

Jim Hunt Magazine®

37

FOR SLOTCAR USE ONLY

Sideways Lamborghini Huracan GT3

Ford Capri Classics

Mustang vs. Camaro



Carrera Ferrari 488 GT3

Gewinnspiel: 3x Peugeot 205 T16



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Guten Grip, Glück und Gesundheit im neuen Jahr

So schnell ist 2017 vorbei. Mittendrin im Geschehen der Kreiselkräfte freuen wir uns auf 2018. Zum Jahresfinale kamen einige Fahrzeuge in unsere Redaktion, um gefahren, getestet und fotografiert zu werden. Diesmal sind drei Große mit dabei. Carrera baut den AMG C63 DTM und wir fahren ihn sogleich. Er markiert den ersten modernen DTM Boliden, den Carrera aktuell im großem Maßstab gebaut hat. Wir sind schon gespannt, was da noch kommen wird in dieser sehr beliebten Rennkategorie.

Dazu gibt es im großen Maßstab von BRM die Neuentdeckung von Ponycars. Jenen Giganten aus den späten Sixties von Chevrolet und Ford. Sie bauen gleich diverse Versionen dieser wunderbaren V8 Schlitten, die man im kleinen Maßstab von Scalex kennt. Wir zeigen zwei mit Metallfahrwerk und tollen technischen Details.

In der modernen GT3 Klasse kommt ein Vergleichstest von drei Carrera Rennwagen: Audi R8, AMG GT und der brandneue Ferrari 488. Parallel dazu eine sehr interessante Design Version des neuen Maranello GT3 Geräts in Digital132.

NSR liefert zwei Designversionen bekannter Gesichter: Corvette C7R und AMV GT3.

Ein weiterer Meilenstein der GT3 Klasse kommt von Sideways aus Frankreich. Es ist der Lamborghini Huracan, eine Neuentwicklung der Marke. Sie wagt sich nun ins moderne Fahrzeugsegment, während man sich in der Vergangenheit an historische Rennklassen hielt, Diese werden weiterhin bedient. Aber man versucht nun auch im modernen Welten Fuß zu fassen.

Lange vermisst und nun endlich wieder da. Das Thema Rallye im Slot wurde etwas vernachlässigt. Das lag nicht an uns sondern daran, dass es die Hersteller um dieses Segment sehr ruhig werden ließen. SRC/OSC aus Spanien ist dort immer noch zu Hause. Neben zwei wirklich sehr interessanten, schön gemachten Rundstrecken Capris aus den 70ern kommen dazu zwei Ford Capri Klassiker aus Hamburg vom Kleint Rennstall, in dem u.a. auch Walter Röhrl damals seine ersten gesponserten Gehversuche unternahm. Die beiden Jägermeister Ford sehen sehr gut aus und liefern technisch eine hohe Messlatte bei historischen Rallyewagen.

Die Gruppe B Monster der späten 80 Jahre kommen bei dem spanischen Hersteller ebenfalls nicht zu kurz. Wir bringen die beiden wunderbar gemachten Peugeot 205 T16, einmal als Evo1 und als Ausgeburt der Hölle: den heißen 205 T16 Evo2.

Genau den kann man sogar bei uns gewinnen. Ja, wir verlosen drei Evo2 an unsere Leser! Mit etwas Glück ist man vielleicht dabei und fährt bald quer mit Allrad über die Slot Pisten dieser Welt.

Fürs Kulturprogramm haben wir in der Rubrik „Was ist da los?“ diesmal was richtig heißes für Eure Ohren recherchiert. Eine Liste mit interessanten Songs rund um die Fortbewegung auf Rädern oder die Dinge, die damit verbunden sind. Quellen wie youtube oder andere Kanäle helfen, wenn man sich das alles kostenfrei anhören möchte. Es gibt sicher einige Freaks, die haben das alles noch daheim auf Vinylscheiben. Glückwunsch, ihr seid die Besten!

Das alte Jahr ist vorbei. Das Neue hat angefangen und wir freuen uns, dass wir miteinander in eine neue Saison gehen dürfen. Mal sehen, was die alles bringen wird!

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 37!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Abgefahrene Songs für Fahrer und Fahrende



Tracktests

Rallye:

- Ford Capri Monte Carlo 1973
- Peugeot 205 T16 Evo1, Evo2

Rundstrecke:

- 2x Ford Capri 70er Jahre
- Sideways Lamborghini Huracan GT3
- AMG C63 Digital124
- Big Bang 1zu24: Camaro oder Mustang?
- GT3 von Carrera: Ferrari 488, Audi R8, AMG GT, Ferrari 488 Digital132
- NSR: Designversionen C7R und AMV GT3



Carrera®

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE



RENNSPASS FÜR
DIE GANZE FAMILIE MIT DEM
CARRERA DIGITAL 132 FAMILY RACE SET



#carreramoments

f/carrera.official

yt/CarreraAutorennbahn

ig@carrera.official

carrera-toys.com

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Falcon Porsche 924

Wunderbar geschriebener Artikel, der sich kritisch mit diesem interessanten Produkt auseinander setzt. Ich bin sehr erfreut, dass mir dank Ihrer Lektüre erspart wurde, sinnlos Geld zu verbrennen mit einem Auto, das schön aussieht, leider aufgrund eklatanter Verarbeitungsmängel wohl eher unschön fährt. Ebenso hat mich die kritische Berichterstattung zum Fly M1 gefreut. Damit hebt ihr euch nicht nur optisch von der Konkurrenz ab, die schönfärberisch um den heißen Brei herumschreibt. Macht weiter so, für mich ist Jim Hunt die Nummer 1!

Claudio Columbari

M1 von Fly

Ein schönes Auto. Ohne jeden Zweifel. Das Problem mit den Karosseriestehern kenne ich leider auch. Fly sollte sich ernsthaft Gedanken machen, damit sie mir ihrer immer schlechteren Qualität nicht noch den letzten Fan aus dem Dorf treiben. Danke für den Mut, das öffentlich anzusprechen. Ihr macht ein saugeiltes Magazin. Neben sehr unterhaltsamen und informativen Storys liefert ihr zudem kritische Worte, die das Hunt in meinen Augen noch hochwertiger machen. Freue mich auf noch hoffentlich viele Nummern!

Claus Meyer

Paintbox

Leute, das war wieder eine perfekte Inszenierung der Lack und Decal Fraktion. Bitte bringt wieder regelmäßig Eure selbst lackierten Rennwagen in dieser schönen Rubrik. Ich liebe diese kreative Ideenschmiede. Manches Exemplar hat mich derart inspiriert, dass ich es kurzerhand nachgebaut habe.

Beatrice Kapinski

Anmerkung der Redaktion:

Hallo Frau Kapinski,

gerne steuern wir unsere kreativen Ideen bei. Wir haben einen mittlerweile großen Fundus an selbst lackierten Fahrzeugen und es kommen immer wieder neue Ideen dazu. Es soll eine kreative Ecke bleiben und gerne zeigen wir, was wir mit Pinsel, Farbtopf oder Airbrush umsetzen. Bitte haben sie Verständnis, dass es nicht immer möglich ist, diese Nische in jeder Ausgabe zu bedienen. Wir lackieren nicht auf Kommando oder auf Teufel komm raus. Kreative Prozesse lassen sich nicht planen und die Realisierung geht nicht immer mit dem Redaktionsschluss konform. Wenn alles perfekt zeitlich fluchtet, lichten wir diese Ergebnisse gerne ab.

JHM

Rallye Slot tot?

Endlich waren wieder ein paar Rallye Autos im letzten Jim Hunt Magazine. Ihr könnt nichts dafür, dass sich die Hersteller nicht mehr mit diesem Genre befassen, wie sie es mal in Vergangenheit taten. SCX und manch andere aus Spanien gibt es so gut wie nicht mehr. Oder doch noch? Bei denen blickt keiner mehr durch, ob sie nun weiter machen oder nicht. Ich würde es begrüßen, wenn ihr mal wieder was für die Alleinfahrer gegen die Uhr, die Freunde des Driftwinkels bringen würdet. Ich habe die früheren Berichte über das Rallyefahren im Jim Hunt verschlungen. Sie waren informativ und äußerst unterhaltsam. Die Rallyeausflüge nach Italien, Frankreich oder Finnland, das waren erstklassige Storys, bei denen man Tränen lachen konnte. Bitte, bitte, bitte veröffentlicht wieder Geschichten um Kerke van der Dope und so weiter. Das war echt ganz großes Kino!

Dr. Gernot Halfer

**News
2018**

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Frohes neues Jahr!

20

**Wir wünschen allen
unseren Lesern,
Freunden, Fans und
Unterstützern ein frohes
gesundes neues Jahr
2018!**

18

**Vielen Dank für den
Support über die Jahre,
in denen wir Magazin
machen.**

Carrera GT3

*Bunte Startfelder mit tollen Fahrzeugen.
Technisch gleiche DNA plus Unterschiede
im Charakter bieten Abwechslung und
Spannung auf der Rennstrecke.*

Jim Hunt Magazine®



Ferrari 488

AMG GT

Audi R8

Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat ein interessantes Startfeld an GT3 Boliden. Technisch sind alle Wagen gleich aufgebaut: Inliner Motor/Getriebe Konzept, dazu identische Komponenten bei Achsen, Felgen und allen anderen Parametern. Die Basis stimmt, um einer Vergleichbarkeit im Rennen Rechnung tragen zu können. Unterschiede gibt es trotzdem, so soll es auch sein. Jeder Wagen hat seinen eigenen Charakter, der Fahrer muss damit zurecht kommen oder die Marke wechseln. Ferrari 488, AMG GT oder Audi R8 stellen im Test die Exponenten der aktuellen GT3 Story. Während AMG und Audi bereits Designvarianten sind (ihre Debütanten stellten wir bereits in einer früheren Ausgabe vor) ist der Ferrari

absolut neu. Der kompakte Audi fährt sich souverän und sicher, egal ob geradeaus oder in Kurven. Seine Massen sind gut verteilt, sein Fahrverhalten ist durchschaubar, nahezu kalkulierbar. Er zieht ordentlich durch und bleibt in schnell gefahrenen en Kurven, Radius egal, gelassen auf der Ideallinie. Man kann sich im R8 weit aus dem Fenster lehnen. Sein Grenzbereich

ist eine Spur breiter, als der des AMG. Man kann aus ihm ohne unangenehme Überraschungen das Letzte herauszuholen. Treu folgt er dem eingeschlagenen Kurs, gehorcht präzise auf die Aktionen des Fahrers. Der AMG ist ein schneller Wagen, der in Kurven eine strenge Hand verlangt. Das gilt besonders, möchte man mit ihm die Fliehkräfte reizen. Hat man sich mit

Audi R8 in grün schwarz: optisch markant, fahrdynamisch ehrlich durchschaubar. Audi und AMG sind bereits Designversionen in anderer Farbe und Bedruckung. Der Ferrari hingegen ist eine absolute Formneuheit im GT3 Zirkus.



