahrzeit (min:sek)
3	Christian P.	A1 - Team Deut	79,7	11,250 8,547 (s) 8,547 (s)	4 nach 96	00:41,00 0 kwh 168 kwh
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79,4	9,078 7,453 (s) 9,078 (s)	4 nach 96	00:39,46 0 kwh 209 kwh
4	Axel R.	A1 - Team Schr	84,8	10,844 9,734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

www.cockpit-xp.de



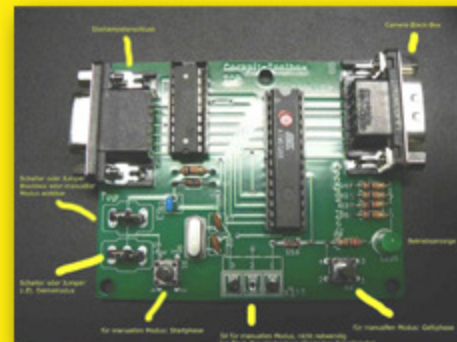
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u. Zubehör für Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine für BlackBox (Digital)

www.cockpit-toolbox.de

Neue Version



Megane Trophy

Jim Hunt Magazine®

Siehe auch: JHM No.18



Neue Version



Megane Trophy



SCX stellt seinen bisherigen Megane eine weitere Version an den Start.



Jim Hunt Magazine®

**Die Italiener inszenieren
ihre aktuelle Renn-Vette
in drei Versionen.
Wir haben sie gefahren.**



Captain CORVETTE ^{NSR} C6R

Rundstrecke

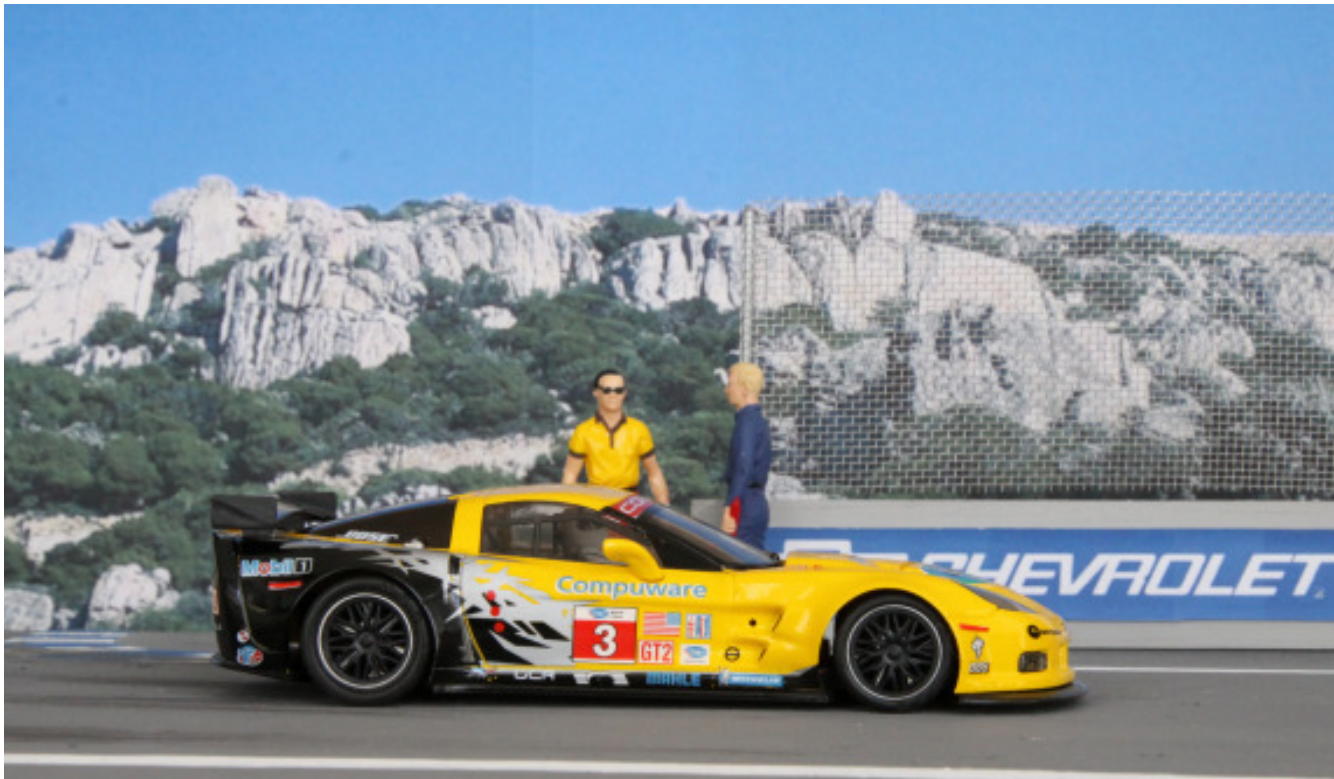
Corvette C6R NSR

Tim Hunt Magazine®

Die C6R gibt es von diversen Tunern in unterschiedlichsten Spezifikationen. Wenn sich allerdings die Spezialisten von NSR ans Werk machen, ist Aufmerksamkeit geboten. Nach dem Mosler und den 997er Porsche geht es nun mit der Vette auf die Hatz der Sekundenbruchteile

auf der Rundstrecke. Drei Versionen sind mittlerweile zu haben: Rennversion in schwarz-gelb, dann eine Unilackversion in rot oder blau und zuletzt die mattschwarze Variante für böse Buben und jene, die zumindest so aussehen wollen. Das Grundkonzept ist gleich: Breit, flach,

langer Radstand und ordentlich Dampf unter der Haube. Ebenbürtige Parameter einer Corvette im Rennanzug. Was tut sich unter ihrer langen, flachen Haube? Die typische NSR Technik mit präzise gefertigten Alufelgen, kalibrierten Achsen, Präzisionsritzeln aus Metall und Luftkissenreifen.



Dreimal C6R: Gelb-schwarz. Mattschwarz. Blaue Testversion, auch in rot möglich. Tief geduckt kauern die US-Flundern in Bodennähe und lassen durch ihre Fahrwerksgeometrie keine Zweifel aufkommen, dass hier drei leistungsstarke GT2 Geräte warten, auf der Rundstrecke entfesselt loszulegen.



Rundstrecke



Corvette C6R NSR

Tim Hunt Magazine®

Dünne Stege in der Alufelge ermöglichen ein Federn des schwarzen Golds, wodurch die Pneus mit maximaler Auflagefläche guten Grip mobilisieren können. MTS aus dem Wagen und sofort los auf die Piste. Ein Donnerbolzen ohne Zähmung zieht mit 12 Voltansprit im Tank

entfesselt seine Runden. Ohne Bleizusatz in den Seitenkästen und im Bereich der Hinterachse wird es verdammt schwierig, das Potential der Vette auszuschöpfen. Mit der erforderlichen Trimmung in der Bodenwanne geht es dann seriös zur Sache. Die C6R hämmert durch ihren

großen Hubraum sattes Drehmoment in den Plaspflast. Stimmt der Abtrieb an der Hinterachse, gibt es kein Halten mehr. Der Spurt von der Ziellinie bis zur ersten Kehre verlange einen gesunden Magen, möchte man das Frühstück behalten. Breite Spur, niedriger Schwerpunkt und langer Radstand: ideale Voraussetzungen der Konkurrenz aus Zuffenhausen und den arrivierten Mosler den Kampf anzusagen. Zur Verstärkung der Zündungsbox bekommt die Vette einen ausklappbaren Schwingarm, den man jedoch auch festschrauben kann. Wir folgen dem und



Gefräste Alufelgen mit schwarzen Speicheneinsätzen mobilisieren mit kalibrierten Achsen präzisen Rundlauf. Fotoätzgitter im Heck klimatisieren das mächtige Aggregat, Abwärme wird vom Fahrtwind heraus gesogen. Schicke Bemalung an der Gelb-Schwarzen.

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

Rundstrecke



Corvette C6R NSR

Tim Hunt Magazine®



Während die knallgelbe C6R mit dynamischer Sponsoren- Lackierung versehen ist, taucht die Mattschwarze martialisch wie ein Tarnkappenbomber im Rückspiegel auf.



Klare Ansage auf dem Kotflügel und Totenkopfsymbol mit ausdrucksstarkem Corvette Symbol aus Brille. Starker Auftritt für Bad Boys oder solche, die gerne welche wären.



