

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

50





Editorial

Jim Hunt Magazine®

Fifty, but no shades of gray...

Jetzt ist die Fünzigste Ausgabe fertig! Ohne Melancholie, aber mit voll durchgedrückten Gaspedal und perfekt abgestimmter Drehzahl fahren wir dynamisch weiter so schnell es geht. Wir liefern Euch, egal wo Ihr seid, unser rasantes Infotainment Format auf Tablet, Smartphone, PC, Mac oder was Ihr sonst nutzt. Nach wie vor kostenfrei und rund um die Uhr weltweit verfügbar. Unser Online Kiosk hat nie Ferien, er ist immer am Start für Euch. Auch die älteren Ausgaben sind nie vergriffen, weil wir sie in ausreichender Stückzahl immer liefern können. Unser neues Online Medium war in der Anfangszeit öfter Kritik ausgesetzt, weil man damals angeblich lieber Papier lesen würde. Als WC Heft wollten wir nicht herhalten und auch nicht das Papier für danach liefern. Wir wollen schon immer in einem schönen Ambiente unsere Leser erfreuen. Dafür machen wir den Aufwand mit schön inszenierten Fotos und informativ unterhaltsamen, spritzigen Texten. Es gibt bekannte Fotografen, die versuchen die Jim Hunt Art, Slotcars zu inszenieren irgendwie nachzumachen. Ich sehe es als Kompliment für meine Arbeit und schön, dass wir andere mit unserem Format inspirieren dürfen. Nun ja, man könnte Jim Hunt Magazine auch konservativ für den privaten Gebrauch ausdrücken. Die mittlerweile etablierten Lesegeräte machen den Konsum bequemer und somit haben wir von Anfang an Weitsicht bewiesen. Es war goldrichtig mit Jim Hunt Magazine online zu gehen. Unsere Flexibilität ist unschlagbar. Wir landen nicht im Altpapier, sondern sind immer frisch in hochwertiger Aufmachung zu

bestaunen, weil nichts verblasst oder faltig wird: Stay forever young. An alle, die mit uns mitgegangen, neu dazu gekommen sind oder noch dazu kommen werden. Euch allen ist unser Dank ausgesprochen für die Treue durch alle Zeiten, die Jahre und alle Trends, die wir immer versucht haben so gut es geht abzubilden, ohne unsere journalistische Freiheit dabei aufzugeben. Mit einem Augenzwinkern bleiben wir immer am Puls der Zeit und setzen die hoch gehaltene Meinungsfreiheit um. Ohne zu unken, weil es unnötig ist. Unsere Haltung zum kleinen großen Motorsport: uns geht es um den positiven Transport von Action, Spielfreude, Emotion und Infotainment. Das Mäkeln überlassen wir anderen. Jim Hunt war von Anfang an wichtig zu berichten, wie man schöne Serien Slotcars mit einfachen Mitteln etwas schneller, geschmeidiger, flotter oder einfach laufruhiger ohne Magnet optimiert. Teure Tuningteile in ein Auto einbauen, das geht. Aber das ist nicht der Weg, den alle gehen möchten, können, sollen. Keep the hobby simple and easy... das funktioniert bis heute sehr gut. Mit einfachen Werkzeugen und Methoden kann so gut wie jeder umgehen oder es mal versuchen, um die Performance seiner Boliden zu steigern. Mit den Jahren haben die Hersteller reagiert und es gibt heute eigentlich keine richtig schlecht gemachten Slotcars mehr: Magnet raus, Ölservice und ein wenig an den Schrauben drehen reicht oft schon, um auf der Heimbahn richtig viel authentischen Fahr-spaß erleben zu können. Die Autos sind mittlerweile solide, gut ausgependelt und ihre Reifen auf der Kunststoffbahn,

deren überwiegender Einsatz-ort diese Wagen ab Werk haben, sehr gut. Oft reicht abziehen oder Pflege und schon geht es ganz ordentlich rund um den Kurs. Wer möchte und kann, darf seine Reifen schleifen. Aber das kann und will nicht jeder. Wer in die Materie tiefer einsteigen möchte, kann dies tun. Aber es fragt sich irgendwann, ob das für das Gros der Hobby Rennfahrer auf Dauer funktionieren wird. Aufwand, Kosten und Zeit schrauben sich dann hoch und wenn man wieder unter seinesgleichen fährt, wo bleibt dann der Aha Effekt? Dann geht es nur ums Mithalten können, weil jeder ein aufwändiges teures Tuningteil fahren. Sind es nicht die kleinen Freuden des Entdeckens? Einfach umsetzbare Lösungen? Mit Schraubendreher, Inbus, Messerchen, Feile, Öl und Fett. Ich musste von Anfang an lernen, dass es draußen viele Slotter gibt, die bereits beim Einsatz von Utensilien, die für Renn Mechaniker normalen sind, abgeschreckt werden. Wollen oder können sie damit nichts anfangen? Vielleicht kann man die Leute begeistern, mit diesen einfachen Dingen noch etwas mehr aus ihrem Serienrennwagen heraus zu holen. Inspiration - wie bei manche Fotografen. Schön, wenn wir mit unserem Jim Hunt Format helfen können, das Hobby schöner und spannender zu machen. Stay tuned, online, healthy!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.50!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Carrera®

Lizenzhinweise entnehmen Sie bitte unserer Internetsite sowie dem Carrera-Katalog 2021



carrera-toys.com

 [@carrera.official](https://www.instagram.com/carrera.official)

 [/carrera.official](https://www.facebook.com/carrera.official)

 [/carreraofficial](https://www.youtube.com/c/carreraofficial)



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Rund fahren



Tracktests

Rallye

- *Lancia Delta S4 – Esso*
- *Renault Alpine - Michelle Mouton*
- *Lancia Integrale - Afrika Rallye*
- *Porsche 997 GT3 - Rallye*

Designversionen

- *BMW 3.0 CSL Artcar*
- *BMW 3.0 CSL Silverstone*
- *SV GT3 Martini*
- *Ford MK IV Martini*
- *CanAm: McLaren Elva und M6A*

