

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

33



Sideways Zakspeed

IMSA Mustang Turbo



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Preisschraube wohin drehst du dich?

Alles steht Kopf? Slot.it wagt sich an ein neues Thema in ihrer Produktpalette. Der vor zwei Jahren bereits angekündigte DTM Alfa aus den 90ern wurde endlich ausgeliefert. Zugleich lehnen sich die Italiener weit aus dem Fenster: über 50 Euro kostet der Spaß. Und das ohne Allrad. Das Original hatte einen. Seit dem Audi R18 haben auch die Italiener diese technische Option im Regal. Wer den Alfa nahe am Original haben will, muss nachrüsten. Zum Extratarif, versteht sich. Alle anderen Gruppe C, bewährte Kost mit neuen Designs kosten nun knapp 50 Euro, Tendenz steigend. Eine neue Sternstunde auf der europäischen Flagge? Wir könnten gerne darauf verzichten. Die Preisschraube wurde heftig angezogen und der Markt wird das erhöhte monetäre Drehmoment wohl zähneknirschend annehmen müssen. Die Händler auch. Deren Margen werden zugleich immer dünner, ob das langfristig gut gehen wird? Weg von der Politik, hin zum Plastik: die Gruppe C Porsches sehen super aus, der Alfa ist für viele Fans ein must have. Pfeifen wir alle aufs Geld? Ich geb Gas, ich will Spaß!

Sideways liefert eine Designvariante des Lancia Beta Montecarlo. Alitalia als Motto, Walter Röhrl und Gilles Villeneuve fuhren darin. Das Feld der Sideways Gruppe 5 Boliden wächst und wächst. Eine weitere Designversion des Gruppe 5 BMW M1 gesellt sich dazu. Auf nach Le Mans.

Der Zakspeed Ford Mustang Turbo als Titelstory! Formneuheit und zugleich ein bekanntes Gesicht.

Scalextric meldet sich wieder zu Wort mit richtigen Formneuheiten. Der BMW M3 aus den 90ern kommt auf den Markt. Dazu der Ford Sierra RS500. Beides sind Modelle, die es bereits von Fly und Ninco gab. Trotzdem interessant, die schlanken Formen wirken sehr authentisch und die Inliner Konzeption hebt den Bayern von den konkurrierenden Vorgängern technisch deutlich ab. Der BMW passt ins neue aktuell gewordene Klassik DTM Schema, wobei die Engländer logischerweise sich auf die Ausführung der BTCC konzentrieren. Hoffentlich reicht das Geld für die Lizenzen. Wäre zu schön, wenn sie auch die M Version in den typischen drei Motorsport Streifen bringen würden. Bei den aktuellen Z4 wurden eher exotische Versionen gebaut. Die Nischen der arrivierten Looks haben bereits Carrera und Scaleauto besetzt. Wir werden sehen was noch kommen wird.

Carrera baut seine Corvette C7R (wir berichteten in der letzten Ausgabe 32) ganz groß. Damit meinen wir nicht nur den großen Maßstab 1zu24. Vorhang auf für die Spirit of Sebring '65 Version in einem wirklich aufregenden Blau mit Weiß!

Die DTM ruht nicht, die aktuelle schon gar nicht. Ein weitere BMW M4 in Farben der Deutschen Post geht auf den Rundkurs. Damit werden die Startfelder des beliebten Rennthemas um einen weiteren Exponenten bunter, größer, vielfältiger. Eine wunderbare Sache wie wir meinen.

Eine wunderbare Geschichte von der anderen Seite der Erdkugel. Jim Hunt ist seit Jahren im globalen Dorf als Lektüre unterwegs. Diesmal berichten wir über einen Slot Club von der Südhalbkugel, genauer aus Down Under. Die Australier betreiben neben einer klassischen, schnellen Holzbahn ein Oval. Das Besondere daran: sie fahren auf Dreck, die Piste ist rau und staubig präpariert, dass ihre Stock Cars wunderbare Stoßstangen Duelle austragen können. Eine Gangart, die wir hierzulande nicht so kennen dürften. Zumindest nicht im Slot. Grund genug Euch diese Facette des Slotracings zu zeigen. Ganz weit weg und doch so nah.

Unser Kollege Harry Wise aus USA liefert uns einen interessanten Einblick in sein ehrgeiziges Projekt. Mehr dazu in Jim's Universum. Ein Download genügt und ihr seid dabei.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.33 !

Jürgen Kellner

Herausgeber

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

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Hallo

Ausgabe für Ausgabe lese ich immer wieder die neuen Ausgaben eures Magazins. Und ich bin immer wieder schwer beeindruckt ab euren genialen Berichten. Grosses Kompliment! Falls ihr mal in der Schweiz (ich bin Schweizer) auf "Tournee" seid für euer Magazin, hätte ich da ev. ein schönes Auto, dass ihr ev. vorstellen könnt, falls euch danach ist : Es handelt sich um einen Slot.it Alfa 33/3 mit sehr schöner Lackierung. Allerdings wird das Auto von mir nicht gefahren, aber die Fahreigenschaften dieses Modells ist euch ja sicher schon bekannt. Ich habe Bilder davon dem Mail beigelegt. Ich würde mich auf eine kurze Rückmeldung sehr freuen.

Freundliche Grüsse
Manuel Darms

Anm. der Redaktion

Vielen Dank Manuel für Deinen Beitrag. Wir haben zwar eine aktuelle CH Jahres-Vigniette am Auto, wissen aber nicht exakt, wann wir wieder in diesem schönen Land sein werden. Daher zeigen wir Deinen Alfa gleich auf diesen Weg! Danke für die Fotos!



Fotos: Manuel Darms



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Hi.....erst mal Kompliment für das Magazin, Super. Ich hab mir im hohen Alter (67 Jahre) meine erste Holzbahn selbst gebaut. Ebenfalls in Eigenbau entstand die Elektronik und natürlich auch Regler in Eigenbau. Rennen werde ich wohl nie fahren. Vielmehr möchte ich mir als nächstes eine Gokart Bahn bauen. Nun suche ich schon lange nach Gokarts, möglichst aber mit Lenkung und evtl. auch mit einem Differential. Ja ich weiß, das entspricht nicht der Vorstellung der meisten Spötter. Aber vielleicht kannst Du mir trotzdem einen Herstellers nennen, oder einen Lieferanten, der mir weiterhilft.

Besten Dank
Schönen Gruß
Wolfgang

Hallo Wolfgang,

Karts mit Lenkachse gab es von Ninco. Das Thema Differential war bei der Marke Vanquish zu haben. Die bauten damals CanAm Boliden im Maßstab 1:28. Die Marke gibt es nicht mehr, aber es sind noch Autos in Ebay oder anderweitig im Umlauf. Damals klagten einige Leute über die Haltbarkeit der Kunststoff Differentiale. Ich hatte damit keine Probleme, die Dinger laufen heute noch. Vielleicht lässt sich damit was bauen. Du scheinst ja versiert zu sein.

Viel Erfolg und Spaß beim Bauen
Redaktion JHM

Hallo Leute,
bin gerade dabei all Eure Ausgaben aufzuarbeiten und möchte mich mit dieser Mail in die Reihe der Gratulanten und Dankesredner einreihen. Ihr macht echt tolle Arbeit! Besonderen Dank für den Tipp mit dem Zebrastreifen aus doppelseitigem Klebeband zum Abziehen der Reifen. Wow(!) bringt das die Wägelchen in Fahrt und Vergangenheit ist das permanente Abziehen von Hand.Macht weiter so solange Ihr könnt!

Grüße aus Harxheim in Rheinhessen bei Mainz
Harald Buchner

Sie möchten uns schreiben?
redaktion@jim-hunt-magazine.de

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Italienische Meisterschaften F1 und Classic

Am 26./27. November finden in Gubbi/Italien die italienischen Meisterschaften statt.

Policar /slot.it steckt hinter dem Spektakel und es dürfte sicherlich eine hochkarätige Veranstaltung werden. Bei der F1 kommt der Lotus 72 F1 zum Einsatz. Es gibt bis dato noch keinen zweiten F1 aus dem Hause. Während bei der zweiten Meisterschaft am 27. November nach dem slot.it Classic Reglement gefahren wird. Beide Rennen sind konzipiert als reine Einzelwettbewerbe. Also Fahrer gegen Fahrer. Der Beste möge gewinnen.

Viel Erfolg allen Rennteilnehmern. Wir wünschen spannende Rennen ohne Leitkiel- oder Kabelbruch!



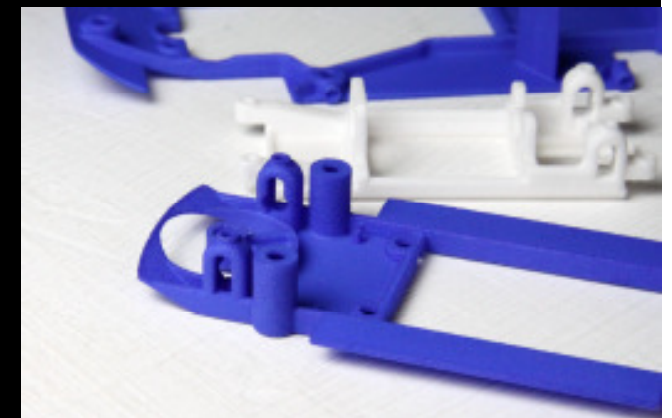
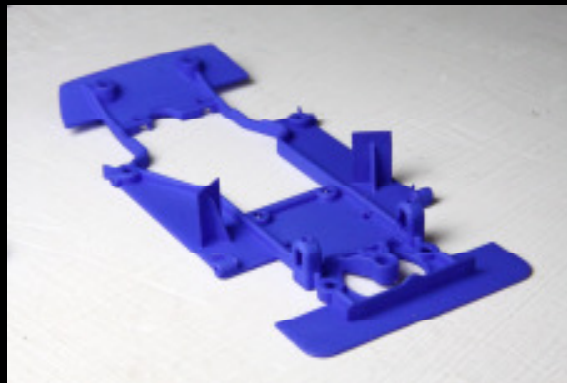
Olifer 3D Chassis

Der portugiesische Hersteller Olifer widmet sich im großen Stil dem Thema Tuningchassis für bestehende Modelle aus jüngster Vergangenheit. So gut wie jeder Hersteller ist mit seinen Produkten nachrüstbar und somit dem technisch hochwertigen Tuning mit slot.it Motoren, Getrieben, Achsen und Felgen zugänglich. Die 3D Druck Chassis sind bei Tuningfreaks längst ein großes Thema geworden. Wir werden uns in Kürze etwas ausführlicher mit dem Thema beschäftigen.

www.olifer.pt

Das Umrüsten von Serien Slotcars auf High Performance Teile wie beispielsweise slot.it oder andere Anbieter ist ab sofort möglich, setzt man ein 3D Chassis unter die Karosserie. Motorhalter für diverse Konzepte gibt es gleich dazu.

Olifier fertigt Chassis z.B. für Fly Alfas, Panoz und so gut wie jedes Modell im 3D Druck. Mehr dazu in der kommenden Jim Hunt Ausgabe.