Rundstrecke



Corvette C6R NSR

Jim Hunt Magazine®



Die blaue Vette eignet sich für Race-Puristen sowie für kreative Designer mit eigenen Decals. Unser blauer Testwagen war unten rum nicht gänzlich lackiert: Handarbeit, aber das könnte deckender sein. Erbsenzähler flippen hier bestimmt aus, Rennfahrer kümmert das nicht: Im voll ausgedrehten Gang sieht man das nicht. Dafür ist die Amiflunder zu schnell und mächtig. In den Alus sitzen dekorative schwarze Doppelspeichen. Lampen hinter Glasabdeckungen.



Optisch sind alle drei Boliden nach dem Credo „form follows function“ ausgelegt. Es gibt schöne Details, allerdings geht es nicht um Spielereien, sondern um den Leistungsgedanken: Leichtbau, reduzierte Massen und Renntauglichkeit. Zudem erkennt man die Handarbeit an diesem Boliden. Der blaue Testwagen ist nicht perfekt lackiert. An manchen Stellen sieht die Karosserie durch, ein Manko das bei 300 Sachen aber egal ist.

Rundstrecke



Corvette C6R NSR

Jim Hunt Magazine®

Das im entkoppelbaren Dreibeinhalter aufgehängte Longcan Aggregat der Baureihe King 21 Evo mobilisiert maximal 21400 U/min und wuchtet dabei 322 gcm Drehmoment auf die Kurbelwelle des Metallgetriebes.

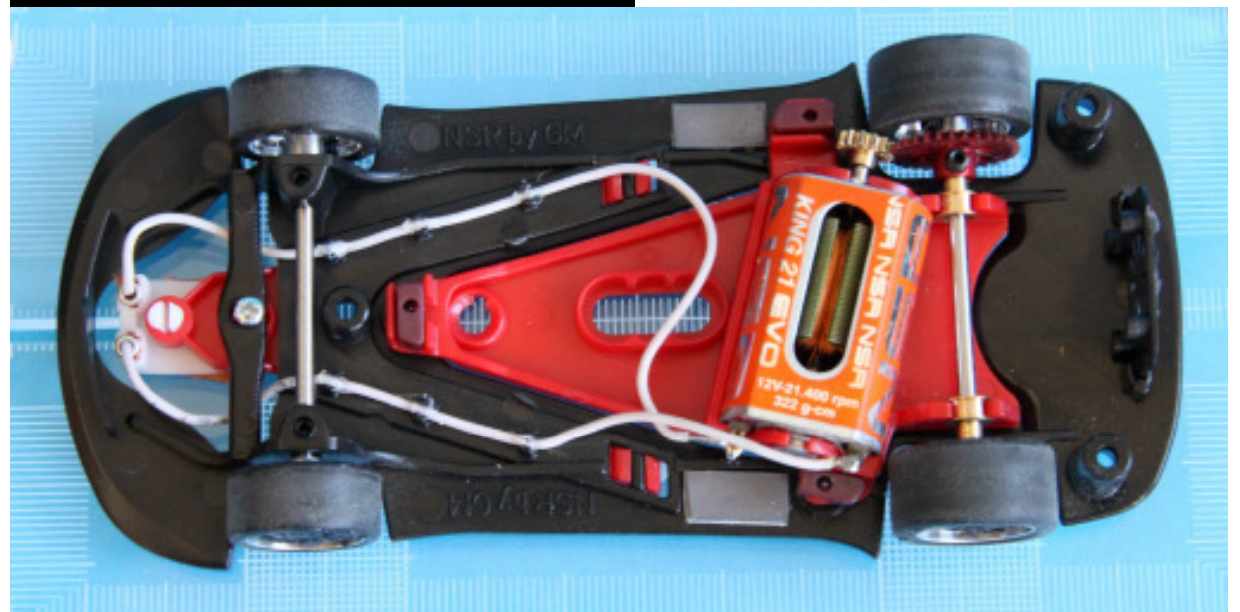
Fazit:

Die Corvette von NSR ist ein leistungsstarkes Rennfahrzeug mit hochwertig technischer Ausstattung für den anspruchsvollen Fahrer, der damit umzugehen weiß. Wer das Potential dieses leistungsstarken Wagens voll ausschöpfen möchte, sollte über eine großzügig geschnittene Bahn oder eine Clubbahn verfügen.

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
142 mm	64,1 mm	33,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,4 mm	58,2 mm	61,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
90 g	King 21 Evo	Anglewinder

Anglewinder mit satter Leistung, hochwertige Metallteile aus präziser Fertigung und entkoppelbarer Abtrieb für satte Straßenlage. Die Corvette bietet viele Setup Möglichkeiten für versierte Rennfahrer.



Neue Version

997 GT3R



NSR PORSCHE

Jim Hunt Magazine®



Siehe auch: JHM No.20

Neue Version

997 GT3R



NSR Porsche 997 mit Dampf durch technisch hochwertige und einstellbare Parameter unter der Haube. Ein Siegertyp für die Rundstrecke.



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

997 GT3R



NSR PORSCHE

Jim Hunt Magazine®



Siehe auch: JHM No.20

Neue Version

997 GT3R



Eine weitere Version des NSR 997 mit Veltins als Sponsor...

Jim Hunt Magazine®



LOTUS
Cortina

NSU *TTS*

Siehe auch: JHM No.12

Ford UK suchte Anfang der 60er-Jahre mittels Erfolgen im Motorsport Pkw-Verkäufe zu steigern und entwickelte ein entsprechendes Sportprogramm. 1963 erschien der schnittige Cortina mit den Lotus-Motorteilen in Serie, der sofort mit zahlreichen Erfolgen auf Renn- und Rallyestrecken glänzte. Rainer Schwedt, Eigentümer des blau-weißen Wagens, betreibt seit 35 Jahren Motorsport. Nach der erfolgreichen Teilnahme bei nationalen Rallyes Mitte der 70er-Jahre und den späteren Erfolgen bei den deutschen Rallyemeisterschaften widmete sich der Europameister des FIA GT Cups 1993 ab 1999 den Rundstrecken und der historischen Rallye-EM mit dem Cortina. Seit 2004 nahm der promovierte Zahnarzt mit dem Cortina an Tourenwagen-EMs und bis 2007 an der HTGT (Historischen Tourenwagen- und GT-Trophy), teil. Das Modell zeigt die Dekoration seines Cortina vom Oldtimer Grand Prix 2007.

LOTUS
Cortina

Siehe auch: JHM No.9

Neue Versionen

Charakteristisch für den seit 1967 produzierten NSU TT war das geringe Fahrzeuggewicht - serienmäßig 685 Kilogramm - sowie sein Motor mit 1,2 Litern Hubraum und 65 PS Leistung. Das geringe Eigengewicht gepaart mit schnell entfalteter Leistung prädestinierte den Wagen für den Renneinsatz, so dass sich schon früh Ende der 60er Jahre viele Rennerfolge im Motorsport einstellten. Kam seine Kraft zur Geltung, konnte das Heck des Sportwagen sehr schnell ausbrechen, was ihm die positiv gemeinte Bezeichnung "Heckschleuder" einbrachte. Für den Renneinsatz erhielt der Wagen technische Verfeinerungen und die Motorhaube wurde zur besseren Kühlung aufgestellt. Seit 2007 fährt der 125 PS starke und 640 Kilogramm leichte NSU von Leo Rabus im NSU Bergpokal.

NSU *TTS*

Neue Version

Lotus Cortina

Rainer Schwedt

Siehe auch: JHM No.12



Jim Hunt Magazine®



Siehe auch: JHM No.9

Neue Version

NSU TTS

Leo Rabus



Jim Hunt Magazine®

Funcup Beetle

Der Fun Cup erfreut sich stetig wachsender Beliebtheit und hat sich in Großbritannien, Frankreich, Belgien, Deutschland und Italien fest etabliert. Aufgrund geringer Kosten bei den reinrassigen Rennsportfahrzeugen können auch private Fahrer an anerkannten Rennen teilnehmen. Alle bis zu 205 Kilometer schnellen Fun Cup Fahrzeuge werden in Belgien einheitlich gefertigt. Highlight der alljährlichen Rennen: das 25-Stunden-Rennen in Spa Francorchamps, das 2010 das Team mit dem Fahrzeug im M&M Dekor gewann. Revell baut diesen Wagen nun für den Slotmotorsport.



