www.jim-hunt-magazine.de Mai 12

Jim Hunt Magazine®

23

Schöne Ninco Klassiker: 550 Spyder, E-Type, Corvette

Neue Bahn und Autos

Kyosho Dslot43

Racer goes Sideways

Neuentdeckung Gruppe 5: Ford Capri

Ab auf die Piste!

Jim Hunt geht mit Nummer 23 in die nächste Runde und es stehen einige interessante Fahrzeuge im Parc Fermé: Klar ist das Feld der Neuheiten beschränkt, dafür gibt es einige interessante Designversionen bekannter Wagen. Vielleicht ist nun die passende Version dabei? Wer detailierter über Designversionen nachlesen will, findet auf unserer Website die Slotothek, die alle bisher aufgeführten Modelle einer Baureihe listet und zum umgangreichen Ursprungstest führt.

Im Reich der wilden Driftwinkel treten klassische Boliden neben modernen Leistungsträgern an. SCX liefert den Renault 8 im Werksfarben aus und begeistert mit einer wilden Heckschleuder der späten Sixties. Ihr Allrad 2 CV von Citroen kommt in dezenter Farbe dazu. Wildes Gerät: Ein weiterer Hummer H3 bietet hubraumstarkes Fahrvergnügen mit satten Federwegen unter dem Hintern. Britisches Flair das neuerdings aus Malaysia kommt: Ninco legt einen weiteren Lotus Exige für den Rallyepfad auf und baut eine scharfe Kundenversion.

Auf der Rundstrecke tummeln sich Fahrzeuge aus allen Klassen und Jahrgängen. Scalextric bringt einen weiteren leistungsstarken Camaro für Ponycar Schlachten der späten 60er Jahre.

Parallel dazu ein neuzeitlicher Camaro von Ninco One in Sunoco Lackierung. Scalex stellt einen weiteren McLaren SRL auf Slicks. Für Fans von Supersportwagen: Bugatti Veyron.

Ninco bringt in seiner Lightning Linie einen weiteren leistungsstarken Ford GT in attraktiver Lackierung und im Klassik-Segment wunderbar geformtes Blech von Chevrolet Corvette, Porsche Spyder und Jaguar E-Type, der mit einem überarbeitetem Chassis und neuem Aufbau als Roadster mit Dach antritt. Carrera liefert uns den BMW 2002.

Richtig heiß, ein wohlgehütetes Geheimnis und seit Februar bei uns: Capri Turbo von Racer/Sideways. Wir haben in bereits ausgiebigst gefahren und freuen uns sehr, dass diese Edelschmiede die Gruppe 5 für sich entdeckt hat!

Bleiben wir gleich in Italien: NSR hat nicht nur ihre Langstreckenmeisterschaft im Heimatland auf Ninco-Kursen ausgerichtet. Sie legen nach mit einem schönen Porsche 917K, einer neuen Corvette C6R und einem Audi R18 Testversion.

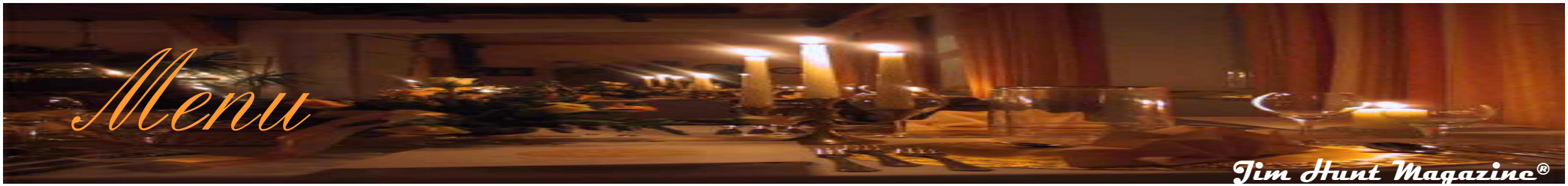
Kyosho, bekannt für RC-Produkte und seine Mini-Z liefert nun seine ersten 1zu43 Autos aus: Wir haben sie alle im Test und dazu auch die erste Bahn des Herstellers. Interessant für Fans des kleinen Maßstabs und nebenbei muss sich die Konkurrenz bei der Performance der technisch versierten Japaner verdammt warm anziehen!

Ach ja, und dann war da noch unser Dreh mit Pro7. Das Jim Hunt Magazine wurde von den Fernseh-Machern für die tägliche Sendung Galileo engagiert. Wir sollten zeigen, wie man ein Serien-Slotcar schneller macht. Dazu waren wir beim Slotracing Club in Ebersberg und haben zusammen mit den Fernsehleuten sieben Stunden für vier Minuten Dreißig TV-Beitrag gedreht. Es hat Spaß gemacht und war hoffentlich eine gute Werbung für unser Hobby. Der Beitrag zu den Wingcars an der Bahn in Brühl war zudem interessant und zeigte, was maximal möglich ist, wenn man das möchte. Danke noch mal an die nette Leute aus Ebersberg und natürlich an die nette Crew von Pro7! Wer den Beitrag versäumt hat und noch mal ansehen möchte, findet den Link dazu auf unserer Website!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.23 !

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim´s Universum

News & Facts

Jim Hunt Racing

Langstrecke in Dijon/Frankreich

Rennbahn 143

Kyosho Bahnset

Porsche 917K und 956 LH, Audi R8 und

Lamborghini Murcielago

Tracktests

- ***Titelstory: Sideways im Gruppe 5 Capri***
- ***Rallye:***

  Lotus Exige

  Citroen 2CV Safari

  Hummer H3
- ***Rundstrecke:***

  Renault 8

  Ninco Klassik-Treffen: Jaguar E-Type Roadster Porsche 550 Spyder, Chevrolet Corvette

  Jaguar D-Type von Scalex

  Chevy Camaro alt und neu

  Ford GT von Ninco

  Mini Morris Policecar

  Audi R18 TDI von NSR

  NSR: Porsche 997, 917K, P68, C6R

SCHNELLES HOBBY – SCHNELL GELIEFERT
WWW.SLOTBOX.DE
DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30
VRROOM
UMPFI'S SLOTBOX
SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON:0 22 04.76 86 39, FAX:0 22 04.76 87 14

Jim´s Universum

Ninco bessert seine Jaguars nach!

Aufgrund der angebrachte Kritik reagierte der spanische Hersteller prompt und besserte das Chassis des Jaguar E-Type nach. Die erste Charge des britischen Klassikers hatte das Problem, dass Chassis und Aufbau unterschiedliche Breiten aufwiesen und sich daraus bei Fahrt ein klaffender Spalt bildete (wir berichteten). Bereits die zweite Charge des ersten Wagens wurde verbessert und nun die neue Version hat von Anfang an keine Probleme mehr. Wir bekamen vom Importeur dieses Foto und konnten auch beim neuen Testmuster feststellen: Der Spalt ist Geschichte und das wunderschöne Auto hat diesen Makel abgelegt. Weiter hinten im Magazin die Vorstellung der neuen Version, es ist ein Roadster mit festem Verdeck. Selbstverständlich in British Racing Green. Besser kann man diesen Boliden von der Insel wirklich nicht in Szene setzen.

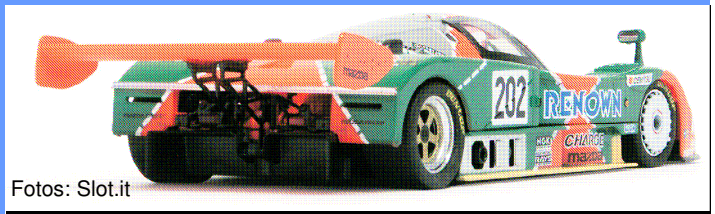
Foto: Ninco

Ninco. Wunderschöner Jaguar E-Type nun ohne klaffendem Spalt zwischen Chassis und Karo.

Slot.it bessert Oxigen nach!

Es gab anscheinend technische Probleme beim Oxigen System von Slot.it. Die Italiener informierten uns, dass es unter folgenden Links die Möglichkeit gibt, eine aktualisierte Bedienungsanleitung und Versionen kostenlos zu laden. Wir können mehr dazu leider nicht sagen, weil uns bis heute kein Testexemplar zur Verfügung steht.

Neue Bedienungsanleitung:
http://www.slot.it/INGLESE/Oxigen_Manuals.html
Bootloading
http://www.slot.it/INGLESE/Oxigen_Software.hat,
ml
Firmware (Alle Versionen, derzeitige 1.x und 2.x)
http://www.slot.it/INGLESE/Oxigen_Firmware.htm
l



Fotos: Slot.it

Neue Versionen: Slot.it Mazda 787 und Ford GT40

Jim´s Universum

Ninco TRON – elektronischer Regler

Als Mai Neuheit gibt es einen neuen elektronischen Regler von Ninco. Dieser ist sowohl für den Heimbahnnutzer als auch für den Wettbewerbsfahrer sehr attraktiv.

TRON

– schnell einzustellen, mehr zeit zum Fahren

– nie wieder mit falscher Einstellung auf dem Podium

Kontaktloser verschleißfreier Regler durch Hall Effekt, 6 einstellbare Beschleunigungskurven, 4 einstellbare Bremskurven, Umschalter für Polaritätswechsel, mit Schutz bei falscher Polarität. Inklusive Adapter für verschiedene Systeme 8 – 22 Volt. UVP 89,95

Foto: JHM

Komplett verkabelte und einbaufertige LED Anlage mit Goldcap von Ninco. Einbauen, anschließen und los geht's zum Nacht-Stint. Die beiden Lampen für vorne und hinten müssen lediglich mit einem Cutter voneinander getrennt werden und schon kann man sie nach Belieben in alle Fahrzeuge einbauen. Eine tolle Komplettlösung für Leute, die keine Lust auf fummelige Lötarbeiten haben.

Fotos: Ninco

Der neue elektronische Regler von Ninco hört auf den Namen TRON.

Foto: JHM

Neu für mehr Anglewinder-Speed: 26 Zähne für 3/32er Achsen.

Jim´s Universum

Lancia Beta Montecarlo Rollout bei Racer!

Bei Racer in Italien drehen bereits die ersten Testmuster des Gruppe 5 Lancias ihre Runden. Der Wagen wird von seiner Performance her gut zu seinem gegner, dem Capri Zakspeed passen.

Der Wagen kommt auch mit dem neuen Sideways Anglewinder Motorhalter, dem Slot.it Flat 6 Motor. Parallel dazu lief die Entwicklung von eigenen Reifen an, es wird sie in S (soft), M (Medium) und H (Hard) geben.

Wenn alle Test abgelaufen sind, wird er Lancia in folgender Konfiguration auf den Markt kommen:

Lancia Beta Montecarlo - Nurburgring 1000kms 1979 - R. Patrese / W. Röhrl (Bild unten).

Bei Racer kommt in der Sideways Linie der Lancia bald auf die Startlinie. Das Rollout der ersten fertigen Vorserienwagen in Prototypen mattschwarz fand bereits erfolgreich in Mailand statt.

Fotos: Racer

Leserauto

Hallo Jürgen,

mit Hilfe deiner Workshops zum Thema Lackieren und Decals hab ich jetzt mein erstes Whitekit von Slot.it lackiert (nur mit Pinsel), im Anhang gibts ein Bild davon. Vielen Dank für die tollen Tipps !!

Grüße
Patrick Ademes

Foto: Patrick Ademes

Patrick griff nach unserer Anleitung zum Pinsel und schuf einen wunderschöner Toyota Gruppe C. Kleiner Tipp: Radhaus-Innenseite des Hecks mattschwarz pinseln und Scheibenbremse nicht vergessen. Viel Erfolg bei weiteren Projekten! Dein Toyota sieht klasse aus und macht Lust auf mehr!

Das gute Buch

Jim´s Universum

Lancia Delta 4 WD und Integrale

Als die spektakulären, kaum noch beherrschbaren Gruppe-B-Rallyeboliden im Mai 1986 verboten wurden, waren die Hersteller und Teams gezwungen, neue Gruppe-A-Fahrzeuge zu entwickeln. Um konkurrenzfähig zu sein, mussten die Wagen Allradantrieb besitzen und mindestens 300 PS leisten, um an das von der obersten Motorsportbehörde definierte Limit zu kommen. Lancia hatte das Glück, das der neue Delta HF 4WD gerade vorgestellt worden war und eine perfekte Basis für das neue Reglement bot.