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Start der Carrera Challenge Tour 2016

Das Event des Jahres startet am 30. September 2016 in Leipzig in die erste Runde. Im Herbst geht es für deutsche und österreichische Motorsport-Fans wieder los: Die Carrera Challenge Tour startet am 30. September in Leipzig mit heißen Motoren in die erste Runde. Die Messe *Modell, Hobby, Spiel* in Leipzig ist der Auftakt der insgesamt acht Carrera Challenge Tourstationen, bei denen sich die besten Carreraristen aus Deutschland und Österreich an der spektakulären Carrera Rennstrecke duellieren. Nur wer stahlharte Nerven am Handregler behält und sein Fahrzeug perfekt durch die Kurven driften lässt wird am Ende dem Siegertreppchen stehen und sich einen der begehrten Plätze und den Einzug ins große Finale am 19. November in Stuttgart sichern. Auf der Rennstrecke im Maßstab 1:32 erwartet die Carrera Fahrer in diesem Jahr ein besonderes Highlight: Der Porsche 917K - der Klassiker des Stuttgarter Autohauses feierte in den Siebziger Jahren bei zahlreichen 24 Stunden-Rennen große Erfolge und schrieb so Motorsportgeschichte. Jetzt können die kleinen und großen Fans bei der Carrera Challenge Tour mit den historischen Sportwagen in unterschiedlichen Designvarianten erneut Renngeschichte schreiben und die Erfolgsstory des Porsches auf den Carrera Schienen fortsetzen. Aber dem nicht genug: Zum ersten Mal wird Carrera in diesem Jahr Carrera GO!!! Plus präsentieren. Mit der Erweiterung des weltweit erfolgreichsten analogen Systems Carrera GO!!! kommt einiges auf die jüngsten Carrera Fans zu, denn Carrera GO!!! Plus verwandelt die Rennbahn in einen spannenden Abenteuer-Parcours. Ab sofort können die kleinsten Fahrer

klassische Rundenrennen meistern oder in die Verfolgungsjagd übergehen. Und auch allein macht das Duell an der Carrera GO!!!-Rennbahn dank dem Challenge

Modus und damit dem Duell gegen das eigene Fahrkönnen richtig Spaß. Weiteres Highlight ist die neue Carrera GO!!! Plus App, die sich via Bluetooth

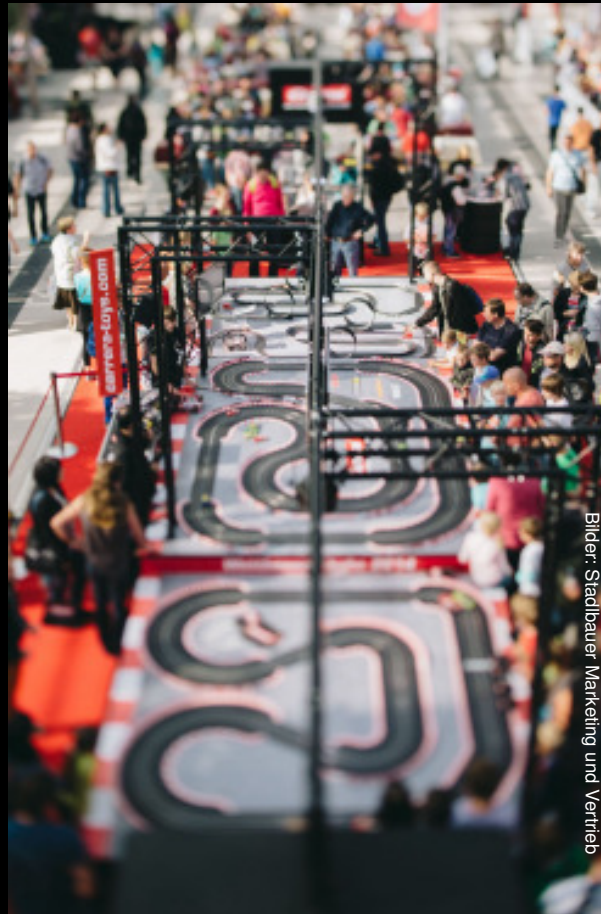


Jim's Universum

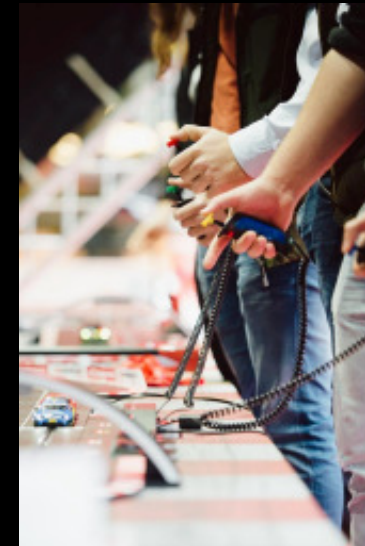
Jim Hunt Magazine®

Start der Carrera Challenge Tour 2016

automatisch mit der neuen Anschluss-Schiene verbindet. Mit lustigen Motorsport-Games wird das Rennen an der Rennbahn unterbrochen und das Spiel am Smart Device fortgesetzt. Nicht nur Fans von klassischen Rennwagen kommen voll auf ihre Kosten! Auch Fans der DTM werden begeistert sein. Denn sie können bei der Tourstation am Hockenheimring vom 14. – 16. Oktober 2016 echtes Motorsport-Feeling erleben. Wenn vor beeindruckender Kulisse das Finale der DTM ausgetragen wird, geht es mindestens genauso spannend auf dem Carrera Challenge Tour Rennstrecke zu. Wie ihre Vorbilder auf dem Asphalt fahren die Teilnehmer zuerst ein Warm-up, bevor der Kampf ums Siegereppchen über 10 heiße Runden startet. Der Tagessieger jeder Tourstation qualifiziert sich für das große Finale am 19. November 2016 in Stuttgart. Bevor es in den drei Altersklassen 7 – 12 Jahre, 13 – 17 Jahre und ab 18 Jahren ums Ganze geht, müssen sich die Teilnehmer beim Rennleiter anmelden. An jeder Carrera Challenge Tourstation wartet ein toller Tagespreis aus dem Carrera Sortiment auf die Gewinner, auch Zweit- und Drittplatzierte gehen nicht leer aus: es warten rasante Carrera Preise. Als Hauptpreis erwartet den Champion der Carrera Challenge Tour eine Reise in die PortAventura World an der Costa Daurada in Spanien, mit Besuch der Ferrari World und 3 Übernachtungen in einem 4-Sterne Hotel des PortAventura Parks. Wenn das Slotcar Event des Jahres im September startet, müssen die Teilnehmer topfit sein, um ihren Gegnern richtig einzuheizen. Die Trainingsphase hat bereits begonnen. Wenn die Ampel auf Grün springt, heißt es Gas geben!



Bilder: Stadtbauer Marketing und Vertrieb



Termine

30.09. – 03.10.2016 *Modell, Hobby, Spiel* – Leipzig
 07.10. – 08.10.2016 *CentrO* – Oberhausen
 14.10. – 16.10.2016 *DTM Finale* – Hockenheimring
 20.10. – 23.10.2016 *Modellbau-Messe* - Wien
 28.10.–30.10.2016 *Faszination Modellbau* Friedrichshafen
 04.11. – 05.11.2016 *Elbe Einkaufszentrum* – Hamburg
 11.11. – 12.11.2016 *Europark* - Salzburg
 17.11. – 20.11.2016 *Modell Bau Süd* – Stuttgart
 Carrera Challenge Tour Finale Deutschland und Österreich: 19.11.2016 *Modell Bau Süd* – Stuttgart
 Weitere Info Carrera Challenge Tour: carrera-toys.com

Jim's Universum

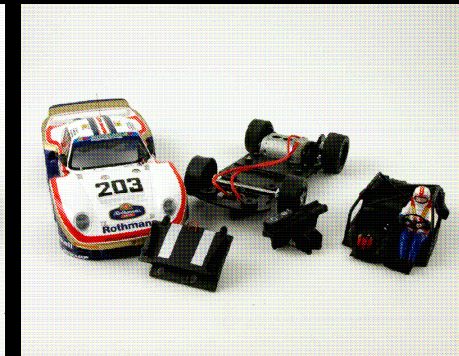
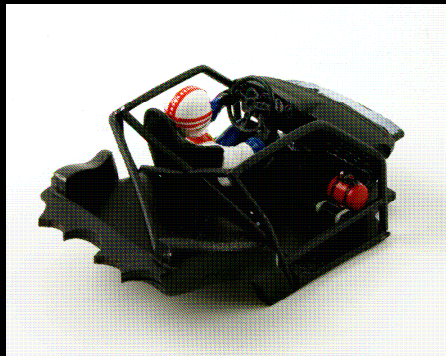
Jim Hunt Magazine®

LMM PORSCHE 961 - 24 Heures du Mans 1987

Le Mans Miniatures bringt einen neuen Boliden für die Strecke an der Sarthe. Der Porsche 961 Startnummer 180 war 1986 das allererste allradgetriebene Auto überhaupt das beim Langstreckenklassiker antrat. 1987 ein Jahr später sammelten die Zuffenhausener dort erneut Erfahrung mit dem weiter entwickelten, breiter gebauten 961 mit der Startnummer 203. Er trug die Rothmans Lackierung, während sein schmalerer Vorgänger dezent in Rennsport weiß antrat. René Metge, Claude Haldi und Kees Nierop fuhren den Wagen. Resine bei der Karosserie und Slot.it Komponenten dürften den Wagen sicher interessant machen. Die Franzosen haben wohl aus der Vergangenheit gelernt. Einige ihrer Exponate waren optisch perfekt, fahrdynamisch eher für die Vitrine gedacht. Das dürfte nun anders sein. Ein Sidewinder mit Slot.it Getriebe, Alus hinten und Achsen des gleichen Herstellers aus Italien und einem Gesamtgewicht von 105g klingen interessant.



Alle Fotos: LMM

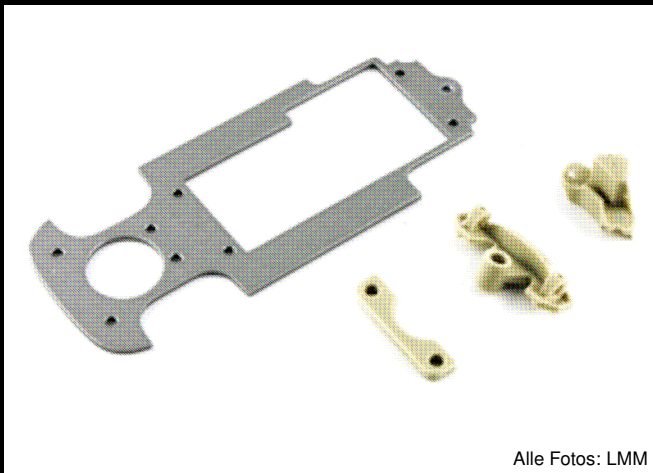


Jim's Universum

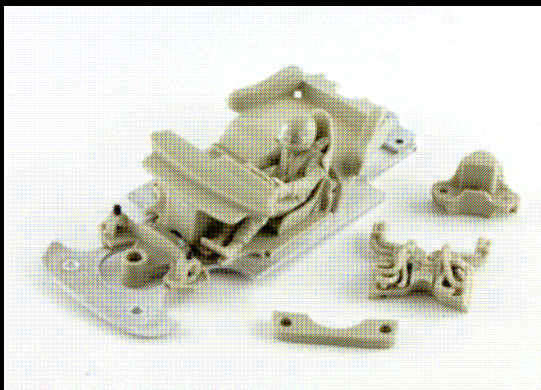
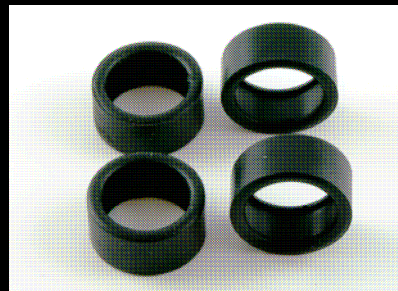
Jim Hunt Magazine®

961 Racing Upgrades von LMM

Um dem Porsche 961 ein Plus an Performance einzuhauchen liefern die Franzosen ein Metallchassis, ein Metallchassis mit Cockpit und Motorattrappe, verschiedene Rennreifen und einen Tuning Motor.