Neue Version

Funcup Beetle

Siehe auch: JHM No.9,10,15



NINCO

www.ninco.com

Pimp my
NINCO 1

MERCEDES SLS



Vertrieb durch:

REF 55050 MERCEDES SLS GT3



www.carsandco.de

Neue Version

R8 LMS



*Tuner Ninco inszenierte den
Ingolstädter Vorsprung durch
Technik eindrucksvoll. Hier die
S-Line Rennversion des R8!*

Jim Hunt Magazine®



Siehe auch: JHM No.19





**M
U
S
T
A
N
G**

**F
R
5
0
0**

Aufs richtige Pferd setzen ...



Neue Version

Mustang FR500

Ninco Mustang der Einsteiger-Linie ONE begeisterte uns schon in zwei Versionen. Nun in GREEN.

Siehe auch: JHM No.14,17



Jim Hunt Magazine®



**M
U
S
T
A
N
G**

**F
R
5
0
0**

Aufs richtige Pferd setzen ...



Neue Version

Mustang FR500

Ninco Mustang der Einsteiger-Linie ONE begeisterte uns schon in zwei Versionen. Nun in GREEN.

Siehe auch: JHM No.14,17



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

SLS AMG

**SCX bringt zwei neue Versionen
des schnellen Über-Benz**



Rundstrecke

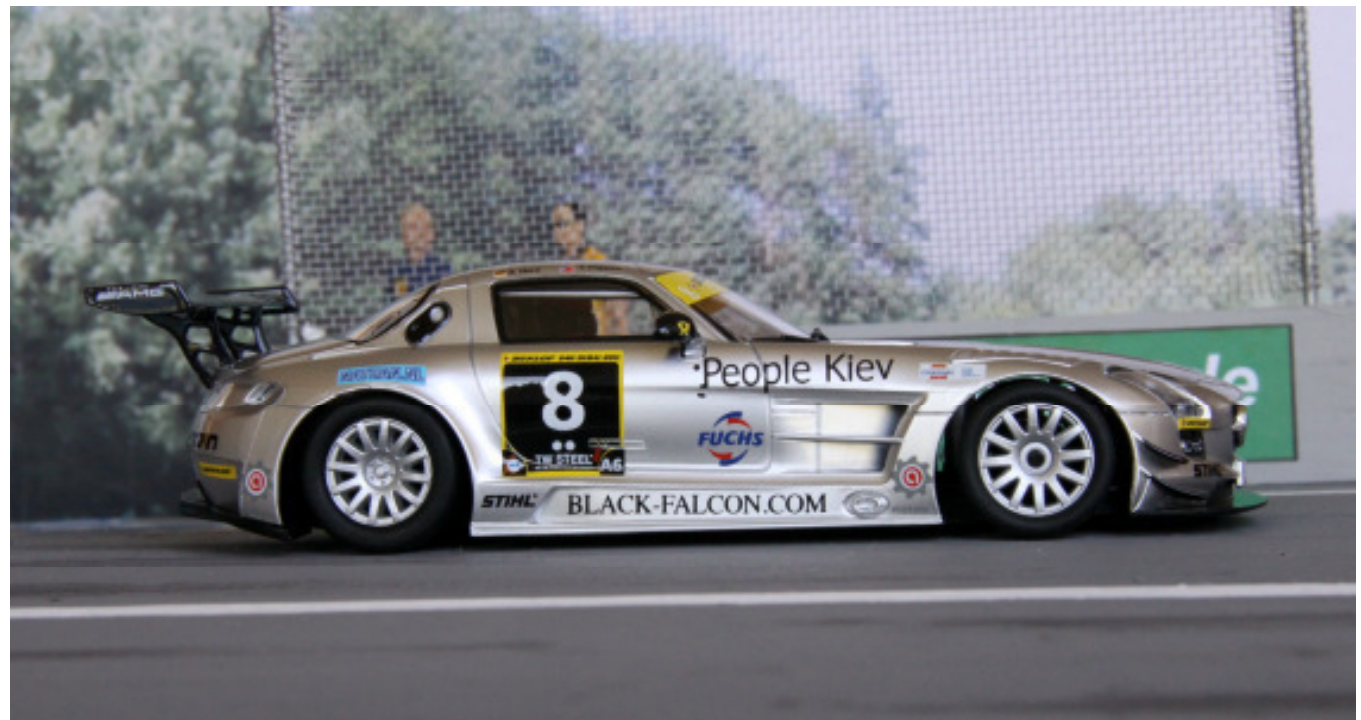
SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

Nach dem McLaren Mercedes der Vorjahre brachte der Stern aus Sindelfingen endlich wieder einen eigenen Supersportwagen auf die Räder. Es sollte nicht irgend ein dicker Benz sein, kein Über-SL im AMG Trimm, sondern ein eigenständiges Auto mit Maßstäben wie sie damals der 300er SL Flügeltürer an den Tag legte. Letzterer ist bis heute eines der schönsten und zeitlosesten Automobile, die jemals gebaut wurde. Der SLS wurde vor seiner Markteinführung mit Michael Schumacher im Werbespot beworben. In progressivem Rot rast er mit dem Hammerteil durch ein Tunnel und jagt ihn wie in einem Spirallooping über die Decke, an den ihn die Fliehkraft hält. Ein gelungener Auftritt und bald schon sah man die ersten SLS auf der Straße hämmern. In langweiligem Silber, obwohl die Anlehnung an einen Silberpfeil legitim ist. Meist sitzen ältere Herren im fahrenden Obdach mit langer Schnauze, kurzem Heck und wummerndem Sound, der leider durch Lärm- und Abgasvorschriften nicht so richtig gut klingt. Ein normaler Camaro in den 80ern klang ähnlich. Es ist logische Konsequenz, dass bei den Slot-Tunern der Wettlauf begonnen hat um dieses Auto. Selbstverständlich ist die Straßenversion weniger interessant, obwohl Carrera damit zwei schöne Autos rausgebracht hat. Die Rennversion mit mächtigem Heckflügel und Spoilerwerk am Bug und an den Seitenschürzen sollte es schon sein. Und SCX kam als erster Hersteller mit dem Teil aus den Boxen auf die Strecke. Wie fährt er

er sich, der SLS? Fakt bei SCX ist die klare Motorcharakteristik, ein drehmomentstarkes Aggregat, das kraftvoll und gut kontrollierbar aus dem Drehzahlkeller kommt und die Fuhre nach vorne bringt. Selbstverständlich haben die Spanier das auch beim SLS wunderbar hinbekommen. Der Entkoppelte Antriebshalter kann samt Hinterachse axial pendeln und hält die Räder durch diese Art von Verwindung des Chassis in Kurven in Bodenkontakt. Eine Doppel-

Zündung am L-Kiel ist selbstverständlich, ein sauber organisierter Kabelbaum/ Kupferleitbleche sind bei den Spaniern Standard. Wer die Flunder ohne MTS bewegen möchte, braucht eine satte Bleitrimmung in den Seitenkästen, die genügend Platz zur individuellen Setup-Findung bereit stellen. Mit diesem gewonnenen Grip an der Hinterachse liegt der Wagen satt und souverän auf der Piste und lässt keine Zweifel aufkommen, wer der Platzhirsch im SCX Startfeld ist.



Flache Linie, tiefer Schwerpunkt, offene Kiemen und exponierter Flügel: Der SLS von SCX.

Rundstrecke

SLS AMG

Tim Hunt Magazine®



Schön gestaltete Frontpartie mit LED Scheinwerfern, Flap und Spoilerlippe. Im Heckbereich unterscheiden sich beide Versionen an den Rückleuchten in rot oder komplett weiß.