Das prächtig illustrierte Buch erzählt, wie sich der HF 4WD im Laufe der Jahre entwickelte - zuerst zum Integrale mit dem ursprünglichen Achtventil-Motor, dann zum Integrale 16V und schließlich zum Integrale 16V Evo 1 (oder Deltona, wie er auch liebevoll genannt wurde).
Der Integrale war nicht nur das erfolgreichste Lancia-Rallyefahrzeug aller Zeiten, er war auch das vorerst letzte, denn am Ende der Karriere des Integrale im Jahr 1993 zog sich die Marke bis heute vom Rallyesport zurück.

128 Seiten, ca. 160 größtenteils farbige Abbildungen, 210 x 195 mm, gebunden, ISBN 978-3-86852-481-9

Auf Basis des harmlosen Alltags-Delta entstand in den 80ern mit dem Integrale ein martialisch anmutendes Hochleistungsauto, das einzig dem Zweck dienen sollte, Rallye-Weltmeisterlorbeer für Lancia zu erobern. Das Porträt eines Champions.

Im Mittelpunkt steht klar der Integrale, aber auch Ausblicke auf Vor- und Nachfahren seiner Rallye-geschwister kommen in diesem Buch zur Geltung.

RACER goes SIDEWAYS

Jim Hunt Magazine®

Zakspeed Ford Capri Turbo

80er Jahre Tourenwagen mit Turbo: Die italienische Edelschmiede Racer entdeckt und widmet sich dieser brachialen Rennserie und macht ihre Exponenten stärker, technischer und perfekter wie keiner zuvor.

Gruppe 5 kommt zurück!

Ford Capri Turbo

Jim Hunt Magazine®

Die Gruppe 5 in den 80er Jahren war klarer Wegweiser in Sachen Technik. Turbos zogen ein und katapultierten die Autos mit wildem Gepfeife und Gezische nach vorne. Was heute 2012 als Serienauto auf Straßen rollt, fand schon damals im Rennsport Anwendung: Geringer Brennraum, aufgeladen mit Turbos lieferte eine Ausgeburt an Leistung. Heute sind moderate Brennräume mit 1,4 Litern und knapp 200 PS Standard und sie begeistern mit alltagstauglicher Standfestigkeit über viele Jahre. Damals kitzelte man um die 700 Pferdestärken aus dem gleichen Hubraum und fuhr Rennen. Das Turbofeuer aus den Flammrohren begeisterte, wildes Pfeifen und Zischen des Turbolaufzeugs intonierte die Emotionen der Zuschauermassen. Fly lieferte vor einigen Jahren wunderschöne Gruppe 5 Capris mit Frontmotor und Lancias mit Sidewinder. Es gab sehr viele Versionen in wunderschönen Lackierungen. Aber die Serienstreuung brachte große Abweichungen in Laufkultur und Leistung. Weniger geübte Tuner verzweifelten an schleifenden Slicks an Radhäusern. Andere hingegen sahen aufgrund unterschiedlichen Motor- und Antriebskonzepte beider Autos Probleme, bei Rennen eine Vergleichbarkeit herzustellen. Von Lancia gab es zudem zwei verschieden technische Versionen. Eine, die den

Racer kam mit dem Gruppe 5 Capri aus dem Nichts.

Wir bekamen schon im Februar auf der Messe in Nürnberg den mattschwarzen Testprototypen zum ausgiebigen Fahren überreicht, hielten uns aber bis vor seiner Markteinführung bedeckt. Tolle Proportionen und technisch hochinteressant! Klar kommt er in bunter Sponsorenbedruckung.

Ford Capri Turbo

Einbau einer Starrachse vorne ermöglichte und eine, die das nicht tat. Alles in allem eine schöne Sammlung, aber ein unrundes Konzept. MRRC baute tolle Toyota Supras dazu, die allerdings auch nicht vergleichbar waren, fuhren sie viel schneller als die Fly Autos.

Racer aus Italien, bekannt für sensationelle Oberklasse Slotcars stellte uns bereits Anfang des Jahres seine Neuheiten vor. Die Gruppe 5 wird mit Ford Capri Turbo und Lancia Montecarlo neu aufgerollt. Das alles in der erschwinglichen Sideways Produktlinie, was nicht nur uns aus dem Häuschen bringen dürfte. Im Februar überreichte uns der Chef persönlich diesen im Handel nicht erhältlichen mattschwarzen Test-Protoypen eines Capri Turbo. Wir hielten den Deckel drauf, fuhren aber seit Februar mit großer Begeisterung den heißen Turbo-Feger sehr ausführlich und sind mehr als angetan. Was immer wieder erstaunt: Racer baut perfekt ausgependelte Autos ab Werk. Magnet raus, Ölservice und los geht's. Die Kiste liegt wie das sprichwörtliche Brett und bietet ein Fahrbild, das weder an ein hektisches Spielzeugauto erinnert noch an entschleunigtes Gerät, das den Fahrspaß im Slot begraben hat. Die Italiener von Racer verstehen eine Menge vom Slotcar-Bau und das Design ist nebenbei gesagt der Hammer! Die Sideways Produktlinie ist gegenüber der Racer Modelle abgespeckt, was den feinen Detaillierungsgrad der Premium Modelle aus Resine angeht. Dafür bekommt man rennfertiges, optisch ansprechendes feines Plastik mit vertrauter Technologie von Slot.it und hauseigenen Komponenten unter der Haube. Neu beim Gruppe 5 Capri: Ein eigens entwickelter Motorhalter und ein Chassis-Konzept, das von seinen Aufhängemöglichkeiten keine Tuner-Wünsche offen lässt. Nahezu jeder in der Racing-Kategorie erhältliche Antriebshalter, egal ob mit drei, vier oder fünf Aufhängungspunkten findet darin Platz. Bei der Motorwahl kann man sich ebenso austoben, nahezu jedes Konzept passt unter die Gruppe 5 Haube. Den Slot.it Flat6 Motor halten wir übrigens für eine ausgezeichnete Wahl. Sein abgesenkter Schwerpunkt gefällt sehr gut und in Kombination mit seiner Magnetkraft ergibt sich ein sehr angenehmes Fahrverhalten.

Dynamisch kraftvoll und gelassen räubert der Capri um die Ecken.

Ford Capri Turbo

Jim Hunt Magazine®

Wie bei Racer gewohnt ein sehr ausgewogener Kompromiss aus Spritzigkeit, Durchzug und Maximalleistung, ohne dass man das Gefühl hat, eine Sojus-Kapsel durch den Slot-Orbit zu schießen. Apropos niedriger Schwerpunkt. Der Capri liegt verdammt tief auf der Piste und das ohne den Einsatz von optisch zu kleinen Rädern. Schöne große Echt-Alufelgen mit Goldspeichen rotieren um Slot.it Achsen, die mit einem Getriebe aus gleichem Rennstall versehen sind. Dabei kann nichts schief gehen. Die hauseigenen Racer Reifen harmonieren gut und bringen den Gruppe 5 Boliden von Zakspeed mit spurtfreundlicher Speed auf Zack. Man hat bei der Mischung ein authentisches Grip-Niveau gefunden. Das Fahrbild des Capris sieht klasse aus, die Slicks bieten spurtstarke Antritte auf Geraden, lassen aber PU typisches „Kleben“ auf der Plasphalt-Kursen weg.

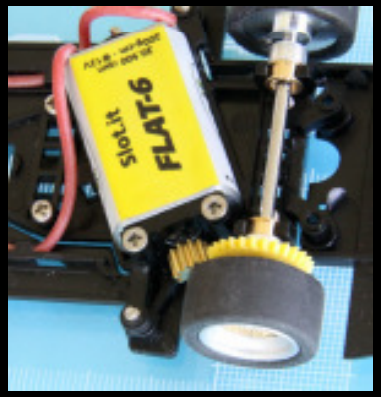
Es ist kein Problem das Wagenheck vor oder in Kurven ausbrechen zu lassen, sofern man das für nötig erachtet. Aufgrund seiner Geometriedaten, flach, breit und langer Radstand ist der Capri eine Fahrmaschine, mit hoch angesiedeltem Grenzbereich. Es macht verdammt viel Laune, mit dem Sideways Ford längere Stints unter die Räder zu nehmen. Alles ist bei diesem Auto im Lot. Man merkt von Runde zu Runde, dass bei der Entwicklung dieses Autos Leute mit verdammt viel Sachverstand zu Werke gegangen sind. Es ist mehr als sonnenklar, dass der Wagen nach der Rennstrecke schreit und bald wird er als erste Kaufversion erscheinen. Klaus Ludwigs „Würth“ Capri in weiß, rot und schwarz wird es sein. Der Preis dürfte ebenfalls bei all der dargebrachten Technik interessant ausfallen, bewegt er sich im verträglichen Rahmen. Ein Kontrahend in Form eines Lancia Beta Montecarlo (siehe Jim´s Universum) hat auch sein erstes Rollout hinter sich gebracht und bald wird er in Giro d´Italia Lackierung kommen. Es versteht sich von selbst, dass es nicht bei beiden Versionen bleiben wird und interessante Startfelder die Gruppe 5 neu beleben werden. Im Gegensatz zu den wunderschönen Autos von Fly und MRRC aus der

Breite Backen mit Abwärme-Lamellen, ein exponierter Flügel und verdammt breite Reifen waren in den 80ern nötig, um brachiale Turbo-Power auf die Strecke zu bringen und sie auf ihr zu halten. Die Heckleuchten in unzerbrechlichen Plexiglas runden optisch ab. Details in mattschwarz in Szene zu setzen ist nicht leicht, aber am bunten Serienmodell kommen sie voll zur Geltung!

Ford Capri Turbo

Jim Hunt Magazine®

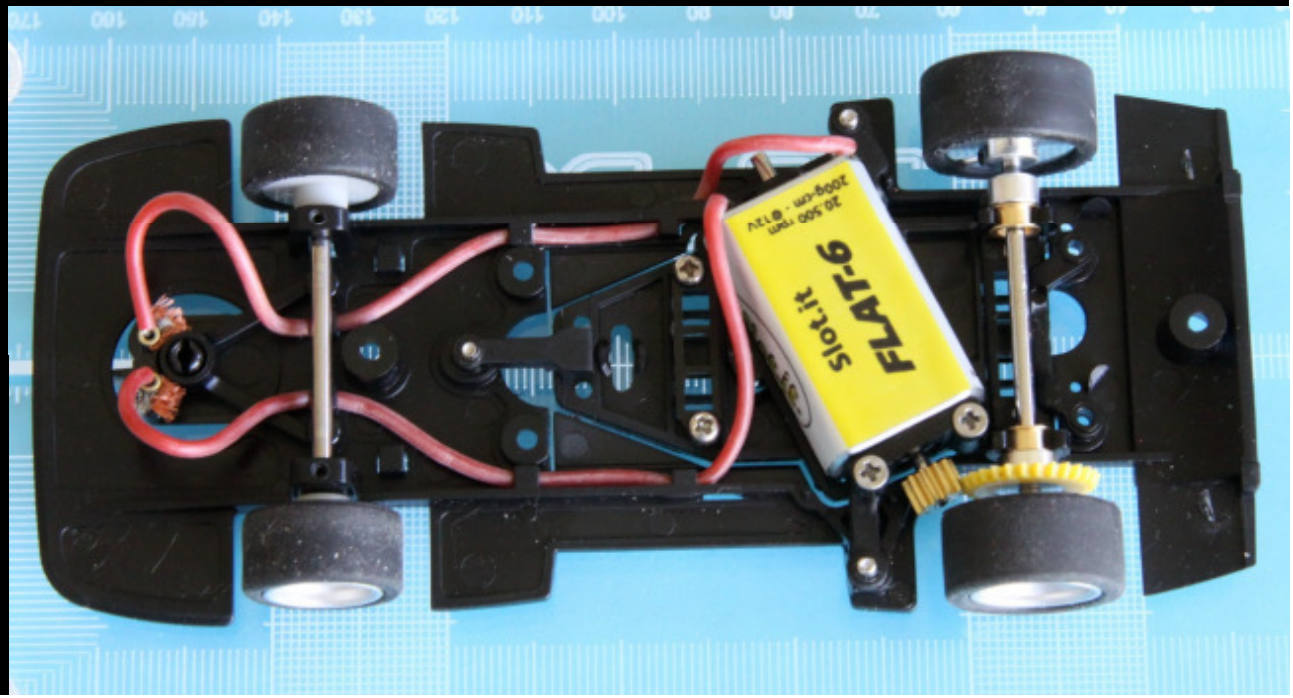
Vergangenheit bekommt man bei Sideways qualitativ hochwertige Renntechnik ready to race ab Box. Wenn das kein Ausblick auf technisch hochwertige Rennen der 80er Jahre ist. Bleibt jedem offen, ob man in authentischen Klamotten und Frisuren dieser Ära an den Start wagt. Die 80er Jahre Musik war richtig gut. Die wird das Randgeschehen um die Rennstrecke rocken.



