

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

24



LANCIA 037 Special
Test plus Videoclip mit
Echtsound



Racer 512 Sebring

SLR und R8

Mini Morris

McLaren Supersportler

Ninco: Ford Sierra
DTM

TRON von Ninco



Goldener Herbst oder Nebelschwaden?

Die Sommerpause ist vorbei. Erholt geht es zurück aus warmen Regionen in warme Räumlichkeiten. Die Slot-Neuheiten hielten sich in den sonnigen Monaten auf unserer Nordhalbkugel in Grenzen. Das ist weder Fluch noch Segen, es kann sich jeder sein eigenes Bild über die Marktsituation machen. SCX ist in neuen Händen, die brodelnde Gerüchteküche ist nun aufgeklärt und es ist offiziell was längst klar war. Mehr dazu in Jim's Universum. Die spanische Fliege Fly legt allerhand altbekannte Modelle im neuen Look auf. Egal ob Porsche 911 Gulf, ein MAN Gulf Racetruck oder die legendären Ferrari 512 Coda Lunga, leider in Sparversion mit weniger Details. Es gilt offenbar mit bewährten Konzepten und Themen die krisengeschüttelten Kassen zu füllen. Slot.it setzt auf diverse Remakes mit neuen Chassis, tieferen Schwerpunkt und weniger Gewicht. Neue Farbvarianten. Neuerdings werden relativ aktuelle Modelle als Sonderangebote verkauft. Bevor der 98er Porsche 911 GT1 zum Rollout kommen wird. Wir sind sehr gespannt!

NSR folgt dem Pfad und legt nach dem im letzten Magazin vorgestellten Audi R18 diverse Karosserieversionen bekannter Modelle auf. Nach Anfrage beim NSR Chef in Italien werden wir als Redaktion aus wirtschaftlichen Gründen neuerdings mit Karosserien und Felgeneinsätzen der aktuellen Neuerungen beliefert !!! Eine Gangart

über die man ernsthaft nachdenken muss. Ist es unsere Aufgabe als Fachpresse, neue Modelle in Form von Karossen auf alte getestete Chassis zu montieren, zeitaufwändig hochwertig inszenierte Fotos herzustellen, in denen die Produkte eines Herstellers für eine sehr große Leserschaft in Szene gesetzt und beworben werden? Auch da müssen wir über ökonomische Prinzipien nachdenken. Zudem stellt sich die Frage, ob sich jemand mit gutem Namen gegenüber der Fachpresse so einen Ausritt leisten darf und kann? Fetter Gedankenstrich

Die wirtschaftliche Krise zeigt ihre Spuren und es wird interessant, ob die miserable Situation in den europäischen Slot-Hochburgen Spanien und Italien auch auf unser Land überschwappt wird. AutoArt hat sich aus dem Grund komplett aus dem Slot-Business zurückgezogen. Zitat: „Der Hauptabsatzmarkt Spanien ist eingebrochen und daher lohnte sich die Produktion nicht mehr...“

Racer liefert dagegen einen neuen Ferrari 512 Spider aus und zeigt wieder ganz deutlich, wo der Hammer in Sachen hochwertige Slotcars optisch wie technisch hängt. Parallel dazu kommt der aus unserer letzten Titelstory vorgestellte Prototyp des Gruppe 5 Capri Turbo aus der DRM in seiner ersten Auslieferungsvariante „Würth“ auf den Markt und verkauft sich so gut, er war nach wenigen Tagen ausverkauft und auf Ebay traten sofort Spekulanten mit Mondpreisen an.

Ninco bringt heimlich still und leise den Lancia 037 Rally und schiebt gleich den Ford Sierra nach. Beide Boliden in jeweils zwei Versionen. Ninco trotz der Situation im eigenen Land und es gibt auch noch einen elektronischen Regler zum fairen Preis dazu.

Wir haben den Lancia 037 redaktionell in Italien getroffen und einem harten Fahrtstest unterzogen. Zwischen den Zeilen - wie für das Jim Hunt Magazine üblich - schielen wir immer wieder auf das Modell von Ninco und sagen, was sich im Cockpit beider Gruppe B Wagen abspielt. Dazu gibt es als Novum im Jim Hunt einen kurzen, knackigen Videoclip, in dem man sich den 037 hautnah in Action ansehen und vor allem anhören kann! Play it loud!

Scalextric bringt ebenfalls neue Versionen bekannter Gesichter an die Startlinie. Zwei neue GT, ein SLR und ein R8 wie ein neuer klassischer Mini wie den Supersportwagen McLaren in neuer Version. Wir sind gespannt, wie sich die Marktsituation in Richtung Slot-Hauptsaison 2012/13 entwickeln wird. Wir fahren auch durch den Nebel, aber nur mit goldenen Scheinwerfern.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 24!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim Hunt Magazine®

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Jim Hunt Racing

Neuer Club stellt sich vor

Workshop

Fahrwerkstuning Ninco Ford Sierra – mit wenigen Kniffen fertig für die Rundstrecke

Regler

Neuer elektronischer TRON von Ninco stellt sich vor

Tracktests

Rallye:

Lancia 037 Rally

Rundstrecke:

- *Ferrari 512 by Racer*
- *Ford Sierra Cosworth*
- *McLaren Mercedes SLR vs. Audi R8 LMS*
- *Mini Morris*
- *McLaren MP4*
- *Audi R18 TDi von NSR*



Elektronisch regeln mit Ninco



Jim's Universum

SCX in neuen Händen

Die Gerüchteküche um den spanischen Slot-Hersteller brodelt schon länger. Auf der Messe in Nürnberg blieb SCX fern. Angeblich lag es an den gestiegenen Standpreisen. In den Vorjahren fuhr man dort allerdings ganz schön mondän auf.

Bei Nachfragen wurde gemauert, allerdings gibt es genügend Quellen, so dass wir längst wussten, was im Argen lag. Nun die offizielle Erklärung seitens des Importeurs:

„...nach fast 5 Monaten Pause ist der Transfer zur neuen Firma Educa Borrás zu Ende. Educa Borrás ist ein spanischer Hersteller von Educativen Spielen und Spielzeugen und übernimmt jetzt die Produktion von SCX Analog, Digital und Compact.“

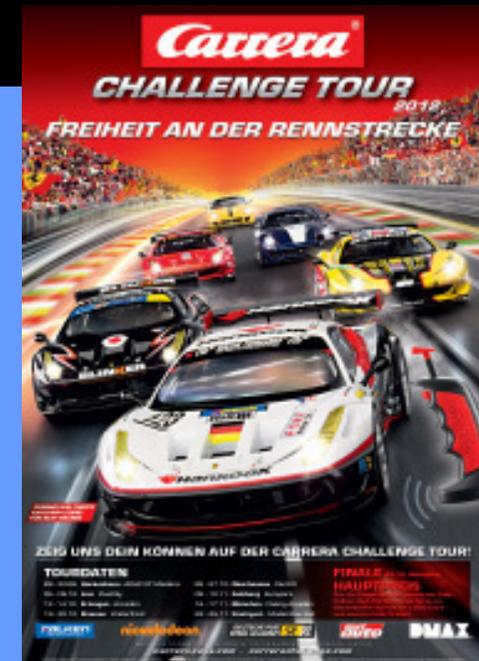
Im September sollen bereits Neuheiten ausgeliefert werden. Und unpassend zur Krise werden zugleich die Preise etwas erhöht. Man kann für SCX nur hoffen, dass es langfristig weiter gehen wird, was letztendlich auch von der Käuferschaft abhängt. Der Hauptmarkt Spanien macht die Sache nicht leichter, ist dort aufgrund der wirtschaftlichen Krise derzeit jeder Fünfte erwerbslos. Man kann nur hoffen dass SCX in wirtschaftlich stärkeren Ländern punkten wird. Die drehmomentstarken Rallyewagen wie auch mancher Rundstrecken-Bolide erfreute uns besonders auf Heimbahnkursen, bei denen ihre gut abruf- und dosierbare Leistung gefiel.

Start der Carrera Challenge Tour 2012

Am 28. September 2012 startet zeitgleich mit dem ADAC GT Masters am Hockenheimring die Carrera Challenge Tour 2012. An acht Stationen in Deutschland und Österreich müssen sich Fahrkönnen, Konzentration und stählerne Nerven beweisen, bevor am 01. Dezember 2012 in Nürnberg das Final-Rennen ausgetragen wird. Den Carrera Challenge Tour Siegern winkt ein es Reifenset von FALKEN High Performance im Wert von bis zu € 1000.

Erstmals kommt die brandneue Carrera 2,4 GHz WIRELESS+ Funktechnologie zum Einsatz. Die ultraleichten kabellosen Handregler mit einer Reichweite bis 15 Metern bieten Freiheit an der 132er DIGITAL-Bahn. Dank der Exklusiv-Lizenz Ferrari im Slotcar-Bereich warten auf die Rennfahrer originalgetreue Ferrari 458 ITALIA GT2 in den Variationen Hankook Team Farnbacher No.123, No.3 GT OPEN 2011, JMW Motorsports No.66 und Risi Competizione No.062. Vor jedem Rennen ein Warm Up gefahren.

Teilnehmer melden sich vor Startschuss beim Rennleiter an den Tour-Stationen an oder laden unter www.carrerachallenge.com ihre Lizenz herunter. Es gibt drei Altersklassen: 7 – 12 Jahre, 13 – 17 Jahre und ab 18 Jahre. Den Tagesiegern jeder Altersgruppe winken neben der Final-Teilnahme Carrera-Boliden aus dem aktuellen Sortiment. Auch Zweit- und Drittplatzierte gehen nicht leer aus. Parallel glühen zudem bei den Carrera ClubZone-Rennen die Daumen.



Private Rennbahn-Clubs, die von Carrera unterstützt werden, fahren in 1:24 acht Qualifikationsrennen in Deutschland und Österreich aus. Die Sieger gehen gemeinsam mit den Tour-Finalisten in Nürnberg an den Start.