Pur ohne Blei und ohne MTS bricht der SLS in Kurven nervös aus wie ein Wagen mit glatten Sommerreifen auf Schnee. Trotz des verbauten Inliner mit Mittelmotorlage baut er zu wenig Grip an der Hinterachse auf. Ein Makel, der jedoch leicht zu beheben ist. Optisch unterscheiden sich beide Versionen des AMG Über-Benz an den farblich einmal in rot und einmal in gelb gestalteten Sonnenkeilen an der Frontscheibe und den verschieden eingefärbten Heckleuchten: Ein Wagen hat Rot-weiße, der andere komplett Weiße. Die stark exponierten Heckflügel sind in dieser Wagenklasse typisch und sorgen für den nötigen Abtrieb an der Hinterachse, den der SLS infolge seines kurzen Hecks nicht mobilisieren kann. Klar sind so Bauteile für Kamikazepiloten ein schneller Posten für die Stückliste des Ersatzteildepots. Allerdings kommt die mild entfaltende



Rundstrecke



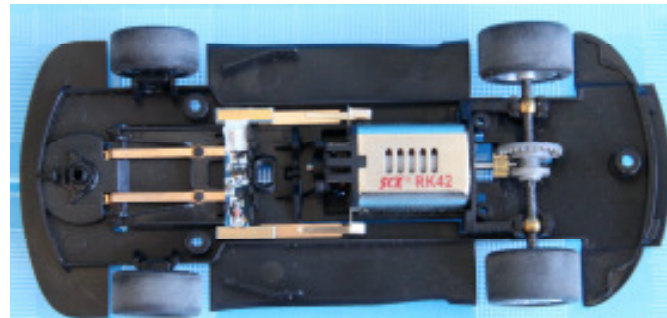
SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

Motorleistung des RK42 Inliner Aggregats dem kultivierten Fahrverhalten sehr entgegen. Wir haben ihn mit 12 wie 14 Voltan gefahren, beides ist streckenabhängig drin.

Fazit:

Der AMG SLS von SCX liefert einen ausgezeichneten Einstand im hauseigenen GT-Startfeld. Souveräne Fahrlage mit Bleiuladung und zuverlässige Technik mit einem kraftvollen aber gut beherrschbaren Motor liefert alles, was man braucht.



Inliner, Einzelradaufhängung vorne und Platz für Blei: Aufgeräumte Situation im SLS-Chassis.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
153,2 mm	63,4 mm	36,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,4 mm	63,5 mm	61 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	RK 42	Inliner





Slot Point Baukastensystem: Zahle nur, was Du brauchst!

SlotPoint Chassis
SPGEWS - seitliche Gewichte

SlotPoint Chassis
SPVAH35 - 35mm VAH

SlotPoint Chassis
SPKFL - flache Karohalter

SlotPoint Chassis
SPK90 Karohalter 90 Grad

SlotPoint Chassis
SPKSET

SlotPoint Chassis
SPBKC13D - mit allen wählbaren Optionen

SlotPoint Chassis
SPBKC13D - ohne Optionen

Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

Für kleine 13D und große 18D Motoren!

*Wer gleitet so spät durch Nacht und Schlitz,
es ist der SLS von Ninco, kein Witz!*

**Nincos Prototyp
fuhr uns zunächst
vor die Linse.**

**Jim Hunt Magazin
fuhr in schon...**

SLS AMG



ERLKÖNIG

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

ERLKÖNIG SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

Ninco schickt uns ein Vorserienmuster seines Rennstrecken SLS. Es handelt sich um eine leichte Rennversion mit kleinen Alufelgen, Dampfhammer-Aggregat im entkoppelten und

über Schrauben einstellbaren Dreipunkt-Antriebshalter. Dazu gibt es ein verschraubbares Getriebe, das einen schnellen Wechsel der Abstimmung durch den Zukauf von variablen Übersetzungen (wir berichteten) aus dem eigenen Tuningregal der Marke zulässt. Der Wagen ist auf Leistung getrimmt und abgestimmt. Nur feinste Teile kommen unter die Haube, satt und tief liegt der Wagen auf der Piste und lässt sich durch nichts aus der Ruhe bringen, es sei

den der Pilot verliert Nerven. Mit einem sehr souverän breiten Grenzbereich agiert der SLS auf der Strecke und legt die Latte hoch. Langstrecke fällt mir spontan an, dort braucht man einen gutmütigen Wagen, der auch dann pariert, wenn die Piloten unter der Dauerbelastung in Form von Müdigkeit Federn lassen. Der SLS verzeiht Fahrfehler mit stoischer Gelassenheit: Er lässt sich auf hohem Niveau schnell bewegen und zirkelt dabei mit gutem Grip durch Kurven sämtlicher



Tief breit stark: Nincos SLS ist eine Kampfansage an die Konkurrenz. Kleine Räder für minimal rotierende Massen, schnelle Beschleunigung und tiefem Schwerpunkt. Im Stand nichts für Ästheten. Rennfahrer schätzen im Rennbetrieb den Parameter.

Rundstrecke

ERLKÖNIG SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

Radien. Man muss schon grobe Fahrfehler provozieren oder begehen, dann bricht selbstverständlich auch bei ihm das Heck aus. Hält man seinen NC12 Anglewinder-Dampfhämmer schön auf Zug, bleibt der Benz in der Spur und meistert auf der Ideallinie die Hatz durch Richtungswechsel. Seine verdammt breite Spur und tiefe Lage halten Reserven bereit, die man immer brauchen kann.

Die Spurbreite lässt sich durch den Einsatz der verschraubten Alus auf persönliche Vorlieben, Kurse oder Reglements individuell einstellen. Vorne Spacer auf die Achsen schieben und in gewünschter Breite festschrauben. Die schnelle

Fahrt ermöglicht das labil einstellbare Dreibein des Antriebshalters. So kann sich das Chassis unter der Karosserie in Kurven „verwinden“ und eine ruhige Fahrlage mobilisieren. Der Motor dreht schön weich hoch und entfaltet seine bärige Kraft gut kontrollierbar. Voraussetzung man fährt zur Streckencharakteristik die dazu passende Voltanzahl. 12V reichen für kürzere Strecken, wer die auf dem Gehäuse angegebenen 14V tankt, sollte schon über längere Geraden verfügen, möchte man den SLS nicht in der Botanik schwer versenken. Die Möglichkeit, über verschraubte Tuninggetriebe schnell in das Setup eingreifen zu können, lässt Möglichkeiten für verschiedene

Präzise Alufelgen, Kugellager für die Hinterachse als Tuning-Option zu den Gleitlagern. Flügel und Flaps für den Abtrieb. Diverse Kühlöffnungen zur Klimatisierung der innen liegenden Technik.



Rundstrecke

ERLKÖNIG SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

Streckencharakter zu. Eine tolle Sache. Einen tief eintauchenden L-Kiel mit längerem Schwert und hochwertige wie aufgeräumt verlegte Zündkabel und Schleifer liefern wie bei Ninco üblich einen zuverlässigen Zündfunken in allen Fahrlagen. Der stark exponierte Heckflügel macht keinerlei Probleme, das der SLS souverän fährt. Wer diesen Wagen anfliegen lässt, sollte eher über die Leitfähigkeit seiner Fingernerven checken lassen, als über den Hersteller zu meckern. Die Karosserie hat zudem Kühllöffnungen, damit es den technischen Komponenten unter Vollast nicht zu heiß wird.

Auf die Frage, welchen Ninco Boliden der SLS zum Gegner gereichen kann. Audi R8, Ford GT fallen spontan ein. Wobei er von der Geometrie her am besten zum Ingolstädter passt. Die Amiflunder ist völlig anders proportioniert, was aber kein Nachteil ist. Es ist eben alles Geschmackssache und vom Stil des Piloten, der Strecke und allerlei Unwägbarem abhängig, wer mit welchem Auto warum so verdammt schnell unterwegs ist und Rennen gewinnt. Eines steht fest: der SLS von Ninco wird ein verdammt potenter Burner vor dem Herren werden. Die nackte Silberpfeil-Silhouette wird sicherlich durch interessante Lackierungen abgelöst werden. Wir sind gespannt, was kommen wird. Es kann davon

ausgegangen oder gar gehofft werden, dass analog zu allen vorangegangenen Rennmodellen auch eine optisch ansprechendere Version mit schöner großer Reifen-Felgenkombination in den Radhäusern angeboten wird. So sind auch Leute mit wenig Rennambitionen zufrieden und erhalten

nicht nur ein optisch ansprechenderes, sondern zugleich günstigeres Einstandsmodell für Heimbahn-Ansprüche. Mal sehen, was sich der spanische Tuner noch alles rund ums Thema SLS einfallen lässt. Potential hat der Wagen in alle möglichen Richtungen.

Sein stark exponierter Flügel wirkt martialisch und drückt den Wagen auf den Plasphalt. Eine vierflutige Auspuffanlage untermalt den kraftvollen Sound. Das Tuninggetriebe läuft ruhig und dezent.



Rundstrecke

ERLKÖNIG SLS AMG

Tim Hunt Magazine®

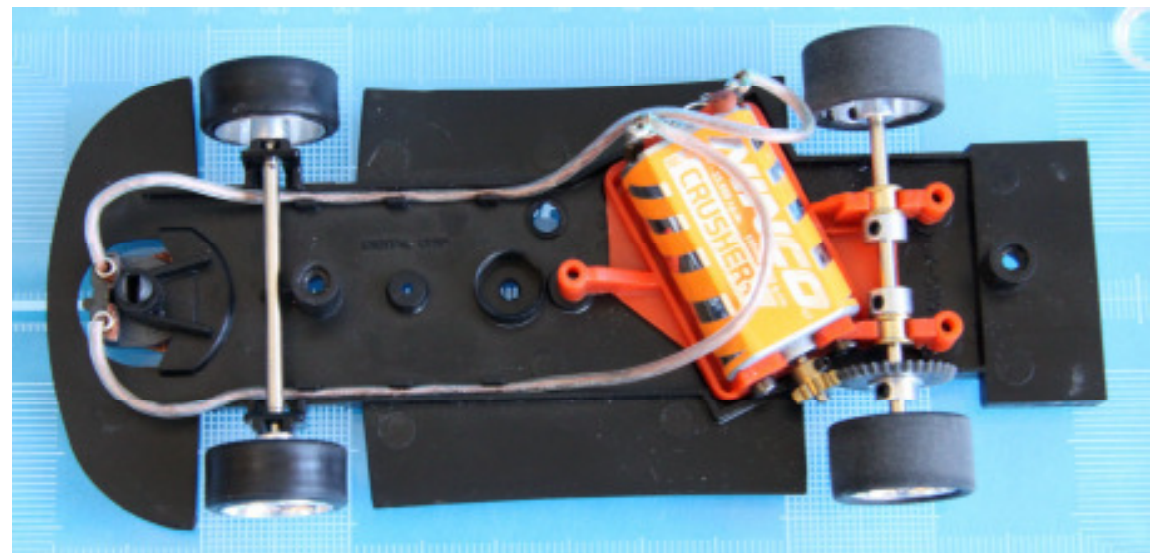
Fazit: Der brandneue SLS von Ninco bietet souveräne Fahreigenschaften mit breitem Grenzbereich, den sein drehmomentstarke Hammer-Aggregat im entkoppelten Halter brauchen kann, wenn es sein Potential ausschöpft. Ein sehr durchdachter Rennwagen!

Kernstück ist das NC-12 Anglewinder Aggregat im entkoppelter Aufhängung für ein perfekt einstellbares Setup. Es ist verschraubt, damit Vibrationen unter Vollast es nicht aus dem Halter hebeln. Tuninggetriebe, Spurhalter und Gleitlager, die optional durch Kugellager ersetzbar sind. Aufgeräumter Kabelbaum mit hochwertigen Zündkabeln und sich daraus ergebend ein mittig zentrierter L-Kiel. Platz für Blei ist in Hülle und Fülle vorhanden. Einsteiger können mit MTS fahren.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
156 mm	63,7 mm	38,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,4 mm	60,5 mm	62,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	NC12	Anglewinder



Rallye

Ninco bringt den erfolgreichsten Sportwagen aller Zeiten gleich zweimal: Rallye- oder Tourenwagen, ...



Zweimal

XLOT M3

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

...der BMW M3 E30 räumte damals alles ab und wurde zum weltweiten Verkaufsschlager.



Zweimal

XLOT M3

Jim Hunt Magazine®

Rallye

XLOT M3

Jim Hunt Magazine®

Die Erfolgsgeschichte hat damals in München niemand geplant noch geahnt. Aber die erstarkte Version des 3er BMW, der von der hauseigenen Motorport AG gebaute E30 M3 mit ausgestellten Backen und leistungsgesteigerten 2,3 Liter Vierzylinder wurde zum weltweit erfolgreichsten

Sportwagen aller Zeiten. Die Bandbreite des schnellen Bayern schickte ihn auf Rallyepisten wie auf die Rundstrecke und auch zu Bergrennen. Der heckgetriebene Wagen verkaufte sich verdammt gut, dass auch neben der Piste Konzernleute leuchtende Augen bekamen.

Werkseinsätze bei der DTM, die noch eine echte Deutsche Tourenwagen Meisterschaft mit optimierten Tourenwagen war, brachte eine ungeahnte Popularität ein. Spitzenpiloten wie Roberto Ravaglia u.a. heizten im schnellen Bayern um den Kurs, dass den Zuschauern hören und sehen verging. Im Straßenbild tauchten immer mehr M3 auf, sicherlich war der Anschaffungspreis kein Schnäppchen, aber auch kein überdimensioniertes Budget. Durch seine starke Verbreitung und sein enormes Potential schaffte es der M3 auch auf die Topliste der Versicherer. Es war und ist bis heute in der Schadensklasse ein hochrangiger Dauerbrenner. Eine Vollkasko kostete ein Vermögen, weil zu viele dem Temperament des Bayern nicht gewachsen waren und ihn in die Botanik schickten. Die Prämien stiegen unermesslich.

Ninco bringt nun im mittelgroßen Maßstab 1zu28 der XLOT Reihe den sensationellen BMW in zwei Versionen. Die Rallyeausführung mit 7Up als Hauptsponsor und die weltweit bekannte M-Version von Ravaglia mit den drei typischen M-Streifen quer über das Auto gezogen. Zwei Versionen alleine genügt nicht, es sind zudem zwei verschiedene Klassenkämpfer am Start. Damit sind nicht die Disziplinen Rallye und Rundstrecke gemeint, nein es geht um die inneren Werte. Es gibt den Wagen mit komplett



Ponce und Larrode starteten mit dem knallgrünen M3 bei der 2002er Rallye Gran Canaria

Rallye

XLOT M3

Tim Hunt Magazine®

einstellbarem Metallchassis sowie mit einem bei XLOT neuen Kunststoffchassis für preisbewusste Einsteigerpiloten oder jene, die keine Ambitionen zum Tunen und Schrauben haben. Daraus resultieren selbstverständlich unterschiedliche Gewichtsklassen. Der 152 Gramm schwere Metall-Rallyewagen liegt von Haus aus satter als der mit 137 Gramm leichtere M3 mit Kunststoff-Bodengruppe. Letzterer mit Einsteiger MTS eine statische Angelegenheit. Der Unterschied ohne Magnet zeigt sofort deutlich: Blei muss her.

Andernfalls verhält sich der M3 sehr nervös, baut zu wenig Grip auf und fährt sich in Kurven kippelig. Mit der passenden Trimmung hat man damit viel Fahrspaß, allerdings muss man stark umdenken. Es ist eben ein Wagen des mittelgroßen Maßstabs, der lässt sich nicht so schnell und aggressiv bewegen wie ein kleinerer M3 in 1zu32. Obwohl zwei längliche Metallbeschwerden in die Unterwanne eingelassen sind, reicht der Abtrieb nicht, um den Wagen vernünftig bewegen zu können. Es muss

Gewicht her, das die Hinterachse auf den Pflaster presst und für mehr Grip sorgt. Über das Potential eines XLOT Metallchassis werden wir uns nicht näher einlassen. Alle technischen Features kann man in vorangegangenen Tests in JHM No. 13 ff. nachlesen, wenn es sich auch um einen 997er Porsche handelt. Die Grundkonzeption, das Metallchassis ist identisch, wenn auch logischerweise in der Länge auf den Porsche abgestimmt. Die Verstellmöglichkeiten sind identisch, egal ob beim Schwingarm im



Typisch aggressiver Blick mit Niere in der Mitte und ausgestellten Kotflügeln zur Beherrschung der angewachsenen Spurbreite.

Rallye

XLOT M3

Tim Hunt Magazine®

Ausrückwinkel und seiner Federvorspannung, höhenverstellbaren Achsen, der Pendelachse vorne sowie der Karosserieaufhängung über vier Schraubdornen. Die Karosse wird seitlich auseinandergezogen und von Hand eingeklipst. Das Aggregat mit Riemenantrieb ist identisch zu allen XLOT. Es lässt sich in seiner Position im

Chassis nach vorne wie hinten verschieben, je nachdem welche Übersetzung man bei Riemen und Ritzel fährt. Letztere sind in zwei gehärteter Aluau Ausführungen (wir berichteten) zu haben, so dass man XLOT Wagen auf seine Bedürfnisse kurz oder lang abstimmen kann, wenn man das möchte. Wir stellten diese Getriebe bereits vor.

Das Kunststoffchassis verzichtet auf all diese technischen Parameter und richtet sich somit an Fahrer, die keine Lust zum Schrauben haben oder damit überfordert sind. Der Schwingarm des L-Kiel bleibt erhalten, ansonst ist es eine einfach gestaltete Bodenwanne aus Plastik. Auch darin befinden sich 3 mm Achsen, die mit Stellringen gekontert werden. Der geläufige Durchmesser lässt auch ins Zubehörregal anderer Hersteller schielen, wenn man das will. Schon alleine aus Gründen der Fairness und Verhältnismäßigkeit macht es keinen Sinn, das Metallchassis dem Kunststoffpendant gegenüber zu stellen oder gar



Präzises Gebetbuch und eng anliegende Sportspiegel links. Unten die kantige Form des Hecks mit dem aufgesetzten Heckdeckel samt Spoiler für Abtrieb an der Hinterachse.

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

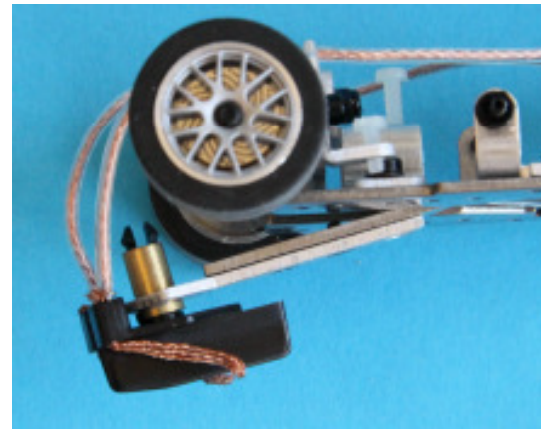
Rallye

XLOT M3



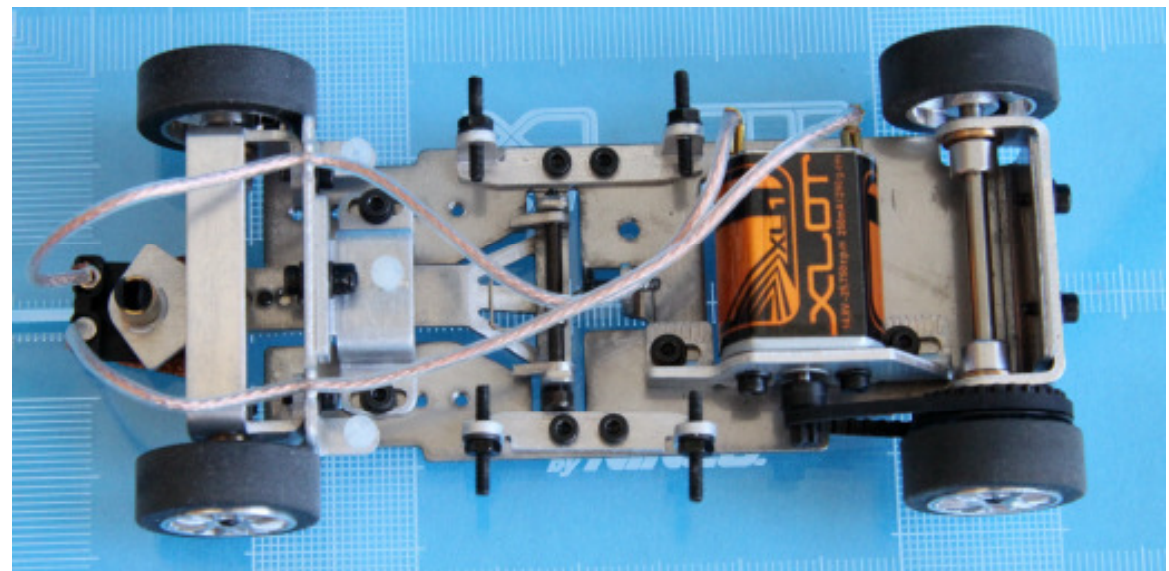
Tim Hunt Magazine®

einen sinnfreien Vergleich anzustellen, welches der beiden besser sei. Eine rhetorische Frage, die wir uns sparen. Im Grunde geht es beim Plastik um die vereinfachte Annäherung in den mittelgroßen Maßstab zum einsteigerfreundlichen Preis und technisch vereinfachten Parametern. Allerdings muss man beim Kunststoffchassis in die Trickkiste greifen, möchte man ohne MTS fahren. Der höhere Schwerpunkt des BMW im Vergleich zum kleinen Maßstab verlangt nach einer wie bereits erwähnt, ordentlichen Bleipackung, womit man den Bayern eine satte Fahrlage beschereen kann. Die schmalen Reifen sind innen bei beiden M3 XLOT-üblich mit Wulsten ausgestattet, die sie auf den in Laufrichtung geschlitzten Alufelgen halten. Das Auf- und Abziehen der Reifen geht von Hand und kinderleicht. Die Mischung kommt mit allen Bahntypen gut zurecht, fährt man die dazu passende Voltanzahl im Tank.



Alle technischen Parameter des XLOT Chassis haben wir schon in JHM No.13 ff. vorgestellt. Es handelt sich um ein identisches Basiskonzept, das durch seine Verstellbarkeit an die Maße des M3 angepasst wurde. Es stehen eine Reihe von Einstell- und Abstimmungsmöglichkeiten für versierte Slotter zur Verfügung.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
155 mm	65 mm	48,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,5 mm	57,9 mm	57,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
152 g	XL1	Sidewinder



Rundstrecke

XLOT M3



Jim Hunt Magazine®

Die schmäleren Reifen sind im Vergleich zum Porsche und Ferrari für einen Touren- und Rallyewagen ideal gewählt, kann er punktuell einen höheren Druck aufbauen, was bei niedrigeren Geschwindigkeiten für Grip sorgt und ihn zum Driften leichter frei gibt als mit breiten Schlapfen. Die Räder sitzen schön tief in den Häusern, was sowohl der Optik als dem tiefen Schwerpunkt der Karosserie entgegen kommt. Diese wirkt durch ihre Größe im Vergleich zu einem 1zu32 Rennwagen imposanter und Details sind schöner zu erkennen. Der Kühlergrill ist nun gegenüber den ersten in Nürnberg gesichteten Messemustern glücklicher gestaltet. Die Anfangs zu groß und aufdringlich gewählten Durchmesser der vier Frontlichter wurde seitens Ninco korrigiert und treffen jetzt besser das Original. Die anliegenden Sport-Seitenspiegel besitzen sogar eine spiegelnde Chromfolie, so dass der Fahrer von hinten nahende Gegner einschätzen kann. Aus der Heckschürze kommt ein nach oben gekröpftes Doppelrohr, das den Sound des M3 intoniert. Durch die Riemenantrieb läuft der Wagen allerdings sehr dB dezent und ruhig über die Bahn, egal welche Spritgüte man fährt. Die vom Tuner Ninco vorgeschlagenen 14,8 Voltan sind möglich, im Metallfahrwerk und auf einer großzügigen Bahn in jedem Fall machbar. Jedoch ist weniger mehr und besonders der Motor im Kunststofffahrwerk ist mit 12 bis 13 Voltan starken Sprit bestens bedient. So bringt er die



Ravaglias M3 mit Kunststoff-Chassis unter der Haube

Rundstrecke

XLOT M3

Jim Hunt Magazine®

Kraft am besten auf die mit Stellringen gespacerte Hinterachse und liefert eine ausgewogene Mischung aus Dampf und Grip. Fährt man mit Einsteiger-MTS regelt dies den Schlupf, allerdings leidet die Freude am Fahren, mit der BMW seit Jahren wirbt. Der Tourenwagen mit Plaste-Chassis verhält sich zu statisch, fährt um Kurven wie eine Eisenbahn und kippt beim Abriss des Traktionstrahls wie ein Wagon aus dem Slot. Ein böses Rollenspiel mit mehreren botanischen Rotationen folgt. So fährt kein Mensch Rennen und Ravaglia hat so keine Freude im Cockpit. Wie eingangs erwähnt, befinden sich zwei längs in der Bodenwanne angeordnete und verschraubte Metallgewichte. Sie reichen allerdings nicht aus, um den Wagen ohne MTS vernünftig bewegen zu können. Es muss zusätzlicher Ballast her, damit die Hinterachse

Abtrieb erhält, der den Rundstrecken XLOT M3 nach vorne katapultiert. Unterbringungsmöglichkeiten von Blei, um den Wagen dem Fahrstil und Fahrbahnbedingungen anzupassen bietet die Bodenwanne mehr als großzügig. Man sollte sich

einige Zeit für das in kleinen Schritten erfolgende Abstimmen reservieren. Die schnell zu de- und montierende Karosserie kommt hierbei dem ambitionierten Tuner entgegen. Der Motor lässt sich wie beim großen Metallfahrwerk in seiner



Markant kantige Liniensprache aus der Vergangenheit mit zweiteiligen Alu BBS Speichenfelgen.