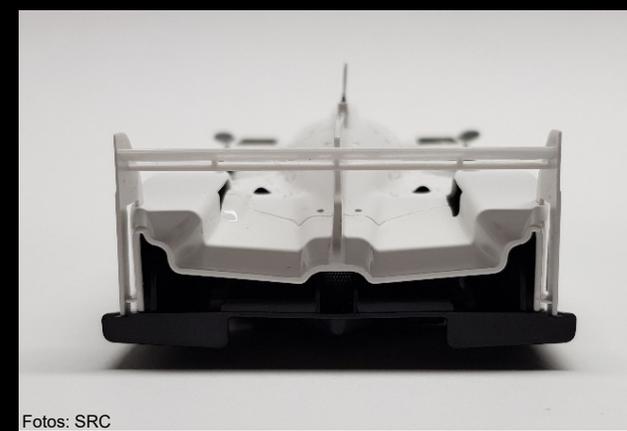
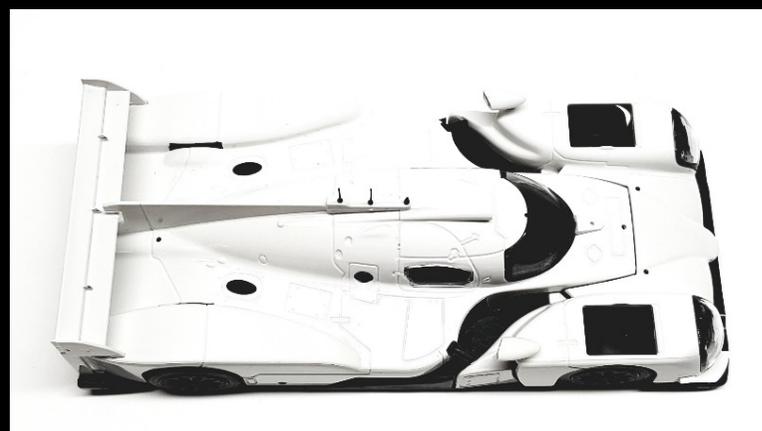
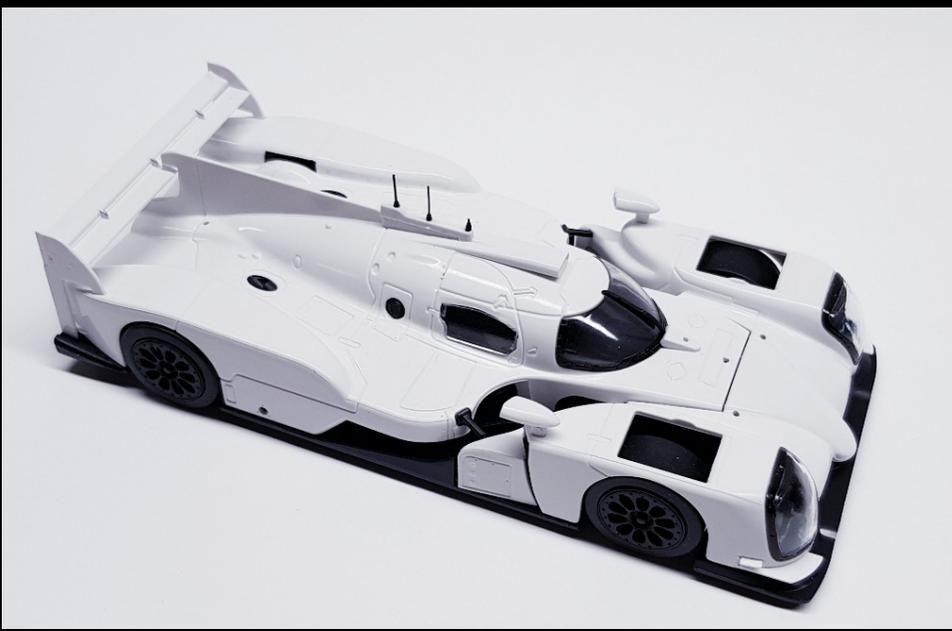
Rundstrecke:

- *GT3 mit Aston Martin, BMW, McLaren*
- *GTE: Aston Martin und Ferrari*
- *GT2: Porsche 935 Comeback*
- *Lola T70 ganz groß: Digital124*
- *NSR Formel 1 neu gedacht*
- *Ford Capri MKIII*

Jim's Universum

Neuer LMP1 Toyota von SRC

Die Slotcar Manufaktur SRC aus Spanien entwickelt auf Hochtouren den Le Mans Sieger von Toyota für die LMP1 Klasse. Die ersten Runden sind längst absolviert und nun geht es an die Weiterentwicklung des Langstrecken Boliden. Es wurde sogar bei Toyota UK nachgefragt, um die enge Verbindung zwischen dem echten Rennstall und dem Slotcar nahe wie möglich in Szene zu setzen. Das interessante Chassis unter der Haube mit vielen Einstellmöglichkeiten, einem kraftvollen Motor und hochwertigen Details an der Karosserie verstehen sich bei SRC von selbst. Wie schon beim Lancia Delta S4 kann man jeden Entwicklungsschritt online auf facebook und instagram mitverfolgen. Hier die ersten Bilder direkt aus Spanien. Sieht hochwertig aus und wir freuen uns Euch demnächst den ersten Testprototypen vorzustellen. Stay tuned!



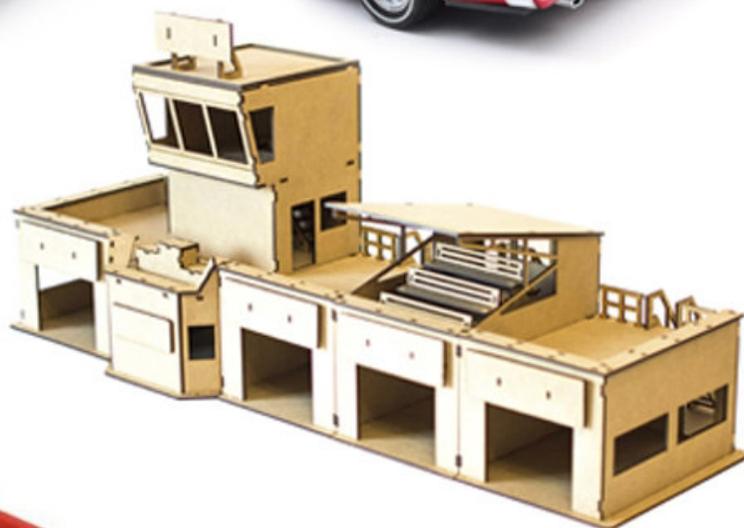
Fotos: SRC



www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

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



www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

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

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

LANCIA DELTA S4

Principe de Asturia 1986

EM Champion Fabrizio Tabaton



SRC bringt die zweite Version ihres brutalen Gruppe B Monsters.