Carrera Challenge Tour 2012:

Hockenheim ADAC GT Masters 28.09. – 30.09.2012; Linz - PlusCity 05.10. – 06.10.2012 Erlangen – Arcaden 12.10. – 14.10.2012 Bremen – Waterfront 19.10. – 20.10.2012 Oberhausen – Centro 26.10. – 27.10.2012 Salzburg – Europark 09.11. – 10.11.2012 München – Pasing Arcaden 16.11. - 17.11.2012 Stuttgart – Modell Bau & Süd 22.11. – 25.11.2012 **Finale:** Nürnberg 01.12.2012

Weitere Info unter: carrerachallenge.com und carreraclubzone.com

NINCO®

KEIN SPIELZEUG NUR FÜR SLOTER



NINCO S

REF 50602

LANCIA 037 "OLIO FIAT"

REF 50582

LANCIA 037 "MARTINI"



Vertrieb durch



www.carsandco.de

www.ninco.com

Jim's Universum

Jackie Stewart Film

Hollywood plant einen Film über den dreifachen Formel 1 Champion Sir Jackie Stewart. Brokeback Mountain Produzent Bill Pohlad legt Hand an und richtet den Fokus auf die Freundschaft von Sir Jackie Stewart mit seinem Protegé Francois Cevert, der 1973 bei einem Rennunfall in den Vereinigten Staaten ums Leben kam. Kein geringerer als Ewan Mc Gregor, bekannt aus Trainspotting und Star Wars soll Mr. Stewart darstellen. Die Legende ist mit der Auswahl sehr zufrieden hieß es seitens der Filmgesellschaft.

Ostorero Formel 1

Ein neuer Formel 1 Bolide in hochwertiger Technik soll demnächst ins Rollout gehen. Wir sind gespannt, was sich die Leute von Ostorero einfallen lassen werden.

Weiterer Riley von Sideways

Die Palette an GrandAm Rennwagen von Sideways by Racer wächst und wächst. Hier ein weiteres Modell des bewährten Konzepts mit hochwertiger Slot.it Technik unter den Haube. Wir sind gespannt, wie viele Modell noch kommen werden, anscheinend ist die Fangemeinde groß. Der Hauptmarkt dürfte wohl in den Staaten liegen, in denen diese Wagen bekannter sein dürften als hierzulande.



Le Mans Miniatures

Madame Chapeau bringt neue Panhards, eine Fahrerfigur sowie drei neue Audis an den Start. Hochdetailliert bis in die letzte Ritze. www.lemansminiatures.com



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

Jim's Universum

Neue Deckel von NSR

Die Italiener bringen neue Versionen ihrer bekannten Modelle. Ein Fiat 500 Asetto Corse im Vodafone Look. Zwei R8, einmal Playstation sowie das ROC Auto von Vettel. Die Corvette von Thomas Jäger und Sven Hannavald aus dem Vorjahr. Das Klassiksegment wird mit einer

neuen Version des Porsche 917K von Piper sowie einem Ford GT MK II bestückt. Hier ihre neuen Karosserievarianten zur Vorstellung im Magazin. Details zu den Vorgängern findet man auf unserer Website in der Slotothek, dem einmaligen Nachschlagewerk für maximal

nachhaltigen Leserservice. Einfach nachschlagen unter www.jim-hunt-magazine.de Leider können wir nur das zeigen, was der Hersteller/Importeur schickt. Die Chassis muss man sich offensichtlich dazudenken. Nachfragen diesbezüglich wurden mit der wirtschaftlichen Situation begründet.



Jim's Universum

Leserpost

In Asien ist es eine Ehre wenn man von anderen kopiert wird. Wie man hierzulande mit Kopierern verfährt ist Sache von Patentanwälten und Gerichten. Euer Magazin ist doch eine rechtlich geschützte Marke. Wie kommt das bei Ihnen an, wenn plötzlich ihre Art und Weise der Fotografie im Jim Hunt Magazins durch andere in deren Publikationen kopiert wird? Ich finde es mehr als befremdlich und sehe Handlungsbedarf. Eure guten Ideen abzuschauen und für andere Zwecke zu nutzen ist in meinen Augen unmoralisch und schäbig.

Lars Temper, Bonn

Das Phänomen haben wir schon öfter bemerkt, mehrere Leute haben uns darauf aufmerksam gemacht, dass offensichtlich unserer selbst entwickeltes Layout in Teilen kopiert wird. Andere Publizisten scheinen an unserer Art der Fotografie und Inszenierung der bei uns vorgestellten Slotcars (Perspektive, Figuren, Szenarien) gefallen gefunden zu haben und machen das in Teilen nach. Was gut ist, wird gerne nachgemacht. Wir reagieren mit asiatischer Gelassenheit und lächeln milde über den armseligen Ideenreichtum anderer. Ein abgekupfelter Benz oder BMW ist noch lange kein Original. Jim Hunt ist und bleibt sein eigenes Original. Die Leser kennen und schätzen seit Jahren diesen Unterschied. Wenn sich andere an unserer Machart orientieren zeigt das, dass wir nicht ganz falsch liegen können. Dickes Grinsen.

Es ist toll das Jim Hunt Mag immer wieder zu lesen und dazu die fantastischen Bilder aufzusaugen. Ihr habt dem Slotten klar ein neues Gesicht gegeben und die Berichterstattung in diesem Genre maßgeblich geprägt und verändert. Macht weiter so, ich fände es nur schöner, wenn das Jim Hunt viel öfter erscheinen würde.

Paul Glattinger, Wien

Hallo Herr Hunt,

Warum finden in Ihrem Magazin ähnlich übrigens wie bei car-on-line die schnellen Slotklassen nicht statt? Ich denke an Produkte von JK, von Parma, Koford, Mosetti usw. Ich finde die naturgetreue Variante des Slotracens ganz toll. Was im Slotwerk gemacht und angeboten wird, begeistert mich. Allerdings gibt es doch auch die ganz andere Richtung, bei der es um Speed bis hin zu den Wingcars geht. Sie sind Spezialist. Warum passiert da nichts. Antwort würde mich freuen.

Hermann Henniger, Hamburg

Hallo Herr Henniner,
Highspeed Slotten mit maximal ausgereiztem Material und hohem Kostenfaktor hat seinen eigenen begrenzten Kreis und Fans. Wir haben letzten Sommer mit Pro7 Galileo einen TV-Beitrag gedreht, bei dem es genau um dieses Thema, den Vergleich Wingcars und "normale" Slotcars ging. Das Feedback war für uns sehr interessant, zumal der Sender aus Sensationsgründen den Schwerpunkt auf die für Außenstehende sehr spektakulär wirkenden, schnellen Wingcars legte. Das Echo aus der ganzjährig slottenden Gemeinde war eher verhalten. Viele waren vom Sender enttäuscht, sie wollten viel mehr von Slotcars sehen, die auch wie Autos aussehen und die zudem für ein breites Publikum nachvollziehbar und bezahlbar sind. Danach richten auch wir unser Magazin aus. Es macht weder Sinn für einen sehr kleinen Kreis von Leuten soviel Aufwand zu betreiben, wie wir es für das Jim Hunt tun. Noch muss/ kann/ soll ein Magazin Spezialisten auf technisch allerhöchstem Niveau (vor-)schreiben, wie sich die Dinge in dieser maximal ausgereizten Liga verhalten. Das wäre anmaßend und das wollen wir wirklich nicht. Es wäre ähnlich, als würde es ein Formel 1 Magazin geben, in dem sämtliche Tuningtipps und Spezialmaterial der Rennställe preisgegeben wird. Daher haben wir unseren Schwerpunkt ganz klar ausgelegt und fahren damit sehr erfolgreich.

Das gute Buch

Jim's Universum

Walter Röhrl - Aufschrieb Evo 2

Walter Röhrl, Rallyeweltmeister 1980 und 1982, ist eine der populärsten Sportpersönlichkeiten Deutschlands. Der Bayer ist untrennbar mit den wilden Zeiten des Rallyesports verbunden, als die Weltmeisterschaft mit extremen Autos wie Audi Quattro, Lancia Rally 037 oder Opel Ascona 400 entschieden wurde. Seit über 20 Jahren ist Röhrl nun für Porsche als Repräsentant und Testfahrer.

Walter Röhrl und Co-Autor Wilfried Müller haben die aus 2002 längst vergriffene Autobiographie „Aufschrieb“ vollständig überarbeitet und bringen die Evolutionsstufe des Erfolgsbuchs an den Start. In „Aufschrieb Evo 2“ erzählt Röhrl etliche bislang verschollene Geschichten und Geschichten. Der Weltmeister schildert so detailliert wie nie zuvor seine Siege, seine Niederlagen und seine bewegendsten Momente im Grenzbereich. Sämtliche Texte sind tiefgreifend überarbeitet und stark erweitert.

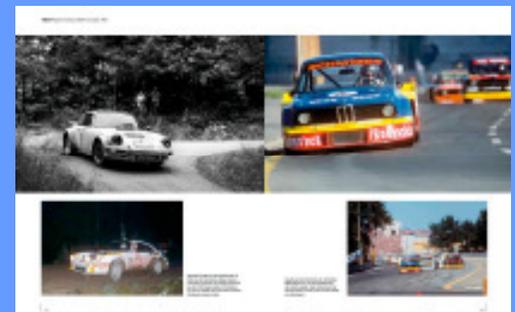
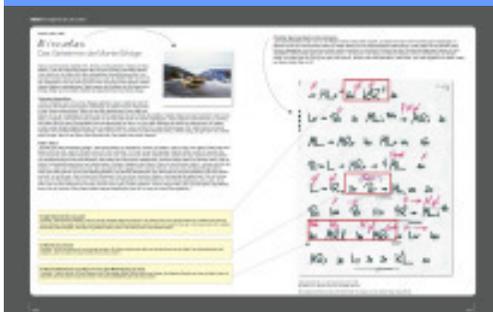
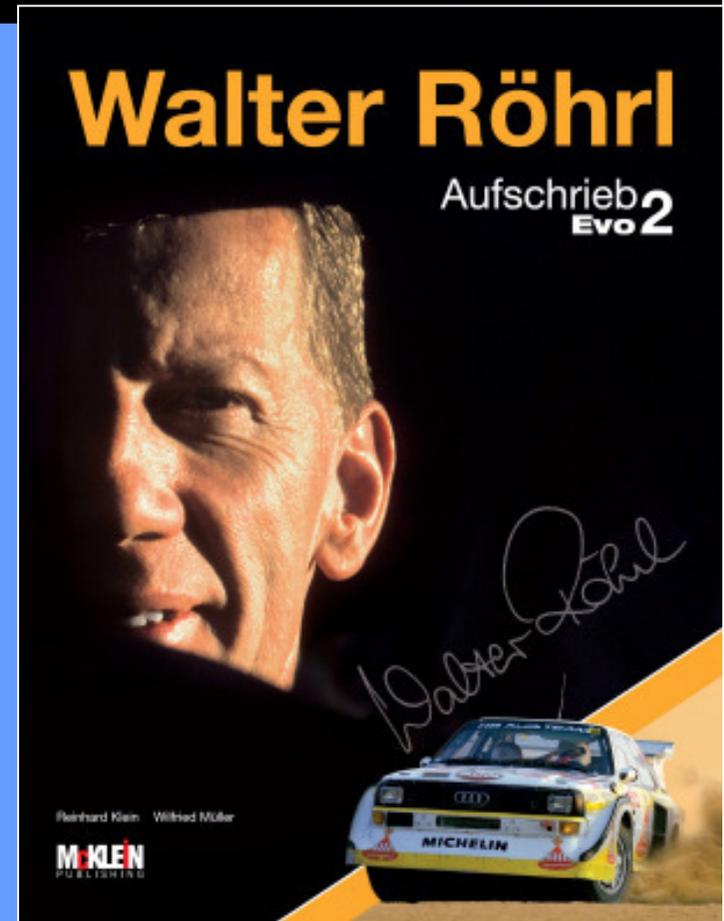
Walter Röhrls Beifahrer Christian Geistdörfer, Audi-Chefingenieur Dieter Basche und Opels Technikchef Karl-Heinz Goldstein tragen ganz

persönlichen Stories bei. Lebendige Geschichten, die nur jene Leute wissen, die mit dem Regensburger in einem Cockpit saßen oder wochenlang bei Tests schufteten. Abgerundet wird das Werk durch den Nachdruck von Originaldokumenten der Rallye San Remo 1985, die Röhrl/Geistdörfer im Flügelmonster Audi Sport Quattro E2 sensationell gewannen.