Sein zentraler Schwerpunkt und kompakte Maße: hohe Kurvengeschwindigkeiten ohne Rutschen oder Zucken im Grenzbereich machen den Audi zum souverän gelassenen Alleskönner in jeder Fahrsituation.

Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Jim Hunt Magazine®

AMG GT: eine souveräne Fahrmaschine, die im Grenzbereich strengere Zügel braucht als der Audi R8. Seine lange Schnauze und die nach hinten verlagerte Fahrgastzelle bringt den höchsten Punkt des GT3 ins hintere Drittel des fahrenden Konzepts. Das ist verantwortlich für das Ausbrechen, wenn man sich in engen Kurven mit der Geschwindigkeit zu weit aus dem Fenster lehnt. Dann kommt schon mal das Heck. Sein langer L-Kiel hält ihn auf Ideallinie, trotzdem kostet jeder Drift Zeit. Ein Könner am Volant tanzt auf Messers Schneide und vermeidet Drifts kurz vor dem Erreichen des kritischen Punkts. In weiten Kurvenradien zieht der Benz voll durch.



seiner Balance vertaut gemacht, ist er ganz dicht dran am R8, allerdings muss man genau wissen, was man in ihm tut, sonst kommt als böse Überraschung das Heck. Fährt man vorrausschauend rund, ist der schwarze AMG eine Wucht. Übertreibt man es mit dem späten Bremsen vor Kurven, kostet das wertvolle Zeit.



Optisch legt der Stern eine markante Erscheinung auf die Strecke. Tiefschwarz glänzend mit bunten Haribo Stickern. Ein edler Hingucker, wenn man schnell genug ist mit den Augen. Der GT macht Kinder froh, und Erwachsene ebenso.

Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Jim Hunt Magazine®

Der Ferrari ist ein souveränes Gerät. Stark im Antritt und schnell in Kurven. Wer sich mit seiner Geometrie angefreundet hat, lässt keine Zeit liegen. Mit der passenden Kurvengeschwindigkeit durchheilt er den Richtungswechsel ähnlich gut wie der R8. Vielleicht sogar noch eine kleine Spur schneller.

Die beschriebenen Unterschiede der Autos zueinander sind marginal. Sie befinden sich am Limit, wenn man die Wagen komplett ausreizt. Fährt man mit der eingebauten magnetischen Hafthilfe, egalisieren sich diese Dinge, da die Technik vieles kompensiert. Fährt man die Wagen ohne Hafthilfe, dann zeigen sich

die unterschiedlichen Charaktere deutlicher. Wir haben die Magnete ausgebaut, fahren die Wagen pur. Die Rückstellfeder des L-Kiels wurde zugunsten des magnetlosen Betriebs ausgebaut. So lenken die Wagen am Limit noch sauberer in Kurven ein. Wer mit Magnet fährt, kann diese Feder drin lassen. Die Reifen wurden nur mit Klebeband abgezogen. Pick up von der Strecke entfernen, die Gummis bauen wieder mehr Grip auf. Die beweglichen Antriebsteile sind alle am Werk gefettet. Wir haben sie mit Leichtlauföl gewartet, was noch etwas mehr Performance herauskitzelt. Ansonst belassen wir die Fahrzeuge so gut es geht im Originalzustand. Macht man das bei allen drei, so bleibt die Chancengleichheit trotz verschiedener Charaktere wunderbar erhalten. Die Reifen bieten einen sehr guten Grip auf der Carrerabahn. Pflegt man sie regelmäßig, kann man sich Runde für Runde steigern. Man braucht keine anderen Reifen von Fremdherstellern. Die haben vielleicht mehr Grip, allerdings geht das auch auf die



Maranellos neuer GT3: rassischer Look, souverän auf der Strecke. Er ist durch Nichts aus der Ruhe zu bringen. Runde für Runde Zeit gewinnen. Es macht verdammt viel Spaß mit dem neuen 488er loszulegen.

Die neue italienische Flunder mit breiter Spur, langem Radstand und zentralen Massen markiert die neutralste Position im Vergleichstest.



Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Jim Hunt Magazine®

Haltbarkeit der Felgen. Stark haftende PU- Reifen mögen eingangs ein tolles Erlebnis sein. Brechen allerdings die Kunststoff-Felgen, weil sie mit dem hohen Grip dieser Reifen Mischung nicht zurecht kommen, hört der Spaß auf. Es kommt immer darauf

an, was man möchte. Bleibt man so gut es geht auf Basic Niveau, hat man sorgenlose Rennfahrer Freude. Einzig das Reinigen der Reifen und ab und zu und das Warten der Getriebe und Achsen, das sind alles nachvollziehbare Dinge, die nicht viel Aufwand, Zeit und

Geld kosten. Fängt man an, die Autos technisch stark zu verändern, klar das geht heutzutage alles. Aber es stellt sich immer die Frage: Ist das alles zielführend? Wohin möchte man mit dem Tuningwahnsinn? Machen alle Fahrer mit? Es wird teuer. Es wird aufwändig. Darauf hat nicht jeder Lust. Die out of the box gefahrenen Boliden machen mit und ohne Magnet sehr viel Freude. Hoher Spielspaß, überschaubare Kosten. Überschaubarer Aufwand. Solide Verarbeitung und optisch ansprechende Wagen aus der GT3 Serie.



Er hat die Beste Gewichtsverteilung und liegt noch eine Spur satter in Kurven als der Audi R8, gefolgt vom AMG GT. Die Unterschiede sind marginal und nur im absoluten Grenzbereich zu finden. Dort ist die Luft sehr dünn. Im Bereich dieser niedrigen Sauerstoffkonzentration gewinnt man Rennen...

Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat mittlerweile einige Fahrzeuge aus dieser Kategorie. Damit lassen sich schnell bunte Startfelder zusammenstellen. Das erhöht die Teilnehmerzahl bei Rennen und der Aufwand mit solchen Autos zu fahren hält sich in überschaubaren Grenzen. Nicht jeder möchte aufwändig schrauben und sein Auto für unterschiedliche Strecken den neuen Verhältnissen technisch anpassen. Auspacken, loslegen und kurzweiligen Spaß haben. Wir haben es seit einigen Jahren aufgegeben, Testautos aufwändigst zu präparieren. Sie sollen laufen und ab Werk zeigen, was ohne Magnet in ihnen steckt. Fährt man mit gleichen Konzepten, wie sie hier von Carrera geboten werden, hat man die eingangs erwähnte technische Chancengleichheit ab Werk. Und trotzdem ergeben sich interessante Unterschiede bei den verschiedenen gestalteten Rennwagen. Es macht einen Reiz aus, das für sich passende Konzept zu finden. Oder beim Fahrzeugtausch sich auf die neuen Eigenheiten des

neuen Geräts einzustellen. So bleibt es für alle an der Rennbahn spannend. Die Leute heute haben immer weniger Zeit und vielleicht auch immer weniger Lust, sich mit großen Umbaumaßnahmen an ihr persönliches Optimum bei Serienslotcars heranzuarbeiten. Viele Fahrer bevorzugen die seriennahe Klasse. Schön gemacht mit optisch feinen Lackierungen und Details. Solide konstruiert, damit nicht nach jedem Abflug oder Rempel Brösel und Teile zusammengekehrt werden müssen. Dazu eine identische Grundtechnik im Chassis, die möglichst wartungsfrei arbeitet, dazu gleiche Motoren und Antriebe. Das schafft die Mischung, die sich sehr viele Leute wünschen. Abschalten vom Alltag und Job, mal richtig aufdrehen mit GT3 Autos, die man von der Rennstrecke oder aus dem TV kennt. Ein tolles Format. Wer welchen Wagen bevorzugt einsetzt, das ist und bleibt persönliche Geschmackssache. Liegt es an der Marke? Am Fahrverhalten? An der Lackierung? Oder liegt es doch

einfach nur am Zufall, weil man den Wagen beim Rennen von Freunden zugeteilt bekommt. Jeder Pilot soll für sich herausfinden, welchen GT3 er am liebsten fährt. Als langjähriger Testfahrer komme ich zum Schluss: Fahrt mit jedem! Jedes Autos bietet Vorzüge aber auch Eigenheiten, die das persönliche Fahrkönnen voranbringen. Es kommt nicht darauf an, welche Marke man fährt. Es kommt darauf an, was man aus den Gegebenheiten macht und wie man es schafft, das eigene Können mit Technik, Weitsicht und Wagemut immer wieder ein Stückchen über das Limit hinauszuschieben. Carrera gibt es so viele Jahre und es macht immer wieder Freude mit ihren Wagen diese Herausforderung anzunehmen. Egal ob man alleine Runde für Runde dreht oder ob man auf die grüne Startampel wartet und sich mit anderen duelliert. Die Spannung, das schnelle Fahren durch Kurven gegen andere, es war nie langweilig und es wird nie langweilig werden! Die neuen GT3 machen alles souverän mit.



Rundstrecke

GT3 Ferrari 488 AMG GT Audi R8

Tim Hunt Magazine®



Bisher nur in Digital132 zu haben: Ferrari 488 Black Bull Racing. Man kann ihn auch analog fahren, sein Chip lässt sich kinderleicht abschalten.



Digital132: Dauerlicht vorne und hinten. Analog leuchten die LED nur während der Fahrt. Aufregende Lackierung, aggressiver Look.