Lancia S4



Tim Hunt Magazine®

SRC aus Spanien schiebt unmittelbar nach dem Martini plus der Chrono Version die zweite Auskoppelung vom legendären Gruppe B Lancia Delta nach. Die schwarz goldene Designversion mit Esso als Hauptsponsor ist das Auto von Fabrizio Tabaton. Den Delta S4 von SRC haben wir in der letzten Ausgabe No.49 sehr aus-

föhrlich vorgestellt. Wer sich technisch noch nachbilden möchte, kann dies kostenfrei dort tun. Beide Versionen kann man dort sehen und auch einen Blick auf das Chassis und Technik werfen. Daher möchten wir uns bei dieser Designversion diesmal auf die optischen Highlights konzentrieren. Die Esso Lackierung in gold

und schwarz ist eine sehr markante Erscheinung. Beim Tiger im Tank denkt man eher an die drei Farben rot, weiß und blau aus dem Logo des Treibstoff Herstellers. Ein geschickter Schachzug, denn so fällt der S4 richtig auf und hebt sich von der Masse seiner Kollegen, die meist mit Grundfarbe weiß und ihrem bunten Sponsor



Rallyeerprobte Zuschauer: niemand stellt sich freiwillig direkt in den Scheitelpunkt der engen Kehre. Herumliegende Steine unter der Gewalt der S4 Räder werden trotz der vier roten, großzügigen Schmutzlappen eine böse Sache. Daher können wir ohne Reue Vollgas geben, die Steine landen irgendwo in den Büschen. Das aktive Fahrwerk hält den Lancia souverän am Boden, egal wie man ihn über das selektive und raue Geläuf prügelt. Egal ob Landstraßen, Schotter oder Schnee. Er hat das alles drauf und es ist nur eine Frage der Reifen. Da hier die Sonne scheint und es trocken ist, treten wir mit Michelin Medium Slicks an.

Lancia S4

darauf überwiegend identisch aussehen, egal ob Martini oder Totip. 1986 entschied man bei Lancia dem jungen Tabaton die Möglichkeit zu geben in einem Lancia Delta S4 bei der Rallye Europameisterschaft zu starten. Er absolvierte dreizehn Tests und gewann die Rallye Costa Brava, die Rallye Catalonia, Madeira,

Kalkidiki, Principe de Asturias und San Marino. Bei der Costa Esmaralda wurde er vierter. Das italienische Duo Fabrizio Tabaton mit Co Pilot Luca Tedeschi gewann unter dem Strich für die Italiener die 1986er Europameisterschaft. Lancias Vertrauen in die Paarung hatte sich absolut ausgezahlt. Fabrizio Tabaton ist der

Sohn des ehemaligen Rallyefahrers Guigi Tabaton. Er gründete den bekannten Griffone Rennstalls. Mit diesem Team setzte er sich 1986 an die Spitze des Herstellers Lancia. SRC hat den Wagen (Ref. No. 04002) von der Principe de Asturia gebaut. Der Rallye Costa Brava (Ref. No. 04003) wird noch kommen...

Jim Hunt Magazine®



Die alte Küstenstraße macht gute Laune im S4. Vor der Kehre herschalten, minimal anbremsen, das Heck kurz anstellen und den Ansagen des Beifahrers vertrauen. Souverän geht es auf Angriff durch die enge Links bergauf. Bald kommt eine enge Rechts: Der S4 malt laute, dicke Striche auf den Asphalt. Präzise zirkelt er ums Eck und sein Allrad lässt keine Zweifel aufkommen, was brutaler Vortrieb bedeutet! Uns katapultiert es an den Häusern vorbei: Tunnelblick! Glücksgefühle!

Lancia S4



Jim Hunt Magazine®

Wie bereits bei den Martini Versionen kann man den S4 mit oder ohne Zusatzscheinwerfer einsetzen. Die Öffnungen für die Lampen sind mit zwei Nieten abgedeckt. Sie liegen diesmal zusammen mit der Dachantenne in einem separaten Beutel bei. Wer also

ohne die vier schräg angeordneten Scheinwerfer fahren kann sie entweder weglassen oder auch die Öffnungen verschließen. Wer die Lampen montieren möchte, muss sie einfach nur in die beiden Bohrungen am Bug einführen. Ihre beiden doppelten Halterungen auf der

Scheinwerfer Rückseite werden jeweils links und rechts neben dem Ölkühler an die Karosseriestege fest geklipst. Das hält fantastisch und kann jederzeit zurück gebaut oder wieder montiert werden. Die Antenne kommt in die kleine Öffnung auf dem Dach und ein sehr



Wir fahren mit originalem Aufschrieb von damals die EM Strecke von damals ab. Leider hat sich die Lage vor Ort seit 1986 geändert... wir heizen voll ausgedreht im Zweiten über die Piazza, was den jungen Leuten auf ihren frisierten Vespas sehr gut gefällt. Nichts wie rum ums Eck und volles Rohr aus der Kurve beschleunigen, was das Aggregat im Heck hergibt. Kompressor und Turbolader sind eine mächtige Kombination! Das Inliner Getriebe schnurrt präzise und die Gänge lassen sich dank sequentieller Wippe sehr schnell durchziehen.

Lancia S4



Jim Hunt Magazine®

dezentere Tropfen Modellbaukleber kommt an die Spitze. Vorsichtig ins Lancia Emblem auf dem Dach einführen und gut ist es. Bitte nicht zittern, der Kleber wird sonst das schöne Lancia Logo beschädigen, was niemand haben möchte. Ansonsten kann man mit dem Kleber sofort loslegen. Wir pflegen noch seine Technik,

etwas Spezialöl auf Radlager, Motorwelle und alle Schrauben kontrollieren. Niemand möchte mit einem Gruppe B Wagen ein Rad oder Getriebeteil verlieren. Und schon können wir los legen und ballern über die für uns abgesperrte Originalstrecke von damals. Wenn sich auch etwas im Straßenbild durch die Jahre seit

den 80ern verändert hat. Wir sind mit dem echten Aufschrieb von damals unterwegs und das was keine gute Idee, wie wir sehr schnell feststellten. Aber egal. Wer soviel Power unter dem Hintern hat, hat keine Zeit um über solche Kleinigkeiten nachzudenken. Ich lasse die Reflexe arbeiten und vertraue auf meine Intuition.



