

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

36



Ford Capri & BMW M1 Porsche GT2 Metallfahrwerk Paintbox



Heißer Herbst

Es geht mit Vollgas in Richtung Hauptsaison. Obwohl das Rennbahn Hobby längst ein Ganzjahresthema ist, gibt es sie doch noch. Die geschäftliche Hochzeit im Jahr. Das Weihnachtsgeschäft ist und bleibt die wohl interessante Jahreszeit. Bereits im Herbst kündigen die Hersteller einige Neuheiten an, die das Interesse wecken. Carrera bringt den BMW M1 in 1zu32. Dazu den Gruppe 5 Capri. Zwei absolute Formneuheiten mit dem unbedingten Reiz des Haben Wollens. Mit ihnen kommen die 80er zurück an die Strecke, als man Rennwagen noch spektakulär baute, denn es gab noch damals nicht die technischen Entwicklungsmöglichkeiten, die heute die Arbeit erleichtern. Der Rennsport war damals authentischer, offener, wilder und die Autos sind bis heute unvergessene Klassiker aus einer Zeit, in der die Mode und Frisuren spektakulär schlimm waren, die Musik dafür genial. Wir fahren beide Geräte und sprechen darüber, was sich damit auf der Ideallinie abspielt.

Revo Slot ist ein neuer Hersteller, der in Kooperation mit BRM den 993er Porsche im GT2 Format inszeniert. Das wirklich interessante daran, unter der mächtig aufgeblasenen Karosserie mit ausladendem Flügelwerk sitzt ein Metallfahrwerk. Beide Achsen werden zudem von Kugellager geführt. Alles zu einem interessanten Einstandspreis und mal sehen was da out of the box angeboten wird.

Falcon Slot bringt den Porsche 924 im Renntrimm. Wir haben der optisch anmutenden, fein detaillierten Maschine unter die Haube gesehen und sprechen darüber, was uns dabei alles aufgefallen ist.

Slotit ballert erneut ins Gruppe C Thema und bringt mit einem wirklich farbenfrohen Porsche einen weiteren Exponenten dieser endlos erscheinenden Ära an die Startlinie. Im Laufe der Jahre wurden die Wagen ständig technisch weiter entwickelt und die letzte Evolutionsstufe ist wirklich ein ausgereiztes Konzept, das für schlanke Rundenzeiten sorgt.

Flyslot oder Ex-Fly, wie immer man die Marke nennen soll meldet sich mit einem weiteren BMW M1 zu Wort. Es geht um die exotischste Version des flachen 80er Jahre Supersportlers, der in der Gruppe B bei der Korsika Rallye eingesetzt wurde. Die alte Karosserie aus Fly Zeiten im Motul Look, eingesetzt von BMW France begeistert Fans, die einen außergewöhnlichen Rallye Wagen suchen.

In der Rubrik „Was ist da los?“ beleuchten wir eine Schattenseite, die durch den herstellerseitigen Wechsel von Karosserieschrauben nervige Konsequenzen verursacht. Ein Auto das jahrelang als tolles Konzept lief, wurde nun durch andere Schrauben total versaut. Die Steher brechen, bröseln und da fragt man sich schon: Muss das sein? Denn vorher ging es anders und vor allem störungsfrei. Sowohl wir von der Presse, als auch

Kunden und Händler dürfen nun damit fertig werden. Eine wirklich nervige Sache, wie wir meinen.

Sauberkeit an der Rennbahn ist nicht immer leicht, je nachdem wie groß und zugänglich die Anlage ist. Schienen schrubben, Bahnleiter pflegen und das Drumherum staubfrei halten, kann manchmal zur nicht unerheblich aufwändigen Sache werden. Es gibt nun ein neues Tool, das helfen kann. Wir haben es für Euch ausprobiert und sprechen über Sinn und Wirkung dieses faszinierenden Geräts.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.36!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim Hunt Magazine®

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Paintbox

3x neue Looks:

Lancia Stratos und 037

Ford GT MKII

Was ist da los?

Der Teufel liegt manchmal im Detail

Tracktests

Rallye:

BMW M1 Korsika Rallye

Rundstrecke:

- *2x BMW M1: Motorsport und Boss Design*
- *Ford Capri Turbo Gr.5 Würth*
- *Porsche 993 GT2 von Revoslott*
- *Porsche 924 Carrera GT- Was hat Falcon drauf?*
- *slot.it Gruppe C Porsche*
- *Matra 670B – back in 1973*



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Ford GT

Herzlichen Dank für die wunderbare letzte Ausgabe. Der Bericht und die Fotostrecke zum neuen Ford GT von Carrera hat mich sehr angesprochen. Den Wagen habe ich mir sofort zugelegt und bin mehr als zufrieden. Alles Aussagen aus dem Artikel kann ich bestätigen. Es freut mich, dass ihr Magazin sowohl Information wie Unterhaltung bietet. Die Fotos sind außergewöhnlich nah an der Realität und oft vergesse ich, dass ich mir in Wirklichkeit Slotcars ansehe. Weiter so, Jim Hunt ist ein tolles Format mit einem ganz großen Format!

Paul Terhoven

Burn up the Road!

Wow, die Viertelmeilen Story über den Mustang von Carrera fand ich ganz große Klasse. Die genialen Fotos lassen erahnen, wie es in dieser Szene zugehen muss. Bitte bringt weiterhin solche coolen Storys. Ich liebe die Art, wie ihr Fotos und Berichte macht! Jim Hunt rules!

Finn Maurer

Facebook

Super Sache, dass ihr auf facebook seit! Ich freue mich über die regelmäßigen Foto Gadgets. Super!

G. Miller

3D Druck

Ein besonderes Augenmerk habe ich bei der letzten Ausgabe auf ihren Artikel „Die dritte Dimension“ gerichtet. Es war sehr interessant zu lesen, was man mit dieser interessanten, mittlerweile weit entwickelten Konstruktionsmethode realisieren kann. Mir hat besonders gut gefallen, dass sie drei verschiedene Konzeptionen parallel aufgegriffen und realisiert haben. Es ist sicherlich eine zeitaufwändige Sache beim Publizieren eines derart umfangreichen Magazins mit optisch hohem Anspruch, zugleich aufwändige 3D Fahrwerke mit gängigen Slot Modellen zu einer Einheit zusammenzufügen. Schön, dass für jeden Schwierigkeitsgrad ein adäquates Modell dabei war. Das ermuntert mich, das Thema genauer zu verfolgen und so ein Modell selbst aufzubauen. Es wäre für mich absolut wünschenswert, wenn solche Themen öfter Bestandteil in ihrem Medium wären. Zugleich verstehe ich, dass nicht in jeder Ausgabe zeitlich und modellbauerisch aufwändige Dinge ständig nebenbei mit realisiert werden können. Es steckt sicherlich ein hoher Zeitaufwand dahinter, dieses Magazin in seiner hochwertigen Machart zu publizieren. An dieser Stelle vielen Dank für ihre Mühen.

Dr. Albrecht Werner

Was ist da los

Danke für diese unterhaltsame Rubrik mit pointierter Kritik. Eine Rarität im medienweichgespülten Land.

Betty Loraine

1970er Formel1

Der Artikel zu den klassischen Formel1 von Policar war eine wunderbare Zeitreise in meine Lieblingsjahre des Formel Sports. Die Texte geben mir genügend Information zu den aktuellen Modellen, die nicht nur schön gemacht, sondern auch technisch nicht ganz einfach umgesetzt wurden. Das Zerlegen der kleinen Kunstwerke stellt manchen vor eine große Aufgabe, möchte man nichts dabei zerstören. Mir gefällt es gut, dass Jim Hunt durchaus kritisch an die Themen heran geht, ohne dabei die Freude am Slot Hobby zu trüben. Es ist eine große Kunst beide Dinge, Lob und Kritik kunstvoll zu verpacken, ohne dass man gelangweilt wird wie beim Testheft von Stiftung Warentest oder beim Konkurrenzprodukt in ihrem Segment. Sprache, Stil und Layout sind lebendig und halten mich bei Laune seit vielen Jahren. Ich freue mich auf noch viele Ausgaben Jim Hunt!

Pierre Duvet

Paintbox

Kurz gesagt: super, dass die Paintbox wieder im Hunt ist. Ich liebe euren selbst lackierten Rennwagen. Perfekt um sich Ideen zu klauen oder einfach nur um eure Kreativität zu bestaunen. Ihr habe es drauf! Man!

Felix Oppenhofer

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Die Carrera Fun Tour zu Gast in Hockenheim

Die Carrera Fun Tour lädt zu Spaß und Action an der Rennbahn ein. Jeder kann auf den fünf Tour-Stationen um die beiden Rennbahnen sausen. Alle erleben ein Rennbahnabenteuer der besonderen Art. Ob schnell oder langsam: der Spaß steht im Vordergrund. Deshalb dürfen dort alle Teilnehmer beim Gewinnspiel auf einen 3-tägigen Aufenthalt in Disneyland Paris inkl. Hotelübernachtung und Eintritt in beide Disney Parks hoffen. Ab dem 13. Oktober geht es in Hockenheim beim DTM Finale zwei Tage rund, gefahren wird sowohl auf der Carrera GO!!! also auch auf der Carrera DIGITAL 132 Rennbahn, die mit spektakulärem Aufbau die Fans an die Grenzen ihres Fahrgeschicks bringen wird. Kleine Carrera Fans erleben die Carrera GO!!! Rennbahn, wo die Helden aus dem Disney•Pixar „Cars 3 - Evolution“ Kinospktakel Gas geben. Lightning McQueen, Cruz Ramirez und Jackson Storm präsentieren sich von ihrer rasanten Seite, um Nachwuchsfahrern zu einem tollen Sofortpreis zu verhelfen. Natürlich können junge Piloten auch mit Fahrzeugen aus der DTM um den Sieg kämpfen. Es warten der Audi RS 5 DTM Teufel mit Miguel Molina am Steuer, der BMW M4 DTM von Marco Wittmann und als Highlight der Porsche GT3 als Polizei Auto. Auf der Carrera DIGITAL 132 Autorennbahn warten stahlharte DTM-Boliden wie der Teufel Audi RS, der Mercedes-AMG GT3 Haribo Racing, der BMW M4 oder der AMG Mercedes C-Coupe von Auer auf den Einsatz. Auch die Stars aus Disney•Pixar „Cars3 - Evolution“ Lightning McQueen und Dinoco Cruz stehen zur Verfügung. An der DIGITAL 132 Bahn wartet

zudem eine besondere Herausforderung für Teilnehmer aller Altersstufen: wer die Bestzeit von Captain Carrera unterbieten kann, gewinnt sensationelle Sofortpreise. Der Hauptpreis (3 Tage Aufenthalt für 4 Personen in Disneyland Paris) wird unabhängig von der Rundenzeit verlost: Jeder hat die Chance, mit etwas Glück seine Disney Lieblinge zu treffen und viele Neuigkeiten zum 25. Geburtstag von Disneyland Paris zu erleben. Die Fotobox mit Hintergrundbildern wie dem Carrera Führerschein sorgt für Abkühlung neben der Bahn. Fahrer können ihre schönsten Momente festhalten und sind direkt mit sozialen Netzwerken verbunden, um die ganze Welt teilhaben zu lassen. Wer sein Lieblingsbild mit dem #carreramoments auf Instagram und Facebook postet, hat zusätzlich die Möglichkeit, tolle Preise zu gewinnen. Für alle Clubmitglieder steht im

Carrera Club Forum ein Voucher für ein Rennen auf der DIGITAL 132 Autorennbahn zum Download bereit. Die drei schnellsten Rundenzeiten der gesamten Carrera Fun Tour 2017 werden prämiert.