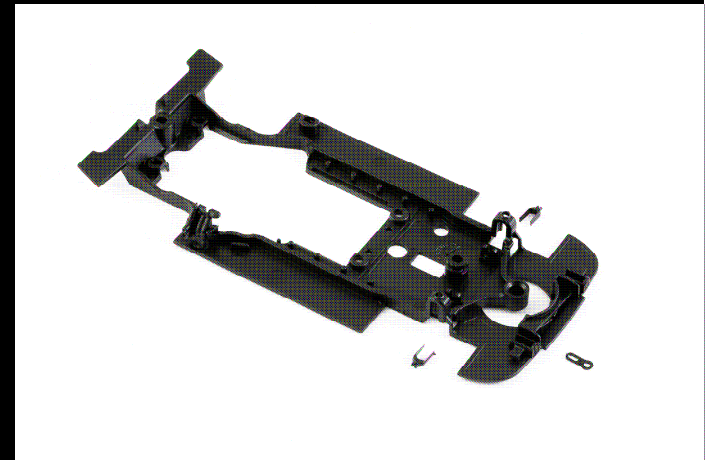


Alle Fotos: LMM



Neue Parts von slot.it

Neues Sauber C9 Evo6 Chassis: CS05t-60b. Passend für Motorhalter Evo6, verbesserte Leitkielaufnahme und vorbereitet für Carrera D132 Digital.



Neuer MX15 Motor: V12/4, 150 g*cm Drehmoment, 21000 U/min, maximale Kraft: 9W bei 12V



Jim's Universum

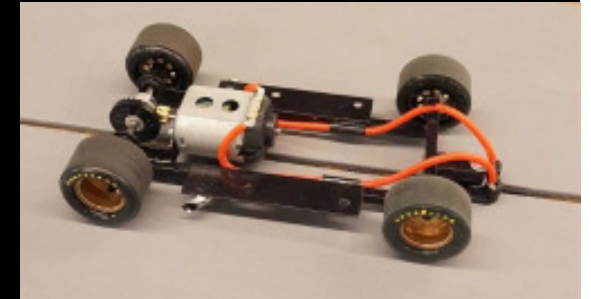
Jim Hunt Magazine®

Camaro Project

Ein wirklich gelungenes Selfmade Projekt aus USA. Unsere amerikanischen Kollegen von *slot car illustrated* bauten sich Resine Camaros mit Messingfahrwerk.

Alles entstand in Eigenregie: das selbst entworfene und gelötete Fahrwerk, die selbst gegossene Karosserie sowie die Umbauarbeiten der gespachtelten Anbauteile

wie Kotflügel und Spoiler. Dazu fette Walzen für Grip und wilde Optik. Eine tolle Initiative! Thank you very much, Harry Wise and son!



ZAKSPEED Roush

Jim Hunt Magazine®

Mustang Turbo

Sideways transferiert die Zakspeed Technik des siegreichen Ford Capri auf den Mustang. Wie gut ist der Ami mit deutschem Tuning unter der stark aufgeblasenen Haube?



IMSA Power

Mustang Turbo

Tim Hunt Magazine®

Sideways stieg vor wenigen Jahren in die Gruppe 5 ein und setzte sein Feld aus bekannten Wagen stetig fort. Der Zakspeed Capri machte den Anfang und ich erinnere mich sehr gut daran, als mir Marco M, damals Chef der Marke Racer/Sideways einen mattschwarzen Prototyp des Gruppe 5 Ford persönlich in die Hände drückte, damit ich mir vorab einen Eindruck verschaffen und über seine neue Linie berichten kann. Das ist ein paar Jahre her und mittlerweile läuft die Firma über einen französischen Schreibtisch. Der DRM Zakspeed Capri folgte in den üblich bekannten Versionen, die es vor Jahren schon von Fly gab. Sideways setzte aber auf Hightech und steuerte viel Knowhow bei. Der

mächtige slot.it Flat-6 Motor als Anglewinder und dazu ein entkoppelbares Chassis sowie slot.it Technik beim kompletten Antrieb. Das Gesamtpaket stellte die alten Fly klar in den Schatten, was die Performance anging. Optisch brauchen sich die Sideways ebenso wenig verstecken. Wunderschöne Autos mit richtig Bums

unter der Haube. Nun kommt ein ganz besonderes Highlight. Während der von Zakspeed realisierte DRM Capri hierzulande mächtig aufmischte, gingen andere nach Amerika. Der dort große Markt war nicht unbedeutend, schon gar nicht für die deutschen Autobauer. Audi machte es vor und lieferte mit dem



Die Zakspeed Gene lassen sich nicht verleugnen. Der Mustang sieht dem Capri verdammt ähnlich. Der deutsche Tuner baute den Ableger für die IMSA Serie auf. Ziel: die erfolgreiche Übertragung des siegreichen Capri Konzepts in die USA:

Mustang Turbo

Tim Hunt Magazine®

IMSO 90 GTO und dem Pikes Peak S1 klare Argumente für den amerikanischen Markt. Ford wollte das auch. Zudem sitzt der Mutterkonzern nun mal in USA. Man versuchte den Erfolg des Capri auch dort in Szene zu setzen. Nur ging das nicht mit dem Capri, sondern mit einem amerikanischen Ford Gesicht, dem Mustang. Also verpflanzte man die Zakspeed Renntechnik unter die Hülle eines IMSA Ford Mustang.

Das Original fuhr in den Staaten beim Road Atlanta 1982. Kevin Cogan am Volant fuhr ihn auf Platz 3. Hierzulande fuhr Klaus Ludwig auch auf Mustang und zeigte erfolgreich das Potential des Wagens. Weder von der Farbgebung, den drei Blauenfarben Streifen,

noch von der Formensprache der Kotflügelverbreiterungen lassen sich die Wurzeln des Zakspeed Tunings verleugnen. Und genau so lief es auch. Der Mustang Turbo bekam das Chassis des Capri unter seinen Sitz geschmalt. Sideways macht das genau so. Witziges Detail. Der Mustang ist wesentlich länger als

der Capri. Er passt kaum die in die Transportbox. Daher ist der Heckspoiler als Bausatz ausgeführt. Damit er eben nicht abbricht und es reihenweise Reklamationen hagelt. Man muss ihn selbst ankleben, was kein großer Akt ist. Minimal Kleber auf die Nuten und schon flutschen sie fixiert in die Ritzen. Fertig. Da



Diese Gitternetze zum Schutz des Fahrers sind in den USA Standard. Ein mächtiges, ovales Flammrohr - tief im Schweller sitzend - intoniert den Turbo leisen Zakspeed Roush Mustang.



Mustang Turbo

Tim Hunt Magazine®

die Leute bei Sideways nichts dem Zufall überlassen. Der Wagen passt doch in die Box. Die Fixierschraube hat eine zweite Position. Mit etwas Rangierarbeit lässt sich der Mustang dann doch im Container verstauen. Aber verschicken möchte ich ihn so nicht. Es geht echt knapp, verdammt knapp unter dem Plexiglasdeckel zu. Blick unter die Haube: Fünf Schrauben halten den entkoppelbaren Antriebshalter. Der Flat-6 drückt ordentlich Kraft auf das verschraubte Anglewinder

Getriebe. Das Drehmoment des Motors ist gewaltig, es beschleunigt den Mustang brachial. Zugleich gut abgestimmt fließt die Kraft auf die Strecke. In magnetfreiem Zustand und mit Klebeband abgezogenen Serienreifen liegt bereits ein Potential an, das seines Gleichen sucht. Der Ford sprintet und liefert ein Fahrverhalten, das manche Konkurrenten alt aussehen lässt. Gutmütig, schnell und stark auf der Bremse liefert er nicht nur ansprechende Rundenzeiten. Er definiert

Fahrspaß neu. Die Formel „Länge läuft“ ist dem Mustang auf seinen Zakspeed Leib geschneidert. Sowohl auf Geraden wie in Kurven profitiert der Pilot von der sagenhaften Laufruhe des in sich stimmigen Konzepts. Antriebshalter und Karosse dezent entkoppelt und das war es schon. Klar, der übliche Öl Service der beweglichen Komponenten sei noch erwähnt. Der Ausbau des Magneten ist ein Kinderspiel: zwei Schrauben und schon ist es vollbracht. Seit ein



Eckdaten seiner Leistungsfähigkeit: lang, breit und tief. Der Mustang liegt perfekt ausbalanciert und bietet ein hohes Maß an Reserven im Grenzbereich. Er ist schnell, verdammt schnell! Der kraftvolle Sidewinder Aggregat ballert seine PS ordentlich an die Hinterachse mit ihrem verschraubten Getriebe. Alles entkoppelt versteht sich, was seine Performance in Kurven unterstreicht.