Fazit:

Sideways entdeckt die Gruppe 5 neu und läutet die 80er Ära mit einem technisch wie fahrdynamisch hochwertigen Capri Turbo ein. Souveränes Fahrverhalten ab Werk und vielseitige Setup- wie Tuningmöglichkeiten bei Antriebshalter, - konzept und Motorwahl lassen großzügigsten Spielraum für tuning-freudige Individualisten. Ein Burner vor dem Herren mit mächtig viel Turbofeuer!

Selbst entwickeltes Chassis und Motorhalter gemixt mit hochwertiger Slot.it Antriebstechnik. Ins Chassis passen so gut wie alle möglichen Antriebshalterkonzepte. Ein weites Feld der Tuningmöglichkeiten erschließt sich damit. Satte 200gcm stemmt der Flat-6 Anglewinder bei 20500 Touren auf die Hinterachse. Damit kein PS verloren geht, ist das Aggregat verschraubt. Präzisionsachse in Messinglager hinten, vorne rotiert eine zwischen höhenverstellbaren Madenschrauben. Alufelgen rundum und Racer Reifen mit gutem Gripniveau. Der Kabelbaum ist mustergültig fixiert.



Neue Version

NSR Tarnkappenbomber für Le Mans Rennen

AUDI R18 TDI

Tim Hunt Magazine®

Audi R18

Die Ingolstädter treten seit Jahren regelmäßig bei den großen Langstreckenrennen der Welt wie dem 24 Stundenrennen von Le Mans an. Lange Zeit fuhren die Bayern offen, nun folgte mit dem R18 parallel zum Erzrivalen Peugeot ein geschlossenes Konzept. Seit Jahren fährt man Diesel mit Direkteinspritzung, was nicht nur deren Standfestigkeit und Sportlichkeit unterstreichen soll. Nein, es ist schlichtweg auch die Ökonomie an der Rennstrecke, die hier Argumente für die hochgezüchteten Selbstzünder spricht. Weniger Spritverbrauch auf der Langstrecke bedeutet, weniger Boxenstopps und somit weitere Strecken als die vermeintliche Konkurrenz. Zudem ist auf der Langstrecke ein drehmomentstarker Diesel klar schöner zu fahren, als ein mit aggressivem Temperament hochdrehender Verbrenner. Die Italiener von NSR bauen neben anderen Tunern auch den aktuellen R18 und bringen ihn als erster Hersteller auf den Markt. Nach seinem Debüt kommt nun eine zweite Testversion mit mattschwarzer Carbonhülle und der Startnummer 2, wie sie in Sebring, drüben in den Staaten zu Testzwecken lief. Unter der Haube sensationelle Technik, wie man es von Audi erwartet. Design und Qualität stehen an oberster Stelle. Und das wie mir die Leute von NSR auf der Nürnberger Spielwarenmesse verrieten auch bei Modellen und Slotcars. Audi hat eigene Leute, die den Markt kontrollieren und Modelle, die optisch nicht den hohen Maßstäben der Marke entsprechen, sofort aus dem Verkehr ziehen. Lizenzrechte sind sowieso ein Thema, ohne das heute nichts mehr geht. Aber auch dann: Stimmen die Proportionen nicht, müssen die Autos aus dem Sortiment. Das freut die Fans der Marke mit Sicherheit, bekommt

Das Understatement der carbonschwarzen Testversion hat ihren eigenen Reiz. Wie ein Tarnkappenbomber zischt der schnelle R18 über den Kurs und lässt keine Zweifel offen, dass es Audi richtig ernst meint. NSR liefert technisch die besten Materialien, die sich sowohl auf Club- wie Heimbahnen auszahlen. Optisch hielten die Ingolstädter streng die Hand drauf, was uns in einem maßstäblich präzise umgesetzten Slotcar zu Gute kommt. Und das trotz einer Fahrmaschine. Mia san mia!

Audi R18

man für sein Geld keinen faulen Kompromiss, sondern Autos, die sich wirklich sehen lassen können. Unter der leichten und proportionierten Außenhaut verrichtet hochwertige NSR Technik ihren Dienst mit der gewohnten Zuverlässigkeit. Dreibein-Antriebhalter, kalibrierten Achsen, mit soliden Madenschrauben fixierte Aluminium Präzisionsfelgen und ein Motor, der Dampf wie ein großer Diesel mobilisiert. Knapp über Standgas Drehmoment satt und Durchzug bis zur Topspeed, die dem Audi R18 von NSR Dynamik einhaucht. Ohne MTS fährt der Wagen out of the box gefällig über den Kurs: Länge läuft, tiefer Schwerpunkt und präzise Technik liefern die Basis. Die Tatsache, dass bei NSR Profis am Werk sind, geben dem Auto den letzten Schliff. Kurz vor Redaktionsschluss traf die erste schwarz silberne Rennversion des Ingolstädters Langstreckensportlers ein. Wir werden sie in der nächsten Ausgabe ausführlich in gewohnt aufwändig inszenierten Fotos zeigen. Bei uns ist alles echt, was man auf den Bildern sieht. Fakes und Fotoshop überlassen wir anderen. Wir legen Wert auf Qualität und reale Bilder. Dazu gehören für uns ebenso authentische Dioramen wie reale Hintergrundbilder. Vielleicht denken wir da ein wenig wie die Leute von Audi...

Eine langgezogene Finne, die zum Heckflügel hin ausläuft hat mittlerweile in der Formel 1 und der LMP Rennen Einzug gehalten. Auch am Audi findet sich dieses Bauteil. Tief geduckt kauert der Bolide über dem Plasphalt und seine Frontlippe schneidet die Luft knapp über dem Horizont der Rennstrecke. Tolle Lichter, am NSR serienmäßig ohne LED Befeuerung setzen optische Akzente.

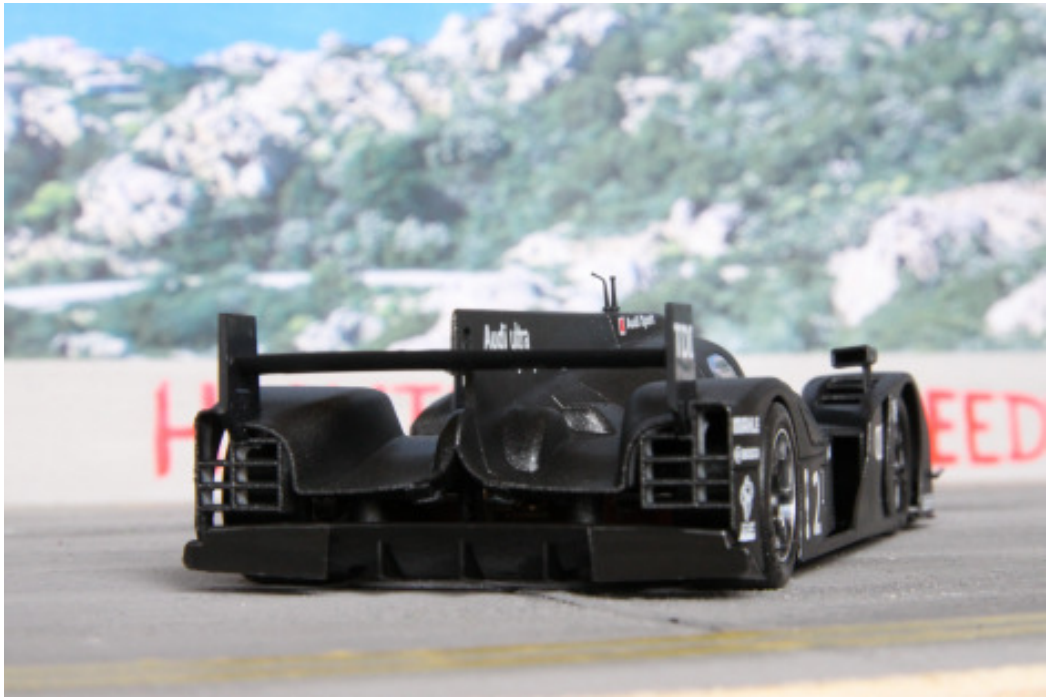
Audi R18

Inliner Antriebskonzept mit der Kraft eines großen Diesels. Der King 21 Evo stemmt gewaltige 350gcm bei 21,4K Touren mit 12 V im Tank aufs Antriebsritzel. Der entkoppelte Antrieb über das bewährte Dreipunkt-System liefert eine satte Straßenlage. Messinggleitlager hinten und Madenschrauben von oben und unten fixieren die Achse, einstellbar in ihrer Höhe. Magnet oder nicht? Klar ohne. Der Audi liegt satt und leistet sich wenig Defizite, außer die Reifen bauen mit zunehmender Rundenzahl ab. Mit Klebeband abziehen, reinigen und weiter geht's. Kühlöffnungen lassen Abwärme aus dem Motorraum entweichen. Das hält Leistung am Leben.

Beim Leitkiel sind leichte Drehbarkeit, weiche Schleifer optimale Kabelverlegung Garant für dauerhafte Leistungsfähigkeit des Motors. NSR hat seit dem Porsche 997 den ausrückbaren L-Kiel an Bord, so auch beim R18. Bei Bedarf kann man seinen Schwingarm einstellen oder mit einer mitgelieferten Schraube lahm legen, ganz wie man möchte. Das Chassis kann man in drei Härten bekommen, falls man mit der Serie nicht zufrieden sein sollte: Weich, Mittel und Hart sind möglich. Das NSR Tuningregal ist für eine Schau!

Fazit:

Der NSR R18 TDI liefert dank hochwertiger Präzisionstechnik unter seiner schwarzen Außenhaut Langstrecken-Fahreigenschaften der Oberklasse. Es liegt nun am Fahrer die Kraft des Inliners dauerhaft umzusetzen. Ein Rennwagen auf allerhöchstem Niveau ab box.



Neue Version

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

US-Donnerbolzen von NSR in orange

CORVETTE C6R

CORVETTE C6R

Neue Version

NSR Corvette C6R ist eine brutale Fahrmaschine mit leistungsstarken Parametern unter der Haube: mächtiges Aggregat und präzise Technik

Extrem tief, flach und breit. Dazu ein langer Radstand. Somit steht fest: Wer diesen Blick im Rückspiegel hat braucht entweder deutlich mehr ...

Hubraum und fahrerisches Können oder einen schnellen Reflex zum an die Seite fahren und passieren lassen. Die NSR Vette macht auch in orange eine verdammt gute Figur und sieht mit schwarzen Felgen extrem rassig aus. Optisch in unseren Augen die schönste Version.

NATIONAL NINCO CUPS

NINCO WORLD CUP

2012

BELGIUM
Diepenbeek
26 MAY
martin.somers@live.be

GERMANY
Slotracing-Rhein-Main
30 JUNE & 1 JULY
www.slotracing-rhein-main.de/pages/ninco-d-cup.php

NETHERLANDS
Witmarsum
23 & 24 JUNE
www.nincocup.nl

NINCO®

Neue Version

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

FORD GT

Der Ford GT von Ninco erfreute bei seinem Debüt durch Kraft und Ausgewogenheit im Fahrverhalten. Die Weiterentwicklung des Sport zum Lightning ließ nicht lang auf sich warten. Hier eine weitere Version von Raeder Motorsport, bei der mehr als nur eine Glühbirne vor heller Begeisterung aufgeht.