Termine Carrera Fun Tour 2017

14.09. – 24.09.2017 Internationale Automobil Ausstellung (IAA) Frankfurt

06.10. – 07.10.2017 CentrO Oberhausen

13.10. – 15.10.2017 DTM Finale Hockenheimring

26.10. – 29.10.2017 Messe „Modellbau-Messe“ Wien

23.11. – 26.11.2017 Messe „Modell Süd“ Stuttgart

Weitere Informationen zur Carrera Fun Tour 2017 gibt es unter: carrera-toys.com



Alle Fotos: Stadtbauer Marketing/Carrera

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Was raschelt da im Karton?

Neuerdings gibt es bei slot.it und sideways komische Geräusche beim Auspacken. Erst denkt man: Mist, der Paketdienst hat wohl beim Transport etwas zerstört, denn es rieselt im Karton. Nach dem Auspacken stellt man zum Glück fest. Das Auto ist heil, nichts ist kaputt gegangen. Doch es raschelt weiter, es rieselt unter der Box. Schuld ist dieses kleine, weiße Päckchen. Silika Gel, throw away, do not eat. Aha. Da die Autos nicht in Kolumbien produziert werden, fällt eine Geschäftsidee

(die dahinter stecken könnte) flach... Es ist das gleiche Silika Gel wie in vielen Turnschuhkartons aus Übersee. Habt ihr wohl Feuchtigkeitsprobleme beim Transport? China nach Europa, eine komplett andere Klimazone. Es bleibt die Frage nach dem Warum. Bleibt nur, die Dreingabe in den Müll werfen und hoffen, dass sie wirklich einen Sinn ergibt. In der Vergangenheit gab es nie Probleme mit Korrosion bei Slotcars... Der Müllberg wächst. Oder gibt es bald einen Silica Sammlermarkt?

Track Pro Contour II - Schienen Reiniger

Aus Kanada stammt ein raffiniertes Gimmick, das die Bahn reinigen wird. Ein spezieller Schlitten wird vor ein beliebiges Slotcar gespannt, das die Reinigungskraft vor sich über die Bahn schiebt. Damit das klappt, sollte es ein beschwertes oder ein Auto mit Magnet sein, damit der nötige Grip vorhanden ist, um das Bahn und Slot reinigendes Tool vor sich herschieben zu können. Mitgelieferte Putztücher werden eingehängt und schon kann es losgehen. Gesehen bei: www.slot-stop.de



Neue Zugabe bei slot.it und sideways: Nicht essen! Wegwerfen!

Neues Tool zur Bahnreinigung. Mehr Info weiter hinten im Test!



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Umpfi...

Axel Umpfenbach und seine große Slotbox gibt es nicht mehr. Mittlerweile hat sich Umpfi verkleinert, die Zeit nach so vielen Jahren im Vollsortiment mit allem, was man sich vorstellen kann in Sachen Slot Artikel, folgt nun der aktive Vorruehstand. Aber ganz so einfach ist das nicht, Umpfi macht weiter, allerdings mit einem

kleineren Sortiment. Das ist verständlich nach so vielen Jahren, dass man es irgendwann ruhiger angehen möchte. Trotzdem ist es schade, denn die slotbox war viele Jahre Synonym für den Händler schlechthin in Deutschland. Er hatte so gut wie alles, es gab Hintergrundinformationen wie in keinem anderen Shop.

Nun geht es mit kleinem Sortiment weiter, was uns wirklich freut. Die Teile seiner Eigenmarke sind eine interessante Sache für sehr viele Leute und es ist zudem gut, dass Axel nach wie vor der Szene erhalten bleibt. Nach so vielen Jahren wünschen wir Dir und Deiner Frau einen tollen Vorruehstand...



***** Goodbye Slotbox and welcome Slotbox Light *****

***** Ausverkauf zu Sonderpreisen *****

Eine Ära geht zu Ende. Die große Slotbox hat ihre Tore geschlossen. Zum 1.9.2017 erblickte die viel kleinere aber nicht minder feine Slotbox Light das Licht der Welt. Sie hat zwar den kompletten Lagerbestand übernommen, vertreibt aber zukünftig nur die Eigenmarke Slotdevil, Supertires und ein paar wenige ausgewählte Teile anderer Hersteller. Die restliche Handelsware wird zu Sonderpreisen ausverkauft.

www.slotbox.de

Vor fast 40 Jahren fuhren sie Rennen. Das M1 Procar ist legendär. Der Capri Turbo, ein Matador der Gruppe 5. Carrera hat beide. Wir fahren sie und sagen, was sich in ihren Cockpits auf der Rennstrecke abspielt.

Jim Hunt Magazine®



BMW M1 vs. Ford Capri Turbo

BMW M1

Ford Capri Turbo

Tim Hunt Magazine®

Motorsport Giganten aus den 80er Jahren ziehen auf den Rennbahnen dieser Welt ein: Carrera bringt zwei unvergessliche Motorsport Asse aus jenen Zeiten für heimische Duelle im analogen wie digitalen Modus. Im Maßstab 1zu32 drehen ab sofort der legendäre BMW M1 im Motorsport Design sowie der Ford Capri Turbo ihre Runden. Das BMW Procar von Mario Andretti kommt in den typischen M Motorsport Farben, dem dreifarbigen Streifen, der sich von vorne nach hinten quer über das Rennsportweiß der Karosserie zieht. Der Capri in der Grundfarbe Schwarz erhält rote und weiße Akzentuierungen, die die Optik des Erfurcht einflößenden Gruppe 5 Boliden markant unterstreichen. Von der technischen Seite her sind beide Wagen als Inliner konzipiert. Der Motor sitzt massenzentriert im Chassis vor der Hinterachse. Dort gibt er schwerpunkt günstig positioniert seine Kraft auf das Getriebe ab. Die Übersetzung beider Rennwagen fällt gutmütig aus. Beide beschleunigen gut und leisten sich dabei keine nervösen Leistungsspitzen, so dass Einsteiger wie fortgeschrittene Piloten in beiden Cockpits sehr schnell zurecht kommen werden.

Der Capri Turbo aus der Gruppe 5 feiert in der Kraus Würth Lackierung sein Debüt und liefert neben einer äußerst aufregenden Optik satte Fahreigenschaften ab. Wunderschön umgesetzte Speichenfelgen mit polierten Felgenhörnern und das ausladende Karosserie Design wurden hervorragend umgesetzt. Die Lackierung macht den Wagen auffällig und auf der Rennstrecke gut sichtbar, obwohl er Schwarz als Basislack hat. Dazu gibt es wunderschön gemachte, dreiteilige Speichenfelgen in Gold mit polierten Hörnern.



Titelstory

BMW M1

Ford Capri Turbo

Jim Hunt Magazine®

Dieses ausgeglichene Setup ermöglicht ermüdungsfreies Fahren über viele Runden, da man selten Gefahr läuft, im Grenzbereich die Kraft nicht umsetzen zu können. Mit fortlaufender Rundenzahl profitiert man von dieser gelungenen Abstimmung, besonders dann,

wenn die Konzentration etwas nachlässt. Das sorgt für spannende und zugleich ausgeglichene Duelle, da keiner der beiden Testwagen dem anderen mit unnatürlicher Überlegenheit davon fahren kann. Man muss einen wirklich sauberen Strich fahren, möchte

man den anderen Wagen abhängen, so wie es in einem fairen Rennen der Fall sein soll. Es summieren sich die kleinen Vorteile, die man Kurve für Kurve gegenüber dem Gegner herausfahren kann, sofern man sich keinen Patzer am Limit erlaubt.



Einzelradaufhängung vorne: Laufruhe in Kurven

BMW M1

Ford Capri Turbo



Jim Hunt Magazine®

Das ermöglicht heiße Kopf an Kopf Rennen, die sich erst mit laufender Rundenzahl entscheiden werden. Mit Magneten als Fahrhilfe spulen die Wagen unauffällig ihre Runden ab. Mit ausgebauten Magneten sieht die Sache anders aus? Nein! Beide Rennwagen liegen sehr satt auf der Piste. Keine macht Zicken. Der Reifengrip ist spitze auf der Carrera Piste. Wir haben sie nur mit Klebeband abgezogen, da auch sie wie jeder Reifen mit steigender Rundenzahl Pickup von der

Strecke sammeln. So gereinigt machen sie bereits eine sehr gute Figur auf der Bahn. Die Messinggleitlager der Achsen sind werksseitig mit Gleitmittel gewartet. Wir nehmen unser Leichtlauföl, was die Performance um ein kleines Etwas erhöht. Der Motor beider Wagen ist wie angesprochen technisch identisch. Er liefert genügend Drehmoment, was einen ausgewogenen Fahrstil ermöglicht. Da wir ohne Magneten fahren, haben wir die Rückstellfeder des Leitkiels ausgebaut.



Die legendäre Flunder von BMW in ihrer schönsten Form: M Design, die drei Streifen sind bis heute Markenzeichen der Motorsport AG in München. Verkleidete Felgen mit Kühlschlitzen waren sehr progressiv für Ende der 70er Jahre.



BMW M1

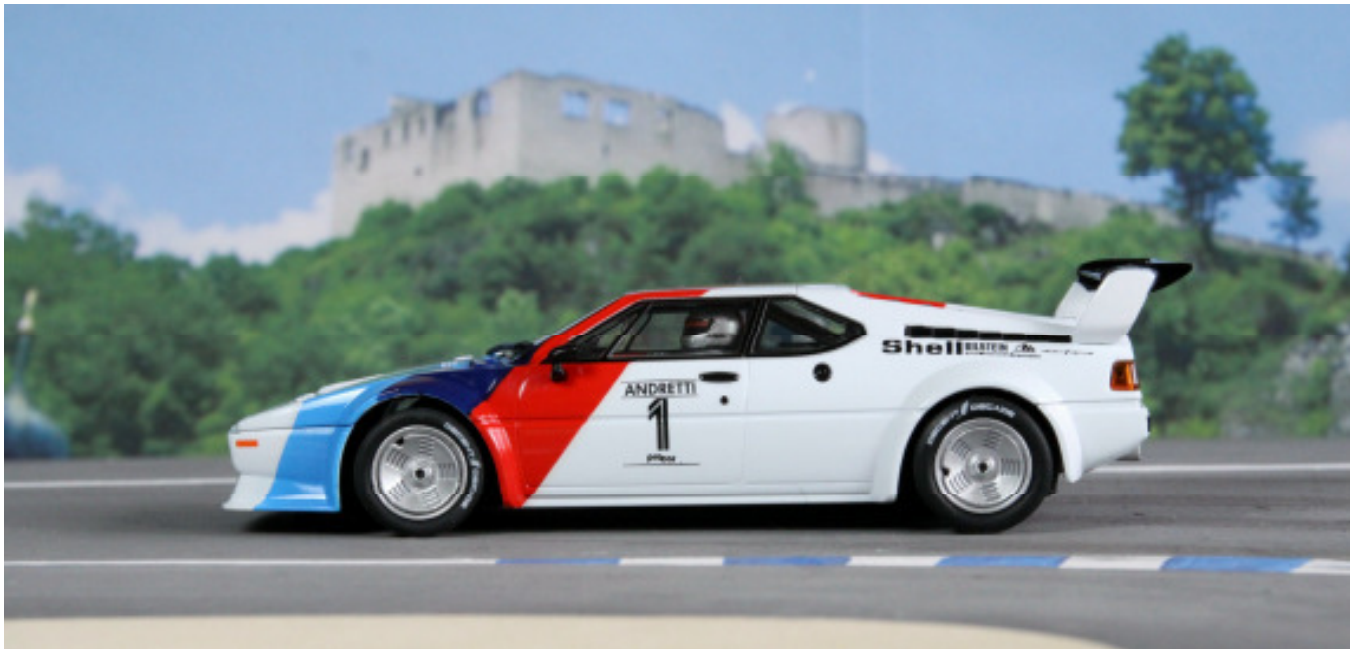
Ford Capri Turbo

Jim Hunt Magazine®

So fahren beide Rennwagen noch eine Spur neutraler durch Kurven. Mit Magnet betrieben, kann man die Feder getrost drin lassen. Der Ausbau der Magneten sowie der Rückstellfeder sind minimale Arbeiten, die mit einem kleinen Kreuzschlitz Schraubendreher ohne Probleme machbar sind. Der Rückbau, also der Einbau dieser Teile ist ebenso eine einfache Sache. Die sehr schön gefertigten und lackierten Karossen werden wie bei Carrera üblich mit soliden Schrauben auf den Chassis fixiert. Die robuste Ausführung beider Wagen spricht für Langlebigkeit und Nehmerqualitäten, was im Rennbetrieb eine gute Sache ist. So kann man einen größeren Fahrerkreis ansprechen und muss nicht ausschließlich auf Fortgeschrittene setzen.