Mustang Turbo

Jim Hunt Magazine®

paar Modellen ist nun auch der Motor im Sideways Chassis verschraubt und wabbelt nicht mehr kontraproduktiv bei voller Drehzahl. Das Fixieren mit Klebstoff kann man sich nun sparen. Feines Detail! Wer noch weiter in die technische Materie einsteigen will:

Sideways liefert auch für den Mustang Kunststoff Elemente unter der Box, die eine alternative Einbauhöhe der Hinterachse, den Einsatz eines Longcan Motors sowie eine Änderung der vorderen Aufhängung des Antriebshalters ermöglicht. Das

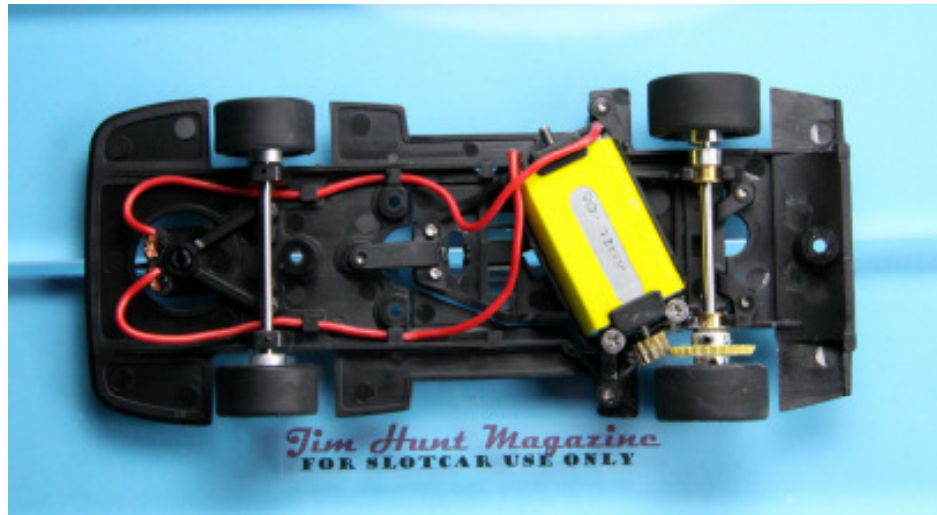
erweitert seine Range ungemein. Fährt man damit beispielsweise bei Rennserien, die eben andere Motoren als die Flat-6 einsetzen, ist dies im Sideways auch nicht ausgeschlossen. Auf flexiblen (oder gar leicht welligen) Kunststoffbahnen bleiben wir beim Seriensetup. Auf richtig flachen Holzbahnen ist es durchaus möglich, den Schwerpunkt durch genannte Extrateile noch etwas niedriger zu setzen, ohne dass etwas am Boden schleift. Trotz seiner außerordentlich gelungenen Balance und hochwertiger Technik macht der Mustang erst richtig Laune, wenn auch das Bahnlayout zu seinem Potential passt. Kleine winkelige Bahnen meistert der drehmomentstarke Motor sicherlich auch. 12 Voltan Kraftstoff reicht in jedem Fall. In manchen Fällen darf es wohl auch weniger sein. Ohne eine regelbare Labor-Zapfsäule macht der Wagen wenig Sinn. Es sei denn, man fährt auf einer sehr großzügigen großen Bahn, die Freilauf bietet. Aber selbst dabei ist es üblich, regelbar unterwegs zu sein. Auf unseren 8 Meter Geraden kann man den Mustang gerade mal kurz ausfahren. Lang gezogene Kurvenradien machen richtig Laune. Der Mustang liegt wie das schon millionenfach zitierte „Brett“. Ohne einen Hauch von Nervosität zirkelt er mit dem Messer zwischen den Zähnen und dem Pedal fast auf dem Bodenblech durch die langgezogene 90 Grad Kehre.



Egal ob enge oder weite Kurvenradien: der Mustang bleibt in allen Fahrlagen souverän und hängt dabei angriffslustig am Gas. Seine Slicks liefern in abgezogenen Zustand den nötigen Grip, um die Kraft auf die Strecke zu bringen. Der Spagat alle Parameter perfekt aufeinander abzustimmen, ist Sideways mit diesem Wagen gelungen. Jetzt bist du dran...

Mustang Turbo

Tim Hunt Magazine®



Solide slot.it Technik unter der Haube. Verschraubte Alus an der kalibrierten Hinterachse, verschraubtes Getriebespurrad. Messinggleitlager und verschraubte Distanzen zum Einstellen des seitlichen Achspiels. Der Anglewinder Motor ist mit zwei Schrauben und einer Kunststoffflasche gegen Verdrehen unter Volllast gesichert. Die Vorderachse ist in der Höhe justierbar. Die Zündkabel verlaufen unter Kunststoffflaschen präzise in Richtung L-Kiel. Der gesamte Antriebsstrang ist über fünf Schrauben vom Hauptchassis entkoppelbar. Das steigert die Straßenlage ungemein, stellt man das Lockerungsverhältnis perfekt auf seine Bedürfnisse (Fahrstil und Bahnbeschaffenheit) ein. Ab Werk: einiges weiteres Kunststoff Zubehör, um den Antriebsstrang tiefer oder höher einstellen zu können.

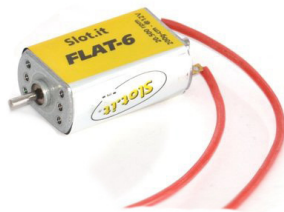


Egal ob Bergauf oder Bergab: das Fahrwerk des IMSA Wagens ist durch nichts aus der Ruhe zu bringen. Souverän meistert es, richtig eingestellt, jede Fahrsituation. Ein Siegerauto, obwohl er damals in den USA mit Platz 3 gerade noch das Stockerl erreichte. Heute ist noch mehr drin.

Enge Kurven durchrollt er ebenso souverän. Das gut abgestufte Sidewinder Getriebe sorgt für präzise Bremspunkte. Das Fahrwerk für die nötige Laufkultur. Stoisch bleibt der Mustang auf Kurs ohne dabei plump zu wirken. Er durchrollt meisterhaft die böse schließende Haarnadel während sein kraftvoller Motor willig am Gas hängt. Jederzeit bereit auf der folgenden Geraden sofort sein Drehmoment freizugeben, um hurtig auf maximale Drehzahl zu kommen. Die montierten Serien Slicks begeistern auf der Carrera Rennstrecke. Leichtes Anschleifen und Abziehen mit Klebeband reichen für ein sehr vernünftiges Grip Niveau. Bringt man etwas Ballistol zur Reifenreinigung ins Spiel, klebt das schwarze Gold souverän auf dem Plastik Asphalt. Alles ist allem ein superstimmiges Konzept. Zakspeed und Sideways wissen wie es geht.



Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in **1 : 32**



Jim Hunt Magazine 2013

Slotcars,
Resin-Karosserien,
Figuren, Dekoration
u.v.m.

www.Slot-Stop.de

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

slot.it bringt die alte DTM zurück

Tim Hunt Magazine®



Alfa Romeo 156 V6

Rundstrecke

Alfa 156 DTM

Tim Hunt Magazine®

Lange angekündigt und nun an der Startlinie. Der Alfa 156 V6 aus der alten DTM. slot.it kündigte den Wagen vor zwei Jahren auf der Nürnberger Messe an und schon damals wurden Erinnerungen wach an die Modelle von Ninco aus den 90ern, jenen Tagen als man die neu geschaffene DTM bejubelte. Die Spanier hatten damals neben den Alfas auch die Benzen und den Calibra am Start. Mal sehen was noch kommen wird. Oder man greift jetzt zu slot.it Tuningchassis oder

gleich zu einem der teuren 3D Druck Chassis. Neue Möglichkeiten, die sich seit geraumer Zeit bieten. Damit ließen sich die Startfelder jetzt schon bunter gestalten und mehr Markenvielfalt realisieren. Gebrauchte Ninco DTM von früher gibt es immer noch zu kaufen, wenn auch die NC1 Motoren mit dem neuen slot.it Pendant nichts gemeinsam haben. Alternativ: Wer möchte slot.it Alfa Cup fahren? Das Whitekit gibt es schon bei den Italienern. Der Calibra soll ja noch kommen, wann wird

sich zeigen. Nun zurück zum Alfa. Die Karosserie ist als durchgefärbter Kunststoff gestaltet. Das spart Gewicht und Geld in der Herstellung. Wobei genau dieser Parameter echt hart geworden ist. Der Wagen kosten mittlerweile über 52 Euro im Mittelwert, studiert man Händlerangebote. Das ist echt eine Hausnummer. Allrad, den hatte der Italiener damals. Das Upgrade gibt es gegen ein Downgrade im eigenen Team Budget. Heißt: extra kaufen im Tuningregal des Herstellers.



Kantig markanter Blick, damals spektakuläres Engineering. Heute braucht man ein wenig, um sich wieder an diesen Look zu gewöhnen. Der slot.it DTM Alfa jagt souverän über die Nordschleife. Im Windschatten verfolgt von einem Markenkollegen, der allerdings von Tuner Ninco aufbereitet wurde. Es wird Zeit, dass die Italiener adäquate Gegner bauen.

Rundstrecke

Alfa 156 DTM

Tim Hunt Magazine®

In einem Seitenkasten des Chassis befindet sich die 4x4 Aufhängung zum Nachrüsten des Gummizugs. Die Gangart wird härter! Und damit ist teurer gemeint. Unter der Haube sitzt die übliche Hochleistungstechnik: verschraubte Alus hinten, verschraubtes Getriebe, kalibrierte Achsen, höhenverstellbare Vorderachse. Entkoppelter Antriebshalter und ein Motor mit schwarzem Kopf, in Inliner Anordnung mittig platziert. Apropos Schrauben: die Madenschrauben sind nach wie vor von schlechter Qualität, wir ersetzen sie durch

Pendants mit mehr Materialhärte. Es nervt, dass die Dinger schnell ausnuden, obwohl beim Service immer der originale slot.it Drehmomentschlüssel zum Einsatz kommt. Auch schade: der Motorhalter hat zur Fixierung der Motorblocks vorgesehene Schraubenlöcher. Aber keine Schrauben ab Werk. Wir fixieren eine Präzisionschraube, nun sitzt das Aggregat bei voller Drehzahl ruhiger. Weniger Schwingungen für eine präzisere Kraftübertragung und zugleich eine erhöhte Lebensdauer des Getriebes. Der Antriebshalter ist über vier

Schrauben entkoppelbar. In bewährter, aber streng geheimer Lockerungsrate macht der Alfa eine sehr gute Figur auf der Strecke. Die Reifen werden mit Klebeband abgezogen: ihr Grip begeistert uns auf Antrieb. 12 Voltan reichen um das Potential des Inliner Aggregats auszuschöpfen. Es stemmt die Kraft über das verschraubte Präzisionsgetriebe auf die gehärtete Hinterachse. Die Alus hinten drehen schön rund, die bereits erwähnten Madenschrauben leider auch viel zu schnell. Betrachtet man den Alfa aus optischer Sicht:



Bis dato lieferte ausschließlich Ninco passende DTM Gegner zum Alfa. Chancengleichheit ist denkbar durch Umbau auf 3D Chassis oder slot.it Tuningchassis. Wer den Aufwand und die Kosten nicht scheut, kann schon jetzt bunte Startfelder bauen.



Rundstrecke

Alfa 156 DTM

Tim Hunt Magazine®



Es gibt nur eine durchgefärbte Karosserie. Weniger optische Finesse gegenüber einer richtig lackierten Hülle. Dafür sprechen weniger Gewicht und die Absenkung des Schwerpunkts. Kurven durchheilt der rote 156er mit messerscharfer Präzision. Egal wie spät man bremst: er bleibt souverän auf Kurs und beschleunigt zielorientiert aus dem Richtungswechsel. Vergessen ist der durchgefärbte Kunststoff. Es punktet die Erfahrung von slot.it, schnelle und gut fahrbare Rennwagen zu bauen.



Die Räder wirken genau betrachtet etwas klein in den Radhäusern. Reifen und Felgen verschmelzen zu einer schwarzen Einheit. Das schluckt ein wenig den kleinen Durchmesser, optisch gesehen. In Fahrt ohnehin nicht erkennbar. Und dann gibt es sie doch, die feinen kleinen Details: Lufteinlässe, Abschlepphaken, Embleme, außergewöhnlich geformte Rückspiegel. Ein Transponder auf dem Dach. Der exponierte Heckflügel und die typische DTM Auspuffanlage. Vier nach oben gebogene Rohre und Asbestmatten als Hitzeschutz an der Schürze. Es gab damals einige Halbstarke, die diese konstruktive Maßnahme an ihrer Karre schlecht kopierten: man sah öfter eine mit Falten schlecht aufgeklebte Alufolie, was peinlich wirkte. Ganz so, als müsste die silberne Folie mancher Tafel Schokolade erhalten. Die Hitzeentwicklung mancher 60 PS Boliden mit Sportauspuff war sicher enorm groß. Zurück auf die Strecke mit dem Alfa. Der Italiener ist ein gelungener Kompromiss aus leistungsstarker Fahrmaschine und optischen Reizen. Leider hat er wie schon erwähnt bis dato keine technisch gleichwertigen Gegner. Es sei denn man fährt slot.it Alfa Cup (gäh) oder baut alte Ninco Karosserien auf Tuningchassis.