Neue Version

FORD GT

Tief geduckt, breit und lang tritt der GT an und hat feine Technik an Bord. Die Fünfspeichen-Alufelgen senken durch kleinen Racing Durchmesser den Schwerpunkt weiter ab und steigern die Spritzigkeit infolge radikal reduzierter rotierender Massen. Schnellere Beschleunigung und zügiger Ankerwurf entschädigen für die etwas leeren Radhäuser. Bei diesem Wagen stehen ganz klar die Fahrleistungen im Vordergrund. Wer damit nicht leben kann und will, muss zu Tuningfelgen greifen oder die schöne Karosse auf einen Ford GT der Sport Serie bauen.

Der Motor liefert Drehmoment satt für viel Durchzug. Das Aggregat ist als Anglewinder verbaut und feuert so seine Leistung ins Getriebe.

FORD GT

Optisch ist das Auto von Raeder Motorsport wunderbar anzusehen und auf der Rennstrecke als Gesicht in der Menge zu erkennen. Der mächtige V8 lässt dicke Striche auf den Asphalt malen, während das Doppelrohr im Heck einen satten Klang anstimmt und Emotionen zum Beben bringt. Keine Angst, das präzise Getriebe läuft sehr leise!

Neue Version

Über unsere Slothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

MOSLER

NSR auf GULF Kurs

DAUERBRENNE

Neue Version

MOSLER MT900R

Als NSR damals mit dem Mosler auf dem Markt kam, lederten die Italiener alles. Trotz abweichenden Proportionen setzt die Flunder Maßstäbe und findet eine große Fangemeinde, die auf seine Fahreigenschaften schwört.

Flach, breit und sehr leistungsstark. Der Mosler von NSR hat mit seinen Jahren der Marktpräsenz nichts an Performance eingebüßt. Der keinen hat, sollte diesen Zustand ändern. Aber: Er braucht Auslauf, will man ihn voll und angemessen ausfahren. Eine kurze Bahn ist nichts für ihn.

Es gab und gibt ihn in unzähligen Modifikationen und Ausführungen, sowohl beim Antriebskonzept ist vom Inliner, Sidewinder und Anglewinder wie von der Gestaltung der Außenhaut. Nun kommt NSR mit einer zweiten Gulf Version auf den Markt. Sieht klasse, dynamisch und frisch aus. In Serie hat er goldene Felgen, mit Schwarzen sieht er noch radikaler aus.

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

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

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

Coca Cola Feeling

NSR PORSCHE 997

Neue Version

PORSCHE 997

NSR Porsche 997, welch heißes Gerät. Der Zuffenhausener liegt satt tief und lässt sich in Rallye- wie Rundstreckenversion einstellen. Sein Chassis mit Schwingarm und variabel einstellbarer Vorderachse wie Abtriebshalter lässt viele individuelle Modifikationen im Setup zu. Coca Cola entdeckt wieder Sponsoring im Rennsport. Ob es wohl am Erfolg der nach Gummibärchen schmeckende Alpenbrause liegt? Der Rote von NSR sieht verdammt heiß aus, obwohl man das Getränk lieber kühl einnimmt. Coca Cola verleiht zwar keine Flügel, aber der 997er hat schon einen.

Unter seiner Haube arbeitet Präzisionstechnik mit mächtig Dampf!

Satte Straßenlage und toller Boxersound aus dem Doppelrohr.

Tim Hunt Magazine®

WWW.SLOTITNOW.COM

Resine-Edition

ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

TEAM SLOT®

© 2011 · fixpunkt gmbh · nürnberg · www.fixpunkt.de

slot it now –

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

Slot.it · SCX · NSR · AUTOart · NINCO · FLY · SLOTDEVIL · Top Slot · Carrera · SCALEXTRIC · SCHÖLER CHASSIS · Le Mans · PLAFIT · TEAM SLOT · Racer · MB SLOT · Scaleauto · Spirit · HUDY

slot it now

slot it now bernd hendl · prinzregentenufer 3 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Wenn es Nacht wird in Soho, rücken Bobbys aus. Sie brauchen ein passendes Vehikel, um im Gewirr der engen Gassen schnell genug zu sein. Ein Auto, das schon die Monte gewann. Der Mini ist der richtige Terrier zur flotten Gangsterjagd.

Neue Version

Mini Morris Police von Scalextric

Bobby's Car

Den Mini fuhren wir in diversen Rallye und in unser eigens aufgebauten und getunten Rundstreckenversion. Nun die Police-Version mit Blaulicht. Es sitzt sehr hoch exponiert auf dem Dach, damit man es im Verkehr ja nicht übersieht.

Neue Version

Bobby's Car

Mini Morris Police von Scalextric

Autos mit Blaulicht haben im JHM eine gewissen Tradition, sind es nicht selten interessante Boliden, die hier zum Einsatz kommen. Wer einen faden A4 oder Dreier vermutet irrt. Lambo, Alfa, Corvette und Range Rover mit und ohne Sirene waren auf Einsatzfahrt. Blaulicht haben sie alle. Bei den meisten funktioniert es sogar. Der Mini hat ein stumm blinkendes Blaulicht, das unübersehbar blinkt und dazu Fahrlicht vorne und hinten. Klein, fein und gemein. Ein sensationelles Automobil mit sehr hohem Spaßfaktor.

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

HT-AUTORENNBAHN.de

SLOT RACING

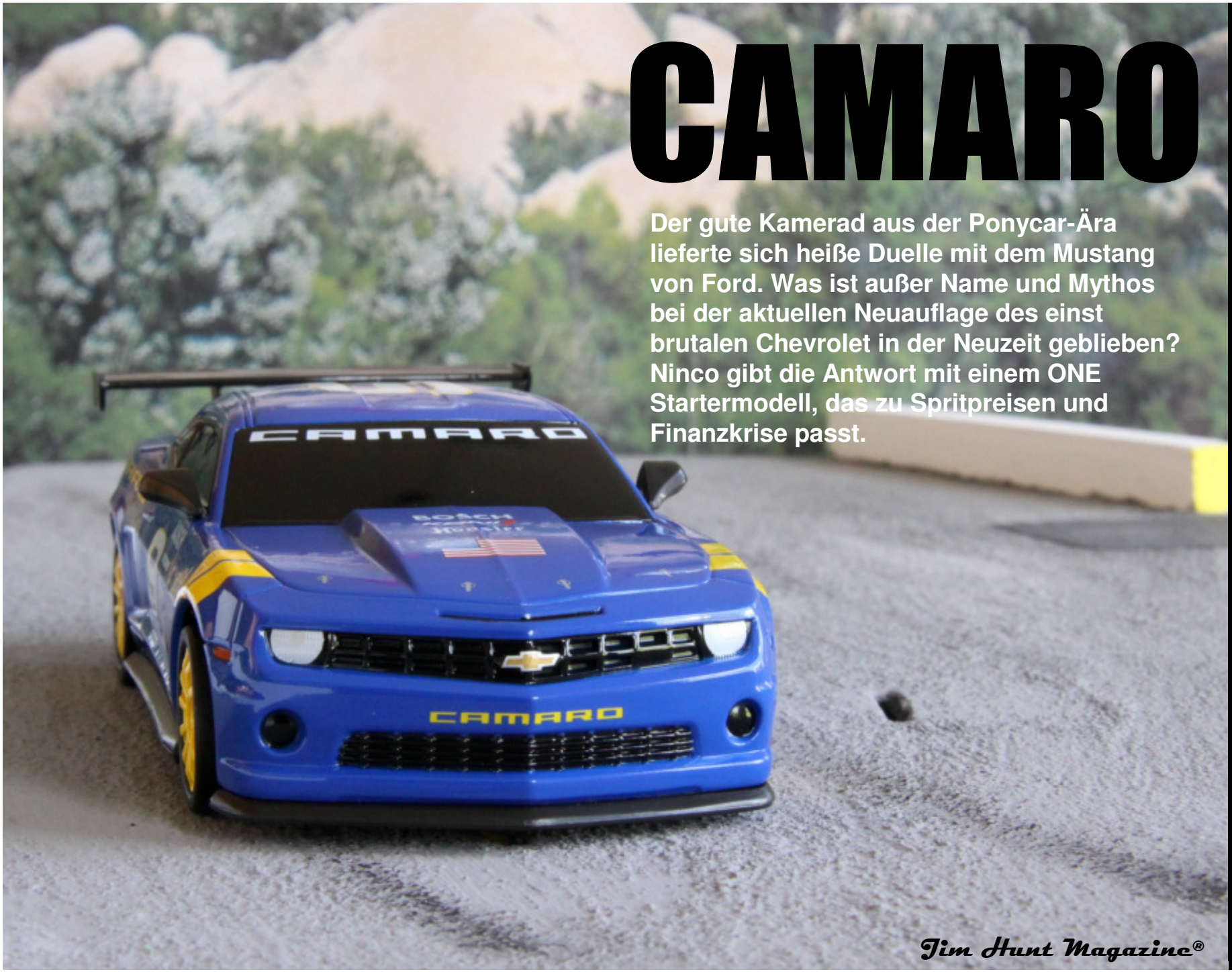
1980 30 JAHRE 2010
H+T MOTOR RACING®

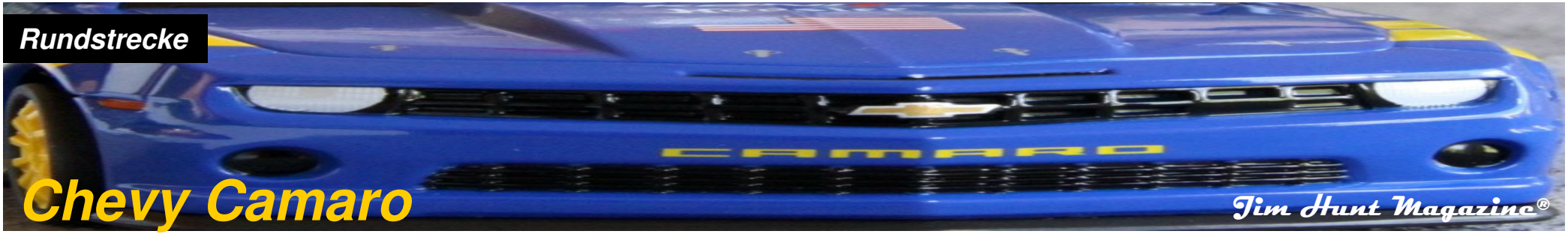
H+T Motor Racing GmbH, Bert Brecht Str. 43, 64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01, Fax: 06150 - 848 03, E-mail: info@ht-autorennbahn.de
www.ht-autorennbahn.de

CAMARO

CHEVY

Der gute Kamerad aus der Ponycar-Ära lieferte sich heiße Duelle mit dem Mustang von Ford. Was ist außer Name und Mythos bei der aktuellen Neuauflage des einst brutalen Chevrolet in der Neuzeit geblieben? Ninco gibt die Antwort mit einem ONE Startermodell, das zu Spritpreisen und Finanzkrise passt.





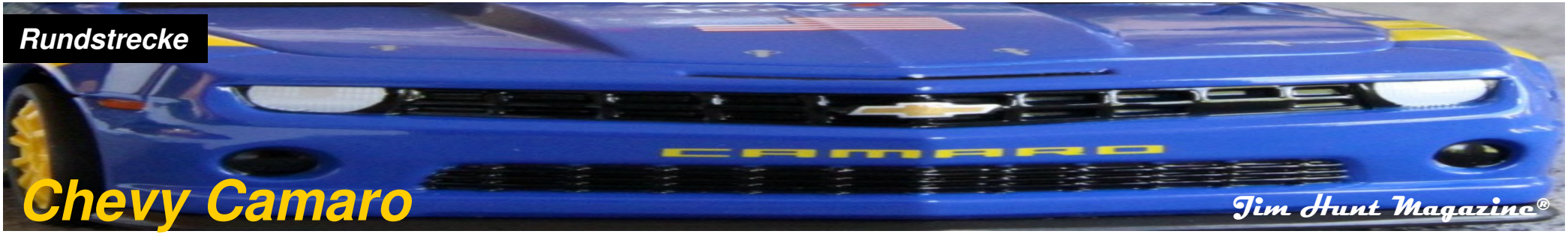
Chevy Camaro

Jim Hunt Magazine®

Die Klassiker aus dem US Motorsport vergangener Tage haben sich in die Neuzeit herüber gerettet: Chevrolet Corvette, Ford GT, und selbstverständlich darf der Gegner des Ford Mustang von damals nicht fehlen: Chevrolet Camaro. Den Designer stellte sich die schwierige Aufgabe, die modernen technischen Standards und Anforderungen unter vertraute Konturen zu verpacken, damit der Wiedererkennungswert die Augen der Betrachter streichelt. Keine leichte Aufgabe, ist es heute einfach nicht möglich den Spirit der fauchenden Maschinen von damals neu zu kreieren. Wie man sich damit arrangiert liegt bekanntlich am Geschmack und im Auge des Betrachters. Auf der Hand liegt, es geht um satte Fahrmaschinen, die nach wie vor mit dickem V8 Gebrabbel um den Kurs pfeilen, wenn auch heute viel kultivierter und etwas dezenter als damals. Die Anforderungen an den Motorsport haben sich seit den späten Sixties und Seventies stark verändert. Und damit sind nicht nur Sicherheitsstandards gemeint. Auch die Umweltaktivisten dürfen gewaltige Worte mitreden. Aber das bedeutet nicht, dass man den Motorsport wilder Maschinen mit reichlich Hubraum „Adieu“ sagen muss. Im Gegenteil: Es brummt und donnert noch immer, wenn auch dezenter und moderner.