Jim Hunt Magazine®



© 2015 Jim Hunt Magazine®

**Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?
*Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck***

Der erste große DTM von Carrera



DIGITAL 124

AMG C63

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



AMG C63

Jim Hunt Magazine®

Carrera feiert mit dem neuen großen Benz zugleich Premiere, es ist der erste aktuelle DTM Wagen im großen Maßstab 1zu24. Der Digital124 kann sowohl digital wie analog betrieben werden, was sein breites Einsatzspektrum eindrucksvoll definiert. Bis vor einigen Jahren waren komplett fertig gestellte Autos in der großen Liga eher eine Seltenheit. Carrera baute schon immer in dieser Größe. Das war und ist bis heute eine interessante Option für all jene, die nicht bereit sind ein Scale Modell mit viel Geld und hohem modellbauerischem Geschick auf die Slicks zu stellen. Mittlerweile sind mehrere auf den Zug aufgesprungen und Carrera baut sein Startfeld weiter aus. Der AMG C63 dürfte der erste Wagen dieser Klasse sein, wir sind mal gespannt, welcher Kontrahent ihm zur Seite gestellt wird in naher Zukunft. Eine zweite Designversion ist bereits zu haben. Aber noch interessanter dürfte es werden, wenn eine zweite Marke ins Spiel kommt. Es ist bald Messe in Nürnberg und dann wissen wir sicher mehr...

Front- und Rücklicht sind selbstverständlich: bei Digital124 als Dauerlicht, analog als Fahrlicht.



Tolle Detailarbeit im großen Maßstab 1zu24 liefert tolle Feinheiten, die den Fan verwöhnen.

Rundstrecke

AMG C63

Jim Hunt Magazine®

Der AMG ist optisch eine wunderschön gestaltete Rennmaschine. In dieser Baugröße kommen Details in einer völlig anderen Qualität zum Vorschein als bei den kleineren 1zu32ern. Alles wirkt in sich sehr stimmig: die

Farben, Formen und kleinen Feinheiten, die das Auge des Fans verwöhnen. Die graue Lackierung mit den gelben Akzenten und weißen Schriftzügen vereint einen edlen Look mit dynamischen Akzenten, die den

Rennsport ausmachen. Schwarze Felgen mit Hankook Schriftzügen auf den Slicks heben die Optik auf ein hohes Niveau, was den Markenfans am Drücker gefallen wird. Auf der Rennpiste liegt der DTM Benz



In den Radhäusern sitzen mit breiter Spur die Hankook Slicks auf schwarzen Speichenfelgen. Sie unterstreichen den edlen Look des AMG, der über das schwarze Gold seine Kraft voll auf die Strecke bringt. Die Flaps an Bug und Schweller sind perfekt wieder gegeben und dank raffinierter Bauweise auch gegen Lacktausch resistent, sofern man die DTM nicht mit Stockcar verwechselt. Carrera legt einen hohen Wert auf Detailtreue bei gleichzeitiger Stabilität. Eine solide Sache für digitale und analoge Piloten in der ganz großen Hubraumklasse 1zu24.

Rundstrecke

AMG C63

Jim Hunt Magazine®



sehr ruhig, was an seinem langen Radstand, seinem Gewicht und dem großen Maßstab liegt. Die großen Räder laufen ruhig über Unebenheiten hinweg, ein majestätisches Fahrverhalten bringt es auf den Punkt. Der kraftvolle Sidewinder liefert genügend Kraft, um den C63 in Schwung zu bringen und aus Kurven zu beschleunigen. Ohne MTS macht er noch mehr Spaß, da man hier als Fahrer komplett gefordert wird. Der Ausbau gestaltet sich als keine große Sache, die Karosserie, abbauen und schon kommt man an die Fahrhilfen heran. Es ist reine Geschmackssache ob man lieber mit oder ohne Haftverstärker fährt.



Kraftvolles Sidewinder Konzept, klappbarer L-Kiel mit Doppelzündung, Fahrtrichtungsschalter, Diode für Digitalbetrieb. Slicks mit genügend Grip, fährt man unter seines Gleichen, also alle mit der gleichen Mischung. Der Motor sitzt quer eingebaut vor der Hinterachse und er stemmt seine Kraft vorzugsweise mit 18 Voltan Spritgüte auf den Antriebsstrang.



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!**
- IR 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



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

*hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !*

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

Warenkorb

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

SIDEWAYS GT3 Premiere



Jim Hunt testet:

Volle Drehzahl Nürburgring...

Lamborghini HURACAN

Rundstrecke

Lamborghini Huracan

Jim Hunt Magazine®

Sideways verkündete mit großzügigem Vorlauf, dass sie bald ihren ersten, modernen GT3 bauen werden. Mit der Zeit tauchten erste Konzeptfotos, dann die ersten Prototypen auf. Es dreht sich dabei um den Lamborghini Huracan GT3. Jetzt ist er auf dem Markt. Erst als Whitekit und sehr bald in der knallgrünen Präsentationslackierung. Optisch eine Meisterleistung. Und technisch war von Anfang an klar, dass Sideways keinen technischen Leisetreter bauen wird. Man hat sehr viel Knowhow in das neue Projekt gesteckt und es

hat sich gelohnt. Der Wagen ist eine ausgeklügelte Fahrmaschine, leicht, schnell, liegt gut und sieht dazu verdammt interessant aus. Die Basis bildet ein komplett in sich entkoppelbares Chassis, dessen Antriebsstrang in einer fünffach einstellbaren Aufhängung sitzt. Dazu ist die Bodengruppe bereits ab Werk von der Karosserie entkoppelt, seitlich wurde Platz gelassen, so dass sich auch der Aufbau in Kurven unabhängig vom Unterbau bewegen kann. Ziel ist die maximale Einstellbarkeit und dadurch eine sehr hohe Performance beim Fahren.

Spielt man sich mit den einstellbaren Parametern hat man recht schnell das persönliche Setup gefunden. Lockert man konsequenterweise dazu die Karosserie-schrauben im passenden Verhältnis, liegt der Lambo mehr als souverän auf der Piste. Geduldig nimmt er selbst provokante Fahrmanöver in Kurven hin und meistert sie mit Gelassenheit. Im Umkehrschluss bedeutet das: richtig eingestellt, ist sein Grenzbereich sehr breit, das Limit der Fahrphysik im Rahmen des Machbaren weit verschoben. Der Motor ab Werk liefert



Sehr tief geduckt fegt der Lamborghini Huracan über den heißen Asphalt der Rennpiste. Sein weit abgesenkter Schwerpunkt liefert hohe Kurvengeschwindigkeiten bei zugleich maximaler Kontrolle. Die leichte Karosserie reduziert die Höhe des Schwerpunkts und liefert zusammen mit dem einstellbaren Fahrwerk eine sagenhafte GT3 Performance. Sideways hat hier voll abgeliefert!



Rundstrecke

Lamborghini Huracan

Jim Hunt Magazine®

17000 Touren, was sich zunächst dünn anhört. Sein Drehmoment liefert 245 g/cm, was den grünen Keil in Wallung bringt. Man darf nie vergessen, es handelt sich um ein leichtes und technisch ausgefeiltes Konzept. Daher reicht die Kraft für die meisten Heimbahnen und

gar für viele Clubbahnen. Unsere Rennbahn hat eine 8m Gerade, selbst hier wünscht man sich nicht mehr Power. Der Huracan hängt präzise am Gas. Motor und Anglewinder Getriebe sind breit abgestimmt, um tolle Rundenzeiten in die Strecke zu brennen. Wer aber

mehr Kraft und Drehmoment wünscht: es gibt einen alternativen Motor bei Sideways, der mehr Druck auf das Getriebe stemmt. Der Baby Raptor (orangefarbiges Gehäuse) in Serie kann gegen einen schwarzen Raptor gewechselt werden. Dann steht bei 21400 Touren das



Gedrungen, stark und mächtig brennt der vipergrüne Lambo schnelle Rundenzeiten in den Kurs...

Rundstrecke

Lamborghini Huracan

Tim Hunt Magazine®

böse Drehmoment mit 350 g/cm zur Disposition. Für sehr großzügig geschnittene Clubbahnen sicher eine interessante Option. Zudem gibt es diverse Getriebeabstufungen, die man aus dem Tuningregal abgreifen kann. Der Lambo Huracan bietet in Addition sehr viele Optionen, um ihn individuell auf verschiedene Streckenverhältnisse und Fahrerwünsche abstimmen

zu können. Das verlangt allerdings Erfahrung, sonst kann das auch nach hinten los gehen. Die Kraft soll jederzeit abrufbar, umsetzbar auf die Strecke fließen können. Nur so lässt sich das Maximum herausholen. Auf der Rennstrecke sind Grip und Grips gefragt, möchte man ganz vorne mitspielen sein. Die Serienabstimmung dürfte für die meisten Piloten reichen, um

Alternativ: Raptor mit 350 g/cm und 21400 U/min.



Sideways: optische Details auf hohem Niveau gepaart mit technischer Raffinesse unter der grünen Haube. Der Lambo eine Klasse für sich.





Lamborghini Huracan

Tim Hunt Magazine®

orne gut dabei zu sein, im serienahen Startfeld. Schauen wir noch genauer unter die Haube. Die Vorderachse ist über Madenschrauben in ihrer Höhe präzise einstellbar. Die Trierpunkte sind spitz und wirken sich durch minimalste Reibung kaum auf die kalibrierte Achse aus. Alles läuft leicht, sauber und das sind eben die großen Kleinigkeiten, die schnelle Autos noch schneller machen. Die Felgen vorne sind aus Kunststoff. Hinten sitzen verschraubte Alus, die gewichtsoptimiert ausgefeilt sind bis auf ihre maximale Reduzierung auf das Wesentliche. Auf den hochglanzschwarzen Felgen sitzen breite Slicks, die vorne grip frei für maximale Kurvenfahrt und hinten mit sagenhaft gutem Grip ausgestattet sind. Sie stammen von Pirelli und wer es optisch perfekt haben will, kann die mitgelieferten Wasserschieber mit gelben Schriftzügen auf die Gummis anbringen, mit Klarlack

sichern und optisch huldigen, was sie versprechen: eine tolle Bindung an die Strecke, ohne übernatürlich zu kleben, wie es PU- Reifen tun. Der L-Kiel führt den Lamborghini zuverlässig und hält ihn auch beim Tanz im Grenzbereich auf der Ideallinie. Optisch ist Sideways alles gelungen, was sie sich vorgenommen haben. Der GT3 liefert an allen Ecken und Kanten interessante Einblicke in die Detailarbeit, die man heutzutage bei Slotcars abliefern kann, wenn man das möchte. Eigentlich muss, möchte man sich dem Feld der Konkurrenz stellen und abliefern. Trotz aller Filigran Struktur ist keine Fragilität zu finden. Alles ist durchdacht, obwohl das Material an vielen Stellen verdammt dünn ist, hält der Wagen. Ausnahme, man misshandelt ihn durch schier schlechtes Fahrkönnen seitens des Piloten. Wer im Cockpit weiß was er tut wird mit dem Lamborghini von Sideways lange seine Freude haben,

denn der Spagat aus Optik, Performance und Fahrspaß ist den Franzosen wirklich sehr gut gelungen. Da es sich bei der grünen Version um die Präsentationsversion handelt, sind wir schon gespannt, was da noch alles kommen wird. Für Leute die nicht warten wollen, das Eingangs erwähnte Whitekit ist schon zu haben und liefert kreativen Talenten die Option, weitere Versionen schon jetzt zu gestalten. Sideways Premiere auf dem modernen GT3 Sektor ist mehr als gelungen. Es war klar, dass die Franzosen keine halben Sachen abliefern, sondern Vollgas geben werden. Ein sehr bemerkenswerter, interessanter Rennwagen mit viel Potential. Das hat er bereits werksseitig ab Box. Stellt man alle seine Parameter optimal aufeinander ein, hat es die GT3 Konkurrenz wirklich schwer, mit dem Huracan mitzugehen. Er liefert einfach ab. Schnell, bedingungslos und dazu optisch sehr gelungen.