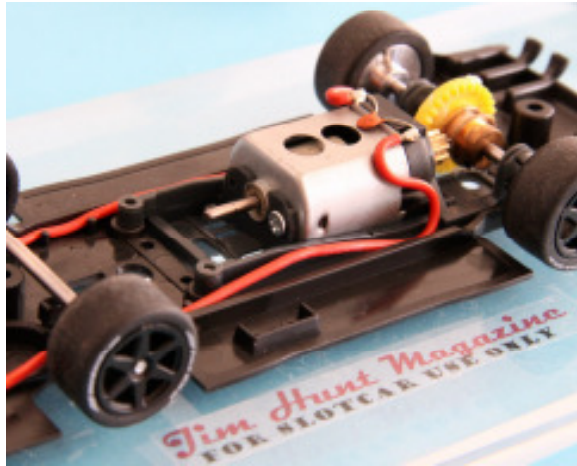
Details am Alfa: Lufteinlässe, mutig konstruierte Seitenspiegel und die typische DTM Auspuffanlage der Italiener. Das Cockpit samt Fahrer und Käfig ist ansprechend detailliert gestaltet. Die Räder stehen etwas leer in der Karosserie.



Rundstrecke

Alfa 156 DTM

Tim Hunt Magazine®



Inliner Aggregat im entkoppelbaren Vierpunkthalter. Leider fehlen ab Werk Schrauben zur Fixierung des Motors. Oben sieht man im Seitenschweller die Aufnahme für den gegen Aufpreis nachrüstbaren Allrad. Zündkabel sind sehr ordentlich verlegt!

Das wird wieder so ein Ding mit der Chancengleichheit. Oder man wartet noch auf den Calibra aus gleichem Hause. Fragt sich allerdings wann der kommen wird. Ungeachtet dieser Parameter: der Alfa zieht ab dem ersten Meter los, dass man nur begeistert sein kann. Fahrdynamik pur, Leidenschaft und Spaß vereint unter der durchgefärbten Kunststoffhaut. Er ist zweifelsohne ein gelungener Wagen, stellt man sein Fahrwerk auf die persönlichen Ansprüche ein. Nein, wir sagen auch

an dieser Stelle nicht, wie wir ihn genau einstellen. Das kann und muss jeder Rennstall für sich herausfinden: ein Kreuzschlitzdreher ist hierfür der beste Partner. Maurizio Ferrari weiß wie man Slotcars konstruiert. Das ist kein Geheimnis und mit dem Alfa ist ihm der Einstieg in die alte DTM überzeugend gelungen. Bitte bringt den Calibra as soon as possible. Der Alfa braucht einen adäquaten Gegner! Wir hoffen der kostet bis dahin nicht 60 Euro oder mehr!



Jim Hunt Magazine®



Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

BMW M4 DTM

Timo Glock



Ab geht die Post

Jim Hunt Magazine®

BMW M4 DTM

Designversion

Timo Glock



Carrera erweitert sein DTM Feld beständig. Bunte Startfelder sind möglich und nicht nur in Digital132, auch in analoger Evolution Ausführung ist der gelbe Postexpress aus Bayern zu haben. Die Version des BMW M4 aus 2015 in gelb schwarz tritt optisch sehr mächtig auf. Einer der schönsten M4 wie wir meinen.



BMW M4 DTM

Designversion

Timo Glock



DTM Wagen erfreuen sich großer Beliebtheit. Es liegt nicht nur daran, dass dieses Rennthema in unserem Land populär ist. Es liegt an den Wagen selbst. Sie sind optisch schön anzusehen, es gibt bunte Startfelder, weil es nicht nur zwei Design Versionen gibt. Zudem sind die Fahreigenschaften sehr interessant. Länge läuft und zusammen mit den verbauten robusten Komponenten lassen sich spannende Duelle ohne viel Tuningaufwand erleben. Führt man ohne Magnet erst recht. Die Wagen sind sowohl in Digital 132 als auch analog als Evolution (ohne Licht) zu haben.



Jim Hunt Magazine®

BMW M4 DTM

Designversion

Timo Glock



Jim Hunt Magazine®

Trotz vieler Details sind die solide gebauten DTM Wagen hart im Nehmen: Flaps, Schweller und Flügel sind schön anzusehen und sie halten einiges aus. Der optische Charakter der modernen Wagen lässt Fans egal welchen Alters nicht kalt. Mittlerweile sind bei Carrera alle drei aktuellen DTM Marken Audi, BMW und Mercedes mit einer großen Vielfalt von Versionen zu haben. Sowohl im analogen Thema wie vor allem in Digital lassen sich damit sehr schöne und abwechslungsreiche Startfelder gestalten. Vorausgesetzt man hat genügend Mitstreiter an der Strecke. Im Freundeskreis kurz: „Lust auf Rennbahn?“ Der Run wird groß sein.



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

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

Corvette C7R

Carrera baut moderne Tradition in ganz groß



Spirit of Sebring '65

Jim Hunt Magazine®



Corvette C7R

Designversion

Spirit of Sebring '65



Eine Rennsport Corvette gehört nach Sebring. Angeknüpft an die Tradition aus dem Jahr 1965 kommt nun die aktuelle C7R im Look der klassischen Vette in Metallicblau mit dickem weißen Streifen. Bei der Optik bleiben keine Wünsche offen. Bei der Baugröße 1 zu 24 auch nicht. Feine Details und ein ausgewogenes Fahrverhalten gehören zum guten Ton. Carrera 124 digital kann sowohl dem Motto getreu oder auch analog betrieben werden. Einfaches Umschalten zwischen beiden Modi ist möglich. Fahrlicht gibt es dazu, bei Analog leuchtet es nur bei Fahrt. Bei Digital auch im Stand. Ein echt wunderschöner Rennwagen, der dynamisch wie optisch keine Wünsche offen lässt.



Corvette C7R

Designversion

Spirit of Sebring '65



Unter der Haube sitzt ein angriffslustiger Sidewinder, der seine Kraft an die Hinterachse weitergibt. Baut man beide Magnete aus, lassen sich realistische Fahrmanöver durchführen. Mit 18 Voltan im Tank sind explosive Sprints sowie Drifts möglich. Ja wir wissen, die kosten Zeit. Aber sie machen verdammt viel Spaß. Tief geduckt kauert die Vette über der Rennstrecke. Sie liegt satt. Geht es einmal auf der Strecke ruppiger zu: der schwenkbare Leitkiel hält Kontakt zur Fahrbahn und er lässt den Zündfunken nie abreißen.



Corvette C7R

Designversion

Spirit of Sebring '65



Das dezente Farbspiel wird durch weiße Akzente aufgefrischt. In den Radhäusern sitzen mächtige Slicks auf schwarz lackierten Speichenfelgen. Taucht die Corvette im Rückspiegel auf, heißt es eine stramme Linie fahren oder Platz machen. Ihr niedriger Schwerpunkt und die breite Spur: perfekte Parameter für satte Kurvengeschwindigkeiten. Zwischen den Stints: Reifen mit Klebeband abziehen dann geht es die folgenden Runden wieder richtig forsch zur Sache. Der ruhige ausgewogene Fahrstil der großen 1zu24 Boliden macht was her. Und man sieht nicht nur Details schöner als an den kleineren Rennwagen. Gelassenheit und Souveränität fahren hier automatisch mit.



Giovanni Montiglio's

Thunderslot

Lola T70 MK III

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Lola T70 MK III

Tim Hunt Magazine®

Thunderslot – ein neuer Donnerblitz am Slot Himmel? Giovanni Montiglio ist Insider der Szene kein Unbekannter. Sowohl als zweiter Mann neben dem verstorbenen NSR Chef Salvatore Noviello war er ein stets höflicher und kompetenter Ansprechpartner. Wir kennen den sympathischen Schnauzbar Träger seit Jahren für seine ruhige und umgängliche Art, die wir sehr zu schätzen wissen. Vorbildlich! Menschlich! Echt!

Zudem kennt man den sympathischen Italiener in der internationalen Slot Rennszene, holte er dort einige Titel. Nach einiger Zeit Durchhaltevermögen und Treue zur Marke NSR verließ Giovanni die Firma. Der Schock saß damals tief. Wie wird es weitergehen mit den schnellen Slotcars aus Italien? Er ging nach einiger Zeit Abstand eigene Wege. Und treu und verlässlich wie er ist, informierte er uns sogleich von seiner neuen Idee.

Er gründete sein eigenes Slotcar Label: Thunderslot war aus der Taufe gehoben und mittlerweile kann man die Autos im Fachhandel kaufen. Es gibt bisher zwei Versionen der Lola T70 MKIII: rot und gelb. Bei dem jahrelangen Hintergrund kann eigentlich nur ein Hochleistungsprodukt herauskommen. Und genau das ist es. Die Thunderslot Lola ist ein eher detailreduziertes Renngerät mit hohen Anspruch an innere

Unser Vorserien Testmodell kommt noch spartanischer als in Serie. Heckleuchten fehlen, Decals ebenso. Rein rot mit wenigen Details kam sie in die Redaktion: es soll wohl ein reiner Fahreindruck entstehen. Die einzig plausible Erklärung für uns.