Der M1 hat vorne und hinten Starrachsen. Dazu einen kraftvollen Motor, der seine Kraft gut dosierbar auf die Strecke bringt. Der BMW fährt souverän, durch des langen L-Kiels bleibt er stets Herr der Lage. Selbst wenn man ihn mit zuviel Schwung durch enge Kehren schickt, bleibt er trotz des kurz ausbrechenden Hecks in der Spur. Eine Tugend, die ihn prädestiniert für längere Renndistanzen, bei denen man mit der Zeit an Konzentration verliert. Wählt man die passende Kurvengeschwindigkeit, lassen sich im transparenten Grenzbereich tolle Kurvenduelle gegen andere bestreiten. Der M1 bleibt stoisch gelassen, nichts bringt ihn aus der Ruhe. Die Reifen liegen gut auf, ihr Grip ist gut und liefert eine ausgeglichene Fahrzeugbalance.

Der Capri besitzt hingegen eine Einzelradaufhängung vorne. Nur hinten hat er eine Starrachse. Der Ford fährt aufgrund der zweigeteilten Vorderachse etwas agiler und ruhiger durch Kurven als der BMW M1. Er läuft seidenweich durch Kurven und liegt trotz seiner ausladenden Gruppe 5 Karosseriemaße auch bei hohen Querkräften in Kurven noch etwas ruhiger auf der Piste. Die Massen scheinen im Ford gut verteilt zu sein. Ein ausgependeltes, ausgewogenes Konzept. Er ist selten aus der Ruhe zu bringen. Man muss ihn in Kurven noch mehr als den M1 mit Lastwechsel provozieren, damit er sein Heck ums Eck schleudert. Ein ruhiger Dauerläufer mit viel Gelassenheit in seinem durchschaubaren Grenzbereich.



Der M1 geht angriffslustig durch Kurven. Der lange L-Kiel hält ihn perfekt auf der Ideallinie. Sein Flügel sorgt für Anpressdruck an der Hinterachse. Der M Sechszylinder brüllt herzhaft schön und verleiht dem BMW seinen markanten Klang. Carrera hat den Boliden hervorragend umgesetzt.



Titelstory

BMW M1 Ford Capri Turbo

Tim Hunt Magazine®



Wer hat die Nase vorne? Beide Wagen sind sehr schön zu fahren. Macht man sich mit den Eigenheiten eines jeden Boliden vertraut, kommt man auch im Grenzbereich ohne Magnet sehr gut und schnell zurecht. Die Autos verzeihen Fahrfehler, der Capri etwas mehr als der M1. Es ist schön, dass beide trotz identischer Grundlagen Eigenheiten bereit halten. So machen Renn-Duelle Spaß und trotzdem hat keiner von den Beiden einen wirklich überlegenen Vorteil. Das sorgt für Ausgewogenheit und Spannung zugleich. Es liegt an den Fahrern, was sie aus dem Potential des BMW M1 wie aus dem des Ford Capri Turbo machen.

BMW M1



Inliner Konzepte mit vier soliden Messingleitlagern und tollen Reifen ab Werk. Ihr Grip ist gut und reicht auch für die Fahrt mit ausgebauten Magnet Haftverstärkern. Fahrtrichtungsschalter hinter dem langen L-Kielen ermöglichen eine schnelle Umpolung auf der Bahn. Beide Konzepte sind solide konstruiert und halten auch weniger geübten Fahrern stand. Der Capri mit Einzerradaufhängung vorne, rollt etwas ruhiger durch Kurven als der M1 mit Starrachsen.



Capri Turbo

Sei ein BOSS!



Jim Hunt Magazine®

Carrera bringt einen weiteren M1 in Digital132. Das dunkel edle Geschoss mit weißen Akzenten von ABC Tuning Bonn fuhr 1984 bei den 1000km auf dem Nürburgring.

Rundstrecke

BMW M1 BOSS

Jim Hunt Magazine®

Carrera liefert einen weiteren wunderbar umgesetzten BMW M1 ab. Der dunkelblau/weiße M1 Boss von den 1000 Kilometern Nürburgring 1984. Im gleichen Jahr fand in Los Angeles die Olympiade statt und „Reach out for the medal“ tönte aus den Boxen des Radios. Nahezu jeder Sender spielte die Hymne rauf und runter. Man trug Adidas L.A. Trainer in blau mit den drei verschiedenfarbigen Dämpfungsstößeln (rot, weiß, blau) im der hinteren Sohle. Während die einen so ihr Dasein verbrachten, andere auf der Tartanbahn in L.A. ihr Können unter Beweis stellten, lieferten sich andere

auf der Rennbahn mit Asphalt harte Duelle. Genau im gleichen Jahr drehte dieser schicke, flache Wagen auf der Nordschleife seine Runden. Mit Startnummer 111 gingen Olaf Manthey und Walter Mertes auf die lange Fahrt, die sie leider nicht ins Ziel bringen konnten. Das soll kein böses Omen für den neuen M1 von Carrera sein, denn er schreibt die Rennsportgeschichte der 80er Jahre daheim an der Bahn völlig neu. Ob man sich mit einer Frisur von damals an die Rennbahn stellt, sei jedem selbst überlassen. Die Mode jener Zeit bot eine Menge an fragwürdigen Styles. Aber das sagt man

hinterher immer. Damals liefen fast alle so rum, denn es war eben so angesagt. Der Boss M1 kommt zunächst als Digital132 auf den Markt. Digitalfans freuen sich. Analoge Fahrer können die Technik mit einem Gasstoß an der Bahn abstellen. Müssen allerdings mit dem technisch bedingten, kurzen Nachlauf vor Kurven rechnen. Darauf kann man sich einstellen. Wie wir meinen ist der beim M1 nicht so heftig, wie bei manch früheren Modellen. Steigt man vor Kurven spät auf die Bremse, bremst der M1, ohne dass sein Heck nervös zur Seite tänzelt.



Optisch ein sehr edles Erscheinungsbild: wie ein Nadelstreifenanzug legt der M1 einen gepflegten Akzent aufs Rennparkett. Zugleich fällt er auf, helle Streifen und Tupfen heben ihn vom Feld ab.

Rundstrecke

BMW M1 BOSS

Tim Hunt Magazine®

Das ist eine wunderbare Sache. Er lässt sich in beiden Modi kultiviert fahren. Man kann sich - egal ob man eine Digital132 oder eine analoge Evolution Rennanlage betreibt - mit viel Spaß dem sehr schön gemachten Boliden hingeben. Es werden mit der Zeit weitere M1 Versionen kommen. Sowohl in Digital132 als in analog Evolution. Der analoge Fahrer kann nun

trotzdem das digitale Auto auf seiner Bahn nutzen. Es muss dazu lediglich auf die Bahn gestellt werden. Einmal Vollgas geben und schon schaltet der Decoder um auf analogen Modus. Sollte es nicht funktionieren, einfach den Fahrtrichtungsschalter in die andere Richtung stellen und den Vorgang mit Vollgas wiederholen. Schon kann man loslegen und hat zum

Einen die Option, jederzeit auch auf einer digitalen Bahn fahren zu können. Analog kann dreht man mit Fahrlicht seine Runden. Im Gegensatz zum digitalen Modus leuchten die Front- und Rücklichter nur im Fahrbetrieb, so wie man es von früheren Evolution Modellen mit Licht kennt. Vielleicht rüstet man doch um auf Digital132? Eine interessante Sache für viele Leute.



Der BMW M1 dreht auch im Digital132 Modus zuverlässig und mit breitem Grenzbereich seine Runden auf der Rennstrecke. Wir haben ihn ohne Hafthilfen (Magnete) betrieben und getestet, wie er sich auf einer analogen Bahn schlägt. Sehr ruhig fährt er auch im abgeschalteten Digital132 Modus. Ein sehr vielseitiges Konzept, das dem Fahrer mehrere Optionen offen hält.



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

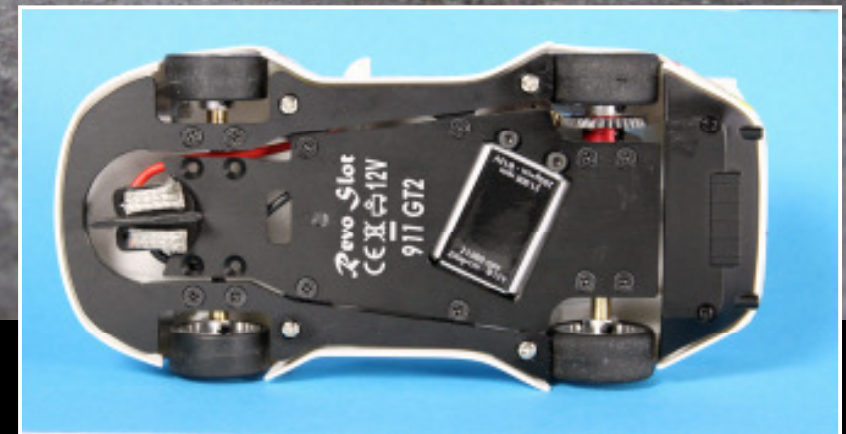
- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 %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



PORSCHE GT2

Ein neuer Hersteller mit Metallfahrwerk, Alufelgen, Kugellagern und rundum hochwertiger Technik zum verlockend kleinen Preis. Auf geht's!

REVO SLOT



Rundstrecke

Porsche 993 GT2

Jim Hunt Magazine®

Revo Slot ist neu. Die Marke hebt sich sofort von der Konkurrenz ab. Es sitzt ein Metallfahrwerk mit allerlei Gimmicks unter der Haube. Der Preis ist verlockend, er pendelt sich deutlich unter 100 Euro ein. Was gibt es für diesen Preis? Wir schauen genau hin und testen den neuen Porsche von Revo Slot, von dem es gleich zum Einstand der neuen Marke vier Versionen gibt.

Es gibt viele bekannte Rennsportgrößen aus der großen GT2 Klasse. Nichts verkauft sich besser als Porsche. Der 993er ist der letzte luftgekühlte Elfer, der auf den Rennstrecken der Welt seine Erfolge feierte, bevor er vom 996 Wasserboxer abgelöst wurde. Genau diesen letzten Sound Klassiker legt Revo Slot auf. Und: es gibt ab Werk ein Metallfahrwerk! Darin sitzen rund-

um vier Kugellager, zwei vorne, zwei hinten. Das alles ist eine neue Liga im der Serienproduktion kleiner 1zu32er Slotcars. Es lohnt sich genauer hinzusehen. Also nichts wie los! Es gibt den Wagen in vier unterschiedlichen Versionen/Lackierungen. Je nach Geschmack kann man sich das passende Gerät aussuchen, sofern man eines bekommt.