Tim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

Bis ins Detail ausgeklügeltes Konzept mit Anglewinder, entkoppeltem Fahrwerk und vielen einstellbaren Parametern. Sideways versteht es, wie man richtig schnelle Slotcars baut. Alles ist auf Leistung getrimmt, ausgereizt und trotzdem solide.





Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei



*NSR bringt eine neue
Design Version der*

Jim Hunt Magazine®

CORVETTE C7R

Design Version



Rot weiß schwarz liefert einen perfekten Kontrast

CORVETTE C7R



Leistungsstark und schnell: NSR C7R



AMV Gulf



*NSR erweitert die
Range des Briten*

Jim Hunt Magazine®

Design Version



AMV Gulf



Kraftvoll und edel: Brite im Gulf Kleid. Zwei Startnummern sind zu haben.

In schnellen Kurven daheim: der AMV von NSR...





[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

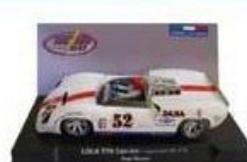
Aktualisiert: 04/09/17

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

F O R D C a p r i



*SRC geht mit klassischem Gerät
auf die Rundstrecke und holt die
guten alten Zeiten zurück...*

Jim Hunt Magazine®

Spa Franchorchamps - Brands Hatch

Rundstrecke

Ford Capri

Tim Hunt Magazine®

Klassiker haben ihren ganz besonderen Reiz. Liegt es an den sinnlichen Formen der Karosserien? Oder einfach nur am nostalgischen Charme vergangener Tage? Liegt es am Sound, der damals eindeutig besser war als heute? Jeder Fan hat seine eigene Antwort darauf. Uns liegen diese alten Wagen ganz besonders am Herz. Kindheit. Vergangenheit. Gegenwart mit dem Wissen, damals war es verdammt gut. Auf den Rennstrecken herrschte eine andere Stimmung als heute. Vieles war offener, freier. Mediengeschulte Fahrer wie heute? Keiner bleachte sich die Zähne. Frei von der Leber zog manch wilder Pilot vom Leder, wenn ihm etwas nicht passte. Die Konfrontationen waren direkter, echter. Kein Geplänkel an der Box. Kein

Hochleistungsrechner bestimmte nötige Parameter. Die Fahrer waren wilde Draufgänger, ihr Können und/oder Wagemut entschied oft, wer vorne lag. Und wehe es passte technisch etwas nicht. Lautstark konnten die Fans an der Boxe hören, was heute keiner hören darf.

Denken vielleicht schon noch. Diskret. Heimlich. Sofern man damals etwas hören konnte: die Motoren und Auspuffanlagen gaben alles, was die Physik genehmigte. Eine wilde Zeit. Es freut uns, wenn Tuner der Slotbranche solch historisch wildes Gerät darbieten.

Zwei Capris mit komplett unterschiedlichen Karosseriekonzepten. Der rundere in Silber braucht etwas Zuwendung, möchte man alles aus seinem Potential herauskitzeln. Es geht eng zu unter den hinteren Kotflügeln.



Rundstrecke

Ford Capri

Tim Hunt Magazine®

SRC/OSC liefert uns zwei starke Capris aus den 70ern. Spa Franchorchamps und Brands Hatch sind die Eckdaten dieser tief liegenden sinnlichen Boliden aus dem Hause Ford. Die Capris waren damals eine Waffe. Und bis heute sind sie unvergessende Gefährten der Historie des Rennsports. Der spanische Tuner baut diese Gefährte sehr individuell auf. Keine Einheitsform in zig Farbvarianten. Jedes Modell hat seine individuellen Formen was die Karosserie, Kühlergrill oder Rücklichter angeht. Das ist eine wirklich saubere Detailarbeit, die großes Lob verdient! Der silberne Capri aus Spa Franchorchamps 1971/1972 hat ein wunderbar bulliges Heck unter dessen Radhäuser tolle Rennsicks sitzen. Sie sind auf goldfarbigen Speichen-

felgen mit silber polierten Felgenhörnern aufgezogen und sehen dank Fotoätz Technologie sagenhaft authentisch aus. Das Einstellen der Hinterachse auf Freigängigkeit ist bei diesem Wagen keine leichte Sache. Grund: es geht verdammt eng zu im bulligen Heck. Möchte man die Entkoppelung von Antriebshalter und Karosserie für maximale Performance auf der Rennstrecke ermöglichen, muss man sich dem perfekten Sitz des Motorritzels auf seiner Welle widmen. Sitzt es zu lax, streift es am Reifen und fluchtet nicht perfekt zum Spurzahnrad. Es ist etwas Präzisionsarbeit gefragt, die man mit einem Ritzelabzieher/ Aufpresswerkzeug und Geduld problemlos hinbekommt. Dann schnurrt der Capri perfekt durch die Eau Rouge.



Wunderschönes klassisches Coupé aus den 70ern...



Rundstrecke

Ford Capri

Tim Hunt Magazine®



Und durch alle anderen Kurven die einen starken Lastwechsel provozieren. Geht man der Sache nicht nach, kann es sein, dass der Wagen lahm wirkt, weil es dann beim Neigen der Karosse in Kurven sein kann, dass Slicks streifen und den Ford bremsen. Wir haben dazu ungefähr 10 Minuten an der Box und der Strecke

investiert, dann lief es so, wie es sein soll: Vollgas und reibungsarm. Beim zweiten Kandidaten, dem etwas späteren Capri aus Brands Hatch ist das alles kein Thema. Durch seine weiter ausgestellten Radhäuser hinten, findet die Hinterachse samt Laufzeug des Sidewinder Antriebsstrangs bequem den nötigen Platz.

Der Grüne mit den eckigen Radhäusern bietet großzügig Platz zur Unterbringung der Hinterachse und des Getriebes. Leistungsmäßig zieht er an seinem Kontrahenden vorbei.



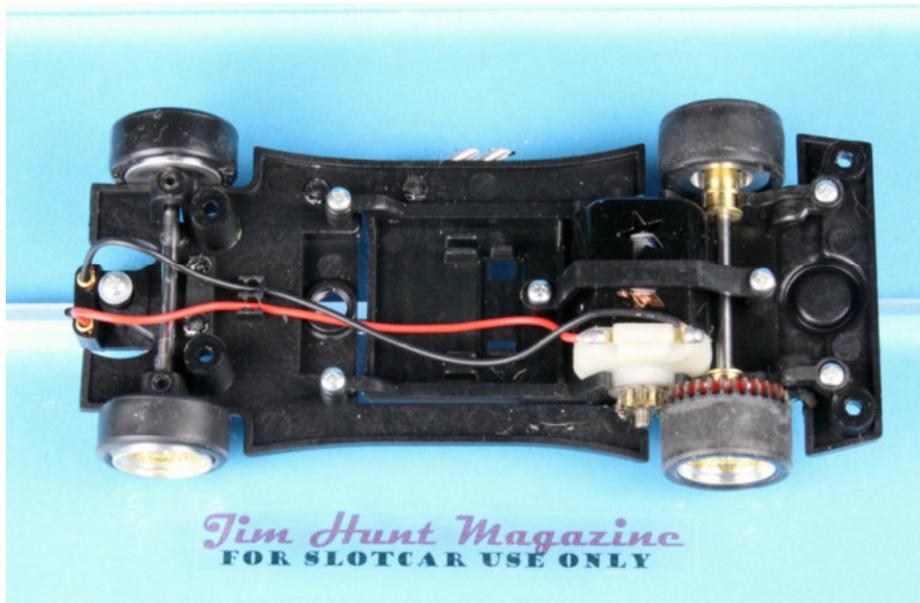
Ford Capri

Tim Hunt Magazine®

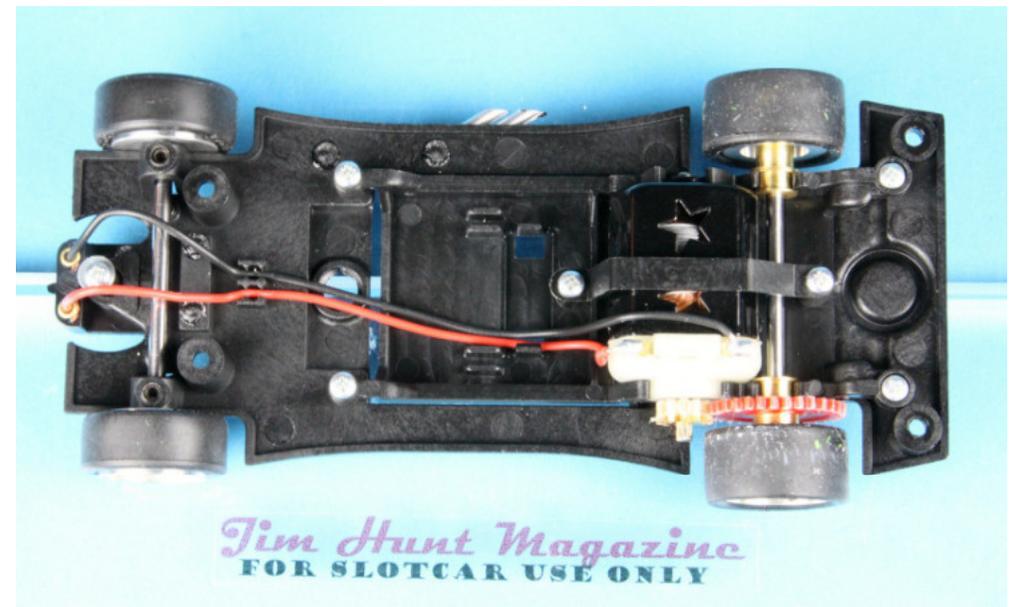
Eigentlich sind beide Wagen von Grund auf identische Konzepte was Motor und Getriebe angeht. Trotzdem liegen die Unterschiede im Detail... Der grüne Capri hat eine breitere Hinterachse und läuft wie ein Uhrwerk. Der silberne Klassiker braucht etwas Feintuning, dann läuft auch er souverän und sehr schnell. Hier der Vergleich... Optisch sind beide Wagen eine Wucht!