Rundstrecke

Lola T70 MK III

Jim Hunt Magazine®

Werte. Selbstverständlich kann man die Slottechnik nicht neu erfinden. Was sich technisch bewährt hat, warum soll man das hinter sich lassen? Wie in den NSR von früher sitzt auch im Thunderslot der Antriebsstrang in einem entkoppelten Dreieckskonzept. Die Abstützung im Hauptchassis erfolgt aber nun über fünf Lagerpunkte: drei fixe Schrauben und zwei zusätzliche weit außen liegende Triggerpunkte. Deren Schrauben sind zudem mit feinen Federn versehen. In entkoppeltem Zustand lässt sich der gesamte Antriebsstrang präzise auf den Fahrer sowie die vorliegenden Streckenbedürfnisse einstellen. Apropos Schrauben. Hier geht Herr Montiglio neue Wege: feine, metrische Schrauben kennen wir aus dem Hightech Regal. Er setzt noch eines drauf: Torx! Der nach innen gewandte, mehrstrahlige Schraubkopf ist eine gute Idee. Nudeln diese Schrauben nicht so leicht aus, wie

Acht offene Ansaugrohre ragen aus dem Heck. Ausgestellte Scheiben...



es oft bei den sehr kleinen Madenschrauben wie bei slot.it oft passiert. Allerdings braucht man dazu ein neues Werkzeug: Einen kleinen Torxschlüssel, der bisher nicht im Werkzeugkoffer eines Slotmechanikers zu finden war. Alle anderen Hersteller setzen auf Kreuzschlitz, Schlitz, oder Madenschrauben. Also ab in den Werkzeughandel und den geeigneten Schlüssel gekauft. Andernfalls kann man die Karosserie nicht abnehmen, den Antriebsstrang nicht einstellen. Unter der Haube findet sich ein ab Werk verschraubter Motor. Bravo! Eine Mischung aus Sidewinder mit Anleihen aus dem Anglewinder Business. Klingt komisch, ist aber so. Der kompakte Motor sitzt minimal schräg vor der Hinterachse. Die Leistungsdaten sind angemessen für ein sehr sportlich flottes Classic Fahrvergnügen. 21500 Touren bei 12 Voltanspritz stemmen satte 175g/cm Drehmoment auf die kalibrierte Präzisionshinterachse. Die Kraft fließt gut umsetzbar auf die Piste. Die Lola fährt ausgesprochen flott ohne in Kurven nervös zu wirken. Die geduckte Haltung auf der Strecke mit maximal abgesenkten Schwerpunkt und dazu ein geschwungener L-Kiel mit langer Finne bringt die rote Lola in Kurven in atemberaubende Sphären. Hinten sitzen wahlweise profilierte superweiche Silikon Reifen mit perfektem Grip. Oder Slicks. Sie sitzen auf innen ausgefräsen feinen Doppelstegfelgen. Sie bieten ein Luftpolster im Reifen, ähnlich wie man es von NSR kennt. Nur sind hier die Stege noch dezenter, weniger hoch. Dieser konstruktive Kniff spart Gewicht bei den rotierenden Massen, konzentriert sich das Material auf den weiter innen liegenden Teil der Felgen. Vorne sitzen im Querschnitt schmale Reifen auf den Alus.

Fahrdynamischer Kracher: die Lola liegt satt, fährt präzise und bietet Reserven am Limit.



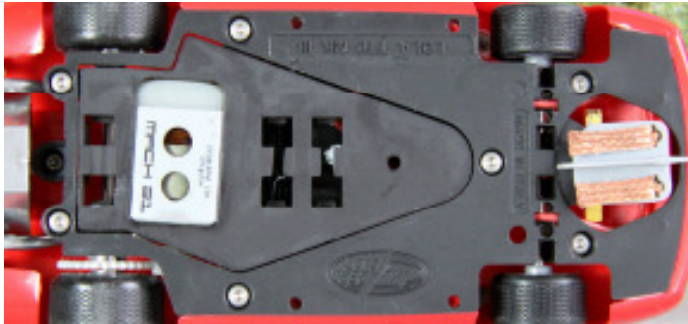
... aber leider eine etwas großzügig interpretierte Seitenöffnung, die vom Original abweicht.



Rundstrecke

Lola T70 MK III

Tim Hunt Magazine®



Sidewinder oder Anglewinder? Beides! Dazu eine komplett verschraubte Mechanik. Vorderachse in der Höhe einstellbar. Silikonreifen mit viel Grip. Verschraubter Leitkiel mit raffiniert geschwungenem Schwert. Der Antriebsstrang ist über fünf Schrauben vom Hauptchassis entkoppelbar. Die Karosserie wird über drei Schrauben fixiert: vorne zwei, hinten eine. Leider braucht man einen kleinen Torx Dreher. Die Sternschrauben halten länger, aber wer das Werkzeug nicht hat, sofort kaufen!

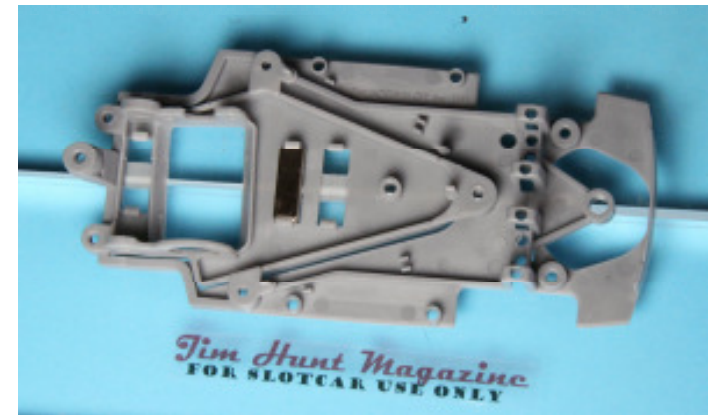


Die Vorderachse ist über Madenschrauben einstellbar. Ein dickerer Durchmesser (wie bei NSR) verhindert das Ausnudeln der Schrauben, der Schlüssel greift präziser als bei kleinen (oft unpräzisen) 0,9er die viele Hersteller verwenden und Mechaniker an ihre Schmerzgrenze bringen. Bei uns werden so gut wie alle 0,9er Madenschrauben durch hochwertige Präzisionsstifte von Umpfi ersetzt. Die lassen sich zigmal öffnen und schließen, ohne dass der Schlüssel leer durchrutscht. Bei der lackierten Karosserie wurden die Details so gut es geht wieder gegeben, allerdings liegt das Hauptaugenmerk nicht in kleinen Spielereien. Es gibt Spiegel, Tankdeckel, Lampenabdeckungen und eingesetzte Scheinwerfer. Ausgestellte Seitenscheiben auch. Die seitlichen Lüftungsslitze weichen etwas vom Original ab. An der Heckpartie sitzt unten eine mächtige Auspuffanlage mit Getriebeabdeckung. Dahinter ein Ersatzrad wie es das Reglement dieser Klasse vorschrieb. Unsere Lola ist ein unverkäuflicher Testprototyp, also nur rein rot ohne Bedruckung und ohne Rücklichter. Das an Kunden ausgelieferte Auto kommt mit weißen Streifen, Startnummer und mit kleinen eingesetzten Lollipop Rücklichtern. Dazu gibt es Ersatzschrauben und für Leute, die es härter haben wollen ein alternatives Chassis, mit den gleichen Einstellmöglichkeiten des Antriebsstranges.

Fazit: die Thunderslot Lola begeistert technisch wie fahrdynamisch auf Anhieb. Optische Details sind auf das Wesentliche reduziert, was in dieser Slotcar Klasse logische Konsequenz ist. Wir freuen uns auf weitere Modelle. Tunderslots Start ist gelungen!



Lang. Vorne tief, hinten kurz im Tauchgang. Der L-Kiel von Thunderslot führt die Lola hervorragend auf Kurs.





Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

Porsche 962C



Die gelbe Gruppe C Designversion mit Camel als Hauptsponsor ließ Jahre auf sich warten. Das Auto aus Le Mans 1988 mit dem Schweizer Rennstall Walter Brun ist endlich da.



Porsche 962 C

Designversion



1988 Le Mans: der Schweizer Unternehmer, Privatfahrer und zugleich Team Besitzer Walter Brun mobilisierte für seinen Rennstall Hunkeler, Lechner und Reuter für das Cockpit des 962C mit Hauptsponsor Camel. Das gelbe Geschoss gibt es nun von slot.it. An Bord technische Updates der letzten Jahre wie eine leichtere Karosserie, markentypische technische Gimmicks und der gewohnt zuverlässige Punch. Eine Designversion, die lange auf sich warten ließ. Nun ist sie final zu haben für knapp über 50 Euro. Lasst es qualmen: auf der Piste wie im Teambudget.

Porsche 962 C

Designversion

Bisher musste man selbst zu Lack und Decals greifen, wollte man den 1988er Le Mans Wagen mit dem markanten Sponsor bewegen. Die Italiener von slot.it haben nun den Porsche wunderbar umgesetzt. Verschraubte Alus hinten, austauschbares Getriebe, kalibrierte Achsen, höhenverstellbare Vorderachse, eine sehr leichte Karosserie für einen maximal niedrigen Schwerpunkt und Vorbereitung für Carrera Digital, falls man den Chip nutzen möchte. Der Antriebshalter ist wie üblich über Schrauben für mehr Performance entkoppelbar. Das Inliner Konzept überzeugt seit Jahren. Neuerdings sind sogar die Chassis am Rand verjüngt, für besseres entkoppeltes Fahren im magnetfreien Setup. Früher musste man das alles mit Cutter und Feile selbst machen, um noch mehr aus den Wagen herauszukitzeln. Wir sind eine bequeme Gesellschaft. Alles ab Werk. Leistung pur und schön gemacht.



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

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

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.

5 Jahre Joe's Slot Shop

Ihr Fachgeschäft vor den Toren Kölns



Joe's Slot Shop

- ➔ Wir bieten Reparatur-Service, Tuning und den Aufbau von 1:32- sowie 1:24-Fahrzeugen nach Ihren Wünschen.
- ➔ Umbauten auf Carrera-Digital für Modelle anderer Hersteller und den Einbau von Beleuchtung.
- ➔ Ankauf von alten Rennbahnen.
- ➔ Ständig wechselndes Angebot von gebrauchten Schienen & Autos.
- ➔ Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft.



Bachemer Str. 30 - 50354 Hürth Gleuel - Tel.: 02233/713 63 85 Fax: 02233/713 22 40
mail: info@joes-slot-shop.de - Öffnungszeiten: Mo., Di., Mi., Fr. 11.00-19.00 Uhr
Donnerstag Ruhetag, Sa. 11.00-15.00 Uhr www.joes-slot-shop.de

Was ist da los?

Ü50 Party bei slot.it



Die Preisschraube dreht sich wie die scharfe Nockenwelle eines Rennmotors: Erst holperig auf Drehzahl kommen und dann mit Druck voll ausdrehen. Ist die Maximaldrehzahl schon erreicht oder gibt's bald schärfere Steuerzeiten für den Geldbeutel? Braucht die Kreditkarte bald ein Chiptuning?

Ü50 Party bei slot.it

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Lange Zeit bekam man bei slot.it hochwertige Technik. Alles zum gleichen Preis wie Autos von Mitbewerbern, die deutlich weniger technischen Feinheiten an Bord hatten. Verschraubte Alufelgen hinten, kalibrierte Achsen, hochwertige Getriebe Einheit selbstverständlich auch verschraubt, höhenverstellbare Vorderachse, vierfach entkoppelbarer Motorhalter um nur die wichtigsten Eckdaten zu nennen. Die Autos aus Italien um Maurizio Ferrari gingen ab Box richtig gut und entfernte man den eigentlich unnötigen Magneten, konnte man das Potential dieser Fahrmaschinen komplett ausschöpfen. Das alles kostete unter 40 Euro. Eine echte Ansage für viele Jahre. Jetzt sieht die Sache anders aus. Die ersten beiden Ü50 Autos sind

selbstverständlich weitere Gruppe C Porsche. Sie durchbrachen nun die finanzielle Schallmauer 50 Euro. Der Markt hat sich verändert. Die Kaufkraft auch? Alles hat seinen Preis und es finden Erklärungsversuche statt: „Wer nicht will, muss nicht“ ist nur ein abgedroschenes Argument, das mancher Fan unreflektiert kund tut. „Wer nicht kann, wird nicht mehr so oft...“ Das trifft es wohl auch. Die Zeiten sind vorbei, in denen man Slotcars für weniger Geld kaufen konnte. Das Angebot in Ebay ist derart rückläufig geworden, dass ein Schnäppchenkauf dort eher einem Nugget Fund in einem ausgetrockneten Flussbett gleich kommt. Lohnt nicht mehr. Händler freut dieser Trend bestimmt. Oder doch nicht? Ihre Margen werden erneut

dünn. Aber so ist es eben. Dann betrat slot.it Neuland. Die Autos der alten DTM wurden schon vor zwei Jahren auf der Messe in Nürnberg angekündigt. Nun ist der erste Exponent da: der Alfa 156. Und die Preisschraube dreht sich erneut. Fast 53 Euro werden aufgerufen. Ohne Allrad versteht sich. Wer den haben will, muss erneut in den Geldbeutel greifen und teuer nachrüsten. Wir werden sehen wohin der Trend gehen wird. Leasen wir irgendwann Slotcars? Gibt es bald die erste Slotcar Bank, die mit Zinsen den Leuten den Spaß verdirbt? Wer es sich leisten kann, wird weiterhin kaufen. Ob man damit neue Leute ins Hobby lockt... Jugendliche mit Taschengeld? Wie hart ist der harte Kern bei Slottern? Und wie groß? Wie ausdauernd?