Ninco baut nun zum Mustang und zur Corvette in der budgetfreundlichen ONE Linie einen weiteren robusten Wagen mit reduzierten Details und Nehmerqualitäten, wie man sie von so einem US-Brummer erwartet. Der Camaro der ganz neuen Generation kommt in Sunoco-Blau mit Gelb, wie sich schon einer seiner Vorfahren zeigte. Optisch sehr einfach gehalten begibt er sich auf den Kriegspfad der Rennbahn statt zum Concourse d´Elegance. Er ist eine aus blauen Kunststoff gegossene stark vereinfachte Maschine, die dank ihrer Geometriedaten unkompliziert gut läuft. Und das auch ohne MTS. Selbstverständlich ist im mit einem kompakten Small Block versehenen Chassis großzügig Platz für Trimmblei, falls man

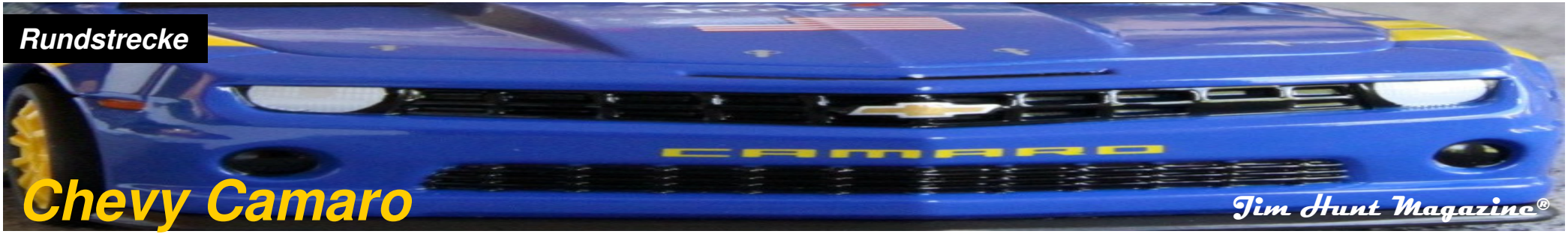
Vertraue Linie in zeitgemäße Form gebracht. Einsteiger-ONE Fahrmaschine mit Nehmerqualitäten.



Chevy Camaro

mit dem bereits ausgewogenen Seriensetup nicht zurecht kommen sollte oder sich das einbildet. Ein dezenter Ölservice der beweglichen Mechanik (Achslager und Motorwelle) sowie Fett aufs Getriebe reichen, um mit 12 Volt sportlich heizen zu können. Ein aggressiver Blick im Rückspiegel der Gegner wirkt furchteinflößend, obwohl die Augen des Camaro nur aufgemalt sind. Sein wuchtiges Heck mit vier aufgemalten Rückleuchten gefällt uns gut. Der exponierte Flügel am Heck verlangt Aufmerksamkeit, möchte man seinen Abtrieb an der Hinterachse ihn noch länger nutzen. Seine seitlichen Flaps ragen weit heraus, Vorsicht bei wilden Slides am Kurvenausgang: Ein Hindernis könnte die Performance des US-Kameraden unsanft beenden. Wer den Wagen digital nutzen möchte, kann mit ihm das Feld von hinten rustikal aufrollen. Die Frontspoilerlippe ist die solide Verlängerung des Chassis und besitzt Nehmerqualitäten. Selbiges gilt auch für analoge Heizer. Ausritte mit dem Dynamik- Pflug an der Front sind drin, aber wie

Aggressiver Blick im schmalen Kühlergrill, stark ansteigende Coupé-Schulterlinie: Die markanten Grundzüge des alten Camaro haben die Designer auch beim aktuellen Boliden schön wiedergegeben. Frontlippe und Seitenschweller halten ihn am Boden der Tatsachen. Tiefschwarz eingefärbte Scheiben sparen den Einsatz eines dunklen Helmvisiers und man kann auf der Langstrecke beim Fahrerwechsel mogeln: Keine sieht, wer gerade am Steuer sitzt.



Chevy Camaro

schon erwähnt: Obacht auf den Heckflügel! Er mag weder harte Überschläge noch wilde Ausritte mit hartem Feindkontakt. Der Camaro liegt sehr ruhig auf der Piste und man muss es entweder im Cockpit übertreiben oder eine zu hochexplosive Spritmischung fahren, damit man ihn mit erbärmlich jaulender Kurbelwelle vom Kurs katapultiert. Don´t drink and drive! Wie viele Galonen der Camaro in der Stunde säuft, darüber schweigen wir wie ein lässiger Cowboy in High Noon.

Fazit:

Ninco hat mit dem Camaro einen weiteren US Donnerbolzen der neuen Generation in seine budgetfreundliche Starterlinie ONE gestellt. Optisch hat man sich trotz Sunoco-Thema aufs Wesentliche beschränkt und viel mehr das Augenmerk auf Nehmerqualitäten und einfache Technik zum vernünftigen Preis geachtet. Dafür ist das Auto gemacht. Perfekt für Einsteiger, wilde Heizer und Kids.

Ninco Smallblock als Mittelmotor vor der Hinterachse verbaut liefert seine Kraft direkt aufs Inliner-Getriebe. Gretchenfrage: Reicht seine Leistung? Klare Antwort: Ja! Ideal für Heimbahnen mit 12 Voltan ohne und 14 Voltan mit MTS. Slicks mit gutem Gripniveau beschleunigen den Camaro vernünftig und ein frei drehender L-Kiel ab Werk liefert zuverlässige Zündfunken. Vorsicht ist beim Heckflügel geboten: Seine Flaps ragen aus den Karosserieschultern heraus, sie mögen keine Hindernisse am Streckenrand. Aber wer mag die schon...

Neue Versionen

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

N S R C l a s s i c E n d u r a n c e R a c i n g

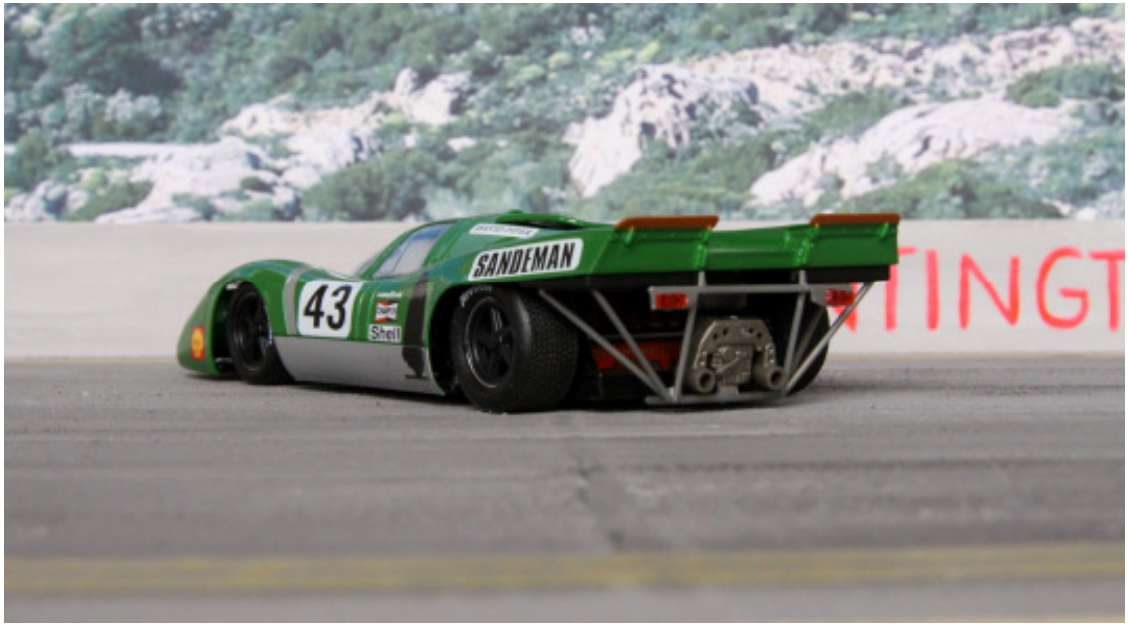
PORSCHE 917K Ford P68

PORSCHE 917K

Neue Version

Sinnliche Linienführung, niedriger Schwerpunkt und Leistung: NSR 917 Kurzheck.

Porsche 917K als tragende Säule im NSR Klassikprogramm. Es war vorab klar, dass die Italiener auch den Boliden von David Piper bringen werden. Mr. Piper selbst verriet uns bei einem Interview, dass er gegenüber Slotcars aufgeschlossen sei. Gab es schon Autos von ihm bei Fly. Wunderschön in der damals gültigen Racing Farbe Grün für England zieht der Langstrecken-Porsche seine Bahnen. Unter der Haube technisch hochwertige Technik, die sich sehen lassen kann.



Ford P68

Neue Version

Obwohl das rote Original bei Rennen wenig Erfolg hatte. Der Ford ist einer der schönsten Rennautos bei klassischen Sportprototypen der Langstrecke. NSR hat ihn standfest gemacht und technisch ideale Voraussetzungen eingehaucht. Seine Länge läuft. Sein Tiefgang liegt satt und die Technik an Bord ist ausgereift und präzise hochwertig. Schon ab Serie eine tolle klassische Fahrmaschine für die Langstrecke, egal ob Heim- oder Auswärtsrennen.

Die Farbe Silber passt perfekt zu den geschwungenen Karosserielinien des 3 Liter Ford. So fuhr dieser Wagen nie ein Rennen, es gab ihn so nicht. Aber egal, er sieht in dieser Fantasielackierung extrem schön aus und macht in klassischen Startfelder eine verdammt gute Figur. Der dezent weiße Streifen macht sich dazu perfekt.

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

pioneer

Bei uns in Deutschland

Neue Versionen
Let the good times roll
JAGUAR E-Type Roadster PORSCHE Spyder CHEVROLET Corvette
Ninco Classics
Jim Hunt Magazine®
Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

Ninco Classics **P O R S C H E S p y d e r**

Klein, leicht und schnell: Porsche Spyder begeisterte nicht nur James Dean auf der Rennstrecke. Heute zählt der kleine Zuffenhausener zu den teuersten Klassikern aus eigenem Haus. Ninco macht ihn zugänglich.

Neue Version

Jaguar E-Type in British Racing Green. Der Sportklassiker mit seiner langen Schnauze kommt zudem als Roadster mit Hardtop und breiten Reifen auf der Hinterachse. Die Kinderkrankheiten am Chassis sind behoben und der Wagen begeistert optisch wie fahrtechnisch auf der Strecke. Ein richtig edles Teil britischer Autobaukunst made by Ninco.

Ninco Classics

J A G U A R *E - T Y P E*

Neue Version

Der Urtraum des amerikanischen Sportwagenbaus als schickes schwarzes Cabrio mit weißem Verdeck und viel Chrom. Nobles V8 Wummern inklusive zum Cruisen wie beherztem Heizen. Ninco machts möglich und legt seinen US-Dauerbrenner neu auf. Der elegante Klassiker wird seine Fans finden.