Feinste Details auf höchstem Modellbau Niveau treffen auf technische Feinheiten, die die Wagen sehr schnell machen. Die Lackierungen der Karossen sind sehr aufwändig und präzise gefertigt. Das alles bringt eine sehr hohe Punktezahl in der Bewertung. Technisch sind die Wagen ebenfalls hoch angesiedelt, aber man muss ganz klar sagen. Das sind keine Rennwagen für

Einsteiger oder Leute, die den Umgang mit Slotwerkzeugen scheuen. Der versierte Könnler weiß, was er zu tun hat. Der Anfänger dürfte technisch überfordert sein. Die Grundlagen der Slotmechanik sollte man drauf haben: magnetfreies Fahren, Ölservice, Verständnis für den entkoppelten Antriebsstrang. Ist alles gut eingestellt, laufen die Capris wie sie aussehen: perfekt!



Capri silber: hier geht es verdammt eng zu unter den hinteren Radhäusern. Man muss die Reifen bearbeiten, damit das Getriebe fein arbeiten kann. Andernfalls streift entweder der Reifen im Radhaus oder das Getriebe am Reifen. Sinnvolles Tuning für mehr Leistung.



Capri grün: breitere Hinterachse und deutlich viel Platz im Radhaus. Das Konzept läuft seidenweich und kraftvoll. Außer dem obligatorischen Ölservice musste hier nichts gemacht werden. Der Sidewinder liefert seine Kraft solide an die Hinterachse und ballert eindrucksvoll um den Kurs.



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!



*BRM Camaro
vs. Mustang*

GO BIG OR GO HOME

Rundstrecke



Mustang vs. Camaro

Jim Hunt Magazine®

Großvolumige V8 aus den Ponycar Zeiten sind eine feine Sache. Die bisherigen Hersteller haben das Thema großzügig bedient. Nun wurde es Zeit, diese Wagenklasse im ganz großen Maßstab aufzugreifen. BRM entdeckte die Nische und brachte den Chevrolet Camaro und Ford Mustang in diversen Versionen mit einstellbarem Metallchassis, vier Kugellager an den Achsdrehpunkten und diversen Tuningteilen, die sich selbstverständlich individuell tauschen lassen. Was geht ab unter der Haube dieser wummernden Maschinen aus den späten Sixties? Damals fuhren neben Rennställen auch sehr viele kleinere Händler mit diesen Wagen. Am Wochenende ging es mit dem Trailer auf die Strecke und das Duell Ford gegen Chevy nahm seinen Lauf. Es ist wie bei vielen Dingen eine Frage des persönlichen Geschmacks oder der Überzeugung, welcher Marke man den Vorzug gibt.

Der Ford Mustang ist länger und läuft sehr gut auf Geraden. Aber auch in Kurven lässt der Köhner die Kiste ordentlich tanzen, schließlich gilt das Gesetz: Länge läuft. Der Chevy Camaro ist von seinem Erscheinungsbild her bulliger, breiter und kompakter als der Mustang. Er liegt in Kurven sensationell und auf Geraden kann man sich keinesfalls beklagen, dass es mit dem Vortrieb nicht klappen würde. Es ist ein sehr

spannendes Duell, auf welches Ponycar man setzt. Unter der Haube der beiden Kontrahenten arbeitet ein einstellbares Metallfahrwerk, das bereits ab Werk in sich entkoppelt ist. Das verschafft den Wagen bereits aus der Box heraus ein sehr gutes Fahrverhalten auf Geraden wie in Kurven. Die Karosserien sind ebenfalls durch das Lockern der metrischen Schrauben sofort vom Unterbau entkoppelt, was dem Fahrverhalten der

Steiles Heck, breite Schultern: Camaro mit breiten Walzen und kraftvollem Chevy V8.



Rundstrecke



Mustang vs. Camaro

Tim Hunt Magazine®



Sidepipes unter den Schwelern für sonoren Klang und Power satt. Den Fahrer umgibt ein Käfig, schöne Armaturen zieren das Cockpit.



US-Boliden sehr zu Gute kommt. Die Achsen drehen selbstverständlich in Kugellagern, was dem Leichtlauf und der Langlebigkeit dieser Komponenten in die Karten spielt. Selbstverständlich sind die Alu Felgen verschraubt, ebenso das Getriebe, der Motor in seinem Halter sowie der L-Kiel in seinem Drehpunkt. Die BRM Wagen wirken hochwertig und schön gemacht. Bei den Gummireifen muss/darf man nachträglich noch die Reifenschriftzüge anbringen, ebenso die Seitenspiegel beider Wagen. Eine kleine Fingerübung, die jedermann bewerkstelligen kann.

Rundstrecke



Mustang vs. Camaro

Jim Hunt Magazine®

Bei der Motorisierung setzen die BRM Tuner auf einen V8, der sich mit magerem 12 Voltan begnügt. Andere Serienhersteller in diesem Maßstab greifen gerne zu potenteren Mischungen um die 18 Voltan. Auf der Bahn ausprobiert kommt man schnell zum Entschluss: das reicht auch. Beide Dampfhammer legen satt los und ziehen dank Sidewinder Getriebe gut durch. Lediglich aus ganz engen Ecken braucht der Motor etwas Zeit, bis er die Fuhre wieder in Schwung bringt. Seidenweich und ruhig laufen beide Wagen auf der großen Carrera Bahn. Nach einigen Runden gewöhnt man sich an den unterschiedlichen Charakter der beiden Wagen. Der Camaro liegt in Kurven noch eine Spur satter als der Mustang. Trotzdem ist der blaue Ford kein nervöser

Kurvengänger, er lässt sich mit einem wirklich durchschaubarem Grenzbereich pilotieren. Optisch geht der Punkt an den Camaro. Der Mustang Bugbereich ist etwas zu lang und die Neigung der Frontpartie leicht

entglitten. Das ist für Scale Freaks ein Desaster, für Leute mit Toleranz und Spielfreude kein so großes Ding. Es macht verdammt viel Spaß mit den beiden US Klassikern seine sportlichen Runden zu drehen.

Ford Mustang mit Heckflügel und leicht abweichenden Proportionen. Trotzdem macht er viel Spaß beim Fahren und setzt sich charakteristisch vom breiteren Camaro ab. Länge läuft, auch in Kurven. Der Mustang lässt es hier ordentlich krachen! Sein Metallfahrwerk lässt ihn satt liegen.



Rundstrecke



Mustang vs. Camaro

Jim Hunt Magazine®



Die stoische Gelassenheit des großen 1zu24er Maßstabs spielen beide Ponycars voll aus. Die gebotene Technik für den Preis um die 120 Euro ist eine tolle Sache. Ready to run wohl gemerkt. Daher sind die Wagen gleichermaßen für Einsteiger wie für Fortgeschrittene Piloten in dieser Hubraumklasse eine feine Sache. Die Ersteren werden zufrieden ihre Runden drehen. Die Letzteren werden noch Hand anlegen die die gebotene Basis mit Tuningteilen weiter verfeinern oder abstimmen, denn der 3mm Standard lässt hier vieles zu.

**Go big or go home.
Stay tuned.**



Irgendwie wirkt die Nase etwas anders. Neigungswinkel und Länge sind etwas aus der Linie gerutscht. Trotzdem ist der Ford ein heißes Teil und bietet satten Fahrspaß neben der Konkurrenz von Chevy. Seine Sidepipes lassen den V8 brüllen und bringen die goldenen Zeiten zurück, in denen Spritpreise kein Thema waren. Hubraum statt Wohnraum lautete die Devise. Den Erdensaft konnte man reuelos tanken und in großenvolumigen Brennräumen verbrennen.

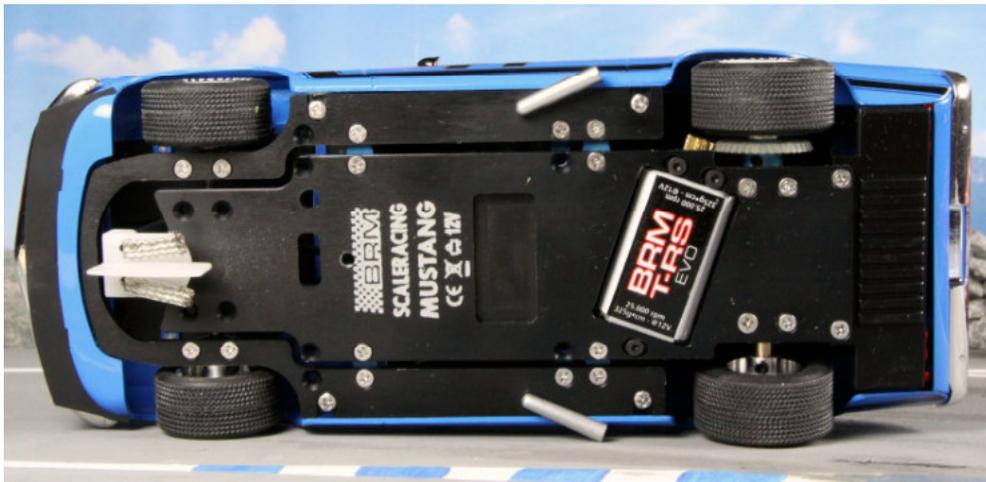


Rundstrecke



Mustang vs. Camaro

Tim Hunt Magazine®

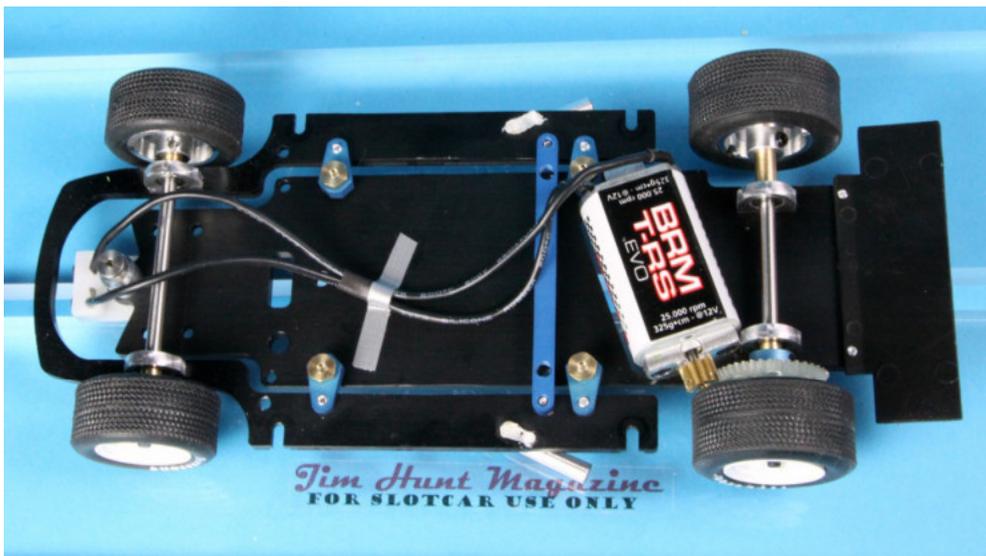


In sich entkoppeltes Metallfahrwerk mit Sidewinder Antriebskonzept. Vier Kugellager, verschraubte Teile wohin das Auge blickt: Getriebe, Felgen, Motoraufhängung, L-Kiel. Der T-RS Motor läuft mit mageren 12 Voltan und bringt die beiden Boliden ordentlich auf Kurs. Chancengleichheit unter technischen Aspekten, Verschiedenheit durch die Geometriedaten beider Marken. Es bleibt spannend im Duell.

Kugellager Vorderachse und L-Kiel.



Blauer Stabilisator im entkoppelten Fahrwerk oben. Unten: Kugellager, Achsstelling und Abtriebskonzept.



Verschraubter Sidewinder ab Werk.





© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

Mit Karacho durch die Seealpen



SRC/OSC legt zwei Klassiker auf

FORD CAPRI Rallye Monte Carlo 1973

Rallye

Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

Sehen wir noch mal in die Bodengruppe. Der L-Kiel hat einen sehr langen Führungsstift. Er kann gut 5 Millimeter ausfahren, eine ganz dezente Feder mit geringer Rate unterstützt ihn dabei. Das Fahrzeuggewicht schiebt die Feder zurück in Ausgangslage. Grund der Maßnahme: Rallyepisten sind rau, uneben. Sprünge über Kuppen keine Seltenheit. Der Capri wird so jederzeit mit einer verlässlichen Zündkurve versorgt, egal wie streng der

Untergrund den Fahrer fordert. Das Pendelspiel der Vorderachse lässt sich zusätzlich über zwei Madenschrauben einstellen. So findet wirklich jeder Pilot sein Setup. Die Anzahl der technischen Parameter ist beim Rallyeklassiker durchdacht, überschaubar, machbar. Die Entkoppelung der Karosserie erfordert keine Nacharbeit am Chassis. Der Tuner hat ab Werk seitlich Luft gelassen, so dass man sich nur noch mit der Öffnung/Umdrehungsrate der Karosserieschrauben

beschäftigen muss. Der Capri ist kein Auto für Anfänger, möchte man ihn stilvoller optisch gestalten. Fahrerisch bietet er einen sehr gut kontrollierbaren Grenzbereich ohne böse Überraschungen. Die Leute von SRC/OSC wissen sehr gut, wie man Rallye Autos baut. Mit den beiden Jägermeister Capris aus dem Jahr 1973 haben sie das bewiesen. Beide Wagen unterscheiden sich optisch bis auf die Startnummern durch die Frontpartie. Während Jochi Kleint und sein



Absprung im ausgedrehten Dritten, wir heben ab und landen sanft in der schiefen Ebene. Mit Gasstößen stabilisiere ich die Fuhre, der Capri fängt sich und schon geht es im wilden Drift durch die leicht öffnende Rechts. Wir haben das Messer zwischen den Zähnen und wollen es wissen. Es geht in Richtung Zielankunft.



Rallye

Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

Rallye Monte Carlo 1973. Zwei Ford Capri aus dem Hamburger Stall von Kleint treten an in der Nacht der langen Messer, gespickt von selektiven Kurven quer durch die Seealpen, die inmitten von Lichtkegeln und wilden Driftwinkeln absolviert werden müssen. SRC/OSC hat den schönen 70er Jahre Capri und lässt die beiden Geräte aus diesen Tagen im frisch lackierten Jägermeister Orange an die Startlinie rollen. Der fertige Look, den gibt es erst nach einiger Bastelarbeit. Die vielen kleinen bis große Decals liegen bei. Den Wagen zu komplettieren, dauert eine Weile und es fordert Geduld und Fingerspitzengefühl eines Modellbauers. Dazu die Cibie Frontscheinwerfer und allerlei Zubehör, die den Wagen optisch hervorragend auf ganz hohem Niveau in Szene setzen. Fast schon unglaublich, dass die Mannschaft im Cockpit vergleichsweise einfach daherkommt. Aber auch das kann man lösen, der findige Detailfreak wird hier noch etwas mit Farbe und Pinsel nachhelfen.

Die Capris sind optisch wie technisch eine feine Sache. Fotoätzteile wohin das Auge blickt. Sämtliche Details sind aufwändig wiedergegeben. Unter der Haube sind Crono Parts verbaut. Also verschraubte Alufelgen hinten. Um sie zu wechseln, müssen die Reifen runter. Die Schraube sitzt nicht in der Nabe, sondern im Felgensteg. Das Getriebe ist ebenfalls verschraubt. Der Rallye Motor mit moderaten 17000 Touren aber sattem 230g/cm Drehmoment kommt sehr gut aus dem Keller, oder besser aus den Kurven. Die Beschleunigung ist hervorragend auf Rallyemodus abgestimmt. Auf längeren Geraden dreht der Motor sauber aus und hämmert den Capri ordentlich nach vorne.



Kehre für Kehre schrauben wir uns in die Seealpen hoch. Anfangs ist der brüchige Asphalt noch trocken. Wir wählen Slicks. Mit Karacho und einem heftigen Sound zieht der Capri los. Aus dem doppelten Flammrohr unter dem Schweller des Beifahrers ertönt feine Musik, gelegentlich züngelt beim Runterschalten Feuer aus dem Lauf. Der Jägermeister Capri von Kleint ist ein scharfes Gerät. Die Zuschauer flippen aus. Feuerwerkskörper am Streckenrand markieren freie Fankultur der 70er Jahre.

Rallye

Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

Der M3 Longcan Inliner sitzt in einem entkoppelbaren Antriebshalter. Um die Torsion einzustellen, muss die Karosserie abgenommen werden. Das ist für einen Rallyewagen nicht untypisch. Fährt man auf losem

Untergrund, ist es ganz ok, wenn die Schrauben nicht dem Schmutzstrahl ausgesetzt sind. Vier Schrauben für die Karosserie, vier für den Antriebshalter innen. Die Serienslicks sitzen stramm, vorne kann man sie etwas

auswuchten, damit sie schöner die Felge umgarnen. Ihr Grip ist hervorragend und trotzdem bleibt die Möglichkeit zum Drift, wenn man das möchte. Die Mischung ist ein idealer Kompromiss für Rallyes.



Das steife Chassis mit entkoppeltem Antriebsstrang hält hervorragend Bodenkontakt auch bei Unebenheiten. Wir nehmen die Serpentine sehr optimistisch, so dass der Ford vorne das Beinchen kurz anhebt. Auf drei Rädern geht es kurzzeitig in Richtung Scheitelpunkt. Schnell mit Handbremse in den Drift, Vollgas, weiter geht es zur nächsten Kehre. Gute Laune am Kurvenausgang...

Rallye

Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

Langsam wird die Strecke feucht. Die beiden Scheibenwischer sind nun nötig. Wir heben die schwarzen mit dicken Wischblättern dran gelassen. In der Box gibt es noch filigranere Fotoätz-Wischer für Schönwetter Rallyes. Kurve für Kurve geht es höher, weiter oben kommt, was klar war: Schnee und Eis. Der nächste Servicepunkt, wo bleibt er. Wir wollen die Slicks los werden. Der Wechsel gestaltet sich flott, die Mannschaft ist gut eingespielt. Weiter geht es mit Profilreifen durch die weiße Pracht. Die fotogeätzten

Speichenräder in silber sehen Bombe aus. Polierte Felgenhörner sind ein Eyecatcher, fast zu schade für den Rallyekriegspfad. Aber wir sind weder zum Polieren noch zum Posing hier. Es geht um wahre Leidenschaft, harten Motorsport. Da ist kein Platz für Felgenputzer mit Zahnbürste und Polierpaste. Der Capri liegt gut ausgependelt auf der Strecke. Die Heckschleuder macht in Kurven mächtig Laune, die Gewichtsverteilung ist optimal. Auch auf Geraden macht er eine gelassene Figur. Warum wir das so er-

wähnen? An die Nichtrallyefahrer: Ein Rallyeauto kann man auch auf Geraden verlieren... Wir fahren auf losem Untergrund am Limit, das ist noch mal eine andere Gangart im Vergleich zur soliden Rundstrecke. Ohne Zündaussetzer geht es über die selektive Wertungsprüfung. Der Beifahrer liest bestimmt und präzise vor, ich arbeite am Lenkrad, den Pedalen, der Handbremse und dem Schalthebel, der besonderes Geschick erfordert. Wir sind schließlich in den 70ern unterwegs. Da war echte Handarbeit im Cockpit noch üblich.

Mit Karacho über die Kuppe und auf der letzten Rille in die seitlich hängende, verschneite Passage. Das war echt knapp.



Rallye

Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

So Pilot Harry Zwiers den RS2600 mit vier Rundscheinwerfern im Grill fahren, fahren die beiden Stallgefährten Eckhard Schimpf und Ernst Johann Zauner den 2600er RS Nr. 203 mit eckigen Frontlichtern einsetzen. Beide kamen 73 nicht ins Ziel.

Nr.277 Kleint/Zwiers fiel wegen der Hinterachse aus. Schimpf/Zauner sind ebenfalls aus dem Rennen gefallen. Das muss bei uns heute nichts heißen. Die beiden Capris laufen souverän, wenn sie auch etwas Zuwendung brauchen. Der obligatorische Ölservice aller beweglicher Antriebsteile und Lager versteht sich von selbst. Die Einstellung des Chassis braucht etwas Zeit, damit man sein persönliches Setup findet. Beide Capris sind nichts für Einsteiger ohne technische Erfahrung im Rallye Geschäft. Etwas technisches Wissen ist von Vorteil, sonst stochert man vermutlich längere Zeit im Nebel. Ob man sich zudem die Mühe

macht, die schönen Decals mit Klarlack zu sichern, keine schlechte Idee. Das bedeutet Zerlegen der Karosserie, damit Fenster, Lampen und Zierrat nicht besudelt werden. Das alles sind Dinge, die den versierten Schrauber Freude bereiten. Ungeduldige Naturen, die ein ready to race Konzept wollen, sind nur gut bedient, wenn sie jetzt ihre Schrauber-Qualitäten und ihre Geduldskurve steigern möchten. Die Capris sind eine feine Sache, wenn man bereit ist, etwas für die Performance des magnetfreien Rennen Fahrens zu tun. Darauf trinken wir gesponserten Jägermeister. Für jedes Cockpit einen links und einen rechts.



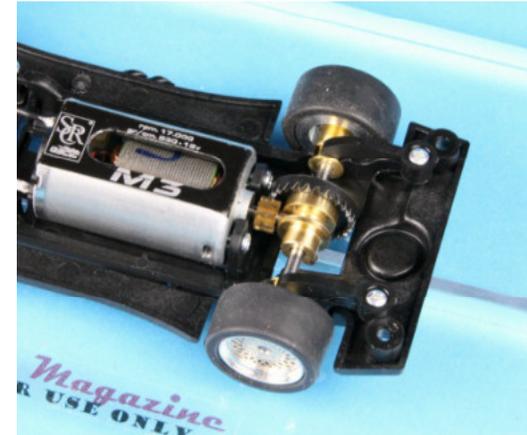
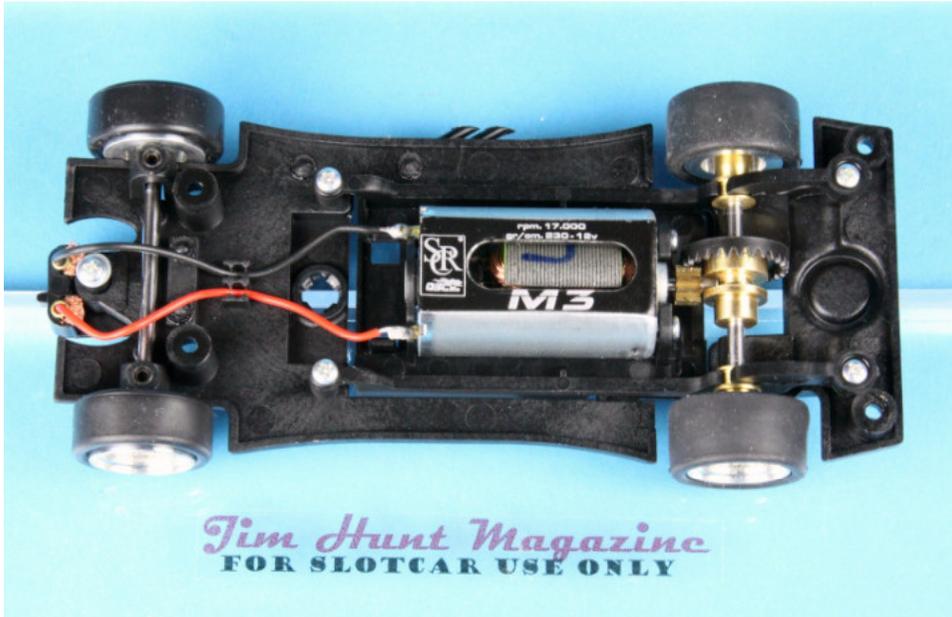
So puristisch kommen die Capris aus der Box. Bis optisch alles am rechten Platz sitzt, sind Geschick und Geduld gefragt. Als Belohnung bekommt man wunderschöne Rallye Klassiker aus den 70ern. Sehr hochwertig gestaltet gehen die Capris auf die Wertungsprüfung. Das Einstellen der technischen Parameter unter der Haube sind für erfahrene Leute kein Ding. Einsteiger können das auch hinkriegen, Info gibt es genügend im Netz. Ausprobieren und dazulernen. Prost.



Rallye

Ford Capri RS

Tim Hunt Magazine®



Fixiert mit zwei Schrauben arbeitet der Motor vibrationsfrei mit dem Getriebe zusammen. Das erhöht die Lebensdauer und sorgt für ein paar Extra PS.

Im Chassis arbeitet ein drehmomentstarker Inliner Longcan Motor. Diese Bauweise zentralisiert nicht nur die Massen im Rallye Wagen, sie schützt auch vor herumfliegenden Teilchen, fährt man Slot Rallyes auf losem Untergrund. Diese Gangart ist in Spanien selbstverständlich, bei uns hierzulande eher seltener vorzufinden. Der Inliner Antrieb bietet hier klare Vorteile, was die Lebensdauer des Getriebes angeht. Fährt man den aggressiver zupackenden Sidewinder schaufelt man ständig mit dem großen Spurzahnrad neben dem Hinterreifen Material ins Getriebe. Did not finish durch Getriebeschaden ist bereits eingraviert. SRC/OSC setzt bei den Rundstecken Capris auf durchzugsstarke Sidewinder. Eine interessante Sache, die den Sachverstand der Spanier im Detail zeigt.



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**

PEUGEOT 205 T16 EVO 1

Bernard Darniche - Alain Mahé

Die Gruppe B lebt und bebt wie nie zuvor...



21. Ypres 24h Rallye 1985

Jim Hunt Magazine®

Rallye

Peugeot 205 T16 Evo1

Jim Hunt Magazine®

Bei der 21. Ypres 24 Stunden Rallye 1985 fielen Bernard Darniche mit Beifahrer Alain Mahé leider aus. Ihr Peugeot 205 T16 Evo 1 hatte einen Differential Schaden, der ein Weiterfahren unmöglich machte. Gewonnen hatte damals Jean Ragnotti im Renault

Maxi 5 Turbo. Der Evo1 unterscheidet sich nicht nur leistungsmäßig vom späteren Evo2. Er hatte hinten auf dem Dach nur eine dezente Spoilerlippe, die im Vergleich zur später montierten Schranktür dezent wirkte. Der vorliegende Wagen hat zudem vorne

komplett scheibenradverkleidete Vorderradfelgen, während hinten die bekannten, üblichen Rundloch Felgen zum Einsatz kamen. Zudem hatte der Evo1 keine massiven Frontflaps am Bug, er kam noch ziviler daher. Die breiten Backen waren allerdings auch hier schon nötig, damit die Fuhre auf der Straße bleiben konnte. Die angewachsene Spurbreite gegenüber den Serien GTI und der Mittelmotor waren bereits hier schon Programm. Im hinteren Dachbereich sitzt bei beiden Ausführungen ein großer Lüftungsschlitze, der Fahrtwind zusätzlich zum Mittelmotor leitet. Im Bugbereich sitzt beim Evo1 ein normaler Kühler, während die spätere Version zwei Zusatzlüfter montiert hatte, um den angestiegenen Temperaturen Herr zu werden. Es wurde damals wirklich nichts ausgelassen,



Pilot und Copilot sind genauso detailgetreu wie alles andere am Peugeot. Lebhaft bis ins kleinste Detail kommt Rallye Stimmung auf...



Rallye

Peugeot 205 T16 Evo1

Jim Hunt Magazine®



Volles Rohr durch die Wertungsprüfung. Der 205er Evo1 hängt sauber am Gas und sein aktives Fahrwerk schluckt unebenes Geläuf weg. Der Allradantrieb liefert in Kombination mit dem drehmomentstarken Aggregat satten Vortrieb...



was der Leistungssteigerung dienen konnte. SRC/OSC hat sich bei beiden Wagen optisch wie technisch sehr hochkarätig ins Thema eingebracht. Optisch sind beide Autos auf sehr hohem Niveau detailliert. Das spricht für die Marke und die Tatsache, dass hier Leute am Werk sind, die leidenschaftlich bis ins kleinste Detail lieben, was sie tun. Im Inneren wird es richtig interessant. Beide 205er haben Allrad, wie ihre Vorbilder. Ein Riemenantrieb bringt die Kraft auf die Vorderachse. Gegenüber einem mechanischem Allrad mit Welle kann der Riemen im Extremfall leicht rutschen. Das kann im Extrembereich hin und wieder von Vorteil sein, da die Vorderachse dann entlastet wird, der Wagen kann sich im Dreck fangen und fliegt nicht ab wie mit einer starren Welle, die die Kraft kontinuierlich gleich verteilt. Zudem verschluckt der flexible Strang weniger PS, die eine Welle aus Metall aufgrund ihrer Masse fordert. Vorder- und Hinterachse sind bei beiden 205ern gefedert. Ein Inliner Antrieb zentralisiert das Gewicht, was in Kurven auf losem Untergrund von Vorteil sein kann. Während der Evo1 ein M1 Longcan Aggregat unter der Haube hat, das bereits kräftig zur Sache geht, wird der 205 von Salonen mit einem M3 Motor von SRC befeuert, 230g/cm stehen zur Verfügung und 17000 Touren maximal, das sind perfekte Leistungsdaten für einen Rallyewagen. Mehr Power wäre Unsinn, denn es kommt auf die Beschleunigung und das Drehmoment an, um aus den vielen engen Kurven jederzeit optimal beschleunigen zu können. Die Kraft fließt bei beiden Peugeots perfekt abgestimmt in das geschraubte Getriebe der Hinterachse. Die Motoren sind ebenfalls eingeschraubt, um Vibrationen mit einhergehendem Leistungsverlust entgegen zu wirken. Eine wunderbar gelöste Sache.



Bis ins kleines Detail, alles da. Sowohl beim Mittelmotor als auch beim Aufschrieb. An alles wurde gedacht, um auch optisch volle Leistung abzuliefern...