Fotograf Reinhard Klein hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Archive nach unbekanntem Aufnahmen durchforstet, um die Karriere des Regensburgers aus neuen Blickwinkeln zu zeigen. Die Arbeit hat sich gelohnt: über 90 Prozent der Fotos in „Aufschrieb Evo2“ sind neu.

Technische Daten:

Autoren: Walter Röhrl, Wilfried Müller
 Fotografie: Reinhard Klein / McKlein
 Format: 24 x 30 cm, Gebundene Ausgabe: 272 Seiten. Fotos: 224 in Farbe und 112 in s/w, dazu 31 Originaldokumente. Text: Deutsch
 ISBN: 978-3-927458-57-4 **Preis: 49,90 Euro**
 Erhältlich bei: www.rallywebshop.com



Walter Röhrl zeigt in „Aufschrieb“ eindrucksvoll und emotional ehrlich seine Welt der Driftwinkel von den bescheidenen Anfängen bis zur WM Krone. Ein fesselndes Buch, das man nicht mehr weg legt und einen auch öfter zum Schmunzeln bringt.

Rallye

„*Servus Walter!*“



*Martini, geschüttelt oder gerührt?
Bitte voll ausgedreht !*

Lancia 037 Rally

Jim Hunt Magazine®

Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®

Erinnerungen an TV Abende in den 80ern werden wach: Lancia Rally 037, welche Fahrmaschine in live oder als Neuauflage von Ninco. Die Spanier konstruieren Jahre nach Fly den genialen Rallyewagen aus der Gruppe B Ära. Selbstverständlich in Martini Lackierung, und nicht genug: das Auto von Walter Röhrl und Christian Geistdörfer. Parallel gibt es noch eine Version in Olio Fiat Kriegsbemalung. Wer will die schon...

Mit der Entwicklung beginnen die Italiener im Juli 1980. Die Basis des Motors stammt aus dem hauseigenen 131er Fiat Abarth. Es handelt sich um einen Zweiliter Mittelmotor mit Vierventilkopf und Kompressoraufladung. Im Gegensatz zu den Turbos liefert der mechanische Kompressor Leistung von unten heraus, was bei Rallyes das A und O ist. Ohne Turboloch können Lancia Piloten loslegen, während Chauffeure auf Audi, Peugeot und Co. gezwungen sind, das Turboloch

durch ein stets hart getretenes Gaspedal zu überlisten.

Die Italiener kitzeln 310 PS aus dem Aggregat, das katapultiert die 980 Kilo in rund vier Sekunden von 0 auf 100 km/h. Der längs eingebaute Mittelmotor werkelt direkt hinter der Besatzung aber vor dem ZF-Getriebe und der Hinterachse. Ninco hat sich konstruktiv daran orientiert, was eine ausgewogenen Lastverteilung in der Bodengruppe bringt. 145 gcm Drehmoment feuern bei maximal 20000 Touren aus dem NC-9 Gehäuse ins Inliner Getriebe. Vier fahrluftgekühlte Schraubenfederbeine eliminieren grobe Fahrbahnschläge und sorgen dafür, dass auch unter widrigen Bedingungen die Mischbereifung mit Längsrillenprofil Bodenkontakt hält. Ein leichtdrehender, gefederter L-Kiel geht stets auf Tuchfühlung mit der Ideallinie und dem doppelten Bodenkontakt.

Starker Bürzel, ZF-Getriebe und Doppel-Tröte: inernal schöner Klang und Leistung bis Anschlag. Die Gruppe B ist eine Macht.



Warten auf den Start. Gleich geht's auf die WP und wir sagen Euch, was im Cockpit des 037 abgeht.

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

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

Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®

Pendelnd gelagerte Achsen mit voller Differentialsperrung drehen in luftgekühlten Messingbuchsen, die vor der Wertungsprüfung einen Tropfen Öl vertragen können. Sicherlich, die Konstruktion wird langfristig beim Einfedern das Getriebe schneller verschleifen als starre Konzepte ohne

eigene Federbeine. Aber mal ehrlich, wer fährt mit einem Gruppe B Auto 80.000 Kilometer nonstop ohne Service? Derber Mutterboden, staubiges Kakaomehlpulver und allerlei Schmirgelstoffe bringen maximales Rallyefeeling an die Bahn und fördern wie der echte Rallyesport den

Materialverschleiß. Bisher hat bei uns hat noch kein einziges Getriebe in vielfach getesteten, gefederten Fahrwerkskonzepten den Dienst quittiert oder wäre durch Parodontose auffällig geworden. Sollte das im Laufe diverser Rallye-Einsätze wirklich passieren: Das Budget des hauseigenen Rennstalls muss das abfedern können. Andernfalls stimmt der rechnerische Aspekt des Projekts nicht. Ein neues Getriebe bewegt sich in der Größenordnung von ein zwei Martini mit Eis und Olive.

Der Lancia 037 lehnt sich optisch wie technisch an den Beta Montecarlo an. Er ist das Bindeglied zwischen dem glorreichen 70er Jahre Stratos und dem Allradmonster Delta S4, das ihn gegen Ende der 80er ablöst. Er ist zudem das letzte Gruppe B Auto mit Heckantrieb.



Von Bug bis Heck detailgetreu aufgebaut.



Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®



Detailarbeit: Offene Ansaugkanäle, damit das Abarth Aggregat nicht heiß läuft oder überkocht. Flexible Rückspiegel und offene Seitenscheiben zum Durchreichen der Papiere am Starthaus.



Mit ihm zünden die Italiener vor allem auf Asphalt öfter die Hütte der längst mit Allrad ausgestatteten Konkurrenz wie Audi Quattro und Peugeot 205 T16 an. 1983 holt Lancia den Konstrukteurstitel bei der WM, Walter Röhrl die Fahrer WM auf Rang 2, dicht gefolgt vom Teamkollegen Markku Alén auf Rang 3. Und der Lancia 037 gewinnt die Rallye-EM 1985. Optisch hat sich Ninco so gut es geht am Original orientiert. Zugunsten der Kurven-Fahrdynamik wuchs die Breite des Autos geringfügig an, was nichts neues bei Slot-Rennwagen ist. Ansonsten wirken die Proportionen stimmig, kein Vergleich zum 400er Manta, den ein anderen Rallyetuner mal „zum Besten“ gab. Viele Karosseriedetails sind wiedergegeben, egal aus welcher Perspektive man den 037 beäugt: saubere Linienführung von der Bugspoilerlippe bis zum kraftvollen Bürzel, der das Heck in den Boden drückt. Das aggressive, drehfreudige Fauchen des Abarth Vierzylinders - untermalt vom Werkeln des mechanischen Kompressors - meißelt ein breites Grinsen ins Gesicht. Es ist beim Beschleunigen Tatsache, dass Tränen der Ergriffenheit waagrecht nach hinten abfließen.

Ninco hat sogar auf einen separaten Tankdeckel geachtet. Die kleinen Seitenscheiben sind offen, durch die Heckscheibe kann das Abarth Aggregat bewundert werden und sogar die acht Lüftungsschlitze darin sind vorhanden. Spickhilfe: Wer am Starthaus genau hinschaut, kann durch die Seitenscheibe Geistdörfers Aufschrieb ablesen. Heißer Gebetsbuch-Tipp!



Der Abarth Vierzylinder mit Kompressor bekommt eine leichte Kunststoffscheibe mit Kühlschlitzen. Das Cockpit mit eingebautem Diebstahlschutz: Bis kurz vor Start bleibt das Lenkrad abgenommen.



Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®

Flexible Seitenspiegel verzeihen Botanikkontakt, federn nach und rasten mit Memory-Effekt automatisch in Ausgangslage zurück. Bravissimo!

Röhl fährt die 037 Version mit Heckschürze. Unter ihr sitzt der Doppelauspuff, zwei südländische Krawalltüten wie wir sie lieben. Ziemlich authentische Lancia Rallyefelgen mit Fächerkranz außen und gelochten Kühlringen innen. Dezent Schmutzklappen hinten lenken Steinchen von ihrer Flugbahn ab. Apropos Flugbahn: Der Gitterrohrkonzept 037 fährt souverän: Niedriges Gewicht, ausgewogene Balance und ein Mittelmotor, den man trotz Abarth Skorpion Stachel gutmütig reiten kann. Selbstverständlich ohne MTS an Bord prügeln wir unseren Lancia über die selektive WP. Um das perfekte Spaghetti-Feeling

der wilden 80er noch mal erleben zu können, begeben wir uns nach Bella Italia, genauer nach San Marino, wo uns ein Werks 037 bereit gestellt wird. Mein Studienkollege und motorsportlicher Wegbegleiter Stefan presst sich neben mir in den schlanken Spaco Schalensitz. Die Pastafreuden des Vorabends machen die Sitzprobe zum Geduldspiel. Aber Antonio Beretta, der ehemalige Teammechaniker beendet das Ringen mit einem beherztem Zug am Fünfpunkt-Gurt. Kurze Atemnot, dann sitzen Beifahrer, Gurt und Sitz. Noch das Lenkrad aufschrauben und es kann los gehen. Die für damals visionären Anzeigen im Armaturenbrett erwachen zum Leben. Startknopf drücken und das heißere Abarth Urvieh erwacht zum Leben: Klingt etwa so, als singt sich Gianna Nanini mit Mandelentzündung ein. Die Gasannahme ist noch zögerlich - warm laufen lassen. Der Motor nimmt das Gas nun sauber an, der Kompressor fängt an zu brummen und hochtourig

zu fauchen. Ein diabolisches Geräusch, das ein Skorpionnest im Tank vermuten lässt. Wir rollen im ersten Gang mit nervösem Gasfuß zur Lichtschranke am Startzelt. Stefan zückt den Aufschrieb und wir checken noch einmal den Bordfunk. Wir verstehen uns blind und nehmen die Herausforderung an. Langsam wird es heiß im Helm, die Zweiliter Rückenheizung temperiert bereits ab Standgas das Cockpit mit gemüthlichen Temperaturen. Der Starter lächelt, endlos viele Italiener mit Benzin in den Adern stehen mit wilden Gesten links, rechts, vor und mit uns hinter der Startlinie. Mit klaren Handbewegungen und voller koronarer Drehzahl peitschen sie meinen Gasfuß an, sie wollen den Abarth singen hören. Der Kopfhöreremann zählt an, ich bringe den Vierzylinder auf volle Drehzahl, erster Gang sitzt und der linke Fuß wartet auf das perfekte Loslassen der strammen Sportkupplung. Nur nicht abwürgen! Unglaublich, was sich im und ums

Chefmechaniker Antonio Beretta bereitet für uns den Lancia 037 zum Start vor...