Bei Revo Slot liegt der Fokus auf den inneren Werten, als allem was sich unter der Haube verbirgt. Die im optischen Detail leicht reduzierte Fahrmaschine kommt mit einer leichten, solide konstruierten Karosserie, die sich mit vier metrischen Schrauben auf dem interessanten Metallfahrwerk fest hält.

Rundstrecke

Porsche 993 GT2

Jim Hunt Magazine®

Die Autos waren auf dem Markt schneller ausverkauft, als man dachte. So gut wie jeder Händler hatte sie im Sortiment und kurze Zeit später nur noch als „ausverkauft“ gelistet. Was verbirgt sich nun unter dieser neuen heißen Marke? BRM liefert Teile bei, wer was genau macht ist uns nicht verkündet worden. Das

sind zudem Interna, die eigentlich mit dem Fahrerlebnis an sich wenig zu tun haben. Beim ersten Blick auf das Chassis fällt sofort auf, dass der Hauptrahmen vom Antriebsstrang großzügig entkoppelt ist. Er arbeitet autonom, also unabhängig von der Karosserie und deren Aufhängung samt ihrer Umgebung. Der Fahrer muss vor dem heißen Ritt keine Hand mehr anlegen in Sachen Tuning oder Umbau. Lediglich die Schrauben in ihrer Entkoppelung auf die Bedürfnisse einstellen, Ölservice der beweglichen Komponenten und schon kann es losgehen. Apropos Lager: sie sind im Chassis eingepresst/eingesteckt, man kann sie, wenn man darauf Werk legt, im Chassis verkleben. Dann läuft und sitzt alles am Limit betrieben noch eine Spur perfekter. Der Porsche dreht seine ersten Runden mit 12 Voltan

im Tank. Leichtläufig nimmt er den langen Kurs unter seine Slicks. Die Reifen sind ein gelungener Kompromiss, ihr Grip ist genau richtig für die Bahn mit Plasphalt Decke. Klar, die Felgen sind selbstverständlich aus Alu gedreht. Wie sollte es auch anders sein in dieser Spielklasse, die es so in Serie bisher nicht gab. Gehärtete Achsen verstehen sich von selbst. Es ist alles dran, was man braucht, um ambitioniert und technisiert loslegen zu können. Motor und Getriebe arbeiten harmonisch zusammen. Die Leistungsentfaltung ist gut, weder zu lasch noch zu aggressiv. Die Leute verstehen ihr Ding. Bei der Karosserie führen wir den dezent weißen STP mit bunten Farbtupfer. Es gibt noch drei weitere Wagen mit identischer Technik, aber unterschiedlicher Optik. Die Reifen liefern guten Grip.



Revo Slot: Mehr Porsche geht nicht. Der GT2 ist die höchste Evolutionsstufe des Elfers, der als der letzte luftgekühlter 993er ans Werk geht.



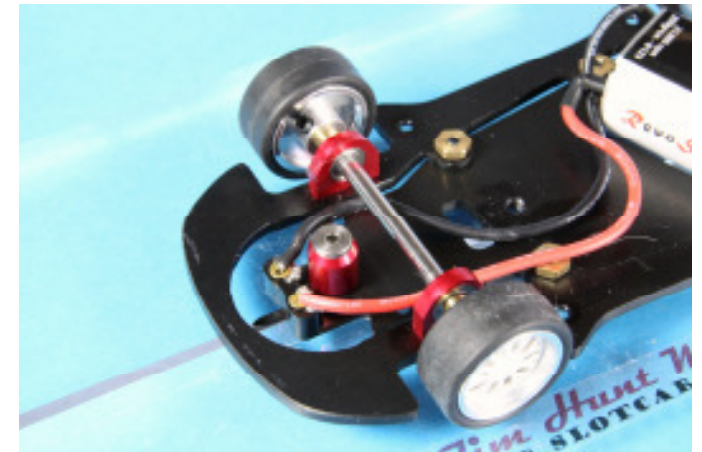
Rundstrecke

Porsche 993 GT2

Tim Hunt Magazine®

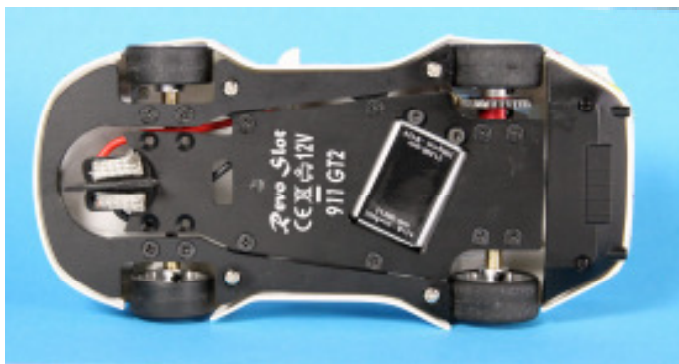


Er liegt auf einem ordentlichen Niveau, nicht zu klebrig, nicht zu lasch. Man kann mit dem Wagen hervorragend in Kurven spielen. Das Heck lässt sich im Grenzbereich gut steuern, da weder der Grip, noch die Motorleistung extrem ausfallen. Eine sehr ausgewogene Sache, wie wir meinen. Nun liegt es am Fahrer, was er aus dem Potential des Wagens herausholt und letztendlich, gegen wen er antritt. Der Start der neuen Marke lief sehr gut an. Wir freuen uns auf hoffentlich noch viele weitere Revo Slot Rennautos. Die Richtung stimmt. Dass man eine echt interessante Technik für einen absolut verträglichen Budget bekommt, sei erwähnt. Wir bewegen uns deutlich unter 100 Geldeinheiten, das macht die Sache noch interessanter. Ja wir wissen. Man kann dies und das verändern. An die Kritiker: wer es schafft, ein Serien Auto mit soviel Technik zu dem Preis auf den Markt zu bringen: nur zu! Wir freuen uns.



Anglewinder Konzept: Motor und Getriebe sind vibrationsfrei verschraubt, wie es sein soll. Dazu gibt es Kugellager in allen vier Radlagern...

... einen verschraubten L-Kiel, vier verschraubte Alufelgen, sauber verlegte Zündkabel und das alles zum Preis sehr deutlich unter 100 Euro. Das macht Revo Slot sehr interessant für all jene, die ein Ready to run Konzept wünschen.



... dazu ein in sich entkoppelbares Metallchassis, bei dem sich alles einstellen lässt ...

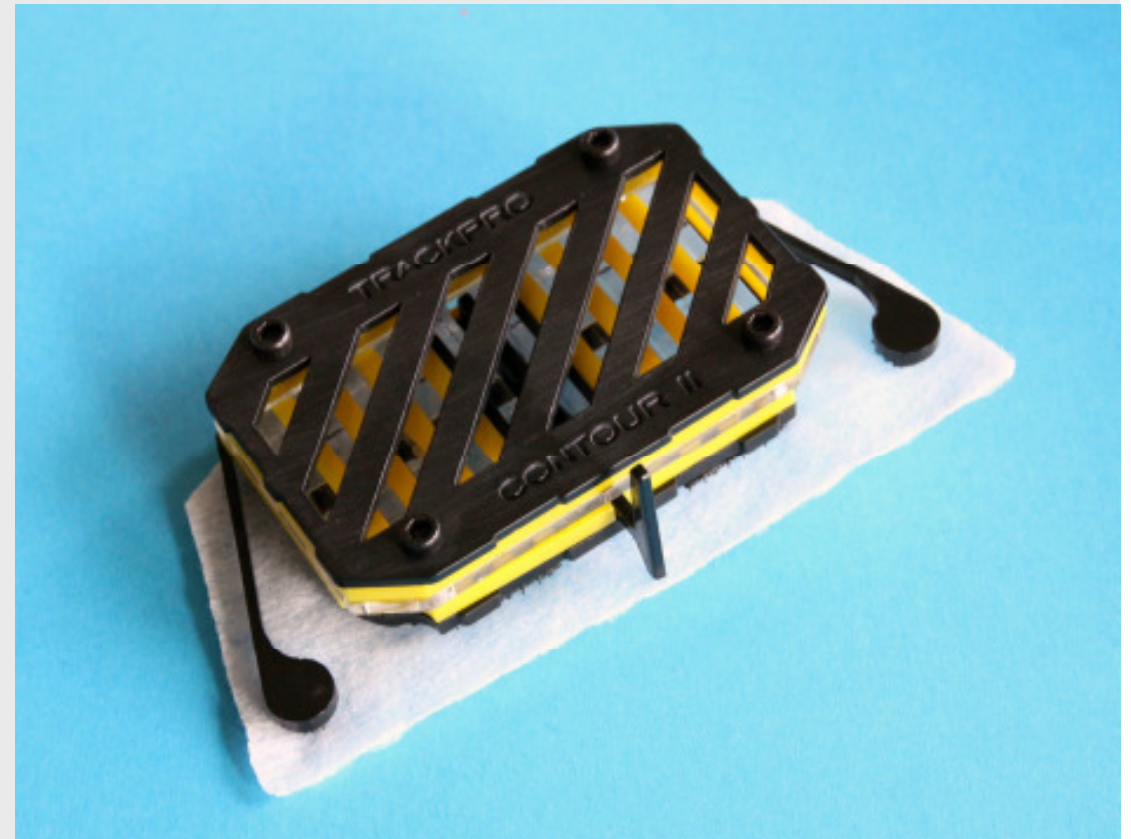


D
I
R
T
Y



JOB

***Bahnreinigung ist ein heikles Thema.
Hier ein praktisches Tool, mit dem das
Putzen sogar Spaß machen kann.***



Der Track Cleaner kommt fertig und zugleich als kleine Bausatzlösung aus dem Karton. Es ist nicht viel zu tun: nur die die kleinen Velcro Pads an den Schlitten kleben, damit die Swiffer Tücher daran haften können. Im Klartext. Sechs kleine Aufkleber an die Unterseite kleben, damit das Putztuch daran haften kann. Dauert zwei Minuten, schon ist der Putz- Apparat einsatzbereit.

Das Putztuch kommt an die Unterseite des Schlittens. Man muss noch den Führungsstift durch das Tuch stechen, was eine leichte Aufgabe ist. Dann kann es ab auf die Bahn gehen. Das Tuch kann leicht gewechselt werden, die Velcro (Klettverschluss) Lösung hält, was sie verspricht.



Der Track Cleaner wird einfach auf die Bahn gestellt, sein Führungsstift auf der Unterseite hält ihn im Slot. Man bracht ein hubraumstarkes Fahrzeug, das den Bahnbesen vor sich herschiebt. Bestens geeignet sind Fahrzeuge mit Magnet. Sie mobilisieren genügend Grip, um den Schlitten vor sich herzuschieben.

Erhältlich bei: www.slot-stop.de

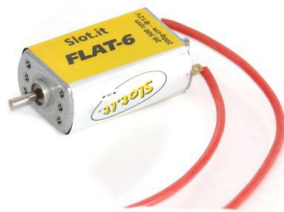


Ein kleiner Kunststoff Stift bildet den Kontaktpunkt zum Fahrzeug. Funktioniert perfekt.

Fazit: Der Track Cleaner ist eine feine Sache, vor allem bei größeren Bahnen oder schwer zugänglichen Stellen. Klar, je größer die Anlage, desto öfter muss man das Tuch wechseln/ reinigen. Eine praktische Sache, die funktioniert!



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



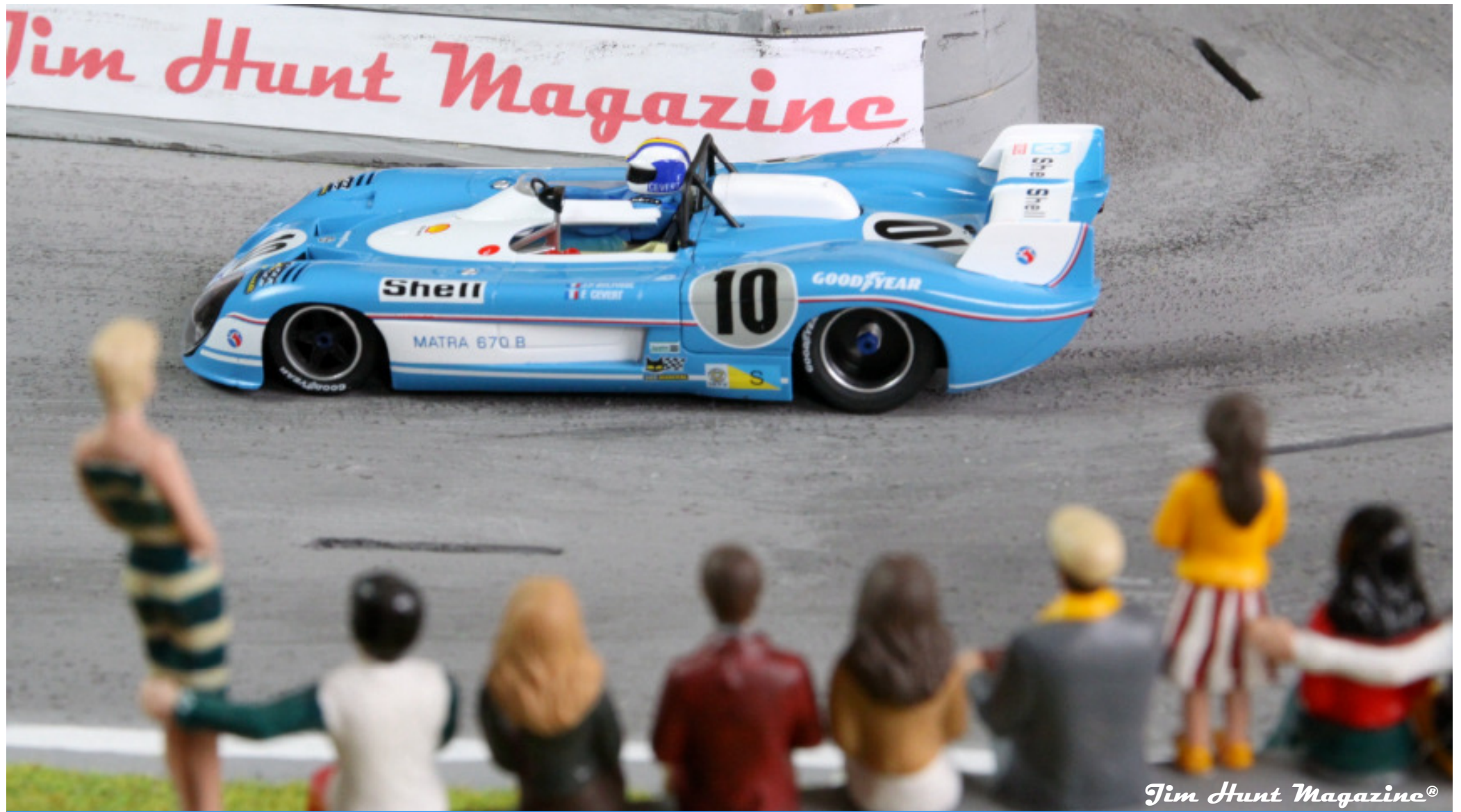
Jim Hunt Magazine 2013

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!



Jim Hunt Magazine®

1973 **MATRA 670B** *Le Mans*

Rundstrecke

Matra 670B

Tim Hunt Magazine®

Wir berichteten erst kürzlich in einer der letzten Ausgaben über die fabelhaften Matras. Wir machten einen Rundumschlag und brachten die Wagen von slot.it aus dem Jahr 1974. Parallel dazu zeigten wir zwei Modelle von SRC, die aus dem Jahr 1973 kamen. Slot.it brachte erst zwei 1974er Versionen und dann folgte recht zeitnah der Dritte aus dem Le Mans Rennen aus jenem Jahr. Er kam in der Pappschachtel als Sammelstück. Als ob eingefleischte Fans die Autos nur ansehen würden. Der Matra gehört zu einem der schnellsten Klassiker, die die italienische Slot Marke in ihrem Portfolio hat. Durch seine verdammt kompakten Maße und seine wirklich beeindruckende Länge liefert er Fahreigenschaften, die im richtiger Setup einen

wirklich an den Rand der Grinse Kapazität unter dem Fahrerhelm bringen. Der Sound des Matra 12 Zylinders ist eine brutale Symphonie mit Gänsehautfaktor. Die allerdings bei den Rennern von slot.it glücklicherweise fehlt. Laute Slotcars sind nicht gerade das, was der Markt wünscht. Dank hochwertiger Präzision unter der Haube schnurren sie angenehm wie Kätzchen: sanft, leise, nervenschonend. Das ist gut, denn Nerven braucht man besser in Kurven. Die kann man im Matra verdammt schnell und brutal nehmen. Die blauen Franzosen Fludern sind dabei kaum aus der Ruhe zu bringen. Voraussetzung: man hat das richtige Setup am entkoppelten Antriebshalter im Chassis eingestellt, die Schrauben der Karosse adäquat gelockert. Hat man

hier ein erfahrenes Händchen angelegt, ist der Matra eine Waffe. Zieht man regelmäßig die Serienreifen auf Klebeband ab, schon wird das Le Mans Thema eine verdammt heiße Sache. Ihr Grip genügt vollkommen, der Rundlauf der verschraubten Alufelgen hinten samt Reifen ist hervorragend. Die kleinen Vorderräder und die Achse, kann man auch beim Matra über Achsböcke in der Höhe passend zum L-Kiel abstimmen. Der kurze, kleine Alfa 33/3 von Slot.it kommt aufgrund seiner kompakten Maße und seines geringen Gewichts gut mit dem Matra mit. Aber im langen Matra fühlt sich die Raserei irgendwie noch besser an. Jetzt kommt nach dem 1974er Thema der Rückschritt ins Jahr 1973. Die Karosserie wurde komplett überarbeitet. Die Optik



Matra Gesicht '73: flach, große Augen und extrem schnell

Rundstrecke



Matra 670B

Tim Hunt Magazine®

dem Vorjahresmodell angepasst. Nun ist er zu haben: Das Fahrzeug von Jean Pierre Beltoise und Francois Cévert. Matra 670B Die Nummer blau weiße 10 bildet vermutlich das Auftaktmodell und es bleibt zu hoffen, dass auch die anderen Boliden von slot.it folgen werden. Bitte nicht in einer Faltschachtel. Bitte alle gleich! Das macht das Sammeln und Einlagern übersichtlicher. Es ist unverständlich, warum ein einziges Modell aus einer Dreier Reihe plötzlich aus dem Rahmen fallen soll, wie es beim letzten Wagen des 1974er Trios der Fall war.

„Bonne chance!“



Länge läuft und durch den maximal niedrigen Schwerpunkt geht es verdammt schnell durch Kurven...

Le Mans 1980

„Huschke, jetzt
entspann dich.
Wie hän alläs
unda Kontrollä...“



 **PORSCHE 924 Carrera GT** 

Rundstrecke

Porsche 924 Carrera GT

Jim Hunt Magazine®

Endlich ist er da: wir haben lange darauf gewartet und nun ist es so weit. Der Hersteller Falcon Slot hat ihn nun, den ersten Frontmotorwagen aus Zuffenhausen in schicker Rennabstimmung. Der 924er GT mit stark ausgestellten Radhäusern und verbreiterter Spur lief 1980 in Le Mans. Jürgen Barth und Manfred Schurti griffen ins Volant. Die Historie ist das Eine, die kann

jeder Interessierte nachlesen. Das Netz ist voll mit tollen Geschichten und Anekdoten. Uns interessiert eher diese Story: wie fährt er sich, der neue Klassiker aus der Falcon Slot Manufaktur? Optisch kommt er sehr gelungen daher. Schöne Formen, feine Details an der Karosserie. Fein auch die Schrauben, die das Chassis mit dem Aufbau verbinden. Diese wirklich

feinen Schrauben sind viel schlanker als der übliche Standard. Wie lange wird das gut gehen? Es ist absehbar, dass irgendwann die dünnen Schrauben unter der vorliegenden Spannung aus den Kunststoffgewinden reißen werden. Und was dann? Denn die Karosserie steht zudem stark unter Spannung. Sie windet sich im verschraubten Zustand um das Chassis.



Optisch ist der 924 GT ein wunderbar gemachter Rennwagen, dem es an keinem Detail fehlt. Alles ist sehr schön umgesetzt. Der Maßstab im kleinen Maßstab 1:32 ist mittlerweile sehr hoch, was die Feinheiten betrifft. Wir bewegen uns längst auf Standmodell Niveau. Mal sehen, was der Frontmotor Porsche mit ausgestellten Radhäusern drauf hat. Und noch interessanter: was er unter der Haube hat...

Rundstrecke

Porsche 924 Carrera GT

Jim Hunt Magazine®

Fraglich, welcher konstruktive Kniff sich dahinter verbergen soll. Fazit: es ist schlecht gedacht und gemacht. Der Leitkiel sieht interessant aus, aber er hält den Wagen nicht zuverlässig im Slot. Die eiernden Felgen steuern dazu negativ bei. Reifen auf die Schleifmaschine, das ist in Ordnung. Aber wenn man anfangen muss, Kunststoff Felgen rund zu schleifen, dann reicht das! So eine Schlampererei im Jahr 2017 bei den nicht gerade günstigen Wagen Preisen, das geht echt nicht! Trotzdem packt der Ehrgeiz zu, der Wagen soll schließlich laufen! Also Felgen rund schleifen, Reifen drauf. Dito. Vorderreifen mit Klarlack versiegeln, damit der Grip in Kurven nicht an der Vorderachse statt

findet. Dem Desaster mit dem Leitkiel begegnen wir konsequent: wir ersetzen ihn gegen einen massiven Gelben aus deutscher Fertigung. Passt! Der 924er bleibt endlich auf Kurs. Vorher bog er sogar auf Geraden unvermittelt und plötzlich aus dem Slot ab und krachte in die Botanik.

„Ich hasse es, wenn am Wagen etwas technisch schief läuft und ich als Passagier mit maximalem Kontrollverlust abfliege!“

- Jürgen Vollbarth, Testfahrer Jim Hunt Magazine -



Mittig im Bug sitzt ein feines Lüftungsgitter. Auf der Haube die eckige Hutze. Zieht man die Fotos groß, sieht man den hohen Standard bei der Bedruckung. Alles sieht sehr wertig aus. BBS Carbonspeichen Felgen sind fein umgesetzt.

Rundstrecke

Porsche 924 Carrera GT

Tim Hunt Magazine®



Die erwähnte Spannung im Chassis nervt. Eigentlich ist es eine Umspannung, denn er wickelt sich mit angezogenen Schrauben um das Inlet zu den Karosserieverschraubungen hin. Um der konstruktiv eigenartigen Schwäche beizukommen müsste man das gesamte Innenleben des Wagens komplett überarbeiten. Das geht alles, wenn man möchte und viel Zeit und Geduld mitbringt. Aber das sprengt jetzt wirklich den Rahmen. Wir kümmern uns nun um die Zündkabel. Erstaunlich: ein Motorkabel wabbelte ohne Lötstift lose am Motor... Haha. Eingehakt statt gelötet! So eine fliegende Fixierung ist bestimmt super, wenn der Motor unter Volllast ausdreht. Das gibt tollen Funkenflug oder sofort das Aus. Wer macht sowas? Hoffentlich war das nur bei unserem Testwagen so, ein kleiner Flüchtigkeitsfehler oder ist das so in Serie? Bei der Gelegenheit tauschen wir sogleich die viel zu kurzen Kabel gegen Ware aus unserer Werkstatt Archiv. Schön verlegen, Lötstifte setzen und im fränkischen L-Kiel befestigen. Jetzt läuft der aufgebohrte Vierzylinder harmonisch. Seine Zündkabel sind nun harmonisch verlegt und ausreichend lang. Harmonie wenigstens hier. Das nimmt etwas Spannung aus dem Unterbau. Die viel zu kurzen Kabel unter dem Cockpit beim Zusammenbau des Wagens irgendwie zu verlegen war ein Ding der Unmöglichkeit. Der Motor gab seinen Geist auf, schuld war ein deformierter Kollektor. Wir zerlegten den Motor komplett, tauschten den Kollektor gegen einen neuen aus einem Archivmotor. Mann, Mann, Mann, es war echt verdammt viel Arbeit, den 924er zum Laufen zu bringen.