Gio P., ein Streckenposten von 1986 kam vorbei. Er wohnt hier und freut sich unfassbar über den aufgefrischten Moment mit dem brutalen Delta S4. Wir hoffen im Cockpit: seine Reflexe von früher sitzen noch. Wie es für Gruppe B gehört, fahren wir mit maximaler Tuchfüllung ganz nah am Volk vorbei. Lässig bleibt Gio stehen und zuckt nicht mal mit den beiden Fahnen in den Händen. Ein wahrer Fan! Mit vollem Ladedruck geht es laut die Anhöhe hinauf. Kurzzeitig bleibt mir die Luft weg.

Lancia S4

Der Delta S4 gehorcht auf jeden Impuls und daher sind auch kleine Unstimmigkeiten im Gebetbuch kein so großes Ding. Das Team von SRC hat den Wagen sehr gut konstruiert und daher lässt er sich auch im absoluten Grenzbereich sehr ordentlich dirigieren. Sein

Allrad sorgt für katapultartigen Vortrieb. Das Herausbeschleunigen aus Kurven ist eine wahre Freude. Das drehmomentstarke Aggregat liefert richtig ab und bringt uns sehr stramm nach vorne. Das Getriebe schaltet sich seidenweich und es macht richtig Freude mit dem

vertrauten Gefährt die Physik herauszufordern. Wenn auch die physische Seite der Gruppe B alles vom Fahrer und Beifahrer fordert. Die brutal ablaufenden Beschleunigungen und Bremsmanöver lassen im Cockpit kurzzeitige Blackouts mit Sternchen sehen aufkommen. Die Gewalt dieser Maschine ist kaum zu begreifen und man muss schon sehr fit sein, um mit dem Delta S4 sich an den Rand des Limits seines Potentials zu bewegen. Mit dem von SRC aufgebauten Wagen ist das alles kein Problem. Der Lancia im neuen Look läuft wie die Martinis bewährt, schnell, zuverlässig und präzise wie auf messerscharfen Kufen lässt er sich durch die Sonderprüfung bewegen. Wir freuen uns auf weitere Versionen und wer die Gruppe B kennt, weiß, was noch alles kommen kann, soll, muss... Bitte SRC Team, bringt sie alle noch! Wir freuen uns darauf!

Jim Hunt Magazine®



Breite Spur, massive Flügel, seitliche Tragflächen und ein quer liegender Endtopf so dick wie ein Schwedenofen. Der Delta S4 war die Definition der Italiener für die Gruppe B. Der Mittelmotor war nur auf eines getrimmt: Leistung, Leistung und noch mehr Leistung als die anderen.

Aston Martin Vantage

BMW M6

McLaren 720S

GT3



*Carrera erweitert die GT Klasse:
Wie schlagen sich der starke M
Bayer und zwei dynamische Briten?*

GT3 Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Der erste in Feld ist eine Formneuheit: Aston Martin Vantage GT3. Welch klingender Name und Tradition pur im Motorsport seit man bei den Briten das im Kreis fahren erfunden hat. Der Edelrenner hat das bekannte Gesicht mit dem geschwungenen Kühlergrill der analog

wie die Nieren an der BMW Front für die Marke steht. Seine angriffslustigen Augen verkünden sofort im Rückspiegel, wer hier kommt. Die breite Bugpartie mit den robust konstruierten Bugspoiler sorgt für eine ausgezeichnete Dynamik und zugleich schützt es den

kernigen Briten, wenn er es im Startfeld nicht so genau nimmt mit Understatement und die Konkurrenz mal ordentlich von hinten antupft. In seiner Heckpartie fällt sofort der bei Aston neue Höcker auf. Das Lichtband hinten folgt den Formen und es ist bestimmt ein Detail,



Ohne die von der Hauptlackierung farblich abgesetzte Umrahmung des Kühlergrills wirkt der Aston Martin fast schon brav. Aber der zahme Blick im Rückspiegel täuscht. Wenn er austellt, dann richtig und es dauert nicht lange, dann bekommt man sein Heck zu sehen. Geschmackssache: Markanter Bürzel in der Mitte. Neuerdings state of the art.

GT3 *Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S*

Jim Hunt Magazine®

bei dem sich die Geschmäcker unterscheiden werden. Direkt darüber schwebt der massive Heckflügel, der sich wunderbar wie im Reglement gefordert in die Konturen des ausladenden Hinterns integriert. Nichts steht über, das ist gut besonders wenn es mal im Feld rauer als erwartet zugeht. Der Heckspoiler bleibt wo er

bleiben soll: am Auto. Sein Gegenspieler im Unterboden ist ein achtfach gefächertes Heckdiffusor. Er sorgt über den Unterboden für den nötigen Abtrieb und hilft zusammen mit dem Flügel, dass der Aston auf Kurs bleibt. Komplette schwarze Felgen im Speichen Design plus gut haftende Slicks halten den GT3 auf der

Strecke und sorgen nicht nur dynamisch sondern auch optisch für einen markanten Auftritt. Die Karosserie in Blaulila-weiß mit roten Akzenten verkörpert die ideale Mischung aus britischem Understatement mit lauten Tönen. Perfekt für Leute, die den Look edel aber nicht langweilige lieben. Letztendlich sind es die Farben des



Typischer Aston Grill, diesmal ohne deutliche Farbeinfassung. Die Form spricht für sich und man erkennt ihn am typischen Sound, wenn der Vantage von hinten aufläuft. Disadvantage für die Konkurrenz... Das markante Heck mit dem Höcker in der Mitte ist das neue Gesicht bei den Briten geworden. Der mächtig in die Höhe ragende Flügel drückt den Wagen zusammen mit dem Diffusor am Boden der Tatsachen. Beide Bauteile generieren genug Abtrieb, dass man locker ohne Magnete fahren kann.