Rallye

Peugeot 205 T16 Evo1

Jim Hunt Magazine®



Von ihrer Balance her sind beide Peugeots perfekt ausgependelt. Sie liegen sehr satt auf der Piste und lassen sich jederzeit in Kurven mit Gasstößen lenken oder misslungene Fahrmanöver korrigieren. Die technische Präzision ist im Einklang mit den Geometrie der Fahrzeuge, dem Gewicht und der Optik. Wenn auch letztere wenig Einfluss auf die Fahreigenschaften hat. Oder doch? Wenn der Pilot Freude an seinem schönen Fahrzeug hat, dann schiebt er vielleicht mit einer Extraportion Motivation die Grenzen weiter nach vorne. So gesehen sind wir uns nicht sicher, ob die Optik nicht auch einen Einfluss auf das Fahrgeschehen hat. Rennen fahren ist Psychologie, Rennen gewinnen erst Recht! Die Leute von SRC/OSC wissen wirklich, wie man Rallye Autos baut. Alles ist im Einklang, alles funktioniert perfekt. Ach ja, die rot weiße Belga Lackierung sieht sehr scharf aus! Rot weiß ist immer ein schöner Kontrast und besonders im Rallyegeschäft eine beliebte Farbe. Besonders dann, wenn man im Schmutz unterwegs ist. Während hierzulande meist nur Asphalt Wertungsprüfungen auf Slicks gefahren werden, wird dort wo diese Autos produziert werden häufig auch mit stark profilierten Reifen auf Mehl (Schnee) oder auf Kakaopulver (Sand) gefahren. Das ist eine völlig andere Gangart und es fordert den Fahrer und das Material mehr als man glaubt. Spritzt Schnee- oder Sandpulver, ist man um eine auffallende Lackierung sehr sehr dankbar.

Der Evo 1 geht leichtfüßig ums Eck. Er bleibt stets auf Kurs und macht genau das, was der Fahrer von ihm verlangt. Fliegt er ab, liegt es in den wenigsten Fällen an der Technik des Wagens als vielmehr am Fehler des Fahrers.

PEUGEOT 205 T16 EVO 2

Timo Salonen - Seppo Harjanne

Die Gruppe B lebt und bebt wie nie zuvor...



Jim Hunt Magazine®

Rallye Monte Carlo 1986

Rallye

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Ich erinnere mich noch sehr genau an die Zeiten damals vor dem Fernseher: die ganze Familie saß gebannt vor der Flimmerkiste, als die wilde Gruppe B

über die Mattscheibe donnerte. Es war schier unglaublich, welche Szenen sich abspielten, als die Rallyewagen aus der Klasse mit dem sehr weitmaschig

formulierten Reglement über die Pisten der Welt donnerten, Feuer spuckten und ganze Täler beschallten. Die Zuschauer standen direkt an der Strecke. Erst im letzten Moment vor dem sicheren Tod sprangen sie zur Seite. Die Fahrer hielten voll drauf, schließlich ging es um die schnellste Zeit. Der Quattro räumte alles ab, er war mit seinem Allrad klar im Vorteil. Dann zogen sie nach, Lancia, Ford und auch das neue Konzept von Peugeot kam ins Spiel. Es war technisch gesehen das zukunftsweisende Gerät: er war klein, hatte einen Mittelmotor und wurde zugunsten der Laufruhe gegenüber dem Serien 205er stark modifiziert mit verlängertem Radstand gebaut.



Charakteristisch: der große Heckflügel am Evo2. Die ersten Wagen fuhren noch ohne, während mit ansteigender Leistung diese Schranktür sehr nötig wurde, damit die Kraft auf den Boden kam. Der Peugeot war eine Macht, leicht und handlich zugleich.



Rallye

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®

Ein handliches Automobil mit viel Potential nach oben. Walter Röhrl's Beifahrer Christian Geistdörfer sah im 205er das zukunftsweisende Rallyegerät im Startfeld. Peugeot hatte die Cockpits besetzt mit Timo Salonen

am Volant und Seppo Harjane am Gebetbuch. Das Team machte das Rennen klar und es war wirklich verwunderlich wie sich der Finne mit Flachscheitelfrisur und großer Brille fit hielt. Er qualmte. Viel. Er war ein

Kettenraucher. Es mutete eigentümlich an, denn die Konkurrenz hatte längst Fitness Gurus und Physiotherapeuten engagiert, um den enormen körperlichen Belastungen durch die brutalen Gruppe B



Rallye

Peugeot 205 T16 Evo2

Jim Hunt Magazine®



Mit sagenhafter Speed geht es ums Eck. Drehmoment, Kraft, Fahrwerk alles ist in Einklang. Der Peugeot ist ein Meister des ruppigen Terrains wie auf Asphalt schnell wie kaum ein Konkurrent. Der Allrad arbeitet zuverlässig und verteilt die Kraft auf die vier Räder. Sein Aggregat ist eine Wucht, seine Optik auch.

Maschinen kompensieren zu können. Salonen rauchte, er paffte in jeder freien Pause zwischen den Rennen, stieg dann ins Cockpit und war schnell wie die Sau! Er machte den Sack zu und gewann die 1985er WM. Das vorliegende Fahrzeug stammt von der Rallye Monte Carlo 1986. Salonen wurde dort Zweiter hinter Landsmann und Vollgastalent Henry Toivonen im Lancia Delta S4. Hannu Mikkola ballerte hinter ihm als Dritter im mächtigen 5 Zylinder Audi Quattro Sport ins Ziel, gefolgt von Walter Röhrl, ebenfalls auf Audi Quattro. Die beiden weiteren Peugeot liefen auf Rang 5 und 6 ein. Juha Kankkunen und Bruno Saby waren damals am Volant... **Wir verlosen drei SRC/OSC Peugeot 205 T16 Evo2. Mehr im Gewinnspiel in dieser Ausgabe! Suche, finde, löse und mit etwas Glück: gewinne!**

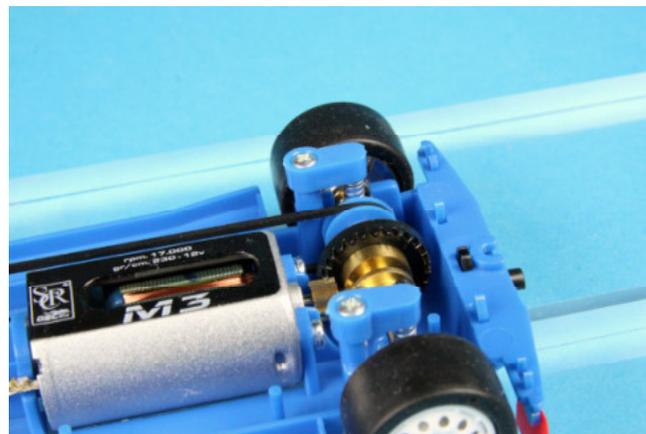


Volle Leuchtbatterie an der Front und dahinter kühlen Lüfterräder die hohen Temperaturen, die durch immer stärkere Motoren aufkamen. Es war und ist kein Geheimnis, dass die Gruppe B viele Opfer forderte. Ein Unfall und schon brannte die Kiste ab. Die heißen Turbos und leckende Benzinleitungen waren kein gesundes Sicherheitskonzept. Die FIA handelte und dann gab es diese Klasse nicht mehr...

Rallye

Peugeot 205 T1 Evo1/2

Tim Hunt Magazine®



Evo 1 und Evo 2 unterschieden sich vom Chassis her kaum. Beide haben stoßgedämpfte Radaufhängungen, verschraubte Getriebe und Alufelgen. Die Motoren sind im Halter mit zwei Schrauben gesichert. Der Evo2 hat ein stärkeres Aggregat unter der Haube, es liefert 17000 Touren und 230 g/cm Drehmoment. Die L-Kiele sind bei beiden Rallyeboliden verschraubt. Das alles bildet in Summe eine sehr solide Basis um erfolgreich Rallyes zu fahren. Die serienmäßige Slick Bereifung richtet sich klar an Asphalt Spezialisten. Die Peugeots dürften allerdings auch auf losem Untergrund mit stark profilierten Reifen ihre Performance abliefern...



Gewinnspiel

Wir verlosen dreimal einen SRC/OSC
Peugeot 205 T16 Evo2 in 1zu32

Frage: Nenne die technischen Daten des Motors. Schicke Deine Antwort an

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Einsendeschluss: 1. Februar 2018

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.



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.

Was ist da los?

Es gibt unzählige Songs, die mit Autos, Fahren, Reisen oder mit vier Rädern irgendwie zu tun haben. Hier eine kleine Auswahl für unsere Leser. Sing, sing, sing!

Prince - Litte Red Corvette
Tracy Chapman – Fast Car
The Cars – Drive
The Beatles – Drive my car
Janis Joplin – Mercedes Benz
Queen – I´m in love with my car
Metallica – Fuel
Bruce Springsteen – Wreck on the Highway
Kiss – Detroit Rock City
Markus – Ich geb´ Gas, ich will Spaß
Kraftwerk – Autobahn
The Offspring – Bad Habit
Tom Cochrane – Life ist a highway
Kings of Leon – Camaro
Canned Heat – On the road again
Golden Earring - Radar Love
Rose Royce – Car Wash

Commander Cody & His Lost Planet Airmen – Hot Rod Lincoln
Willie Nelson – On the road again
Dr. Dre (feat. Snoop Dogg) – Le me ride
John Prine – Automobile
Primus – Jerry was a Race Car Driver
Modest Mouse – Dashboard
Coolio – Fantastic Voyage
Cake – The Distance
Deep Purple – Highway Star
Edgar Winter Group – Free Ride
Snoop Dogg (feat. The Doors) – Riders on the Storm
Rish – Red Barchetta
Kavinski – Pacific Coast Highway
Rascal Flatts – Life is a highway
Dishwalla – Counting Blue Cars
Lee Dorsey – My Old Car
Chuck Berry – Maybellene
The Wallflowers – One Headlight

Yello – the Race
Fleetwood Mac – Go your own way
Ray Charles – Hit the road Jack
Wilson Pickett – Mustang Sally
Don Mc Lean – American Pie
Woody Guthrie – Riding in my car
Bruce Springsteen – Pink Cadillac
Sammy Hagar – I can´t drive 55
Chris Rea – The road to hell
AC/DC – Highway to hell
Route 66 – The rolling stones
Roxette – Joyride
Billy Ocean – Get out of my dreams, get into my car
Mötley Crue – Kickstart my heart
The Dead Milkman – Bitchin´Camaro
The Beach Boys – Little Deuce Coupé
Drive by Truckers – Daddy Cup
Iggy Pop – The passenger
Queen – Don´t stop me now



GOKARLI *rennbahnshop*

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

WIR SEHEN UNS IN NO.38



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.