LANCIA Beta Montecarlo **Alitalia**



Lancia Beta Montecarlo

Designversion



Italien, Automobilsport und die Fluggesellschaft Alitalia haben eine lange Tradition. Das Flugzeug mit dem der Papst flog und fliegt, dürfte jedem aus dem TV bekannt sein. Im Motorsport: Der Stratos von Munari. Der Fiat 131 Abarth aus der Rallye WM. Und jener, der ihn auch bewegte, Walter Röhrl fährt nun diesen Gruppe 5 Lancia Beta Montecarlo zusammen mit Gilles Villeneuve. Sideways oder straight.

Lancia Beta Montecarlo

Designversion

Auch in diesem Sideways Gruppe 5 Boliden werkelt ein kraftvoller Longcan Sidewinder, der sein Drehmoment in das verschraubte Getriebe von slot.it drückt. Der Antriebshalter ist fünffach entkoppelbar, die Setup Findung ist im Lancia (Serienstreuung) nicht immer eine einfache Angelegenheit. Der Testwagen lief ab Box hervorragend, wir kennen Kandidaten, bei denen gestaltete sich die magnetfreie Abstimmung zu einer etwas Geduld fordernden Angelegenheit. Sie Slicks auf Campagnolo Felgen bieten beeindruckenden Grip auf der heimischen Piste. Nach einigen Runden lassen sie etwas nach und verlangen nach Service: Klebeband! Die slot.it Komponenten unter der Haube liefern eine tolle Performance. 12 Voltan im Tank und schon geht es verdammt hurtig im den Kurs.



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

Down under

*Südhalbkugel, NSW Australia:
Unsere Freunde zeigen, wie
man anders slotten kann. Ein
selbst gebautes Dirt Oval mit
drei Spuren: atemberaubende
Kämpfe für harte Jungs in
klassischen US Schlitten.*

lanes slotway



**Down
under**



lanes slotway

Jim Hunt Magazine®

Wir haben in der Geschichte unseres Magazins über allerlei Bahnen berichtet: Großzügig geschnittene Clubbahnen, kleine feine Heimbahnen, Offroadpisten, Bergrennstrecken, historisch gestaltete Kleinode mit spurgeführter Elektrifizierung, eine Dakar Bahn mit Wasserdurchfahrt und und und. Jedes Objekt ist eine Klasse für sich und spiegelt den ganz speziellen Spieltrieb einzelner Menschen und zugleich die Vielfalt der Spielarten, die das Slot Hobby bieten kann. Mit den Jahren dachten wir, alles gesehen zu haben. Dann ging unseren Scouts dieses Exemplar hier ins Netz. Eine Oval Bahn in Australien, weit weg. Erstens kennt man uns auch dort. Zweitens ist die Bahn derart interessant, dass wir sie unbedingt zeigen wollen. Euch unseren Lesern.



**Down
under**



lanes slotway

Jim Hunt Magazine®

Oval Rennen sind hierzulande weniger bekannt. Leute, die sich für den US Motorsport interessieren kennen das eher. Nascar dürfte am bekanntesten sein. Aber auch Stockcar und andere hubraumstarke Driftrennen in Ovalform dürfte jeder schon irgendeinmal gesehen haben, sofern man sich für Motorsport ausgiebig interessiert. Viele klassische Rennen fanden auf losem Untergrund statt. Das war in der Vorkriegszeit normal, gab es so gut wie keine befestigten Straßen, außer den Rock and Roll eines Kopfsteinpflasters, das sich für Motorsport weniger eignete. Man fuhr lose auf Schotter und am hart gepressten Sandstrand. Weil dort Speed und Grip am besten waren. In Gegenden der Erde, in denen auf ganz viel Land kaum Menschen wohnen ist das Fahren auf losem Untergrund heute noch selbstverständlich, weil einem nichts anderes übrig bleibt.



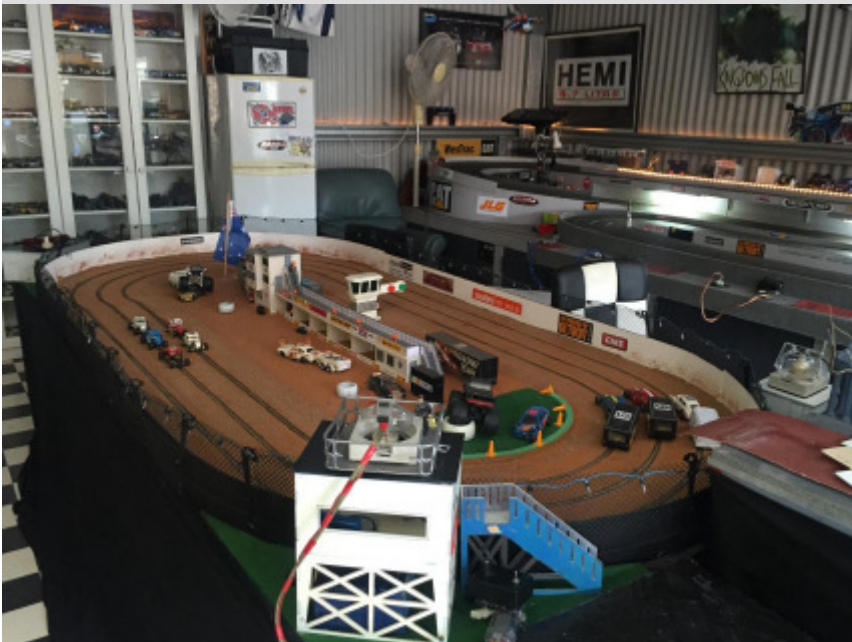
**Down
under**



lanes slotway

lanes slotway

Jim Hunt Magazine®



**Down
under**



lanes slotway

Jim Hunt Magazine®

Das Speedway Oval nennt sich Nastrax. Es befindet sich in Nord Süd West Australien. Der Track wurde modifiziert und entstand aus einer ursprünglich größeren Bahn, die durch die Jahre litt. Die Idee entstand, aus den restlichen Fragmenten eine ganz spezielle Rennbahn zu bauen: eine Offroad Piste mit rauer Oberfläche für raue Rennen. Herkömmliche Wandfarbe wurde mit Klebstoff vermischt, aufgesprüht und mit künstlichem Schmutz und Russischen Tee vermengt. Es wurde Wert darauf gelegt, dass die Rennen rau und uneben ablaufen können. So wie bei echten Stockcars sollte es zugehen dürfen. Die Litze ist aus Kupfer und die drei Spuren nehmen sowohl 1zu32 wie 1zu24 Wagen auf.







BMW M1 Gr.5

Designversion



Ohne diesen Bayern geht weder in Italien noch in Frankreich irgendwas. Der BMW M1 wurde damals von einem italienisch französischen Team eingesetzt. Eine etwas ungewöhnliche Kombination, aber sie funktionierte. Das Catering in der Box war sicher spannend. Wurde dort das mittlerweile arrivierte Pizza Baguette erfunden? Sideways bringt als weitere Variante den schnellen Gruppe 5 Bayern und setzt ihn mit einem attraktiven Sponsorenlook hervorragend bunt in Szene. Optisch geht das Auto keinesfalls im Feld verloren. Die Regenbogen artige Farbgestaltung gefällt auf Anhieb. Die fünf Streifen verlaufen wie die typischen drei M Streifen von rechts vorne nach links hinten über den Wagen.

BMW M1 Gr.5

Designversion



Der kraftvolle Longcan Sidewinder im fünffach entkoppelbaren Antriebshalter beeindruckt: Punch aus allen Ecken, dabei gut dosier- und abrufbar. Viele technische Parameter im breit gebauten Bayern sind von slot.it: Qualität, Zuverlässigkeit und Kraft. Alus hinten und Kunststoff Felgen vorne runden das Paket ab. Schöne BBS Speichenfelgen und hervorragende Slicks, die auf der heimischen Rennbahn eine sehr gute Figur hinlegen. Hin und wieder mit Klebeband abziehen und schon lässt sich eine neuer Stint mit guter Rundenzeit fahren. In den Tank kommt 12 Voltan Sprit, das reicht um den Motor angemessen zu befeuern.



Porsche 956 LH

Porsche 956 LH

Designversion

1984 sangen wir „Reach out for the medal“ als in Los Angeles die Olympischen Spiele statt fanden. Im gleichen Jahr fuhr dieser wunderschön gemachte Zuffenhausener Gruppe C auf den dritten Platz an der Sarthe beim alljährlichen Langstreckenklassiker in Le Mans. Hobby, Streiff und van der Merwe lenkten den Wagen aufs Stockerl. Das dunkelgrüne Farbkonzept rund um das eigentlich normale Rennsportweiß bringt nicht nur den Hauptsponsor gut zur Geltung. Der Wagen ist optisch eine Klasse für sich. Die aktuelle Designversion von slot.it ist egal ob technisch oder optisch betrachtet einen Kauf wert. Ab damit auf die Rennstrecke. Der Langheck braucht Auslauf.





Porsche 956 LH

Designversion



Wie auch beim vorher gezeigten 962 C findet man hier die identische Technik unter der leichten Haube. Ebenso die Vorbereitung für Carrera Digital im Chassis. Eigentlich gibt es nicht viel weiter zu sagen, außer dass diese Gruppe C Boliden mit zu dem Besten gehören, das man als Serien Slotcar kaufen kann. Zahlreiche Rennserien fanden statt und werden wohl nie ganz vom Rennkalender verschwinden. Die Autos sind zuverlässig, schnell und mit wenigen Handgriffen rennfertig gemacht, ab Werk mittlerweile. Auf der Heimbahn kommt Freude auf, fährt man ohne Magnet: mehr authentisches Fahrgefühl geht kaum. Reifen öfters mit Klebeband abziehen, sonst drehen sie durch und bringen die Kraft nicht auf die Piste.



www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing



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



sideways



BRM

Carrera

MB SLOT



Scaleauto



MRRRC

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

BMW M3 vs. Ford Sierra RS500

Scalextric greift die BTTC auf



Jim Hunt Magazine®

Wer hat die Nase vorne?