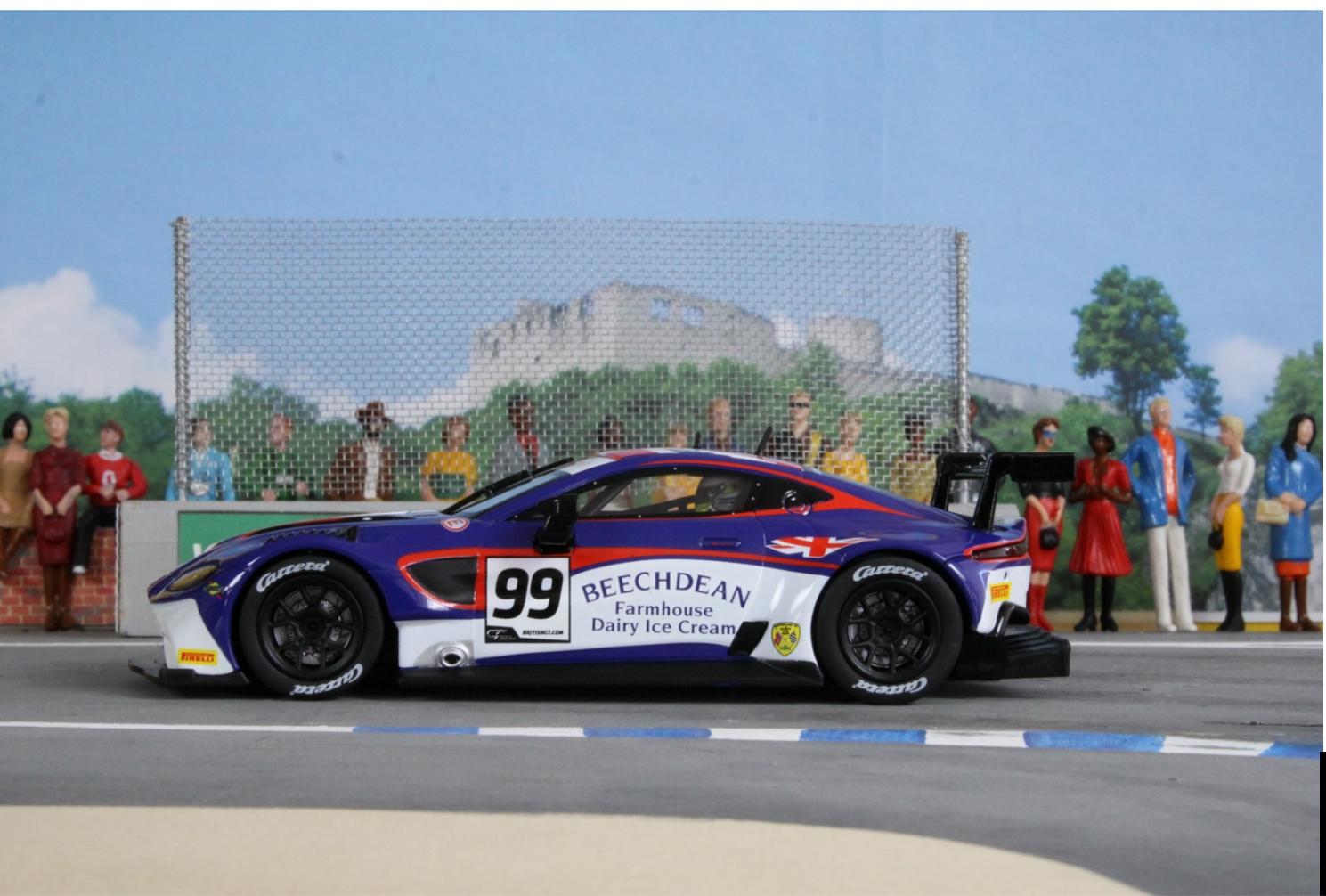
GT3 *Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S*

Jim Hunt Magazine®

Union Jack, die geschickt die Formen des Vantage umspielen und klar, die Flagge ist auf den Schultern der hinteren Radhäuser stilvoll integriert. Der Milcheis Sponsor auf den Seiten fällt auf aber verkörpert zugleich britisches Understatement mit feinen Lettern.

Zwei Flammrohre münden aus den vorderen Schwellern und verkünden die frohe Botschaft aus den großen Brennräumen. Aston Martin war schon immer bekannt für einen markanten Motorsound und das ist auch gut so. Nichts wäre schlimmer, als wenn man hier

die Traditionen brechen würde. Ein Wagen von diesem Schlag muss auch klingen wie eine wilde Maschine auf Kreuzzug. Kein Kreischen. Kraftvolles Wummern mit tiefer Stimme und einem äußerst sonoren Bass beim Herunterschalten. So gehört sich das!



Inliner Chassis mit E200 Aggregat und vier Radlager aus Messing für Langlebigkeit und guten Rundlauf. Vom Digitalchip aus verzweigen sich die Zündkabel zu Motor und L-Kiel und der Kabelbaum für die Beleuchtung vorne und hinten. Wer das Aggregat und/oder die beiden Magneten ausbauen möchte, kann den Motor aus der Halterung klipsen und mit praktischen Schnell-Steckverbindungen alles voneinander trennen und wieder zusammenbauen. Dafür ist es sehr praktisch, dass die Kabel etwas länger sind.

Kompakte Bauform: lange Schnauze und kurzes Heck. Aus ihm ragen Heckdiffusor und Flügel. Der solide Unterbau wirkt auch als Stoßkapazität, wenn im Feld von hinten rustikal gedrängt wird.



GT3 Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Der M6 ist ein bekannter Wagen von Carrera und er kommt in einer neuen Designversion, die es in sich hat. Hochglänzendes Schwarz, das sich von hinten nach vorne zuspitzt und in ein kräftiges Hellblau, das von roten Akzenten umspielt wird, übergeht. Auf den Dach

ein lauter gelber Streifen, damit keine Langeweile aufkommt und man den Wagen sofort in der Menge erkennt, was bei der Orientierung im bunten GT3 Startfeld von großem Vorteil ist. Den BMW M6 haben wir bereits in einer früheren Ausgabe ausführlich zur

Premiere in zwei Versionen vorgestellt. Dort finden sich auch Chassis Fotos, falls jemand beim Bayern unter die Haube sehen möchte. Kurzum: sein Länge läuft und das gilt bei ihm auf Geraden wie in Kurven sämtlicher Radien. Das ist GT Laufkultur in Reinform gepaart mit



Niere und böser Blick wie es sich für einen BMW Sportwagen gehört. Der M6 liegt satt und wird besonders auf längeren Strecken zum Geheimtipp.