Aufgrund der eiernden Vorderreifen griffen wir zu Schleifmaschine, Klarlackversiegelung und einem mächtigen L-Kiel: nun bleibt er in der Spur.



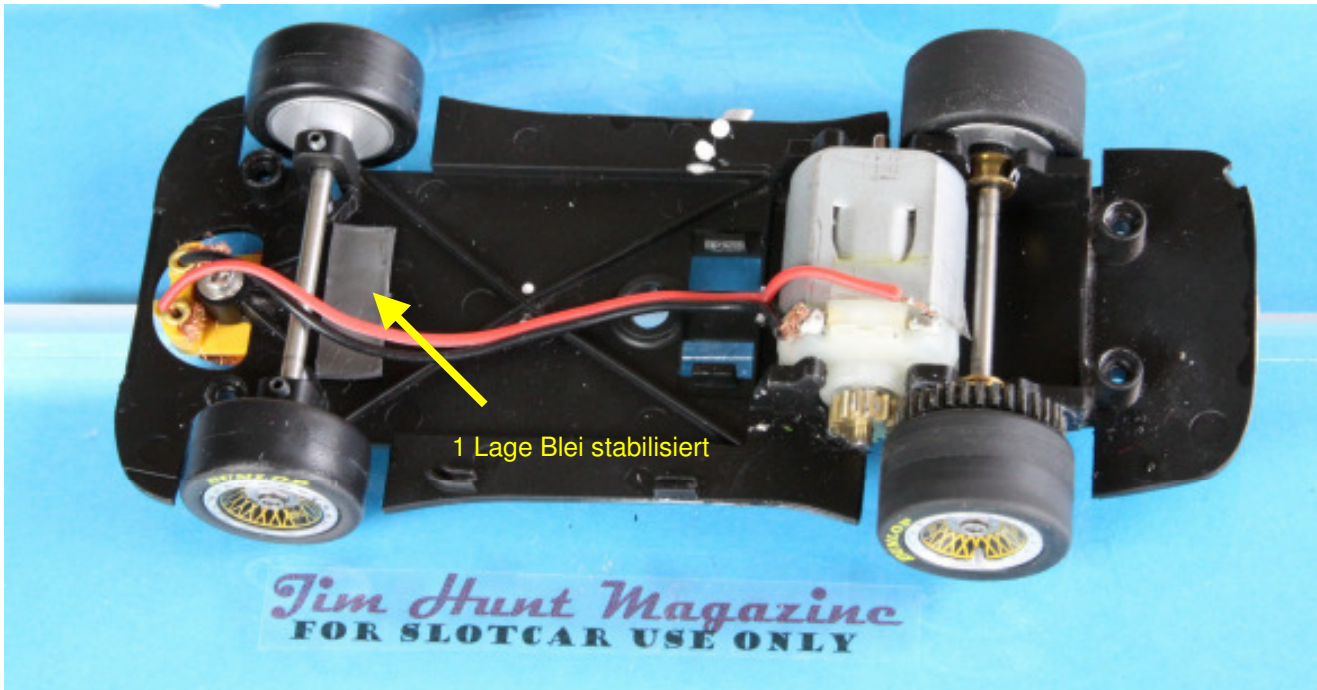
Ein Motorkabel hing lose in der Aufhängung am Motor. Wir mussten löten. Ersetzten die dicken Motorkabel gegen Dünnere, die ihren Weg leichter und klemmfrei durch das Labyrinth im Chassis zum L-Kiel finden.



Rundstrecke

Porsche 924 Carrera GT

Tim Hunt Magazine®



Als Endkunde hätten wir den Wagen sofort mit 1,2 bar Ladedruck reklamiert, ihn mit heißen Reifen schnell zur Post gebracht und ihn kopfschüttelnd zurückgeschickt... Aber was macht man nicht alles, wenn einen der Ehrgeiz packt und man einen optisch schönen Wagen zum Laufen bringen möchte. Ganz klar: Rote Karte, Schwarze Flagge von uns an den Hersteller! Wir hoffen, dass nicht jeder soviel Stress mit dem optisch schön gemachten Auto hat, wie wir es hatten! In Anbetracht des Kaufpreises, der bei dem Wagen fällig ist, sollten sich die Macher ernsthaft überlegen, ob ihre schludrige Produktion nicht den Einbau einer kleinen, dezenten Qualitätsprüfung würdig ist. Porsche soll nicht nur gut aussehen. Er soll auch wie ein Porsche fahren. Und dazu gehört Qualität, Qualität und noch mal Qualität. Wir für unseren Teil sind sehr enttäuscht und haben noch in kein anderes Auto soviel Zeit, Mühen und Arbeit investiert wie in dieses hier, nur damit man ohne Abflüge eine schöne sportliche Runde auf der Heimbahn drehen kann. Schade, dabei hat alles so gut angefangen beim Auspacken. Dachten wir...



Die einstellbare Vorderachse (Madenschrauben) dient nur dazu, das schiefe Chassis auszugleichen. Mit angezogenen Karosserieschrauben wickelt es sich stark verspannt um die Karosserie. Entfernt man die hinteren Schrauben: **klafft das Heck**. Entfernt man die vorderen Schrauben, **geht der Bug** verdammt weit hoch. Vier ganz dünne Schrauben halten die Karosserie auf dem Chassis. Fraglich wie lange sie der Kräften widerstehen bis sie ausreißen. Das sollte so nicht sein, liebe Konstrukteure des 924GT. Der Sidewinder läuft dafür gut. Messinglager hinten sind eine feine Sache.

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



Maurizio Ferrari von slot.it findet immer noch Gruppe C Versionen, die er noch nicht auf Kiel gelegt hat. Ein wunderbarer Exponent seiner

Neverending story...

Porsche 962C KH

Rundstrecke

Porsche 962C KH

Jim Hunt Magazine®

Slot.it und die Gruppe C sind ein Bund fürs Leben und es ist weiter interessant zu sehen, dass es tatsächlich noch Varianten gibt, die in den zahlreichen Jahren der Marke noch nicht umgesetzt wurden. Stargast heute: Die Le Mans Version von 1991. Eine Explosion an Farbenspiel und technischer Ausgereiztheit. Schließlich drehen Gruppe C Porsche schon seit vielen Jahren sehr erfolgreich Runden auf den Rennpisten der Welt. Egal in welcher Chassis oder Karosserie Konstellation. Technisch wurde der Wagen immer leichter, dünner und schneller gemacht. Nuancen, die Kenner ausmachen werden. Ob sie diese im Rennen umsetzen können, hängt vom Fahrer ab. Ich erinnere mich an die ersten Standard Motoren von Slot.it (weiße Kappe). Ich gewann damit Rennen gegen die neuere Motoren Generation (orangefarbige Kappe). Orange hatte mehr Bums auf der Gerade und zog Weiß davon. Weiß profitiert in Kurven vom kultivierten Drehmomentverlauf. Der Motor hing besser am Gas, zog hier besser durch. Rennen gewinnt man in Kurven. Hier egalisierte sich der Vorteil von Orange. In Addition fuhr Weiß den PS Mangel auf Geraden in Kurven wieder ein. Je länger das Rennen dauerte, desto mehr konnte ich in Kurven herausfahren. Zudem wurden Fahrer müde, die Konzentration ließ nach. Da kam es vor, dass ein Pilot mit Orange in Kurven zu nervös am Gas agierte und seine Kiste in Kiesbett schob. Mittlerweile fahren wir Rotbraun. Die Kappenfarbe hat sich erneut verändert. Je nach Serienstreuung gehen auch diese Dinge sehr gut. Einen Einzigen hatte ich bisher, der lief nur auf vier Zylindern. Der Brun Porsche mit Repsol als Hauptsponsor für Netzhaut Ekstase, wenn man Farben liebt.



Kraft, Ausdauer und Dynamik. Das in sich entkoppelte Konzept liefert atemberaubende Kurvengeschwindigkeiten mit maximaler Kontrolle.

Rundstrecke

Porsche 962C KH

Jim Hunt Magazine®

Dunkelblauer Basislack akzentuiert mit Komplementärkontrast Orange, unterstrichen mit Rot, und Weiß. Eine Komposition für eine markant auffällige Optik. Der Neue fällt im Feld auf, ohne seinen Anspruch an eine edle Optik zu verlieren. Wie üblich gibt es hinten verschraubte Alus und ein verschraubtes Getriebe. Der Motorhalter hat zwei Schrauböffnungen, aber leider keine Schrauben. Wir bessern nach, nun bleibt er auch bei voller Drehzahl ruhig und schont das Getriebe. Gehärtete Präzisionsachsen sind bei slot.it Standard. Vorne ist die Achshöhe über Stummel und verschieb-

bare Achslöcher angepasst werden. Wir kleben die Achsböckchen ein, das verhindert wilde Vibrationsgeräusche und erhöht die Performance in Kurven jeden Radius. Den Antriebshalter kann man wie üblich über vier Schrauben von unten bequem einstellen. Entkoppelt vom Hauptchassis liegt der 962er extrem satt und lässt in Kurven nichts anbrennen. Die vorderen Felgen sind aus orange eingefärbten Kunststoff. Normalerweise halten die Dinger ewig. Sollte doch mal ein Felge das Zeitliche segnen, stellt sich die Frage nach der E-Teil Beschaffung. Möchte man den Repsol

auch weiterhin im Original Look? Oder fährt man andere Felgen? Stilbruch! Eine ästhetische Frage. Blickt man durch das Heckgestänge in Richtung Motorraum, dort findet sich ein Fotoätzteil, das sogar bei tiefen Einblicken den Chic bewahrt. Der Platz und die Öffnung für den Carrera 132 Digital Dekoder ist im Chassis mittlerweile Standard im Chassis geworden. Qualität und Bedruckung, alles ist auf hohem Niveau und wir werden sehen, wie viele noch nicht erschienene Gruppe C Porsche der Hersteller noch entdecken und für uns realisieren wird.



Den 962er Kurzheck in dieser markanten Optik fuhren Oscar Larrauri, Jésus Pareja, Walter Brun bei den 24 h von Le Mans 1991. Ein optisch wie fahrdynamisch sehr interessanter Gruppe C.

Es gibt Rennwagen, die kommen nie aus der Mode. Der Ford GT40 - egal in welcher Konstellation - ist so ein Dauerläufer. Scalextric brachte ihn vor vielen Jahren und bis heute ist dieser Flachmann attraktiv.

Paintbox

FORD GT MKII



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



Basierend auf einem Whitekit von Scalextric wird der MKII in einem neuen Design mit Acryl Farben, Pinsel und Decals gestaltet. Das überschaubare Design passt zur Ära, in der dieser Ford lief. Rot, Mattschwarz und Alu Silber Matt kamen zum Einsatz.



FORD GT MKII

Paintbox



Jim Hunt Magazine®

Slotcarscheune.de

Markenvielfalt bei Slotcars

**NSR Carrera SCX Cartronic AutoArt Scalextric Scaleauto
Carrera Digital 132 Slot.it Fly Slot MSC Scalextric Policar
Sideways MRRC Avant Slot OSM Spirit Team Slot Ninco
Sloter Slotwings SRC Top Slot Thunder Slot**

**Klaus Fischer Am Lutzenrain 21 36110 Schlitz
www.slotcarscheune.de info@slotcarscheune.de**

Um Ninco ist es still geworden. Sie bauten hervorragende Rallye Klassiker, die ihren Vorbildern in Nichts nachstehen. Wir haben zwei Lancias in unserer Paintbox mit Pinsel, Farbe und Decals neu gestaltet...



Paintbox

LANCIA STRATOS

Jim Hunt Magazine®

Rallye



Er war die erste Spezialentwicklung im Rallyesport, die ohne Kosten und Mühen gebaut wurde, um Rallyes zu gewinnen. Im Heck brüllte ein Ferrari Motor und der Klang dieser Maschine ist bis heute einzigartig. Die Gruppe 4 beschallte ganze Täler, allen voran der Stratos aus Italien. Ninco lieferte - nach Team Slot - den Mittelmotorwagen als Inliner Konzept ab und dank gefedertem Fahrwerk ist er genial für grobes Geläuf. Leider baut Ninco so gut wie nichts mehr. Aber es gibt ihn immer noch zu kaufen, wenn er auch rarer wurde. Jim Hunt hat ihn neu lackiert, in einer unkäuflichen Lackierung.



Jim Hunt Magazine®

Paintbox
LANCIA STRATOS

Rallye



Der Wagen bekam eine weiße Acryl Grundfarbe von Tamiya. Nach dem Trocknen folgte der rote Anstrich mit gleichem Fabrikat. Die roten Felgen stammen Original von Ninco aus dem Zubehör. Es gab nur eine Version mit den roten Campagnolo Rundlingen: der Pirelli Stratos. Er war der Titelheld in unserer Ausgabe No.27. Nach ausgiebigem Trocknen der Farbe kamen die Decals auf den Lack. Zusammenbau und ab auf die Strecke! Wir hören das heißere Brüllen der Maschine. Inferno!

Paintbox
LANCIA STRATOS





[Bitte wählen!] ▾

PRODUKTÜBERSICHT

- [Arrows](#)
- [Avant Slot](#)
- [DSlot143](#)
- [BRM](#)
- [Carrera Digital 124 >>](#)
- [Carrera Evolution >>](#)
- [Diverse Hersteller >>](#)
- [Fly >>](#)
- [Fly Alpha](#)
- [LM Miniatures >>](#)
- [Mr Slotcar](#)
- [MRRC >>](#)
- [MSC](#)
- [Ninco >>](#)
- [NSR >>](#)
- [Policar](#)
- [Racer >>](#)
- [Revell >>](#)
- [Scaleauto](#)
- [Scalextric >>](#)
- [Schnäppchen](#)
- [SCX >>](#)
- [Sideways >>](#)
- [Slotwings >>](#)
- [Slot.it >>](#)
- [SRC >>](#)
- [Spirit >>](#)
- [Thunderslot](#)
- [Zubehör >>](#)

ALLGEMEINES

- ✦ [FAQ'S](#)
- ✦ [Links](#)
- ✦ [Newsletter](#)

Proto



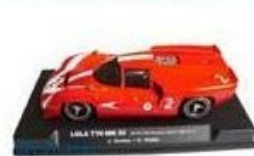
CB080P 512BB

Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration



LS313 Reklametafel

Wenn Sie Fragen haben sollten oder etwas bestimmtes suchen, können Sie uns wie folgt erreichen:

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

Aktualisiert: 04/09/17

Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Rallye



Paintbox
LANCIA 037

Jim Hunt Magazine®

Rallye



Der letzte Gruppe B Lancia mit Heckantrieb. Etwas über 900 Kilo wog der 037 und mit 300 PS im Heck war damit mächtig was los. Walter Röhrl schaffte es sogar damit die übermächtigen Audi Quattros zu deklassieren, bevor auch er bei den Ingolstädter Allradmenschen unterschrieb.

Paintbox
LANCIA 037

Ninco hat den erstklassischen 037 in ebenbürtiger Qualität gebaut. Der Wagen geht ab Box hervorragend und ist das perfekte Teil für das Aufsuchen des Rallyepfades. Das vollaktive Fahrwerk gibt es auch im späteren Nachfolger des Stratos und man bringt ihn mit wenigen Kniffen magnetfrei sehr gut zu Laufen. Der Heckantrieb Wagen kommt mit ausreichend Power auf die Piste, genug um davonzuziehen aber nicht zuviel, um die Kraft nicht auf die Strecke zu bringen.



Jim Hunt Magazine®

Rallye



Spielerisch zirkelt der leichte Gruppe B Lancia um die Ecken. Mit beherzten Gasstößen lässt er sich dirigieren. Man kann sein Heck auf Wunsch um enge Kurven werfen, wenn man das möchte. Dank es gefederten Fahrwerks bleibt er auf ruppigen Rallyepisten gut in der Spur. Die Abmessungen des flachen, breiten Gefährts sorgen für eine tolle Straßenlage. Motor und Getriebe sind aufeinander gut abgestimmt, was man vom Fly 037 weniger sagen kann. Er ist eher was für die harmonische Rundstrecke. Der von Ninco für alle Tugenden.

Die technische Umsetzung ist schnell erzählt: Tamiya Mattschwarz mit dem Pinsel aufgetragen und anschließend trocknen lassen. Dieser Lack trocknet relativ schnell, aber trotzdem ließen wir ihm genügend Zeit über Nacht, damit wirklich alle Passagen staubtrocken werden konnten. Am nächsten Tag kamen die Decals auf die Karosserie. Sie haften sehr gut auf der matten Oberfläche. Erneut trocken lassen und schon geht es ab auf die Wertungsprüfung. Im neuen Look der italienischen Waffenschmiede zeigt sich der 037 noch eine Spur brutaler im Auftritt. Sein Abarth Motor klingt einmalig anders. Mehr Charakter geht nicht.

Paintbox
LANCIA 037



Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Licht und Schatten

BMW M1 von Fly/slot als Rallye Klassiker

Jim Hunt Magazine®



Rallye Korsika 1983

Rallye

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

Der M1 von Fly zählt zu den ganz großen Klassikern der Marke, die es so mittlerweile nicht mehr gibt. Nun hören die gleichen Autos von damals auf das Label Flyslot, Slotwings und was den Spaniern sonst noch alles einfällt. Mit der Zeit ist die Verwirrung perfekt. Aber egal, es ist das gleiche Auto wie man es von früher kennt. Die Rundstreckenversionen des BMW sind fast alle abgegrast worden. Wobei ein paar interessante noch ausstehen, vielleicht wird's noch was. Egal unter welchem Label nun angeboten wird...

Die exotische Ausgabe fuhr zweifelsohne bei der Korsika Rallye 1983, bei dem BMW France mit den Piloten Bernard Beguin und Jean Jacques Lenne einen modifizierten M1 über den äußerst engen, selektiven Kurs der französischen Mittelmeer Insel prügelte. Rein äußerlich unterscheidet sich der Rallye M1 nicht allzu sehr von den Rundstrecken Kandidaten. In einem Detail schon, da hat Flyslot gepatzt. Die Rücklichter des Rallyewagens waren deutlich kleiner, gegenüber den breiten Leuchtmittel, die wir am Slotcar zu sehen

bekommen. Das ist verständlich, keine neue Form wegen einer Designversion aufzulegen, das wäre in diesen finanziell schwierigen Zeiten zu viel verlangt. Nicht dass wir dann noch einen neuen Label Namen brauchen, um vertraute Slotcar Silhouetten bestaunen und fahren zu können. Der M1 an sich ist gelungen. Eine Fahrmaschine par excellence, sofern man von der Serienstreuung in Ruhe gelassen wird. Eiernde Felgen gehören leider hin und wieder zum Repertoire, so auch am Testwagen. Die Vorderräder lassen Emotionen ans



Bereits ein Klassiker: der M1 von Fly rollt nun Jahre nach seinem Debut als exotischer Rallye Bolide vom Band. Das Original fuhr bei der Korsika Rallye 1983 und hatte kleinere Rücklichter. Aus Kostengründen sind hier wohl die des Rundstreckensportlers montiert. Verständlich...



Rallye

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

Osterfest aufkommen. Die Schleifmaschine zaubert etwas mehr Rundlauf ins Kunststoff Felgenhorn. Klarlack auf den Vorderrädern killt störenden Grip in Kurven. Für raue Kunststoff Rallye Pisten reicht das. Wer auf Holz loslegen möchte, der braucht wohl Alus mit deutlich mehr Präzision in ihrer Rotation. Die Hinterräder sind dafür gewaltig. Ihre Breite bietet enormen Grip, sorgt man für maximale Aufstandsfläche der Rundlinge. Dazu gibt es einen Sidewinder Antrieb für die die spontane Umsetzung der Kraft, die der sehr

kultivierte M Sechszylinder Motors mobilisiert. Das liefert eine hervorragende Beschleunigung und auch die Verzögerungswerte können sich sehen lassen. Die von der Marke teilweise gewohnte Geräuschkulisse bleibt aus. Seidenweich zieht die Synthese aus Motor und Getriebe ihren Job durch. Sämtliche Achsdrehpunkte wurden mit Öl gewartet. Das Getriebe selbstverständlich auch. Unser Testwagen fährt bleifrei. Wir hatten schon Kandidaten, die brauchten Bleizusatz ins Fahrwerk. Die bereits erwähnte Serienstreuung eben.

Was wirklich an der Marke nervt: Sie haben die Schrauben in den Schraubzapfen der Karosserie mit den Jahren verändert. Nun stecken statt dunkel brüniertes Schrauben, silber hochglänzende in den Karosseriestehern. Die sehen zwar chic aus, aber sie zerstören die Kunststoffsteher, zerbröseln sie regelrecht. Dieser Mist geht schon eine Weile so und bei den Porsche 911 Modellen fiel das zunächst auf. Jetzt der gleiche Fehler beim aktuellen M1. Eine ganz große Enttäuschung und ein Schlag ins Gesicht zahlender

Mittelmotorkonzept, Sidewinder für Kraft aus allen Ecken. Ein gutes Konzept, wäre da nicht das Problem mit den Schraubzapfen...