Rundstrecke

BMW M3 vs. Ford RS500

Jim Hunt Magazine®

Seit dem BMW M3 E30 von Fly vergingen mittlerweile viele Jahre bis ihn die Scalextric Leute neu entdeckten. Neue Nischen im Slotmarkt auszumachen und erfolgreich zu besetzen ist keine leichte Aufgabe mehr. So gut wie jedes Rennthema und jedes populäre Modell gab es schon einmal. Der M3 war und ist der erfolgreichste Renntourwagen, der jeweils gebaut wurde. Er siegte auf der Rundstrecke und bei Rallyes, fuhr Berg. Die Erfolgsbilanz des Bayern ist bis heute ungebrochen und diverse Privatfahrer setzen immer noch auf die Dynamik des Heck getriebenen Wagens aus jenen Tagen.

Scalextric entdeckte zuletzt den erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten für sich. Die Briten setzten ein Konzept auf, das ab Box gefällt. Anstelle der DTM setzen sie auf ihre eigene BTTC. Steve Soper als Galionsfigur verkauft sich gut im eigenen Land wie auch bei uns.

Fly Kenner wissen: die Spanier setzten damals die Motoren immer dort hin, wo sie auch im Original platziert waren. Beim M3 war es also ein Frontmotor, der über einen Kardan die Kraft an die Hinterachse weiter gab. Das sorgte wie üblich für manche wilde

Diskussion. Aus Platzgründen war die Vorderachse geteilt in zwei kurze Achsstummel, da zwischen den Radlagern eben das Aggregat saß. Hatte man innerhalb der Serienstreuung Glück und versiegelte man zudem die Vorderräder mit Klarlack, fuhren einige



Rundstrecke

BMW M3 vs. Ford RS500

Tim Hunt Magazine®

M3 von Fly durchaus gut bis sehr gut. Es galt Blei Gewicht an den richtigen Stellen im oder unterhalb des Chassis zu platzieren, dann gingen diese Wagen wirklich sehr gut auf der Heimbahn. 12 Voltan im Tank und los ging's.

Scalextric geht nun Jahre später einen technisch anderen Weg: Inliner vor der Hinterachse für zentrale Massenverteilung. An der Front sitzt eine starre Komplettachse. Klingt gut. Trotz schmaler Spur überrascht der Brit-Bayer mit einem sehr durchschaubaren Handling: agil und präzise nimmt er den

Kurs unter seine Slicks. Seine Räder sitzen richtig tief in der Karosserie. Das gefällt nicht nur optisch, neben der Originalität eines tief liegenden Rennwagens bringt der abgesenkte Schwerpunkt klare Pluspunkte in der Straßenlage. Beim Rennthema schießen sich die Briten auf ihre heimische BTCC ein. Tourenwagen sind in Großbritannien eine sehr beliebte Klasse, eignen sich diese Wagen hervorragend zum Fahren auf den zahlreichen noch vorhandenen Flugplätzen aus alten Kriegszeiten. Anstelle diese Areale umzuwidmen blieben sie einfach erhalten und viele davon dienen bis

heute für das ungestörte Betreiben des Motorsports. Es gibt eine nicht unbedeutende Szene mit vielen Fahrern, die regelmäßig Lack tauschen. Dazu gibt es die gängigen, bekannten Rennstrecken auf britischen Boden. Da es auf der Insel regelmäßig regnet, sind die Fahrer auch im Nass verdammt schnell unterwegs. Der Einfluss des Klimas bietet ihnen genügend Gelegenheit in dieser Spielart des Wetters häufig zu fahren.



Satt liegt er in den Federn und auf der Piste. Feine Details: eng anliegende Rennsportspiegel. Als Inliner konstruiert, da passt die Balance.





© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Rundstrecke

BMW M3 vs. Ford RS500

Jim Hunt Magazine®

Parallel zum BMW rollt von Scalextric ein Ford Sierra RS500 an die Startlinie. Technisch das gleiche Konzept: Inliner vor der Hinterachse platziert, selbe Technik, gleiche Chancen? Um es vorweg zu nehmen: Nein. Der Sierra ist im Vergleich zum M3 eine verdammt hohe Hütte. Sein hoher Schwerpunkt geht zu

Lasten der Kurvenlage. Der RS500 wirkt nervöser, bricht schneller mit dem Heck aus als der souveräne Bayer. Das Heck des BMW lässt sich in zu schnell gefahrenen Richtungswechseln durchaus mit Gasstößen abfangen. Der Sierra benimmt sich dabei fast schon wie ein Mittelmotorwagen: Kommt das Heck, dann

richtig. Entweder fährt man ihn quer und das macht einen dicken Querstrich durch die eben gefahrene Rundenzeit. Oder es folgt gleich das finale Aus im Kiesbett. Beides keine Optionen auf den M3. Einsteiger verlassen im Ford sicher öfter die Ideallinie als Könnner. Der M3 hingegen bleibt im Grenzbereich - auch wenn er stramm getreten wird - auf Ideallinie. Er macht in Kurven eher Zeit gut, während der Ford hier Zeit liegen lässt. Auf Geraden bleibt der RS500 ruhig. Läuft schön rund und bremst zufriedenstellend vor Richtungswechseln. Wer spät bremst, verliert beim Ford richtig: entweder Zeit oder gleich den Wagen. Den Sierra gab es im identischen Look bereits von Ninco. Der hatte allerdings teilweise mit eiernden Rädern zu kämpfen. Trotz gefederten Fahrwerks blieb er selbst auf Geraden nicht ruhig. Die ersten Ninco Modelle liefen noch gut.

Auf Geraden zieht der RS500 souverän an. In Kurven braucht er einen Könnner am Volant. Im Grenzbereich gibt er sich launisch.



Rundstrecke

BMW M3 vs. Ford RS500

Jim Hunt Magazine®

Das spätere Modell, oder war es eine Restcharge die noch kürzlich auf den Markt gespült wurde, hatte eben diese Felgenprobleme. Bei Scalextric laufen die Rädern schön rund. So sollte es sein. Bei beiden Scalex Wagen kann es nicht schaden, die Vorderräder mit Klarlack zu versiegeln. Das macht den Grenzbereich in Kurven deutlich komfortabler: beim M3 extrem breit. Beim RS500 kommt etwas mehr Ruhe in die Kurven-

fahrt, wenn auch der hohe Schwerpunkt damit nicht völlig ausgetrickst werden kann. Für Augenmenschen: beide Wagen haben wie bei Scalex üblich vorne und hinten Fahrlicht an Bord. Wer zum einem Nachrüstkit aus dem Fremdanbieter Zubehörregal greift, kann nachrüsten auf Dauerlicht, das dann auch im Stand leuchtet. Illuminiert sehen die Autos besser aus als ohne, das dürfte nicht nur den ästhetischen Wert des

Spieltriebs ausleuchten. Man sieht die Autos zudem besser. Wenn auch die Lux nicht reichen, wenn man mit den serienmäßigen Scalex Lichtanlagen die Rennstrecke im Dunkeln ausleuchten möchte. Die Detaillierung an beiden lackierten Karosserien ist eine Mischung aus optischen Feinsinn und Stabilität. Die Fahrer hingegen greifen mit britisch blassem Teint gelassen ins Volant. Scalex Standard wie man ihn seit Jahren kennt. Ach ja, wir fahren beide Testwagen ohne Magnet. Der lässt sich mit einem Schlitzdreher sehr leicht aus der Verankerung im Chassis hebeln.



Typisch hoher Heckflügel am Sierra plus hochglanzpolierte Speichenfelgen. Schön gemacht! Sidepipe am RS500. Der M3 brüllt aus einem Doppelrohr unter der Heckschürze. Später folgte ein seitliches Flammrohr. Im Chassis ist dieser Platz bereits vorgesehen, aber hier zugestöpselt.

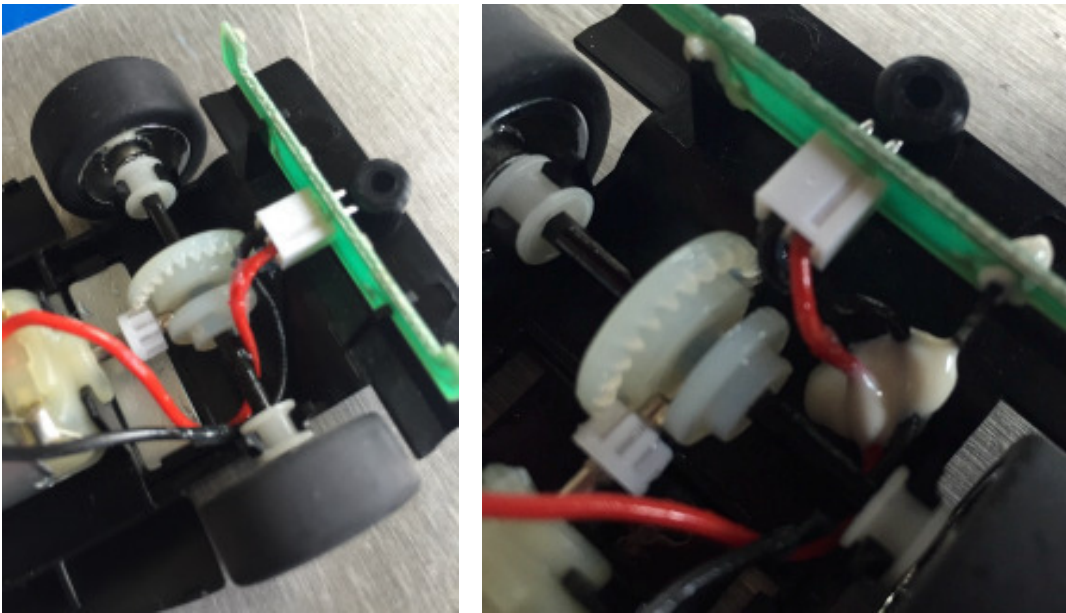


Rundstrecke



Die Tourenwagen sind als Inliner konstruiert. Das zentralisiert die Massen und sorgt für eine unkomplizierte Straßenlage. Trotzdem zeigen sich deutliche Unterschiede im Fahrverhalten. Der BMW liegt satt, der hohe Ford zeigt sich in Kurven nervös.

Ein vernünftiger Ölservice aller beweglicher Antriebs-
teile plus Gleitfett aufs Getriebe verstehen sich. So
schicken wir grundsätzlich jedes Rennauto auf die
Strecke. Was positiv anzumerken ist: die akustische
Laufruhe beider Tourenwagen: nichts, absolut nichts
rappelt, nichts scheppert. Dezent schnurren die beiden
Scalextric BTTC über die Rennstrecke. Nach dem
obligatorischen Ölservice noch dezenter als ab Werk.
Ein Merkmal, das die Verarbeitung unterstreicht.



Schlampige Kabelverlegung im Sierra. Sie schleifen an der Hinterachse. Eine Frage der Zeit bis die durch sind. Klebepunkt setzen. Fehler behoben. Licht an!



Im direkten Vergleich hat der BMW klar die Nase/Niere vorne. Er liegt souveräner als der Ford. Der Bayer zieht dem RS500 klar davon.



GOKARLI *rennbahnshop*

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

DAS WAR DIE 33. AUSGABE VON

JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 34 !



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