C H E V R O L E T *C O R V E T T E*

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***

Neue Version

JAGUAR D-Type

The Speedcat

Jim Hunt Magazine®

Neue Version

JAGUAR

D-Type

Schon damals futuristisch, sinnlich und aerodynamisch geformt: Jaguar D-Type mit markanter Finne, wie man sie heute an Formel1 und LMP1 findet. Zentralverschluss-Flügelschrauben und schmale Reifen mit viel Gummi. Im offenen Cockpit weht Freiluft-Feeling um die Nase. Unter der langen Haube sonores Schnurren der wilden Mieze. Scalextric inszeniert sie nun in edlem Metallicblau! Wau und Miau zugleich!

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Neue Version

RENAULT 8

**SCX bringt die heroischen Zeiten wild brüllender Heckmotoren zurück.
Der kleine Klassik Franzose lässt die Kuh fliegen und zaubert ein verdammt breites Grinsen in den offenen Fahrerhelm.**

Neue Version

Die neue Designversion des Renault 8 begeistert in den Werksfarben gelb weiß schwarz. Stahlfelgen und Chromeinfassungen prägen seinen Zeitgeist.

SCX mobilisiert einen tollen Klassiker für Leute, die drehmomentstarken Fahrspaß im kleinen Cockpit lieben.

© 2012 Tim Hunt Magazine®

Goldene Zeiten

Carrera Tourenwagen

1975er BMW 2002

Tim Hunt Magazine®

Die Nullzweier Baureihe erstürmte Herzen seiner Fans wie Siegertreppchen bei Rundstrecke, Rallye und Berg. Der krachlederne Bayer lieferte voll ab.

BMW 2002

Jim Hunt Magazine®

Er war der kleine BMW aus meinen Kindertagen, Opa fuhr einen und ich verbrachte viele flotte Fahrten über Landstraßen, stehend zwischen den Kopfstützen der Vordersitze stehend. Damals sorgte sich niemand über Sicherheit, die Freude am Fahren stand im Mittelpunkt und jene 02er BMW galten in den 70ern als heißes Gerät. 1502er als Einstiegsgerät, 1602, 1802 und dann der 2002. Richtig scharf der 2002 ti und tti.

Mit Turbolader war der Bayer eine Macht und zahlreiche Privatfahrer fuhren damit Rallye, Rundstrecke und Berg, sofern sie das Budget für so einen Wagen aufbringen konnten. Ich erinnere mich noch genau an den Klang dieser Autos. Auf der Rundstrecke kam der Tourenwagen mit zeitgenössisch wilden Verbreiterungen zum Einsatz. Dicke Radhäuser waren nötig, um breite BBS samt Schlappen und der angewachsenen Spurbreite ein großzügiges Obdach zu schenken. Stoßstangen waren unnötiger Ballast, der über Bord geworfen wurde. Einzig der Chromzierrat blieb. Allerlei Tuningexperimente hielten Einzug. Tuner Carrera legt den Warsteiner 2002er von GS Tuning auf. Ein rattenscharfes Gerät mit seitlichem Flammrohr unter der Fahrertür und aerodynamisch günstig angebrachten Talbot-Spiegeln auf der Haube. Wir sind gespannt, was

Schlanke Grundform mit weit ausgestellten Kotflügeln: Tourenwagen der 70er sind wilde Maschinen aus einer Zeit, als Schlaghose und Kotletten zum guten Ton gehörten. Der Sound war vom Feinsten!

Goldene BBS Speichen mit silberfarbigem Felgenhorn, ein ovales Flammrohr unter der Fahrertür und kraftvolles Spoilerwerk machen aus dem braven 02er BMW ein wildes Gerät für die Rundstrecke. Heckantrieb liefert wilde Drifteinlagen.

BMW 2002

sich im schmalen BMW auf der Stecke tun wird. Im Serienzustand mit MTS fährt der Bayer stoisch gelassen um den Kurs. Sorglos ideal für Renn-Einsteiger. Wer den Anforderungsgrad ans Fahrkönnen erhöhen möchte, baut das MTS und die Leitkielrückstellfeder aus. Hinterreifen anschleifen und Vorderräder lacken, damit deren Grip den schmalen Wagen nicht aus der Kurve hebeln kann. Die Doppelzündung des L-Kiels für perfekten Stromfluss einstellen. Der starke Vierzylinder ist als Inliner vor der Hinterachse verbaut: Mit ordentlich Temperament entfaltet sich die Kraft von den Brennräumen über eine scharfe Salzburger Nockerlwelle aufs Getriebe.

Dazu gibt's leichtlaufende Einzelradaufhängung vorne, eine wahrlich gute Lösung. Der schmal und hoch bauende BMW verlangt im Betrieb ohne MTS normalerweise einen versierten Fahrer, der mit dem Gaspedal umgehen kann, will man einen sauberen Strich fahren. Ein klassischer Tourenwagen mit schmalen Slicks ist kein moderner Flachmann, der jeden Fahrfehler hinnimmt. Es macht sehr viel Spaß, den Bayer am Limit zu bewegen. Aber wo ist das eigentlich?

Dank großem L-Kielschwert Er fällt so gut wie nicht aus dem Slot, bleibt sauber in der Spur. Die Herausforderung besteht mehr darin, die satte Motorpower in Kurven ohne Überziehen auf die Strecke zu bringen. Reißt man den Schieber zu weit auf, lässt sich der BWM spielerisch im Drift durch Kurven blasen. Das macht verdammt viel Spaß, weil er wie erwähnt gutmütig im Slot bleibt. Der geneigte Tuner findet im Chassis Platz zur Unterbringung von Trimmblei falls gewünscht.

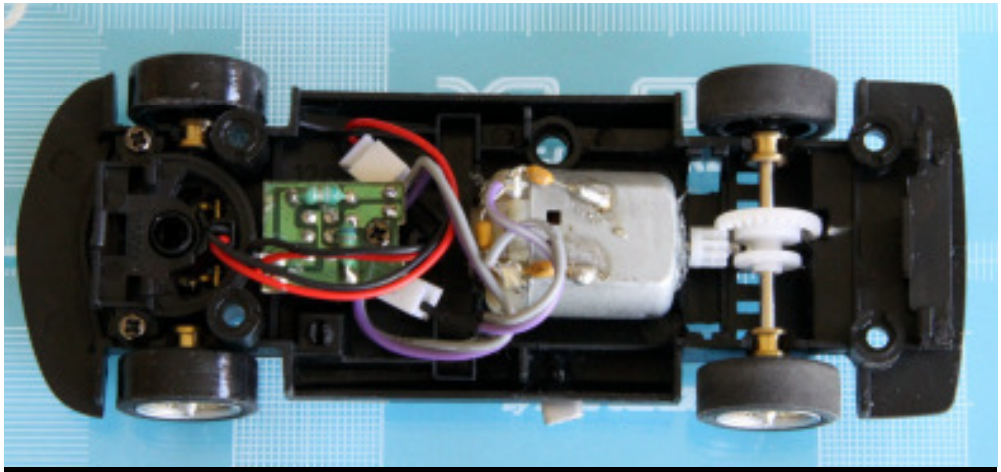
Ohne Käfig geht nix! Der Fahrer sitzt inmitten von Stahlrohrgeflecht, das im Falle eines Überschlages sein Leben retten kann. Rennsport jener Tage bot im Vergleich zu heute wenig passive Sicherheit. Heldentum am Lenkrad gefragt!

BMW 2002

In den Tank 12 Voltan bleifrei, weil wir keinen Anlass für Bleizusatz sehen. Angeschliffene Hinterräder liefern sehr gute Performance auf Carrerapisten. Optisch zeigt der goldige BMW stramme Wadl in der Lederhosen. Einziger Kritikpunkt: Warsteiner Gerstensaft und Bayern harmonieren wie Oktoberfest und Berliner Weiße. Aber wer die Saison zahlt, schafft o! Do kenna a mia koan Radi! Aber nach dem Rennen trinken wir unser eigenes Bier! Egal welches Sponsoren-Etikett aufm Flaschl pappt.

Fazit:

Carrera hat den 1975er 2002er BMW jede Menge Fahrspaß eingebaut. Trotz schmaler und hoher Bauweise liefert der Bayer eine gute Performance auf der Rundstrecke und lässt sich zu dem mit wenig Aufwand für den Betrieb ohne Magnet präparieren. Flotter und kontrollierter Fahrspaß ist auch dann garantiert, lässt man dem Temperament des starken Motors freien Lauf.



Trotz schlanker Bauweise und hohem Schwerpunkt lässt sich der BMW von Carrera auch ohne Magnet gut fahren. Inliner mit Messingradlager und Einzelradaufhängung vorne sammeln Pluspunkte. Vorderräder mit Klarlack versiegeln, Hinterräder dezent anschleifen. L-Kiel Rückstellfeder ausbauen und Motor im Halter verkleben. Ölservice und schon kann es losgehen. Ohne zusätzlichen Ballast Blei dreht der Münchner seine Runden mit 12 Voltan bleifrei. Klassische Freude am Fahren. Der lange L-Kiel führt den Wagen souverän, die Doppelzündung liefert zuverlässige Zündfunken.

myRacer.de

Ihr Konto | Warenkorb | Kasse

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku...

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
- Ersatzteilservice!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- new Vormerkservice!
- IR D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Carrera Gesamtkatalog 2008

030120 - 3,99 EUR

26732 - 19,99 EUR

30342 - 54,99 EUR

30346 - 65,99 EUR

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power

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 !

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko...

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Einzelrandstreifen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandko...

02. Carrera Einzelschienen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandkost...

03. Carrera Außenrandstreifen Kur... 1/60° rot/weiss, 3 Stü...

12,99

incl. 19 %

exkl.Versandko...

04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück

24...

incl. 1...

exkl.Vers...

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

LOTUS

Exige Rallye

Ninco schickt leistungsstarkes Leichtgewicht ins Reich der Driftwinkel. Wir lassen wir den kleinen Lotus mit Anglewinder Vierzylinder von Toyota ganz groß singen.

Jim Hunt Magazine®

Lotus Exige Rallye

Jim Hunt Magazine®

Geringes Gewicht, bissiger Mittelmotor und eine Fahrlage wie ein Kart. Perfekte Eckdaten für Sportwagen, egal ob Rundstrecke oder Rallye. Es ist nur noch eine Frage des Setups und schon kann es losgehen. Ninco überraschte uns vor einigern Zeit mit einer Kooperation mit dem Hause Lotus, jenem Traditionsunternehmen von Colin Chapman, der damals mit Jim Clark, Jo Siffert, Jochen Rindt in der Formel 1 sowie mit leistungsstarken Sportwagen und Tuningteilen aufhorchen ließ. Mittlerweile gehört Lotus einer Finanzquelle in Malaysia, so ändern sich die Zeiten. Aber um die Kohle geht es nicht, es geht um Fahrspaß und den klingenden Namen Lotus, der aktuell mit einem neuen Rallyeprojekt an den Start gerollt ist und an die Tradition früherer Siege anknüpfen will. Ninco lässt seinen Exige GT3 in Rallyeversion vom Stapel und geht in weiß-grün auf Sekundenhatz durchs kurvige Geläuf. Im Heck sitzt ein kompakter Anglewinder, der angemessene Leistungsdaten auf die mit breiten Slicks bereifte Hinterachse liefert. Wir haben den Wagen ausgiebig getestet und vorgestellt, er war sogar Titelheld in JHM No.11. Wer den Wagen im Rallyegang bewegen möchte, findet damit einen ausgezeichneten Begleiter. Fahrlage, Kraft und Beherrschbarkeit des kleinen

Perfekte Fahrlage für wilde Kurvenritte: Mittelmotor, breite Spur hinten und angemessene Leistungsdaten. Gas schön auf Zug halten und das Heck sitzt !

Der Klang des getunten Vierzylinders auf dem Drehzahlolymp ist traumhaft. Kraftkleber in die Motor-Aufhängung für vibrationsarmen Lauf und Kraftübertragung, Fett aufs Kunststoff-Getriebe und etwas Öl auf die Radlager: Mit heißen Reifen geht's los auf die nächste WP!