Etwas Breitenwachstum: form follows function



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

Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®

Auto abspielt: Gänsehaut erfüllt die Piazza, volksnaher Motorsport für den es sich lohnt zu leben. Der Starter senkt die Hand: Bahn frei für unseren 037. Mit voller Differenzialsperre brettern wir los, der Zweiliter Kompressor katapultiert uns nach vorne, drückt unsere Köpfe mit Warp-Geschwindigkeit in die Sparco Schalen. Ich reiße die Gänge durch: Erster, Zweiter, Dritter. Die explosive Motorcharakteristik erinnert an die Leistungsentfaltung einer Zweitakt-Motocross. Teamwork: Stefan sagt wo es hingehet, ich fahre.

Die folgende, schnelle Rechts-Mittel-Drei geht geschmeidig von der Partie. Der 037er gehorcht wie ein gut abgerichteter Hund. Mit breitem Grinsen ballern wir über das kurvige Geläuf der mediterranen Landschaft. Die hinteren Walzen mobilisieren fantastischen Grip, der bei Abrufen über das Gaspedal Freiraum für Drifts lässt. Schmalere Vorderreifen setzen alle Lenkimpulse perfekt um. Gokart Feeling mit schmalen Kiesbettchen am 150 Meter tiefen Abgrund. Nun wird's richtig flott: Stefan sagt eine „sehr schnelle,

lange und *g-u-t-e* Asphaltgerade“ an. Über italienische Straßen unterhalten wir uns später. Wir brettern mit 170 Sachen über die wellige Landstraße, die das Öl in den Dämpfern flüssig wie Babyöl werden lässt. Einen kleinen 10 Grad Knick schneiden wir voll ausgedreht im Dritten innen an, ich sehe im Rückspiegel bestätigenden Staub aus dem Bankett aufsteigen. Überall stehen Tifosi am Straßenrand und genießen die volle Fahrt. Ich wuchte den Dritten als Motorbremse rein, der Vierzylinder dreht voll aus und



Untergrund egal: Der Gruppe B zirkelt auf präzisiertem Strich um die Ecken. Sein Handling ist im Grenzbereich durchschaubar, niedriges Eigengewicht und angemessene Abarth Motorleistung machen jede WP zum Kinderspiel, beherrscht man das 1x1 des Rallyefahrens.



Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

Jim Hunt Magazine®

mit strammer Wade geht's voll aufs Bremspedal. Runter in den Zweiten, wir nehmen mit vollem Adrenalinpegel die 80 Grad Links. Sauber ausgependelt ballern wir schräg ums Eck und biegen in einen staubigen Feldweg ein. Der Motor jubelt verdammt hoch, die Räder drehen auf dem losen Untergrund durch. Ich schalte flott in den Dritten und baue Grip auf. Der 037 nimmt Fahrt auf, verdammt viel Fahrt und mit kontrolliert ausbrechendem Heck zirkeln wir über das Schotterband des staubigen Hains: Steinchen prasseln laut gegen den Unterboden. Wir sind zurück in den 80ern, durchleben Gruppe B reloaded und sind im Himmel der Glückseeligen. Der Motor klingt mindestens genau so gut wie Pavarotti und das Salz auf den Lippen schmeckt würziger als

Spaghetti Vongole. Stefan sagt an: Schnelle Links-mittel-Zwei, zurück auf breiten Asphalt. Übermütig breche ich mit voll ausgedrehtem Zweiten vom Schotter hinaus auf die Landstraße und der formidable 037 hängt am Gas und macht einen sensationellen Drift auf Banketts Scheide leicht. Messerscharf getroffen und mit Vollgas weiter auf italienischem Teer, der sogar in der Horizontalen so kurvig ist wie Sophia Loreen in

besten Tagen. Tifosi entzünden bengalische Feuer am Wegesrand, springen, flippen und zeigen ihre berühmt-berüchtigt wilden Gesten der Begeisterung. Es geht wieder zurück, hinauf nach San Marino. Eine enge Schikane gehen wir etwas zu optimistisch im Zweiten an. Blitzschnell muss ich ich korrigieren und ziehe kurz beherzt am Bremshebel: die Brembos verzögern radikal, Stefan und ich nicken heftig und es entsteht der



Tifosi entzünden bengalische Feuer. Der Lancia 037 hat und entfacht südländisches Temperament.



Rallye

Lancia 037 „Martini, geschüttelt oder gerührt? Bitte voll ausgedreht!“

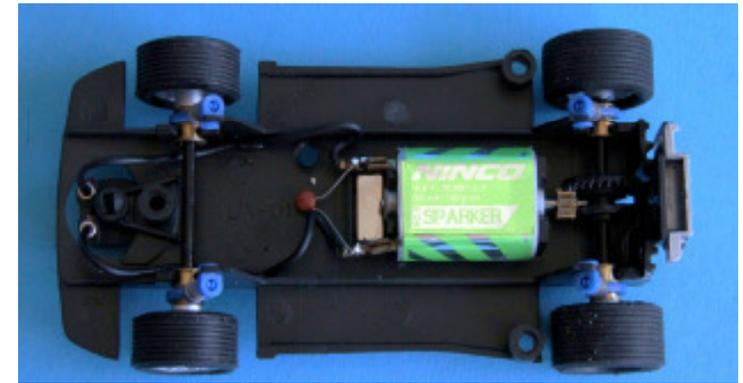
Jim Hunt Magazine®

Eindruck, die Augen poppen kurz aus ihren Höhlen. Der 037 gehorcht brav, sein Heck schwenkt durch den spontanen Lastwechsel kurz aus, der längst eingebaute, kompakte Motor hat genügend Druck um uns zurück auf Kampflinie zu bringen. Tuner Ninco hat den Lancia von seiner Lastverteilung wie seinen Motoreckdaten stimmig auf die Räder gestellt. Tornante für Tornante schrauben wir im drehfreudigen Lancia durch sämtliche Kurvenradien. Der Klang -innen wie außen- ist verdammt heiß. Wir genießen jede Sekunde intensiv und heizen hoch zur Zielankunft. Die Zeit ist uns egal, wenn wir schon ein wenig stolz sind, so verdammt schnell gewesen zu sein. Antonia Beretta steht mit seinen Mannen bereit.

Alle in weißen Hemden und Martiniblaunen Jacken und klar: in schwarzen Sonnenbrillen. Die Herren Mechaniker sind schon ergraut, aber tragen immer noch Tränen der Begeisterung in den Augen, wenn sie diesen Wagen rennen hören. Emotionen die man sie nur in Italien versteht.

Fazit:

Tuner Ninco inszeniert den Lancia 037 sehr würdevoll und verdammt nahe am Original. Der letzte Gruppe B mit Heckantrieb besticht durch Leichtfüßigkeit in allen Fahrlagen. Ausgewogene Motorcharakteristik, sehr gute Schwerpunktage, vier Federbeine, gefederter Leitkiel und eine Spitzenoptik geben Rallyefans der 80er auch ohne MTS neuen Drive.



Inliner NC-9 Mittelmotor in kompakter Bauweise für eine ausgewogene Schwerpunktverteilung. Dazu vier Messingradlager und gefederte Achsen durch Schraubenfedern mit atmosphärischer Luftdämpfung gegen Unebenheiten im Rallyewaschgang. Platz für Trimmblei? Rundum vorhanden, wir kamen ohne aus.



Holzbrücke mit Karacho, bis die Bohlen krachen.





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

01. Carrera
Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

02. Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

03. Carrera
Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

04. Carrera
Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten



RACER 512S

Sebring 12hrs. 1970 M. Andretti/ A. Merzario

Tim Hunt Magazine®

Rundstrecke



Ferrari 512

Sebring 12hrs. 1970 M. Andretti/ A. Merzario

Tim Hunt Magazine®

Edeltuner Racer stellt sich jedes Mal wieder neu unter Beweis, erscheint ein neues Slotcar aus der Handwerksschmiede, die auf dem Niveau eines Schweizer Uhrmachers, eines Goldschmieds und eines Zahntechnikers arbeitet. Der Vergleich bringt in etwa unter einen Hut, was die beiden Italiener seit Jahren auf die Bein stellen. Es ist Kunst - hohe Handwerkskunst, was auf den Kurs gebracht wird. Die Autos sehen nicht nur super

und detailliert bis zum Scheibenwischer aus, sie fahren auch so, wie sie aussehen: erstklassig! Racer überlässt nichts dem Zufall. Die Autos sind von ihrer Balance her perfekt austariert, MTS ausbauen und losfahren. Den obligatorischen Öl-service der beweglichen Mechanik erwähnen wir nur kurz, gehört er vor jeder ersten Ausfahrt zur Verständlichkeit beim Slotten, vorausgesetzt man betreibt es auf Hobbyniveau und nicht nur als

Saisonal kurzweiliges Rennen um den Christbaum. Ansonsten verlangen die Racer Slotcars keine Aufbereitung. Die gegenüber Kunststoff schwereren Resine-Karosserien mit ihrer Slot.it Technik unter der Haube, eigene Chassis, Reifen und oft auch Felgen liefern die nötigen Eckdaten, um ganz vorne bei der Musik dabei zu sein, besser gesagt das Orchester zu dirigieren. Detailarbeit optisch wie technisch gehört dazu.



Enzo schickte 1970 Mario Andretti und Arturo Merzario zu den 12 Stunden von Sebring. Im Ferrari 512S No.19 fielen beide wegen Getriebe-problemen aus. Kein böses Omen, im Racer 512S schaltet ein zuverlässiges Slot.it Getriebe. Es siegte der 512S Nr. 21. Andretti wechselte ins Cockpit zu Nino Vaccarella und Ignazio Giunti und gemeinsam holten sie die Krone.



