

Jim Hunt Magazine®

65

for slotcar use only



Klassik 911er
Tuning Workshop



Editorial

Jim Hunt Magazine®

So schauts aus.

Viele Jahre nachdem ich das Serienmodell zum Spider umgebaut, selbst lackiert, die Decals gedruckt und dann alles und aufgebaut habe kommt jetzt der grüne David Piper Ferrari 330P4 von Scalextric. Es hat eine wunderbare V12 Zylinder Maschine, die in real so wunderbar klingt, dass man ihr stundenlang zuhören möchte. Enzo komponierte seine besten Symphonien in diesen Brennräumen. Das muss man dem Italiener mit Sonnenbrille und Anzug lassen: er ist ein Maestro der schnellen Fahrzeuge und angemessener Klänge dazu. Eine neue Designversion, die wir uns genauer ansehen müssen. Ich traf Piper vor vielen Jahren und sprach mit ihm über seine Autos, warum er sie so speziell grün lackiert. Nebenbei durfte ich im Cockpit seines 917K Probe sitzen und bekam anschließend die tiefen Töne seiner legendären Klassiker zu hören und spüren. Momente, die nie vergessen werden. Dazu

liefern die Engländer bekannte Formen im neuen Look aus. Der Ford Capri MkII wie den Jaguar XJS in frischen neuen Varianten. Dazu gibt Mario Andretti richtig Gas. Seine Formel 1 Wagen von damals sind zu haben. Es geht um den legendären John Player Special Lotus in schwarz gold. Wer hatte das Auto nicht als Kind als Spielzeug? Ich hatte einen von Darda und war mächtig stolz auf den Hochglanz Look und die Tatsache, dass ich das Rennauto, bekannt aus dem Fernsehen auch daheim fahren konnte. Dazu bringt Scalex den grünen Lotus F1 mit Martini Dekor. Zwei italienische Vollgasmomente auf der Ideallinie mit Mario Andretti als US Italo Hero am Lenkrad. Wenn auch Lotus aus England kam. Aber das weiß eh jeder. Fly baut seit vielen Jahren den Neunelfer im Klassik Look. Parallel laufen der 911S, der RS, RSR und der 934er vom Band. Wie bei Vorbildern bauen alle auf der

gleichen Basis auf. Thunderslot liefert zwei neue Designversionen bekannter CanAm Fahrzeuge aus. Die Autos fahren super, sehen gut aus und erweitern die Startfelder der bestehenden Community dieser hubraumstarken und genialen Rennwagen aus jenen vergangenen Zeiten. Wir zeigen sie und hoffen, dass sie euch gefallen werden. In „Was ist da los?“ geht es diesmal um ganz besondere Reiseziele ohne eine Ortsveränderung.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.65!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Porsche 911 Rallye Monte Carlo

Workshop

Fly Porsche Tuning



Tracktests

Rundstrecke: Designversionen

- Ferrari 330P4 David Piper
- Jaguar XJS
- Ford Capri MKII
- 2x Volkswagen T2 Bulli
- Porsche 911 RS
- Lola T70 MKIII
- 2x Lotus 79 Mario Andretti





www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32



www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

PS: Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager.

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Ostorero Watson Hoffi/ Parnelli Jones

Die italienische Manufaktur für feine Kleinauflagen baut den Watson Hoffi von Parnelli Jones, den er bei den 500 Meilen 1963 einsetzte und gewann.

Alles handgemacht: Resine Karosse, fotogeätzte Teile, Details und viele SLS Parts und Chassis. Ein Slot.it Motor mit 22000 U/min mobilisiert. Die Lackierung ist sensationell. Mehr Info und Fotos auf www.ostorero.com

Fotos: Ostorero



Parnelli Jones Indy 500 winner 1963



Slot.it DTM C-Klasse Ellen Lohr

Die Italiener bauen ihre DTM Flotte aus: Originalteile Mercedes Benz der Dame mit Kurzhahrschnitt Ellen Lohr aus der 1995er Saison ist ab sofort am Start. Mal sehen wie weit die Emanzipation geht und ob auch Männer damit an die Startlinie gehen.

Mercedes C-Class n.17 DTM 1995
code: CA54b

Foto: slotit



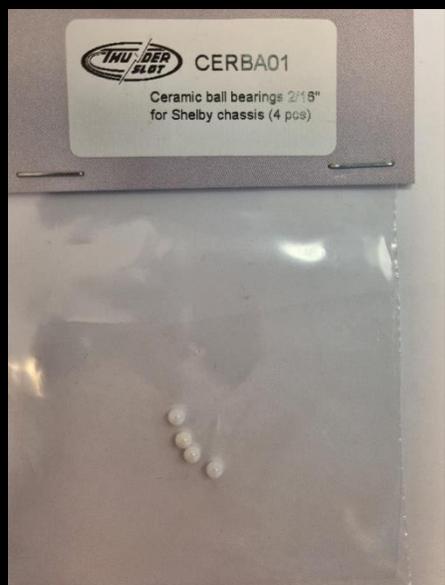
Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot Vorankündigungen

Armando Bizzotto bringt mit seiner italienischen Manufaktur neue Wagen und Teile zum Jahresende an den Start. Neben Kugeln für Lager gibt es auch neue Designversionen bekannter Rennwagen. Die Kugeln kommen in Edelstahl ausführung und für die richtigen Freaks kommen sie in Keramik. Das legt die Latte auf ein neues Level. Der Gunston Ferrari sieht superklasse aus. Die Lola auch. Wir freuen uns darauf!

www.thunderslot.com



Fotos: Thunderslot



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Shelby Darsteller

Den Macher des Ford GT40, der Cobras und Cobra Coupés gibt es als Vitrinenheld in der MRRC Sammleredition mit seiner typisch blauen Cobra. Le Mans Miniatures hat jetzt zwei Kameraden in verschiedenen Looks. Einmal mit und einmal ohne Hut. Oh Carol!

TRIPLE SHELBY



PORSCHE 911

*Wir fahren im 1982er Fly
Heckmotorwagen über
selektiven Seealpenstraßen
bis nach Monaco.*



Rallye Monte Carlo





Porsche 934 Rallye Montecarlo 1981

Jim Hunt Magazine®

Der Neunelfer konnte alles: Rundstrecke, Berg und Rallye. Es war logische Konsequenz, dass er im Wimbledon des Rallyesport, der Monte fuhr. Das heckgetriebene, solide Allroundgerät mit luftgekühlten Boxermotor überzeugte einige Teams. Zuffenhausen lieferte ab Werk die eine gute Ausgangsbasis für ein Rallyeauto. Der Wagen hatte richtig Leistung, viel Grip an der Hinterachse durch das Heck-Motorkonzept und hochwertige Präzisionsteile „Made in Germany“. Es war kein großes Ding den Wagen über die hinteren Drehstabfederung, die es auch in Panzern gibt, dem Erdboden näher zu bringen. Zum Tieferlegen muss man ihn lediglich herunterschrauben. Satt wie eine Renault Alpine liegt der Porsche dann mit tief kauern dem Heck und maximal tiefem Schwerpunkt auf der Strecke. Seine Hinterräder krallen sich böse in den Untergrund. Ein Entenbürzel auf dem Heck erhöht den

Anpressdruck, den man bei Rallys immer gut brauchen kann. Vorne auf der Kofferraumhaube sitzt eine vierstrahlige Lampenbatterie, die die süßen Nächte der Monte mit Strahlkraft ausleuchtet, damit der Pilot und Beifahrer jederzeit sehen, wo es hingehet. Der Sound im Cockpit ist genial. Für die Zuschauer draußen klingt es

noch brutaler, wenn der Boxermotor seine luftgekühlten Arien schmettert. Heiser wie Rod Stuart und Gianna Nannini im Chor ballern die beiden flachgelegten Zylinderriehen ungefilterte Töne an die Umwelt aus dem quer verlaufenden Endtopf. Die Wärmetauscher fliegen raus, unnötiger Ballast. Der direkten Durchzug

Entenbürzel, Fuchsfelgen: Neun Elf luftgekühlt.





Porsche 934 Rallye Montecarlo 1981

Jim Hunt Magazine®

aus den Brennräumen... es kommt es schon mal vor, dass Flammen aus dem Rohr züngeln. Das wollen die Zuschauer erleben. Das wollen wir im Cockpit erleben und von Serpentine zu Serpentine neu inszenieren. Zwischengas, Herunterschalten Einlenken, Gas geben und zugleich Gegenlenken. Auf Schnee fährt sich der Porsche genial, wenn man auch aufpassen muss den Vortrieb nicht in hochdrehenden Sound zu verwandeln. Möchte man solide auf Schnee und Eis voran kommen muss man die Gänge solide ausdrehen, so schnell es geht gefühlvoll ein zwei Gänge höher schalten, damit die Hinterachse durch die längere Übersetzung neuen Grip aufbauen kann. Das ist kein Hexenwerk, aber nicht immer so einfach, da der Boxer sehr spontan und kraftvoll loslegt, wenn er den perfekten Drehzahlbereich erreicht hat. Das Heck durch Kurven zirkeln ist kein Problem. Lastwechsel und alles andere regelt das

Gaspedal und der Wahnsinn des Fahrers. Der 934er hat eine breitere Spur und noch weiter ausgestellte Radhäuser. Das steigert seine Kurvenlage ungemein. Hat mal alles perfekt eingestellt, die passende Blei-Beschwerung im Bug und das nervige MTS ausgebaut, kann man ihn fliegen lassen, ein geniales Rennen

fahren und für die Zuschauer sagenhafte Darbietungen in den französischen Schnee zaubern. Mit steigender Drehzahl, laut und quer durch Kurven steigt die Amplitude der Zuschauerstimmung exorbitant an, als wäre auch bei ihnen ein Turbo eingebaut. Es geht nichts über ein Dampftrad und den richtigen Ladedruck



Es werde Licht in den süßen Nächten der Monte.



Jim Hunt Magazine®

Porsche 934 Rallye Montecarlo 1981

zu richtigen Zeit. Der 1981er Monte Porsche ist ein Must Have für jeden Fan. Mehr Tipps zum Tuning ohne Nanny Magneten im Porsche Tuning Workshop dieser Ausgabe. Damals bei der 81er Monte gewannen Jean Ragnotti mit Jean Marc Andrié im neuen Elf Renault 5 Turbo mit Mittelmotor. Platz zwei belegten Guy

Fréquelin mit Jean Todt im potent brüllenden Talbot Lotus Sunbeam. Jochi Kleint mit Beifahrer Gunter schlug im Ascona 400 auf Platz 3 ein. Das Ansauggeräusch des Opels klang enorm kraftvoll und machte sogar den Schneeflocken Angst. Audi trat mit dem Quattro an, aber Hannu Mikkola konnte nichts

reißen, obwohl das neue Allradkonzept überlegen sein sollte auf Schnee und Eis. Unser Porsche 934 Rallye landete mit G.Samson und C. Mazlounian auf Platz 12. Nach sechs Tagen spulte der Rennzirkus 332 Wertungsprüfungen ab. Dem pfißige Franzosen Ragnotti konnte keiner das Wasser reichen. Er kochte



Das Heckmotor Konzept liegt satt auf Schnee und liefert ordentlich Grip an der Hinterachse. Dabei lässt sich der heiser fauchende Porsche über Lastwechsel und Gaspedal perfekt durch alle Radien zirkeln.



Porsche 934 Rallye Montecarlo 1981

Jim Hunt Magazine®

vermutlich mit teurem Volvic und zeigte Renault und aller Welt das enorme Potential des neuen 5er Turbos.

Den gibt es auch von Fly in diversen Versionen. Auch das Auto von Jean Ragnotti. Es ist schön, dass die

Spanier soviel Detailliebe walten lassen. Fly Fans sind Kenner, die detaillierte Autos schätzen und optimieren.



Der Elfer liegt schön tief auf selektiven Pfaden und hält zugleich genug Bodenfreiheit bereit.



Der mächtige Ölkühler im Bug hält den luftgekühlten Heckmotor auf Betriebstemperatur, wenn es heiß her geht. Das fotogätzte Gitter lässt Fahrtwind ans Aggregat.

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

FERRARI 330P4

David Piper

AUTO RACING

Endlich hat Scalextric den eigentümlich grünen Ferrari ihres bekannten Rennsport- und Inselbürgers. Ich hatte ihn vor Jahren mit etwas Aufwand selbst aufgebaut. Jetzt kommt die Kundenversion für alle, die nicht zu Cutter, Farbe und Decals selberstellen greifen wollen oder können. Here we go.



FERRARI 330P4

David Piper





Ferrari 330 P4 David Piper

Jim Hunt Magazine®

Es sind jetzt einige Jahre ins Land gezogen, als ich David Piper mit seinem grünen Zwölfzylinder Italiener getroffen habe. Der smarte, höfliche und zugängliche Brite zeigte mir alles an seinen Klassik Rennwagen und wir hatten eine kurzweilige Zeit. Es war die erste Gelegenheit für mich in einem Porsche 917K Cockpit zu sitzen. Im Ferrari leider nicht, da saß sein Mechaniker drin und ließ den Motor mit genialen Gasstößen warmlaufen für das Rennen. Ich wollte diesen Wagen unbedingt haben. Den 917er hatte ich

schon von Fly. Den Ferrari gab es von Scalextric, aber nur in rot und als geschlossene Berlinetta. Ich griff zum Werkzeug und öffnete das Dach, kappte die Scheiben und baute alles so, wie es sein sollte. Es kam grüne Farbe zum Einsatz und die Startnummer 10 erstellte ich selbst auf Decal Folie. Fertig und großer Stolz. Jetzt viele Jahre später kommt genau dieses Auto von Scalextric. Ich bin froh, dass der Umbau schon lange zurück liegt. Es wäre ätzend, wenn ein Hersteller einen Wagen unmittelbar nach einer aufwändigen, kreativen

Selbstbauphase plötzlich herausbringt. Zeitverzögerung von über 10 Jahren ist zu verschmerzen. Jetzt ist David Pipers geniale Maschine aus Maranello out of the box zu haben. Briten traten früher immer in Grün an. Um rebellische Individualität zu signalisieren lackierte David alle seine Autos in einem eigenen Grünton, der fernab vom traditionellen British Racing Green liegt. Er erzählte mir das mit einem Grinsen und funkelnden Augen. Ich konnte seinen Ferrari neben mit seinem Porsche 917K erleben. Piper fuhr Zuffenhausen, sein



Offene Verhältnisse im Spider machen das Fahren zum Frischluft Erlebnis. Eine der besten Arten Rennen zu fahren.

Mechaniker den Italiener. Der luftgekühlte Porsche 12 Zylinder klingt brutal schön. Der Ferrari eine Nuance besser. Standgeräusch, Beschleunigen und heißeres Abbröckeln und Grummeln im Schubbetrieb sind eine Symphonie, die nur Enzo komponieren konnte.



Ferrari 330 P4 David Piper

Jim Hunt Magazine®

Sein Zwölfzylinder klingt ergreifend tief, dumpf und so, dass tiefe Emotionen entstehen, die in klangliche Erfüllung münden. Vorteil beim Spider ist, dass man an der frischen Luft sitzt und das Klangpaket noch intensiver genießen kann, als im geschlossenen Wagen. Obwohl die Bauart mittlerweile in die Jahre gekommen ist, zieht das Sidewinder Konzept immer noch sehr schön durch. Es geht nicht immer um pervers gesteigerte Spitzenleistung, die keiner mehr ohne einen elektronische Regler präzise am Limit aus-

schöpfen kann. Es geht um das pure Fahren, das pure Erleben der Maschine, der Physik und tiefst empfundene Emotionen, wie sie nicht viele inszenieren können. Parallel zum Ford GT40 ist Scalextrics Gegenstück Ferrari 330 P4 ein Dauermeilenstein im Slot Sportwagenbau. Damals wie heute ist die Leistung perfekt und angemessen auf das Konzept abgestimmt. Der Grip passt zur Gewichtsverteilung im Wagen. Die Durchzugkraft des Motors ist beeindruckend. Noch mehr die Tatsache, dass man die Kraft auf die Strecke

bringen kann: Präzise, adäquat und jederzeit abrufbar. Selbstverständlich ohne MTS, den künstlichen Industrie Gravitationsauger, der einen physikalisch reinen Fahrspaß verhindert. Bei Bedarf (nach Serienstreuung oder Bahnverhältnisse) kann man das jetzt leere hintere MTS Fach mit einer Lage Blei trimmen, sollte es an Grip fehlen. Reifen abziehen und pflegen reicht schon für spontane Rennen ohne viel Aufwand. Wer mehr möchte kann auch andere Reifen benutzen, aber aus langer Erfahrung raten wir davon ab. Der dadurch



Seine gelungene Formensprache mit sinnlichen Rundungen, Lüftungsschlitzen und breiten Reifen, alles in sehr geduckter Haltung überzeugt. Dazu goldfarbige Fünfsterfelgen mit dreipoligen Zentralverschluss Flügelschrauben und breiten Rennreifen. Der 330er macht eine zeitlos schöne Figur. In der speziell grünen Piper Lackierung macht man das Besondere noch besonderer.



Ferrari 330 P4 David Piper

Jim Hunt Magazine®

entstehende Aufwand in der Trimmung des Wagens infolge von PU erhöht sich unverhältnismäßig im Gegensatz zum Fahren im vorher beschriebenen Zustand. Man muss dann viel tiefer in die Trick- und Aufwandskiste greifen, um das Autos wieder solide schnell und gut kontrollierbar hinzubekommen. Weniger ist eben mehr. Der 330er ruft sein gesamtes Drehzahlband präzise ab, dabei immer kontrollierbar und schnell genug, um sein Fahrwerk und die Reifen maximal auszureizen. Der Pilot bleibt Herr der Lage

und nutzt das Drehmoment des Motors auch am Limit der Fahrphysik kontrolliert aus. Der 12 Zylinder Side-winder hängt sauber am Gas und lässt in Kurven keine Sekunde liegen. Angriffslustig geht es durch alle Radien, dabei bleibt genügend Challenge Potential für die dünne Luft im Grenzbereich. Solides Vollgas ist auf Geraden drin, was nicht heißt der Ferrari sei dabei müde unterwegs. Ein ausgewogener Dauerläufer, der auf langen Distanzen wie bei kürzeren Rennen glänzt. Ein perfekter Gegner für den bereits erwähnten

Scalextric GT40. Echte Kenner wissen seine Qualitäten zu schätzen. Beim Bremsen vor Kurven zeigt sich der Ferrari gut beherrschbar und solide ausgependelt. Nichts wackelt oder reagiert unerwartet. Transparent und ehrlich antwortet der 330er auf das, was der Pilot von ihm abrufft. Die schöne Designversion ist ein „must have“ für Ferrari Klassik Fans. Jaja..., der moderne Policar/slot.it ist schneller. Mag sein. Der richtig teure und edle Racer auch. Aber darum geht es nicht. Die spielen in einer eigenen, anderen Liga. Wir bleiben auf



Nieten halten die Karosserie zusammen. Viele feine Details verwöhnen Augen detailverliebter Fans. Der Piper 330er muss her. Eine genial schöne ausgefallene Maschine, die schöne Geschichte eines besonderen Menschen erzählt.

dem Boden und fahren den seriennahen Scalextric. Eine Verneigung vor einem großartigen Rennauto aus den späten 60ern mit einem emotionalen Sound der Extraklasse. So schön wie der hier klingen nicht viele.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

ELFERRAT

Fly Porsche Tuning



Der Fly Neunelfer ist ein tolles Auto. Seit seiner Markteinführung vor vielen Jahren blieb er bis dato ein interessantes Rennsport Auto für eingefleischte Porsche Fans. Die Spanier liefern regelmäßig neue Versionen, egal ob als 911S oder 934er. Beide Elfer laufen auf dem

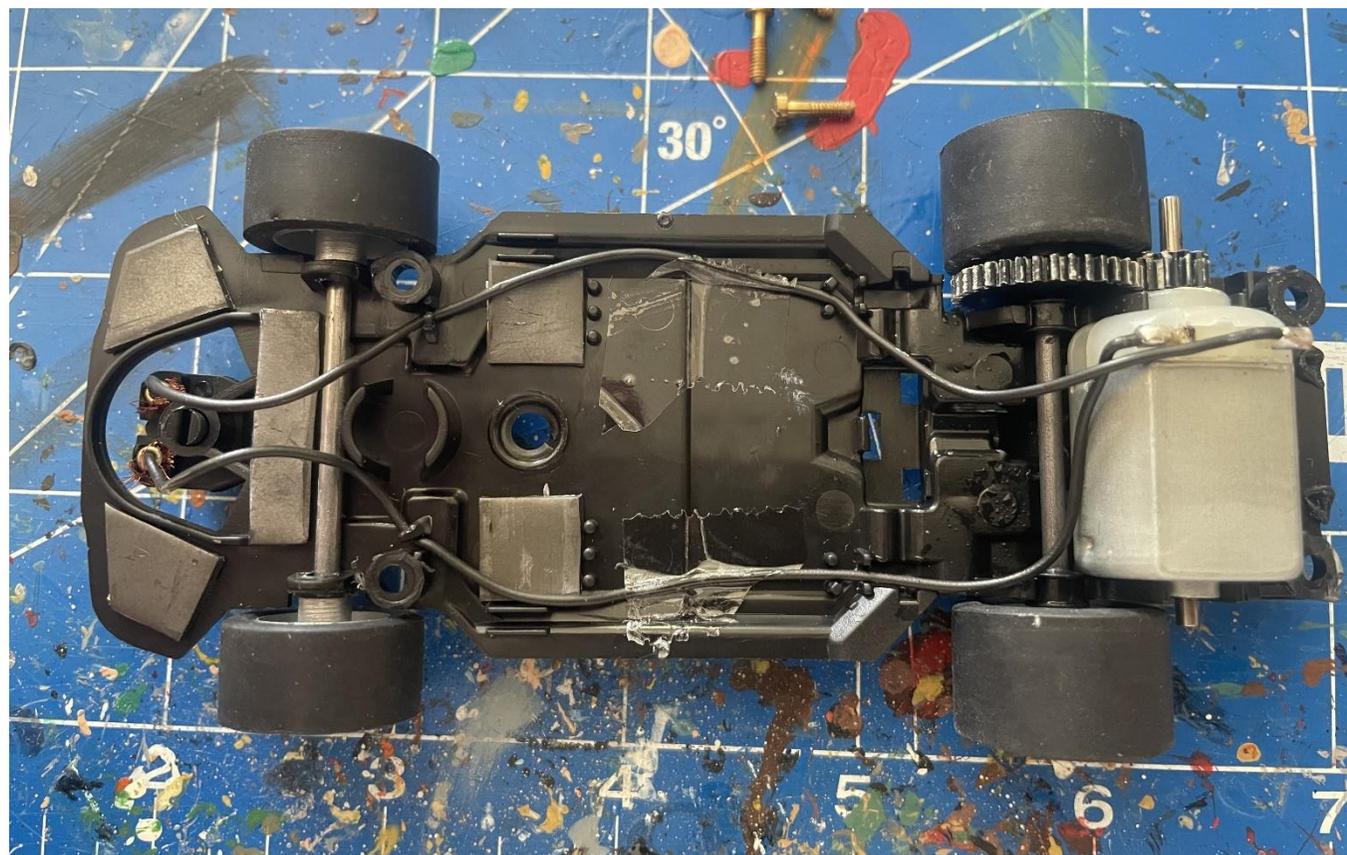
Workshop

gleichen Chassis und unterscheiden sich in Details im Aufbau. Der luftgekühlte Motor sitzt wie im Vorbild hinter der Hinterachse. Jim Hunt zeigt, wie der spezielle Rennwagen mit einfachen, nachvollziehbaren Mitteln besser wird. Eine spürbare Performance Steigerung auf der Rennstrecke und noch mehr authentischer Fahrspaß.

Fly Porsche Tuning

Jim Hunt Magazine®

Der Fly 911er hat es in sich. Die Spanier verbauen die luftgekühlten Sechszylinder Boxer Motoren im Slotcar dort, wo sie auch im Original sitzen: Hinter der Hinterachse. Das rief bei seiner Markteinführung vor vielen Jahren bei manchen Performance Fahrern Stirnrunzeln hervor, obwohl es das Auto noch gar nicht zu kaufen war. Die Slotcar Balance Logik wird über den Haufen geworfen. Nach Auslieferung des Modells, dem 911S spalteten sich die Meinungen in der Community wie Haare unter einem Mikroskop. Der Elfer geht gut, auch im Originaltrimm ohne Magnet. Er braucht Blei zum Ausgleich des Heckmotors im Bug. Im echten Rennsport Elfer kommt der Tank vorne mittig in den Kofferraum, um den gleichen Ausgleichseffekt zu erzielen: Den Vorderwagen beschweren, damit das Auto auch in extremen Situationen in der Spur bleibt. Der Fly 911er folgt dem Pfad auf ähnliche Weise. Trotzdem gibt es innerhalb der Serienstreuung keine goldene Regel, die jedes ausgelieferte Exemplar identisch auf die Strecke bringen kann. Die Tipps sind Anhaltswerte für jedermann, der den Wagen ohne langweilige Magnet Performance authentisch fahren möchte. Wie einen echten Elfer. Es geht uns nicht darum, die Fly Basis durch viele teure Tuningteile zu ersetzen. Ziel ist es aus den vorhandenen Mitteln mit wenig Aufwand und minimal Werkzeugeinsatz das Optimum aus dem Zuffenhausener heraus zu kitzeln. Fremdteile, die wir einsetzen sind vier metrische Schrauben, Wälzblei (plus beidseitiges Klebeband darunter) und wenige Zentimeter Silikon Schlauch. Als Werkzeug: ein scharfes Messer, eine einfache Bastelzange, eine Feile und ein Schraubendreher. So holen wir ein Mehr an Fahrspaß für den Privatier heraus. Als Fahrer und Sammler sind sie die relevante Zielgruppe des Fly Porsche 911.



Fahrfertig aufbereiteter Porsche von Fly. Ölservice der Achslager und der Motorwelle, Gleitmittel auf die Getriebezähne und Einkleben des Motors in seiner Halterung verstehen sich vor dem Start aus der Box. Der Ausbau des Magneten sowieso. Blei im vorderen Bereich als mögliche Trimmung. Eine individuelle Maßnahme, da jeder seriengestreute Elfer anders auf anderen Bahnen fährt. Der persönliche Fahrstil und das Können des Piloten nicht zu vergessen. Einfach ausprobieren, bis es für dich passt. Das Verbessern des Wackels und der Karosserieaufnahmen zeigen wir auf den nächsten Seiten.

Fly Porsche Tuning

Jim Hunt Magazine®

Für schnelle Clubbahnen kann man ihn auch tunen. Dazu muss man deutlich tiefer, aufwendiger und teurer in die Trickkiste greifen. Für diese Gangart kann die neigbare Vorderachse in schnellen Kurven schnell einen Strich durch die Rechnung machen. PU Reifen auch. Alles mehrfach in Vergangenheit ausprobiert und den Kompromiss wieder fallen gelassen.



Seitlich an den Schrauböffnungen vorne gibt es je einen Zapfen, der ein Zündkabel hält. Werksseitig macht er das nicht so, wie es sein sollte: fest! Mit einem Schraubendreher jeden Zapfen in Richtung Bohrloch drücken/verbiegen. Durch Klemmung beider Kabel ist eine mittige Zentrierung des L-Kiels drin. Option: je 1 Tropfen Klebstoff.



Seitlich um die Schrauböffnungen sind feine Stege angebracht. Sie fixieren die Karosseriesteher. Entfernt man die Stege, lässt sich sehr einfach mehr Spiel/Wackel der Karosserie auf dem Chassis herstellen. Ein kleiner Seitenschneider hilft. Messer ginge auch, dauert etwas länger.

Wir bleiben auf kurvigen Geläuf mit maximal 12 Voltan in Tank und bei Serienreifen. Der Fly Porsche hat in egal welcher Ausrichtung das identische Chassis als Basis. Hier zeigen wir den 934er mit den breiten Slicks auf der Hinterachse und noch breiteren Backen hinten als sie der schlanke 911S bietet. Der Aufbau beider Fahrzeuge ist im Grundkonzept nahezu gleich. Unterschiede können sich in der Bleitrimmung ergeben, der 934er mit seiner mächtigen Spur- und Reifenbreite baut ein anderes Gripniveau auf als der schmalere 911S Reifen auf Fuchs Felgen. Widmen wir uns dem Chassis und der Karosserie. Was für Enge sorgt ist der Kabelbaum unter dem Fahrer Inlet. Es macht Sinn dieses von der Karosse vorsichtig mit einem Cutter zu trennen. Dann auf die Schleifbank. Über Schmirgelpapier und Schleifklotz die nach unten stehenden Cockpit Ausstülpungen geduldig abtragen, bis dem Fahrer die proktologische Endstufe blüht, sein Hintern fast offen ist. Inlet geduldig immer wieder ins Chassis einpassen, bis nichts mehr darunter klemmt. Zum Glück ist der Fahrer kein echter Mensch, sonst wäre die Maßnahme pathologisch grenzwertig. Das Inlet unten so flach wie möglich schleifen, dann ist genügend Platz für die Zündkabel darunter und die Karosse kann darüber sitzend labil arbeiten. Den Fahrersitz eventuell einkleben, falls er jetzt zu locker ist. Serienmäßige Tesafilm Applikationen im Chassis verwenden wir diesmal weiter. Sie scheinen werksseitig perfekt im Mikromüh Bereich ausgependelt zu sein. Wir haben bei anderen Elfern die Kabel mit Alternativen (Klebeband, Klebstoff, ...) im Chassis fixiert. Hauptsache sie bleiben seitlich in den Schwellern und stören später nicht die Karosserieneigung. Es geht dort drin sehr eng zu. Also Platz schaffen für mehr Dynamik.

Fly Porsche Tuning

Jim Hunt Magazine®



Eine Feile macht die Auflagen erst richtig flach. Darauf achten, dass sie möglichst waagrecht über das abzutragende Material geführt wird. Die Karosserie des Elfers kann sich darauf deutlich labiler bewegen als komplett fixiert in Serie. Das Tuning liefert ein spürbar besseres Fahrverhalten.



Wer mit original Schrauben weiter fährt, sollte die Löcher mit einer Feile dezent weiten. Wir nutzen metrische Schrauben, deren schlankere Präzision reicht, um dem Karosserie Aufbau genügend Spiel zu spendieren.

Fly Porsche Tuning

Jim Hunt Magazine®



Jim Hunt Trick: Silikonschlauch! Die Idee kam, als Fly plötzlich die üblichen brünierte Karosserieschrauben gegen selbstschneidende Exemplare eingetauscht hat. Die sind minimal dicker. Oft brechen die Steher auseinander. Ummantelt man sie mit unseren selbst entwickelten Silikonröhrchen, kann nichts mehr platzen, weil der Platz um sie herum nun limitiert ist.



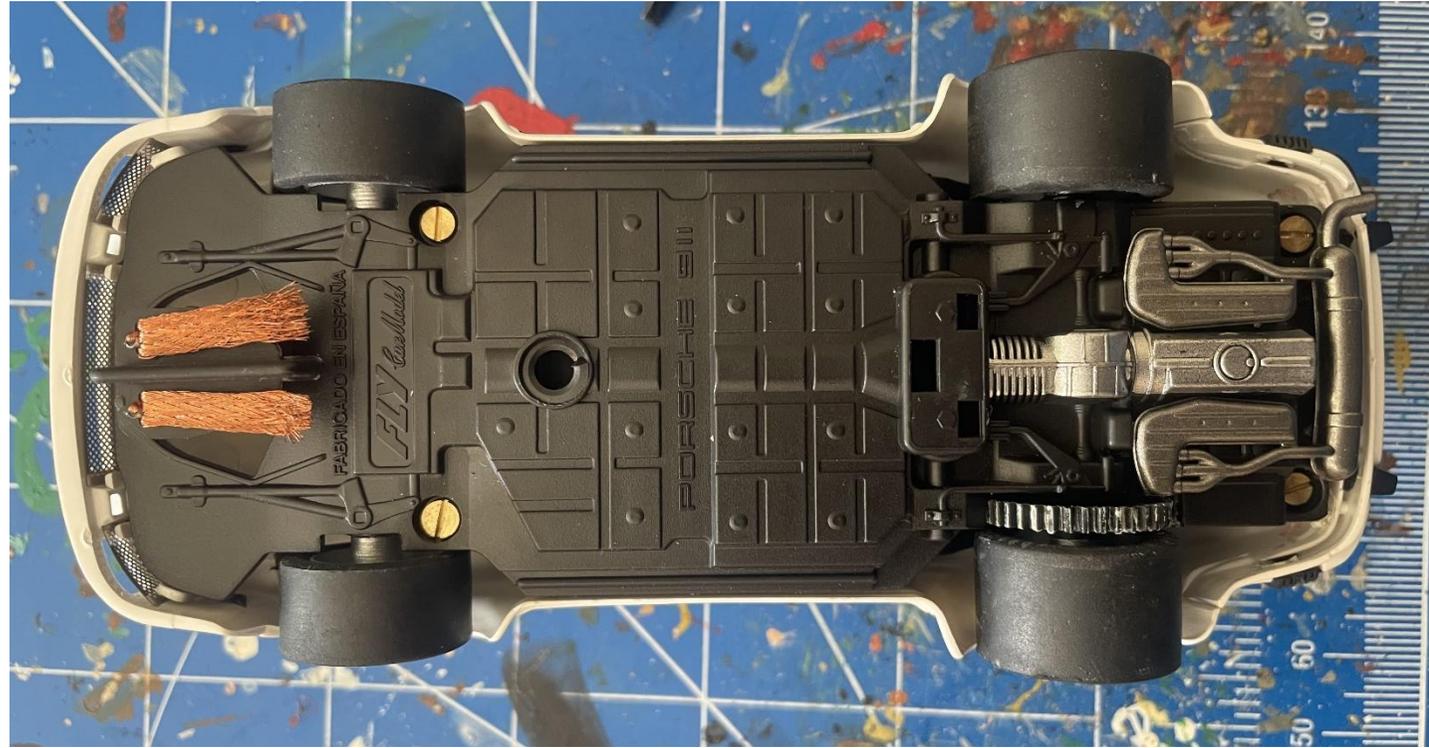
Sie erhöhen die Auflagefläche auf dem bearbeiteten Chassis. Minimal überstehend zurechtgeschnitten, liefert der Flex des Materials mehr Unabhängigkeit.



Abmessen, schneiden und auf die Steher schieben. Hält!

Fly Porsche Tuning

Jim Hunt Magazine®



Das Chassis wurde an den Außenkanten rundum mit einem scharfen Messer verjüngt. Minimal Material abtragen, damit die Karosserie unabhängig vom Aufbau bei der schnellen Fahrt beweglich arbeiten kann. Die originalen Blechschrauben durch bessere metrische Schrauben ersetzen. Ihre feineren Gewindesteigungen unterstützen die Feinabstimmung. Zudem sitzen sie besser, wenn man damit offen gelöst fährt. Die Karosserie kann sich jetzt in Kurven und bei Unebenheiten flexibel bewegen, nichts schleift in den Radhäusern. Das gewonnene Spiel reicht, um im Rennen noch besser im Spiel zu sein. Die Kosten für das eingesetzte Tuningmaterial ist nicht der Rede wert. Der gewonnene Mehr Effekt beim Fahren zahlt sich aus.



© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1 : 2 4 S l o t r a c i n g

**BRM, Scaleauto, TTS, Sigma,
MB Slot, JP Zahnräder, SRP,
GT Tires, Frankenslot, Ortmann,
Kyosho, Plafit, Z-Machine,
FT Slottechnik, Solid, Gunze,
Tamiya, SCB Schleifer, ACD,
Hudy, SlotDevil, Revoslot**

SCHÖLER

CHASSIS

High performance slotcar parts

**SlotPoint Eckhard Hinz
Nordstraße 6
56412 Ruppach-Goldhausen
Tel. 0176 56187530
shop@slotpoint.de**

Lola T70 MkIII

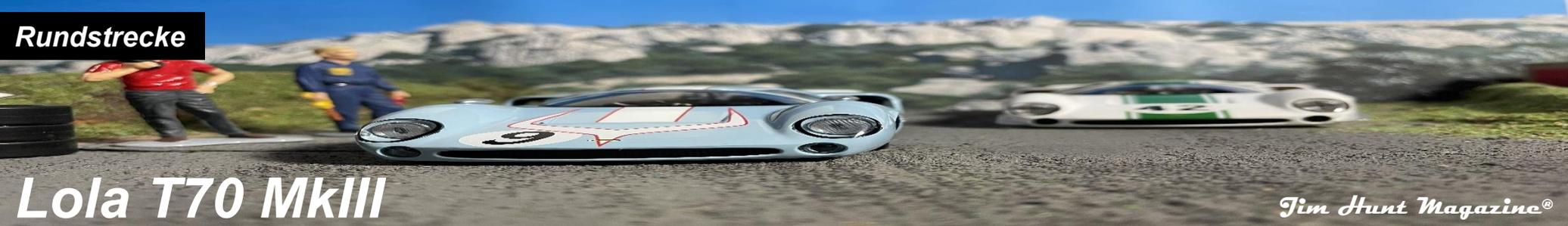
Jim Hunt Magazine®



Thunderslot liefert zwei neue Designversionen. Es geht dabei um den ersten Rennwagen in der Historie der Manufaktur. Jim Hunt kletterte ins Cockpit und hatte sehr viel Spaß auf der Rennstrecke.

#9 Sebring 12 Stunden 1968

#42 Tourist Trophy 1968



Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®

Der Thunderslot Klassiker aus 1968 ist ab sofort in zwei aufregenden Design Versionen zu haben. #9 ist das Auto vom Team American International, das bei den 12 Stunden von Sebring 1968 mit Scooter Patrick und Dave Jordan an den Start ging. Nach 103 Runden fuhr

der Wagen auf dem Gesamtrang 39 ein, in seiner Klasse S5.0 belegte er den dritten Platz. Das aktuelle Auto von Thunderslot sieht klasse aus und rundet die Sammlung von eingefleischten Fans ab. Als nächste Auskoppelung kommt #42, das Auto von Denny Hulme,

#9 Sebring
12 Stunden 1968



Die hellblaue Lola Nummer 9 legt einen gediegenen lässigen Look aufs Rennstrecken Parkett. Zum zurückhaltenden Farbton gibt es weiße Streifen mit feinen roten Außenlinien. Das Pfeilbild auf der Fronthaube liefert Dynamik an der Front. Die Lola liegt gewohnt tief. Diese Tatsache mobilisiert eine perfekte Straßenlage

Rundstrecke



Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®

das von Sid Taylor Racing bei der Tourist Trophy 1968 eingesetzt wurde. Es meisterte die Rennstrecke Oulton Park in Cheshire/England perfekt. Denny Hulme gewann in der Lola, die durch einen Chevrolet Motor angetrieben wurde. Sein dritter Wiederholungssieg von

insgesamt vier Rennen dort. Er fuhr mit einem Vorsprung von 9,4 Sekunden nach 3 Stunden 57 Minuten und 110 Runden vor dem Ferrari 412P, der von David Piper und Richard Attwood gefahren wurde über die Ziellinie. Dritter wurde der Ford GT40 von Paul

#9 Sebring 12 Stunden 1968



Obwohl der Fokus auf maximaler Fahrdynamik liegt kommen bei Thunderslot schöne Details ans Auto. Die Dosis aus maximaler Performance und Design Elementen stimmt. Felgen mit zentralen Flügelschrauben halten das schwarze Gold am Klassiker. Ihr Grip ist eine Wucht. Satter Vortrieb, trotzdem kleben sie nicht wie PU, es bleibt Luft für das Spiel mit den Fliehkräften. Die Challenge schnell zu sein und trotzdem ohne Magnet fahren geht hier out of the box perfekt auf.



Lola T70 MkIII

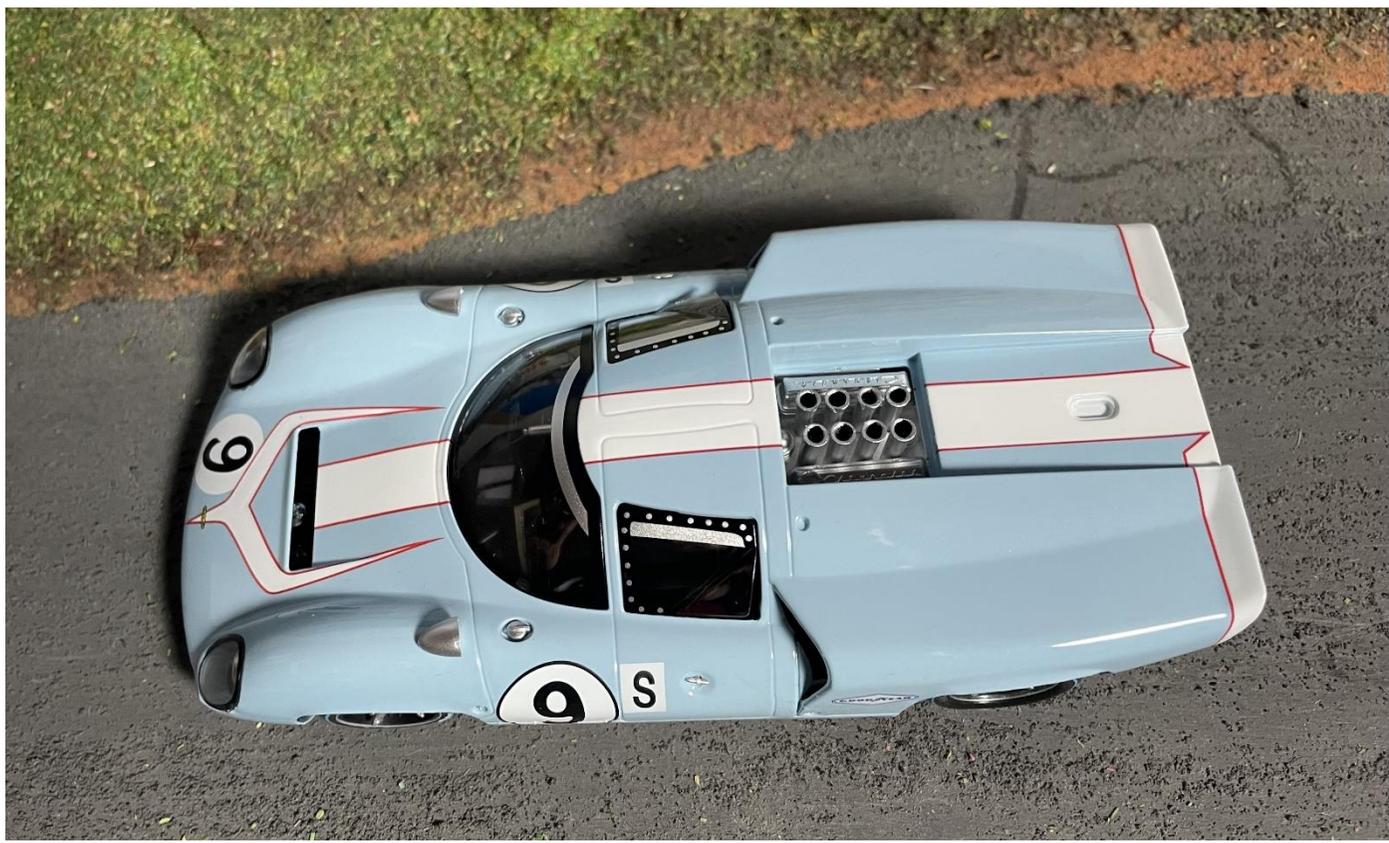
Hawkins. Thunderslot liefert jetzt die beiden Lolas mit interessanter Rennsport Historie für private Rennställe aus. Unter der Haube steckt die bewährte, vertraute hochwertige Technik, die den leichten Wagen einen überzeugenden Auftritt ermöglicht. Alles funktioniert

perfekt, die Balance aus Gewicht, Leistung und Abstimmung ist perfekt gelungen. Die Einstellbarkeit des Fahrwerk lässt den letzten Schliff zu, um das Auto auf persönliche Bedürfnisse abzustimmen. Hierzu benötigt man einen Torx Schraubendreher.

#9 Sebring 12 Stunden 1968



Auspuffröten so dick wie Ofenrohre, das obligatorische Reserverad und die runden Lollipop Rücklichter zaubern einen schönen Look ans Hack. Die leichte Karosserie mit feinen Details lässt auch Augenmenschen voll auf ihre Kosten kommen. Dazu gibt's angemessene Speed wie bei keinem anderen Hersteller out of the box.





Lola T70 MkIII

Die Leistungsentfaltung der Rennwagen ist sehr gut beherrschbar, weil eben alles im Einklang ist. Der Grip der Reifen ist hervorragend, sie laufen auf Bahnuntergründen so, wie man es haben möchte. Überzeugenden Grip, damit es in der klassischen Lola

richtig voran geht. Zugleich keine klebrige Haftung, die wie Fahren mit Magnet wirkt. MTS fehlt ab Werk, was den Anspruch der Marke und die Zielgruppe definiert. Die Reifen sind ohne große Nachbehandlung einsetzbar. Das übliche Abziehen über Klebeband, um

#42 Tourist Trophy 1968



Die Lola von Denny Hulme ist optisch sehr dezent: Rennsportweiß mit grünen Streifen: Fertig! Es ist immer wieder schön zu sehen, wie damals in Zeiten als es noch keine aufwändigen Glitzerlacke gab die Rennställe ihre Boliden mit einfachen Farbkniffen äußerst markant und unverkennbar in Szene gesetzt haben. Weniger ist mehr und dabei sehen die einfachen Farbspiele sehr gut aus. Mit wenig Aufwand eine optisch maximale Effizienz zur Form des Autos zu schaffen, war eine bemerkenswert große Kunst.



Lola T70 MkIII

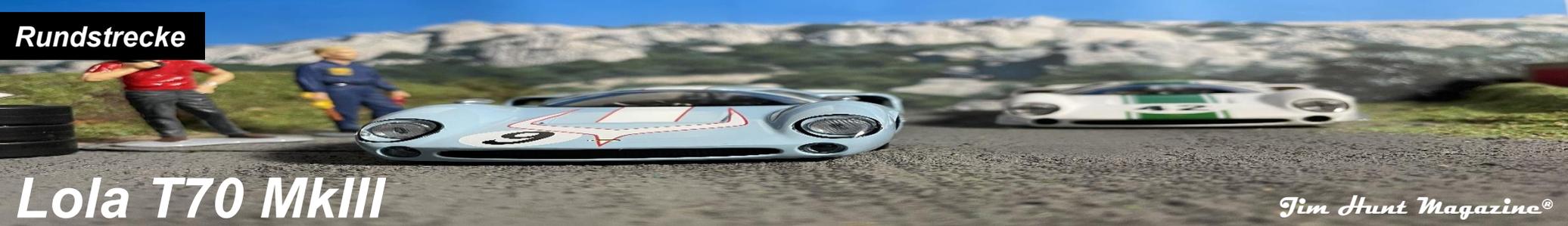
den aufgesammelten Pickup von der Strecke zu entfernen reicht. Thunderslot richtet sich an Sportfahrer und jene, die es werden möchten. Die seidenweich laufenden Lola überzeugt und bietet auch Einsteigern, die sich aus magnetisierten Fahrwelten verabschieden

möchten eine gute Möglichkeit, das authentische Fahren ohne Hafthilfe zu erlernen. Thunderslot baut das Beste, out of the box. Die Lola erschien zum ersten Mal 2016 als puristisch rot lackierter Prototyp in unserer Redaktion. Es folgten über die Jahre neue

#42 Tourist Trophy 1968



Ein simpler dicker Streifen mit dünnen Rändern und fertig ist der unverkennbare Look. Dazu der Namensschriftzug von Hulme, kleine Sponsoren Aufkleber und ein dicker Motor mit acht gierig ansaugenden Tröten auf dem Rücken der Lola. Der Thunderslot Motor liefert eine perfekte Balance aus angemessener Motorleistung, gut abrufbarer Leistungskurve und genügsamen Energieverbrauch. Je nach Bahnlayout kann man sogar mit unter 9 Voltan mächtig dynamisch unterwegs sein. Hat man ein großzügiges Layout mit langen Geraden und schnellen Kurvenradien ist bei maximal 12 Voltan das Limit erreicht. Viele Konkurrenzanbieter haben oft zu starke Motoren im Auto. Ohne regelbares Labornetzteil geht die Leistung in unkontrollierbaren Reifenabrieb über.



Lola T70 MkIII

Versionen und auch die ersten Rennversionen in rot und gelb ließen damals nicht lange auf sich warten. In den Folgejahren bis jetzt beweist die Lola ihr Potential und liefert auf und neben der Rennstrecke voll ab. Wer alle Artikel nachlesen möchte, kann das in unseren

früheren Ausgaben tun. Ihr findet Lolas und weitere interessante Modelle von Armando Bizotto/Thunderslot im Jim Hunt Magazine Archiv, das 24/7 für jeden Fan kostenfrei offen steht.

#42 Tourist Trophy 1968



So schön kann man eine einfaches Farbkonzept wirkungsvoll in Szene setzen. Farben und Formensprache der Lola verschmelzen zu einem perfekten Ausdruck. Den Rest besorgt Denny Hulme auf der Strecke. Sein Fahrstil braucht keine aufwändige Lackierung. Für ihn reicht das Weiß-Grün, um bei den Fans in Erinnerung zu bleiben.

Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager



LES CHARLOTS

Tour Auto 1973

Nizza - Clermont Ferrand - Lille - Albi - Biarritz - Nizza

PORSCHE 911 RS

Porsche 911 SC Tour Auto 1973

Jim Hunt Magazine®

Die Tour Auto war eine Rundfahrt durch Frankreich mit Ausflügen ins benachbarte Ausland. Dabei gab es neben den Etappenkilometern auf öffentlichen Straßen interessante Wertungsprüfungen auf bekannten Rennstrecken. 1973 startete das Rennen in Nizza. In acht Tagen galt es die in fünf Etappen gegliederte Strecke zu meistern. Es ging nach Clermont Ferrand über Lille, weiter nach Albi und Biarritz und final zurück nach Nizza. Insgesamt 17 Wertungsprüfungen auf einer

Streckenlänge von 5500 Kilometern verlangten den Fahrern und dem Material alles ab. Es ging dieses Jahr nach Barcelona/Spanien, um auch am Circuit de Montjuic ein Rundstreckenrennen unter die Reifen zu nehmen. Es gingen 77 Teams an den Start, 32 schafften es ins Ziel, was die gnadenlose Auslese des bunten Rennens spiegelt. Neu in diesem Jahr war die Einführung von Gruppe 5 Fahrzeugen ins Startfeld. Der italienische Rallyekönig Sandro Munari holte im Werks

Stratos den Sieg. Interessant für die Franzosen war die Teilnahme der Ligier JS2. In der Gruppe 4/5 startete auch dieser von Fly aufgebaute Porsche 911 RS mit H. Bayard und R. Ligonnet im Cockpit. „Les Charlots Racing Team“ eine Schauspieltruppe zierte die Hülle des weißen Elfers. Der Wagen kam ins Ziel und gar nicht so schlecht. Gesamtrang 56 sprang heraus. In seiner Gruppe 4/5 landet er auf Platz 14 von 21 Teilnehmern, gerade noch im zweiten Drittel. Fly hat



Typischer Elfersound von der Schauspielertruppe in Szene gesetzt: Brüllend laut die Anhöhe hinauf.

das interessante Auto im Rennstall und ist bereit es für Privatiers aus der Box zu lassen. Der klassische F-Modell Elfer mit seinen ausgestellten Radhäusern, Fuchsfelgen und Chromleisten ist ein Männertraum der damaligen Jahre. Vorne mittig sitzt ein großer Ölkühler im Bugbereich. Seitlich neben dem typischen Porsche Lampen sitzen zwei gelbglassige Zusatzscheinwerfer.

Porsche 911 SC Tour Auto 1973

Jim Hunt Magazine®

Haubenschnellverschlüsse halten die Kofferraumdeckel vorne zu. Hinten im Anschluss an das Motorlüftungsgitter sitzt der klassische Entenbürzel, der für ein Mehr an Abtrieb an der Hinterachse sorgt. Durch das Heckmotor Konzept hat der Porsche von Haus aus einen guten Grip und ein feines Handling, solange es trocken ist und der Fahrer die Grenzen der Physik kennt und damit umgehen kann. Das Elfer Heck kommt lange nicht, aber wenn, dann richtig heftig und nur Könner

fangen mit Gaspedal und Lenkung die wilde Fahrt auf Kurs. Das Auto hat Straßenzulassung und fährt mit einem Schweizer Kennzeichen aus Genf. Die beiden Piloten tragen hellblaue Overalls grüne Jet Helme. Die Ansagen des Beifahrers mit Aufschrieb müssen laut und präzise erfolgen, um das heißere Fauchen des Sechszylinder Boxermotors zu übertönen. Läuft der Wagen auf Landstraßen außerhalb seines Lastbereichs dahin, klappern die Ventile wie im Käfer: klassischer

Nähmaschinen-sound mit zwei Zylindern mehr. Steigt man dem Elfer aufs Bodenblech geht es mächtig nach vorne und die Akustik stellt die Körperhaare auf. Die Dynamik des Boxerkonzepts überzeugt mich nach wie vor, die Durchzugskraft der quer laufenden Zylinder zur Schwerkraft macht sich deutlich bemerkbar. Der Porsche zieht durch, richtig! Bewegt man ihn im perfekten Drehzahlbereich teilt er mit einer bösen Drehmomentkurve aus und zieht durch bis weit nach



Gelbe Lampen wie sie früher in Frankreich üblich waren. Sie waren für die Augen sehr angenehm und man sieht trotzdem alles, was man muss.

oben in höhere Geschwindigkeiten. Das macht immer wieder Spaß aufs Neue, das wird nie langweilig. Das heißere Röhren und Fauchen, eine ungefilterte Symphonie mit tiefer Sinnlichkeit. Vorschub und Klang ergreifen mich immer wieder aufs Neue, wenn ich Elfer

Porsche 911 SC Tour Auto 1973

Jim Hunt Magazine®

luftgekühlt fahre. Fly hat die Designversion wunderschön in Szene gesetzt. Wer ihn konsequenterweise authentisch ohne MTS fahren möchte, sollte das tun. Porsche mit Nanny Devices gibt es heute leider zu viele ab Werk für Leute, die es brauchen. Wir nicht, wir brauchen es ungefiltert: laut, hart und pur. Wer Tipps für den Umbau braucht, der aktuelle Workshop in der

aktuellen 65er Ausgabe zeigt, wie man den Elfer ohne Magnet mit einfachen Mitteln richtig scharf macht. Und jetzt fahren, fahren, fahren. Die Vergaserversion säuft deutlich mehr als das Nachfolger-Modell mit Bosch Einspritzanlage, aber das ist sowas von egal, wenn man drin sitzt und es krachen lässt. Hauptsache luftgekühlt und ohne Weichspüler.



Der Porsche der „Les Charlots“ hat eine Genfer Zulassung. Die Tour Auto fuhr auf öffentlichen Straßen durch Frankreich, daher war das offizielle Anmelden mit Kennzeichen unumgänglich. Der Entenbürzel drückt die Hinterachse effizient in den Boden und erhöht den Grip.

Bausätze vom Feinsten!