Mit sagenhafter M-Power aus dem durchzugsstarken Inliner E200 und vier langlebigen Messingradlagern. Ein Powerpaket im Großformat ohne klobig zu wirken auf der Rennstrecke. Im Gegenteil. Er punktet ganz klar im Gesamtpaket auf allen Rennen und besonders dann, wenn es mal über längere Distanzen geht. Hier zahlt sich seine Laufkultur als wahrer Trumpf komplett aus. Das gilt vor allem beim Fahren mit ausgebauter



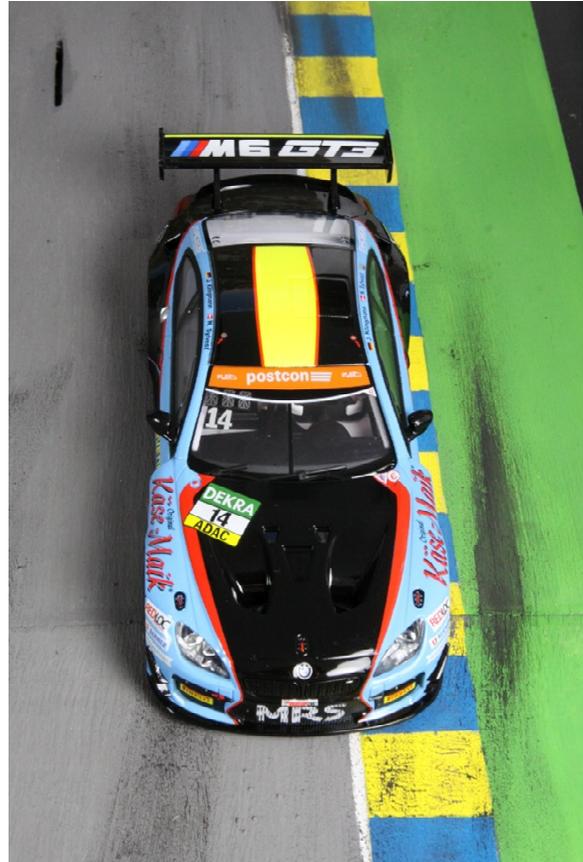
GT3 *Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S*

Jim Hunt Magazine®

MTS Fahrhilfe. Wir demontieren beide Magneten und lassen ihn wie auch die anderen Testkandidaten pur laufen. Hier offenbaren sich die Tendenzen der Wagen im Grenzbereich erst so richtig und es ist eine Freude zu sehen, dass die Autos mittlerweile alle ohne Haft-hilfe gut zurechtkommen. Voraussetzung ist klar: ein regelbares Netzteil. Wir fahren alle mit 12 Voltan Sprit im Tank, was eine ideale klopfresistente Mischung ist um durch alle Drehzahlen zu kommen und die Kraft ge-

bündelt und wohldosiert an die Hinterachse abgeben zu können. Und was auch selbstverständlich ist... die Wartung der beweglichen Komponenten wie Radlager, Motorwelle mit Öl und eine Spur Fett für das Getriebe. Das steigert nicht nur die Lebensdauer der ab Werk mit einer Grundversorgung ausgelieferten Reibpartner. Es minimiert zudem den Widerstand und die Rennwagen gewinnen das eine oder andere Extra PS dazu. Gasannahme, Bremsen und Vollgas verbessern sich.

Markantes Farbenspiel: interessante Mischung aus Lautstärke und Zurückhaltung. Glänzendes Schwarz in Kombination mit auffälligem Hellblau und feinen roten Akzenten für einen sehr sportlichen Look. Sein gelber Streifen auf dem Dach hilft den BMW sofort im Startfeld zu erkennen.



GT3 Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Das kritisch Thema Reifen Grip ohne Magnet lösen wir ohne Fremdmaterial. Erstens kann man auch die Serienreifen auf Rundlauf schleifen, falls nötig. Zudem reicht das Abziehen über Klebeband oder das Warten mit etwas Gummikonservierungs-Spezialöl aus Bayern.

Damit werden die Slicks richtig sauber vom Pickup der Strecke und zudem das Material geschmeidiger, was den Grip deutlich erhöht ohne störende Rückstände auf der Bahn zu hinterlassen. Mit der bereits genannten Voltanzahl im Tank reicht das für eine echt sehr gute

Performance auf der Carrera Strecke und zudem: wenn alle das gleiche Material fahren, dann bleibt auch die Gleichheit erhalten, weil die Gummimischungen sich nicht unfassbar voneinander unterscheiden. Das spart lästige Reifenschleif Orgien wie bei PU und noch viel wichtiger. Es hält den Ball des Aufwands flach. Das ist uns besonders wichtig. Wir fahren schon lange keine anderen Reifenmaterialien mehr auf der Bahn weil sich zudem keine Probleme beim Mischbetrieb mit verschiedenen Reifenmaterialien ergeben. Zudem. Die Kunststoff Felgen bei Serienslotcars können beim hohen PU Grip mit der Zeit an den Radnaben reißen/brechen. Dann braucht man zum Weiterfahren eine neue Komplettachse. Mit Serienreifen passiert das so gut wie nie oder extrem selten. Da bleiben wir lieber bei unseren Leisten und fahren Serienreifen. Aber das kann jeder gestalten wie er das für richtig hält. Gleiches gilt für Silikonreifen. Entweder fahren das alle und jedes Auto auf der Bahn oder es wird schwierig und rutschig, wenn man mischt. Was wir bei den Wagen zudem verändert haben: die L-Kiel Rückstellfeder wurde ausgebaut. Die ist zwar praktisch, wenn man den Wagen nach der Botanik Durchquerung wieder schnell einsetzen möchte. Aber beim Fahren ohne Magnet pfuscht diese Feder gegen die Fahrdynamik in Kurven. Ohne fährt der Wagen sauberer, egal welcher. Grund: sein Heck folgt der Fliehkraft und wird nicht nervös zurück gehebelt durch diese kleine Metallfeder. Der Ausbau ist einfach. Zwei Schrauben, rausziehen und gut. Der Rückbau ist jederzeit problemlos möglich.



Länge läuft: beim BMW gilt das auf Geraden wie in allen Kurvenradien. Souverän agiert er mit viel Laufkultur und hat Reserven für die Langstrecke.



GT3 Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Als dritter Wagen im Feld eine weitere wunderschöne Designversion des bereits vorgestellten McLaren 720S. Diesmal in einem frischen Orange-weiß mit einer lebendig verlaufenden hellblauen Trennlinie. Das sind Gulf Farben anders zusammengesetzt und das obwohl Castrol Edge als Hauptsponsor fungiert. Der zweite Brite ist im Gegensatz zum Aston eine komplett andere

Konstruktion und nichts weiter als die leistungstechnisch eingebremste Version eines Supersportwagens. McLaren hat dazu in die Trickkiste gegriffen und seine Leistung beschränkt, was dem Reglement und der Lebensdauer des Aggregats in die Karten spielt. Trotzdem hat man als Basis das Grundmaterial eines leichten Supersportlers und muss nicht aufwändige um-

bauen, um sein Ziel zu erreichen. Wir eingangs erwähnt haben wir diese britische Flunder in einer früheren Ausgabe kürzlich bereits vorgestellt. Optisch ist der McLaren der lauteste Wagen im Feld. Seine schwarzen Rotorfelgen sind mit einem orangefarbigem Ring versehen, der eine Trennlinie zu den schwarzen Slicks zieht. Hat man sich mit seinem eigenständigen



Der Brite von McLaren ist ein Supersportler , der zugunsten der GT3 auf 500 PS runtergeschraubt wurde. Trotz Downgrade profitiert der Pilot von seiner hochwertigen Basis und die Leistung lässt sich sehr gut umsetzen. Ein tolles hochwertiges Sportpaket für Kundenteams in aller Welt. Wer sich an seinen Wagen gewöhnt hat, kann es mit ihm richtig krachen lassen und der Konkurrenz oft die futuristische Heckpartie zeigen.