Rundstrecke

Ferrari 512 *Sebring 12hrs. 1970 M. Andretti/ A. Merzario*

Jim Hunt Magazine®

Scheiben und Lampen gläser kommen in hauchdünnen Material, damit der Schwerpunkt und das Gewicht an ungünstigen Stellen im Wagen tief unten bleibt. Die Boliden laufen werkseitig rund, vom Fahrbild her authentisch. Sie haben Dampf in Form von Durchzugskraft und alles scheint perfekt aufeinander abgestimmt zu sein. So auch beim jüngst erschienenen Langstrecken-Klassiker, dem Ferrari 512 Spider.

Wie beim Original in den 70ern sitzen die goldfarbigen Campagnolo Felgen satt unter der Karosserie. Die Reifen sind ab Werk schön abgerundet und bringen die Felgen wie beim echten Ferrari schön zur Geltung. Die Reifen an sich sind eine Eigenentwicklung von Racer und bestechen durch ein hervorragenden Grip auf so gut wie jedem Untergrund. Selbst auf der glatten Holzbahn macht der Wagen eine gute Figur und

lässt keinen Handlungsbedarf stehen. Hochwertig lackiert und mit feinsten Minidetails versehen macht er sogar Nietenzähler glücklich. Alles was technisch machbar ist, wird bei Racer so gut es geht umgesetzt. Schöne Modelle können andere auch bauen. Aber bei dieser Edelschmiede fahren sie zudem auch allerhöchstem Niveau in der Hubraumklasse 1:32. Technisch gesehen, bekommt man den üblichen Slot.it Motor, der als



Racer lässt am 512S die Scheinwerfer offen. Leichtgewichtige und hauchdünne Material senkt das Gewicht. Damals beim Original waren sie mit silbergrauem Tape abgeklebt. Ein Detail, das man sich sparen kann, sieht optisch so einfach besser aus. Der Doppelstrahler in Bugmitte hat sogar vier Niete am Lampenglas.

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



Bei uns in Deutschland

Rundstrecke



Ferrari 512 Sebring 12hrs. 1970 M. Andretti/ A. Merzario

Jim Hunt Magazine®

Sidewinder durchzugsstark ins lila Aluritzel powert. Der Antriebshalter ist über vier Schrauben entkoppelbar, um dem 512er in allen Situationen eine stabile Fahrlage zu geben. Selbstverständlich gibt es verschraubte Alufelgen und zwar rundum. Kalibrierte Achsen, Messing-Gleitradlager sowie einen leichtdrehenden L-Kiel und sauber verlegte Zündkabel im dicken Silikonmantel, der ein hohes Maß an Flexibilität liefert. Platz für Trimmblei ist genügend vorhanden. Aber wie schon eingangs erwähnt braucht man das in einem Racer Rennwagen normalerweise nicht.

Wir fahren ihn mit 12 Voltan Sprit und kommen damit hervorragend zurecht. Explosiver Antritt. Und zwar so, dass die Kraft auch auf den Boden kommt und nicht im stinkenden Gummiqualm durchdrehender Räder verpufft. Dazu gibt es Reserven in Kurven, falls man es doch mal übertreiben sollte und das Heck kommt, kann man mit dem Gaspedal korrigieren und die rote Maranello Fuhre wieder auf den Pfad der Idealinie zurückbringen. Die Bremsanlage arbeitet hervorragend. Der Sidewinder-Ankerwurf liefert durch seine scharfe Übersetzung einen präzisen

Bremspunkt, der sich bin auf die letzte Rille vor der Kurve hinausögern lässt. Es macht einfach verdammt viel Spaß mit dem 512er zu fahren. Optisch wie technisch eine Sensation für jeden Gentlemen Driver, der Gutes und Schönes in echter Handarbeit gefertigt, zu schätzen weiß. Das Budget des Rennstalls wird selbstverständlich etwas höher belastet als bei einem gebrauchten, gut erhaltenen Fly 512er. Einen Vergleich beider Modelle überlassen wir anderen. Er wäre weder fair noch angemessen und daher für unser Empfinden absolut sinnfrei. Qualität und



Details sind Kleinigkeiten, die die Liebe zu den schönen Dingen spiegeln. Was machbar ist, findet man an Racer Resine Boliden in exklusiver Handarbeit. Slot.it liefert angemessene Antriebstechnik. Individualität und Qualität auf sehr hohem Niveau. Bezahlbar aber kein Sonderangebot.



Ferrari 512

Sebring 12hrs. 1970 M. Andretti/ A. Merzario

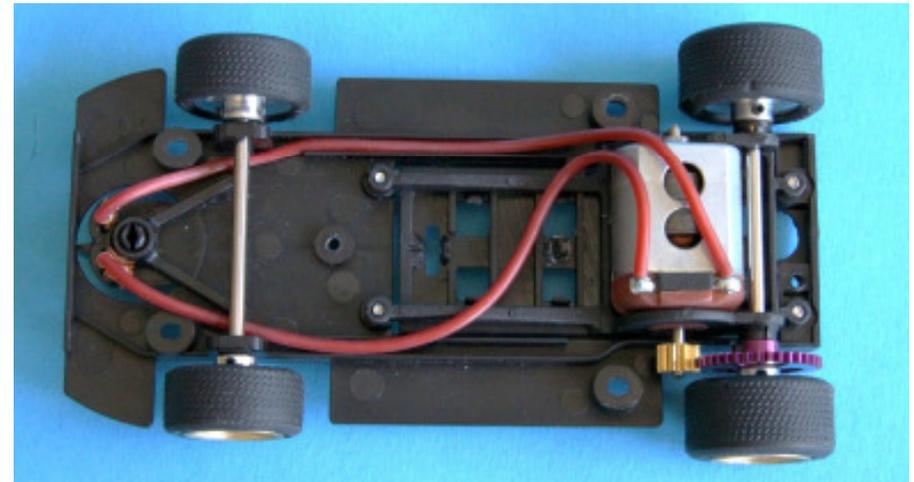
Tim Hunt Magazine®

Individualität hat eben seinen Preis. Aber da erinnert ich ein Spruch eines meiner Trainer vor einiger Zeit. Er sagte immer: Ich bin viel zu arm, um mir Billiges zu kaufen. Irgendwie hatte der Mann Recht. Was mich bei den Racer Modellen immer wieder aufs Neue begeistert: Sie sehen erstklassig aus und fahren auch so. Ob man sie daher einem Schicksal in gläsernen Särgen überlässt oder sie fährt hängt letztendlich davon

ab, wie gut man mit Gaspedal und Fliehkräften umgehen kann. Racer Kunstwerke sind zum Anschauen wie Fahren da. Ein Spagat, der sicher nicht jedem gelingt. Diejenigen, die das können, bekommen 1zu32er Slot-Kult wie Fahrkultur auf allerhöchstem Level. Die Leistung möge mit Euch sein! Wer den 512S richtig fährt, wird mit ihm viel am Limit bewegen. Dort wo die Luft dünn ist, schmeckt sie einfach am besten.

Fazit:

Racer Ferrari 512S: Offener Langstreckenklassiker mit besten optischen wie inneren Werten. Es bereitet viel Freude ihn anzusehen, noch mehr ihn beim Fahren zu sehen und sein Potential abzuschöpfen. Ein Traum, in Sebring, Le Mans und überall, wo schnelles Fahren mit klassischen Prototypen ausgelebt wird. Leidenschaft pur.



Technisch perfekt aufgestellt mit Slot.it Motor und Sidewinder Getriebe im entkoppelbaren Antriebshalter. Die vorbildliche Kabelbaumverlegung und ein leichtgängig drehender L-Kiel unterstreichen die Performance. Vier verschraubte Alus bieten Rundlauf und die Racer eigene Reifenmischung bietet ein optimal ausgeglichenes Gripniveau, nicht zu viel und nicht zu wenig. Platz für Blei findet man ausreichend im hauseigenen Chassis der Italiener. Alles in allem ein in sich stimmiges Konzept.

Bei uns fährt der Leser mit!



© 2012 *Jim Hunt Magazine*®

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

BROTHER LUI



Jim Hunt Magazine®

Ford Sierra RS500 Cosworth



Ford Sierra RS500 Cosworth

Jim Hunt Magazine®

Der Ford Großkonzern verfügt seit Zeiten über ein reichhaltiges Budget für den Motorsport. Die Cosworth Rennmotorenentwicklung als Partner im Konzern lässt Kenntnissen und Erfahrungswerte aus der Formel 1 auch in den Tourenwagensport einfließen. Optimale Eckdaten für erfolgreiches Engagement im Motorsport auf hohem Niveau. Erfolgreiche Chauffeure im Cockpit, nicht selten namhafte Formel 1 Piloten führen seit den 60ern für Ford acht Meistertitel in der Europameisterschaft für Tourenwagen heraus.

Anfang der 80er Jahre löste Ford mit einem Mittelklassemodell den ergrauten Taunus ab. Mit einer für damals äußerst futuristischen Form und einem traumhaften cW-Wert ging man auf Käuferfang. Das geht bekanntermaßen nicht besser als durch den erfolgreichen Transport der frohen Botschaft über den Motorsport. Ein Jahr später steht bereits eine Sportversion in den Autohäusern: Sierra XR4i mit mächtigem oft diskutierten Flügelwerk, das vom Schrägheck in den Kofferraumdeckel wächst. Um den Wagen für den sportlichen Markt weiter zu forcieren musste ein erfolgreicher Auftritt auf der großen Bühne des Motorsports her. In zwei Entwicklungsstufen reift der Sierra zum Gruppe A Tourenwagen. Sein starker Zweiliter Vierzylinder Cosworth Motor bekommt einen Vierventilkopf, zwei oben liegende Nockenwellen und einen Garrett Lader spendiert, der die windschlüpfrige Limousine im Sportanzug mit einem Ladedruck von maximal 1,5 bar auf über 365 PS katapultiert.

441 Newtonmeter Drehmoment stehen an. Der erstarkte Sierra fährt Geschwindigkeiten über 300 km/h. Mit 16 oder 17 Zoll Rädern und 265er breiten Reifen geht Ford an den Start und kämpft hart aber im Endklassement leicht unterlegen ge-

gen die Schnitzer BMW M3 in der DTM. Auch die Europameisterschaft geht an BMW. Das Netz an Ford Tunern macht den Sierra auch für Kundenteams interessant. Als Tourenwagen, am Berg und bei Rallyes fahren starke Sierras mit.