Lotus Exige Rallye

Tim Hunt Magazine®

... Exige passen perfekt zur schmutzigen Disziplin. Auf den exponierten Heckflügel sollte man Acht geben. Er liefert Abtrieb an der Hinterachse und sollte keinesfalls zur Botanikdurchpflügung oder zum Mähen von Grünzeugs am Wegesrand missbraucht werden. Ein sauberer Fahrstil hilft: Kurven ohne wilde Lastwechsel nehmen und der Mittelmotor spielt dabei seine Stärken voll aus.

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

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.

Neue Version

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

HUMMER H3

SCX geht mit Hubraum, Federweg und Durst im Überfluss auf RAID-Kurs

Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Schräglagen? Kein Problem

Air-Condition ohne Front- und Heckscheibe: Einzig der Fahrtwind kühlt.

HUMMER H3

Allrad, Federwege satt, stark profilierte Ballonreifen und Drehmoment ab Standgas: Der Hummer H3 von SCX nimmt es mit jedem Gelände und allerlei Hindernissen auf. Geht es grob zur Sache, rückt sein L-Kiel weit aus und hält Kontakt zum Boden.

Neue Version

Über unsere Slotothek auf www.jim-hunt-magazine.de findet man Vorgängermodelle

Citroen konzipierte seinerzeit den 2CV als einfaches und standfestes Gefährt fürs französische Landvolk. Die Ente avancierte zum Verkaufsschlager und Kultauto. Eine seltene Version mit zwei Motoren und Allrad fuhr durch die Sahara. Wir zeigen nach ihrem Debüt die zweite Version des ulkigen Vogels auf Abwegen.

SAHARA ENTE

SAHARA ENTE

Neue Version

Allrad und zwei Motoren erhöhen die Steigfähigkeit der Blechkiste erheblich. SCX setzt einen zentralen Motor ein und verteilt die Kraft über zwei Getriebe auf die gefederten Achsen. Ein schwenkbarer L-Kiel hält Tuchfühlung zum energiespendenden Erdungssaft. Ein Ventilator am Hintern kühlt den zweiten Entenmotor.

Reserverad auf der Fronthaube für alle Fälle. Dazu gibt es frankophon gelbe Entenlampen. Die Schlanke und hochbeinige Bauart: Ideal für Ritte durch Wadi und Busch. Standfestigkeit gut, wenn auch unsere Ente ab Werk einen Rahmenschaden hatte. Die Schweißnaht eines Längsträgers riss. Nachschweißen mit Sec-Kleber und kleinen Winkelblechen aus Plastik.

Neue Version
HUBRAUM
IST ALLES
Camaro von TODCO RACING
GOODYEAR
TIRES
SHELL
TODCO RACING
7
Jim Hunt Magazine®

HUBRAUM IST ALLES

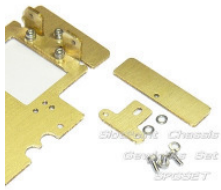
Camaro von TODCO RACING

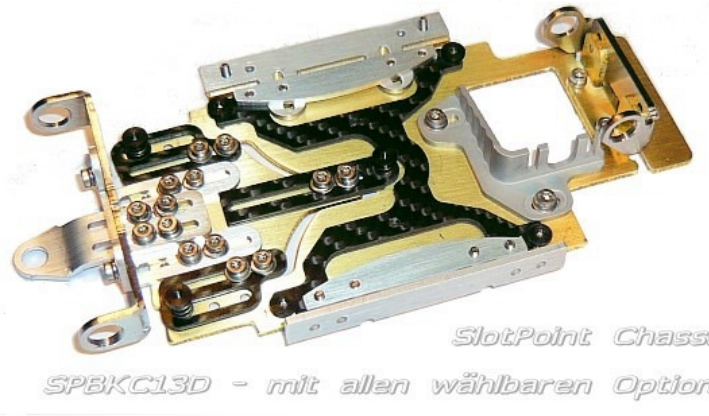
Neue Version

Ein Klassiker der Bing Bang Liga, die liebevoll Ponycars genannt waren. Es geht um die großherzig getunte US Boliden aus dem Hause Chevrolet und Ford. Der Camaro war der schärfste Konkurrent zum Dauerbrenner Mustang.

So auch das Duell bei Scalextric. Der Chevy ist breiter als der Ford, somit in Kurven eine Macht. Dafür läuft die Länge des Mustang im Galopp über die asphaltierte Prärie. Wer das Rennen macht, entscheidet der Käufer oder der bessere Fahrer. Das war schon damals ab Ende der 60er so.

Slot Point Baukastensystem: Zahle nur, was Du brauchst!





© Jim Hunt Magazine® 2011

Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

Für kleine 13D und große 18D Motoren!

Reportage

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

Langstreckenrennen in Dijon/Frankreich
28. auf 29. April 2012

JIM HUNT RACING

Bei unseren französischen Freunden in Dijon fand ein Langstreckenrennen statt. Auf einer sechsspurigen Piste wurde ein analoges 1zu32 Rennen ausgetragen. Parallel dazu stand die Rallyestrecke zur Verfügung, um sich im kurvigen Geläuf auf Solofahrt zu testen.

Richtig stilvoll ging es zu, ein Herr mit edlem Zwirn und schwarz-weißer Kravatte zog die Fäden des Geschehens.

JIM HUNT RACING

www.dijon-racing-slot.com

Reportage

JIM HUNT RACING

Langstreckenrennen in Dijon/Frankreich

28. auf 29. April 2012

Eine sechsspurige Ninco Bahn mit flüssigen und zum Teil richtig anspruchsvollen Kurvenpassagen galt es im Langstreckenmodus so gut und lange es geht fehlerfrei zu bezwingen. Die großzügigen, hellen Räumlichkeiten machen die Veranstaltung auch am Rand der Rennstrecke interessant, kann man bei langen Renndistanzen genau eines nicht brauchen: Hektik und räumliche Enge. Die Autos, klassische Le Mans Boliden von Fly, NSR und Le Mans Miniatures wurden technisch egalisiert, so dass sich spannende Rennen mit wunderschönen Autos realisieren ließen. Sie standen auf eines angefertigten Boxengassenvorplätzen mit entsprechenden Markenschilder im Hintergrund. Liebe zum Detail ist es doch, was unser Hobby ausmacht. Das bewies auch der Veranstalter, erschien er stilecht in Anzug mit Kravatte, was der Stimmung zu zusätzlicher Speed verhalf. Als Randgeschehen konnte man auf der wunderschönen Rallyestrecke fahren.

HUNT RACING JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING JIM HUNT RACING

HUNT RACING JIM HUNT RACING

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
- Eintragsservice
- Supportforum

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

Ideallinie Slotshop

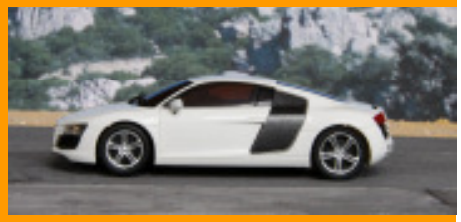
Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe des Nürburgrings

www.ideallinie-slotshop.de

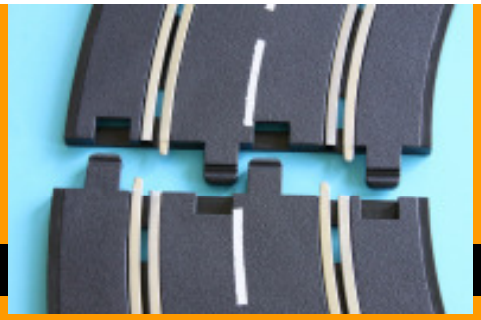
Dslot43

Kyosho greift im kleinen Maßstab ganz groß an

Erste eigene Bahn und Autos in 1zu43 am Start!



Tim Hunt Magazine®



Jim Hunt Magazine®

Dslot43

Kyosho greift im kleinen Maßstab ganz groß an

Lange Jahre war der Maßstab 1zu43 die Domäne von Carrera Go! Der bekannte Markenname und der attraktive Preis haben sich allerorts durchgesetzt. Stückzahlmäßig haben die Salzburger wahnwitzige Absatzrekorde mit Go! eingefahren. SCX kam mit wunderschönen 1zu43 Autos mit echten Leitkielen, tollem Fahrverhalten und Optik. Aber die Spanier zeigten wenig Engagement auf unserem Markt und sie haben ihre Chance in dem Maßstab schlichtweg verpennt.

Vor eineinhalb Jahren drang bereits das Gerücht zu uns durch, das der japanische RC-Hersteller Kyosho das Thema 1zu43 erschließen will. Auf der Messe in Nürnberg staunten wir nicht schlecht, als wir diese Autos sahen. Technisch wie optisch im Gegensatz und Go! und SCX ein technischer Quantensprung mit ausgeglichenem Fahrverhalten auf einer vierspurigen Ninco-Bahn. Dieses Jahr präsentierte Kyosho eine eigene Bahn, neue Autos und die raffinierte Kooperation mit einem Standmodellhersteller aus dem im kleinen großen Maßstab.

Nun sind Autos und Bahn zu haben. Sie macht einen viel versprechenden Eindruck und der Preis ist das Komplettset mit großzügiger Streckenlänge auf wenig Raum ist ordentlich. Die Autos besitzen Grip auf der hauseigenen Schiene, die gestylten Trigger liegen sehr gut in der Hand. Gelegentlich traten im Test Kontaktprobleme bei den Bahnleitern auf. Wir gingen der Sache auf den Grund, kontrollierten und bogen Übergänge zwischen zwei Bahnstücken zurecht.

Klick-klack: Schneller Auf- und Abbau. Mechanischer Rundenzähler und einfache Anschlussbox. Pistolen-Trigger arbeiten weich und haben einen Turboknopf.

Dslot43

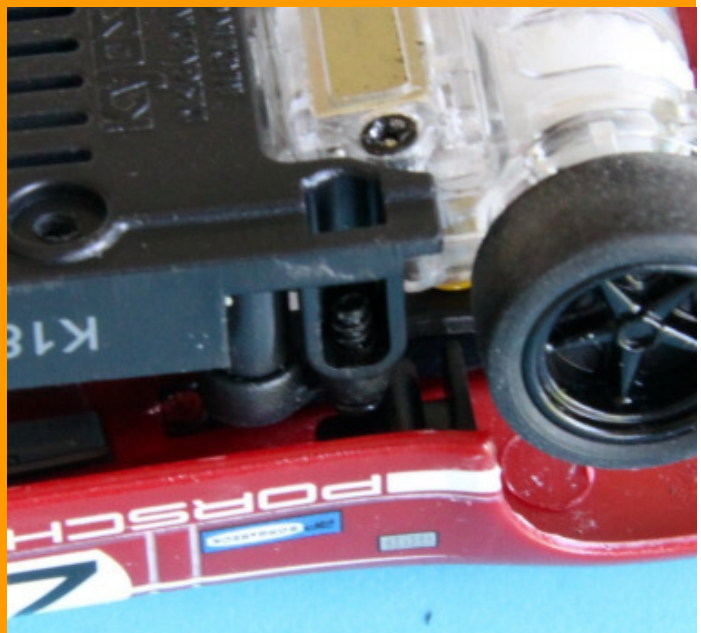
Kyosho greift im kleinen Maßstab ganz groß an

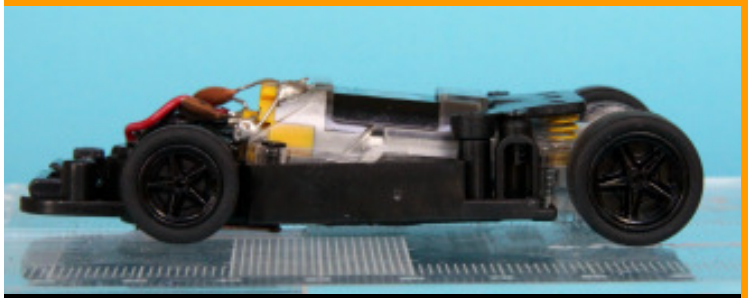
Dann ging es wieder. Hier könnten und sollten die Japaner etwas nachbessern. Ansonsten gibt es über diese Bahn nichts negatives zu berichten. Auf- und Abbau gehen unkompliziert vonstatten. Der Karton-Koffer passt unter jedes Bett, in oder auf jeden Schrank. Das Layout ist flüssig und bietet eine fast voll ausfahrbare Gerade. Klar gibt es vorab nur einen Kurvenradius. Wäre vermessen von einem Neueinsteiger im Slotcar-Business vorab diverse Kurvenradien abzuverlangen. Aber das setzt dem Spielvergnügen wenig entgegen. Die Autos laufen sauber auf der Schiene, Leitplanken verhindern in Kurven wilde Ausritte und mitgelieferte Stützen halten die Überfahrten in Schach. Ein Standard-Netzteil und eine simple Anschlussbox befeuern die Anlage. Der mechanische Rundenzähler funktioniert zuverlässig. Man kann ihn auch weglassen, es ist eine kleine Schiene im Set enthalten, die seinen Verzicht im Layout überbrückt. Die Autos sind optisch eine Schau. Egal welches Modell wir begutachten. Für 1zu43 setzt Kyosho optisch neue Maßstäbe. Technisch sowieso.