Rallye

BMW M1

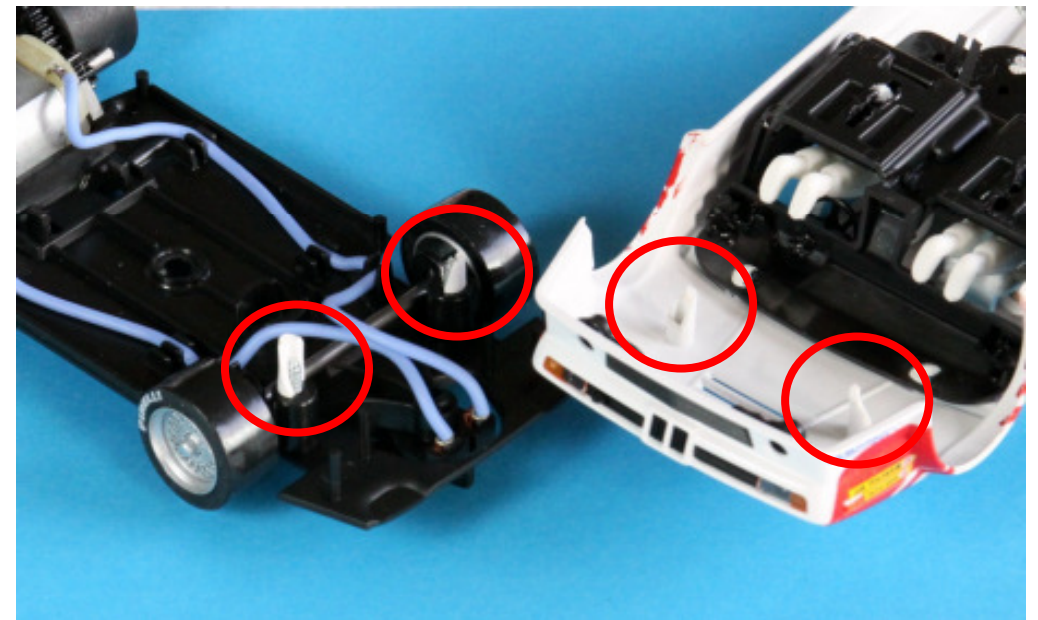


Kunden. Jahrelang lief das Konzept Fly. Es gab so gut wie keine Probleme mit den Karosseriezapfen. Außer man zerlegt seine Autos an der Wand. Das tun wir nicht, weil wir fahren können. Der Wagen wurde nur wenig auf der Bahn zu Testzwecken bewegt. Unfallfrei, Abflugfrei. Absolut pflegliche Behandlung ohne Magnet bei 12V im Tank. Alle bisherigen M1 (wir haben alle) machten keine Probleme. Nun dieser hier... Die Zapfen sind einfach abgebrochen. In der Box, beim Parken! Nichts war fest angezogen. Es nervt, es nervt wirklich. Gang zum Händler. Der muss zum Importeur. Und ihr in Spanien macht das Ding mit den Billigschrauben, die minimal zu dick sind, weiter? Rote Kartel! Pfui.

Es nervt liebe Fly/slot Leute, wenn die Schraubzapfen an Euren neuen Autos brechen. Wir reden hier keinesfalls von grober Behandlung. Das Auto wurde ohne Magnet kraftschonend bei 12V betrieben. Keine Unfälle, keine Abflüge. Dann dieser Mist hier: Die Schraubzapfen sind einfach abgebrochen. Seit ihr diese silberfarbigen Billigschrauben verwendet, keine Neuheit mehr. Bei den alten schwarzen Schrauben passierte so was so gut wie nie. Wir haben hier wirklich verdammt viele Fly Autos und können uns daher eine ganz gute Meinung erlauben. Oder verwendet ihr neuerdings billigeren Kunststoff? Wie dem auch sei. Macht das wieder gut. Es kann nicht sein, dass ihr den Kunden so schlechte Qualität liefert. Es war nicht der erste Wagen, bei dem so was Ärgerliches passiert ist. Bei neueren Porsche 911/934 ist das Abbrechen fast schon zum Standard geworden. Warum ist das so?



Fertigungsqualität?



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 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.



Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

Der Teufel liegt manchmal im Detail

Was ist da los?

Fly war vor einigen Jahren der Newcomer der Szene. Wunderschön gemachte Autos, die sich deutlich von der Konkurrenz abhoben. Sowohl optisch wie technisch gab es klare Differenzen zu den Mitbewerbern. Die Spanier setzen damals Maßstäbe mit feinen Details. Tolle Formen, schöne Felgen, interessant gemachte Bedruckungen und kleine feine Spitzen: Lampen gläser, Cockpit Gestaltung, Spiegel, Spoiler und alles was das Auge entdecken konnte, setzte damals neue Maßstäbe. Die Konkurrenz wurde genötigt mitzuhalten. Und das tat sie im Laufe der Zeit immer mehr. Der Wettbewerb zu mehr Detailtreue, zu mehr Finesse bei käuflichen Serien-Slotcars wurde eingeläutet und wir profitieren alle bis heute von der damaligen Idee. Slotcars näher an Standmodelle zu bringen, mehr Ästhetik für das fahrende Volk! Eine wirklich tolle Sache. Das alles kam genau zur Zeit, als Slotcars richtig boomten. Leider gab es Serienstreuung, die so gut wie jeden Hersteller heimsuchte. Es gab Autos, die liefen aus der Box heraus sehr gut. Klar lief alles trocken, es musste schon Öl und Gleitmittel den technischen Komponenten zugeführt werden. Reibung und zugleich die Akustik in Schach halten. Niemand hatte an einem übermäßig laut rappenden Auto Freude. Es gab Autos, die brauchten deutlich mehr Zuwendung: Räder schliften in den Radhäusern, Achsen und Felgen eierten. Getriebe auch ab und zu. Meine Sammlung ist wirklich groß genug, damit ich ein Urteil abgeben kann. Ich habe so gut wie jedes Fly Auto in zig Varianten gefahren, vorher

zerlegt, technisch magnetfrei aufbereitet. Ich war damals großer Fan der interessanten, aufstrebenden Marke. Die Besonderheit, dass bei Fly der Motor immer dort sitzt, wo er sich auch beim Original befindet, machte die Sache für Detailfans noch interessanter. Ja, die Unkenrufe der Besserwisser gab es damals auch. "Sowas sei unfahrbar"... "das ginge gar nicht". "Man müsse erst ganz teure Tuningteile einbauen"... nun ja. Wenn man damit auf einer Holzbahn konkurrenzfähig gegen slot.it fahren wollte, ... stimmt! Aber mal ehrlich. Fly Autos hatten ihre klare Bestimmung für Heimbahn Fahrer, die detailverliebt ihre Augen mitfahren ließen. Und fahrbar waren und sind sie alle. Bis heute. Viele liefen richtig schön, richtig gut. Manche zickten ein wenig innerhalb der Serienstreuung. Aber auch die brachte man ganz gut zum Laufen auf der Heimbahn, wusste man mit den gängigen Standardmittelchen umzugehen. Eigentlich gehörte das mal zum versierten Slot Liebhaber dazu: der Umgang mit Cutter, Blei, Klebstoff und Öl/Fett. Es gehörte zum guten Ton, die Autos mit wenig Aufwand besser zu machen, schneller, leiser, gefälliger. Mittlerweile gibt es Fly nicht mehr. Ob es nur an der schwierigen wirtschaftlichen Lage in Spanien liegt, oder daran, wie man Leuten gegenüber auftrat... vielleicht ein Mischmasch aus allem. Neuerdings kursieren Flyslot, Slotwings auf dem Markt. Alles das war früher mal Fly. Wobei damals gab es auch noch GB Track. Wer nun warum unter welchen Namen die Strippen zieht mag unter dem Strich egal sein.

Was aber richtig nervt: aktuelle Modelle der alten Marke sind oft nur ein billiger Abklatsch früherer Versionen. Damit ist nicht die x-te Ausführung gemeint. Nein! Billig im Sinne von billiger Verarbeitung. Kleine feine Details waren mal die Stärke dieser Marke, um auf dem Markt eine ordentliche Präsenz zu haben. Nun sind es kleine unfeine Details, die ganz großen Stress machen. Die Sache mit den Schrauben. Karoserieschrauben waren früher bei Fly immer top. Jetzt hat man die brünierten Gewindestifte durch Billige ersetzt. Die glänzen zwar schön silberfarbig. Dafür sind ihre Gewinde zu scharfkantig und wie es scheint wohl minimal zu dick im Durchmesser. Bei so gut wie jedem neu erschienenen 911er/934er brachen bei uns die Karosserie Steher. Out of the box. Ohne fremdes Zutun. Die Kunststoff Steher stehen wohl zu sehr unter Spannung. So stark, dass sie von alleine brachen. Was soll diese Schlamperei? Das gab es früher nicht. Ich habe alle Elfer gesammelt und gefahren. Bei keinem war das früher ein Thema, jetzt leider schon. Das Basteln und Reparieren dieser Halter ist keine einfache Sache. Schließlich geht es im Heck des Elfers sehr eng zu. Es soll hinterher auch alles passen. Optisch wie technisch. Der Kunde ist der Geprellte. Der Händler der Gelackmeierte. Er muss den zerbröselten Mist zurücknehmen und mit dem Importeur verhandeln. Schade, denn auch die neuen Versionen wären optisch attraktiv. Aber mir mittlerweile die Lust vergangen.

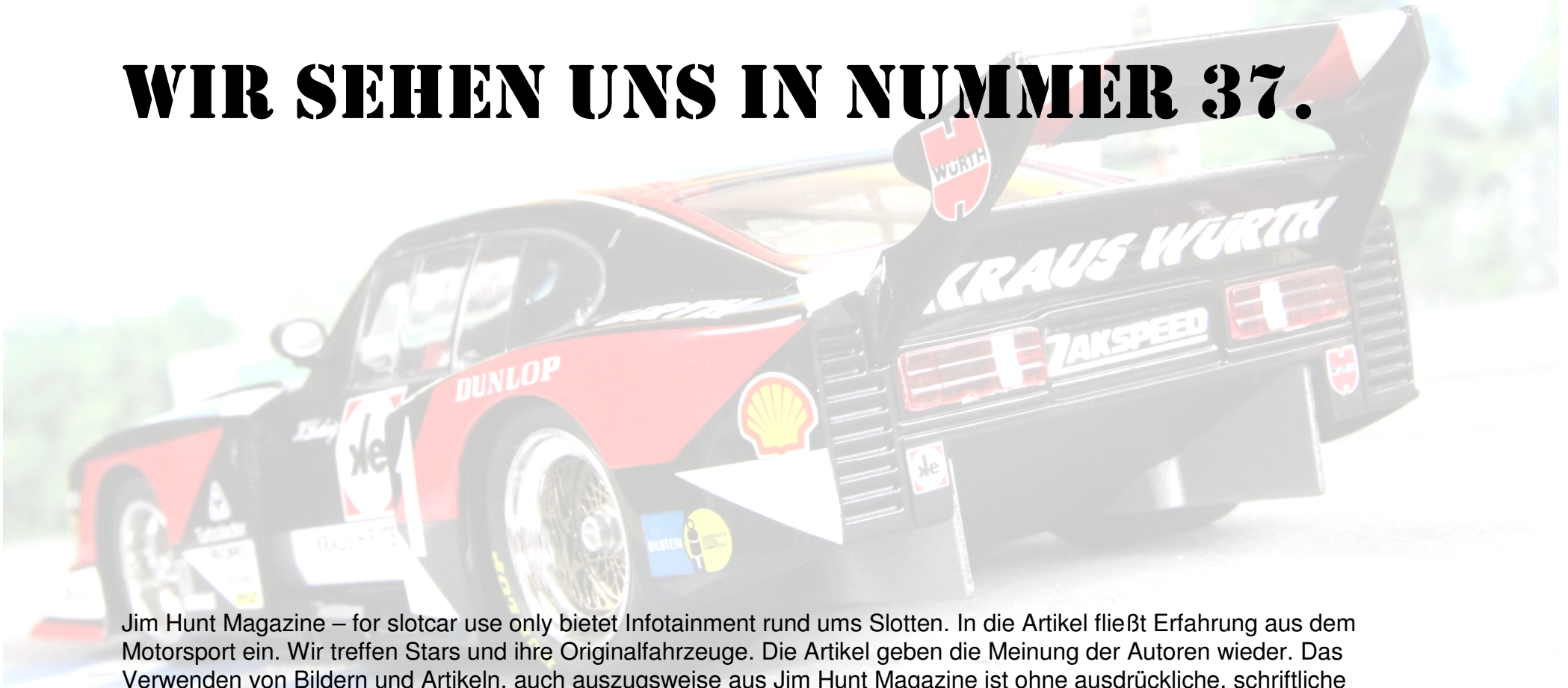


GOKARLI *rennbahnshop*

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 36. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 37.



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. In die Artikel fließt Erfahrung aus dem Motorsport ein. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben! Als Dankeschön: Der Download des E-Papers Jim Hunt Magazine ist kostenfrei.