Kriegsbemalung mit wilden 80er Jahre Farben: Der DTM Sierra von Manuel Reuter für die ITM

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

Rundstrecke



Ford Sierra RS500 Cosworth

Jim Hunt Magazine®

Tuner Ninco bringt den Tourenwagen von Manuel Reuter und den Rallyewagen von Carlos Sainz.

Wir blicken dem cW-Wunder der 80er unter die Haube und treiben ihn mit über 300 Sachen über die Rundstrecke.

Eine wilde gelb, pink, türkise Kriegsbemalung spiegelt, was in den späten 80er optisch angesagt war. Das Herrenmagazin „lui“ tritt als Hauptsponsor auf. Manuel Reuter liefert Schlagzeilen für das Hochglanzblatt, was der ausschließliche Grund für Herren war, dieses Werk zu lesen. Optisch muss man sich eine Weile an den farblichen Look des Rennautos gewöhnen. Mit einem Sony Walkman am Gürtel, Culture Club, Tina Turner und Modern Talking auf den Ohren fällt das etwas leichter. Die Hosen der heutigen Kids sehen vom Schnitt genau so besch... aus wie wir in den 80ern rumgelaufen sind. Auf das absolute No Go verzichten wir: die Frisuren dieser Ära. Ansonst sehr zeitgenössisch

getrimmt geht es in den DTM Sierra von Ninco. Der Tatsache, dass der spanische Tuner zweigleisig fährt, ist es zu verdanken, dass der Ford mit gefedertem Fahrwerk ausgestattet ist. In der Rallyeversion sinnvoll, als Tourenwagen eher unnötig. Klar kann man von einem Hersteller nicht

erwarten, zwei Chassiskonzepte an den Start zu bringen. Das ist im engen Markt finanziell schwer umsetzbar. Aber der geneigte Privattuner kann im ITM Sierra zu einem altbewährten Trick greifen, um den Schwerpunkt des Wagens für die Rundstrecke abzusenken. Federbeine ausbauen und



Ovales dreifach gefächertes Flammrohr, durch das der Cosworth Motor Dampf und Turbofeuer ablässt.



Der exponierte Heckflügel war im Rennsport nötig, im Straßenbild ein heiß diskutiertes Objekt. Nicht jeder konnte sich mit diesem Teil am XR4i abfinden.



Ford Sierra RS500 Cosworth

Jim Hunt Magazine®

die doppelten Messingradlager im Chassis in „eingefederten Zustand“ verkleben. Schon kauert der Ford - ideal für die ITM präpariert - tiefer über dem Boden. Die üppige Luft in den Radhäusern, sprich der für Rallyes nötige Federweg ist eliminiert. Die Federelemente sind lediglich ins Chassis geklipst, können kinderleicht demontiert werden. Das Zerlegen ist kein großes Ding, eine einfache Steckmechanik erleichtert die Arbeit. Wer ohne diesen Tipp fahren möchte hat auch keine ernsthaften Probleme zu erwarten, außer dass die Straßenlage des Ford nicht so satt ist, wie im tieferen Zustand. Das Fahrwerk arbeitet zuverlässig und durch die seit Jahren nachgebesserten Doppelradlager lassen die Achsen beim Einfedern unbehelligt drehen. Bei den ersten Porsche 911er Modellen war das technisch kontraproduktiv gelöst. Aber das ist Geschichte und der Ritzelverschleiß hält sich in für Motorsport akzeptable Grenzen.

Das kompakte NC-9 Sparker Aggregat liefert 145 gcm Drehmoment und erreicht seinen Olymp bei 20000 Touren maximal. Diese Eckdaten genügen den Anforderungen eines Heimkurses und sie kommen zudem einer guten Beherrschbarkeit beim Abrufen der kontrollierbaren Leistung entgegen. Der Ford zieht satt durch und man kann ihn im Maximum voll ausgedreht fahren, ohne die Umlaufbahn eines neuen Sonnensystems ungewollt zu erreichen. Der Motorblock ist längs als Inliner verbaut und sitzt schwerpunktünstig platziert vor der Hinterachse.

Es ist empfehlenswert den Motor in seiner Aufhängung mit Kraftkleber zu sichern. Leistung infolge von Vibrationen geht durch diesen Kniff im ausgedrehtem Zustand nicht verloren, das Getriebe läuft weicher und lebt zugleich länger. Der Ausbau des Magnetischen Traktions

Systems, kurz MTS ist problemlos. Es lässt sich von unten mit einem Schraubendreher herausdrücken und entnehmen. Befreit legt der Sierra nun los und bietet dem fortgeschrittenen Piloten einen Fahrstils mit authentischem Grenzbereich. Wie bei Ninco üblich fährt der Wagen „ohne“



Ein Herrenmagazin tritt als Hauptsponsor auf. Am Bug: Rote Haken für den Wagenheber an der Box.



Ford Sierra RS500 Cosworth

Jim Hunt Magazine®

ruhig und gelassen. Wer trimmen möchte, findet in der Bodengruppe großzügiges Raumangebot für die Unterbringung von Blei. Mit einem Cutter oder einer Feile kann man die Bodenplatte rundum verjüngen, was einer lautlosen und erfolgreichen Entkopplung der Karosserie positiv in die Karten spielt.

Der NC-9 Motor hängt sauber am Gas, die Kraft ist mit getanktem 12 Voltan Kraftstoff magnetfrei ausreichend. Sein langer Radstand liefert kultivierte Laufruhe auf Geraden und souveräne Spurtreue in Kurven, egal ob sauber auf Strich gefahren oder wild im Quergang getrieben. Sicherheitshalber haben wir die Vorderräder mit Klarlack versiegelt, um kontraproduktiven Grip an der Vorderachse in Kurven auszuschließen, die

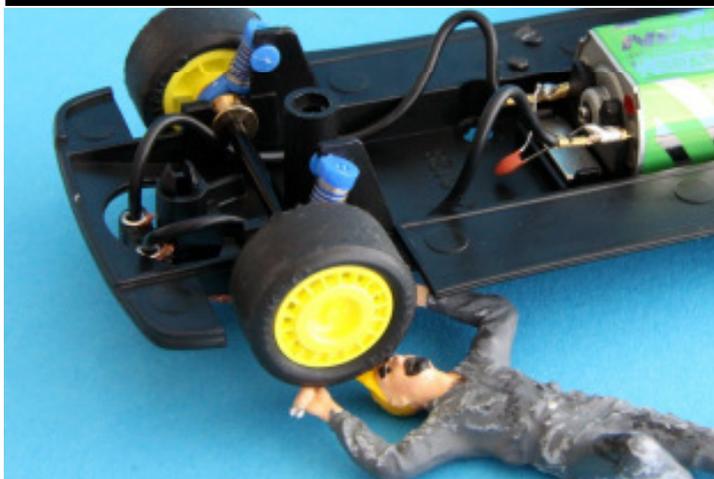
Stempeln/Unruhe ins Konzept bringen kann. Der Grip der Rennslicks an der Hinterachse ist für alle Pflasphaltgattungen geeignet. Sogar die

Reifenflanken sind gerundet und machen daher in Kurven keine Probleme. Die Reifen mit 1000er Schmirgelpapier leicht anschleifen und schon Der gefederte L-Kiel liefert einen zuverlässigen Zündfunken. Die simple und saubere Kabelverlegung verdient Erwähnung. Öl auf die Radlager, Motorwelle und Fett aufs Getriebe. Los geht's zum ITM Lauf, BMWs und Volvos jagen!

Fazit:

Der ITM Ford Sierra von Ninco ist ein solide konstruierter Tourenwagen mit gutmütigem Fahrverhalten und kontrollierbarer Motorcharakteristik, auch ohne MTS. Wer möchte, kann mit einfachen Mitteln mehr Performance aus dem Fahrwerk herauskitzeln, ohne zu teurem Extras greifen zu müssen. Ein idealer Jäger für selektive Pflasphalt-Heimkurse. Wann kommen die passenden BMW M3 dazu?

Tieferlegen durch den Ausbau der Federbeine und verkleben der Lager im Chassis. Siehe Workshop!



Aufgeräumte Situation in der Bodengruppe: Inliner, Messingradlager und viel Platz für Trimmblei



Neues Ninco Handgerät

**Elektronisches
Motormanagement
für wenig Geld ?**



Neues Ninco Handgerät

Elektronisches Motormanagement für wenig Geld ?

Ninco liefert seinen auf der Messer angekündigten Regler TRON aus. Ein elektronischer Regler, der nach dem physikalischen Hall-Effekt funktioniert, was gegenüber mechanischen Widerstandsreglern den Vorteil einer reibungslosen Triggerung bietet. Der leichtgewichtige Colt liegt gut ausgeendelt in der Hand und fühlt sich von seiner Haptik her sehr gelungen an. Ein Handschmeichler, der sowohl von seinen glatten Formen, seinem leichtgängigen Abzugshahn mit angenehmer Federrate sowohl Handgelenke wie Fingerwurzeln schützt. Ermüdungsfreies und Fahren vor allem für Langstreckeneinsätze stehen auf der Habenseite. Zudem ist die reibungsarme Mechanik wartungsfrei und erhöht neben dem Komfort die Lebensdauer des Geräts ungemein.

Um den Regler optimal auf unterschiedliche Bahnen und vor allem Motorklassen trimmen zu können, besitzt er oben im Lauf ein seitliches Geheimfach. Ein schwarzer Schieber kann geöffnet werden, hinter ihm verbergen sich zwei Einheiten mit jeweils vier und sechs kleinen Dipp-Schaltern. Zur feinen Abstimmung empfehlen wir einen kleinen Schlitzschraubendreher oder ähnliches Gerät mit flacher Spitze zu benutzen. Von Hand ist die Bedienung schier und einfach zu fummelig, selbst für zierliche Pianistenhände. Einstellbar sind die Bremse (von 70-100 Prozent) wie das Ansprechverhalten der Kraftstoffzufuhr.

Es lassen sich von nun an Autos sowohl mit als auch ohne MTS feinfühleriger den Anforderungen des Fahrers wie die des Kurses einstellen. Vor allem hubraumstarke Longcan Motoren wie NC-5 und NC-6 lassen sich feiner ansteuern als mit einem Standard-Trigger möglich. Ninco hatte

bereits mit den Widerstandswerten experimentiert und neue Regler mit geringerer Ohmzahl eingeführt. Zudem gab es von einem Fremd-anbieter Reglerboxen zur Trimmung des Stromflusses (wir berichteten...). Auch die kompakten Motorversionen NC-12 und SC-11





Neues Ninco Handgerät

Elektronisches Motormanagement für wenig Geld ?



lassen sich genauso wie die Aggregate der Fremdanbieter auf die Bahnverhältnisse und dem Gusto des Fahrers trimmen. Ninco gibt den TRON für Spannungen von 8 bis 22 Volt frei. Der Einsteiger wie Profi muss sich mit dem Regler anfreunden und testen welche Einstellung sich am besten für die individuellen Bedürfnisse eignet. Einstecken und losfahren funktioniert nach wie vor, allerdings schöpft man damit nicht das volle Leistungspotential des Hall Effekts aus.

Wie bei allen elektronischen Reglern ändert sich auch beim TRON das Ansprechverhalten ab Standgas gegenüber mechanischen Widerstandsreglern deutlich. Es muss in Kopf und Finger ein Umdenken stattfinden, bevor man sich (vor allem Neulinge) automatisiert an die neuen Begebenheiten der elektronischen Gashahnwelt gewöhnt hat. Der Weg des Abzugs von Standgas

bis volle Kraft ist relativ kurz, umgekehrt beim Bremsen auch. Wo man früher einen weiten Weg abgegriffen hat, reicht ein kurzer Impuls und Leistung oder Bremse stehen an. Der Reglerweg zur radikalen Kursänderung ist viel kürzer, was anfänglich zu Schwierigkeiten führen kann. Mit Feingefühl tastet man sich an die Begebenheiten heran und mit der Zeit gewöhnt man sich an den Komfort der kürzeren Wege - ähnlich einer Schaltwegsverkürzung im Rennauto.

Ein flexibles Spiralkabel stellt die Verbindung zur Anschlussbox her. Nicht genug, neben dem serienmäßigen N Klinkenstecker liefern die Spanier eine Adapterkupplung, die in drei 4mm Bananenstecker mündet. Somit kann man den TRON an alle gängigen Clubbahnen sowie Anschlussboxen einsetzen. Für alle Fälle ist der Trigger mit einem Verpolungsschutz ausgestattet, so dass er bei falscher Steckerbelegung nicht sofort final abraucht.



Fazit:
Der TRON ermöglicht den variablen Einstieg ins elektronische Motormanagement zum kleinen Preis. Er ist vielseitig einsetzbar, sowohl was die Range der Motoren als auch die der Bahnanschlusssysteme angeht. Leicht in der Hand liegend und kaum die Waage belastend ein Geheimtipp für all jene, die noch mehr aus ihren Rennwagen herausholen wollen.

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

Designversion

Jim Hunt Magazine®



**Minimalistisch
volles Röhrchen**

Weiterer Scalextric Mini Morris!

Designversion

Minimalistisch volles Röhrechen!

Tim Hunt Magazine®



Klein, fein und gemein: Die rasende Hundehütte, wie der Mini seinerzeit genannt wurde, rechnete mit seinen Spöttern gnadenlos ab. Der Wicht von Scalextric besticht durch ein kompaktes Motörchen, das sich ohne MTS mit 9 Voltan verbleitem Kraftstoff zufrieden gibt. Leistung satt!



State of the Art: British Racing Green, Dach und Haubenstreifen in weiß, rote Punkte und schwarze Minilite Felgen verleihen dem Winzling ein Gesicht in der Menge der großen Tiere. Zeitgenössisches Chrom an Grill, Zierleisten, Kotflügeleinfassungen und Stoßstangen. What else...





SCALEXTRIC

Showroom



Jim Hunt Magazine®

Designversion

Wow, was für ein Blau!

McLaren Supersportwagen in brilliant neuer Lackierung



Jim Hunt Magazine®

Wow, was für ein Blau!

McLaren Supersportwagen in brilliant neuer Lackierung



Totale Integration: Die Briten schneiden gefällig runde Formen und kommen dank perfektem cw-Wert ohne wildes Flügelwerk aus. Dem hauseigene Windkanal sei Dank.

Designversion



Frage der Perspektive: Doppelte Fünfspeichen- oder doch Zehnspeichenfelgen? Kiemen zur Belüftung des Mittelmotors in den Seiten und ein flach abfallendes Dach. Understatement oder klare Ansage?



Jim Hunt Magazine®



Superlativ aus England: McLaren Supersportler mit einem für diese Wagenklasse moderatem Hubraum. Eine zeitgemäße Doppelturbo-Aufladung zaubert mächtig Pfeffer in den breiten Hintern.



Slot www.Bleck-Center.de * 41069 Mönchengladbach * Aachener Str.441



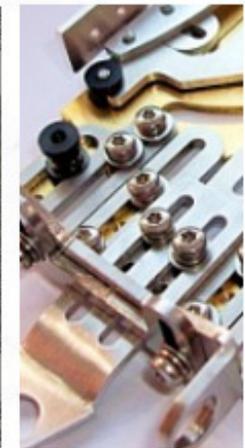
über 80 verschiedene Felgengrößen für 1zu24er
über 60 verschiedene Felgengrößen für 1zu32er



Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

SlotPoint Chassis CNC gefertigt!
Zahle nur was Du brauchst !

Wir fertigen Chassis für Moosgummi und
PU Reifen... auch nach eigenen Kundenwünschen.



© SlotPoint Magazine 2011

Für kleine 13D und große 18D Motoren!

Designversion

NSR

Audi R18 Le Mans No.2



Slot around the clock !

Jim Hunt Magazine®

Designversion

Audi R18 Le Mans No.2



Kraftvoll geduckter Auftritt mit niedrigstem Schwerpunkt, geschlossener Kanzel und strömungsgünstigen Rundungen. Ein technisches Meisterwerk.

Jim Hunt Magazine®



Kurz nach Markteinführung des Ingolstädter Langstrecken Prototypen (wir berichteten) kommt jetzt die Rennversion in silber-schwarz mit Startnummer 2. Mit roten Farbakzenten eine gelungene Erscheinung mit Präzisionstechnik und viel Potential unter seiner Außenhülle.



Flügelwerk mit Finne für Vortrieb durch Abtrieb

GT Klasse bekommt Nachwuchs

Designversion



Zwei weitere Rennställe setzen Scalextric Dauerbrenner neu ein

Mercedes McLaren SLR und Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Designversion

GT Klasse bekommt Nachwuchs



Mercedes McLaren SLR und Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Designversion



GT Klasse bekommt Nachwuchs



Mercedes McLaren SLR und Audi R8 LMS



Jim Hunt Magazine®

Workshop

Fahrwerkstuning Ninco Ford Sierra

*Wir zeigen, wie man den vollgefederten
Sierra mit einfachen Mitteln für die
Rundstrecke abstimmt.*



Jim Hunt Magazine®

Fahrwerkstuning Ninco Ford Sierra

1. Karosserie abschrauben**2. Wagen aufbocken****3. Alle Federbeine von Hand aus oberen Domen vorsichtig heraushebeln**

Vollgefederte Achskonzepte bringen Ruhe ins Gefährt, fährt man auf ruppigen Rallye-Pisten der welligen Plasphalt-Kursen. Auf der planen Rund-strecke mit guter Plasphalt-Qualität ist das gefederte Gimmick nicht unbedingt notwendig. Trotz doppelter Lagerbuchsen drehen die Achsen frei von Federeinflüssen. Klebt man den Motor ein und versteift somit den Antriebsstrang Ritzel zu Hinterachse, bleibt immer noch ein wenig labiles Spiel zwischen den Reibpartnern. Selbst das ist auf Hometracks kein großartiges Problem. Vielmehr stört der hochbeinige Auftritt, möchte man das Maximum an Performance aus dem serienahem Wagen mit einfachen Mitteln herauskitzeln. Die Karosserie muss tiefer! Das geht mit aufwändigem Kürzen der Steher. Bei den vollgefederten Konzepten von Ninco durch den einfachen Ausbau der Federelemente und das Einkleben der Lager im Chassis. Die Reifen tauchen tiefer in die Radhäuser ein, der Schwerpunkt wird deutlich abgesenkt. Verwendet man Kraftkleber, kann dieser bei Nichtgefallen oder Verkauf des Wagens leicht entfernt werden. Der ursprünglich Zustand des vollgefederten Autos kann jederzeit wieder hergestellt werden. Wir zeigen in unserem Workshop wie es geht. Viel Spaß beim Tuning.

**4. Federbeine anschließend von den Radlagern abziehen**

Fahrwerkstuning Ninco Ford Sierra

5. Federbeine einlagern (wer weiß, vielleicht braucht man sie später noch)



6. Radlager mit Kraftkleber von oben und unten in ihrer Aufhängung einkleben, Wagen „einfedern“, damit die Lager am oberen Aufhängungswiderstand anstehen!



Fahrwerkstuning Ninco Ford Sierra



7. Karosserie montieren, der Sierra liegt nun tiefer und satter auf der Piste. Je nach Streckenlänge und -charakter macht sich die stabilere Fahrlage in der Rundenzeit bemerkbar. Der Grenzbereich verschiebt sich positiv nach oben.

Mit oder ohne Leitkiel ■■■



Hautnah dabei mit
Tim Hunt Magazine®

Designversion



Jim Hunt Magazine®



Designversion und zugleich Movie Car. Der Camaro von Scalex kommt in Transformers Version. Das Movie ist bei Kids und Jugendlichen bestens bekannt und erzählt die Story von Gut gegen Böse in Form von Robotern, die sich aus Autos in wilde martialische Kampfmaschinen verwandeln können. Um einen Einblick in diese Welt zu erhalten, habe ich mir Teil 1-3 gegeben und war von den Bildern schwer beeindruckt. Animationskino pur. Der Scalex Camaro bleibt natürlich Slotcar, es ist keine Verwandlung auf der Bahn vorgesehen. Seinen gammelter Look mit Schmutz und Rost haben die Briten gut hinbekommen. Ein heißes Teil für Bad Boys, die es unordentlich und rau mögen.

Camaro

TRANSFORMERS

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.

JIM HUNT **RACING**

JIM HUNT RACING

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

JIM HUNT RACING

zZero – Slot

JIM HUNT RACING

Slotcar – Club in Rheinhausen

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING



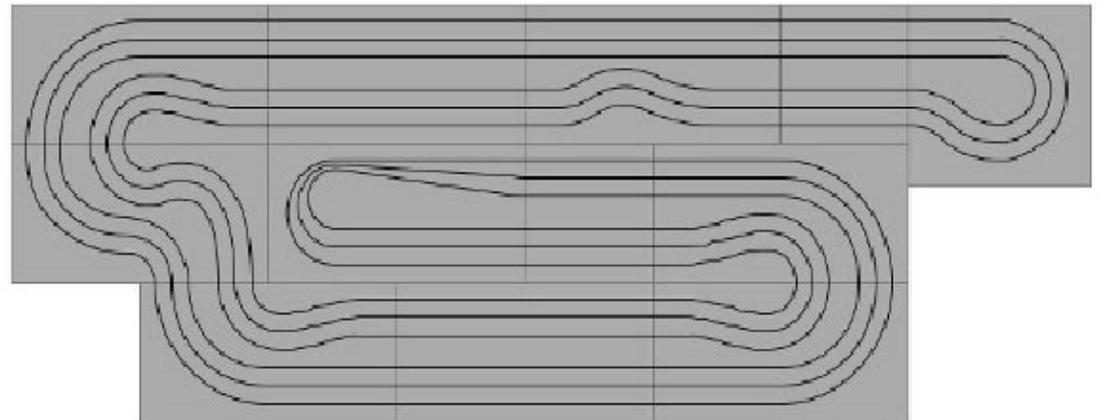
JIM HUNT RACING

zZero – Slot Slotcar – Club in Rheinhausen

Der zZero-Slot Slotcar-Club, ist ein Privat-Club mit eigener Homepage (www.zzero-slot.de). Angefangen hatte alles mit einer Kellerbahn im Haus von Clubgründer Andy Steinbach. Nach dem Neustart mit einer eigenen Holzbahn im Februar 2012 wird nun an den Status eingetragener Verein gedachte und dieses Ziel verfolgt. Es soll kein öffentliches Renncenter werden. Man möchte in gediegener Atmosphäre

den Bedürfnissen der eigenen Mitglieder gerecht werden. Aber die Tore bleiben nicht verschlossen, Gastfahrer sind ausdrücklich und immer herzlich willkommen. Im Vereinslokal im Duisburg - Rheinhausener Ortsteil Friemersheim, Kronprinzenstraße 50 steht eine 35 Meter lange, 3-spurige SLOTFIRE – Holzbahn. Darauf werden im jährlichen Wechsel zwei Rennserien für die Clubmitglieder, aber auch Gastfahrer

ausgetragen. Derzeit fährt man den 1zu32 Standard Cup (Slot.it Gruppe C mit ProComp3) sowie und den 1zu28 MiniZ-Cup (auch mit ProComp3-Reifen). Beide Serien nach einem eigenen Reglement. Jeweils Freitags und Samstags ab 19 Uhr wird die SLOTFIRE - Clubbahn befeuert. Ein Bastelraum steht den Mitgliedern auch außerhalb der festen Clubabende zur Verfügung.



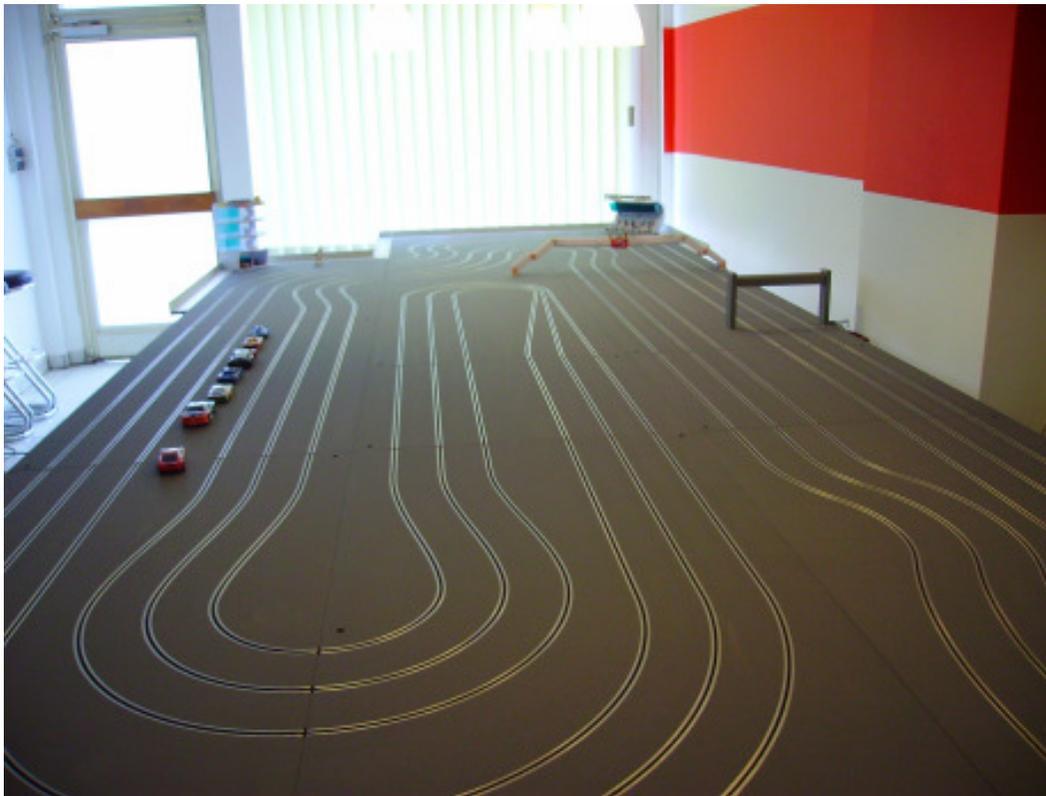
Wie bei so vielen hat alles im Keller angefangen. Der Festaufbau bei Andi mit einer Carrerabahn gab den ersten Impuls für den weiteren Schritt. Eine Holzbahn stand auf der Wunschliste ganz oben. Eine 35 Meter lange Slotfire in Modulbauweise wurde geplant und in die Tat umgesetzt. Es ging aus Andis Keller in neue Räumlichkeiten und aus dem privaten Projekt soll bald ein eingetragener Verein mit Jugendarbeit werden.

JIM HUNT' RACING

zZero – Slot Slotcar – Club in Rheinhausen

Neben der Eintragung in das Vereinsregister und der Erweiterung der Räumlichkeiten in der Kronprinzenstraße plant zZero-Slot den Beginn einer eigenen Jugendarbeit. Ansprechpartner ist in allen Angelegenheiten Andy Steinbach, Tel. 0151 / 551 26 208. Jim Hunt Magazine wünscht der Initiative guten Gruß und viel Drive bei allen

Unternehmungen. Der Aspekt Jugendarbeit gefällt uns besonders gut, was sicher keine leichte Aufgabe in diesen Zeiten sein dürfte. Interesse wecken ist sicherlich möglich, es zu erhalten verlangt viel Fingerspitzengefühl und Ausdauer am Jugend-Trigger.



Die Slotfire in neuer Location. In den Rennpausen weiß man sich zu erholen. Oben ein Einblick in die Mini-Z Rennenserie. Die enge Wendeschleife in ansprechender Gestaltung.



JIM HUNT RACING



GPL RACER
GPL MODS ONLINE RACING LEAGUE

Lust auf spannende online Rennen?

www.GPLRACER.eu



...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>



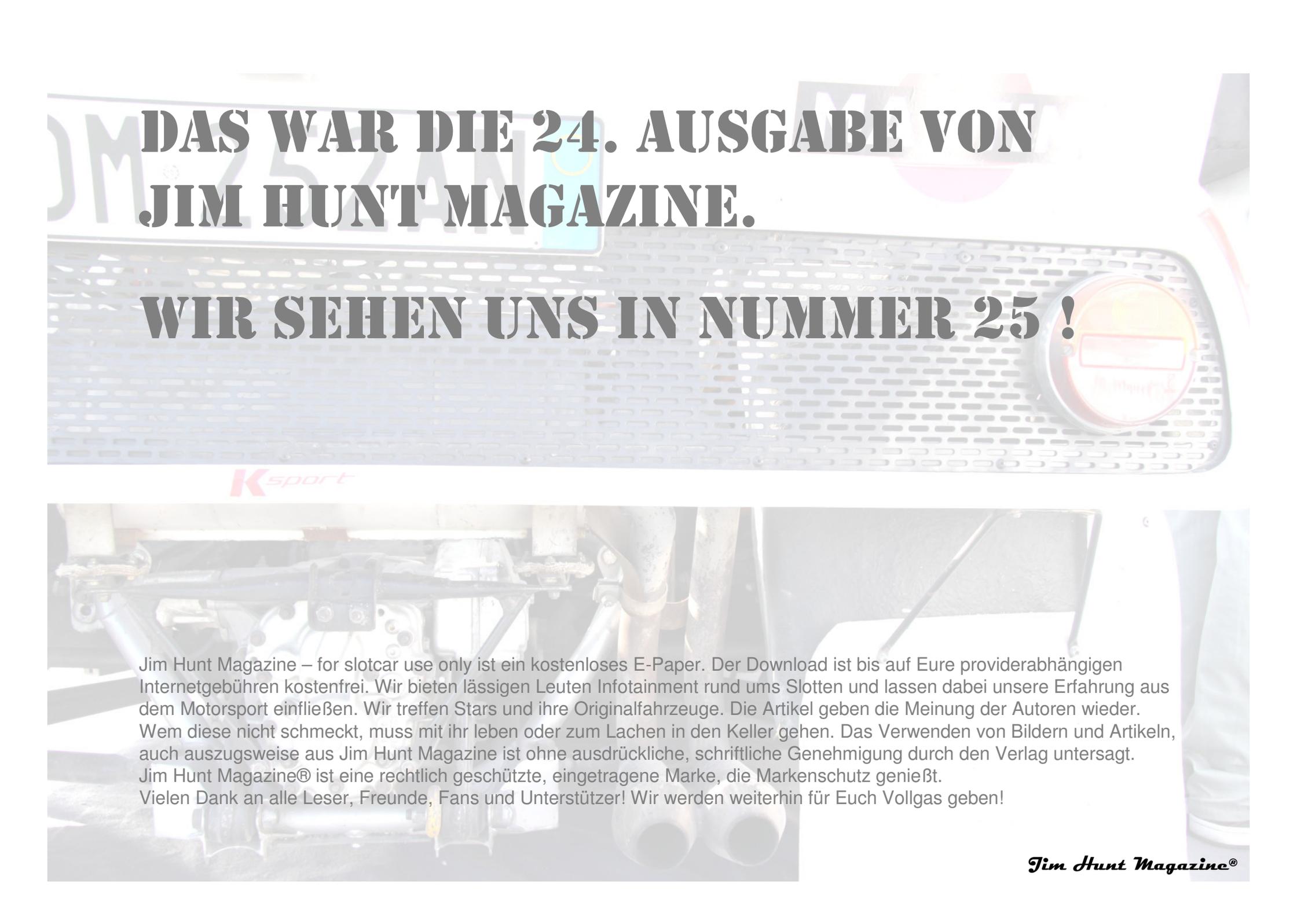
GOKARLI *rennbahnshop*



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



**DAS WAR DIE 24. AUSGABE VON
JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 25 !

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!

Jim Hunt Magazine®