Chassis mit einem entkoppelten und gefederten Antriebshalter. Gekapselte Getriebe, das vor Staub und Schmutz schützt. Die Karossen sind auf die Chassis gesteckt und können von Hand einfach demontiert und entkoppelt werden. Dazu gibt es Magneten, die variabel montiert oder gar weggelassen werden können. Ein reichhaltiges Zubehörprogramm wird schrittweise kommen und neue Dimensionen in 1zu43 eröffnen. In unserem letzten Messebericht 2012 kann man sich einen

Flüssiges 9,60 Meter Layout mit zwei Spurwechsel. Platzsparend im flachen Kartonkoffer intelligent verpackt.

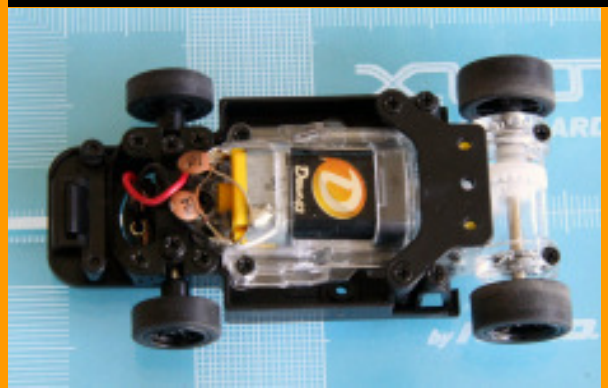
Einblick verschaffen, falls noch nicht geschehen. Klar haben die Autos einen drehbaren Leitkiel, wie es sich für ein ausgewachsenes Slotcar gehört. Feine Detaillösungen wie die Aufnahme der kleinen Kunststofffelgen auf den Achsen zeigen, dass sich die Japaner richtig Gedanken gemacht haben. Trotz Steckbauweise können sich Räder auf der Achse nicht leer durchdrehen. Der kleine Maßstab ist verkaufstaktisch nicht uninteressant: Immer mehr Leute auf weniger Wohnraum lassen kaum Platz für große Bahnen. Die zunehmende Zahl Alleinerziehender und Singlehaushalte können sich in der Masse nicht immer großzügig geschnittene Wohnungen für die Unterbringung großer Bahnen leisten. Da punktet klar die raumsparende Unterbringung der Spielkonsole. Preislich liegen die kleinen Slot-Konzepte niedriger als größere Maßstäbe. Denkt man an den Absatz auf Märkte wie Asien, passen kleine Bahnen und Autos besser in die begrenzten Platzverhältnisse dort. Ikea hat sogar eigene Möbel entwickelt, die in asiatische Wohnungen passen, da dies Artikel aus ihrem herkömmlichen Sortiment nicht tun. Zurück zu den Slotcars der ganz kleinen Liga. Technisch interessant und mit viel Potential für Tuner begibt sich Kyosho auf völlig neues Terrain. Und das gleich in zweierlei Hinsicht. Neu auf dem Slot-Markt und technisch auf einer ganz anderen Spur als die Konkurrenz im kleinen Maßstab. Interessante Fahrzeuge gibt es zu Einstieg. Egal ob Supercars oder Gruppe C der 70er wie 80er.

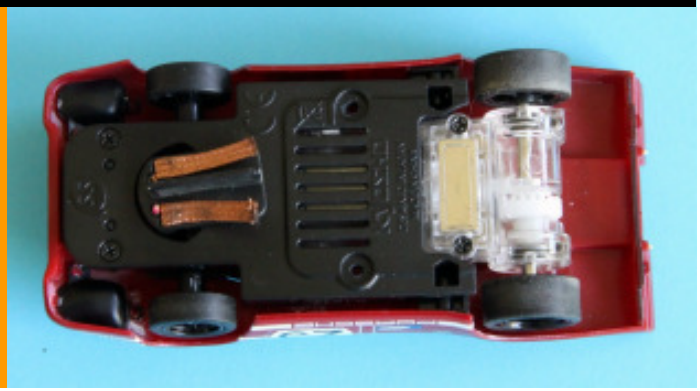




Schwerpunktgünstig nach hinten abgesenkter Inliner und ein entkoppelter, gefederter Antriebshalter sorgen zusammen mit einem drehbarem Leitkiel für ein überragend tolles Fahrverhalten im kleinen 1zu43 Maßstab. Der gekapselte Antrieb ist vor Staub gut geschützt, das Getriebe dennoch wartungsfreundlich zugänglich.

Entkoppelte Dynamik: Die Karossen sind eingeklipst und ohne Werkzeug demontierbar. Der Magnet kann in der Höhe variabel eingebaut oder gar entfernt werden. Mit hauseigenen Tuningreifen und Blei fahren die kleinen Autos ohne Probleme! Hut ab vor soviel Engineering!





GOKARLI

rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

GOKARLI rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

PORSCHE 917K

Le Mans 1970 - Daytona

Tim Hunt Magazine®

Dslot43

Dynamisch wie eh und je: Porsche 917K, die Legende der Langstrecke geht bei Kyosho mit zwei Versionen an den Start. Der Siegerwagen von LeMans 70 und das Martini Auto von Daytona. Flott aber mit klarem Grenzbereich gehen beide Boliden zu Werk.

PORSCHE 962C LH

Zwei 80er Jahre Gruppe C Boliden aus Zuffenhausen

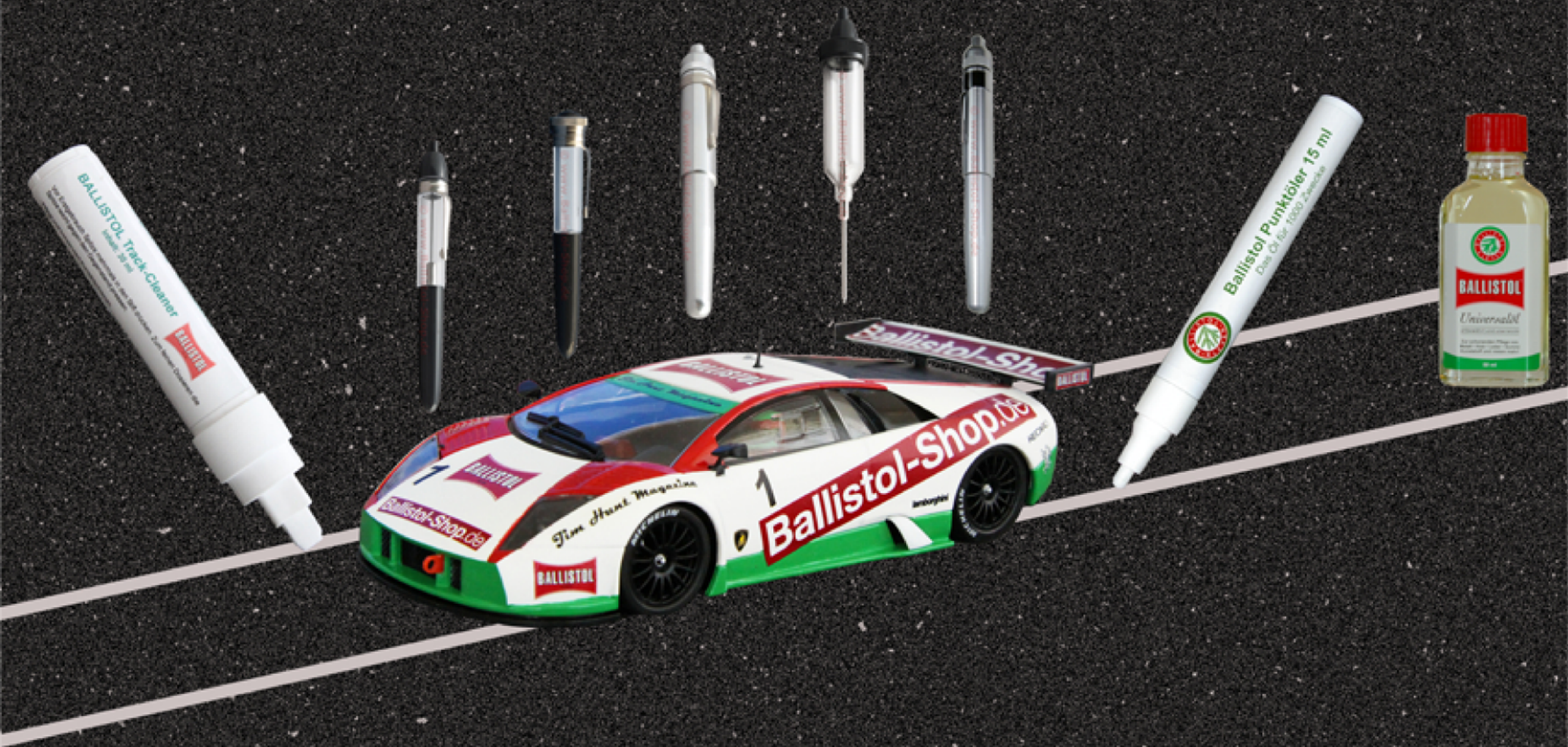
Jim Hunt Magazine®
Dslot43

Dslot43

Die wilde Fahrmaschine der 80er. Wir sahen sie um den Norisring kreisen und pfeilschnell durch die Eau Rouge jagen. Auf so gut wie allen Rennstrecken der damaligen Zeit siegreich unterwegs. Länge und niedriger Schwerpunkt halten die kleinen 962er Langheck lange und gutmütig auf Kurs. Wie schon damals die idealen Dauerläufer für Langstrecken-Rennen.

ÖLWECHSEL

www.Ballistol-Shop.de



Schienenpflegestifte und Präzisionsöler mit und ohne Ballistol.

KONTAKTFREUDIG • SAUBER • SCHNELL

AUDI R8
Lamborghini Murcielago

Jim Hunt Magazine®
Dslot43

AUDI R8
Lamborghini Murcielago

Dslot43

Kein Fake, kein Standmodell eines hochpreisigen Anbieters. Das ist ein 1zu43 Slotcar! Der Audi R8 sieht rattenscharf aus. Die silber lackierte Version setzt optisch neuen Maßstäbe in Sachen Slotcarbau der ganz kleinen Hubraumklasse! Es gibt den Ingolstädter Supersportler in klassischer Audifarbe Silber und in noch aktueller Trendfarbe weiß. Wie bei allen Modellen auch hier Rauchglasscheiben. Platz für ein Cockpit ist keines, in den Fahrgast-zellen sitzen die kleinen Motörchen der Dslot43 Rennwagen. Der Audi hat ein gutmütiges Fahrverhalten, allerdings sollte man beim schnellen Einfahren in enge Kurven aufpassen, dass man den Bremspunkt nicht zu optimistisch setzt. Dann geht er gerne mit den Macht eines Mittelmotorwagens hinten weg und fliegt aus der Ideallinie in Richtung Botanik.

Zweimal Murcielago in den typischen quietschig lauten Farben gelb und grün. Die Italiener mit Ingolstädter Innenleben rennen mit ihrem langen Radstand verdammt geduldig und bleiben sehr lange im Slot. Selbst höhere Speed mit wilden Richtungswechseln nehmen diese Übertiere gelassen unter ihre Hufe.

Flexible Außenspiegel erhalten die Freude an Optik und Detail an den kleinen Rennautos. Kyosho macht keine halben Sachen und geht auch bei so kleinen Details in die Vollen. Bravo!

© 2012 Tim Hunt Magazine®

DAS WAR DIE 23. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 24 !

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt.
Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt.
Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben!