Jim Hunt Magazine®

12

Jul 09

FOR SLOTCAR USE ONLY

Jim Hunt Racing -
Rennberichte

Whitekit Connection

Holzbahn ganz anders:
Course sans Entretien

Ninco One Corvette

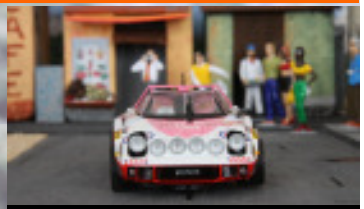


Neuer Langheck Nissan



Jim Hunt Tracktest





Rallye total!

Stratos, Integrale, Audi S1, Talbot Lotus u.v.m.

Morgan Roadster

Lotus Cortina

Alfa GTAm u.a.

NSR 917K
Sandeman

Ferrari 312P von Racer

+ Porsche 935J Rolf Stommelen



Summertime Blues

Wir sind jahreszeitlich bereits im **Slotsommer**: Die Hersteller liefern weiterhin interessante Neuheiten und kühlen die Bahnslots auch nicht in der heißen Jahreszeit ab. Wir sind über diese Entwicklung sehr erfreut, denn sie unterstreicht beiderseitig die ganzjährige Aktivität im geliebten Rennbahnhobby. Das Renngeschehen ist in dieser Jahreszeit alles andere als kalter Kaffee. Die **Plafit-Meisterschaft** fand im Umfeld von Frankfurt erneut einen reibungslosen Ablauf und zeigte internationalen Slotrennsport auf allerhöchstem Niveau. Die **Hölle von Kölle** - Serie weitet sich aus und nimmt nun u.a. ein großes Renncenter in den Terminkalender. Auch in unserem Redaktions-Umfeld wird gefahren. Jim Hunt Racing steht für mehr als nur Berichterstattung: Regelmäßig fahren wir selbst Rennen in Oberbayern und Tirol.

Spezial: Jim Hunt testet den Fiat Panda 100HP. Wir fanden heraus, wie viel Teufel im kleinen Italiener steckt. Mehr dazu im rasanten Tracktest!

Rallyefans aufgepasst: Team Slot ist ab sofort wieder in Deutschland erhältlich. Wir gehen gleich in die vollen und drücken im legendären Lancia Stratos und im sechsfachen Rallyeweltmeister Delta Integrale das Pedal bis aufs Bodenblech. Ebenso im Gruppe B Maxiturbo!

Tuner SCX liefert den sagenhaft schnellen Talbot Sunbeam Lotus. Kenner wissen, um welch mächtiges WM-Gerät es geht. Dazu gesellen sich Fiat 131 Abarth und Escort MK II. Dazu gibt es von Autoart den Sierra XR4.

Nagelneu aus Italien: Fiat S2000 Abarth. Das Hochleistungspaket wird vom Tuner NSR aufbereitet und betreut. Wir fuhren den Prototypen.

Auf der **Rundstrecke** tummeln sich der SCX GT1 Aston Martin DBR9 Gulf. Dazu gibt es einen Seat für die BTCC und für GT-Rennen.

Ninco liefert seinen zweiten Wagen aus der günstigen One Serie aus: Corvette C6R. Dazu gibt es eine wunderschöne Version des Porsche 997 und des Lambo Gallado GT3. Plus Werkzeug zur professionellen Betreuung der Boliden.

HPI, bekannt aus dem RC-Sport baut sein erstes Slotcar. Den Nissan Skyline GT-R. Hierzulande nur Kennern ein Begriff, in Asien das Gerät schlechthin. Wie sich der Fernost-Frischling schlägt? Mehr dazu im Tracktest.

Klassikliebhaber kommen mit dem Morgan Roadster von Tuner Carrera auf ihre Kosten. Parallel dazu fuhren wir die moderne Version des Morgan AeroMax.

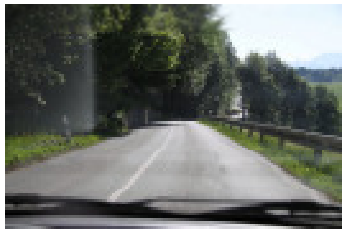
Die **Titelstory** liefert ein Wagen aus Le Mans 1970: Ferrari 312P von Tuner Racer. Ein edles Kleinod vor dem Herren! Den passenden Porsche 917K von Piper liefert NSR. Racer legt noch einen Zahn zu: Der neue DRM-Porsche 935J von Rolf Stommelen ist da. Wir haben ihn schon gefahren !

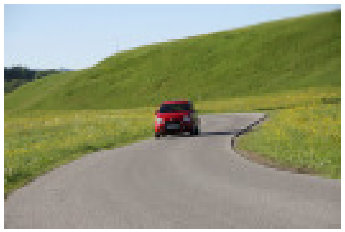
Viel Spaß mit No.12!

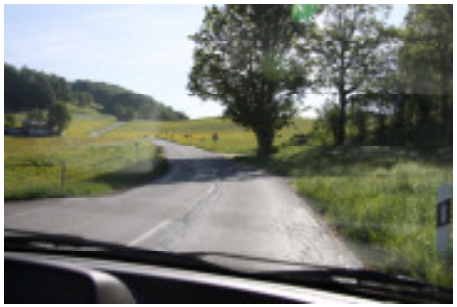
Jürgen Kellner

Herausgeber



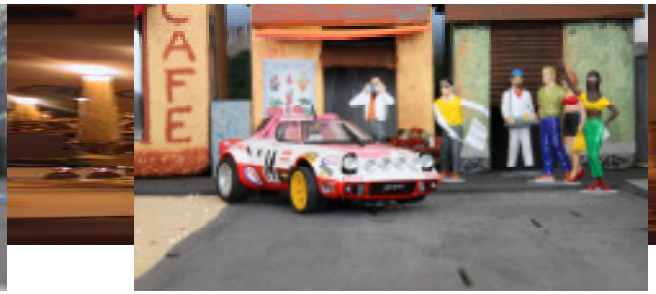














Jim 's Universum

News & Facts

Tracktest

Titelstory:

Ferrari 312P Le Mans 70 von Racer

Rallye:

- ***Ford Sierra Cosworth***
- ***Lancia Delta Integrale plus Stratos***
- ***Renault 5 Maxiturbo***
- ***2x Audi S1 von Revell***
- ***VW Polo 1600S von Avant Slot***
- ***Talbot Lotus, Fiat 131 Abarth und Ford Escort MKII von SCX***
- ***NSR: Werks-Fiat S2000 Abarth***

Rundstrecke:

- ***997er, Gallardo und neue Corvette von Ninco***
- ***Nissans: HPI Skyline GT-R und Slot.it R390 Langheck***
- ***Aston Martin DBR9, Seat GT und BTTC von SCX***
- ***Porsche 935J von Racer***
- ***LMP-Klasse: Pescarolo Judd von Avant Slot***
- ***Neuer Look: Morgan Aero, Ferrari FXX von SCX***

Spezial: *Jim Hunt im Panda 100 HP*



Klassiker:

- ***Morgan Roadster plus Aeromax von Carrera***
- ***Porsche 917K Sandeman von NSR***
- ***Hähn Alfa by AutoArt***
- ***Lotus Cortina von Revell***

Test-Track

Course sans Entretien – Franks Meisterwerk



Paintbox

Whitekit Connection

Hüttenzauber

Neue Tribüne von Scalextric



Und vieles mehr!

Jim´s Universum

Tool Time bei Ninco

- *2,0 Kreuz für Karosserieschrauben*
- *1,5 Kugelkopf-Inbus für Motorhalterschrauben*

In Nürnberg präsentierten die Spanier ihre neue Werkzeug-Palette für Rennmechaniker des Slots. Nun kommt die erste Charge hochwertigstes Werkzeug auf den Markt. Wir testeten einen Kreuzschlitzdreher und einen Inbus. Der geriffelte Schaft aus gefrästem Aluminium liegt super in der Hand. Die Hebelwirkung ist hervorragend.
Im Schaft ist ein präziser, wechselbare Rundstab (mit entsprechendem Werkzeugkopf) über einen Inbus eingeschraubt. Seine brünierte Spitze erhöht die Festigkeit des Tools. Zu haben im gut sortierten Slotfachhandel. Weitere Tools folgen!

„Nichts nervt mehr als unpräzises Billig-Werkzeug! Schluss damit, hier kommt präzise Abhilfe!“



Sieht aus wie Sharon Stone´s ominöser Eispickel in Basic Instict: Ninco fertigt hochwertiges Präzisionswerkzeug für Rennmechaniker. Damit lässt es sich im Slot-Rennstall professionell, stressfrei und stilvoll schrauben.



Geriffelter Schaft aus Leichtmetall. Darin verschraubtes Präzisionsmaterial mit brünierter Spitze. Ein Inbus sichert. Was sich anhört wie die Bauanleitung zu einer Waffe beschreibt das neue Profiwerkzeug von Ninco. Es liegt klasse in der Hand, das Schrauben am Slotcar macht damit richtig Spaß. Slotter, für die Fahrzeugwartung und -pflege selbstverständlich ist, bekommen langlebige Tools, die nicht ausnudeln, runddrehen oder nach fünf Boxenstopps kaputt gehen. Dazu: Perfekte Hebelverhältnisse!





In Memory ...

Tribute to a legend:
Ayrton Senna McLaren MP4/6

SCX legt zum Gedenken an den großen Ayrton Senna seinen rot-weißen Formel 1 Boliden auf. Das Modell kommt in einer dekorativen Kartonbox, die sich aufklappbar präsentiert. Das limitierte Sammlermodell liefert Bilder und viel Hintergrundinfo zum südamerikanischen Piloten, der bei einem spektakulären Rennunfall sein Leben verlor. Der unvergessene Senna war auf der Strecke schnell und wild zugleich. Seine Duelle mit Alain Prost sind legendär. Privat war er sozial engagiert. Er setzte sich für jene in Südamerika ein, denen das Leben nicht die Chancen bot, wie ihm. Farewell, für einen der größten Fahrer, die es je gegeben hat!



Ansprechende Sammelbox zum Gedenken an einen der Größten, der viel zu früh gehen musste.

Der McLaren Honda von Senna in limitierter Stückzahl ist für Formel 1 Fans ein Muss. Für Anhänger des Ausnahmefahrers absolutes Pflichtprogramm. Damals waren Rennen noch richtige Rennen, die Königsklasse trug ihren Titel zurecht. Eine Mauer beendete Ayrtons Leben zu früh.



Jim´s Universum





Chromzierstreifen für klassische Slotcars

Chrom von Carson

Der RC-Hersteller Carson liefert unter Art.Nr. 804009 für Tuner des blitzenden Chromgeschmacks selbstklebende Folienstreifen. Das hauchdünne Material klebt auch hervorragend auf Karosserien und Zubehörteilen. Der Klebebogen enthält mit den Maßen 28,4 x 6,4 cm zahlreiche dünne Chromstreifen zwischen 2 und 1 mm Breite. www.carson-modelsport.com

Porsche 917K

AutoArt hat ein wunderschönes 1:43 Standmodell des legendären Le Mans 1970 Siegers. Eine tolle Miniatur zum Flagge zeigen im Büro und überall, wo man sich ans Hobby erinnern möchte. Bezug: Fachhandel.





Metall-Motorhalter plus Feintuning

Avant Slot liefert seinen über einen Kugelkopf pendelnd gelagerten Antriebshalter aus Metall. Die Konstruktion ist steifer als sein Pendant aus Kunststoff. Das vorhandene Aggregat wird darin verschraubt. Zudem dreht sich die Hinterachse nun in Kugellagern, die im Set enthalten sind. Die serienmäßigen Kunststoff-Felgen werden durch verschraubte Aluminiumfelgen ersetzt. Ein Lexan-linlet mit Fahrerbüste reduziert das Fahrzeuggewicht und senkt zugleich den Schwerpunkt im Wagen ab. Ein interessantes Leistungspaket!

Power Slot Bancada Setup

Für seine bestehenden Modelle liefern die Spanier einen Anglewinder-Halter, der das Aggregat im Chassis fixiert. Dazu gibt es Federn für den Leitkiel, damit er schön tief in den Slot eintaucht. Distanzscheiben für die Spurbreite gehören zum Lieferumfang. Auch interessant für Selbstbauer, die Chassis selbst anfertigen.

Beides: H+T Motorracing www.ht-motorracing.de

Sensationelle Miniatur mit lenkbarer Vorderachse.





Avant Slot und Power Slot haben für ihre Boliden jeweils interessante Tuningpakete am Start. Damit werden ihre schnellen Slotcars noch rasanter.



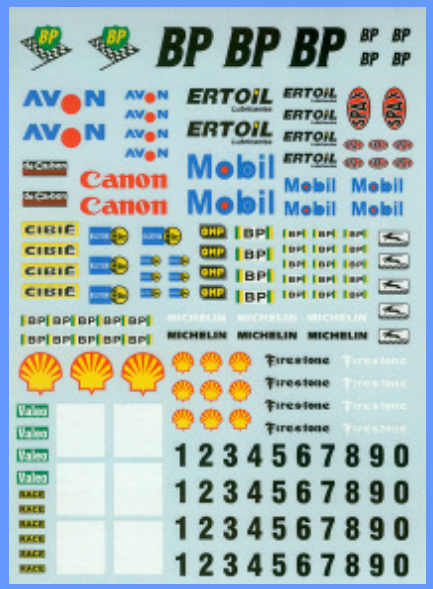
Jim´s Universum



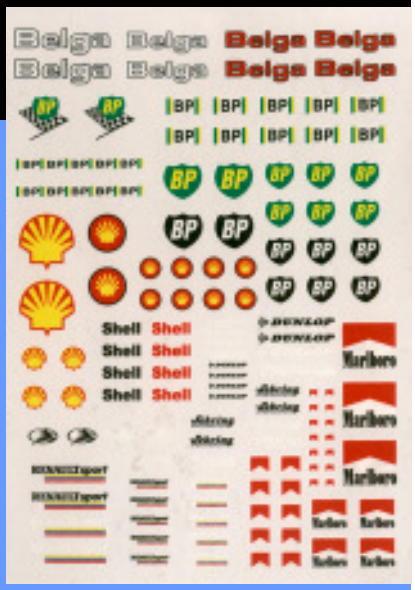
Neue Decals von Team Slot

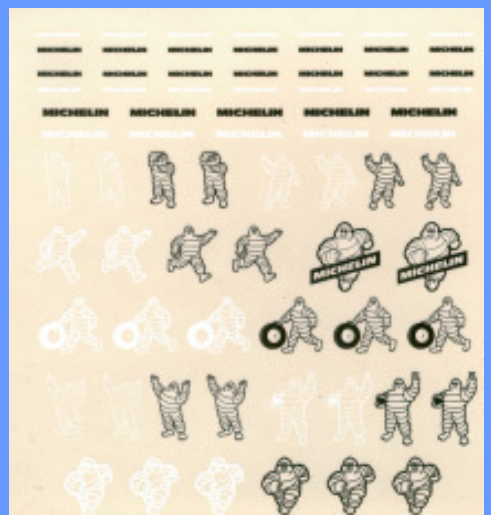
Die Spanier bieten ein buntes Sortiment an Sponsorendecals für Slotcars an. Endlich kann man wieder decalen, die Logos sind laut Hersteller alle genehmigt. Gesehen bei:

Noris Slotracing www.noris-slotracing.com

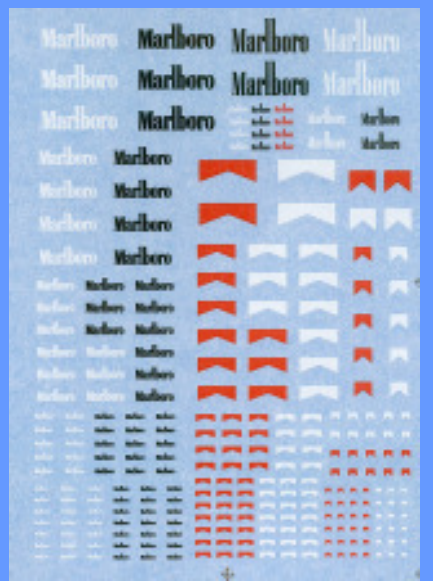












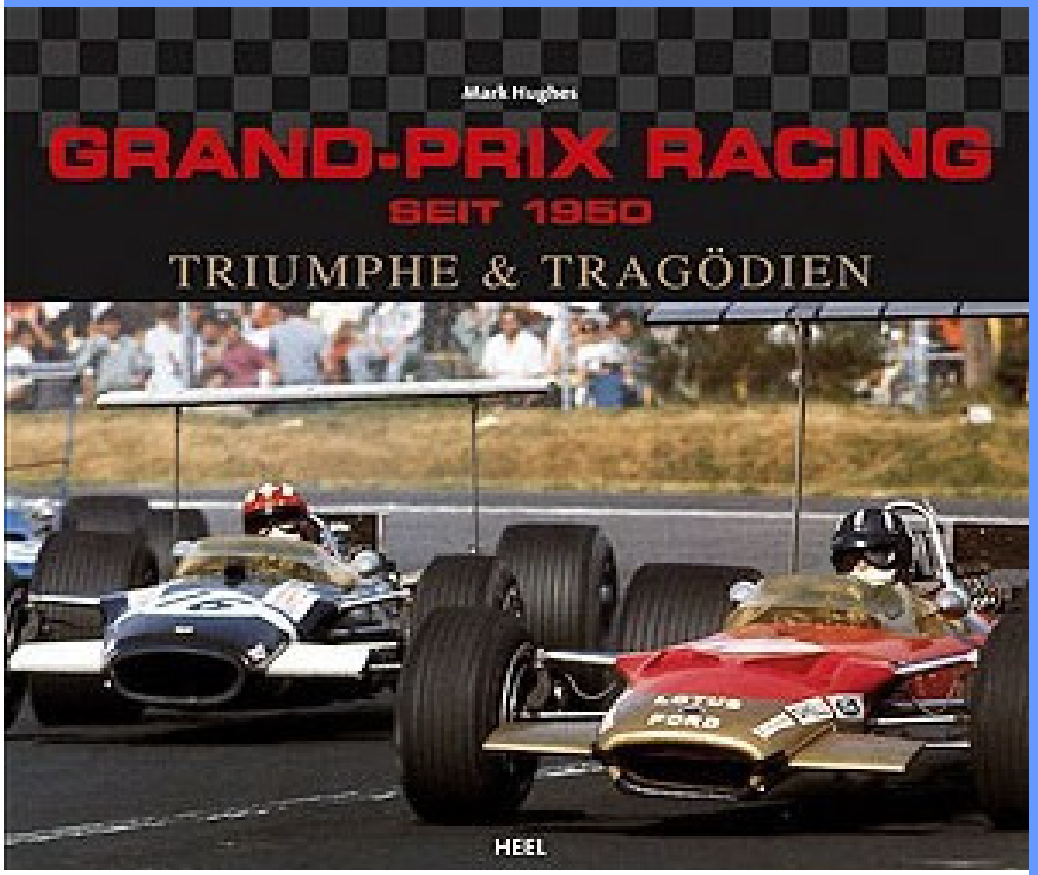


Das gute Buch

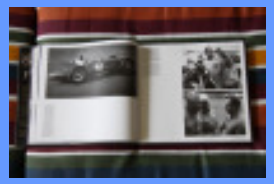
Jim´s Universum



Grand Prix Racing seit 1950 –
Triumphe und Tragödien



Grand Prix Racing dokumentiert eindrucksvoll die glorreichen Schlachten in der Formel 1 von 1950 bis in die Neuzeit. Freunde der Königsklasse kommen voll auf ihre Kosten. Das massive Werk gehört in jede Rennsport-Bibliothek!



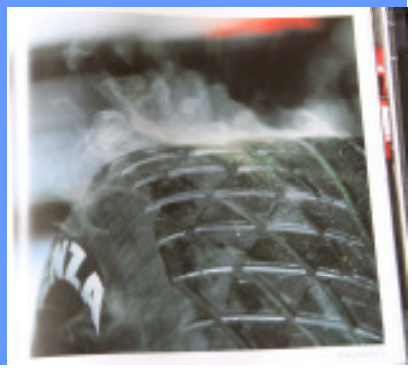






Dieser edle Bildband dokumentiert mit emotionalen und zumeist unbekannten Bildern die verschiedenen Epochen der Formel 1 – Geschichte. Gezeigt werden Triumphe, aber auch dunkle Momente in der anspruchsvollsten Motorsportklasse. Die einzigartige Zusammenstellung historischer Aufnahmen und der leidenschaftlich geschriebene Text von Formel-1-Kenner Mark Hughes begeistern alle Motorsportanhänger. Erschienen im Heel Verlag.

Bibliografie: ca. 320 Seiten, ca. 300 Abbildungen, 295 x 270 mm, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86852-084-2



Die Edelmarke Racer definiert Detailtreue völlig neu. Akribische Handarbeit fertigt exklusive Slotcars für Gentlemen-Driver.



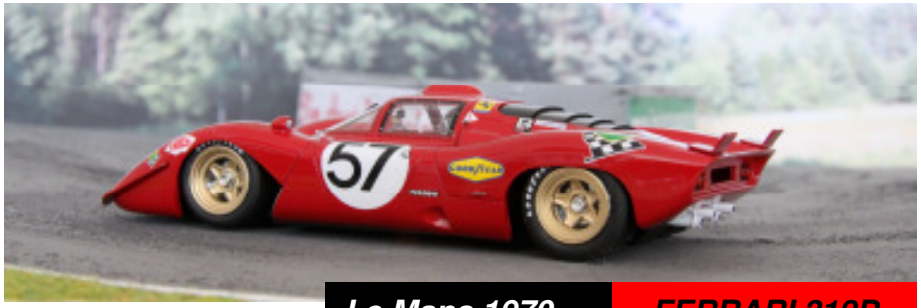
FERRARI 312 P
Le Mans 1970

Die Schlacht an der Sarthe

Titelstory







Le Mans 1970 ***FERRARI 312P***

Nach dem 7-Liter Schock 1968 durch die GT40 verschwanden die Ferrari 330 mit vier Litern von der Rennstrecke. Für die Saison 1969 bauten die Tifosi aus Maranello einen neuen Wagen, den 312P. Drei stand für den Hubraum und Zwölf für die Anzahl der Zylinder. P bedeutet Prototipo, also Prototyp. Der Motor stammte aus der Formel 1 von 1966, in der das Dreiliterkonzept Einzug hielt. Zwei obenliegende Nockenwellen und Vierventiltechnik leisteten 400 PS. Die Konkurrenz von Porsche und Ford war aber nicht minder langsam. Der GT 40 trat mit 4,7 Litern an und Zuffenhausen kämpfte im 908/2. Daneben fuhren der Ford P68 und P69 (mit Cosworth F1 Motoren) sowie der Alfa Romeo 33, der ebenfalls auf drei Liter erstarkte. Der 312P kam zuerst als Spider. Für die schnellen Kurse wie den 24 Stunden von Le Mans bekam er ein Dach und wurde zur Berlinetta. Sein vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe setzte die Kraft des V12 um und beschleunigte den rund 680 Kilo leichten Ferrari auf maximal 320 km/h. Tony Adamowicz und Chuck Parsons fuhren damals im 312P auf Platz 10 unter 51 Startern. Es gab nur zwei Exemplare. Dass Racer mehrere aufgelegt hat ist ein Glücksfall. Trotz alledem ist die Stückzahl streng limitiert. Schließlich produzieren die Italiener keine Massenware, sondern exklusive Rennwagen für anspruchsvolle Kunden.

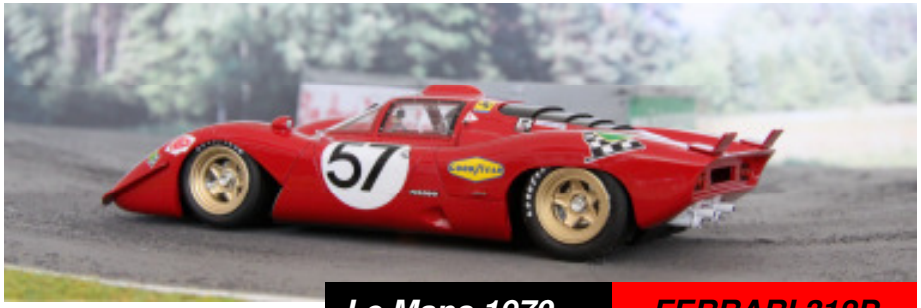


Unter der Gürtellinie: Die elegante Exklusiv-Flunder Ferrari 312P von Racer wird aufgetankt für die große Fahrt. Unser Testfahrer sitzt nervös im Cockpit und betet drei Ave Maria. Ein Abflug wäre Todsünde und das Ticket in die Verbannung! Maranello baute davon nur zwei Exemplare, Racers Stückzahl ist glücklicherweise etwas größer. Trotzdem nicht an jeder Ecke zu haben. Es ist eine imitierte Rarität!

Titelstory







Le Mans 1970 ***FERRARI 312P***



Die Resine-Karosserie mit einer Lackierung in Gedichtform plus fotogeätzte Kleinteile. Unter der Haube steckt Slot.it-Technik. Dazu gibt es vier verschraubte Aluminiumfelgen mit wunderschön gemachten Felgeneinsätzen und sensationell haftenden Reifen. Der Racer Ferrari sieht super aus und überzeugt durch seine inneren Werte. Gibt es Leute, die damit fahren? Selbstverständlich! Es ist eher eine Sünde dieses Autos in der Vitrine zu parken. Einzige Voraussetzung: Man kann gut fahren und es sind keine Hasardeure mit an der Bahn. Andernfalls gibt es Tränen oder es kommt zu ernsten Straftaten! Sportlich flott und seidenweich zieht der 312er seine Runden. Über die vier Schrauben im Slot.it Motorhalter lässt sich die Antriebseinheit vom Chassis entkoppelt einstellen. Optisch und fahrtechnisch ein Gentlemen-Driver der Superlative.



Egal ob in Fahrt oder an der Box: Der 312P hinterlässt aus jeder Perspektive einen markanten Eindruck. Auf der Strecke schlägt sich der Prototyp aus den 70ern hervorragend. Ab Werk läuft der Ferrari geschmeidig wie eine Katze. Die Komponenten harmonieren perfekt!

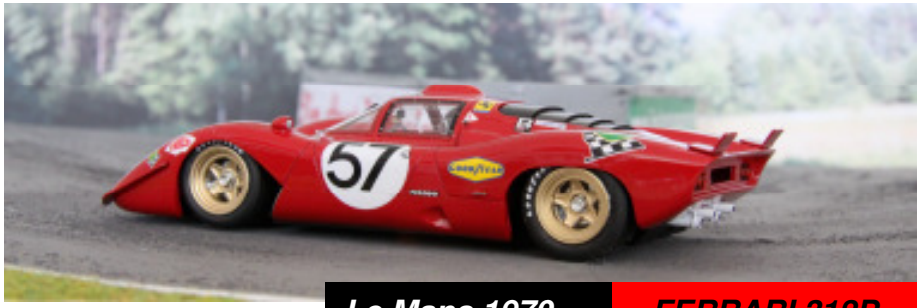


Seine flache Bauweise in Kombination mit der ausgewogenen Gewichtsverteilung plus dem Einsatz von Hochleistungskomponenten: Es bleiben keine Wünsche offen. Die einmalige Optik bringt die Emotionen in Hochstimmung: Die Formensprache der eleganten Karosserie mit ihren vielen Lufteinlässen für den Heckmotor und rundum viele feinste Details. Die beiden seitlichen Haubenverschlüsse hinten sind einen Millimeter lang, besitzen drei unterschiedliche Bohrungen,









Le Mans 1970 **FERRARI 312P**



Gelungene Formen, brillante Lackierung. Racer versteht es Highend Slotcars zu bauen. Das Fenster in der Fahrertür: Realitätsnaher geht es nicht. Der Scheibenwischer hat ein feines Gestänge und ein separates Wischblatt. Die seitlichen Haubenverschlüsse hinten sind dreifach durchbohrt. Dazu gibt es gedrehte Alufelgen mit wunderschönen Einsätzen und aufgesetzten Flügelschrauben.

wie die gewichtsminimierten Originalverschlüsse. Die Seitenscheibe mit Schiebefenster lässt sogar Nietenzähler verstummen.

Den zweitgrößten Euroschein sollte man parat haben, möchte man in die Gentlemen-Slotklasse einsteigen. Wer schluckt, sollte erst nachdenken: In Relation zur dargebotenen Handwerkskunst eigentlich ein Schnäppchen! Als Vergleich könnte man Armbanduhren heranziehen. Definiert man Slot.it als Swatch, ist Racer Breitling oder Rolex. Racer befriedigt exklusivste Ansprüche in Form, Funktion und Detail. Die Tatsache, dass die Autos auch richtig gut fahren, setzt ihnen das i-Tüpfelchen auf.

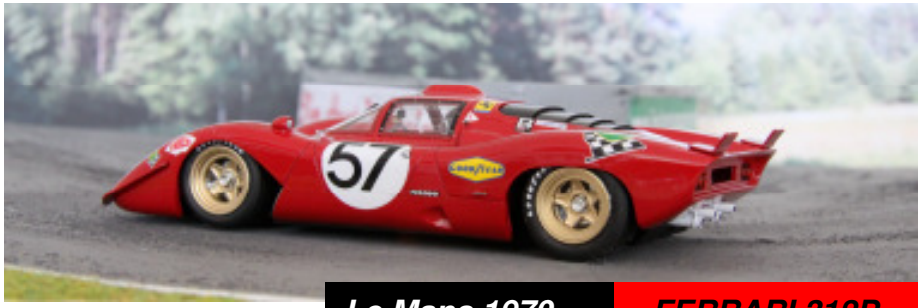
Blick ins Radhaus: Vernietetes Alublech! Die Seitenscheibe ist Detail-Wahnsinn (links).



Titelstory







Le Mans 1970 FERRARI 312P



Die Italiener haben einen makellosen Klassiker auf die Räder gestellt. Fans von Le Mans 1970 kommen an diesem Wagen garantiert nicht vorbei. Die Investition lohnt, denn hinter der souveränen Optik verbergen sich zudem herausragende Fahreigenschaften.



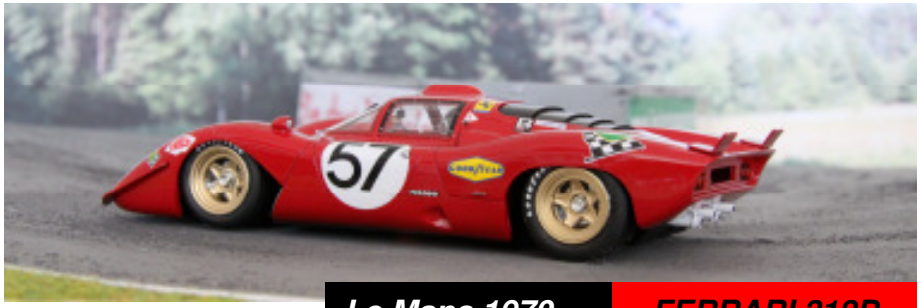
Der Slot.it V12 mit orangefarbigen Zylinderkopf saugt Kraftstoff mit 12 Voltan durch seine Brennräume. Das bringt ihn temperamentvoll in Wallung. Ein sattes Drehmoment beschleunigt den Ferrari aus allen Lagen. Sein Fahrverhalten ist gutmütig. Mit ihm kann man Kurven sauber auf Linie durchziehen. Bricht das Heck aus, kann man es mit Motorpower jederzeit abfangen: Kraftreserven sind stets vorhanden. Die geschwungenen Formlinien: Sinnlicher kann man Autos nicht bauen.



Titelstory



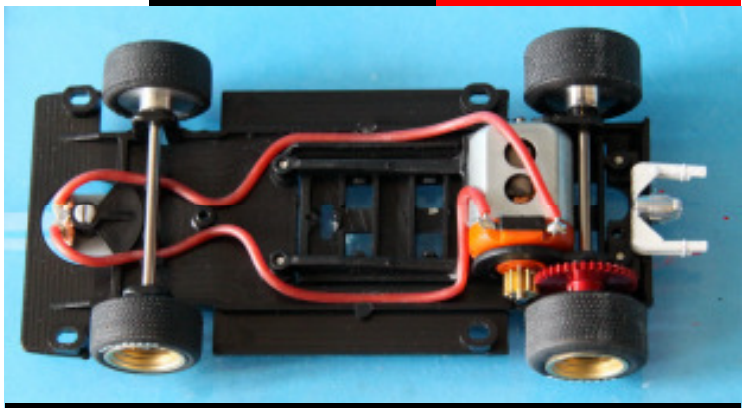




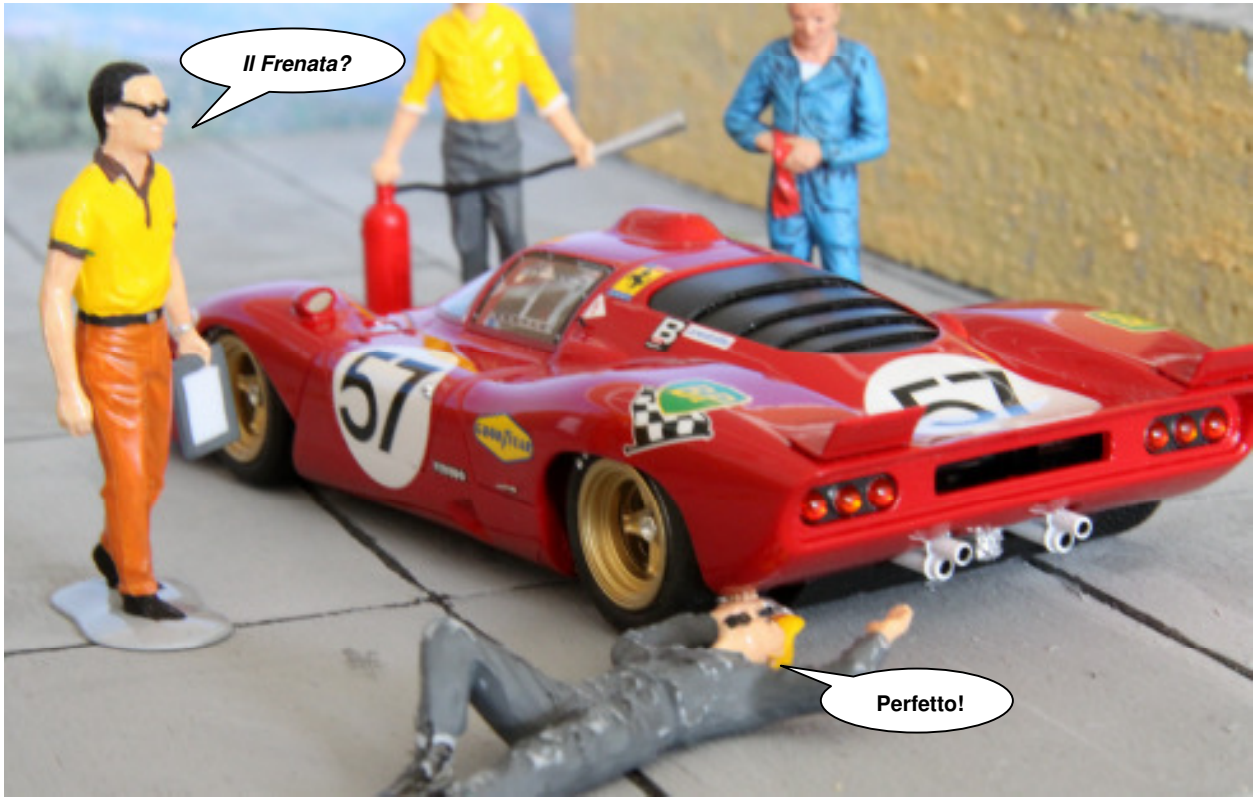
Le Mans 1970 ***FERRARI 312P***

Fazit:

Der Ferrari 312P von Racer ist ein Premium-Slotcar, das optisch, technisch und emotional Maßstäbe setzt. Sein hervorragendes Fahrverhalten verleiht dem Wagen den Ritterschlag. Für den gehobenen Einstandspreis bekommt man hervorragende Handarbeit und absolute Exklusivität, wie bei Sportprototypen üblich.



Slot.it Technik mit einstellbarer Antriebseinheit zur individuellen Entkoppelung. Vier verschraubte Alufelgen und Reifen mit souveränem Grip bieten äußerst ansprechende Fahrleistungen. Der kraftvolle Sidewinder-Antrieb, die geordnete Zugverlegung zum spielfreien Leitkiel gefallen auf der ganzen Linie.



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
141,2 mm	*67,4 mm*	*34,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80,9 mm	*61 mm*	*63,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
96 g	*Slot.it orange*	*Sidewinder*


SCHNELLES HOBBY – SCHNELL GELIEFERT
WWW.SLOTBOX.DE
DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30
VRROOM
UMPFI'S SLOTBOX
SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON:0 22 04.76 86 39, FAX:0 22 04.76 87 14



Jim Hunt Tracktest







Jim Hunt Tracktest

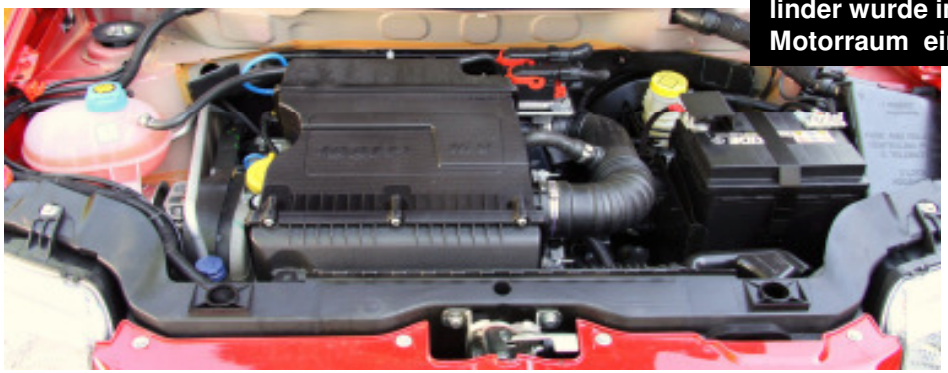
Einhundert PS: Das hat fast jeder Pampers-Bomber, in dem Mutti die Kleinen in den Kindergarten fährt. Einhundert PS, das hatte damals der Mini, als er die Monte gewann. Einhundert PS, das hat unser Testwagen: Fiat Panda 100 HP.

Wer denkt, das sei langweilig, irrt gewaltig. Im Mittelklassewagen, wäre dies keine große Sache. In einem so kleinen Ding, eine ganz Große!

In England führte eine Rennfahrerin einen interessanten Test durch: Panda gegen Ferrari! Auf dem selektiven Kurs kauft der kleine 100HP dem Ferrari 430 die Schneid ab. Klar, auf langen Geraden sieht der Panda kein Land. Aber auf Geraden kann jeder schnell fahren. Interessant wird es auf engen, selektiven Kursen. Nichts wie los!

Unser Testwagen ist gerade eingefahren, hat den ersten Ölwechsel hinter sich. Zunächst witzeln wir über den kleinen Fiat. Putzig steht er da. Gegenüber der Normalversion mit 60 PS hat der kleine Große, ausgestellte Radhäuser, die mit Kunststoff in Schwarz eingefasst sind. Wie seinerzeit der GTI. Die Front ist länger, damit sein größerer Motor rein passt. Dazu später mehr. Am Heck: Eine breite Schürze, an der ein dezenter Diffusor angedeutet ist. An der Dachkante sitzt ein kleiner Heckspoiler. Dazu ein tiefer gelegtes Fahrwerk und 15 Zoll Alus mit 195er Good Year Sportgummis. Öffnet man die Haube, erkennt man sofort die Ursache für den größeren Wendekreis, im Gegensatz zum Standard-Panda.

Die Italiener haben den größeren 1,4 Liter Motor aus dem Punto eingepflanzt und ihm einen Vierventilkopf spendiert. Seine Ausmaße schränken den Lenkeinschlag etwas ein. Im Cockpit aktivieren wir die Sporttaste: Fahrwerk und Lenkung straffen sich spürbar, der Motor gibt schon bei niedrigen Drehzahlen volle Leistung ab. Schaltet man die Funktion ab: 10 Prozent weniger Motorleistung, eine weichere Lenkung und eine alltagstaugliche Fahrwerksabstimmung. Dreht man den Zündschlüssel um, hört man den kernigen Sound des kleinen Motors. Bereits ab Standgas wird klar, dass man keinen Leisetreter unter der Haube hat.



1,4 Liter und 16 Ventile mobilisieren 100 PS. Der quer eingebaute Vierzylinder wurde im engen Motorraum eingepasst.





Jim Hunt Tracktest

Sportsitze mit Lordosenstützen bieten guten Seitenhalt. Das Sportlenkrad liegt angenehm griffig in der Hand. Das knackige Sechsganggetriebe bietet Kraft zum Räubern plus einen langen Fünften und Sechsten für die Autostrada oder entspannte Überlandfahrten.

Zweihundert Vmax! Für den Kleinstwagen ein strammer Wert. Wie gesagt, auf Geraden Vollgas fahren kann jeder. Wie schlägt sich der kleine Teufel auf der WP? Erst rollen wir uns ein, fahren den Wagen warm. Auf Betriebstemperatur biegen in unsere private Teststrecke ein.





Breite Spur und rundum schwarzer Kunststoff: Der kleine Italiener präsentiert sich in sportlich frecher Optik. Aus Platzgründen für den „dicken“ Motor, wuchs die Panda-Front nach vorne.





Jim Hunt Tracktest

Knapp über Standgas zieht er stramm an. Typisch italienisch: Der Ruf nach Drehzahlen ertönt! Der rote Bereich beginnt bei 7000 Touren. Wir nehmen die kurvige Passhöhe. Erster, Zweiter, Dritter. Der Panda zieht beeindruckend an. Hält man die Motordrehzahl zwischen 5500 und 6500, steht eine temperamentvolle Leistungsentfaltung zur Verfügung. Schon zwischen Drei- und Viertausend zieht er kräftig an, um kurz vor dem roten Bereich fast schon bösartig zu arbeiten. Im Sportmodus erreicht er das nötige Drehzahlband sehr spritzig.



Schmale, kurvenreiche Strecken sind seine Domäne. Der Grenzbereich ist kontrollier- und durchschaubar. Im Sportmodus verstraffen sich Fahrwerk und Lenkung spürbar, der Motor liefert 10 Prozent Mehrleistung. Untertourig gefahren, brummt er kernig frech.



Auf Zug geht es durch die schnelle Rechts-Links. Trotz fehlender Domstrebe: Wenig Seitenneigung im Grenzbereich. Böse Überraschungen bleiben dabei aus.

Die erste langgezogene Serpentine: Wie im Kart ziehen wir im Zweiten voll durch. Obwohl weder ASR noch ESP an Bord sind, keinerlei Tendenzen zum Über- oder Untersteuern. Bravo! Die nächste Gerade im Dritten, bevor die enge, schließende Rechts naht. Schnell Zwischengas, damit wir mit Drehzahl aus der Kehre beschleunigen können. Der Abzug ist eine Freude, breites Grinsen im Gesicht. Dank seines kurzen Radstands und der straffen Abstimmung nimmt der 100HP enge Richtungsänderungen wie ein Wiesel vor. Sein kleiner 16 Ventiler hängt spontan und leistungsbereit am Gas. Große Drehzahllöcher gibt es nicht.

Jim Hunt Tracktest



Vor der schmalen 110 Grad Links scharf anbremsen: Der Panda bleibt stabil in der Spur. Mit Elan geht es in die enge Kurve.

1



Entschlossen einlenken und den Richtungswechsel vornehmen, den Motor auf Zug halten:

2

Reihenvierzylinder mit 16 Ventilen 1368ccm 100 PS bei 4250U/min
131 Nm 0-100 in 9,4s 6 Gänge Radstand: 2299 cm Länge: 3578 cm
Breite: 1606 cm Höhe: 1522 cm Leergewicht: 1050 kg



Der 100 HP wieselt präzise durch die enge Kurve, der Motor zieht kräftig an. Kart-Feeling kommt auf.

3



4

Am Kurvenausgang gegenlenken, der 100HP hängt willig am Gas. Sein kurzer Radstand, das straffe Sportfahrwerk und 1,4 Liter Hubraum bieten im Kleinstwagen tolle Fahrleistungen.



Jim Hunt Tracktest

Diese Teststrecke sind wir in leistungsstärkeren Sportwagen deutlich langsamer gefahren. Deren Kraft konnte hier nicht immer perfekt ausgespielt werden und ihr Mehrgewicht lässt sich sowieso nicht wegdiskutieren.

Wir biegen nun in den schnellen Teil der WP: Kaum Steigungen, die Gangart wird schärfer. Die 90 Grad Rechts geht im Zweiten. Scharf anbremsen, die vier Scheibenbremsen ankern kräftig, dann erfolgt der Lastwechsel und früh Gas geben: Sensationell geht es um die Ecke, das Heck wird etwas leicht. Aber es schaukelt sich nichts auf.

Mit Vollgas geht es bis in den Vierten die Gerade entlang. Kurz anbremsen, runter schalten in den Zweiten: Voll auf Zug geht es durch die lange Rechts-Links-Kombi. Unser Fotograf muss schnell aus dem Auto. Das Frühstück war wohl schlecht. Er düngt auf Knien eine Wiese. Egal, weiter! Die nächste lange Gerade geht erneut voll, bis in den Vierten. Plötzlich fast unsichtbar kommt der nach außen hängende Rechts-Links Knick. Den bekannten Fixpunkt anvisieren und voll auf Zug entschlossen durchziehen. Passt! Der 100 HP folgt ohne zu murren und meistert nahezu wie auf Schienen diese anspruchsvolle Passage.

Dann kommt die scharfe 110 Links, es geht ab in einen Feldweg. Hart anbremsen, Lastwechsel und im Zweiten mit 6000 Touren ums Eck. Auf dem losen Untergrund rutscht der Panda am Kurveneingang ein wenig. Das Heck kommt leicht, fängt sich aber sofort wieder, als wir mit strammer Drehzahl beschleunigen. Wir sind begeistert! Noch mehr, als wir aussteigen und realisieren, das alles in einem kleinen Panda erlebt haben. Fahrspaß definiert sich nicht durch pure dicke Leistungsdaten. Größe ist nicht alles. Oft versteckt sich der Teufel im Detail! Es war schön, ihn mit diesem Auto rauszulassen.

Fazit: Der Fiat Panda 100HP bietet großen Fahrspaß in minimalen Abmessungen. Ohne elektronische Fahrhilfen kann man es am Rande der Fahrphysik teuflisch krachen lassen. Geheimtipp für kurvige Strecken.





195er Good Year auf 15 Zoll Felgen bieten guten Grip, auch bei Nässe. Kein ASR und ESP: Physikalisches Fahren, ohne dass elektronische Fahrhilfen die Realität trüben. Schön, dass es so etwas noch in Serie gibt!

Im Cockpit geht es eng her: Das Lederlenkrad liegt angenehm in der Hand. Das Übersetzungsverhältnis der Lenkung ist ausgewogen gewählt. Der Schalthebel sitzt griffgünstig zum Lenkrad und ist jederzeit schnell erreichbar. Sechs Gänge! Sowohl unsere Testfahrerin als auch der Testfahrer mit deutlich größeren Händen kam mit den Armaturen sehr gut zurecht.

NSR

Fiat S2000 Abarth
Prototipo

RALLYE ROLLOUT





Fiat S2000 Abarth

Prototipo

Fiat und der Skorpion sind unzertrennlich miteinander verbunden. Auch nach dem Ableben des großen Karl Abarth lebt sein Mythos in neuen Rennwagen weiter. Zum Jubiläum des 500ers wurde eine scharfe Werksversion aufgelegt, deren einzige Bestimmung es ist, Rennen zu fahren. Parallel gibt es eine angepasste Kaufversion für die Straße. Was wenige wissen ist, dass Fiat wieder einen scharfen Rallyewagen im Programm hat. Die käufliche Kundenversion mit potentem Zweiliter-Motor und Allrad ist bereits auf den Rallyestrecken unterwegs. NSR aus Italien sah sich in der Pflicht diesem Gerät aus der Heimat ein Slotcar zu widmen. Auf der Basis des Renault Clio (JHM No. 10) sitzt der neue Abarth: Identische Bodengruppe, aber eine Karosserie mit anderen Abmessungen und abweichender Gewichtsverteilung und somit Fahrverhalten. Damit wird er zum spannenden Gegner des schnellen, französischen Rallye-Eisens von NSR.





Tief liegend und mit breiter Spur zirkelt der Abarth der neuesten Generation durch die Wertungsprüfung. Das aufgebohrte Hochleistungsaggregat und der Einsatz hochwertigster Rennsport-Technik peitscht den S2000 ständig voran, sofern der Fahrer über das nötige Vollgastalent verfügt. Trotz des gutmütig zu kontrollierenden Grenzbereichs sollte kein Amateur ins Volant greifen, wenn man das Maximum aus dem Skorpion heraus holt. Sonst wird man die Vokabel FIAT (= es werde) im Spital beten.

Rallye



Fiat S2000 Abarth

Prototipo



Auf kniffeligen Strecken vom Schlage einer Targa Florio spielt der Wagen sein volles Potential aus. Die extreme Beschleunigung und die starken Bremsen legen die Messlatte für konkurrierende Bestzeitenjäger hoch. Hier fuhren wir den Prototyp in der Nähe von Cerda im Süden Italiens. Der Sound des drehzahlstarken Vierzylinders lockte sofort Fans an. Stolz auf ihr inländisches Produkt folgten sie dem hurtigen Treiben durch die Tornanti des Berglandes.

Über die bewährte NSR Technik braucht man keinerlei große Worte verlieren. Leistung gepaart mit Präzision ergibt atemberaubende Fahreigenschaften bereits ab Container. Geht man ins Feintuning ist noch mehr drin. Der vom Chassis entkoppelte Antriebsstrang erhöht die Performance des Fiat. Bei 12 Volt stemmt der Motor satte 322gcm auf das gefräste Metall-Getrieberad. Bei völlig ausreichenden 21400U/min Drehzahlgipfel spuckt er Leistung satt und hängt jederzeit spontan am Gas. Der italienische Skorpion ist jederzeit angriffsbereit. Kurskorrekturen sind über die Gasstellung möglich. Die NSR Reifen auf hohl gefrästen Felgenstegen können sich stets der Bahn anpassen und sich mit vollem Einsatz in die Fahrbahn krallen. Dabei kleben sie nicht aufdringlich, sondern lassen bei ausgewählter Fahrweise auch rallyetypische Drifts zu, die man in engen Kurven durchaus als probates Mittel einsetzt.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
127,8 mm	*63,5 mm*	*41,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
81,8 mm	*60,3 mm*	*61,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
85 g	*King21 Evo*	*Anglewind.*



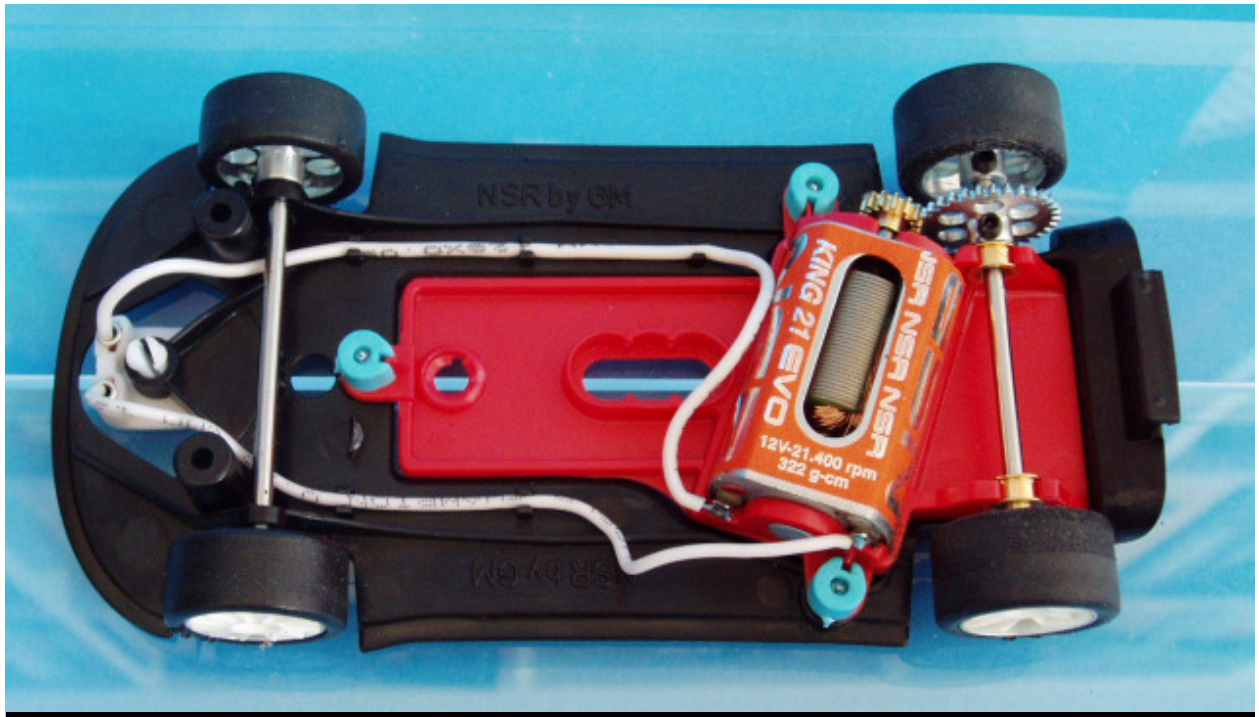
Fiat S2000 Abarth

Prototipo

Das Anstellen des Fahrzeugs vor engen Kehren ist manchmal unverzichtbar, möchte man früh aus der Kurve beschleunigen. Durch seine großzügige Spurbreite und die extrem tief liegende Karosserie liegt der S2000 satt auf der Piste. Sein Grenzbereich im Quergang offenbart sich sehr spät. Eigentlich nur, wenn man ihn über die Gaspedalstellung dazu auffordert.

Fazit:
Im Fiat Abarth S2000 von NSR steckt ein angriffslustiger Skorpion, der auf allen Rallyepfaden gnadenlos sticht. Sein einstellbares Fahrwerk und Hochleistungskomponenten hauchen ihm sagenhafte Fahreigenschaften ein. Ein Auto ganz im Sinne des großen Karl.





Mehr geht derzeit in Serie nicht: Entkoppelte Antriebseinheit mit luftgekühltem Power-Triebwerk, das als Anglewinder verbaut im Heck sitzt. Dazu präzise und gewichtsoptimierte Getriebeteile aus Metall. Kalibrierte Hochleistungsachsen, Messinglager und gewuchtete Aluminiumfelgen in absoluter Leichtbauklasse. Serienreifen mit perfektem Gripniveau. Dazu sauber verlegte Zündkabel und ein präzise führender L-Kiel. Absolut renntauglich!

5. Juni bis 30. August 2009

20%

www.schmidbauer-modellauto.de

bei Bestellungen auf lagernde und lieferbare Ware in unserem Onlineshop oder Ladengeschäft. Alle darin vorgestellten Artikel sind lagernd und lieferbar, außer gekennzeichnete Neuheiten! Andere Rabatte oder Skonto werden während dieser Aktion nicht gewährt.

Versandkostenfrei

- **innerhalb Deutschlands ab € 50 Bestellwert**
- **Österreich, Belgien, Luxemburg und Niederlande ab € 120 Bestellwert**



© Jim Hunt Magazine 2009



Tuner Revell zündet nach ihrem kurzen Sportquattro die Endstufe: Audi S1, das radikale Flügelmonster.

Eskalation der Gruppe B

Der Ingolstädter Olymp – Audi Quattro S1



Audi S1 Flügelmonster

Eskalation der Gruppe B

Das weitmaschige Reglement der Gruppe B erlaubte Dinge, wovon man heute nur träumen kann. Gefährlich, bestialisch und schnell wie die Sau waren die Helden in den 80ern unterwegs. Diese Zeit brachte Fahrzeuge hervor, die Fahrer, Zuschauer und Funktionäre gleichermaßen in Atem hielten. Nach Audis Quattro-Schock rüstete die Konkurrenz auf, um im Vierrad getriebenen Zeitalter mitmischen zu können. Immense Ladedrucke durch Abgasturbotechnik verhalf den Motoren zu bestialischen Leistungsdaten. Der „normale“ Quattro wurde verkürzt. Der Sportquattro ließ sich noch radikaler durch Kurven wuchten. Dann rüsteten die Bayern zum Finale: Audi Quattro S1. Kurz, böse und mit außerirdischem Flügelwerk. Dies war nötig, um die übermächtige Kraft auf den Boden zu bringen. In der Beschleunigung war man unwesentlich langsamer als die Formel 1. Und das, obwohl man auf Schotter fuhr! Tuner Revell erfreute uns mit dem kurzen Sport-Quattro. Nun folgt als logische Konsequenz: Der S1 in zwei Versionen. Die weiß-gelbe HB Version von der 1000 Seen-Rallye ´85 mit Schneekönig Stig Blomqvist und Björne Cederberg im Cockpit. Parallel gibt es die in den Audi Werksfarben lackierte Version des Race of Champions 1988 mit Juha Kankkunen. Letztere wurde auch von Walter Röhrl auf den Pikes Peak siegreich geprügelt. Der letzte Rennauftritt des Über-Audis. Er fuhr noch nach dem „Aus“ der Gruppe B, die durch die FIA infolge katastrophaler Unfälle eingestellt wurde.



Damals in den 80ern waren Rallyes publikumsnaher Motorsport zum Anfassen. Brachiale Fahrmaschinen schossen durch Ortsdurchfahrten, die Zuschauer sprangen erst in allerletzter Sekunde von der Piste. Hier ballert unser Testteam durch ein südländisches Dorf. Die gewaltige positive und negative Beschleunigung sorgt beim Beifahrer für kurzzeitige Blackouts. Es ist eine Kunst unter diesen Bedingungen das Gebetbuch richtig zu lesen. Die Aufzeichnungen verschwimmen ab 1,5 bar Ladedruck zu psychodelisch angehauchten Hieroglyphen.



Audi S1 Flügelmonster

Eskalation der Gruppe B

Walter verkündete einmal, dass er stolz sei, die verrückteste und gefährlichste Zeit im Rallyesport miterlebt zu haben. Der Regensburger hat nicht nur teilgenommen, er hat die Gruppe B dominiert.

Der S1 hat sich gegenüber dem Sportquattro nicht nur optisch verändert. Die Reifen wuchsen in die Breite, was die Fahrleistungen spürbar verbessert. Ohne MTS (wer braucht schon einen Magnet) fährt der Audi sagenhaft mit 12 Voltan-Supersprit um den Kurs. In Kurven ist Fingerspitzengefühl gefragt: Der kurze Radstand fordert alles an Fahrkönnen, möchte man im Grenzbereich schnell durch Kurven zirkeln. Der Inliner-Fünfzylinder peitscht ihn kräftig voran, fast schon so, als hätte ihn MTM getunt. Hat man den Bogen aus flüssigem Fahrstil und Fahren auf Zug nicht heraus, kommt der Fahrer in schnellen Kurven schnell ans Limit: Der kurze S1 wirkt dann nervös und beginnt zu tanzen. Es kann von Vorteil sein, die Vorderräder mit Lack zu versiegeln. Im Chassis ist Platz zur Bleiabstimmung. Wir fahren unsere beiden Quattros pur. Möchte man ins Chassis, muss erst das hintere verklebte Abdeckblech ausgehebelt werden. Es verdeckt die beiden hinteren Karosserieschrauben. Mit Feingefühl entfernen! Wir haben es anschließend mit D-Seit-Klebeband fixiert. Hält perfekt und ist sofort wartungsfreundlich abnehmbar. Alternativ kann man Schraubenöffnungen ins „Kunststoffblech“ fräsen. Die Detaillierung hat Revell hervorragend umgesetzt. Dass der HB-Schriftzug fehlt ist das übliche Agreement „Keine Tabakwerbung auf Spielwaren“. Findige Decaler stellen sich die zwei Buchstaben selbst her und geben dem qualmenden S1 den letzten authentischen Schliff.



Kurz vor dem Start: Wir werden angezählt. Ich steige dem Fünfzylinder aufs Bodenblech, damit er sofort maximalen Ladedruck aufbaut. Das Klingeln und Pfeifen des Turbolaufzeugs lässt die Höllenmaschine infernal brüllen. Sobald die Fahne fällt, brechen wir mit dicken schwarzen Strichen auf dem Asphalt los. Die Markise des Cafés flattert wie bei Windstärke 8.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
132 mm	*58,2 mm*	*41,2 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
69,7 mm	*56,1 mm*	*55,4 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
80 g	*Standard*	*Inliner*

Nach Passieren der Wendeschleife kommen wir wieder am Startpunkt vorbei. Das Fauchen des Aggregats beim Beschleunigen und das infernale Abbröckeln vor Kurven bei fallender Drehzahl hört sich zwischen den Häusern genial an. Kurz anbremsen, den S1 anstellen und dann voll aufreißen. Dreht der Turbomotor voll aus, schießt man wie auf einer Kanonenkugel um den Kurs. 12 Voltan-Supersprit zündet optimal!





Audi S1 Flügelmonster

Eskalation der Gruppe B

Sollte die Dachantenne abbrechen: Es befindet sich dreifacher Ersatz in der Serienausstattung. Das verschraubte MTS kann schnell entfernt werden. Rallyewagen mit Magnet, das geht gar nicht! Sollte man den Audi „ohne“ nicht reiten können... Mit dem S1 ist damals auch nicht jeder Pilot zurecht gekommen. Dann heißt es: Üben, üben, üben. Walter Röhrl nahm damals beim Einstieg bei Audi „Quattro-Fahrstunden“ bei Stig Blomqvist. Bei der anschließenden Monte lies er seinen Fahrlehrer hinter sich. Alles was der Audi braucht ist das übliche Aufbereitungsprogramm: MTS raus. Antriebswelle, Achslager, Getriebe ölen. Motor und Lager vibrationsfrei im Chassis einkleben. Dann kann es mit voller Leistung auf WM-Jagd gehen.





Der gigantische Flügel war nötig, um Abtrieb auf die Hinterachse zu bringen. Hinter den zwei schwarzen Gittern rotieren Lüfter, deren Rotorblätter zusätzlich Kühlluft erzeugen. Nach Abstellen des stramm gefahrenen S1 laufen diese meist noch nach.

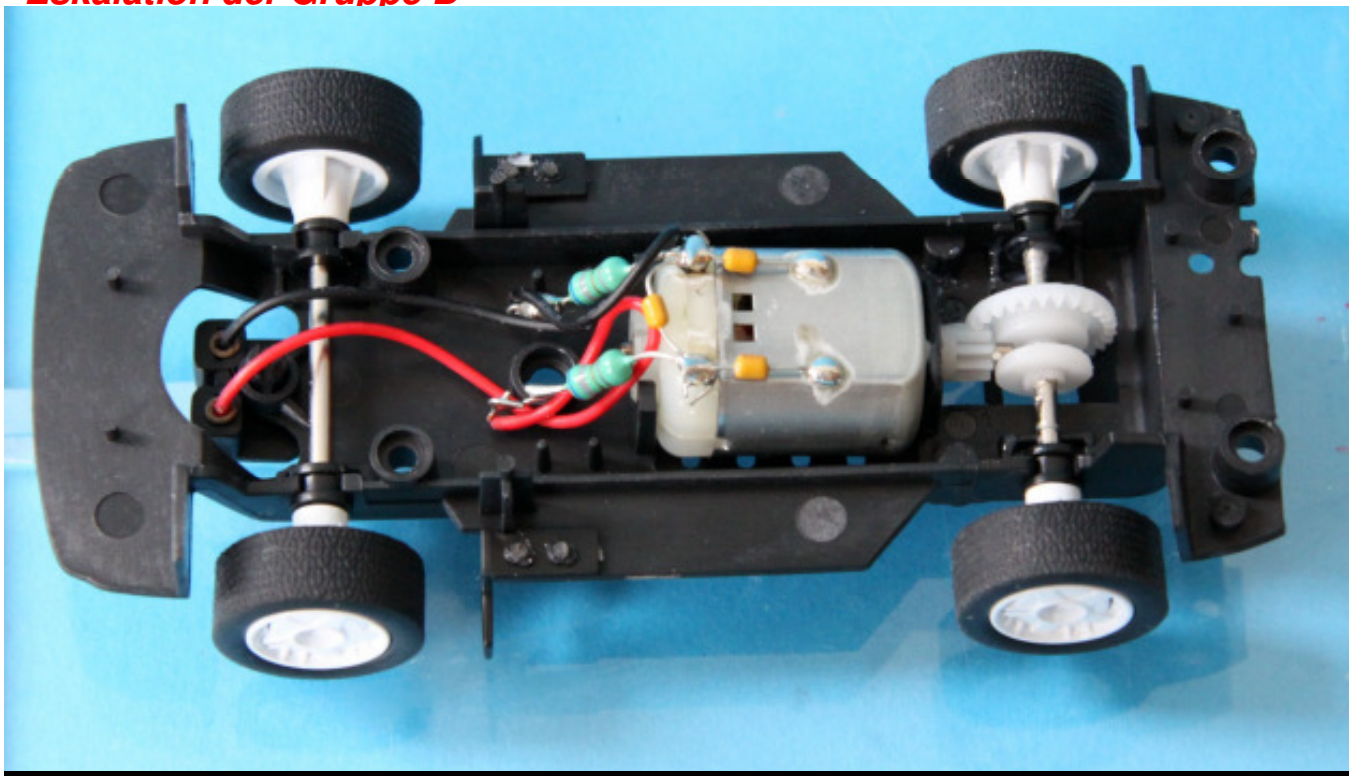
Die Race of Champions Version ist nicht minder attraktiv. Die Qual der Wahl stellt sich für echte Rallyefans nicht: Einfach beide ordern!





Audi S1 Flügelmonster

Eskalation der Gruppe B



Der schwerpunktgünstig nach hinten abgesenkte Inliner greift ins auf Zug abgestimmte Getriebe. Bei 12 Voltan Super im Tank pfeift der S1 in Turbomanier um den Kurs. Der kurze Radstand ist ideal für enge Kehren. In schnellen, langgezogenen Kurven ist Fahrkönnen gefragt, möchte man bei Vollgas auf Kurs bleiben. Wie in einem echten Gruppe B ein Drahtseilakt zwischen Turboloch, Abflug und Bestzeit. Im Chassis ist genügend Platz, falls man mit Blei trimmen möchte. Beide Audis haben verschiedene Felgentypen: Stabile Scheibenräder am HB für harte Sprünge bei der 1000 Seen-Rallye. Für das Race of Champions klassischer Rennsport-Fünfstern.

Vibrationsfrei können so die Komponenten arbeiten. Der Grip der Serienreifen stellte uns auf C- und S-Schiene absolut zufrieden. Eventuell kann man die Vorderräder mit Klarlack versiegeln, sollte der potente Audi in Kurven doch stempeln.

Fazit:

Tuner Revell hat mit dem Quattro S1 einen Meilenstein des Rallyesports optisch wie technisch eindrucksvoll umgesetzt. Sogar bei den Fahrleistungen hat man sich am Original orientiert. Es ist schön, dass es die Gruppe B wieder gibt. Zumindest für uns!



Revell

www.revell.de



classic slot dreams and more

Rallye



Abarth*iger* Mirafiori

gegen **Ford ESCORT RS**

Rallye



FIAT vs. FORD



Abarthiger Mirafiori

Escort RS MKII

Es war die Zeit der Endsiebziger. Rallyefahren, das waren weite Schwünge mit Heckschleudern, die durch klangtechnisch einwandfreie Saugmotoren angetrieben wurden. Das Duell zwischen Fiat und Ford erwachte. Die Zuschauer liebten es, wackere Familienkutschen im Driftwinkel zu sehen. Es handelte sich um vertraute Formen, die man aus dem Straßenbild kannte: Fiat 131 Mirafiori gegen Ford Escort MKII. Durch adäquate Tuningmaßnahmen hauchte man den ansonst eher braven Autos kräftige Fahrleistungen ein. Der Ford bekam einen von Cosworth optimierten Motor unter die Haube und eine Hinterachse mit Sperrdifferential, die aus dem starken 3 Liter Capri stammte. Fiat vertraute auf den Haustuner Abarth, der es seit Jahren verstand ein Maximum an Leistung in die Turiner Autos einzuhauchen. Die Spurbreite wuchs gegenüber der Serie kräftig an. Unter den weit ausgestellten Radhäusern drehten sich sensationell breite Walzen. Der Sound ihrer getunten Motoren lockte Heerscharen von Zuschauern an den Streckenrand. Der unvergessliche Colin McRae (+) nannte den Escort aus jenen Tagen, das Auto mit dem für ihn besten Motorsound. Inmitten des Duells ging der Stern des Walter Röhrl und Christian Geissdörfer auf. Sie unterschrieben bei den Italienern. Es sei nur kurz erwähnt, dass Walter zum ersten Mal Weltmeister auf dem Fiat 131 wurde...



Fiat 131 Abarth: Die stark getunte Familienkutsche aus den Endsiebzigern bekam eine kräftige Überarbeitung. Die Spur wuchs enorm in die Breite, die Radhäuser mit. Der Motor bekam eine Leistungskur, damit man in der WM konkurrenzfähig gegen Ford war. Eine dezente Lufthutze auf der Haube saugt Luft in den Sportfilter. Acht Scheinwerfer in Front illuminieren die Wertungsprüfung bei Nacht.



FIAT vs. FORD



Abarthiger Mirafiori

Escort RS MKII

Tuner SCX hat zwei neue Varianten beider Fahrzeuge aufgelegt. Den Escort gibt es bereits in zwei Versionen (Vgl. JHM No.10). Den Fiat nun endlich in Alitalia Werksversion. Es handelt sich zwar nicht um die unlängst in Spanien erhältliche Version von Markku Alen. Der aktuelle Fiat stammt von Pessavento. Egal, Hauptsache die italienische Airline-Lackierung ist auch bei uns zu haben. Auf dem Rallyekurs begeistert das ausgewogene Fahrverhalten: Länge läuft, dazu eine breite Spur und ein drehmomentstarker Motor, der schön von unten heraus Kraft hat und seine L-Kurve nahezu linear entfaltet. Unkontrollierbare Drehzahlexplosionen bleiben aus. Diese wären im Rallyefahrzeug fehl am Platz. Möchte man schnell sein, braucht man beim ständigen Beschleunigen und Bremsen ein kontrollierbares Drehzahlband. Damit lässt sich der 131er flink um die Ecken zirkeln. Möchte man den Fiat vor engen Kurven anstellen:



Das Weglassen der Stoßstangen spart Gewicht und verschärft die Optik. Je ein großer Heckflügel auf dem Deckel und dem Dach erhöht den Anpressdruck auf die antreibende Hinterachse. Für den Traktionsaufbau ist Fahrergefühl und -können gefragt. Der Inliner gibt seine Leistung linear kontrollierbar ab. Wer damit nicht zurecht kommt kann schlichtweg nicht Rallyefahren...

Ein Tritt aufs Bremspedal und ein beherzter Gastritt bis aufs Bodenblech. Schön definiert schwenkt das Heck in die gewünschte Richtung aus. Da man damals auch noch bei Nacht Rallye fuhr, kommt der Mirafiori mit Beleuchtung. Vorne strahlen acht Leuchten, hinten zwei. Die Lichtmaschine ist sehr leistungsstark, so dass sogar Teile des Bugs leuchten. Minimal Farbe in den Innenbereicht pinseln und die Sache ist erledigt. Die pendelnd gelagerte Hinterachseinheit und ein L-Kiel mit Doppelzündung steigern die Performance des Fiat. Wir haben logischerweise das MTS entfernt. Minimal Öl auf die beweglichen Komponenten der Antriebstechnik und fertig. Angenehm schnurrend und bleifrei bricht unser Alitalia über den Rallyekurs. Beim Gasgeben hört man sogar das grummelnde Ansauggeräusch des großzügigen Sportluftfilters. Der Escort RS





FIAT vs. FORD



Abarthiger Mirafiori

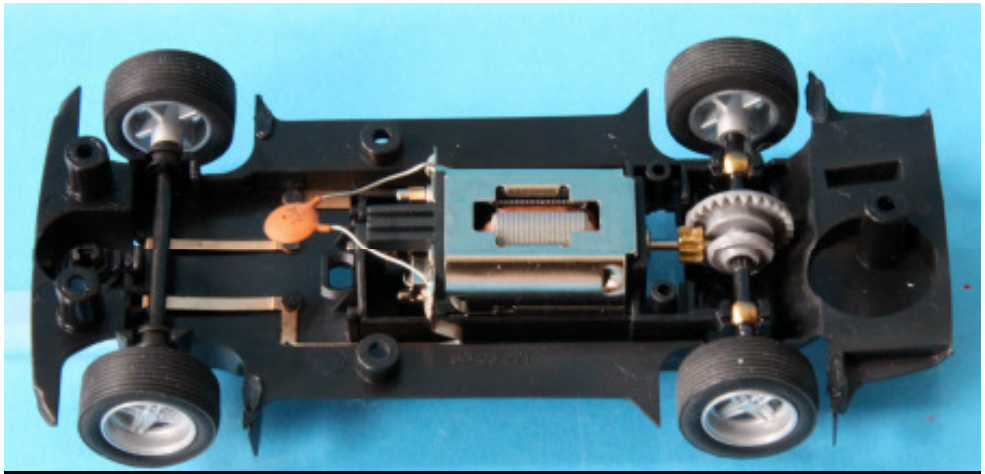
verfügt über die gleichen technischen Features. Auch er ist eine sensationelle Fahrmaschine mit sehr ausgewogenen Fahreigenschaften, wenn man ihn in Kurven über das Gaspedal nicht zum Ausschwenken provoziert. Wie erwähnt kann man einen ausführlichen Test zum MK II in JHM No.10 nachlesen. Wie fällt nun die Qual der Wahl aus? Zu einem Duell gehören zwei. Mit SCX kann man bei der Konkurrenz, bei Fiat und Ford reinschnuppern. Die Endsiebziger Rallyeschlachten leben damit neu auf. Herz was willst du mehr...

Fazit: SCX hat zwei neue scharfe Versionen von Fiat und Ford aufgelegt, die als absoluter Kauftipp einzustufen sind!

Fiat 131

Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
131,1 mm	*59 mm*	*41,8 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
78,5 mm	*56,5 mm*	*56,7 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
81 g	*RX 41*	*Inliner*



Kraftvoller Inliner, der mit 14 Voltan-Sprit anfängt zu leben. Ausgewogene Gewichtsverteilung im Chassis, eine scharfe Übersetzung plus eine pendelnd gelagerte Antriebseinheit zaubern sehr gute Fahreigenschaften in den Fiat. Etwas Öl auf die Reibungspunkte und los geht es.

Escort RS MKII

Siehe auch JHM No.10!



Die neue Farbvariante des Escort in weiß mit dezentem Blau gefällt sehr gut. Bewährt sportliche Fahreigenschaften wie beim blauen Eaton Yale aus JHM No.10!





TALBOT

Sunbeam LOTUS

RALLYE-Insider kennen dieses französische Eisen, das mit britischem Rennmotor antrat. Kantige 80er Jahre Optik, dafür Leistungsdaten, die sogar für den WM-Sieg reichten.



Foto. Kamerakind Bernd Slotman



Sunbeam TALBOT Lotus

Briten und Franzosen unter einem Hut, das ist so eine Sache. Dass es trotzdem funktionieren kann bewies dieses Kooperationsprojekt in den 80ern. Die französischen Autobauer von Talbot wollten mit ihrem Kompaktwagen Rallyes fahren. Ein leitungsstarker, kleiner Motor musste her. Jenseits des Kanals kannte man einen verrückten Briten, der es verstand sensationelle Drehzahlkurven in kleine Vierzylinder einzubauen. Colin Chapman, Mr. Lotus erwies sich als idealer Partner: Er lieferte den Motor, Talbot das Drumherum. Optisch aufregend war der Wagen an sich nicht. Entfernt erinnert er an einen Opel Kadett mit sehr großer Heckscheibe. Egal, auf die inneren Werte kommt es an. Und die hat der von SCX restaurierte Rallye-Youngtimer allemal! Seine kompakten Abmessungen bei einem im Verhältnis zugleich langen Radstand liefern eine solide Basis für harte Rallyeritte am Limit der Fahrphysik. Leichte Minilite Felgen und ein vom Motorengenie genial gebauter Motor komplettiert das Paket. Als Inliner verbaut sitzt er schwerpunktgünstig zentral im Chassis. Die entkoppelte Antriebseinheit unterstützt das neutrale Fahrverhalten in Kurven. Der Talbot liegt sehr ruhig auf der Piste, egal ob Sprint auf der Geraden oder Kurvenhatz. Tankt man 12 Voltan, fährt der Wagen sportlich flott und man kann ihn mit Schwung rallyetypisch durch Kurven schleudern lassen. Gibt man Kraftstoff mit 2 Voltan plus dazu, wird es ernst: Der Talbot offenbart Leistung satt, ohne jedoch unter



Trotz kompakter Abmessungen besitzt der Talbot einen langen Radstand. Unter dem Strich ein absolut gelungenes Rallye-Eisen vor dem Herren. Die ausgewogenen Fahreigenschaften, das klasse Handling und die bewährte SCX-Technik macht ihn zum Geheimtipp bei Youngtimern. Definierte Driftwinkel sind ebenso möglich wie sauberes Fahren. Der Lotus Inliner-Motor liefert in jeder Situation ausreichend Dampf, um den Talbot perfekt dirigieren zu können. 12 bis 14 Voltan sollten getankt werden.



Sunbeam TALBOT Lotus

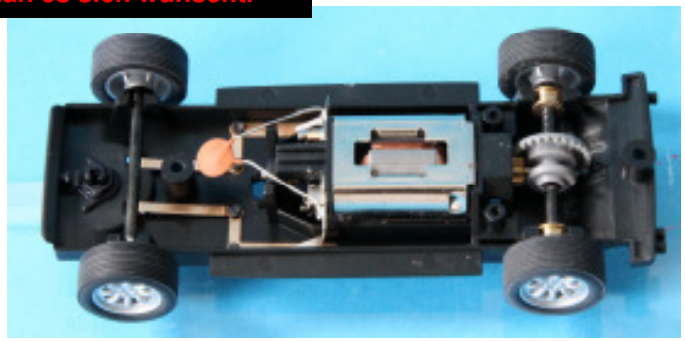
Kontrollverlust zu leiden. Fährt man mit ¾ Gas durch Kurven und reißt abrupt den Schieber auf, schwenkt das Heck aus, aber der Talbot bleibt im Slot. Es scheint nahezu unmöglich, ihn im Drift von der Ideallinie abzuwerfen. Trotz des im Chassis fest verankerten Antriebsstrangs verhält sich die Fuhre auch in Kurven sensationell gut. Wir haben lediglich die zwei Karoschrauben leicht gelockert. Trägt man an Seitenkästen und Heck Material ab, kann man das Fahrwerk mit wenig Aufwand von der Karo entkoppeln. MTS flog selbstverständlich aus dem Wagen. Einsteiger-fahrhilfe im Rallyeauto, das ist nicht unser Ding!

Fazit:
Der SCX Talbot Lotus ist ein weltmeisterlicher Rallyewagen. Handlichkeit und bewährt rallyetaugliche Technik garantieren einen ermüdungsfreien Fahrstil. Geheimtipp!



Flink, präzise, schnell: Der Talbot fährt sich in allen Gangarten gut. Sein klassischer Inliner hat linearen Bums, ideal für Rallyes. Mit minimal Aufwand, holt man ohne Mehrkosten noch mehr aus dem Gewinnertyp. Ein Gesamtpaket, wie man es sich wünscht.





Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
124,6 mm	*535 mm*	*41,7 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
76,3 mm	*51,1 mm*	*51,1 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
75 g	*RX41*	*Inliner*



LANCIA Delta INTEGRALE *Evo III*

**Tuner Team Slot ist ein Geheimtipp für ambitionierte Rallyefans. Ihr Integrale der neuen Generation wurde technisch überarbeitet.
Wir prügeln ihn mit glühendem Lader hart durch die WP.**



LANCIA Delta INTEGRALE *Evo III*

Die Gruppe B war plötzlich tot. Ihre Eskalation forderte zu viele Todesopfer, die FIA beendete eine Rennserie, die außer Kontrolle geriet. Neuanfang: Man einigte sich auf runde 300 PS.

Lancia ging vom S4 zurück zum Basiskonzept Delta und baute ihm Allrad und mehr Leistung ein. Damit man der Homologation entsprach, gingen Serien-Integrales zum relativen Spottpreis über den Ladentisch. Die Entwicklung am neuen Integrale ging stetig weiter, bis man beim Sedici, dem Evo III landete. Der ursprüngliche Achtventil-kopf musste einer Verdoppelung weichen: Die Nockenwelle ließ nun 16 Ventile mit scharfen Steuerzeiten tanzen. Ein Abgas-Turbo erhöhte den Ladedruck in den auf zwei Liter erstarkten Brennräumen. Die Werkswagen ließen keine Zweifel aufkommen und wurden sechsmal in Folge Rallyeweltmeister. Bravissimo, jenseits des Brenners war die Welt wieder in Ordnung, die Tifosi komplett aus dem Häuschen. Experimente abseits des Reglements, wie beispielsweise ein separater Wassersack zur Bestäubung des Ladekühlers - im Kofferraum versteckt - ließ die Italiener kalt. Selbst dann, als Kondensstreifen aus Entlüftungen neben dem Heckspoiler qualmten. Man war sich einig, das Reglement richtig ausgelegt zu haben. Die FIA meckerte, musste aber passen. Che bello, Cazzo!



Kantig, kompakt und mit ausgestellten Radhäusern: Der Integrale auf Basis des Lancia Delta war im Übergang von den 80ern zu den 90ern das Hammerauto schlechthin. Hier auf der Piazza in San Michele sorgt der kreischende Allrad-Turbo für Begeisterung, so wie an seinen besten Tagen. Sein aufgeladener Vierzylinder schöpft unbändige Kraft aus 2 Litern, die durch 16 tanzende Ventile optimiert wurden.

Integrale ist ein Wort aus der Mathematik. Es handelt sich um die Berechnung der Fläche, die eine Kurve mit einer festen Achse einschließt.

Eine gelungene Namensgebung für ein Auto, das Driftwinkel schneller fahren konnte, als sie der Beifahrer zu buchstabieren vermochte.



LANCIA Delta INTEGRALE *Evo III*



Plötzlich taucht der Lancia aus dem Nichts auf und bricht um die Ecke. Der Fahrer gibt im Zweiten Vollgas: Der Evo III malt ein Integral aus Gummi auf die Piazza. Die Italiener flippen aus, der Dorfplatz wird zum Tollhaus. Bei Luca gibt es gratis Eis!



Tuner Team Slot erfreut uns seit Jahren mit sensationellen Lancias. Die neueste Edition wurde komplett überarbeitet. Neuerdings fährt man ohne Allrad, was einigen Slottern entgegen kommt. Nicht jeder beherrscht das Fahren mit vier angetriebenen Rädern. Bei den inneren Werten blieb man den kraftvollen Longcan-Inliner-Motoren mit sagenhaft offerierenden Leistungsabgaben treu. Bereits mit 12 Voltan Sprit eine Macht, mit 2 Voltan mehr im Kraftstoff eine Wucht.

Ein von Hand gefertigtes Team Slot Auto ist eine individuelle Angelegenheit. Nichts für Konsumslotter ohne technische Fertigkeiten. Die üblichen Arbeiten wie Ölungsprogramm und Check der Reifen und Felgen... eigentlich führt man so einen Check Up an jedem Slotcar durch, möchte man das Maximum heraus holen. Die Tatsache, dass nicht tausende Einheiten aus der TS Manufaktur kommen, sollte auch zum Verständnis beitragen, dass man ein individuelles Produkt erwirbt. Kenner wissen das. Wer sich ein wenig mit Slotcars befasst, holt mit wenigen Kniffen ein Optimum aus diesen Autos heraus. Der Grip der Reifen ist sehr gut. Die Motorpower sensationell. Das Getriebe läuft südländisch sportlich kernig. Klebt man Motor und Achshalter ein, steigert dies die Performance. Sollten Plastik-Kleinteile an der Peripherie vibrieren, ankleben! Dann erhält man wunderschöne Autos, die eine Seele haben.



Der 16-Ventil-Turbo zieht den Wagen auf Linie: Mit zischendem Lader und voller Drehzahl geht's im ausgedrehtem Dritten die Promenade entlang. Die 90-Grad an der Bar geht voll. Die Tifosi drehen total durch!



Rallye

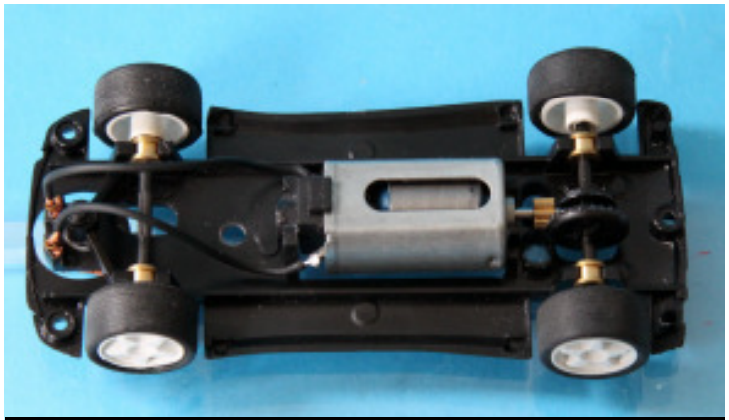


LANCIA Delta INTEGRALE *Evo III*



Nach vollendeter Rallye brechen wir noch einmal zur Ehrenrunde über die staubige Piazza von San Michele. Silvio B. hat ein TV-Team geschickt. In den Abendnachrichten von Canale Skandale kommt ein ausführlicher Bericht über unsere Rennteilnahme.

Fazit: Team Slot hat mit dem überarbeiteten Integrale einen kraftvollen Gewinnertypen aufgelegt. Die schwarz-goldene Esso Variante ist eine interessante Alternative zum Martini-Look. Wer minimal technisch Hand anlegt, hat eine Rallyegranate im Slot, die Fahrspaß und Freude abseits des Mainstreams vermittelt.



Longcan-Inliner, Messinglager, scharfe Übersetzung

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
123,8 mm	*56,8 mm*	*45 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
79,1 mm	*52,3 mm*	*56,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
89 g	*TS11*	*Inliner*

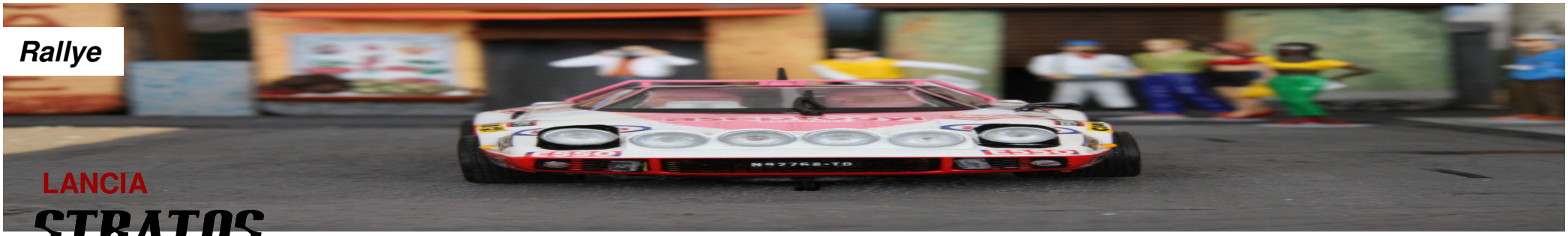
Breite Backen, volle Radhäuser und ein Heckflügel für den nötigen Anpressdruck. Der eckige Integrale ist ein Relikt aus glorreichen Tagen der Marke Lancia. Es wird Zeit, dass die Italiener an diese Epoche anknüpfen.





Mit Zahnpasta-Lächeln und

Vollgas durch die STRATOSphäre



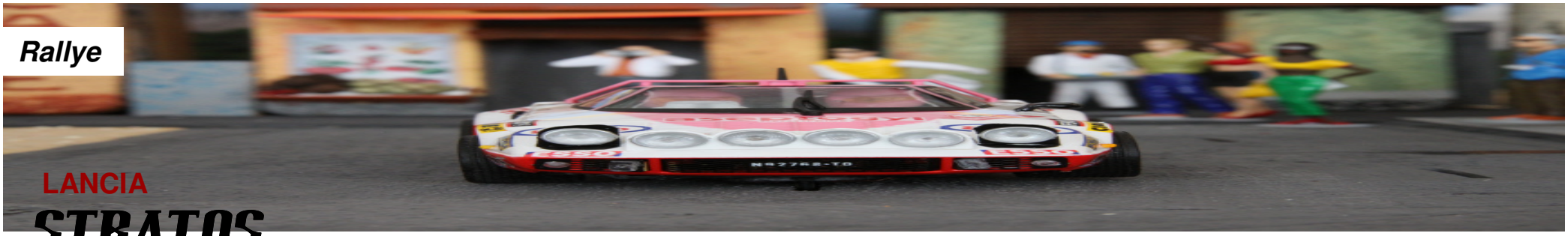
LANCIA
STRATOS

Nach der Fiat 124 Abarth - Epoche in den 70ern kam aus dem eigenen Konzern die erste Spezialentwicklung im Rallyesport, die nur darauf abzielte die WM zu gewinnen. Als andere noch mit optimiertem und umgebautem Serienmaterial fuhren, zückte Bertone seinen Zeichenstift und entwarf einen Urkeil mit Gitterrohrrahmen. Im Heck saß ein wütender Ferrari Sechszylinder. Erste Exemplare fuhren mit Zweiventil-Technik. Auch der großartige Sandro Munari, der damit die WM gewann. Später baute man wenige Vierventiler, die heute unanständige Sammler-Marktpreise erzielen. Zu Homologationszwecken mussten Autos in Serie gebaut werden. Die zahmere Stradale-Version gab es damals zu einem Kaufpreis, der für das dargebotene eigentlich einen großen Witz darstellte. Man wollte damit kein Geld verdienen, sondern nur den Regularien gerecht werden. Wer hat damals geahnt, dass so ein Stratos später mal richtig viel Geld kosten würde? Heute ist unter 100 000 Euro kaum etwas zu machen...

Neben den Werkswagen liefen auch einige käuflich erworbene und optimierte Stratos von Privatteams. Aseptogyl war ein Zahnpasta-Hersteller. Schon ein Frauenteam mit Renault Alpines fuhren vor der Stratos Epoche im gewagten Rot-Weiß-Pink. Die Fotoshootings dieser fahrenden „Zahnarzthelferinnen“ im Catsuit waren eine legendäre Darbietung der Superlative.



Bella Lancia Stratos: Mythos, Kult und Superlativ aus den 70er Jahren. Im sexy Outfit des Zahnpasta-Sponsors legt man einen souveränen Auftritt hin. Voraussetzung, man kann solche Autos auch am Limit fahren. Kein Zuschauer will so eine Granate mit 1000 Touren über Standgas erleben. Die Eckdaten der Technik stimmen. Gute Rennmechaniker holen mit wenigen Kniffen noch mehr PS aus dem Wagen. Sein bulliges Heck mit breiter Spur ist nötig, um die Kraft des Ferrari Longcans auf die Straße zu bringen.



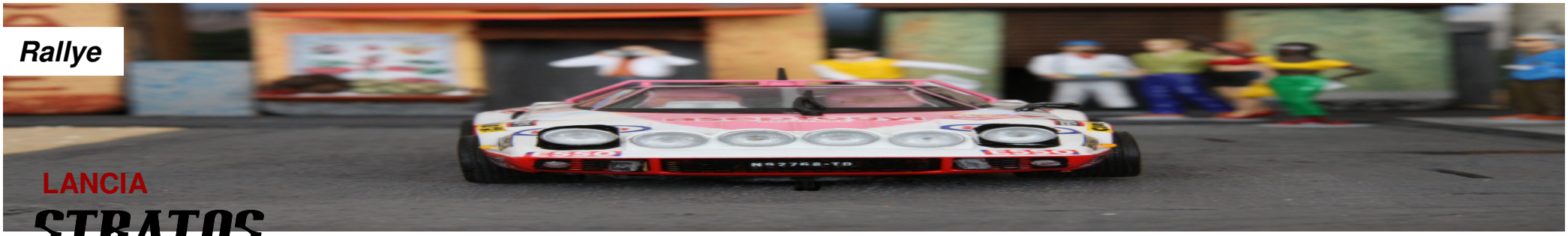
LANCIA
STRATOS

Team Slot baut seit Jahren den Lancia aller Lancias. Heiß erwartet ist nun diese popige Version zu haben. Nichts für konservative Spießer. Denn es versteht sich von selbst, dass man stilecht mit pinkfarbigen Helmen, wie das Team damals, fahren muss. Egal, im Staub der Wertungsprüfungen schwächen sich diese Farben ohnehin ab. Aber man wird trotzdem gesehen. Und darauf kommt es einem Sponsor, der viel Geld abdrückt, an.

Der Stratos an sich ist eine Fahrmaschine par Excellence, versteht man es den extrem kurz bauenden Wagen mit Ferrarimotor zu dirigieren. Nichts für Zauderer oder nervöse Naturen. Der Lancia muss hart dran genommen werden und fordert eine strenge Hand, die ihn taktil durch die Wertungsprüfung führt. Die gewaltige Spurbreite an der Hinterachse kommt dem sehr entgegen. Der Grip der Serienreifen ist ausgesprochen gut. Es ist darauf zu achten, dass die Reifenmonteure den rund gebackenen Kautschuk sauber aufziehen. Sollten die Felgen kleine Gussgrate aufweisen, diese unbedingt mit einem Cutter abschaben. Sonst wird die kraftvolle Furie zur aufschaukelnden Bestie. Den Motor sollte man vorsichtshalber in seine Halterung kleben, damit er nicht bei voller Drehzahl aus ihr springt. Zudem steigert dies die Getriebe-Performance: Die Zähne können präziser ineinander greifen. Ob man mit 12 oder 14 Voltan im Tank antritt



Dort wo der Stratos auftaucht, bekommt er uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Der brüllende Motor aus Maranello verwandelt seine Auftritte in ein Spektakel, wie es Rallyefans lieben. Der kurze Radstand des Wagens fordert alles vom Fahrer im Grenzbereich. Geht man die Sache gemütlicher an, kann man auch um den Kurs tuckern. Aber dazu wurde dieser Lancia nicht gebaut. Hat man sich an ihn gewöhnt, gibt es nur eine Pedalstellung: Vollgas! Hält man den Motor auf Zug, sind heftige Rundenzeiten drin. Steigt man in Kurven zu fest in die Eisen, erlebt man die drei Dimensionen des Raums. Einsteiger sollten sich langsam an den Wagen herantasten. Einen Stratos zu schrotten, das überlebt heute kein Rallyefan...



LANCIA

STRATOS



Markante Keilform, angriffslustiges Erscheinungsbild und aufgeklappte Schlafaugen. So kennt man den Stratos. Vier Zusatzscheinwerfer malen dicke Lichtkegel in die Nachtetappen. Hat man den Bogen raus sind sensationelle Kurvengeschwindigkeiten drin. Im Stratos sollte ein Könner am Volant sitzen, möchte man es am Limit richtig krachen lassen.

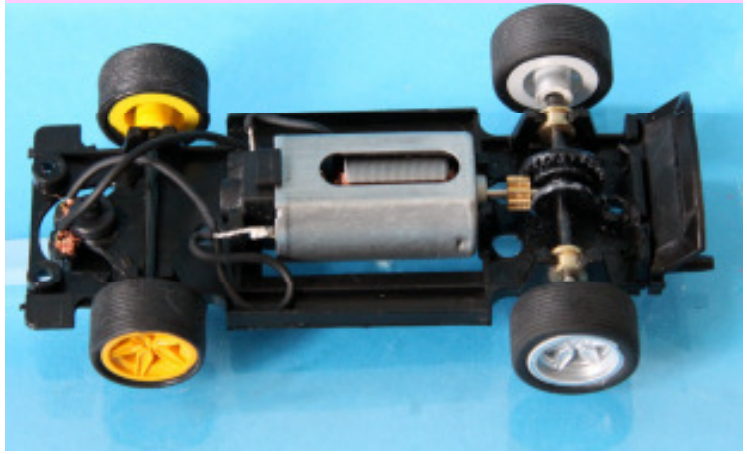


ist reine Geschmackssache. Zudem ob man das Chassis in den Seitenkästen und im Bugbereich mit Blei trimmt, oder nicht. In jedem Fall sollte man die Antriebskomponenten mit Rennöl warten. Je ein Topfen auf die Lager der Motorwelle, die Messinglager hinten und die Kunststoffgleitlager vorne. Der Lancia läuft spürbar leiser und nimmt das Gas noch besser an. Wir geben einen Tropfen Öl in die Karohalter, damit die Schrauben darin besser drehen. Ob man die großzügigen L-Kielkabel etwas kürzt oder belässt ist Geschmackssache. Der Stratos ist ein Kraftpaket der Superlative! Anfänger werden darin Angst bekommen. Könner tauchen ins Nirvana aus Lastwechsel, Drehzahl und Driftwinkel ab. Der kernige Ferrari-Sound im Heck ist süßer Wahnsinn! Die Aseptogyl-Lackierung auch!

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
118,5 mm	*63,2 mm*	*38,1 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
66,3 mm	*55,8 mm*	*63,2 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
80 g	*TS11*	*Inliner*

Fazit: Der Aseptogyl Stratos von Team Slot sieht rattenscharf aus und fährt kraftvoll dynamisch wie wenn es um die WM-Krone gehen würde. Mit wenigen Kniffen erhält der ambitionierte Rallyefan die Wunderwaffe aus den 70ern. Radikaler kann man keine Klassik-Rallyes fahren!

Ein radikales Auto braucht eine radikale Technik. Wenig Ballast, dafür ein zentral angeordneter Longcan Inliner mit mächtiger Leistungskurve zwischen 12 und 14V. Der Grip der Serienreifen ist sehr gut, die breite Spur an der Hinterachse ist Pflicht, möchte man Kurven auch im ausgedrehten Dritten Gang überleben. Achslager und Motorwelle leicht ölen. Den Motor einkleben, möchte man pannenfrei Rennen fahren.





Sierra Nevada

Autoart hat Didier Auriols Ford aufgebaut. Die Version von der Korsika Rallye weckt Erinnerungen an ein eigentümliches Automobil .



Ford Sierra Cosworth

Sierra Nevada

Didier Auriol

Dieser Wagen polarisierte im Straßenbild. Nach kantigem Einerlei brachte Ford plötzlich diese glatt gelutschte Form auf den Markt. Man warb mit ausgesprochen sensationellem cw-Wert und entfachte die Aerodynamik-Diskussion neu. Kein dummer Schachzug, denn sämtliche Konkurrenz orientierte sich beim Karosseriebau noch am Ziegelstein. Ford folgte seiner Tradition, die im Rallyesport ihre Wurzeln findet. Der Wagen sollte auch unter Wettkampfbedingungen zeigen, wozu er im Stande ist. Der Franzose Didier Auriol landete im Cockpit und drehte im eigentümlichen Ford auf. Der Motor kam in alter Verbundenheit wie immer von Cosworth. Dass diese Jungs ihr Handwerk verstehen ist kein Geheimnis. Ihr Aggregat brachte dem Sierra RS ordentlich Dampf unter die Haube. Ein für damals extrem exponierter Heckflügel erhöhte den Anpressdruck auf die Hinterachse, die durch das Frontmotor-konzept zu arg entlastet wurde. Nun legt Autoart dieses Gerät neu auf. Optisch in gewohnter Qualität erfüllt der Rallyewagen allerhöchste Standards in der Detaillierung. Aber wie sehen die inneren Werte aus? Auffallend sind die klei-nen Räder mit schmaler Schlammbereifung. Sie füllen die Radhäuser nicht aus, was aber nie der Fall ist, wenn Spezialbereifung aufgezogen ist. Bei Rallyes geht es weniger um die Optik als um die Funktion. Der Sidewinder greift über ein großes Motorritzel ins Achsgetriebezahnrad.



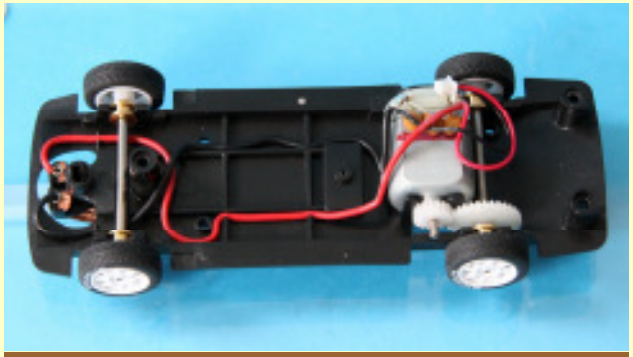
Der weiße Sierra RS Cosworth bekam grüne Rallyestreifen und hauchdünne blaue Linien, die seine Dynamik unterstreichen sollten. Mit dem coolen Franzosen im Cockpit war man schnell unterwegs. Der von Autoart wunderschön gemachte Rallyewagen begeistert seine Fans mit einer bisher noch nicht auf dem Markt erschienenen Version. Schön, wenn sich Tuner in Nischen bewegen und diese aufgreifen.



Ford Sierra Cosworth Sierra Nevada?

Didier Auriol

Wird die gewaltige Sidewinder-Zugkraft die Reifen übermannen? Nein, der ausgewogene Übersetzungskompromiss passt gut zur Reifenwahl. Wenn auch der Fahrstil an die Gegebenheiten angepasst werden muss. Der Sierra verlangt vorausschauendes Taktieren. Beschleunigungs- und Bremsmanöver auf letzter Rille sind nicht drin. Das ist nicht weiter schlimm, schließlich ist man mit flüssigem Fahrstil ohnehin meist schneller. Lässt man den RS fliegen, sind Fahrspaß und ein schönes Fahrbild bei 12V vorprogrammiert. Drifts sind mit schwungvollem Durchfahren von Kurven ohne weiteres drin. Zudem fährt man mit Licht.



Im Chassis ist genügend Platz zur Trimmung mit Blei. Der länger übersetzte Sidewinder fordert vorausschauendes Fahren. Klasse: Vier Messinglager für die Achsen. Minimal Öl drauf uns los geht es mit dezentem Sound!

Ein schönes Detail am Wagen. Zu Wartungszwecken kann die Lichtmaschine abgeklemmt werden. In seiner Quintessenz ist der Ford ein wunderschön gemachter Rallyewagen für Fans der Marke. Sollte man sich an den Reifen stören, kann man auf Alternativen (z.B. von Ninco samt Achsen) umrüsten. Der Umbau auf breitere und größere Räder samt Achsen stellt kein großes Problem dar.

Fazit:
Autoart hat sich in vorbildlicher Detaillierung an einen Exoten aus dem Hause Ford gewagt. Der aerodynamisch runde Sierra lässt sich angenehm fahren. Seine Übersetzung fordert einen vorausschauenden, flüssigen Fahrstil.



Ein stark exponierter Heckflügel schockierte damals Ottonormal-Bürger. Er war für den Abtrieb nötig.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
137 mm	*63,8 mm*	*41,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
82,3 mm	*52,9 mm*	*53,5 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
85 g	*Standard*	*Sidewinder*



Rallye hat einen Namen –





TEAM SLOT®

1:32 Slot-Cars, Bausätze, Karosserien, Decals und Ersatzteile – Made in Spain.

Mehr Infos unter **www.noris-slotracing.com**

Im Vertrieb von:

noris·slotracing

Laufertorgraben 2
90489 Nürnberg
www.noris-slotracing.com
vertrieb@noris-slotracing.com

Skandal!





Polo mit Raketen-Triebwerk



Polo mit Raketentriebwerk...

Power Slot hat zwei rallyeverrückten Ungarn einen VW Polo für die kleine 1600er Klasse aufgebaut. Das streng limitierte Gerät sieht bis auf die knallorange, jugendliche Lackierung eher sittsam aus. Bei den inneren Werten haben die Ingenieure ganze Arbeit geleistet. Im Heck des Wolfsburgers sitzt eine Gastrubine von MTU. Schwerpunktgünstig als Anglewinder eingebaut, befeuert sie das große Schaufelrad, das die Hinterachse direkt antreibt. Kalibrierte Achsen, Messinglager und kräftige Stellringe kommen zum Einsatz, um der gewaltigen Stützbreite der Spur Herr zu werden. Die wirkenden Kraftströme - infolge der Hebelverhältnisse - sind nicht zu unterschätzen. Die rallyetauglichen Profilreifen sitzen satt in den Radkästen des VW. Angriffslustig geduckt liegt er auf der Piste, sein tiefer Schwerpunkt bringt eindeutige Pluspunkte bei der Kurvenfahrt durch maximale Traktion.



Der tief (f)liegende Polo hat eine klare Botschaft auf der Tür: Hell! Wie „out of hell“ legt der Wolfsburger los. Die Techniker von Power Slot haben dem kleinen als 1600er getarnten Polo ein höllisches Triebwerk eingebaut. Bei voller Schubkraft sieht die Konkurrenz kein Land, egal wie viel Lachgas sie nachspritzt. Konstruktive Maßnahmen am Fahrwerk wandeln die Leistung in umgebremsten Vortrieb um.



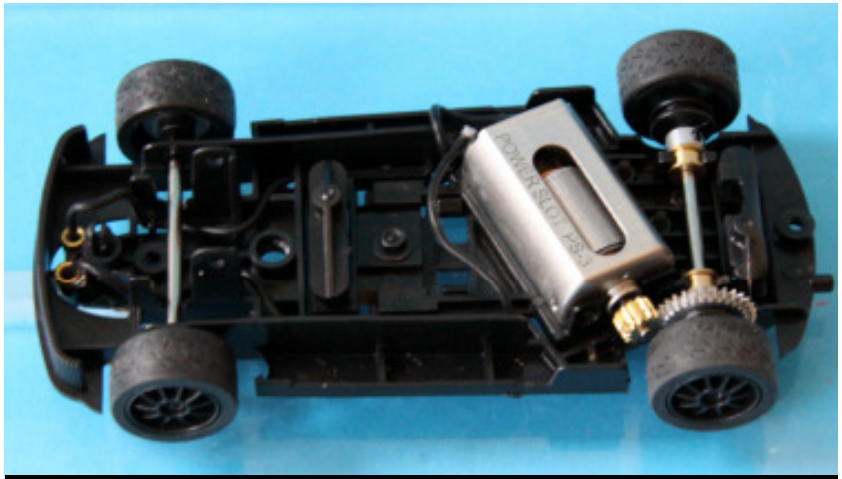


Polo mit Raketentriebwerk...

Die im Chassis eingelassene Turbinenhalterung ist ein Tuningteil von Power Slot. Über mehrere Schrauben kann man die Entkoppelung vom Hauptrahmen einstellen. Die Zündkabelverlegung verläuft sauber aufgeräumt, der L-Kiel taucht schön tief in die Längsrille der Strecke ein und hält durch sein langes Schwert den Polo auch im Grenzbereich in Spur. Der kleine VW brilliert in allen Fahrlagen: Mörderschubkraft auf Geraden. Satte Kurvengeschwindigkeiten, bei denen man das Heck über das potente Aggregat nach Belieben kontrollieren kann. Die störungsfreie Kraftübertragung durch ein präzises Metallgetriebe unterstreicht die präzise Gasannahme und harte Bremsmanöver. Das Horizontalpendelspiel der Vorderachse könnte man korrigieren. Wir kamen damit sehr gut zurecht und veränderten nichts.

Fazit:

Powerslot hat mit dem limitierten Polo ein Rallye-Eisen entwickelt, das die 1600er Hubraumklasse mit atemberaubenden Fahrleistungen aufmischen wird. Ältere Polos kann man mit der Technik nachrüsten. In Jim´s Universum findet ihr das Tuningkit.



Einstellbares Chassis mit individuellen Tuningmöglichkeiten. Longcan-Anglewinder, der schon ab 12V kräftigen Schub bietet. Die Rallyeprofilreifen laufen auf Plasphalt hervorragend und bieten Reserven für Kakaomehl-Pisten.



Breite Spur, tiefer Schwerpunkt: Das Kraftpaket bietet in jeder Fahrlage souveräne Kontrolle. Enge Kurvenradien korrigiert man über das Gas. Der Grenzbereich ist groß, Abflüge nur durch grobe Fahrfehler.

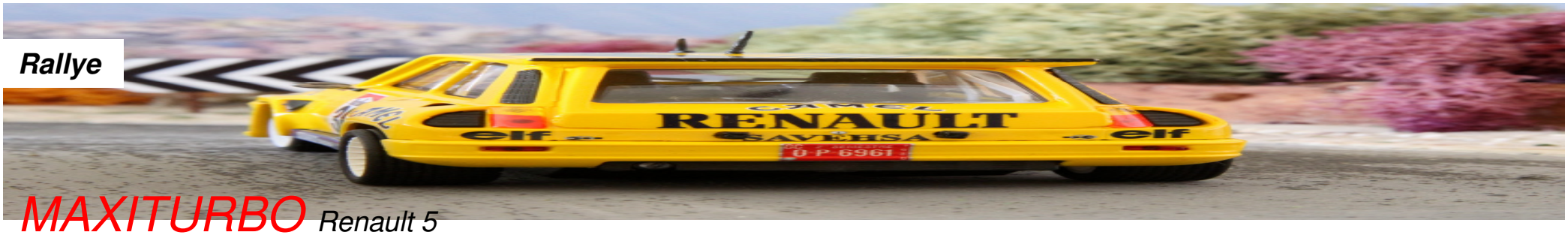
Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
123,8 mm	*62,8 mm*	*43,4 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80,4 mm	*58,8 mm*	*62,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
92 g	*PS3 Longcan*	*Anglewinder*



Gruppe B: Bis zum finalen Übergang ins Allradzeitalter ließen Renaults mit dicken Backen und aufgeladenen Mittelmotoren aufhorchen. Wir steigen ein und machen den Hörtest!

MAXITURBO

Renault 5



MAXITURBO *Renault 5*

Wir reisen zurück in die 80er Jahre, als man in der Königsklasse des Rallyesports richtig dicke Autos fuhr. Das galt optisch wie technisch. Genauer gesagt folgte die Optik als logische Konsequenz der übermächtigen Technik, damit man die Autos noch einigermaßen unter Kontrolle halten konnte. Das recht offene Reglement erlaubte technische Kniffe, von denen heute noch viele träumen. Die Motoren wurden über kraftvolle Turbos mit Ladedrücken jenseits der magischen 1 bar Grenze aufgeladen. Um den Kräften nach dem Turboloch Herr zu werden, wuchsen die Autos in die Breite. Spur und Karosserie mussten sich den Urgewalten anpassen, andernfalls wäre es eine kurze Ausfahrt geworden.

Renault brachte damals eine wilde Version des femininen Kleinwagens 5 in die Autohäuser. Ich erinnere mich noch an die erste Begegnung mit einem schwarzen Renault 5 Turbo. 50000 DM wollte der Händler haben, mein Taschengeld war leider zu knapp und Führerschein hatte ich auch noch keinen. Meine ersten aktiven „Er-fahrungen“ sammelte ich wenige Jahre später auf Lancia, ebenfalls mit Turbolader.

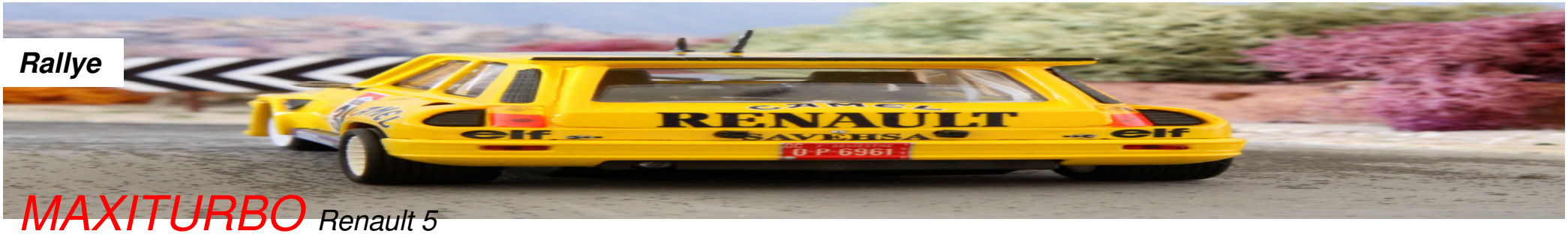
Der Renault zog mich in seinen Bann. Sein Mittelmotor war unter einer Abdeckung, dort wo normalerweise Rücksitze wären, eingebaut. Ich durfte „nur“ mitfahren. War aber wie Gott in Frankreich





Verlängerter Radstand, breites Heck, tolles Handling.





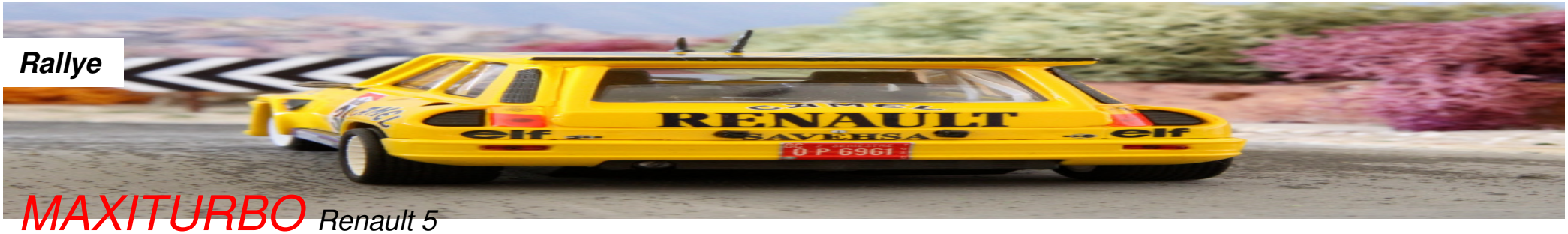
MAXITURBO *Renault 5*

vom Druck des Laders begeistert. Das Zischen war unüberhörbar, der Sound genial. Zunächst fuhren diese Autos in modifizierter Bauart auf der Rundstrecke und bei Rallyes. Nachdem sich die Gangart in der Gruppe B immer weiter verschärfte, bekam man Probleme im kurzen R5. Er wuchs in die Länge. Das gleiche Prinzip wandte Jahre später Peugeot mit ihrem Werks 205 Turbo 16 an. Länge läuft eben!

Team Slot aus Spanien hat sich erneut diesem Gerät angenommen. In sensationellem Gelb lackiert steht der Klassiker vor uns und wartet auf den harten Ritt. In Handarbeit gefertigt, muss man die einen oder anderen Kleinigkeiten beachten. Das rau laufende Getriebe bekam eine Einlaufkur mit Body-Peeling. Die feinen Schmirgelpartikel entfernen störenden Überbiss an den Zähnen. Anschließend ein komplettes Ölungsprogramm für Getriebe, Achslager und Motorwelle. Das kräftige Longcan Aggregat wurde im Chassis eingeklebt, damit nichts vibriert. Schon kann es losgehen. Mit gelockerten Schrauben der Karo kann das Fahrwerk unabhängig vom Aufbau arbeiten, das Fahrverhalten bessert sich. Team Slot legt großen Wert auf Details, auch beim Motorsound. Der R5 brüllt wie ein echter Gruppe B Wagen aus den 80ern. Verantwortlich ist die Resonanz der Karosserie. Möchte man mit einem dezenterem Auspuff fahren, sollte man am Fahrwerk rundherum etwas Material (ca. 2mm) abfeilen und es somit entkoppeln. Der Grip der Reifen ist super.



Maximal Turbo: Das Heck verlängert sich gegenüber dem Serien Renault 5 Turbo. Das brachte Laufruhe und Reserven ins nervöse Geläuf des kurzen Wagens. Sein kräftiger Dachspoiler stützt sich zusätzlich am Kofferraumdeckel ab. Breite Schaufelräder kühlen die Bremsscheiben. Über gierige Kiemen in den hinteren Kotflügel holt sich der aufgeladene Mittelmotor zusätzliche Kühlluft.



MAXITURBO *Renault 5*

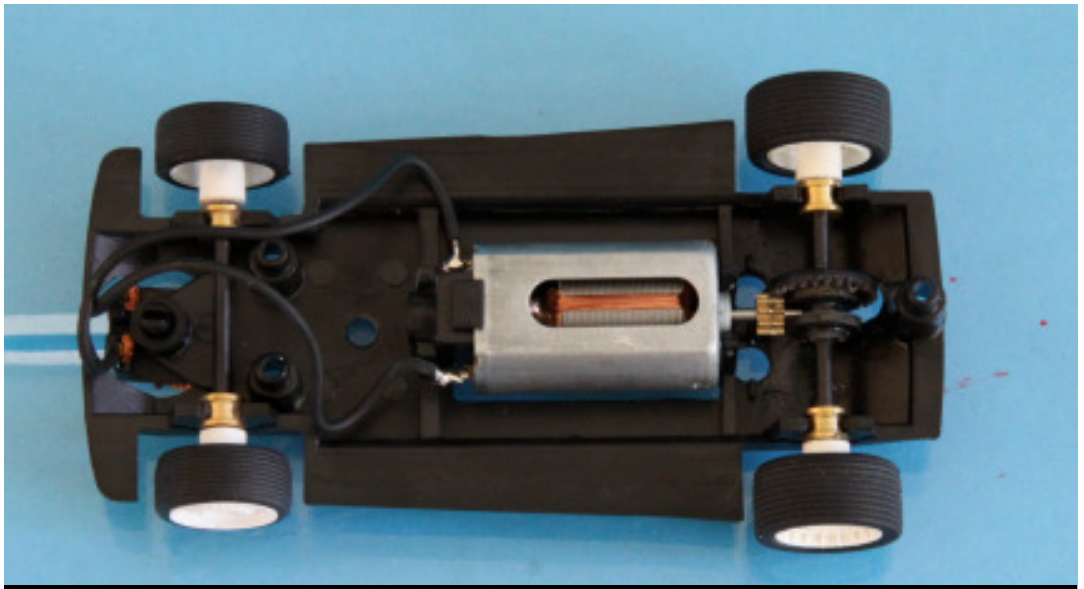
Sauber aufgezogen lassen sie den Renault sportlich direkt lossprinten und bieten in Kurven eine gelungene Mischung aus Grip und Drift. Die Speichenfelgen sehen super aus und laufen am Testwagen schön rund ohne Gussgrate. Die Achsen drehen in den Messingradlagern zuverlässig. Bei 12 bis 14V entfaltet der Longcan-Inliner richtig Turbopower. Das Fahrverhalten des Franzosen ist insgesamt sehr gutmütig. Man muss sich ungeschickt anstellen, möchte man ihn in die Botanik werfen. Über das Motorgeräusch kann man sich in den Wagen „hineinhören“. Man ist jederzeit über das vorhandene Drehzahlband informiert. Als Testfahrer im Motorsport hat mir das immer geholfen. Wer sich so einen Wagen zulegt, sollte nicht vor kleinen Servicearbeiten zurückschrecken. Der fortgeschrittene Rallyefan erledigt ein paar Kniffe und erfreut sich am optimierten Renault. Wie im echten Motorsport! Wer das nicht drauf hat oder zu bequem ist, sollte besser in der Doppelmagnetklasse fahren oder einen findigen Tuner aufsuchen, der den Wagen vorbereitet.

Fazit:

Team Slot hat mit dem gelben Maxiturbo einen wunderschönen Gruppe B Klassiker gebaut, der ähnlich wie das Vorbild etwas Zuwendung braucht, möchte man aus ihm das letzte PS herausholen. Keine große Sache, aber man sollte ein wenig Ahnung von den Dingen haben.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
120,1 mm	*60,6 mm*	*45 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
78,4 mm	*54,2 mm*	*61 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
87 g	*TS 11 Longcan*	*Inliner*





Kräftiger Inliner, der in der Halterung verklebt werden sollte. Breite Spur und genügend Platz für Blei, falls gewünscht. Vier Messinglager rundum.

NINCO sport

Außergewöhnliche Liebe zum Detail

- Lüftungsgitter aus Metall
- Photoätzteile
- Detallierte Bremsscheiben
- Rückspiegel und Heckflügel aus weichem Kunststoff – HART IM NEHMEN!
- Anglewinder – NC-5 SPEEDER

REF:50532
FORD GT MATECH

REF:50549
FORD GT DUBAI



Vertrieb durch:

CARS&CO COMPANY

www.carsandco.de

NINCO

www.ninco.com

GALLARDO vs. 997



Neue GT3 Dauerbrenner von Ninco Sport



Gallardo vs. 997

Ninco hat zwei weitere GT3-Varianten ihrer Dauerbrenner Porsche 997 und Lamborghini Gallardo am Start. Beide Wagen laufen aus der Box heraus sehr gut und können in seriennahen Rennen eingesetzt werden. Der Porsche lief bereits bei der Ninco WM in Stuttgart und derzeit im Ninco Porsche Cup, der bei vielen teilnehmenden Händlern in Deutschland ausgetragen wird (Mehr zur Einsteiger-Rennserie unter www.carsandco.de).

Der Porsche ist ein gutmütiger Dauerläufer, der absolut langstreckentauglich mit seinem ausgeglichenen Fahrverhalten glänzt. Sein Grenzbereich ist durchschau- und kontrollierbar. Spielt man sich ein wenig mit den Chassisschrauben, kann man noch mehr Power aus ihm kitzeln. Diese einfach ein wenig lockern und probieren, welches Setup am besten zur Bahn und zum persönlichen Fahrstil passt.





Der Zuffenhausener in der aktuellen Lackierung legt einen souveränen Auftritt hin. Seine schwarz umrandeten Scheinwerfer unterstreichen seine Angriffslust. Hat man sich an den 997er gewöhnt, sind sehr konstante Rundenzeiten drin. Sein Grenzbereich ist sehr gutmütig und durchschaubar. Kurven durchfährt er souverän ohne Zicken. Sein Anglewinder-Sixpack im NC5-Gehäuse schiebt ihn kräftig an. Der gefederte L-Kiel versorgt die Zündanlage perfekt mit Strom. Alles in allem ist der Porsche ein unproblematischer GT3 mit einer robusten Bauform. Abflüge ins Kiesbett verzeiht er.



Gallardo vs. 997

Der Gallardo ist ebenfalls ein Powereisen vor dem Herren. Etwas nervöser im Grenzbereich als der Porsche, aber trotzdem gut beherrschbar spult er Runde für Runde ab. Auf seinen exponierten Heckflügel sollten Einsteiger ein wenig acht geben, damit er nicht beschädigt wird. Wenn man am Kurvenausgang den Gasschieber zu früh aufreißt, kann das Heck eine kleine Amplitude vornehmen. Steht ein Hindernis am Streckenrand, kann es schon mal krachen. Schade um dieses wunderschöne Auto.

Wer noch mehr über beide Wagen nachlesen möchte:

Lambo: JHM No.6 und No.11

Porsche: JHM No.1, No.9 und No.11





Der Gallardo ist breit und flach. Trotzdem fährt er sich am Kurvenausgang etwas nervöser als der Porsche. Vor allem dann, wenn der Pilot zu früh den Gasschieber aufmacht. Hat man sich an den Stier gewöhnt, steht er dem 997er in nichts nach. Die majestätische Keilform sieht klasse aus. Die dunklen Speichenfelgen sehen aus wie Turbinenschaufeln in einem Düsentriebwerk. Auf seinen stark exponierten Heckflügel sollte man aufpassen. Besonders am Kurvenausgang sollte nichts am Rand stehen, was sich am Spoiler verhaken könnte...



Gallardo vs. 997



Das dezente Weiß überspielt der Lambo mit seiner klaren, aggressiven Formensprache. Er gehört zu jenen Autos, die in so gut wie jeder Farbe gut zur Geltung kommen. Die edle Uhrenmarke als Hauptsponsor macht sich hervorragend auf dem Nobel-GT3.

Es empfiehlt sich an beiden Wagen das Vorderachsspiel mit Distanzen zu verringern. Ebenso möglich: Die Vorderachse mit einem Dremel um etwa einen Millimeter kürzen. Dann bleiben beide Boliden noch definierter in der Spur. Ihre Serienbereifung punktet sowohl auf N- als auf C- und S-Schienenmaterial. Auf glatter C-Schiene kann es von Vorteil sein, die Hinterräder kurz anzuschleifen. Der Grip erhöht sich merklich. Ob man die Vorderräder mit Klarlack versiegelt ist abhängig vom Fahrstil. Wir haben Autos, die dies unbedingt brauchen und andere, die ohne auskommen. Fährt man die Wagen ohne MTS, kann man je 2,5g Blei beidseitig unter die Vorderachse kleben. Dann liegen beide wie ein Brett und der Grenzbereich wird breiter.

Angetrieben werden beide GT3 von durchzugsstarken Anglewindern der Hubraumklasse NC-5. Spitzenleistung und Drehmoment sind im Einklang und die Leistungsabgabe reicht locker, um sogar auf größeren Clubbahnen mitmischen zu können. 12 Voltan reichen im Tank, mehr erweist sich ohne MTS als eher kontraproduktiv. Den kraftvollen Motor sollte man im Chassis einkleben, damit er unter Volllast präzise ins Getriebe greift. Das übliche Ölungsprogramm versteht sich von selbst. Sollte das Getriebe die Fahrt zu sehr akustisch untermalen, kann man es mit Zahnpasta (mit Schmirgelpartikeln oder Bodypeeling) einlaufen lassen. Diese korrigiert Abweichungen im Feinbereich.



Gallardo vs. 997



Die Optik der beiden Dauerbrenner ist wunderschön. Der Porsche in Rot-Silber-Schwarz sieht kräftig aus. Der Gallardo mit edler Uhrenwerbung kommt in dezenter Saisonfarbe Weiß. In beiden Autos weiß die Konkurrenz sehr schnell, wie viel es geschlagen hat.

Fazit:
Ninco hat zwei neue Versionen von bewährten GT3 Boliden zur Ausstattung von Startfeldern aus der Box geholt. Die renntaugliche Technik zum kleinen Budget macht beide Wagen für die Rennen fahrende Zunft sehr interessant. Rennspaß muss nicht immer viel kosten.



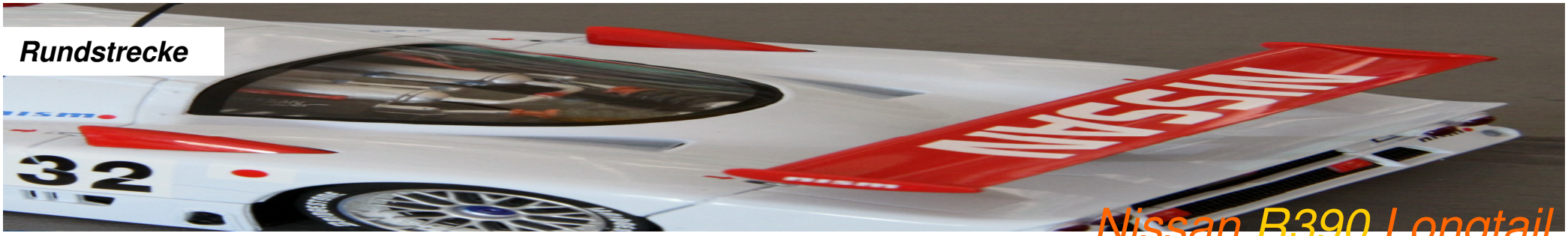
R 390

Slot.It

Eine Erfolgsgeschichte geht in Verlängerung



Mehr Abtrieb im Langheck Nissan?



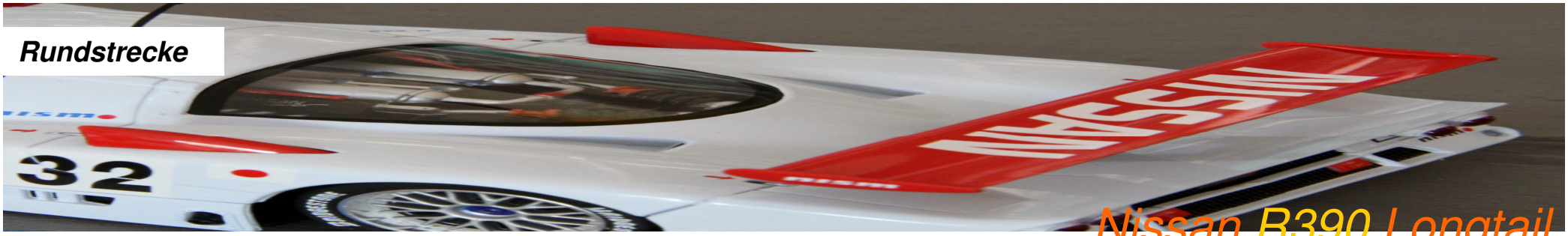
Nissan R390 Longtail

Langheckwagen haben Tradition. Besonders auf der Strecke von Le Mans. Auf langen Geraden mit hohen Geschwindigkeiten liegt so ein Wagen stabiler, das verlängerte Heck produziert einen größeren Abtrieb. Das, was in wenigen Kurven an Zeit gegenüber kürzeren Sportwagen verloren geht, holt man sich locker auf dem Vollgasanteil der Rennstrecke zurück. Einer der bekanntesten Langheck-Wagen ist zweifelsohne Porsches 917 LH aus 1969. Japaner sind von Haus aus findige Tüftler und gute Kopierer. Für ihren Nissan R390 wollte man sich für das 1998er Rennen an der Sarthe in der GT1 Klasse den konstruktionsbedingten Vorteil zu Nutze machen.

Slot.it hat nach langer Ankündigung nun diesen Wagen ins Startfeld gestellt. Der R390 galt unter Insidern lange Zeit als der Rennwagen mit dem größten Tuningpotential der Marke. Seine flache Form und die ausladenden Geometriedaten des Chassis ermöglichen Kurvengeschwindigkeiten, bei denen anderen längst ihr Limit überschritten haben. Was bringt nun das längere Heck? Mehr Laufruhe? Oder ein viel nervöser sitzendes Heck infolge eines nach hinten verlagerten Schwerpunkts? Wir gehen der Sache auf den Grund und bauen zunächst das störende MTS aus. Nach dem üblichen Ölservice öffnen wir die Schrauben der Karosserie und des Motorhalters um je Minus 1U. Seidenweich schnurrt das Getriebe, der Nissan fährt sich warm. Leichtes anschleifen der Hinterräder steigert deren Haftung, ihre Auflagefläche vergrößert sich. Endlich geht es im Renntempo los. Ohne Kompromisse prügeln wir den Nissan ohne Blei im Chassis über den 70 Meter langen Kurs. Sämtliche Kurvenradien, kurze und lange Geraden meistert der Wagen souverän. Die anfänglichen Bedenken wegen der längeren Karo wurden nicht bestätigt. Man denke nur an das schwierige Aufbereitungsprogramm am McLaren F1 GTR der Marke: Sein überhängendes Heck stellte manchen Tuner im Club vor ernsthafte Probleme. Beim Nissan ist das zum Glück nicht



Auf Geraden sicher unproblematisch. Aber wie wirkt sich die hinten verlängerte Karosserie in Kurven aus? Länge läuft! Slot.it hat den Nissan mit Bedacht konstruiert. Durch das im Heckbereich veränderte Chassis, das seit Einführung der Whitekit R390 verbaut wird, läuft der Wagen noch besser als er es früher schon tat. Gelassen und ruhig geht er durch enge und weite Radien.



Nissan R390 Longtail

der Fall. Sein als Inliner verbauter Motor (orange Kappe) hat richtig Druck, das Fahrwerk mit breiter Spur spendiert dem Japaner einen großzügigen Grenzbereich. Es kommt mir fast so vor, als würde der Wagen sogar eine Spur ruhiger liegen als die Kurzheckversion. Dies war einmal unser nervigstes Auto: Die Serienstreuung hat damals übelst zugeschlagen. Alle Nissans im Club lagen gut. Unserer war eine Katastrophe, bis wir das schiefe Chassis tauschten, das auch nicht mit Heißwasser zu bändigen war. Am Testwagen ist das Chassis kerzengerade und die negativen Erinnerungen aus der Vergangenheit sind passé.

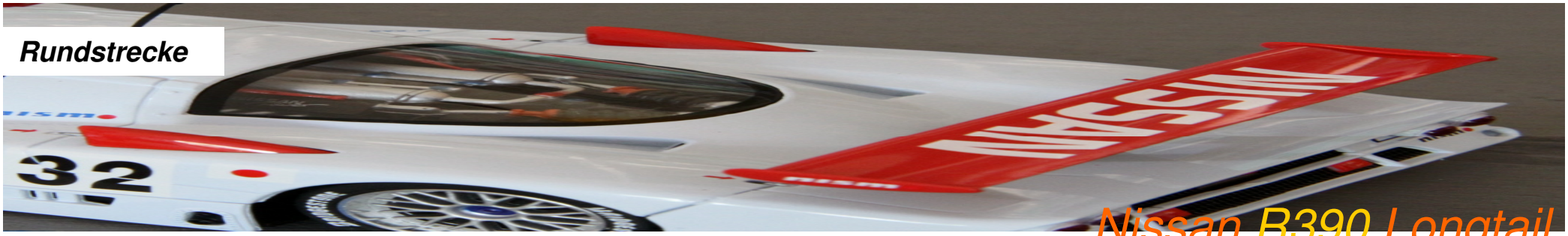
In Kurven verhält sich der Neue ausgewogen ruhig. Enge Kehren durchrollt er gelassen, lange schnelle Kurven mit fast voll aufgedrehtem Gas nimmt er souverän. Das Chassis hat sich im Vergleich zu den ersten Nissans entscheidend verändert. Besonders sein Heckbereich wurde durch eine angesteckte Platte abgewandelt. Diese Maßnahme konnte man bereits bei den Whitekit-Nissans beobachten. Unter dem Strich ist der Nippon Langstrecken- GT1 von 1998 ein ausgewogener Dauerläufer. Er macht auch zehn Jahre nach seiner Premiere in Le Mans Freude auf der ganzen Linie. Wenn auch wegen der relativen Zeitnähe zu den 90ern noch ein wenig die Melancholie des Rückblicks fehlt.



Er misst 3,4 mm mehr als der kurze R390. Die Bodengruppe blieb, die Karosserie wuchs aus zum Langheck. Vor- oder Nachteil fürs Fahrverhalten? Die Testversion bestand mit Bravour! Jetzt wird es Zeit, dass man die Rennversion in voller Bemalung über den Brenner zu uns nach Germany schickt.



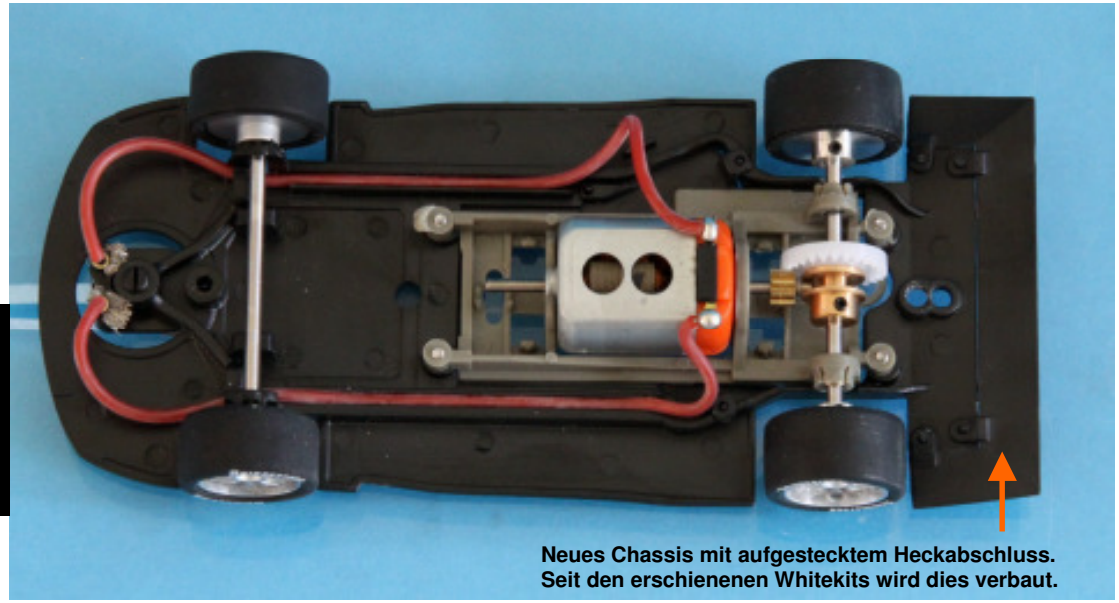




Nissan R390 Longtail

Fazit:

Slot.it hat mit den langen R390 die Erwartungen erfüllt. Die Italiener verbauen im Nissan ihre bewährte Technik und liefern einen GT1 mit extremen Tuningpotential. Schon die Abstimmung des Serienmaterials eröffnet weite Felder.



Neues Chassis mit aufgestecktem Heckabschluss. Seit den erschienenen Whitekits wird dies verbaut.

Im Chassis die übliche Technik der Italiener: Entkoppelter Motorhalter, Kabelkanäle und orangener Inliner mit mächtig Drehmoment. Geschraubt: Ritzel und Hinterradfelgen. Die höheneinstellbare Vorderachse wird über kleine Böcke tariert. Hinten sieht man die aufgesteckte Heckplatte am Nissan Chassis. Motor einkleben, Achsen ölen und loslegen. Rundum ist genügend Platz für Trimmblei. Tipp: Pb in die Seitenkästen!

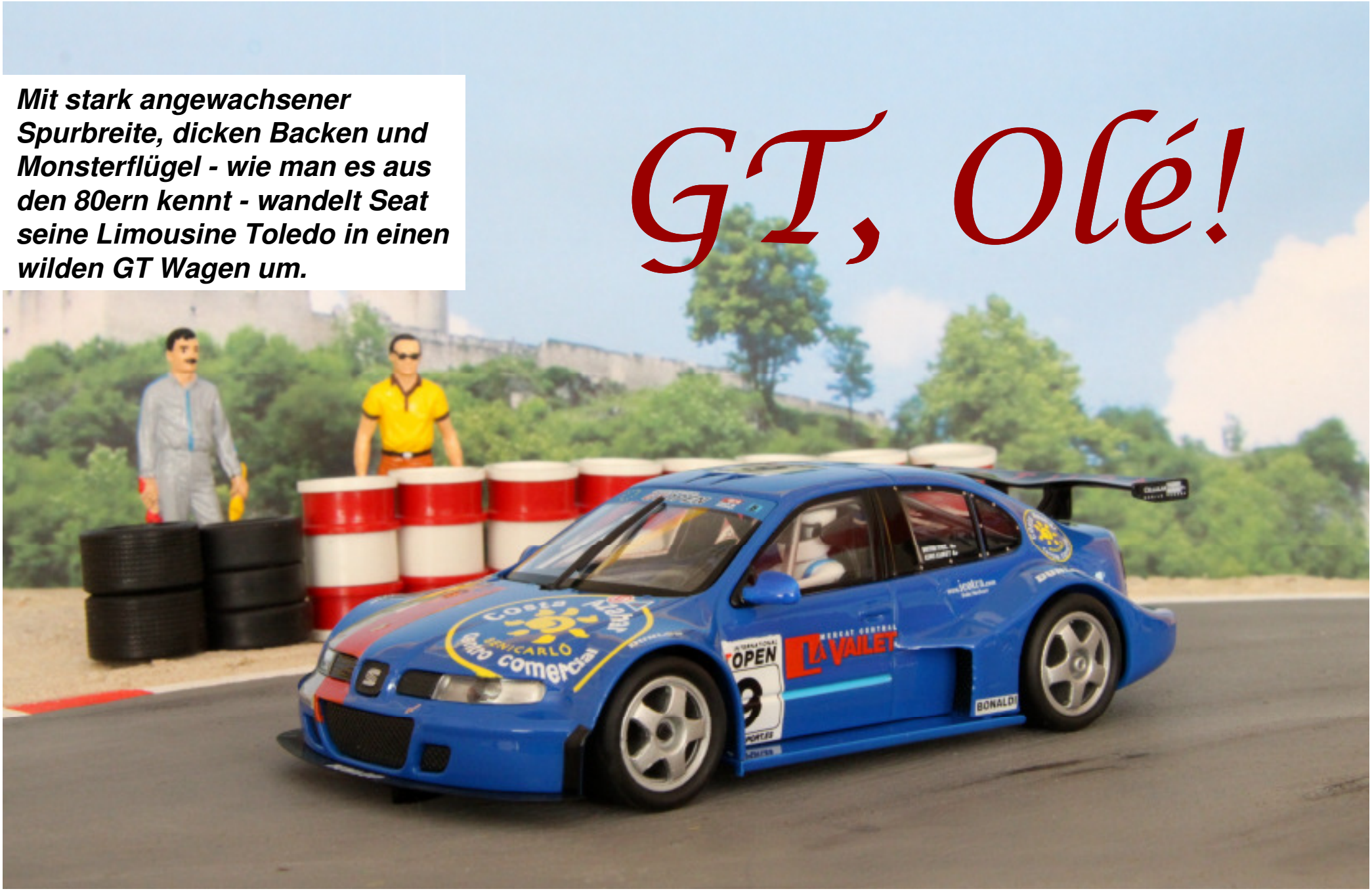


Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
146,5 mm	*64,7 mm*	*34,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
83,3 mm	*62,4 mm*	*62,4 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
77 g	*Slot.it orange*	*Inliner*


WWW.SLOTITNOW.COM
ab € 100,- Versandkostenfrei
NEU
1:24
PLAFIT
TAMIYA
SCHÖLER
CHASSIS
High performance slotparts
© 2009 · fixpunkt gmbh nürnberg · www.fixpunkt.de
slot it now –
der Online-Shop und Ladengeschäft
an der Nürnberger Stadtmauer
Slot.it
SCX
NSR
AUTOart
NINCO
FLY
ORTMANN
Carrera
SCALEXTRIC
SLOTDEVIL
Le Mans
Top Slot
TEAM SLOT
Racer
MB SLOT
Scaleauto
Spirit
HUDY
slotit now
slot it now bernd hendl · laufertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

GT, Olé!

Mit stark angewachsener Spurbreite, dicken Backen und Monsterflügel - wie man es aus den 80ern kennt - wandelt Seat seine Limousine Toledo in einen wilden GT Wagen um.



S E A T T o l e d o G T



Seat Toledo GT

Was hat eine Familienkutsche auf der Rundstrecke verloren? Mit Häkelrolle auf der Hutablage und Reifen in Teerschneider-Dimension nichts. Anders beim Seat Toledo. Tuner SCX hat dem Wagen durch konkrete Umbaumaßnahmen Sportwagen-Gene eingehaucht. Im Grund erinnert eigentlich nur noch die Grundform an das Ausgangsmaterial. Extrem ausladende Kotflügel, Schweller, Frontspoiler und ein Heckflügel so groß wie eine Kleiderschranktür wurden nötig, damit der böse aufgebohrte Motor seine Kraft auf die Straße bringt. Man könnte fast meinen eine Zeitreise in die DRM der späten 70er unternommen zu haben. Wären da nicht die modernen Formen des Seats. Durch die gewaltig angewachsene Spurbreite wehrt sich der rassige Spanier mit Volkswagen-Genen gegen die Fliehkräfte. Die ausgestellten Fünfspeichenfelgen schließen in Rotation mit den Kotflügelaußenkanten ab und geben der Aerodynamik den letzten Schliff. Bei den inneren Werten geht ein Inliner mit gewohnt gutem Drehmoment von SCX zu Werke. Mit 14 Voltan Sprit entfaltet sich sein Temperament wie das eines wilden Stiers.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
143,6 mm	*65,9 mm*	*38,7 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80,9 mm	*66,5 mm*	*66,9 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
88 g	*RX41*	*Inliner*

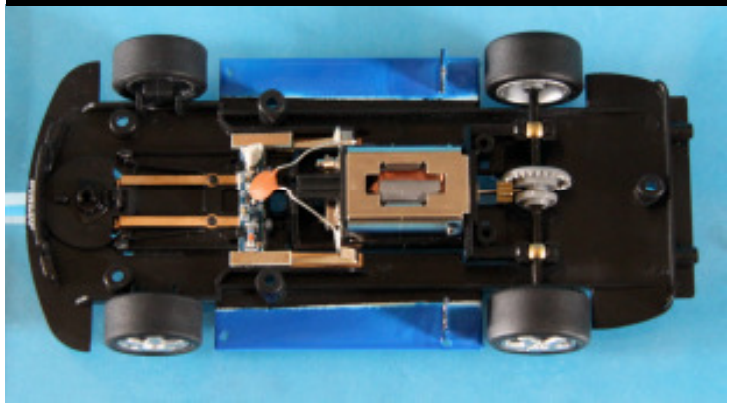


Fazit:

Der Seat GT erfreut mit zuverlässiger Technik, drehmomentstarkem Triebwerk und seinem ausgeglichenem Fahrverhalten. Seine Spurbreite bringt Spaß bei der Kurvenhatz. Ein umgebauter Familienwagen der anderen Gangart.



Um den braven Serien-Toledo haben die Tuner rennsporttaugliche Bauteile angebracht, die sein Fahrverhalten auf ein komplett anderes Niveau anheben. Im Chassis arbeitet zuverlässige Technik: Messinglager hinten, vorne Einzelradaufhängung, deren Lager mit etwas Öl seidenweich drehen. Der Grip der Reifen reicht für Heimrennkurse. Mit dem passenden Gebräu im Tank entfaltet der Motor gut kontrollierbar Power. Feste Kupferleiter verlaufen zum L-Kiel mit Doppelzündung. Ein gefälliges GT- Paket, das für Seat Fans ein absolutes Muss darstellt!



LEON

goes BTCC







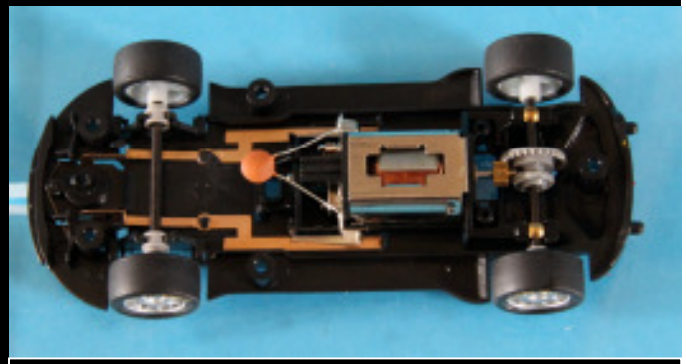
SCX schickt den kompakten Seat Leon in die British Touring Car Challenge. Wird er die Insel erobern oder gar regieren?





Seat Leon BTCC

Die Kompakten von Seat sind aus dem aktuellen Tourenwagensport nicht mehr wegzudenken. Mit starken Ladedrücken haucht man den Dieseln richtig Dampf ein. So viel, dass BMW es nicht immer leicht hat, mit ihren Saugmotor-Dreiern mithalten zu können. Neben der Weltmeisterschaft, der WTCC, läuft auch auf der Insel jenseits des Ärmelkanals eine nationale Serie, die mit genau dieser Fahrzeugklasse im Kreis fährt. Die Leute von SCX schenken mit einem neuen gelb-grünen Leon genau dieser Facette des Rundsteckensports große Beachtung. Seine kompakten Abmessungen und ein relativ hoher Schwerpunkt verlangen ein Umdenken im Fahrstil. Wer meint, damit kann man wie im LMP um den Kurs pfeifen, sollte zunächst ein Buch über Fahrphysik lesen. Was aber nicht heißt, dass man mit dem BTCC keinen Spaß hat. Im Gegenteil! In solchen Autos lernt man die Fahrzeugbeherrschung ohne MTS erst richtig. Der Grenzbereich ist schmäler. Die Herausforderung eine schnelle Zeit am Limit abzuspulen ist größer, als in einer flachen breiten Flunder. Man muss sehr präzise fahren, wenn man konstante Zeiten abspulen möchte. Darin liegt auch die Herausforderung! Ob man mit 12 bis 14V losdüst, hängt vom Bahnlayout ab. Weniger ist meist mehr! SCX hat zudem einen 320er BMW im Programm. Einen dieser Seat-Gegner haben wir im letzten JHM No.11 getestet. Take a look @!

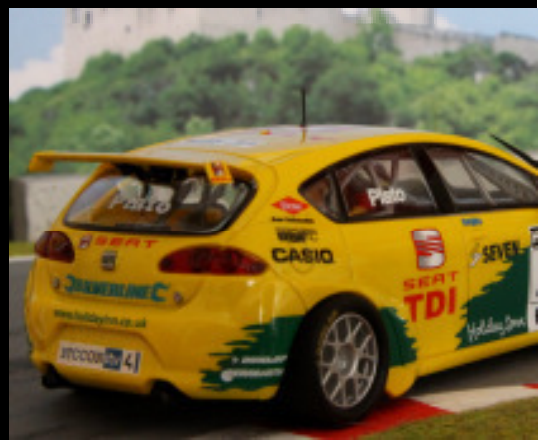


Kompakte Maße in der kleinen Tourenwagen-Klasse, gepaart mit solider Technik, die das Fahren ohne MTS erleichtert. Messinglager hinten und die Starrachse vorne erhöhen den Fahrspaß.



Fazit: Der Seat Tourenwagen fordert durch kompakte Maße den Piloten. Eine ideale Basis zum Erlernen eines sauberen Fahrstils am Limit. Der Spaßfaktor liegt bei klaren 100 Prozent!

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
136,1 mm	*61,7 mm*	*43,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
82,4 mm	*58,4 mm*	*58,4 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
83 g	*RX41*	*Inliner*



ASTON MARTIN DBR 9



Tuner SCX hat nun auch den DBR9 als GT1 in Gulf-Lackierung. Aber als 009!

Gestatten, mein Name ist

009



Aston Martin DBR9

Zunächst zucken wir in der Redaktion, wenn die Hersteller identische Modelle wie Mitbewerber anbieten. Bei diesem Auto verhält es sich anders. Wir freuen uns, dass SCX nach Scalextric den Gulf Aston anbietet. Erstens steht nun neben der 007 die 009. Zweitens bekommt man einen Inliner mit gutem Drehmoment, was interessant werden dürfte. Der DBR9 von SCX gefällt auf Anhieb gut. Eine Bereicherung zur 007 von der Konkurrenz aus England und dazu technisch anders aufgebaut. Satt liegt er auf der Strecke und gibt seine Kraft bei 14V sportlich ab. Langstreckentauglich für daheim ist die Motorcharakteristik. Der Inliner zieht schön linear ab Drehzahlkeller durch bis zu seinem Maximum. Die schön zu dosierende Kraftentfaltung bietet eine optimale Kontrolle über den Wagen. Durch die gute Bremswirkung kann man sehr spät vor Kurven den Anker werfen. Das anschließende Herausbeschleunigen bleibt überschaubar: Der GT1 bricht weder unkontrolliert aus, noch lässt er Zeit liegen. Ist das Motoröl auf Betriebstemperatur spult der Brite sehr konstante Runden ab. Fährt man auf der Langdistanz, profitiert man unter dem Strich von seiner Ausgeglichenheit. Der Grip seiner Slicks ist sowohl auf glatten S- und C-Bahnen eine gute Wahl. Im Bedarfsfall kann man die Hinterräder leicht anschleifen, um ihre Auflagefläche zu erhöhen. Zur Ausstattung gehören eine komplette Lichtanlage und ein L-Kiel mit Doppelzündung. Das Axialspiel der Vorderachse haben wir um 2 mm gekürzt. Warum Hersteller in Zeiten der Rohstoffknappheit hier zuviel Material liefern, ist unverständlich. Optisch ist der Gulf über jeden Zweifel erhaben. Schön detailliert und sauber lackiert bietet er der Netzhaut optische Anreize.





Gestatten, mein Name ist 009



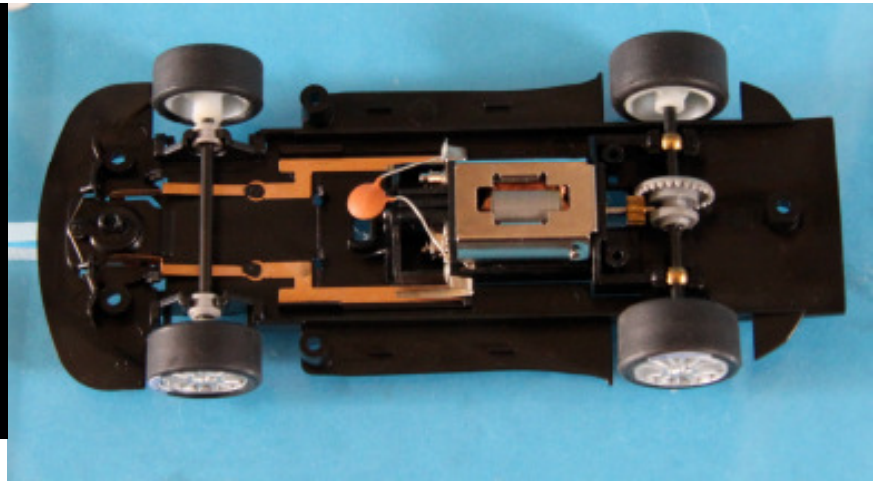
Aston Martin DBR9

Details wie der Heckdiffusor, der dem Aston Bodenhaftung spendiert, sind fein ausgeführt, ebenso wie die Flaps am Bug über dem Frontspoiler. Bei den Seitenspiegeln punktet die Konkurrenz. Am vorliegenden Auto sind sie nicht flexibel, ein Detail das Kamikaze-Piloten wissen sollten. Eines sei erlaubt: Wer diesen wunderschönen Wagen in die Boxenmauer schießt, sollte von 007 liquidiert werden. Leben und sterben lassen...

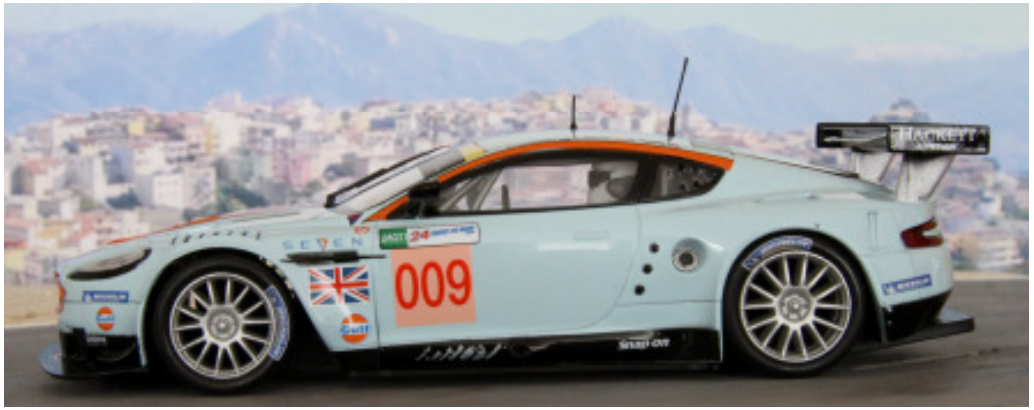
Fazit:

SCX hat mit dem DBR9 Gulf einen souveränen GT1 aufgebaut. Äußerst ausgewogene Fahreigenschaften und wunderschöne Details ergeben zusammen mit der zuverlässigen Technik ein ausgezeichnete Komplettpaket für stilvolle Langstreckeneinsätze daheim.

Souveräne Kraftentfaltung ohne schwer kontrollierbare Leistungsspitzen prädestinieren den Aston für die Langstrecke. Die entkoppelte Antriebseinheit bietet Laufruhe in Kurven und auf welligen Bahnen. Die Vorderachse sollte um 2mm per Trennscheibe gekürzt werden. Dann läuft er noch besser! Alles in allem eine runde Angelegenheit!



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
151,7 mm	*62,1 mm*	*38,5 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
86,4 mm	*61,8 mm*	*62,5 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
89 g	*RX 42*	*Inliner*



Gestatten, mein Name ist 009

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

Jim´s Bibliothek:

www.jim-hunt-magazine.de

- *Rund um die Uhr weltweit offen!*
- *Mitgliedsbeitrag? Clubausweis? Lächerlich!*

Best things in life are free!

Kiosk zu? Bibliothek geschlossen? Zeitschrift im Altpapier? Vergriffen? Unbekannt? Nicht im Sortiment?

Das alles gibt es bei uns nicht! Alle Ausgaben sind jederzeit für jedermann kostenlos* und frei zugänglich.









** Bis auf Ihre individuellen Internet-Providergebühren entstehen beim Download unseres Magazins keine zusätzlichen Kosten!*

www.jim-hunt-magazine.de

CORVETTE C6R von Ninco One

Nehmerqualitäten zum harten Austeilen





CORVETTE C6R

Ninco One

Die Einsteiger-Linie von Ninco hat schon in unserer letzten Ausgabe für Aufmerksamkeit gesorgt. „Reduzierte Detaillierung...“ hieß es auf der Messepräsentation. Aber wo ist die eigentlich geblieben? Optisch übertrifft Ninco One die Einsteigerlinien der Konkurrenz deutlich. Das Fahrercockpit entfällt, trotzdem setzt man richtige Scheiben ein. Das Rauchglas lässt den nicht vorhandenen Innenraum optisch erahnen. Ein gelungener Kniff! An der Karosserie sucht man vergebens nach Billiglösungen. Schöne Speichenfelgen, sogar mit Bremsscheiben. Eingesetzte Lampengläser und durchbrochene Karosserie-Öffnungen. Lediglich die Lüftungsgitter an Bug und Heck sind lackiert, was auf den ersten Blick nicht auffällt. Ein Zugeständnis an die Stabilität. Die Bauart stellt zugleich die aktuellen Digitalautos, für deren Crashhäufigkeit eine solide Konstruktion mehr als sinnvoll ist. Die bei diesem Tuner üblichen dicken Longcan-Triebwerke fielen dem Rotstift zum Opfer. Völlig egal, die Vette wiegt lediglich 70 Gramm. 16000 Touren und ein Drehmoment von 100gcm werden mit diesem Leichtbau-GT souverän fertig. Bereits mit 12V



„Echte“ Karosserieöffnungen, schöne Felgen, sogar mit Scheibenbremsen und flexible Seitenspiegel aus Gummi!







CORVETTE C6R

Ninco One

zieht die C6R los, als renne sie um ihr Leben. Die Gasannahme ist spontan, der Punch gewaltig. Der Kompromiss aus Explosivität und guter Kontrolle ist vorbildlich gelungen. Der Motor bietet Reserven, die man nicht aus jeder Kurve heraus komplett abrufen muss. Der Grip der Serienslicks ist überragend gut. Auch auf glatten Fahrbahnen eine Schau! Was uns besonders freut: Wirft man das MTS aus dem Heck, kann man umweltfreundlich ohne Blei loslegen. Das Axialspiel der Vorderachse haben wir mit zwei 0,5 mm Distanzscheiben reduziert.

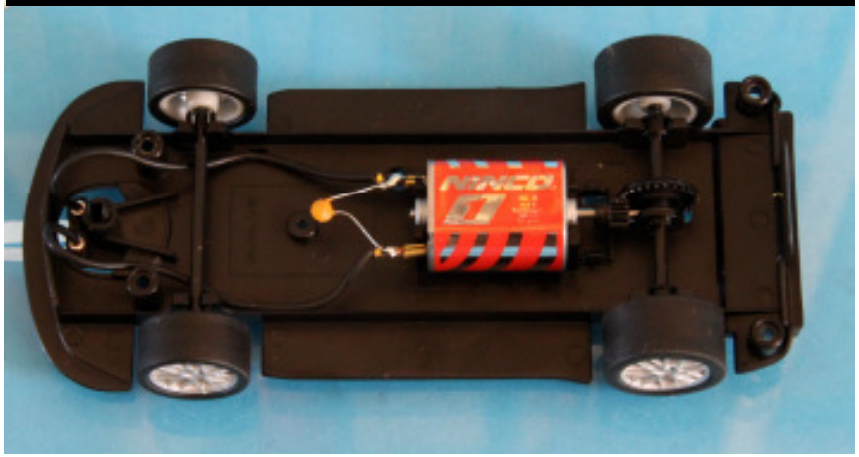
Fazit:

Die neue C6R von Ninco: Ein Dampfhammer, der durch Leichtbau trotz kleinem Motor große Fahrleistungen bietet. Die reduzierte Detailfülle ist kaum auszumachen. Klasse Optik und dicken V8-Fahrspaß gibt es zum überschaubaren Budget. Dass der Wagen auch noch robust gebaut ist, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
142 mm	*63 mm*	*37,7 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
83,4 mm	*62 mm*	*62 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
70 g	*Ninco 1*	*Inliner*



Weniger ist mehr: Konsequenter Leichtbau bietet auch mit kleinen Motoren sehr großen Fahrspaß. Der kompakte V8 liefert ansprechende Power schon mit 12V in der Zündanlage. Die Serien-Slicks bringen die Gewalt hervorragend auf die Straße.





Pescarolo JUDD



Pescarolo JUDD LMP 1

Super Racing

LMP, die Le Mans Prototypen sind die leistungsstärksten Wagen im Feld der Langstrecken-Sportwagen. Innerhalb dieser Klasse gibt es die Spitzenklasse 1 und die über Hubraum und Luftmassen-Begrenzer „abgeschwächte“ Klasse 2.

Dieser Sportprototyp fährt in der LMP1. Henry Pescarolo, heute Chassishersteller war seinerzeit selbst Gewinner der berühmten 24 Stunden von Le Mans. Er pilotierte u.a. einen der legendären Matra, die in den 70ern vom französischen Staatskonzern gebaut wurden, um die Ehre zurück an die Sarthe zu holen. Heute baut der Franzose ohne Frisur LMPs, die bei den Ausdauer-Rennen weltweit starten. Man kann verschiedene Motoren einbauen. In diesem blauen Renner steckt ein kratvolles Longcan Inliner-Aggregat des Rennmotorenbauers JUDD.

Wie fährt sich das von Avant Slot betreute Auto? Extrem tiefer Schwerpunkt, breite Spur und ein rennsporttauglicher Motor im Heck liefern dementsprechende Leistungsdaten auf der Strecke. Der Tuner hat in der Zollgröße etwas kleinere Räder gewählt, was dem Beschleunigungs- und Bremsverhalten sowie der Fahrlage zusätzlich positive Verstärkung liefert. Dadurch, dass die Speichenfelgen schwarz sind, fällt dies nicht optisch störend ins Bild. Bremsscheiben samt Zangen blitzen aus dem Tiefbett hervor. Avant Slot richtet sich an Kunden, die Rennambitionen haben. Bereits im Serienzustand liefert das Konzept mit einstellbarem Chassis eine gehobene



Avant Slot liefert in Optik und inneren Werten einen interessanten LMP1, der im Startfeld zwischen Audi und Peugeot eine tolle Alternative darstellt.





Pescarolo JUDD LMP 1 Super Racing

Performance auf der Bahn. Wer noch mehr haben will, kann ein optionales Tuningkit ordern. Wir haben es weiter vorne in Jim´s Universum vorgestellt. Es beinhaltet gedrehte Alufelgen, die anstelle der aufgesteckten Kunststofffelgen ihren Platz auf der Achse finden. Man kann Einsätze einbauen, dann integrieren sich die silberfarbigen Alus in die schöne Ausgangsoptik des Pescarolo. Zur weiteren Schwerpunktabsenkung ist ein alternatives Lexaninlet (Cockpit und Fahrerbüste) dabei. Der Hammer schlechthin ist der steife Motorhalter aus Metall, der die Kraftübertragung optimiert. Verwindungsfrei und entkoppelt kann der Antriebsstrang im Heck arbeiten. Ein Kugelkopf an der vorderen Aufhängung und zwei einstellbare Schrauben hinten bieten individuelle Anpassungsmöglichkeiten. Auf großzügigen Clubbahnen machen diese Bauteile in jedem Fall Sinn. Auf dezenten kurzen Heimbahnen stellt sich die Frage, ob man dort wirklich den Vorteil spüren wird. Schon im Serienzustand begeistert uns der LMP1 mit sehr laufruhigen und zugleich schnellen Rundenzeiten. Dunlop-Slicks mit ansprechendem

Etwas im Durchmesser kleinere Räder senken den Schwerpunkt und liefern ein agiles Fahrverhalten. Bremsscheiben und rote Sättel blitzen durch schwarz lackierte Speichenfelgen. Der Fahrer sitzt im Frischluftcockpit vor neongrün lackierten Überrollbügeln. Sein sauber lackierter Helm hat sogar ein richtiges Visier! Ackermann liefert den finanziellen Rahmen.





Typische LMP-Optik: Formel 1 Nase mit seitlich auslaufenden, verkleideten Radhäusern. Der grimmige Blick und farbliche Akzente in Gelb und Neongrün geben dem Wagen ein Gesicht in der Menge der schnellen Flundern. Das leuchtende Blau der Basislackierung sieht edel aus.

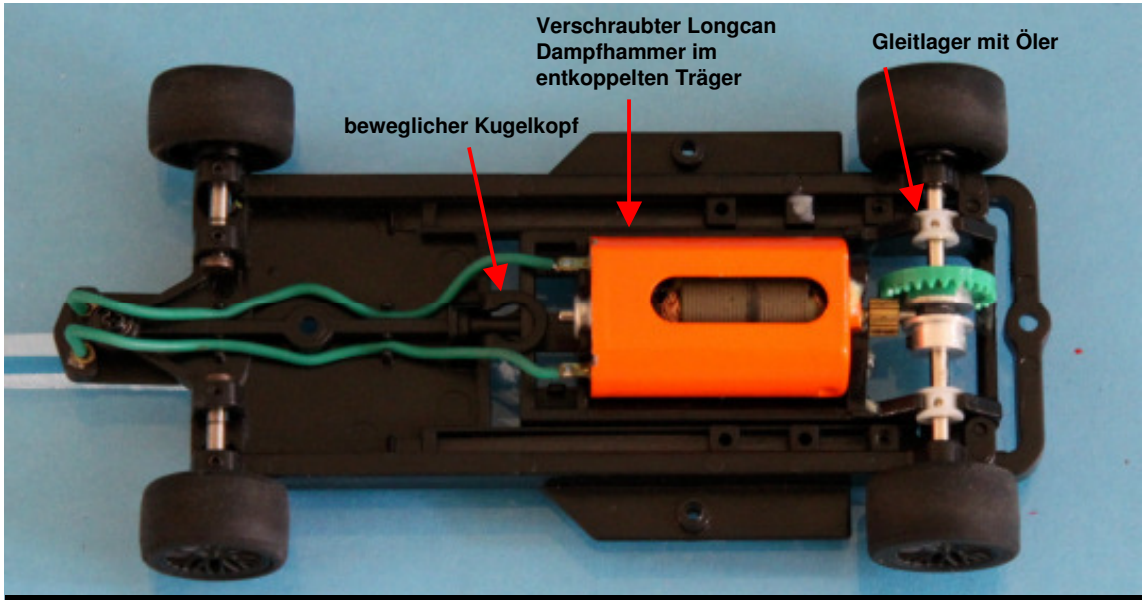


Pescarolo JUDD LMP 1 Super Racing

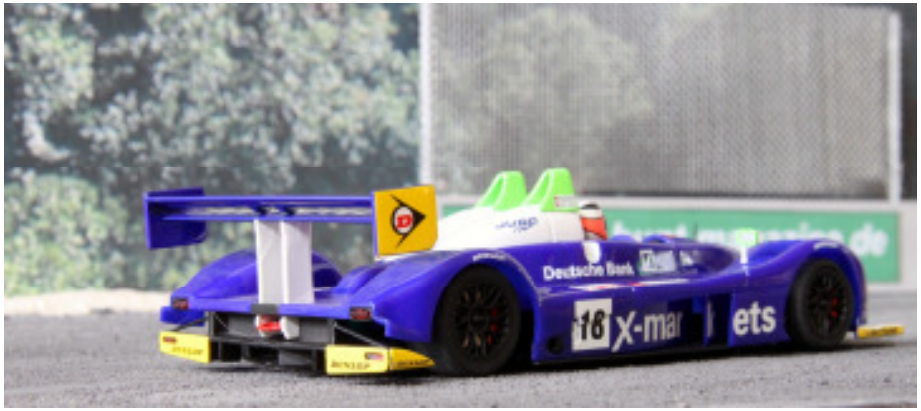
Gripniveau krallen sich im PU-freien C-Plasphalt fest. Der Grenzbereich in Kurven ist durchschaubar: Übertreibt man es mit einer zu hohen Eingangsgeschwindigkeit, bricht das Heck dezent aus. Mit gezielten Gasstößen kann man es abfangen und auf die Ideallinie zurück bringen. Auf langen Geraden dreht der JUDD agil hoch und erreicht in der Serienübersetzung seinen Drehzahlolymp nur auf längeren Bahnen. Das Bremsverhalten des Sportprototypen: Man kann auf der letzten Rille kurz den Anker werfen und präzise durch die Kurve räubern. Egal ob Hairpin oder Eau Rouge. LMP1 eben!

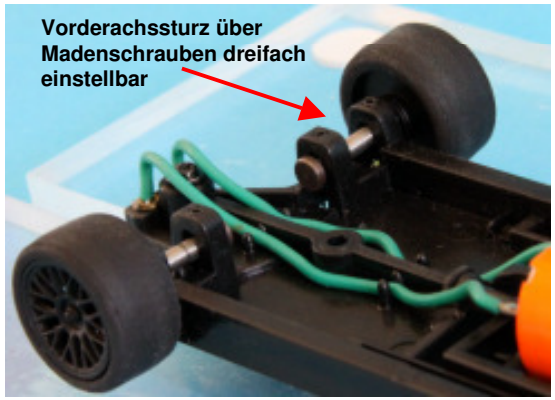
Fazit:

Der Pescarolo Super Racing von Avant Slot ist ein wunderschön gemachter LMP1 mit ansprechenden Fahrleistungen und vielen Setup-Möglichkeiten. Wer noch mehr möchte, kann über ein optionales Tuningpaket seine Leistungskurve noch weiter anheben.



Aufgeräumter Kabelbaum, verschraubter L-Kiel und Motor sowie viele einstellbare Parameter: Antriebsentkoppelung, Vorderachssturz. Gleitlager mit Öler.





Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
142,6 mm	*63,4 mm*	*38,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
90 mm	*62,4 mm*	*61,5 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
79 g	*AS Longcan*	*Inliner*

SLOT RACING SLOT

Hier gibt's jeden Monat einen Slotracer zu gewinnen:
www.slotracingteam.de



WELCOME, HPI !



Marktpremiere für HPI:
Was passiert, wenn ein
großer RC-Hersteller
sein erstes Slotcar baut?

Nissan Skyline GT-R

Premiere



HPI
Nissan Skyline GT-R

Jim Hunt Magazine traf ihn das erste Mal im Februar auf der Messe. Optisch wirkte das Auto schön gemacht und der Unterboden hinterließ einen guten Eindruck. HPI, ein bekannter RC-Hersteller baut sein erstes Slotcar! Ob das gut gehen wird? Kurz: Ja! Bedingt durch asiatische Wurzeln fertigt man zunächst einen Wagen in ziviler Straßenversion, der hierzulande weniger bekannt ist. Der Skyline GT-R von Nissan hat eine lange Tradition und gilt in Asien als einer der leistungsstärksten Sportwagen mit Straßenzulassung. Vereinzelt sieht man sie auch bei uns fahren. Erst kürzlich kam uns ein Exemplar in schwarz entgegen.

Es stellt sich die Frage, ob man damit auf dem Markt einschlagen wird. Viele stehen auf bunt dekorierte Rennwagen mit Startnummern und umfangreichen Sponsorenbeklebung. Aber es gibt immer wieder zivile Nischenmodelle der verschiedenen Hersteller. Warum auch nicht. Man kann es mit ihnen auf der Autobahn richtig krachen lassen, sofern es der Verkehr zulässt.

Den Nissan gibt es zunächst in vier Farben: Weiß, Silber, Dunkelrot und Schwarz. Das asiatisch elegante Coupé sieht zunächst nach Kofferraumdeckel-Wagen mit Heckspoiler aus. Betrachtet man ihn genauer, fallen fein detaillierte Felgen mit Bremsscheiben, ausgestellte Radhäuser und



Unter dem Heckspoiler sitzen vier Rundleuchten im kantigen Heck. Dicke Kotflügel lassen Power erahnen.



Das elegante Japan-Coupé Nissan GT-R in ziviler Straßenversion ist sehr sauber gefertigt und besticht mit sehr guten Fahreigenschaften. Lediglich das Pendelspiel der Vorderachse sollte man beim Fahren ohne MTS limitieren. Sonst hebt er in schnellen Kurven gerne mal das kurveninnere Beinchen.



Premiere



HPI
Nissan Skyline GT-R

der unübersehbare Heckspoiler auf. Die optische Gestaltung des Wagens: Schön detailliert und makellos lackiert.

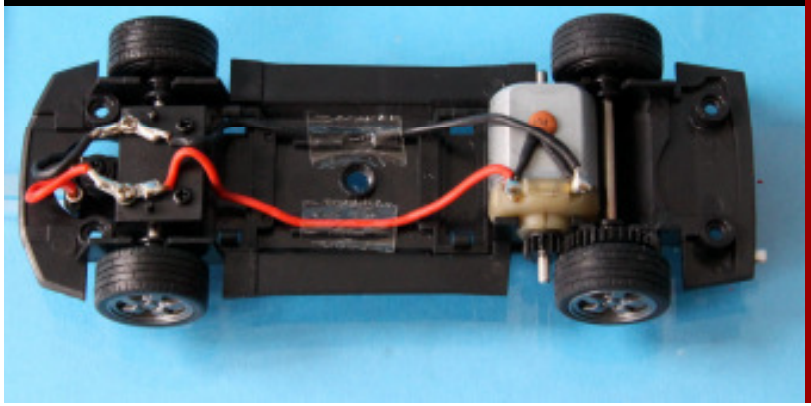
Da ein Auto nicht zum Anschauen gebaut wird, steigen wir ein und drehen eine Proberunde. Im Heck arbeitet ein Sidewinder mit Standardmotor und eine MTS-Fahrhilfe sitzt vor dem Aggregat. Sauber spult er seine Runden ab. Das Fahrgeräusch ist dezent, man kann ihn auch nachts durch Wohngebiete scheuchen. MTS raus, denn wir wollen sehen, ob die Leute von HPI das Fahrwerk hinbekommen haben. Auch ohne seinen Gravitationsverstärker läuft der Nippon GT-R ruhig und gut beherrschbar über die Landstraße mit C-Belag. Der Grip an der Hinterachse ist gut, leicht profilierte Straßenreifen rollen geschmeidig ab. Drückt man auf die Tube, kann man das Heck in Kurven kontrolliert über den Mittelstreifen ausbrechen lassen. Der lange Radstand bringt Laufruhe ins Gerät. Allerdings zieht die pendelnd gelagerte Vorderachse einen Strich durch die Rechnung, wenn man es in Kurven zu sehr krachen lässt. Der Skyline hebt das Beinchen. Fahrer, die ohne MTS fahren, sollten das Pendelspiel durch Unterlegen vom Plastik-Material minimieren.

Fazit: Die Premiere von HPI ist technisch wie optisch gelungen! Gespannt warten wir auf weitere Nachfolgemodelle. Vielleicht kommen nach zivilen Japan- Modellen auch mal Rennsportwagen.



Dezente Kühlschlitze am Bug und ein mittig platzierter Ölkühler lassen Experten erahnen, dass dieser Nissan kein braves Familienauto ist.

Durchzugsstarker Sidewinder und gute Lastverteilung im Chassis. Die Serienreifen bieten guten Grip für Autobahn und Landstraßen auf der Heimatrunde.



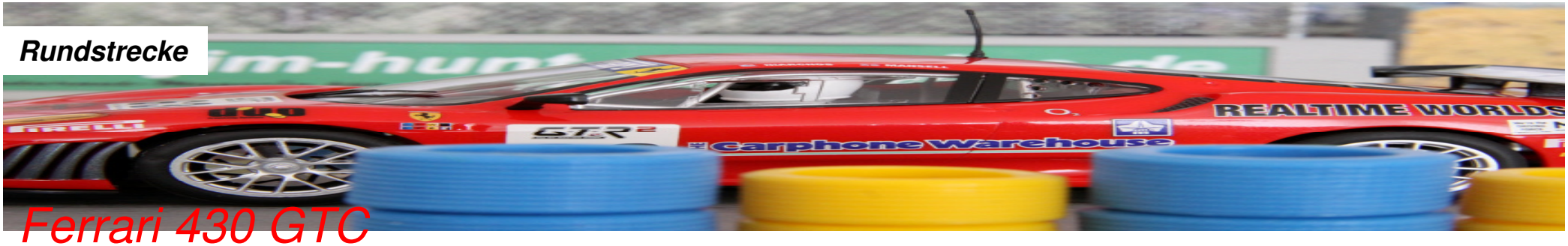
Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
142,6 mm	*60,3 mm*	*56,3 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
81,7 mm	*53,7 mm*	*53,3 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
93 g	*Standard*	*Sidewinder*





430 GTC

Ferrari

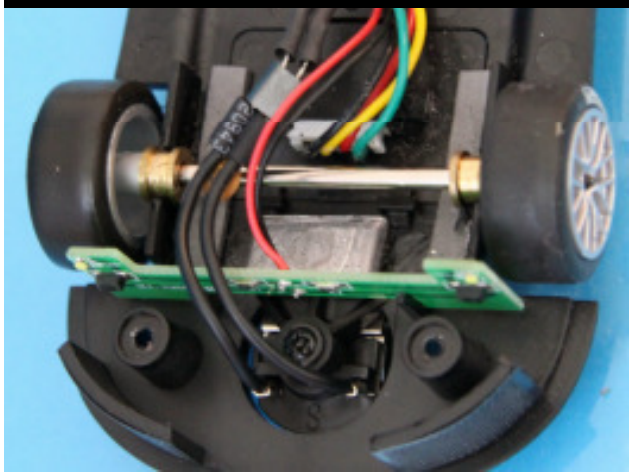


Ferrari 430 GTC

Von der britischen Insel kommt ein weiterer GT2 zur Komplettierung bestehender Startfelder. Scalextric baute rotes Edelmetall aus Maranello auf, um für den Einsatz bei Langstrecken-Rennen Privatfahrer eine Basis anbieten zu können.

Der Ferrari wartet mit der für die Marke üblichen Sidewinder-Technik bei Motor und Getriebe auf. Der quer zur Fahrtrichtung eingebaute Achtzylinder Mittelmotor gibt seine Leistung über ein sportlich auf Zug abgestimmtes Getriebe an die Hinterachse weiter. Kunststoffgleitbuchsen führen die Starrachse hervorragend leichtgängig. Sollten in Kurven etwaige Schnarrgeräusche auftreten:

Kleiner Eingriff für deutlich mehr Straßenlage: Die Vorderachse dreht nun in Lagern und sitzt tiefer. Der Wagen kommt vorne dadurch auf gleiches Level wie an der Hinterachse.

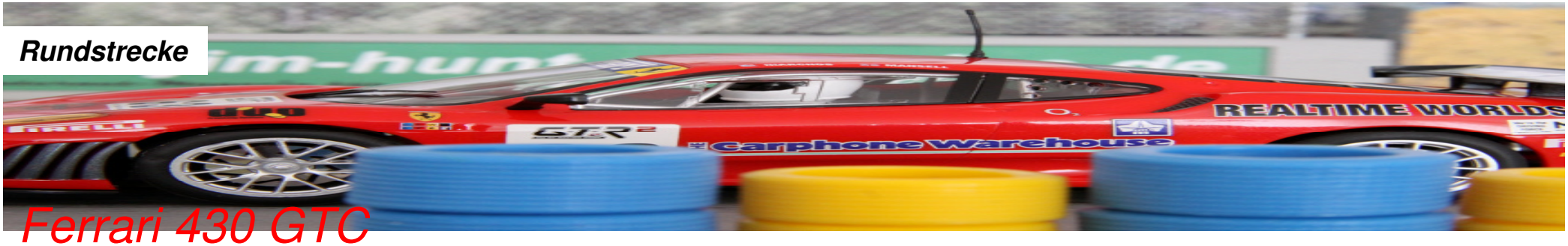


Sie kommen vom minimalen Axialspiel zwischen Felge, Getriebe und Radlader. Durch das Einfügen einer geschlitzten 0,5 mm Kunststoffdistanz ist auch diese Kleinigkeit behoben und der Ferrari kann noch besser seine Kraft an die breiten Slicks abgeben. Zur Steigerung ihrer bereits im Serienzustand guten Performance haben unsere Reifeningenieure leichte Burnouts auf Schmirgelpapier durchgeführt. Der verschraubte L-Kiel dreht sauber und nimmt die Zündkabel, die über die Lichtanlage verlaufen, zugfrei mit. Einziges Manko: Die Höhe der Vorderachse.



Ausgeglichen ruhig dreht der 430 seine Runden.





Ferrari 430 GTC

Durch das Entfernen der Serienmäßigen Lagerführungen per Trennscheibe haben wir in die Längsträger des Chassis Führungen für Messinglager eingefräst. Vorher wurde eine Felge durch vorsichtige Gewalt von der stark gerändelten Achse abgedreht, damit man die Lagerhülsen aufschieben konnte. Nun lässt sich die Vorderachse zum Leitkiel sauber abstimmen. Der Vorderwagen sitzt nun tiefer und die Optik in den vorderen Radhäusern kommt uns entgegen. Durch Einlegen von Blei im vorderen MTS-Schlacht, seitlich unter der Vorderachse und hinter dem L-Kiel liegt der 430er richtig satt auf der Rennbahn. Unkompliziert im Fahrverhalten spult er nun Runde für Runde ab. Die spontane Gasannahme des Motors reicht, um mit 12 Voltan Sprit anständige Rundenzeiten hinzulegen. Der Grenzbereich in Kurven ist kontrollierbar. Der Motor vor der Antriebsachse erhöht den Anpressdruck auf die Hinterräder. Schlägt das Mittelmotor-Prinzip einmal zu, dann gewaltig. Überfordert man die Lastverteilung in schnellen Kurven zu sehr, kommt das Heck und überholt einen. Das was in Spätzle-Sportwagen gilt, trifft auch bei der Spaghetti-Konkurrenz zu. Die Physik ist eine absolut markenneutral Instanz. Egal, wie oft der Pfarrer in Maranello seine Glocken läutet.

Fazit:

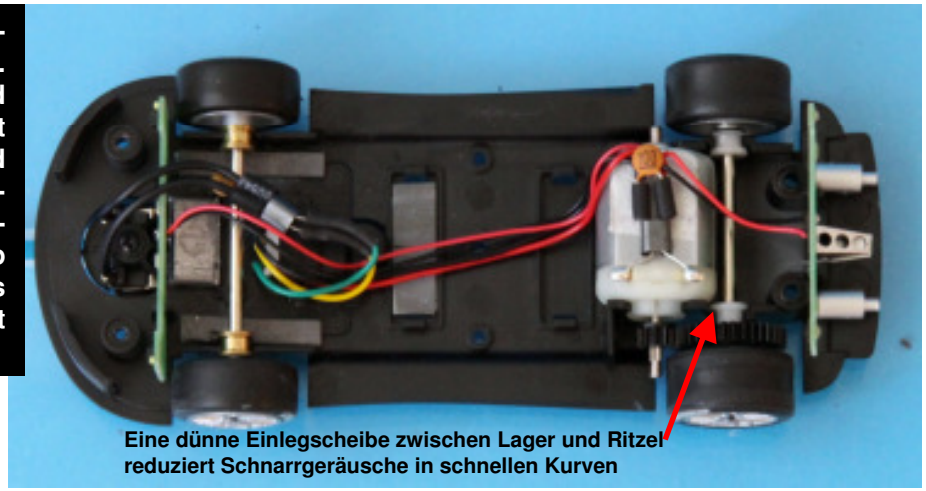
Der Ferrari 430 GTC von Scalextric ist ein solider GT2, der mit nachvollziehbaren Eingriffen noch mehr Potential für Privatfahrer bereit stellt. Sidewindertechnik, eine Lichtanlage und eine gelungene Reifenmischung runden das Paket ab.



Die solide Scalextric-Bauweise verzeiht auch manche Abflüge und man kann Rennen beenden.



Sidewinder, Lichtanlage und Platz für Blei. Mit geringem Aufwand kann der 430 optimiert werden. Dann sind noch forschere Fahrmanöver als im Serienzustand möglich. Ob der Umbau lohnt, muss jeder für sich selbst entscheiden.



Eine dünne Einlegscheibe zwischen Lager und Ritzel reduziert Schnarrgeräusche in schnellen Kurven

Strada del Sole

Tuner SCX schickt eine knallgelbe Version des Ferrari FXX nach. Welch Gerät!





FERRARI FXX

Erst in der letzten JHM-Ausgabe haben wir den auf Basis des Enzo gebauten Supersportwagen Ferrari FXX von SCX getestet. Nun kommt die schnelle Abhilfe für alle, die keine roten Ferraris mögen oder Abwechslung zur Standardfarbe wünschen. Tuner SCX liefert das Kraftpaket in Giallo, sprich gelb, aus. Die Flunder strahlt mit dem heißen Stern um die Wette. Die Lackierer haben ganze Arbeit geleistet und die Dynamik und Sportlichkeit dieses Überautos perfekt in Szene gesetzt. ***Wer mehr über den FXX nachlesen möchte, findet in JHM No.11 einen ausführlichen Testbericht plus Steckbrief.***



Siehe auch JHM No.11



Der FXX besticht mit herausragenden Fahreigenschaften ohne MTS auf Heimkursen. Er strahlt nicht nur unter südlicher Sonne in sensationellem Gelb. Ergänzung oder Alternative zur Version in Rot? Noch nie war Ferrari Supersportwagen fahren so erschwinglich wie bei SCX.





TOOL TIME



Tuner SCX hat einen Werkzeugmacher als Sponsor verpflichtet. Der Look steht dem Morgan Aero gut.

TOOL TIME



Morgan Aero

Du liebst das Außergewöhnliche? Keine Lust auf standardisierten Einheitsbrei? Individualist durch und durch? Dafür muss man keinen Saab fahren. Auf der Rennstrecke schon gleich gar nicht. Morgan heißt die Zauberformel! Tuner SCX hat den traditionellen, britischen Achtzylinder für die Rundstrecke aufgebaut. Als Aeroversion mit geschlossenem Dach und stark exponiertem Heckflügel für satten Abtrieb bietet der Exot ein ausgesprochen gutes Handling. Wir haben dieses sehr heiße Eisen bereits in ***JHM No.9*** in dunkelblausilber vorgestellt. Nun kommt eine zweite Version in schwarz-gelb hinzu. Die Lackierung hat man dem großen Werkzeughersteller „DeWalt“ zu verdanken, den SCX als Hauptsponsor für den Morgan Rennstall gewinnen konnte. Die Farben stehen dem Aero sehr gut, denn durch geschickte Aufteilung beider Töne kommen die Rundungen des Briten noch besser zur Geltung. Schwarze Rennsportfelgen verleihen eine bullige Optik und bilden eine schöne Ergänzung zur schwarzen Zentrale, die von sattem Gelb der Kotflügel umrahmt wird. Durch zentralisierte Massen erhält der moderne Klassiker tollen Fahrleistungen. Falls man vor Begeisterung nicht mehr aussteigen möchte: Eine Lichtanlage bietet im Aero die Möglichkeit, auch bei Null Sonne, diese bei grenzenloser Fahrfreude scheinen zu lassen. Seine grelle Lichtanlage taugt locker für Nachtrennen.





Siehe auch JHM No.9!



Exotische Optik und Fahrspaß pur : Der SCX Morgan Aero macht auch in gelb-schwarzer DeWalt Lackierung eine gute Figur. Einzelradaufhängung vorne, pendelnd gelagerte Antriebseinheit plus eine zentrale Massenverteilung verleihen dem Briten eine gute Straßenlage. 12-14Voltan tanken!





Öffnungszeiten

Di, Mi, Do ,So 11-22
Fr, Sa 11-24
Montag geschlossen
Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche	Erwachsene
• Tageskarte € 5.-	• Tageskarte € 6.-
• Komplett* € 7,50.-	• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

** Tageskarte mit Leihauto und Regler*

Rennen

SLP, Slot.it Ninco Cup,
eigene Rennserien, Clubs

Service

Reparaturen, Beratung

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Snacks

An der Theke

Shop

großes Sortiment

© Jim Hunt Magazine 2009

Vier große Carrerabahnen

20 m 8-spurig
30 m 6-spurig
32 m 6-spurig
50 m 6-spurig

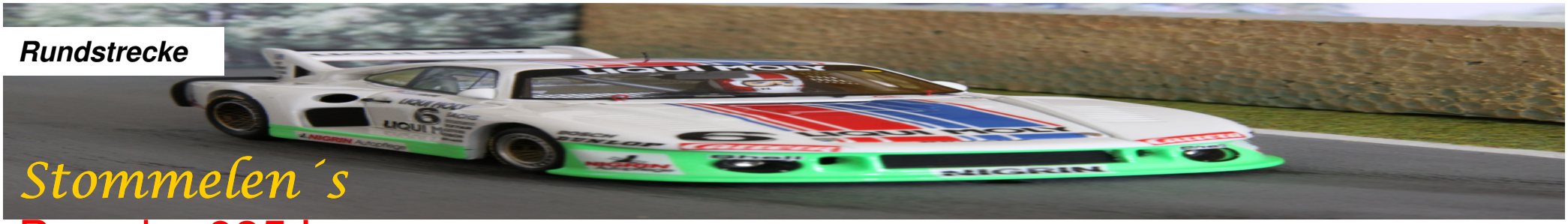
Holzbahn

40 m 6-spurig

Stommelen´s RACER

Jim Hunt Magazine heizt im sagenhaften **Porsche 935J** *um den Kurs.*





Stommelen´s
Porsche 935J

Rolf Stommelen war Charakterkopf und Ausnahmefahrer seiner Zeit: Quer durch alle Klassen mischte er die Rennstrecken der Welt plus deren Elite auf. Mit großer Rayban-Brille auf der Nase und dauergewellten Locken auf dem Kopf gab er Interviews. Edeltuner Racer aus Italien gedenkt ihm mit seinem 935er DRM Porsche, den Liqui Moly als Hauptsponsor unterstützte. Wie fährt sich der 3.2 Liter Turbo mit 630 PS von Joest?

Die Deutsche Rennsport-Meisterschaft (DRM) begann in den frühen 70er Jahren und man beschränkte sich auf zwei Hubraumklassen: Eine unter und eine über 2000ccm. In der großen Klasse fuhren Porsche 935 Turbo, die vom 1,7 Liter Turbo Ford Capri Zakspeed und BMW M1 gejagt wurden.

In der kleinen Klasse fuhren aufgeladene 1,4 Liter Lancia Betas gegen 1,4 Liter Zakspeed Capris, Escort II BDA und BMW 320 Turbo.

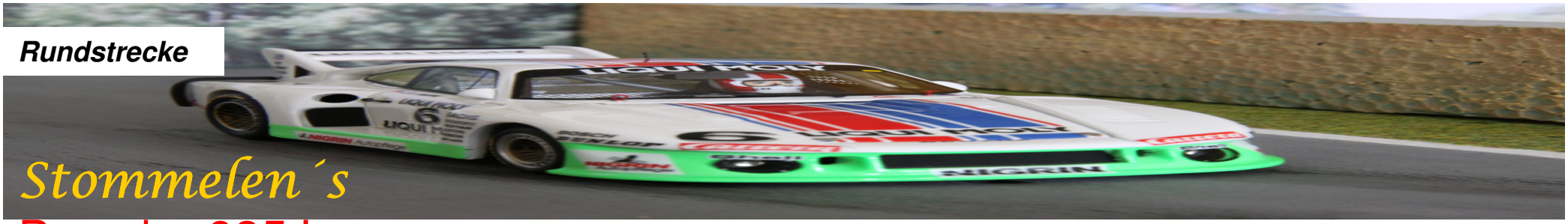
Anfang der 70er reichten 280 PS zum Sieg. Die Turbo Porsches von 1976 hatten 480 PS, Tendenz steigend. Dazu wuchsen die Breite, das üppige Flügelwerk und die Walzen, was eine spektakuläre Optik bot. Die heute als Gruppe 5 bekannte Serie erhielt 1976 erstmals das Kürzel „J“. Sogenannte "Spezial-Produktionswagen" wurden in die Gruppe 5 eingestuft, die zuvor den Sportwagen vorbehalten war. 1977 wurde die DRM erstmals nach dem Gruppe 5 Reglement gefahren. In Division I dominierten die 935er



Imposante Erscheinung mit sagenhaften Details im Micro-Bereich: Racer Porsche 935J







Stommelen´s Porsche 935J



Super Straßenlage dank idealem Schwerpunkt

Porsche Turbo. Georg Loos, Kremer oder Max Moritz setzten Szene-Asse wie Rolf Stommelen, Bob Wollek, Toine Hezemans und Klaus Ludwig ein.

Der Porsche 935J, gesponsort vom Ulmer Motorenölhersteller Liqui Moly, begann 1980 seine Rennkarriere. Das Fahrertrio Reinhold Joest, Rolf Stommelen und Volkert Merl siegten darin sogar bei den 24 Stunden von Daytona.

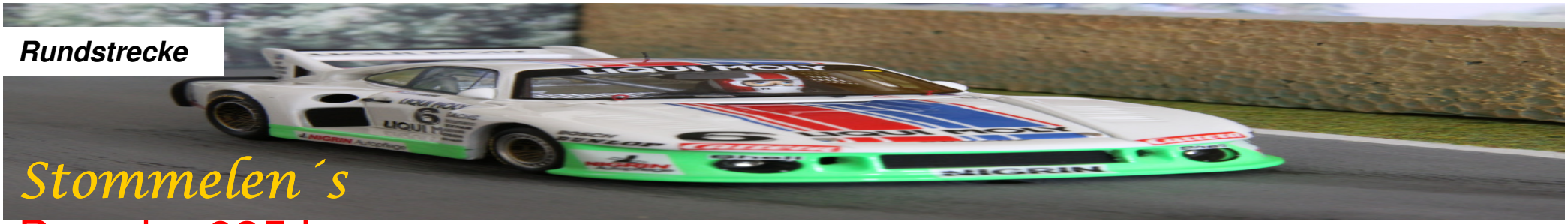
Optisch ist der Porsche über jeden Zweifel erhaben. Seine Resine Karosserie sieht von der Formensprache perfekt aus. Die Lackierung ist ein Gedicht. Das mächtige Turbo-Gerät lässt bereits im Stand die Muskeln spielen. Feine Details, wohin das Auge blickt. Scheibenwischer mit separatem Gestänge und Wischblatt, Motor Not-Aus als graziles Detail. Kühlöffnungen und Ansaugkanäle rundum. Der Fahrer hat einen sensationell gestalteten Helm auf dem Kopf und ein aufwändiges Makeup.

Unter der Haube sitzt ein Racer Kunststoffchassis, das mit Slot.it Technik verfeinert wurde.

Ein orangener Motor mit kräftig Dampf sitzt im einstellbaren Motorhalter. Dazu gibt es rundum Alufelgen und präzise Achsen plus Slot.it Getriebe. In den Alus sitzen Scheibenräder, die durch ihre Rotoren Kühlluft zu den Bremsen schaufeln. Man kann sich am Wagen nicht satt sehen. Egal ob unter technischen oder optischen Gesichtspunkten. Außen wie innen ein meisterliches Handwerksstück der Extraklasse!



Liqui Moly und Nigrin als Hauptsponsoren liefern die krasse Farbkombination, die garantiert auffällt.



Stommelen´s Porsche 935J

Der Anschaffungspreis bietet bestimmt Diskussionsbedarf. Aber mal Hand aufs Herz: Ein in Europa handgefertigtes Slotcar, das sensationell gut fährt, spitzenmäßig aussieht und für runde zwei Hunderter über den Tisch geht, was gibt es da rationell einzuwenden? Schon nachgerechnet, was eine Meisterstunde bei uns im Land kostet? Dann relativiert sich der Blickwinkel. Dieser Porsche entsteht sicher nicht in ein oder zwei Stunden Arbeitszeit.

Fazit:

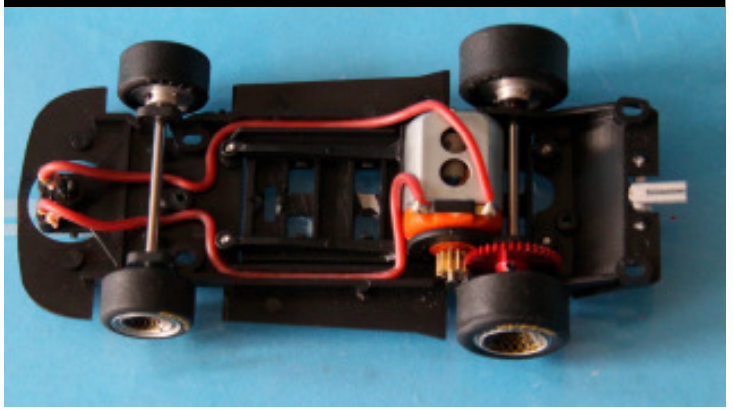
Der neue Liqui Moly Porsche 935J von Racer würdigt die DRM und Stommelen mit Technik und Details auf allerhöchstem Niveau. Der in Italien handgefertigte Bolide ist seinen Preis wert. Wie das Original wird man ihn nicht oft auf den Strecken sehen. Könner am Volant werden ihn stilecht fahren. Andere eher vom Streckenrand aus oder in Vitrinen bewundern.



Wenn der kraftvolle Turbo voll ausdreht, heißt es in Deckung gehen. Das Zischen des Laders und das Züngeln der Flammen aus dem Doppelrohr: Nichts für schwache Fotostative. Unser Kameramann verzog sich hinter den Hügel, um den Widerhall des Motors genießen zu können.



Technisch absolut top dank Slot.it Technik



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
146 mm	*65 mm*	*36,9 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
70,9 mm	*57,5 mm*	*63,7 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
107 g	*Slot.it orange*	*Sidewinder*



NSR legt nach:

Porsche 917K „Sandeman“ David Piper



Le Mans 1970
Porsche 917K „Sandeman“ *David Piper*

NSR legt eine weitere heiße Variante von Piper´s Porsche 917K auf. Die gelb-rote Sandeman Version aus Le Mans 1970 sieht atemberaubend aus und glänzt mit exzellenten inneren Werten. Der bereits aus JHM No.10 und 11 bekannte Klassiker, den die italienische Rennschmiede aufgelegt hat, begeistert seine Piloten auf der Ideallinie. Die Technik mit hochwertigen Komponenten bietet eine sagenhaft sportliche Gangart ab Werk. Lediglich das Einsteiger-MTS muss raus. Wer so einen Wagen mit Magnet fährt, hat ihn schlichtweg nicht verdient...



Kurven, egal welchen Radius und Neigung gehen fast voll. Im Heck arbeitet ein V12 Sidewinder mit potenter Drehmomentkurve und Spitzenleistung satt.







Le Mans 1970

Porsche 917K „Sandeman“ *David Piper*

Es ist erstaunlich, mit welcher Spritzigkeit der Klassiker losfährt. Der Motor hängt hammerhart am Gas, ohne seine Leistung unkontrollierbar ab zu geben. Der Sidewinder schaufelt mächtigen Bums an die gripstarken Hinterräder. Ohne PU-Ölspur auf der Strecke, reicht die Performance. Wer noch mehr Druck wünscht, NSR hat Reifen in weicherer Mischung am Start. Die Straßenlage des 917ers ist vorbildlich: Kurven gehen dank der entkoppelten Antriebseinheit in atemberaubender Speed. Der niedrige Schwerpunkt unterstützt das Vorhaben. Alles in allem ein Spitzensportler, dem man im Cockpit sein Geburtsjahr nicht anmerkt. Mehr Technik-Info in JHM No.10 Titelstory und in JHM No.11. Wir trafen dort Piper! Join it!



Flach, breit und stark. So fuhr man 1970 mit über 320 Sachen Langstreckenrennen. NSR setzt Maßstäbe in Optik und Technik. Ein Renngerät vor dem Herren, das auch noch gut aussieht.



Das Gelb mit leicht mattem Stich sieht edel aus. Rot lockert rundum auf. David hat 1970 Sandeman als Sponsor verpflichtet. Ob in Pfund oder in Gallonen abgerechnet wurde, ist uns nicht bekannt...

Fazit:

Auch David Piper´s Sandeman 917K von NSR brilliert auf und neben der Bahn. Klassisches Powereisen, das den Spagat aus Optik, guter Technik und Fahrleistung perfekt geschafft hat. Käufer bekommen maximalen Gegenwert fürs Geld. Das heißt was, in unseren Zeiten!





White version

N° 2472 Ford GT40
N° 2473 Ford GT40 MK II

Top-Scalextric-Technik
zum selber gestalten

N° 2943A
Ford GT40
white-blue

N° 2941A
Ford GT40 1966
white #43

LIMITED EDITION

LIMITED EDITION

N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

Informationen und Händler unter:
www.carson-modelsport.de

FORD GT40

Sieger beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans
1966, 1967, 1968 und 1969 ...
... und heute als limitierte Versionen auf deutschen Autorennbahnen!

50 YEARS SCALEXTRIC

CARSON MODEL SPORT

Im Vertrieb von
DICKIE-TAMIYA Modellbau GmbH & Co. KG
Werkstraße 1 - 90765 Fürth

© 2008 fixpunkt gmbh · www.fixpunkt.de · az001

L O T U S *Cortina*



Tuner Revell hat eine weitere Cortina aufgebaut. Wir haben ihren bissigen Chapman Vierzylinder auf der Rennstrecke drehen lassen und berichten, was dabei passiert.



LOTUS *Cortina*

Die Klassikabteilung von Revell hat einen neuen Lotus Cortina an den Start gebracht. Nach dem Debüt mit dem Wagen von Jim Clark (wir berichteten) rückt man nun einen aktuell an historischen Touren- und GT-Rennen teilnehmenden Wagen ins Blickfeld.

Der ursprüngliche Ford Cortina diente als Basis für diesen Rennwagen. Schon damals erkannte man im Konzern schnell, dass sich die Absatzzahlen durch ein Engagement im Rennsport steigern lassen. Das Spektakel der Dynamik und die demonstrierte Zuverlässigkeit lockte potentielle Käufer in die Autohäuser. Da das serienmäßige Motörchen keine ernsthaften Chancen im Motorsport bot, beauftragte man im Ford Werk United Kingdom den Chef von Lotus, Colin Chapman damit, einen leistungsstarken Motor für den Ford Cortina zu bauen. Damit waren die Weichen gestellt, um konkurrenzfähig bei Rennen teilnehmen zu können.

1963 ging der Lotus Cortina in Serie und wartete sofort mit Erfolgen auf Renn- und Rallyestrecken auf. Die Zutaten für seinen Erfolg: Leichtbau, langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und ein bissig zupackender Vierzylinder von Chapman, der es sensationell verstand Drehzahlkurven mit einer kräftigen Leistungsabgabe zu vereinen. Wir fahren den Wagen von Armin Lorch.

Gleich vom Start weg wird klar: Hier wütet ein Wirbelwind, in dessen Zentrum sich ein kräftig zur Sache gehender Vierzylinder mit kompaktem Gehäuse dreht. Der Lotus läuft mit genügsamen 9 Voltan Kraftstoff rund und kraftvoll. Dabei mobilisiert er Leistung, wie ein großes Aggregat. Das MTS flog sofort raus, schließlich wollen wir stilecht mit ausbrechendem Heck um die Kurven räubern. So, wie es sich für eine Cortina mit Rennsport-Charakter gehört. Der Sprint von Null auf 100 läuft präzise ab, als würde ein Schweizer Uhrwerk die Kraftentfaltung regeln. Die kleinen Reifen auf leichten Minilite-Felgen bringen die Kraft sauber auf die Strecke. Der kleine, schmale Wagen bleibt auch bei voller Drehzahl präzise in seiner Spur. Langgezogene Kurven durcheilt er gutmütig und hängt angriffslustig am Gas. Steigt man dem Chapman-Vierzylinder auf den Kopf, befeuert er aus vollen Rohren sein Inlinergetriebe an der starren Hinterachse. Die Kraft reicht locker aus, um das Heck des Cortina kontrolliert um die Kurve zu wuchten. Über das Gaspedal kann man in Schräglage manövrieren. Besonders in engen Kehren bringt dies Vorteile, da man den Wagen schneller in Längsrichtung zur nächsten Gerade anstellen kann. Dadurch kann man früher Grip aufbauen und beschleunigen. In langgezogenen Kurven kann man mit den Fliehkräften spielen.



Angriffslustig geht der von Chapman überarbeitete Vierzylinder zur Sache. Er leistet gewaltig Vorschub und hält Reserven bereit. Details, wie abgeklebte Scheinwerfer, bleiben dabei nicht auf der Strecke!

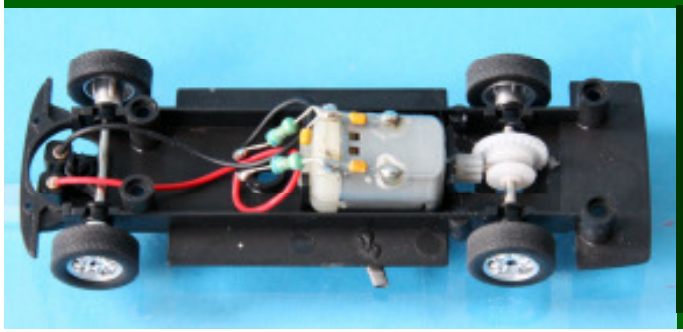




LOTUS *Cortina*



Cortina Rückleuchten sind mit umgedrehten Mercedes-Sternen eingefasst. Die kantige Form gibt dem Tourenwagen ein unverkennbares Gesicht.



Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und ein zentral verbauter Inliner. Das Lotus Chassis bietet viel Platz für Blei, falls man individuell trimmen möchte. Zur kompletten Entkoppelung der Karosserie kann man leicht Material um das Chassis abtragen. Kunststoffradlager drehen zuverlässig. Mit etwas Öl noch besser. Die Übersetzung ist knackig sportlich ausgelegt. Killermaschine!

Egal, ob man die Rundenzeit ein wenig abmildert. Ein driftender und brüllender Cortina sieht klasse aus: Das ist der Grund, warum Zuschauer bei Klassik-Rennen auf Tribünen sitzen. Selbstverständlich kann man auch auf sauberem Strich fahren. Trotz schmaler Bauweise liegt der Wagen mit längerem Radstand gut. Lockert man leicht die Karoschrauben, hat man bereits eine tendenzielle Seitenneigung in Kurven. Minimaler Materialabtrag um das Chassis mit einem Cutter, und schon gibt die Entkoppelung für noch mehr Performance den Weg frei. Sollte jemand mit MTS fahren: Dann darf man 3 Voltan nachtanken. Aber das wäre absoluter Stilbruch und würde den Wagen, wie seinen Motortuner beleidigen. Auf der Tribüne gäbe es Pfiffe, Buhrufe und im Fahrerlager einen Öllappen vor den Latz. Optisch ist die zu den typischen Lotus-Farben aufgebrachte Inverse-Lackierung eine interessante Sache: Gelb mit British Racing Green statt umgekehrt. Mal was anderes! Sieht super aus und fällt von weitem im Fahrzeugfeld auf.

Fazit:

Der Lotus Cortina von Tuner Revell bietet sehr sportliche Fahrleistungen mit 9 Voltan Sprit im Tank. Wer Kurven stilecht im Quergang nehmen möchte, findet im Klassiker britische Dreh-Momente für gepflegte Auftritte bei historischen Grand Prix Rennen.

Captain Morgan

Plus 8
AeroMax

Carrera greift die britische Traditionsmarke Morgan auf. Jim Hunt Magazine fuhr im Morgan Roadster und AeroMax. Wie viel Klassik und Moderne steckt in beiden?





Morgan Plus 8 AeroMax

Die britische Edelschmiede Morgan baute rassige Achtzylinder, lange Zeit auf Basis eines Holzrahmens. Wer denkt, das sei antiquierte Spinnerei, hat wenig Ahnung vom Potential, das im Naturmaterial steckt. Durch geschickte Verarbeitung bietet das lebendigen Material mehr Flexibilität und Stabilität als ein toter Stahlrohrahmen. Angst, dass der Sitz infolge des Holzwurms auf der Straße landen könne, kann man vergessen. Zudem sitzt man schon sehr tief. Der extrem niedrige Schwerpunkt liefert eine tolle Straßenlage. Vom Sound reden wir gar nicht: Den muss man sich anhören! In jeder Drehzahllage reine Musik.

Carrera hat nun zwei Morgans aufgebaut. Die Salzburger Karosserieschneider realisieren den klassischen Roadster und den avantgardistischen AeroMax. Letzterer wurde bei Morgan in England extrem limitiert gefertigt. Im Werk kennt man alle Besitzer beim Namen.



Klassisches Frischluft Fahrvergnügen: Vor der Hinterachse sitzt der Fahrer im Roadster. Nach vorne erstreckt sich die lange Haube, unter der ein kraftvoller Achtzylinder wütet. An der Front sitzt der klassische Kühlergrill, neben ihm die charakteristischen Rundleuchten. Das alles in hochglanzpoliertem British Racing Green. Edler gehts nicht.

Der Roadster ist ein offenes Fahrvergnügen. Eingebettet zwischen Edelholz und feinem Leder donnert der Pilot im grummelnden Achtzylinder übers Land. Die dezente Windschutzscheibe bringt Roadster-Feeling mit echtem Fahrtwind ins Cockpit. Kein Windschott und keine Warmluft-Nackendusche schmälern das pure Vergnügen. Der geschlossene AeroMax besitzt einzigartig fließende Formen. Ein Automobil, das Leistung, moderne Ästhetik und Exklusivität in sich vereint.







Morgan *Plus 8* *Aeromax*

Wie fahren sich beide? Zunächst steigen wir in den **Plus 8**. Mit der im Chassis sitzenden Einsteiger-Fahrhilfe MTS kann man wie mit ASR und ESP über den Kurs räubern. Stabil und satt liegt der offene Wagen auf der Strecke. Doch wir wollen es genauer wissen: MTS raus! Im Chassis sitzen zwei eingeclipste Hafthilfen, die sich leicht ausbauen lassen. Die Zentrierung des L-Kiels wurde mit ausgebaut, damit das Heck im Drift nicht zurückschnalzen kann. Die Feder kann über zwei Schrauben aus der Halterung entnommen werden.

Der Roadster gleitet von Anfang an souverän über die Bahn. Ohne Bleitrimmung zieht er seine Spur und verhält sich in Kurven neutral. Gibt man ihm dabei die Sporen, kann man sein ausbrechendes Heck über den Motor definiert dirigieren. Sein Achtzylinder im E200 Gehäuse ist kräftig ausgelegt, seine Übersetzung bietet genügend Druck und hält Potential. Das lange Schwert stabilisiert das Fahrwerk bis in den Grenzbereich. Die Reifen bieten auf C-Straßen einen guten Grip und Rundlauf. Die Achsen drehen in Messinggleitbuchsen. Sorgenloser Rundlauf! Wir haben je einen Tropfen Öl aufgetragen, worauf alles noch geschmeidiger läuft. Wir sind vom eleganten Briten begeistert.



Der stattliche Fahrer schützt sich mit einer Mütze vor Zugluft. Ein Persenning reduziert Luftverwirbelungen im Innenraum und schützt vor britischem Regen. Rückleuchten, Stoßstange, Reserverad und beide Tankdeckel, kein Detail fehlt. Die hochwertige Verarbeitung des Originals wurde komplett übernommen.

Beim **AeroMax** verschmelzen klassische Formen mit modernen Attributen. Große Alufelgen stehen satt in seinen Radhäusern. Geschwungene Linien laufen zu einem einzigartig geformten Heck aus. Das geschlossene Dach mit Split-Window als Heckscheibe zieht die Blicke auf sich, egal wohin man fährt. Seine inneren Werte: Der Motor bietet Druck in allen Lebenslagen. Bereits ab Stand zieht er kräftig linear durch, bis er seine Spitzenleistung erreicht. Mit MTS fährt er wie auf Schienen. Ohne Abtriebsverstärker wird es noch interessanter.



Der mondäne AeroMax präsentiert sich sehr sportlich elegant. Satt liegt er auf der Piste. Typischer Kühlergrill, zwei Rundscheinwerfer und eine lange Haube für hohen Wiedererkennungswert der Marke Morgan. Das nach hinten auslaufende Heck ist eine Wucht im Straßenbild. Eleganter und extravaganter geht es nicht mehr. Ein charakteristisches Gesicht in der Menge.

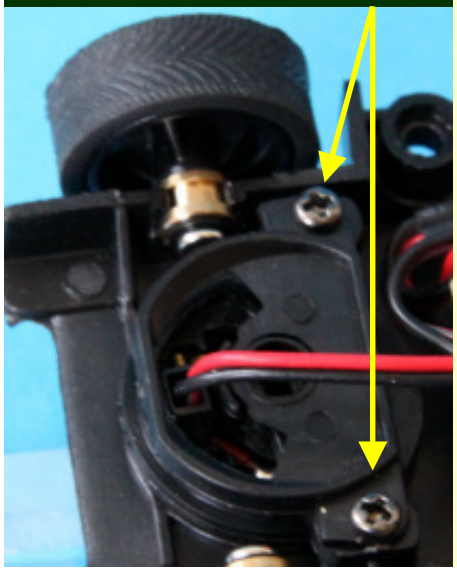


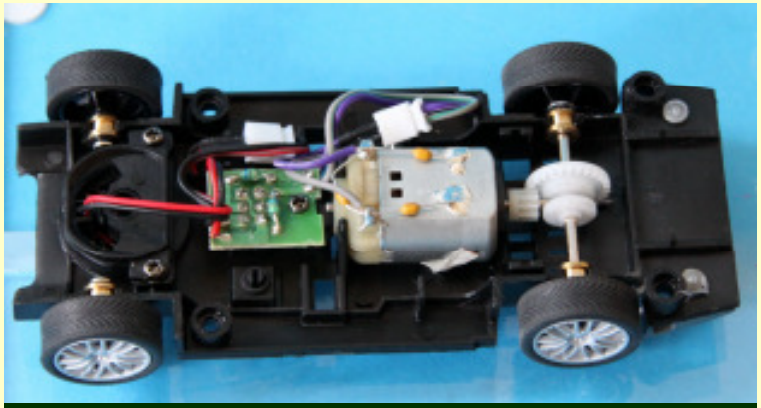


Morgan AeroMax Plus 8

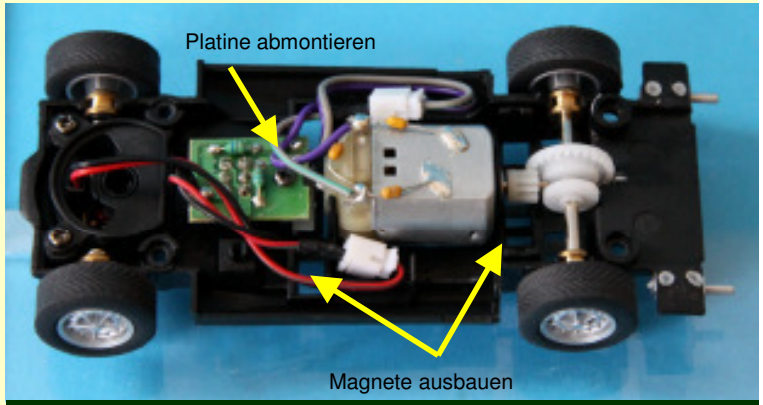
„Mit oder ohne MTS?“ „Ohne!"

Über zwei Schrauben kann man den Drehteller des L-Kiels bei Bedarf öffnen. Darunter sitzt die Feder, die man bei magnetlosen Betrieb ausbauen sollte. Im Drift kann dann das Heck losgelöst ausbrechen und ohne Zurück-schnalzen über das Gaspedal dirigiert werden. Fährt man mit MTS, kann die Feder bleiben.





Kräftiger Inliner und vier Messingradlager. Vorne eine gut geführte Einzelradaufhängung, die sich auf das Fahrverhalten in Kurven positiv auswirkt. Für Service-zwecke haben Motor und Platine Steckverbinder.



Identische Technik im Roadster. Möchte man das MTS ausbauen, muss der Motor ausgeklipst und die Platine abgeschraubt werden. Mit wenigen Handgriffen kann man die eingesteckten Hafthilfen entnehmen.

AeroMax

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
130,7 mm	*55,7 mm*	*36,8 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
80mm	*55,7 mm*	*53,8 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
79 g	*E200*	*Inliner*

Plus 8

Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
120,8 mm	*51,1 mm*	*36,2 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
77 mm	*51 mm*	*51 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
71 g	*E200*	*Inliner*



Morgan Plus 8 Aeromax

Haben die Fahrwerksingenieure ihren Job gut gemacht? Klares Ja! Seine breiten Reifen mit ausgewogenem Gripniveau halten den noblen AeroMax ausgezeichnet in der Spur. In Kurven kann man mit der Motorkraft spielen und das Heck bei Bedarf tanzen lassen. Kontrollierte Drifts sind kein Problem. Dank des niedrigen Schwerpunkts und langen Radstands bleibt der Morgan Herr der Lage, egal durch welchen Kurvenradius man räubert. Die L-Kiel Zentrierung sollte ausgebaut werden, damit das Heck unabhängig von der Feder arbeiten kann. Wir kamen sogar ohne zusätzliche Bleitrimmung aus. Auch im AeroMax rotieren die Achsen in vier soliden Messingradlagern. Super!

Unter dem Strich haben die Salzburger ihren Job sehr gut gemacht. Die solide Verarbeitung und die feine Detaillierung setzt den beiden schönen Morgans die Krone auf. Wer ohne Hafthilfe fahren möchte, kann diese mit wenigen Handgriffen ausbauen. Ein kleiner Schraubendreher reicht. Leute, denen außergewöhnliche Automobile gefallen, kann man beide Briten nur empfehlen. Die Tugenden der kraftvollen Achtzylinder hat man sehr gut hinbekommen. Übrigens: Möchte man die Bahn mal in umgekehrter Richtung befahren, muss man sie nicht umpolen! In den Bodengruppe der Morgans sitzt hierfür je ein praktischer Schalter.



Markant zulaufendes Split-Window am bulligen Heck.

Morgan Rundungen wurden beim AeroMax avant-gardistisch gestylt. Die Tropfenform der Fahrgastzelle und die lange Haube. Eleganter geht es nicht.



Fazit:

Carrera hat mit den Morgans zwei sehr edle Automobile aufgebaut. Ihre solide Verarbeitung, eine wunderschöne Detaillierung und kraftvolle Fahreigenschaften punkten auf der ganzen Linie. Sowohl Einsteiger wie Fortgeschrittene kommen auf ihre Kosten.


myRacer.de
Suche
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
Ihr Konto | Warenkorb | Kasse
Startseite » Katalog
myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen
Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku
Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
Ersatzteilservice!
Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
new
Vormerkservice!
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
Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power
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
Summe 65,99
exkl. Versandko
Willkommen
eMail-Adresse:
Anmelden
Einzelrandstreifen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandko
02. Carrera Einzelschienen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandkos
03. Carrera Außenrandstreifen
1/60° rot/weiss, 3 Stü
12,99
incl. 19 %
exkl.Versandko
04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück
24
incl.
exkl.Vers
myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de



Temperament-Event

Alfa Giulia GTAm

AutoArt geht im Zeichen der rassigen Italo-Schlange auf die Rundstrecke. Vergesst alles, was bisher war!



Alfa Giulia GTAm

Tuner AutoArt ist ein großer Hersteller von ausgezeichnet detaillierten Standmodellen. Seit ein paar Jahren hat man auch auf dem Slotmarkt eine Nische gefunden. Mit sensationellen Detailtransfers auf Slotcars hat man sich einen Namen gemacht. Die lange Übersetzung und der Reifengrip waren nicht immer glücklich gewählt, möchte man auch Sportfahrer, die ohne MTS unterwegs sind, ansprechen. Jetzt kommt der Alfa Giulia GTAm. Optisch - wie erwartet - eine Ode an die rassigen italienischen Sportwagen, die in den späten 60ern mit ihrem grollenden Motorsound und kräftigen Fahrleistungen eine große Fangemeinde um sich scharrten. Im Rennsport, egal ob Rallye oder Rundstrecke verzauberten die Heckschleudern das Publikum und hielten ihre Fahrer in Atem. AutoDelta, die hauseigene Tuningfirma der Marke baute dem „GT“ das Attribut „Am“ ein. Genauer steht das italienisch übersetzte Kürzel für „Erleichterung“. Den Gran Tourismo unterzog man einer dipolaren Jojo-Diät: Einerseits Abspecken, was das Gewicht anging. Andererseits Zunahme, was die Leistung des Motors, die Breite der Spur und der Kotflügel anging. Es wurden nicht viele Wagen gebaut. Eine überschaubare Zahl ging auf die Rennstrecke.

Der Mannheimer Alfa-Händler und Rennfahrer Hähn ging mit so einem Wagen an den Start. AutoArt baut seinen Wagen und setzt für sich und Mitstreiter neue Standards. Fly Alfas müssen sich arg reinknien, um im Windschatten zu bleiben!



Spielerisch und bissig am Gas hängend kann man im GTAm um Kurven brechen. Der neue Alfa liegt super!



Tuner AutoArt wagte sich an ein heißes Eisen. Konnte das italienische Moment richtig in Szene gesetzt werden? Optisch kein Zweifel. Technisch? Man hat seine Hausaufgaben gemacht und der leichten Giulia Rennsport-Gene spendiert. Bravissimo!



Alfa Giulia GTAm



Wir trafen Zuppardi und seinen „scharf gemachten“ Alfa Vierzylinder: Offene Ansaugtrichter und Doppelvergaser. Das grummelnde Ansauggeräusch und das Brüllen bei voller Drehzahl sind ein Genuss. Unser GTAm läuft mit 9 bis 10 Voltan Benzin sportlich flott.

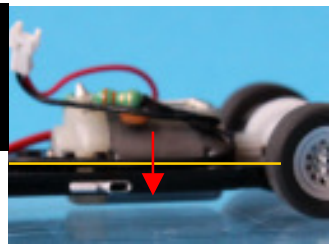


Optisch bleibt alles wie gehabt auf sehr hohem Niveau. Richtig neu ist die Technik im Alfa. Der Motor sitzt extrem tief. Eine Plastikschutzkappe muss nach Auslieferung laut Beschreibung abgenommen werden, sonst sitzt der GTAm auf. Nun schwebt das tief eingebaute Inliner-Aggregat über der Fahrbahn. Die Übersetzung ist richtig knackig ausgelegt. Die Reifen haben ein Längsrillenprofil. Mal sehen, was abgeht, wenn wir die Schlange aus dem Alfa lassen. Ohne MTS, das wir schnell ausgebaut haben, prescht er bereits bei 9V los, als ginge es um die Meisterschaft. Die neue Reifenmischung liefert sensationellen Grip. Dazu gibt es eine sportliche Übersetzung, die mit dem Motor eine gute Leistungsentfaltung mobilisiert. Nach den üblichen Ölungsprogramm der Technik schnurrt der neue GTAm leistungsbereit über die Rennstrecke. Steigt man ihm auf den Kopf, lässt er der Physik freien Lauf. Mit leicht ausbrechendem Heck kann man in ihm um Ecken räubern. Dank der leistungsbereiten Getriebeübersetzung bleibt der Wagen jederzeit auf Zug. Die Reifen haben eine gelungene Gummimischung. Auf Geraden zieht der kleine Italiener stramm an. Wir sind begeistert, bei AutoArt scheint endlich der Knoten aufgegangen zu sein!



Fahrzeugschein		
Länge	**Breite**	**Höhe**
126,7 mm	*53,5 mm*	*39,8 mm*
Radstand	**Spurbreite vorne**	**Spurbreite hinten**
74,1 mm	*51,3 mm*	*53,2 mm*
Gewicht	**Motor**	**Getriebe**
71 g	*Standard*	*Inliner*

Tiefgang: Der Alfa Vierzylinder sitzt abgesenkt unter der Chassislinie.

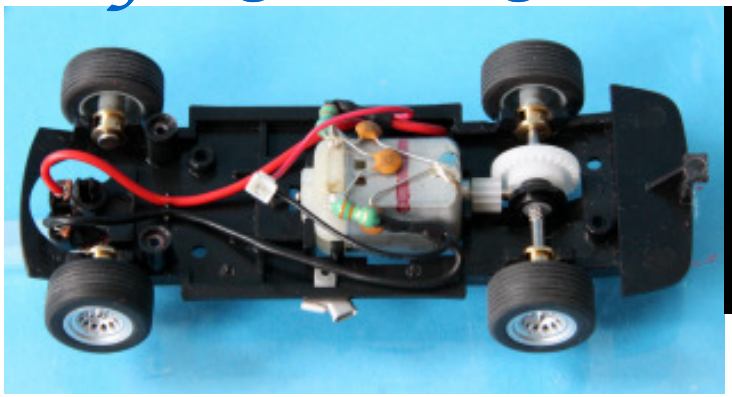


Einzelradaufhängung vorne ohne störendes Spiel. Die Längsprofil-Reifen bieten guten Grip. Hoffen wir, dass sich AutoArt diese Gummimischung merkt.





Alfa Giulia GTAm



Inliner mit vier Messingradlagern. Über servicefreundliche Stecker kann man die Lichtmaschine abklemmen. Platz für Blei wäre genug in der Bodengruppe. Wir kamen ohne aus. Nicht einmal die Vorderräder mussten wir versiegeln. Dank Einzelradaufhängung war keine Neigung zum Stempeln in Kurven zu beobachten. Weiter so!

Fazit:

AutoArt wird mit dem neuen GTAm den sportlichen Attributen der Marke Alfa gerecht. Reifen, Getriebeübersetzung und tiefer Schwerpunkt liefern Traktion und Fahrleistungen, wie sie in so ein Automobil gehören. Die Optik ist wie gewohnt über jeden Zweifel erhaben.

Chromränder um die Scheinwerfer und angedeutet um die Scheiben. Dazu gelochte Felgen, wie sie der GTAm hatte. Im Heck sitzt der Sporttank, der sich mit mageren 9 Voltan begnügt.





In der grünen Hölle, der Achterbahn in der Eifel schlägt sich der kraftvolle Alfa mit Bravour. Vom Gesamteindruck der beste und sportlichste AutoArt, den wir bisher fuhren.

Scalextric stapelt Zuschauer:

Neue

TRIBÜNE



Scalextric stapelt Zuschauer

Neue Tribüne



Rennen ohne Zuschauer ist wie „Schweinebraten ohne Knödel“ oder wie „Topf ohne Deckel“. Scalextric hat die Zeichen der Zeit erkannt und ansprechende Architektur an den Streckenrand gestellt. Die Tribüne(n) in Modulbauweise lassen sich beliebig ergänzen und anordnen: Reihenschaltung, um die Ecke oder Rücken an Rücken. Ganz wie man es haben will. Wir haben drei Elemente verbaut.



Elegant geschwungene Kuppeldächer schützen vor Sonne und Regen. Auf zwei Ebenen sind je 2x16 Sitze untergebracht. Dazwischen Treppen und Zugänge. Alles ist in Steckbauweise gefertigt. Einfache Montage, sogar mit Anleitung für weniger Versierte. Mit dabei: Sponsorenaufkleber zur dynamischen Gestaltung der Banden.



Es gibt Engel, die haben

Silikon

in Lippen und ...



Slot Angels machen daraus Reifen

Verschleißarm, schnell und werksseitig mit gebrochenen Kanten! www.slotangels.com

Verein zur Förderung der Slotracer
SLOT ANGELS
MADE IN AUSTRIA

© Jim Hunt Magazine 2008

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 *Schlussredaktion: Sushi Neda*

Freie Mitarbeiter: Bernd Slotman, Georg Nordschleife

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.

SLOTCARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

Riesige Auswahl in verschiedenen Maßstäben führender Markenhersteller.



Spanberg 17
84332 Hebertsfelden
Telefax 08721/9596-282
info@schmidbauer-modellauto.de

www.schmidbauer-modellauto.de • Tel. 08721/9596-19

Paintbox

Rainer aus Schwaben und Jörg aus Wien verbindet eine große Leidenschaft: Slot.it White Kits

Schwäbisch-Wienerische Connection



Vorher



Nachher

Paintbox

Schwäbisch-Wienerische Connection

Rainer, der Meister an der Gun: Hier lackiert er 956er Kurzheck Porsches in Bad Aachen Version.



Bild: Rainer Hintenaus

Vom UNI-Kind zum White Kit-Lackierer

Als Kind hatte Rainer mit der UNI gespielt und Modellbausätze in verschiedensten Maßstäben gebaut. In den 70ern des letzten Jahrhunderts wurden Carrera-Autos mit Pinsel oder Spraydose umgestaltet. Es gab nicht die Versionen, die er habe wollte.

Später wurde geheiratet und sein Sohnemann wurde auch ein Autonarr. Eine Ninco Rennbahn lag unter dem Tannenbaum. Das Startsignal für eine große Leidenschaft leuchtete auf. Da es nicht alle Autos, die er haben wollte, zu kaufen gab, war Selbermachen angesagt.

Lackierversuche mit einem einfachen Starterset von Revell sahen gar nicht so schlecht aus. Schwäbische Sparsamkeit kam zum Vorschein: Der Kauf der Pressluftdosen war auf Dauer zu teuer. Die Anschaffung eines Kompressors und verschiedener Spritzpistolen war langfristig günstiger. Die Schwerpunktsammlung mit dem Thema „Le Mans 1970“ wuchs. So manches Auto wurde selbst lackiert, mit eigens erstellten Decals versehen und mit Klarlack überzogen. Das war ein langjähriger Lernprozess, der durch die Arbeit in der Automobilindustrie im Bereich Lackfinish geprägt wurde. Dort konnte Rainer das Hobby zum Beruf machen und Fähigkeiten weiter ausbauen. Auch wenn es um Autos im Maßstab 1:1 geht.

Jörg von den Slotangels aus Wien wurde über Rainers Website auf ihn aufmerksam. Er ließ das eine oder andere Wägelchen bauen. Ein Teil seiner Sammlung sind Porsche Rennwagen der 80er: 956er und 962er in jeder nur erdenklichen Version. Slot.It hat die Zeichen der Zeit erkannt und White Kits auf den Markt gebracht. Eine ideale Basis. Hoffentlich bringt Slot.It in naher Zukunft den Porsche 962 in High Tail Version. Dann sind noch viele weitere Versionen möglich.

Jörg´s Collector Club

Paintbox

Schwäbisch-Wienerische Connection













Alle Bilder: Jörg Gasseleder





Jörg´s Collector Club

Paintbox

Schwäbisch-Wienerische Connection













Alle Bilder: Jörg Gasseleder





Jörg´s Collector Club

Paintbox

Schwäbisch-Wienerische Connection



















Alle Bilder: Jörg Gasseleder

Jörg´s Collector Club

Paintbox

Schwäbisch-Wienerische Connection













Alle Bilder: Jörg Gasseleder





Reportage

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

In dieser Rubrik berichten wir von Rennserien draußen in der Republik.
Diesmal von der DPM (Deutschen Plafit Meisterschaft) und der HvK (Hölle von Kölle).

JIM HUNT RACING

Bei der DPM wird Rennsport auf höchstem Niveau mit 1:24er Hightech-Boliden gefahren.
Der technische und fahrerische Anspruch ist sehr hoch. 56 Teams mit 168 Teilnehmern

JIM HUNT RACING

waren am Start. Kurt Petri von H+T Motor Racing samt Team ist seit Jahren Veranstalter.

Die Jungs von Hölle von Kölle haben ihre eigene Rennserie aus dem Boden

JIM HUNT RACING

gestampft. Privatfahrer, die just for fun gegeneinander antreten und längst über
die Grenzen von NRW hinaus Aufmerksamkeit mit ihrem Engagement verdienen.
Wir berichten aus dem Rennbahncenter Bottrop und aus Husum. Dort wird neuerdings

JIM HUNT RACING

ebenfalls nach HvK-Reglement gefahren. Gefahren wird auf verschiedenen Bahnen mit
1:32er Slot.it Wagen.

JIM HUNT RACING

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

JIM HUNT RACING

Reportage

JIM HUNT RACING

Int. Plafit-Meisterschaft 2009

H+T Motor Racing veranstaltete am 21.-23. Mai 2009 zum 11. Mal die »Deutsche Plafit Meisterschaft« (DPM) in Dietzenbach.

Dabei handelte es sich um einen Slot Racing Wettbewerb mit internationaler Beteiligung.
Die DPM ist wie die Formel 1 - Rennsport pur. Die hochwertigen Wettbewerbsfahrzeuge auf universell einstellbaren Plafit Metallchassis bieten vielfache Möglichkeiten zum Tuning der Miniaturrennwagen im Maßstab 1:24. Wie bei der Formel 1 legte ein technisches Reglement fest, in welchen Grenzen die Teams ihre Fahrzeuge modifizieren durften.

Die Rennen wurden auf einer 46 Meter großen, professionellen Concept Slot Racing Bahn ausgetragen. Jede der 8 Spuren speiste ein separater Transformator. Die Bahn verfügte über eine computergesteuerte Rundenzähl- und Zeitmessung.

Im Sinne der Chancengleichheit wurde die Rennstrecke nur zur Austragung der »DPM« aufgebaut. Es gab keine zusätzlichen Trainingsmöglichkeiten, so dass alle Starter die gleichen Teilnahmebedingungen vorfanden.



Gigantisch: Die 46 Meter lange achtspurige Concept-Bahn von H+T Motorracing.

Am Start waren 56 Teams mit insgesamt 168 Teilnehmern aus über zehn Nationen. Darunter die weltbesten Fahrerinnen sowie Spitzenpiloten aus der internationalen Modellsportszene.

Der Eintritt für Zuschauer war frei. Freies Publikumsfahren für Besucher war nur auf der "Streetrace" Rennstrecke möglich.

Training und Qualifikation fanden am Donnerstag (21.) und Freitag (22.), die Wertungsläufe am Samstag (23.) statt. An allen drei Tagen dauerte die Veranstaltung jeweils von 9 bis 21 Uhr!
Die »DPM« zählte als Wertungslauf zur Plafit Europameisterschaft. Mehr Informationen: www.plafit-racing.de

Podium:

1. **Plastikquäler** (766,13 Runden) Sebastian Nockemann, Thomas Nötzel, Christian Schnitzler
2. **Kraner Racing Team** (762,34 Runden) Stephan Bolz, Andreas Laufenberg, Nick de Wachter
3. **A.C.R.** (757,19 Runden) Alexander Ortmann, Caroline Schnitzler, Ralph Seif

Reportage

JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle in Bottrop

Am 16.05.2009 war das 7. Rennen der „Hölle von Kölle“, diesmal im Autorennbahncenter Bottrop auf einer 6-spurigen Holzbahn. Stramme 31 Teilnehmer stellten sich dieser Herausforderung.

Nach dem Qualifying, in dem die 5 Startgruppen ausgefahren wurden, begann das Rennen. Jede Spur musste 5 Minuten lang befahren werden. In allen Startgruppen wurde hart und fair um die Platzierungen gekämpft. Hier ist erneut herauszustellen, dass alles in harmonischer und respektvoller Atmosphäre stattfand. Ich möchte mich hierfür nochmals bei allen Beteiligen bedanken.



Das Starterfeld von Bottrop unten. Oben die an der Serie teilnehmenden Fahrer ohne Helm.



Auch wenn wir die Rahmenbedingungen schaffen... Ohne tolle Mitstreiter wäre die Rennserie nicht so erfolgreich. In einem harten Duell (beide Fahrer befanden sich in Runde 205), wurde der knappe Sieg durch Daniel Bachmann mit einem Vorsprung von 2,10 Sekunden vor Michael Pottmeyer errungen. Platz 3 belegte Dirk Eisenblätter mit 203 Runden.

Diesmal waren drei Junioren mit am Start. Dominic als hervorragender Vierter, gefolgt von Justin auf Platz 13 und Lukas auf Platz 29. Weiter so Jungs!

Reportage

JIM HUNT RACING

Hölle von Kölle in Bottrop

Besonderer Dank geht an die Betreiber des Autorennbahncenters Bottrop, die Familie Wilfried Posdziech. Danke für das kostenfreie Training der Teilnehmer am Vortag und für die Stiftung von vier Slot.It White Kits. Diese wurden im Rahmen der Siegerehrung unter den Teilnehmern verlost. Danke auch für die Sachpreise, die vom Bleck-Center gestiftet wurden. Auch diese wurden unter den Teilnehmern verlost. Herzlichen Dank an Andreas Block.

Ich möchte mich im Namen der „Hölle von Kölle“ nochmals bei allen Beteiligten recht herzlich bedanken und freue mich schon auf weitere spannende Rennen. *Simon Klauck*

27.06. Alsdorf / Euregio Raceway
22.08. Düsseldorf / 1zu24 Slot
17.10. Schwerte
28.11. Brühl/ Blue King Club / Freeslotter Jubiläumsrennen

Die Macher von Hölle von Kölle freuen sich über jede Gruppe, die sich entschließt nach gleichem Reglement zu fahren. Bei Fragen kann man sich (fast) jederzeit an Uwe wenden. Entweder per Mail (uwe@hoellevonkoelle.de) oder telefonisch unter 0173 299 1072.

Podium:

1 Daniel Bachmann 205 Runden
2 Michael Pottmeyer 205 Runden
3 Dirk Eisenblätter

Herzlichen Glückwunsch!

Impressionen von den heißen Duellen der HvK, die in den großzügigen Räumlichkeiten des Rennbahncenters Bottrop ausgetragen wurden.



Fotos: HvK Daniel Bachmann



Reportage

JIM HUNT RACING

2. Freeslotter-Treffen in Husum

Bilder und Texte von Ralf Schröter

Am 6.6.09 fand das 2. Freeslotter-Treffen bei den "Nordslottern" statt. Um 12:00 Uhr war offizieller Trainingstart. Alle waren damit beschäftigt, Fahrzeuge und Regler auf die Bahn abzustimmen. Steffi verpflegte die Teilnehmer mit ihren lecker zubereiteten Snacks.

15:00 Uhr: Die Luft vibriert. Fahrzeugabnahme nach HvK-Reglement - aber zu eng wollen wir das nicht sehen. Im Vordergrund steht das Treffen. Qualifikation über drei Runden, die Beste zählt. Jens, aus Lüneburg, Sieger vom 1. Freeslotter-Treffen im Norden hatte kein Glück und landet in der Startgruppe E. Dort trat der gegen Jana und Thorsten aus Hamburg an. Gruppe A , B und C sind mit je 4 Fahrern und Gruppe D und E mit 3 Fahrern bei insgesamt 18 Startern belegt. Ein spannendes Rennen hat begonnen, Plätze wurden zum Teil gutgemacht, aber auch verloren. Heiko war trotz Grip-Problemen schnell unterwegs. Trotz wiederholten Boxenstopps landete er knapp hinter seinem Mitstreiter Sven. Daniel aus Köln kämpfte sich aus Gruppe C bis zum 6. Platz vor. Andreas schaffte es aus Gruppe D bis zu Platz 7 vorzupreschen. Spannung pur in Gruppe A: Ralf Sch. ging in Führung und konnte diese halten, bis sie ihm Sven K. streitig machte. Mit jeder Runde holte Sven gute zwei Hundertstel auf. Er überholte den Führenden und hielt seine Position.





Auf der vierspurigen Holzbahn bei den Nordslottern in Husum traf man sich, um bei einem freundschaftlichen Treffen nach HvK-Reglement zu fahren. Selbstverständlich war die Kölner Clique auch in den hohen Norden gereist. Trotz harter Fights um schnelle Runden stand der Spaß im Vordergrund.

Reportage

JIM HUNT RACING

2. Freeslotter-Treffen in Husum



Bilder und Texte von Ralf Schröter



In verschiedenen Startgruppen wurde mit serien-nahen Slot.it Fahrzeugen Rennen gefahren. Über-schaubare Tuningmaßnahmen, sowohl technisch als auch finanziell machen diese Serie interessant.





Am Ende des Rennens gab es nur Gewinner, die alle ihren Spaß hatten. Jana, die ihr erstes Rennen fuhr, hat sich wacker geschlagen. Weiter so!

Nach der Siegerehrung war das Treffen noch lange nicht beendet. Die "Hölle von Kölle" Jungs blieben über Nacht. Am nächsten Tag fuhren sie zu einer weiteren Veranstaltung nach Hamburg. Der harte Kern saß, fuhr, aß und trank bis ca. 2:00 Uhr morgens miteinander. Es war ein gelungenes Treffen, bei dem sich wieder einmal zeigte, dass die Slotracing Gemeinde aus sehr netten Menschen besteht.

Ralf Schröter

Platz/Name	Runden	Startgruppe
1.Sven K./Handewitt	140,84	A
2.Ralf Sch./Husum	139,96	A
3.Norman/Rendsburg	136,80	A
4.Markus/Bremen	133,40	A
5.Michael C./Husum	132,66	B
6.Daniel/Köln	130,52	C
7.Andreas/Hattstedt	129,92	D
8.Sven J./Bredstedt	127,38	C
9.Heiko/Husum	126,59	C
10.Uwe/Köln	123,96	C
11.Michael L./Lüneburg	122,11	B
12.Simon/Köln	120,77	D
13.Ralf M./Handewitt	120,09	B
14.Oliver/Köln	117,27	D
15.Frank/Mühlheim a.d.R.	116,25	B
16.Jens/Lüneburg	112,71	E
17.Thorsten/Hamburg	106,38	E
18.Jana/Hamburg(Berlin)	97,30	E



GOKARLI

rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

Episode 1



Frank Tutaß baut an einer Holzbahn der Extraklasse: Sein Rennthema spielt im historischen Frankreich. Was er sich für den Rand der Rennstrecke hat einfallen lassen...
Seht selbst und bestaunt seinen

„Course sans Entretien“

Episode 1

Course sans Entretien



Wie weit darf Detailliebe an einer Slotbahn gehen?

Frank stellt diese Frage nicht, sondern stellt eine neue Maxime auf.

Seine kleine französische Revolution führt spurgebunden durch das frühe Frankreich.

Uncroiable!

Frank Tutaß, 44 aus Düsseldorf:

„Zum Bau einer festen Bahn, habe ich mich Anfang diesen Jahres –spontan- "zwischen Tür und Angel" entschieden. Nachdem ich die erste Tankstelle in 1/32 auf Zuruf eines Bekannten gebaut habe."

„Ich habe im letzten Jahr einige Autos in 1/24 angefangen, die DSC-mäßig werden sollen. Bis heute ist keiner der drei Wagen fertig." Wenn man sich ansieht, womit Frank seine Zeit verbringt, kein Wunder. Zudem stellt sich die rhetorische Frage, ob er damit nicht etwas Sinnvolleres und Individuelleres tut. Hochwertige DSC-Rennwagen bauen einige, so eine Bahn wohl nur einer.

„Ich wollte eigentlich nur das eine oder andere Häuschen für meine Evo bauen. Dabei habe ich in erschreckender Weise feststellen müssen, wie groß der 1/32 Maßstab ist. Dann hat sich alles verselbstständigt! Material für das Grundgerüst gekauft und aufgebaut. Die erste Hälfte der etwas welligen Slotplatte habe ich aufgebracht, dann etwas Kopfsteinpflaster gefräst (gefühlte 1 Million Steine). Zwei Wochen später kam die zweite Hälfte drauf und es wurde immer mehr Landschaft und mehr Details. Hier kann man noch und da fehlt doch noch... - das gab´s früher doch auch.... Das Ergebnis bis heute, es fehlen noch Lampen, detaillierte Details und und und..."

„Ich danke Allen, die mit Ideen beigetragen und mich angespornt haben!"

„Allen voran Herrn Pedemann mit seinem Server voller Ideen, SantaFeFan, 911, Don Pedro, Mickeys, Bendermann als Naturmaterial-Lieferant(Baumstämme) und und und - mir fallen nicht mal mehr alle Namen ein, die ihren Betrag zu dieser Bahn beigetragen haben.

Es ist eigentlich ein Gemeinschaftsprojekt zwischen den ganzen Ideengebern und mir als Umsetzender, ohne die bestimmt nicht alles so wäre, wie es ist.

Danke auch an den Fotografen Sascha Burghe, für seine scharfe Bilder!"

Jim Hunt Magazine wollte diesem Meisterwerk eine Plattform bieten. Solches Engagement muss einfach gezeigt werden.

Danke Frank und bau weiter so munter an deiner sensationellen Bahn!

Episode 1

Course sans Entretien



Frankreich im letzten Jahrhundert. Die Holzbahn von Frank Tutaß läuft durch malerische, verträumte Städtchen irgendwo westlich des Rheins. Sensationelle Fassaden, Zäune und sogar Kopfsteinpflaster wurden in Handarbeit hergestellt.

Alle Fotos von Sascha Burghe www.slotcarfotografie.de



Episode 1

Course sans Entretien

à la campagne...

Hier geht es über das landwirtschaftlich geprägte Hinterland. Die schmalen Straßen fordern Wagemut im Sportwagen von damals. Rechts bricht ein 550er Porsche Spider durchs Grün. Unten ruhen ein Jaguar C-Type und ein Ferrari 166/212MM in einer Garage.



Alle Fotos von Sascha Burghe www.slotcarfotografie.de





Episode 1

Course sans Entretien



Eine alte Kirche mit Doppelturm steht auf dem Dorfplatz. Historische Straßenlaternen illuminieren die Kopfsteinpflasterstraßen im Ort. Auch die Natur darf nicht zu kurz kommen. Selbst gemachte Bäume? Für Frank kein Problem.





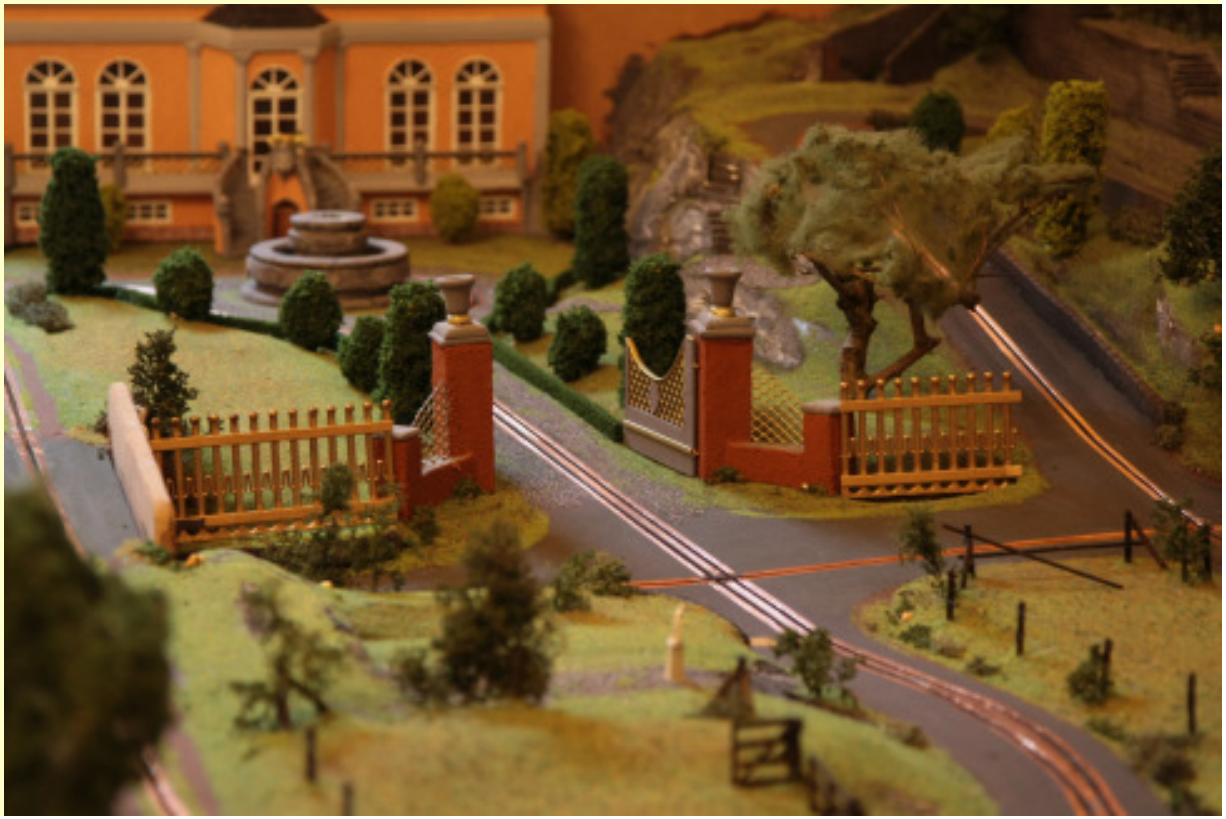
Episode 1

Course sans Entretien





Links ein historisches Stadttor mit Feuerglocke im Turm. Rechts: Herrschaftliche Villa mit mondäner Fassade, Portal und Brunnen vor dem Tore. Ein elegantes Tor an der Einfahrt rundet den Prunkbau ab.



Episode 1

Course sans Entretien



Alte Garage...



Hochstand der Rennleitung



Die alte Garage in Komplettansicht. Die Werkstatt wird mit Flügeltoren verschlossen. Büro und Kassenhaus tragen den französischen Mineralölträger.



Klassische Holzbrücke und ein Schuppen, an dem der Zahn der Zeit genagt hat. Schon Napoleon kam an dieser Hütte vorbei.



Fortsetzung folgt...

Bazar

Rosenheimer IG (4-spurige 34m Carrera-Evo/Exc) sucht noch Mitfahrer und/oder Bastler für gemeinsame Rennabende in 1:32. Infos unter www.men-in-race.de
oder Tel.: 0172/85 58 666 (Marcus)

Suche Slot.it Audi R8C Presentation und Qualifying No. 10. Presentation hat links und rechts die Startnummern 9 und 10 unterschiedlich, der Qualifying No.10 hat silberne Seitenkästen. 1. U. 2. Edition gesucht, zu unterscheiden an den schwarzen (1st edition) und schwarzen (2nd Edition) Auspuffrohren. Auch bespielt, zahle je nach Zustand bis 100,- Euro. Chiffre FR 815

Suche Newman Porsche. Zahle fair.
Chiffre SN 819

Biete 124er Schienen. Großer Konvolut!
Chiffre BM 823

Fly 917K Set, alle drei gegen Gebot!
Chiffre DK 827

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:
jim-hunt-magazine@gmx.de
Betreff: Kleinanzeige schalten









Jim Hunt Magazine ®
FOR SLOTCAR USE ONLY

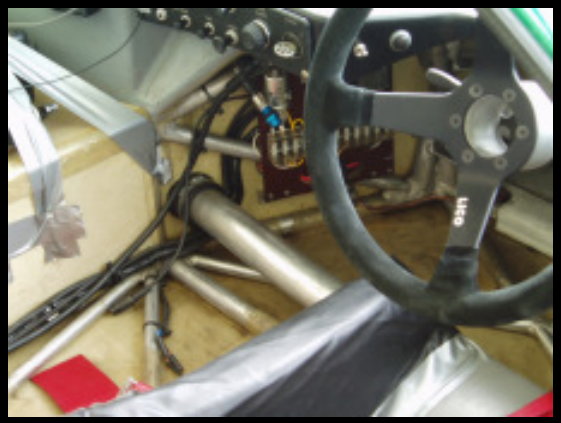
Bei uns fährt der Leser mit!

DAS WAR DIE 12. AUSGABE

VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 13.







Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Rennwägen aus dem Motorsport. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist untersagt. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung des Verlags. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke.
Vielen Dank an alle Leser, Freude, Fans und Partner! Wir werden für Euch weiterhin Vollgas geben!