XLOT M3

Jim Hunt Magazine®

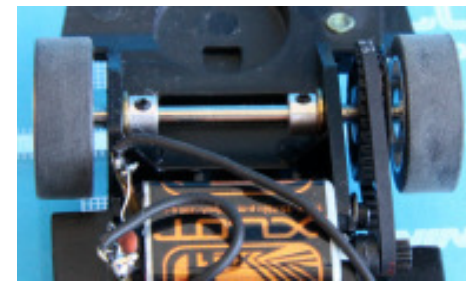
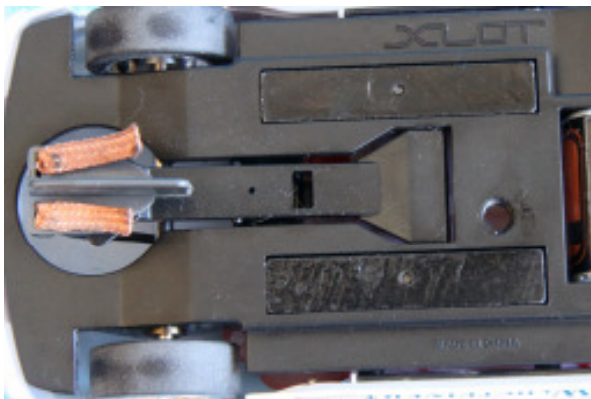


Lage zur Riemenspannung verstellen und ist vibrationssicher verschraubt. Im tiefen Bereich vor und hinter dem Aggregat findet man schwerpunktgünstige Staufächer für Blei. Wir haben sie im Chassisfoto gelb markiert. Auch im Bereich der Seitenkästen wie im Vorderwagen hinter der Vorderachse findet der geschickte

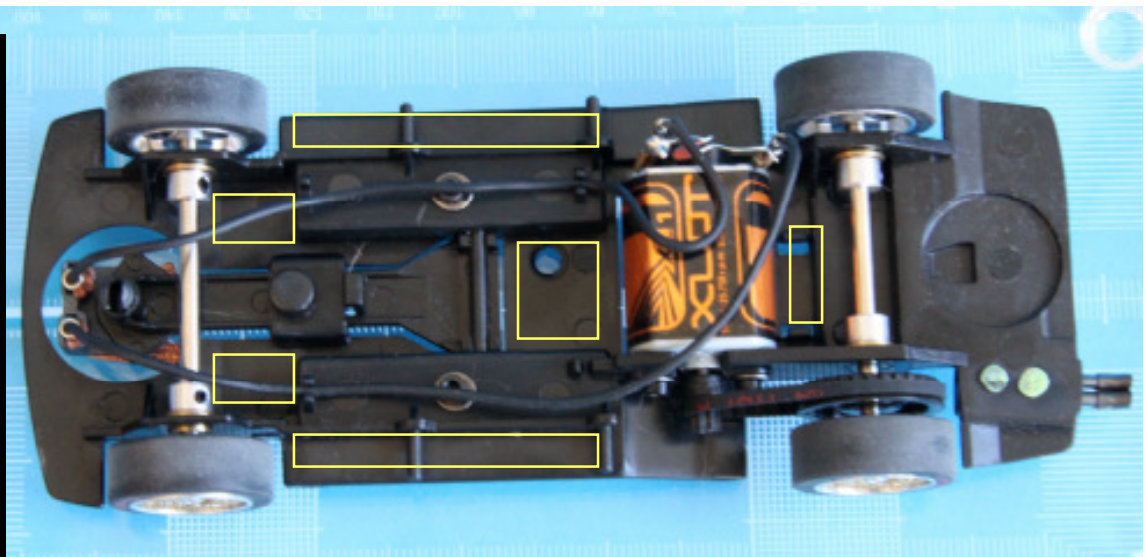
Tuner Platz für das Einkleben von Ballast. Das übliche Ölserviceprogramm der Achslager, der Motorwelle und der Drehpunkte am L-Kiel sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Die Spurbreite kann per Inbus variiert werden. Nur Radkästen limitieren das axiale Spiel. Wer gut schmiert, fährt gut. Aber bitte sparsam, weniger ist mehr!

Fazit:

Die Premiere des XLOT BMW ist in Rallye- wie Rundstreckenversion gelungen. Das Metallfahrwerk punktet durch viele Verstellmöglichkeiten. Das preiswerte Kunststoffchassis vereinfacht den 1zu28 Einstieg, verlangt aber ohne MTS betrieben nach Trimmgewichten.



XLOT Kunststoff-Chassis für preisbewusste Einsteiger in die 1zu28 Klasse: Riemenantrieb, 3mm Achsen mit Stellringen und Schwingarm wie beim Metall XLOT. Weniger Einstellmöglichkeiten und Gewicht fordern den Zusatz von Blei, fährt man ohne MTS. Dann gilt: Freude am Fahren, wie sie BMW bis heute verspricht.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
155 mm	65 mm	48,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,5 mm	57,9 mm	57,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
137 g	XL1	Sidewinder

Neue Versionen

F1 Williams vs. Mc Laren



Jim Hunt Magazine®

Scalextric schickt beide F1 Klassiker nach ihrem Debut im Set nun einzeln an den Start.

Neue Version

F1 Williams

Siehe auch: JHM No.14



Jim Hunt Magazine®



Neue Version

F1 Mc Laren

Siehe auch: JHM No.14



Jim Hunt Magazine®



HOT SLOT *hotbox* 30

Der Regensburger Horst Schmidt baut eine separate Widerstandsreglung für analoge Regler. Seine heiße Box wird zwischen Anschlussbox und Trigger geschaltet und erlaubt das Verwenden unterschiedlicher Regler mit variablen Widerstandswerten.

HOTSLOT *hotbox 30*



4mm Bananenstecker des Triggers werden in deutscher Belegung an die Hotbox angeschlossen. Der vierte, blaue Kontakt ist für den zusätzlichen heißen Draht, der von der Box in den Regler geht. Im Regler wird der zusätzlich verlötet und kann von Regler zu Regler mitgenommen werden. Gas und Bremse lassen sich über Drehknöpfe regulieren. Eine Sicherung ist eingebaut, falls mal jemand Mist baut.



Der Einsatz mehrerer Regler mit verschiedenen Widerstandswerten können mit der Hotbox verwendet werden. Horst hat den hierzu nötigen vierten Kontaktpunkt am Regler eingebaut, einfache Lötarbeit. Der rote Regler hat vier Kontakte, der Gelbe kann das zusätzliche Kabel abstecken und zum nächsten präparierten Regler mitnehmen.



HOTSLOT *hotbox 30*



HotSlot Slotracing
Horst Schmidt - Spielwaren & Modellbau
Lichtenfelser Str. 15 - 93057 Regensburg
T. 0941-67561 F. 0941-68997
kontakt@hotslot.de
www.hotslot.de

Die Hotbox ist eine elektrische Schaltung zur optimalen Anpassung analoger Regler an Bedingungen wie Betriebsspannung, Motorleistung, Bahndesign und individuelle Fahrweise. Durch einfaches Anschließen eines zusätzlichen Kontakts am Regler-Widerstand kann die Empfindlichkeit des Triggers stufenlos geregelt werden.

Der Ein- und Ausschalter aktiviert die Hotbox. In Nullstellung fährt das Auto mit dem eingebauten Originalwiderstand im Regler. Lediglich die Bremsregelung der Hotbox bleibt aktiv, ein praktisches Feature. Schalter auf on: die Empfindlichkeit des Reglers wird knapp unter seinem Nominalwert bis zur Hälfte des Widerstandswert abgeregelt.

Aufgrund der physikalischen Gesetze kann der Widerstand des Reglers bis auf die Hälfte ohne Probleme abgeregelt werden. Darunter ist die Widerstandskurve dann nicht mehr linear, sondern steigt erst kurz und fällt dann wieder. Das bewirkt, dass in der Gaskurve dann ein „Loch“ ist.

Aber es ist ganz ordentlich, dass man z.B. einen 35 Ohm-Widerstand auf 17,5 Ohm runterdrehen kann, und selbst bei 15 Ohm ist der Effekt noch relativ gering. Bei starken Motoren schadet es manchmal eigentlich gar nicht, wenn die Anfahrspannung etwas höher liegt und etwa ab einem Viertel des Drückerweges dann ein kontinuierliches Gasbeben erfolgt. Aber das ist Geschmacksache.

Bremseinstellung: Zur Ohmregelung wird ein Schwerlastpoti parallel zum Reglerwiderstand geschaltet. Da die volle Leistung über die Bauteile geht, müssen diese entsprechend ausgelegt sein. Die Bremswirkung kann über den Drehwiderstand verringert, aber nicht erhöht werden. Steht er auf „+“, ist voller Ankerwurf des Fahrzeugs gegeben. Durch Drehen nach „-“ lässt die Bremse nach. Das funktioniert auch wie eingangs erwähnt, wenn der Schalter auf Null steht oder wenn ein Regler ohne vierten Kontakt angeschlossen wird.

Die Box wird nach deutscher Belegung ausgeliefert und mit üblichen 4mm Buchsen betrieben. Schwarz = Bremse, Rot = Stromzuleitung, gelb 0 Gas-Steuerleitung.

Daher beim Anschluss, vor allem auf fremden Bahnen wie in Clubs darauf achten. Falls jemand Mist baut: Eine Sicherung schützt die Box, die auf 30 Watt und 4 Ampere ausgelegt ist.

Eine elektronische Steuerung ist wahrscheinlich billiger, als der Preis der Bauteile der Hotbox. Was Horst Schmidt allerdings wichtig war: die Möglichkeit, den gewohnten Regler weiter zu verwenden. Wenn man mehrere verschiedene Regler verwenden möchte, braucht man jeweils nur einen Draht einlöten und eine Buche einbauen. Das ändert nichts am Regler, aber man kann verschiedene Regler, mit einer zusätzlichen Strippe angesteckt, regeln und einstellen. Horst hat testweise auch schon einen roten Ninco 55 Ohm Standardregler umgebaut. Geht mit der Einstellung überraschend gut.

Jim Hunt Vocabulary

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte den Fahrspaß in Kurven durch statisches Verhalten einschränkt)

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

Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel, Jürgen Carstens

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.

... die neue adresse für **slotracing** 1:32 www.hotslot.de

Start:

Slotcars 1:32
Verschleiß- und Ersatzteile
Tuningbedarf
Zubehör (Regler, Netzgeräte ...)
HotSlot Eigenprodukte
Material und Hilfsmittel
Club- und Fanartikel

Planung:

Bahnen und Streckenteile
Fräservice für Holzbahnen
Umsetzung eigener Ideen (Hotbox etc ...)
Dienstleistungen (Lackierungen, individuelle
Decals und Bandenwerbungen etc.)
Bedarfsorientierter Ausbau des Sortiments
Erweiterung auf andere Maßstäbe

Wir testen auf:

Ninco analog/digital, Carrera Evolution, Holzbahn Eigenbau, 10m Lichtschrankenstrecke

Angebot:

Ninco Ascari
mit NC-5 Motor



solange Vorrat reicht € **27,50**

NINCO



JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet in dieser Rubrik regelmäßig für jene eine Plattform, die sich bei Rennen messen.

Diesmal zu Gast: Die Carrera Club Zone 2011.



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>



JIM HUNT' RACING

Carrera Club Zone 2011

Bereits zum fünften Mal veranstaltete Carrera mit acht Slotcar Clubs aus Deutschland und Österreich die Carrera Club Zone Race Events.

Die Sieger fahren zum Finale nach Essen.

Der Finalist qualifiziert sich für die Carrera World Championship 2012.



Foto: Stadtbauer Marketing

JIM HUNT RACING

Carrera Club Zone 2011

Heiße Reifen, heulende Motoren, packende Duelle:

So aufregend war die Carrera ClubZone 2011

München/ Salzburg, 16. November 2011 – Glühende Daumen, spektakuläre Überholmanöver und generationsübergreifende Rennaction: Das war die Carrera ClubZone 2011. Bereits zum fünften Mal veranstaltete Carrera gemeinsam mit acht Slot Car Clubs aus Deutschland und Österreich die Carrera ClubZone Race Events. Die Sieger aus drei Altersklassen lösten nach teilweise dramatischen Schlussduellen auf der Zielgeraden ihre Tickets für das große Finale am 26. November 2011 in Essen. Dort werden sie dann gegen die Gewinner aus den einzelnen Stationen der Carrera Challenge Tour antreten. Wer sich am Ende durchsetzt, qualifiziert sich für die Carrera World Championship 2012.

Zahlreiche Vereine hatten sich im Vorfeld um die Austragung der Carrera ClubZone Race Events beworben, acht schafften es schließlich in die Endausscheidung. Carrera stellte für die Wettkämpfe Rennleitung, DIGITAL 124-Autos und Preise zur Verfügung.



Foto: Stadlbauer Marketing

Rennaction bei den Scheunenrennern in Krefeld

JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine®

Carrera Club Zone 2011

Die besten Teilnehmer unter den Speed-Enthusiasten konnten sich neben der Qualifikation zum Finale auch über einen Carrera DIGITAL 124 Porsche GT3 inklusive einer Rohkarosse, ein „Auto Motor und Sport“ Jahres-Abo sowie einen Carrera-Rucksack mit Mousepad freuen. Außerdem wurden sie mit einer Carrera-Urkunde ausgezeichnet.

Während der Rennen ging es richtig zur Sache: Die Konkurrenten schenken sich nichts, kämpften um jede Sekunde und fieberten gespannt mit – die Spannung war zum Zerreißen. Trotzdem standen natürlich der Spaß und die gemeinsame Begeisterung für Carrera im Mittelpunkt. Auch 2012 werden wieder acht Vereine für die Austragung der Carrera ClubZone ausgewählt.

Sieger der Stationen im Überblick:

Slotcararena Wien: Toni Gottschall AK 1, Martin Schwabl AK 3

Slot-Racer.de, Filderstadt: Frederik Genzel AK3

slot-connection, Wendelstein: Felix Gruber AK1, Jonas Dreyer AK 2, Uwe Hüttlinger AK 3

VIPS bei ExplusiV, Berlin: Christopher Marx AK1, Lienhard Goldbach AK 2

Renncenter-Ratzenburg e.V., Harmsdorf: Michael Schlemmerling AK 3

SCC-Ruhr, Essen: Dirk Bockholt AK 3

Die Scheunenrenner, Krefeld: Stephan Wesseling AK 3

Team Saho IG, Buseck: Otto Post AK 3

www.carreraclubzone.com

Fotos: Stadlbauer Marketing

Slotcararena Wien



Teilnehmer bei SSC Ruhr Essen

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

Bazar

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Betreff: **Kleinanzeige schalten**

Biete

Carrera Evo Ferrari 458 Italia gelb, Euro 32.-

Neu/ OVP.

Chiffre ck294

Suche Fly Targa Florio Modelle 1:32
Chiffre DO239

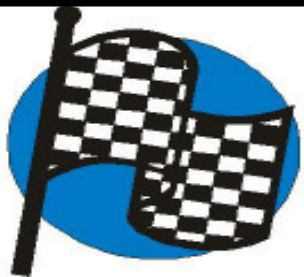
Biete

Fly Porsche 911 Air Maroc. m/b Euro 48.-

Chiffre ck284

Biete Carrera 124 Schienen Konvolut. Diverse
Kurvenradien mit Randstreifen schwarz und viele
Geraden. Chiffre NB237

Biete ausverkauften Scalextric Aston Martin
DBR9 Gulf mit Fahrlicht. Neu und OVP. 49 Euro.
Chiffre VK293



SLOT RACING

KICHERER

Rennbahnen und Zubehör

Friedrich –Silcher – Str. 49

72639 Neuffen

Tel. 07025/7023

www.slotracing-kicherer.de

DAS WAR DIE **21.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 22 !**



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. 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!