Conti Turm - Nürburgring



www.edelhirsch.de

Fa. Schidlo / Modelle, Prototypen
Hausheimer Str. 13
92348 Berg bei Neumarkt i. d. Opf.
info@edelhirsch.de

Scalextric's XJS haben wir vorgestellt.
Jetzt eine weitere Designversion. Ab in
den 12 Zylinder und hart austeilen.



CITYBANK JAGUAR

Jaguar XJS

Er verkörpert die Tugenden einer Raubkatze wie kein anderer. Der lange, elegante Jaguar XJS ist eine elegante und aufregende Erscheinung. Sein langer Radstand. Die schöne Coupé Linienführung. Die lange Schnauze, unter der ein V12 wummert. Dazu ein langes Heck, das elegant nach hinten fließt. Er kommt aus einer Ära, als die Briten noch Autos bauten, die sich sehen lassen konnten. Länge läuft und Kraft in angemessener Abstimmung, das sind Eckdaten, die

helfen beim Krallen ausfahren. Hat man sich an die Gewichtsverteilung gewöhnt, lässt sich die Katze sehr schnell um den Kurs fahren. Als Anschleichen ist höchstens das Aufrollen des Feldes von hinten zu verstehen. Wir stellten schon zwei Versionen des wunderschönen Brit Coupés vor. Hier kommt die neue Citybank Version in weiß blau mit goldenen Speichenfelgen und gelben Katzenaugen. Ein sensationelles Automobil und den passenden Hauptsponsor

gibt's dazu. Somit ist auch die Budgetfrage geklärt. Dazu gibt es erzieherische Worte auf der Stoßstange, die können nicht schaden. Ob wohl Jägermeister oder Mamepe Konkurrenten antreten? Wer mehr über die schlanke schnelle Katze nachlesen möchte, wird in früheren Jim Hunt Magazine Ausgaben fündig. Ihr braucht euch auch nicht anschleichen. Der Onlinekiosk ist rund um die Uhr online. Für alle: Tagmenschen und Nachaktive. Laute und leiste Naturen. Go for it.

Jim Hunt Magazine®



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Jaguar XJS



CITYBANK JAGUAR



CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot



Blauer Dunst

Der Ford Capri MKII von Scalextric wird um eine neue Designversion bereichert. Der Sargnagelhersteller Gitanes lässt die Reifen qualmen.



Jim Hunt Magazine®

Ford Capri MKII

Der Ford Capri war ein Dauerläufer und Konkurrenz Produkt zum Opel Manta. Die starken Dreiliter klangen brachial genial und es war Ehrensache, dass so ein Wagen auch auf die Rennstrecke musste. Das Coupé war bezahlbar, wenn auch nicht günstig. Nicht jedermann konnte sich so einen Wagen leisten. Die kleineren Versionen mit mageren Motoren schon eher. Der Sechszylinder von Ford klang schon in der Straßen Version sehr grummelig und kernig. Er weckte Leute

auf und schuf tiefe Emotionen. Geht man einen Schritt weiter, tont den Motor und baut das Gefährt zum Rennwagen um, sieht die Sache eine Spur schärfer aus. Wir zeigen mit der Gitanes Version die dritte Ford Capri MKII Sportwagen Auskoppelung von Scalextric. Es gab parallel eine Filmversion in einem schrillen Grün, eine Zivilausführung des schnellen Ford. Gitanes war ein Tabak Konzern, deren Sargnägel nicht für jedermann waren. Die nur in Frankreich verkauften

Gitanes Mais waren der Burner für alle, die Rauchen mit noch mehr Punch schätzten. Heute ist das ganze Zeugs nicht mehr so gerne gesehen wie in den 80ern. Egal, wir fahren das Auto und freuen uns an seinem Look. Alles andere sei jedem selbst überlassen. Wer mehr über die schnellen Capris nachlesen möchte begibt sich auf Recherche im Jim Hunt Magazine Archiv. Dort schlummert noch zwei Rennversionen des genialen Fords. Lastt ihn rauchen. Mit den Reifen.



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Ford Capri MKII



Blauer Dunst



[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

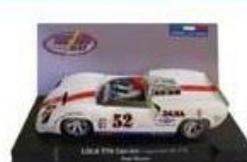
Aktualisiert: 04/09/17

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

LOTUS 79

Mario Andretti

Jim Hunt Magazine®



John Players Special

Lotus 79

Jim Hunt Magazine®

Scalextric liefert eine sagenhafte Designversion ihres Classic Formel 1 Lotus. Colin Chapman setzte damals Mario Andretti hinter das Steuer und das Auto wurde zur lebenslangen Legende. Der Look Glanzschwarz mit den goldenen Aufschriften des Hauptsponsors „John Player Special“ und den anderen kleinen Logos liefert

einen unverwechselbaren Auftritt. Damals in den 70ern musste auch ich so einen Lotus haben. Es gab ihn in allen möglichen Darbietungsformen. Ich spielte neben Carrera auch Darda und dafür kaufte mir meine Mutter kurzerhand den schwarzen Lotus. Ich war stolz und wuchs kurzzeitig in die Höhe, dass ich gefühlt locker

Mario Andretti überraschte. Jetzt kommt die ultimative Antwort aus England, dem Lotus Land von damals: Der 79. Das Weltmeisterauto von Mario Andretti. Her damit! Ab auf die Bahn und schön sachte Vollgas fahren, so dass alles heil bleibt. Wer zu Angstschweiß neigt, kann weiße Feinhandschuhe anziehen, wenn mit per Hand



Rundstrecke

Lotus 79



Jim Hunt Magazine®



das Auto berührt wird. Das vermeidet Fingerspuren und poliert zugleich das schwarze „John Players Special“ Gefährt. Wie fährt er sich? Schnell, schneller am Schnellsten. Wir fahren in Vergangenheit schon öfter Lotus und stellen ihn vor. Daher sei das nur der Vollständigkeit halber zu erwähnen. Monoposto fahren

ist eine feine Sache, da maximal zentrierte Massen sich innerhalb des Chassis konzentrieren. Die Straßenlage ist sagenhaft und die weit außen stehenden Slicks stützen das Vorhaben in Kurven ab. Auf Geraden liefern sie einen satten Grip, der den Lotus 79 nach vorne katapultiert. Einsteigen und Weltmeister sein.

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

LOTUS 79

Mario Andretti

Jim Hunt Magazine®



Martini & Rossi

Lotus 79



Parallel zum schwarzen WM Auto von Mario Andretti bringen die Briten eine zweite Auskoppelung des Lotus 79 in dunkelgrün mit Hauptsponsor „Martini & Rossi“. Die Idee war wohl, wenn schon ein Italiener im Autos sitzt, sollen alle nicht nur „JPS“ qualmen, sondern auch Martinis trinken. Mario war das Thema wohl egal, Hauptsache er konnte schnell fahren und die Kasse stimmte. Für uns heute ist es eine sagenhafte Darbietung auch diesen Classic F1 in den Rennstall zu

stellen und ihn zu fahren. Die seltene Farbkombination ist ein echte Hingucker und zu Ehren des in den Staaten lebenden Italo Vollgas Talents müssen wir auch diesen Wagen besitzen. Wer das anders sieht, bitteschön. Eingefleischte Fans werden wie wir denken und darüber nachdenken, wie sie ihr Budget zum Erwerb des Rennwagens mobilisieren. Das Fahrverhalten ist mit dem JPS identisch. Wer etwas andere behauptet hatte entweder zu viele Martinis konsumiert oder ist bei

Colin Chapman in tiefe Ungnade gefallen. Dann kann es schon sein, dass man eine lahmere Version bekommt, die aus dem Teilen eines Ersatzrennwagens zusammen gebaut wurde. Aber das alles ist Politik und es jeder ist seines Glückes Schmied. Verhandeln muss jeder selbst. Fahren auch. Danke Scalextric, dass ihr beide Lotus 79 im Container habt und bereit seid, diese Kundenversionen an Interessenten abzugeben. Sie sind jedes Pfund und jeden Euro wert!



Rundstrecke

Lotus 79



SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1 : 2 4 S l o t r a c i n g

**BRM, Scaleauto, TTS, Sigma,
MB Slot, JP Zahnräder, SRP,
GT Tires, Frankenslot, Ortmann,
Kyosho, Plafit, Z-Machine,
FT Slottechnik, Solid, Gunze,
Tamiya, SCB Schleifer, ACD,
Hudy, SlotDevil, Revoslot**

SCHÖLER

CHASSIS

High performance slotcar parts

**SlotPoint Eckhard Hinz
Nordstraße 6
56412 Ruppach-Goldhausen
Tel. 0176 56187530
shop@slotpoint.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

Pater-Petrus-Str. 25

83075 Bad Feilnbach

Tel. 08066-6399798

redaktion@jim-hunt-magazine.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.

VOLKSWAGEN Bully



Carrera bringt vom beliebten T2 weitere Designversionen. Hier der Krankenwagen aus den 70ern. Er lief viele Jahre bis er in den 80ern vom T3 abgelöst wurde.

Servicevan

VW T2

Der luftgekühlte Bulli war weltweit ein zuverlässiger Lastenesel. Sein Boxermotor spulte viele Kilometer ab. Er eignete sich auch für den Krankentransport. Seiten- und Heckscheiben wurden Milchglas beschichtet, dass genügend Licht hinein fiel und zugleich niemand von außen hineinsehen konnte. Hier kommt der Rot Kreuz T2 von Carrera mit blinkenden Blaulicht plus Fahrtlicht. Ein schönes Bild auf der Bahn: Tiefe Retro Emotionen. In den 70ern war es beliebt mit Blaulichtfahrzeugen zu spielen. Hier das Update für kleine und große Kinder.



Jim Hunt Magazine®

VW T2

Jim Hunt Magazine®

Damals waren Krankenwagen cremefarben mit roten Streifen gestaltet. Sie hoben sich im Straßenbild von allen anderen ab. Das rote Kreuz dominierte. Andere Hilfsdienste gab es, sie waren nicht so verbreitet. Das

Monopol ist gebrochen. Heute sieht die Lage anders aus. Der Bully von Carrera fährt schön, lässig und es ist klar, dass man ihn nicht als Rennwagen benutzt, wenn man mit Magneten und genügend Saft im Tank in einer

unnatürlichen Geschwindigkeit um den Kurs fahren kann. Fährt man ihn ohne MTS braucht es ein regelbares Netzteil und Blei im Chassis, damit die Kraft über schmale Reifen auf die Strecke kommt.





Nächste T2 Runde: Der Carrera Jägermeister Bus sieht in seiner Farbkombination super aus. Mal sehen ob er auch mit Kräuterlikör den Tiger im Tank hat.

VOLKSWAGEN Bully



Der Wolfenbüttler Spirituosenhersteller war damals schwer in den Motorsport integriert. Die orangefarbenen Jägermeister Rennwagen kennt jeder. Da bleibt es nicht aus, dass man auch WV Busse nutzte, um den Kräutersaft an die Rennstrecke und andere Schankbetriebe zu liefern. Die Farbkombi dunkelgrün mit Orange und Gelb sieht rattscharf aus. Alleine dieser Look ist Grund genug ihn haben zu müssen. Auf der Strecke gelten für ihn die gleichen physikalischen Parameter wie für den vorher beschriebenen Krankenwagen. Sammler werden alle T2 wollen. Macht Sinn, die Klassiker sind wahrer Kult auf vier Rädern. Der Wagen hat Fahrtlicht. Falls man zu tief ins Glas geblickt hat, findet man damit locker um den Kurs. Auf der Bahn kann man, was draußen nicht geht praktizieren. Trotzdem ist es zu hinterfragen, ob man den schönen VW Bus in angetrunkenem Zustand bewegen möchte.

Servicevan



VW T2

Jim Hunt Magazine®



Dafür ist er viel zu schade. Ich kann mir durchaus denken, dass sein Sammlerwert mit den Jahren nicht zu unterschätzen ist. Zudem macht es richtig Freude auch mit einem fahrdynamisch fragilen Gefährt über den Kurs zu tuckern. Das macht jeder dynamisch angehauchte Fahrt zur Herausforderung. In Realität fährt ein VW Bus deutlich langsamer als andere PKW. Er macht trotzdem viel Spaß. Der Boxer Heckmotor schiebt an, die Straßenlage ist super und auf Schnee liefert das Gewicht des Motors über der Hinterachse eine geniale Traktion. Optisch ist der Bulli Jägermeister eine Wucht. Es ist denkbar ihn in der Bahnperipherie zu parken, sofern es dort einen Kiosk, Gastrobereich oder ähnliche Etablissements gibt. Er macht überall wo er auftaucht eine gute Figur. Wer einen richtigen Knall hat, kann auch VW T2 Busrennen veranstalten. Es gibt dafür mittlerweile mehrere Versionen von Carrera. Entdecke die Langsamkeit des Seins.



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

Reiseziele?

Reiseziele?

Reiseziele?

Was ist da los?

Wo soll es hingehen? Wir sind kein Reiseveranstalter, sondern möchten Perspektiven abklopfen. Wer möchte kann sich einbringen. Dankeschön.

Reiseziele?

Jim Hunt Magazine®

Wohin geht die Reise? Für Weltenbummler ohne Limit kein klar umrissenes Ziel. Slot Rennfahrer können ihre Ziele etwas leichter definieren. Ich möchte das nächste Rennen gewinnen. Ich möchte alle Rennen gewinnen und die Meisterschaft für mich entscheiden. Wie mache ich das? Ich weiß es, sage es aber nicht, damit die Konkurrenz nicht so leicht mitgehen kann mit dem, was ich mache. Alles schön und gut. Legitim. Individuell. Wie sieht es aus mit der Entwicklung von Slotcars? Mittel- bis langfristig? Selbstverständlich bleibt die Zeit nicht stehen. Konsequenterweise streben Menschen nach Verbesserung. Steigerung. Erhöhung ihres Outputs. Schneller, höher, weiter. Besser. Geht das bei auch Slotcars ungebremst? NSR hat den Brushless Motor für hochwertig getunte Rennen. Rechnet man in der Serienliga der Hubraumklasse 1zu32 bei real gemessener Fahrt die Geschwindigkeit um, wird einem schneller schlecht im Cockpit als einem lieb ist. Da sind wir schnell mit runden 600 bis 700 Sachen unterwegs. Egal ob im Gruppe C, DTM, Klassiker oder in welchem Gefährt auch immer. Die Leuten wollen mehr. Mehr Leistung, mehr Speed. Warum eigentlich? Wozu das Wettrüsten? Schneller als schnell fahren geht immer, aber was bringt das? Alternative Wingcars. In diesem Highspeed Genre steht genau diese Messlatte im ewigen Fokus. Die Autos sind so schnell, dass sie Zuschauer kaum wahrnehmen können. Bunte Lichtstreifen, die unfassbar schnell vorbeiziehen. Das mag Spaß machen. Aber das ist nicht das, was die Mehrzahl der Slot Rennfahrer daheim macht? Wir fahren schöne Autos, die authentisch wie möglich aussehen und dabei Emotionen ansprechen sollen. Fahren alle in chancenreicher Liga mit seriennahen Material ist das keines-

falls unlustig. Weder langweilig noch anspruchslos. Die einfache Herangehensweise hält den Aufwand in Grenzen. Leute müssen nicht stundenlang an Autos schrauben, optimieren, Material aufwändig und teuer selektieren. Feinmechanische Fähig- und Fertigkeiten ausschöpfen. Jeder wie er mag. Aber beim Testwagen Ferrari 330P4 David Piper (weiter vorne im Magazin vorgestellt) wurde mir wieder bewusst, dass pures Rennen fahren nichts einer dauerhaften Leistungssteigerungszugabe zu tun hat. Die erste Auslieferung dieses Modells liegt viele Jahre zurück. Es gesellte sich zum noch viel früher erschienenen Ford GT40. Er war einige Jahre der out of the box Meilenstein. Noch bevor slot.it und später NSR mit ihren leistungsstarken, Präzisionsrennwagen auf den Markt kamen. Der GT40 war und ist immer noch ein genial gemachtes Auto, das in seiner Einfachheit funktioniert und die Essenz des simplen Slotracing auf den Punkt bringt. Sein Kumpel und Kontrahent Ferrari repräsentiert das Gleiche. Schöne Rennwagen, die gut aussehen, schön laufen, durchzugsstark über den Kurs fahren und dabei Fahrspaß liefern, ohne den Piloten komplett zu überfordern. Autos, die fahrbar sind - auch ohne MTS. Mit sowieso. Klar gibt es beide Autos mittlerweile auch seit Jahren von slot.it/Policar und den Ford GT auch von NSR. Alles verzaubernde, performante Autos. Zugleich macht es Null Sinn diese verschiedenen Konzepte nebeneinander zu vergleichen. Klar laufen die letzteren Herstellerwagen seidenweich, schnell und präzise. Der NSR kostet auch einiges mehr, was er wert ist. Aber trotzdem ist der klassische Scalextric unter seines Gleichen nicht nur eine günstigere Alternative, sondern an sich ein einfaches Konzept, das

keine komplizierten Fertigkeiten bei seinem rennfertigen Aufbau verlangt. Kleine Kniffe, MTS raus und los geht's. Die simple Sidewinder Kraft mit einem schön kontrollierbaren Drehzahlband ist gut beherrschbar. Jederzeit gut aufrufbar, Spaß bringend, eine schöne Sache für die Augen. Eine Sache für die Seele. Es geht nicht immer um noch mehr Leistung. Um schneller, höher, weiter. Es geht um den Spirit im Cockpit. Um das reine Fahren. Das reine Rennen fahren. Auch mit weniger Leistung kann man wundervolle Wettbewerbe fahren. Die Leistung egalisiert sich in jeder Liga, weil eben alle das gleiche Material haben. Es ist mehr als legitim mit weniger Aufwand den gleichen Spaß zu haben. Nachhaltigkeit ist ein längst abgegriffenes Modewort geworden. Manchmal sogar lächerlich. Nachhaltiges Leder bei Sneakers. Wer trägt seine Schuhe gut 10 Jahre? Lachhafte Marketing Sprüche. Für mich bedeutet Nachhaltigkeit, dass man lange mit dem auskommt, was man hat. Mit weniger auch zufrieden ist und nicht immer dem heißesten Shit hinterher jagt. Der Geist des Slotracing ist etwas Traditionelles, das sich sicher optisch und technisch in vielen Dingen verbessert hat. Das ist auch gut so, aber es muss technisch nicht bis ins Unendliche getrieben werden. Wie seht ihr das? Leserbriefe zu diesem Thema sind willkommen.

Wie seht ihr das? Schreibt Eure Anmerkungen an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de



GOKARLI *rennbahnshop*

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

Wir sehen uns in No.66!



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.