GT3 Aston Martin, BMW M6, McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Charakter vertraut gemacht, sind mit ihm wunderbare Fahrerlebnisse garantiert. Und er sieht wunderbar aus. Sein Heck sehr futuristisch und wegweisend. Auf den ersten Blick wirkt der McLaren sehr kompakt. Steht er neben anderen Wagen erkennt man, wie ausladend seine Dimensionen sind. Es ist ein richtig große, breites und flaches Auto, das auch in der GT3 Klasse richtig abräumen kann. Auf der Strecke hat es durchaus seine

Eigenheiten: man sollte sich unbedingt lange vor dem Rennen auf ausgiebigen Testfahrten mit seinem Grenzbereich vertraut machen. Dann kann man ihn komplett ausfahren und das Potential komplett ausschöpfen. Wer hier blind loslegt, wird vom Einlenkverhalten etwas überrascht. Der Brite braucht eine strenge Führung auf der Strecke und dann spurt er perfekt. Seine Toleranz in Sachen laissez faire funktioniert nur auf Geraden mit

klar kalkulierten Bremspunkten, sonst schießt man schnell über das Ziel hinaus und lässt unnötig Zeit liegen. Hat man sich an seinen Rhythmus gewöhnt, ist der Wagen sehr schnell und für die Konkurrenten im Startfeld eine richtige Gefahr. Wir reden selbstverständlich vom Fahren ohne MTS, denn mit Fahrhilfe fahren sie fast alles identisch und offerieren kaum Potential für das Agieren des Fahrers.



Langer Radstand, breite Schultern, sehr flache Bauweise und kurzes Heck: Ruhiger Geradeauslauf, maximale Stützbreite in Kurven und ein niedriger Schwerpunkt machen den Briten zur Ersts Schlagwaffe im Duell gegen die anderen GT3.

Ferrari 488 *plus* Aston Martin Vantage

ENDURANCE GT



Designversion



GTE Aston Martin Vantage, Ferrari 488

Jim Hunt Magazine®

Das E nach dem GT steht für Endurance: Ausdauer, Durchhalten, Langstrecke! Es sind GT Wagen, die auf langen Distanzen antreten. Das fordert das Material auf eine komplett andere Weise, als wenn man eine kurze Stundendistanz bei einem Standard Rennen abspult. Alles muss halten. Nichts ist kontraproduktiver als lange Boxenstopp oder gar längere Reparaturen. Langlebigkeit bei den Komponenten, Reifen schonen

und trotzdem schnell sein ist die Devise. Carrera hat zwei bekannte GT Wagen für diesen Einsatzzweck aufgebaut und bietet sie Kundenteams an. Der Ferrari 488 ist ein Dauerläufer seit einiger Zeit auf dem Markt aber immer noch absolut konkurrenzfähig und verdammt schnell. Wir haben ihn schon ausführlich nach seiner Markteinführung präsentiert, gefahren und für sehr gut befunden. Maranello hat den 488er perfekt

hin gekriegt. Der Nimbus der Marke Ferrari legt die Messlatte sehr hoch und das spürt man bei dem Wagen in allen Belangen. Er fährt sich super. Liegt wie ein Brett und lässt sich in Kurven so gut wie nie aus der Ruhe bringen. Seine Breite stützt in perfekt ab. Die Balance ist gelungen und wem auf der Strecke mit dem roten Gerät der Gaul durchgeht, hat einen groben Fahrfehler begangen. Nicht weniger verpflichtend ist



Wie ein Hai fisch kommt der Ferrari ums Eck geschossen und mit aufgerissenem Maul kündigt er an: Mach Platz oder Du bist fällig! Seine breite Spur und flache Bauweise machen besonders in Kurven aller Radien einen soliden Eindruck. Hier liegt er souverän und meistert Richtungswechsel mit bestimmender Gelassenheit wie Enzo Ferrari.

Designversion



GTE Aston Martin Vantage, Ferrari 488

Jim Hunt Magazine®

die Tradition der britischen Edelmarke Aston Martin. Ihr aktueller Vantage wurde ebenfalls für die Langstrecke optimiert und das wirklich laute Gelb ist alles andere als britisches Understatement. Er sieht angriffslustig aus: Langer Radstand. Ganz kurze Überhänge der Karosserie vor und hinter den Achsen. Alles maximal reduziert zum Maximum an Performance und Leistung. Der Pilot sitzt weit hinten kurz vor der Hinterachse und

hat den Briten aus dieser perfekt ausbalancierten Position aus perfekt im Griff. Dazu die beste Perspektive über die nach unten abfallende Schnauze. Der farbig umrandete Kühlergrill, das ist Tradition der Marke im Rennsport. Den Aston erkennt man sofort daran und man hört ihn laut und dumpf brüllen. Kein quirliger Fox Terrier. Eher ein britischer Kampfhund, der anderen das Fürchten lehrt. Vom Design her ist der

Vantage ein Geniestreich. Zur lauten Farbe Gelb gibt es schwarze Felgen, die zusammen mit den Slicks zu einem brachialen Schwarz verschmelzen, die seine ohnehin martialische Optik auf ein hohes Level hieven. Die erwähnte Kühlereinfassung, die Kühlöffnungen auf der Haube, die Seitenspiegel sowie die Seitenflaps des Heckflügels leuchten in einem markanten Rot. Perfekt um im Feld gesehen zu werden. Egal ob man an die



Der farblich umrandete Kühlergrill ist bei Aston Martin Tradition seit ihre Autos Rennen fahren. Der leuchtgelbe Vantage ist weder farblich noch klanglich ein Leisetreter. Trotz britischer Gene kann er sich die laute Form im Auftritts locker leisten. Es muss nicht immer ein in Farbnuancen abgewandeltes British Racing Green sein.

Designversion



GTE Aston Martin Vantage, Ferrari 488

Jim Hunt Magazine®

Box zurückkommt oder ob man sich durch die Nacht oder durch den Regen quält. Langdistanz Rennen sind den Witterungen ausgesetzt und es kommt eher selten vor, dass man die 6, die 12 oder die 24 Stunden ausschließlich im Trockenen fährt. Hier sind beide GT

sehr gut zu sehen. Denn auch das knallrot des Ferrari ist sehr gut zu erkennen, egal bei welchen Lichtverhältnissen man fährt oder wie das Wetter gerade spielt. Gute Sicht ist wichtig. Nicht nur im Cockpit. Auch auf dem Fahrerstand ist perfekter Überblick unverzichtbar.

Maximale Cornerspeed ist mit den beiden GTE möglich. Hat man die Eigenheiten herausgefunden, kann man auch mit dem Aston Martin wie im Ferrari radikal über Curbs räubern...





Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR

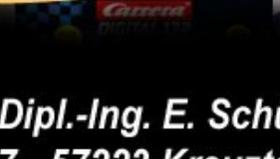


30346 - 65,99 EUR

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !



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

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

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

RENAULT ALPINE

*Legenden leben ewig!
Jahre nach ihrer Premiere
kam die Maschine von
Michelle Mouton aus ihren
Anfangsjahren. Eine wilde
blaue Flunder für die
sinnliche Gangart quer.*





Jim Hunt Magazine®

Renault Alpine

Die Alpine war damals das Auto der Sieger. Die eleganten blauen Reiter lieferten alle Eckdaten, die ein Wagen damals brauchte, um der Konkurrenz das Wasser abzugraben. Leichte Kunststoffkarosserie, ein potenter Heckmotor, der mit dem Leistungsgewicht keine Mühen hat. Dazu ein optisch aufregendes Styling

und den passenden Sound, der den süßen Wahnsinn eindrucksvoll bis heute unterstreicht. Alles was damals Rang und Namen hatte oder durch die Alpine erlangte fuhr diese Flunder bei den Rallyes dieser Welt. Auch Michelle Mouton, die dunkelhaarige Französin fuhr in ihren Anfangsjahren dieses Gerät. Erstens war man mit

der Alpine klar im Vorteil und ein bisschen Nationalstolz darf auch dabei sein. So trat sie bei der Monte an und genau diesen Wagen fahren wir top aufbereitet durch den Schnee. Tuner SCX lieferte schon in der Vergangenheit wunderbares Gerät für perfekte Driftwinkel auf dem Rallyepfad. Der Motor als Kernstück ist keine wild

Sinnliche Rundungen, Kanten und Ecken. Die kleine Alpine war das Rallye Auto seiner Zeit. Mit ihr kann man Kurven schneller fahren als denken. Der Heckmotor bringt Druck auf die Hinterachse. Ihr Heckantrieb liefert elegante, präzise Drifts auf Schnee, Schotter wie auf hartem Asphalt.





Jim Hunt Magazine®

Renault Alpine

tobende Drehorgel, es ist ein perfekt abgestimmter Rallyemotor mit Drehmoment aus dem Keller mit Druck nach oben. Aber das Oben ist bei einem Rallyeauto eben anders definiert, als bei einer Rundstrecken Partie. Im Rallyesport braucht man den besprochenen

Druck beim Beschleunigen aus Kurven und Richtungswechseln aller Art, die sich im wilden Stakkato abwechseln mit Bremsen, Anstellen, Driften oder sauber auf Zug fahren. Ein Rundstreckenmotor mit hoher Drehzahl und extremer Leistungsausbeute

bis in hohe Drehzahlregionen ist bei Rallyes eher kontraproduktiv, ebenso eine lange Übersetzung für schnelle lange Geraden. Die gibt es bei Rallyes eher als Verbindungsetappe oder kurze Matinee. Daher wundern sich manche Leute oft über den lahmen Motor



Talbotspiegel mit viel Glanz und Gloria: damals durfte noch schönes Lametta am Auto sein. Die Sechspeichen Felgen mit den kleinen, breiten Reifen sind solide auf jedem Geläuf und halten die Fahre sauber auf Kurs. Ein bisschen komisch fühlt es sich schon an in einem Auto mit Werbung für Pret a Porter Damenkleidung zu fahren. Aber es steht Michelle auf der Tür und zudem fahre ich heute mit einem geschlossenen Helm, um Spott zu sparen, falls mich doch jemand erkennt. Andererseits ist die feminine Schweller Werbung nach ein paar heftigen Driften nicht mehr lesbar.



Jim Hunt Magazine®

Renault Alpine

auf langen Geraden, der natürlich im Vergleich zum Gruppe 5 Wagen nicht so lange durchzieht, weil er das eben nicht braucht. Umgekehrt ist ein Rundstrecken-Wagen auf Rallyes fehl am Platze, weil er sich hölzern fährt und sein Potential nie abrufen kann. Außer auf der

Verbindungsetappe mit einer langen Geraden, auf der die Zeit nicht tickt. Die SCX Alpine fährt souverän. Allerdings sind ein paar Einstellarbeiten ohne MTS nötig. Der Haftverstärker drückt zwar den Wagen schön in die Ideallinie, aber killt auch das echte Rallyefahren.

„Ohne“ hebt es leider den Vorderwagen zu weit in die Luft. Verantwortlich sind die federnden Flachkupfer Zündleitungen. Die Vorderräder schweben dann oft oder immer in der Luft, was nicht geht und auch unfassbar schlimm aussieht für das Auge eines



Der kernig klingende Heckmotor presst die Alpine mit der Hinterachse satt in den Untergrund. Maximaler Grip und perfekte Straßenlage, wie man sie auch beim 911er kennt. Der blaue Reiter lässt sich spielerisch dirigieren und kontrolliert ums Eck zirkeln.

Ästheten. Also einfach das Vertikalspiel des L-Kiels reduzieren, dann taucht der Bug tief genug ein, die Räder liegen auf und alles ist gut. Wie macht man das? Ganz einfach den L-Kiel Stummel von oben mit einem einfachen Kunststoff Spacer sichern.



Jim Hunt Magazine®

Renault Alpine

Feinste Details sind an und in der Alpine zu entdecken. Der brillante Lack rundet das historische Gerät aus Frankreich ab. Optisch, technisch und dynamisch punktet der blaue Rallye Klassiker in allen Belangen.

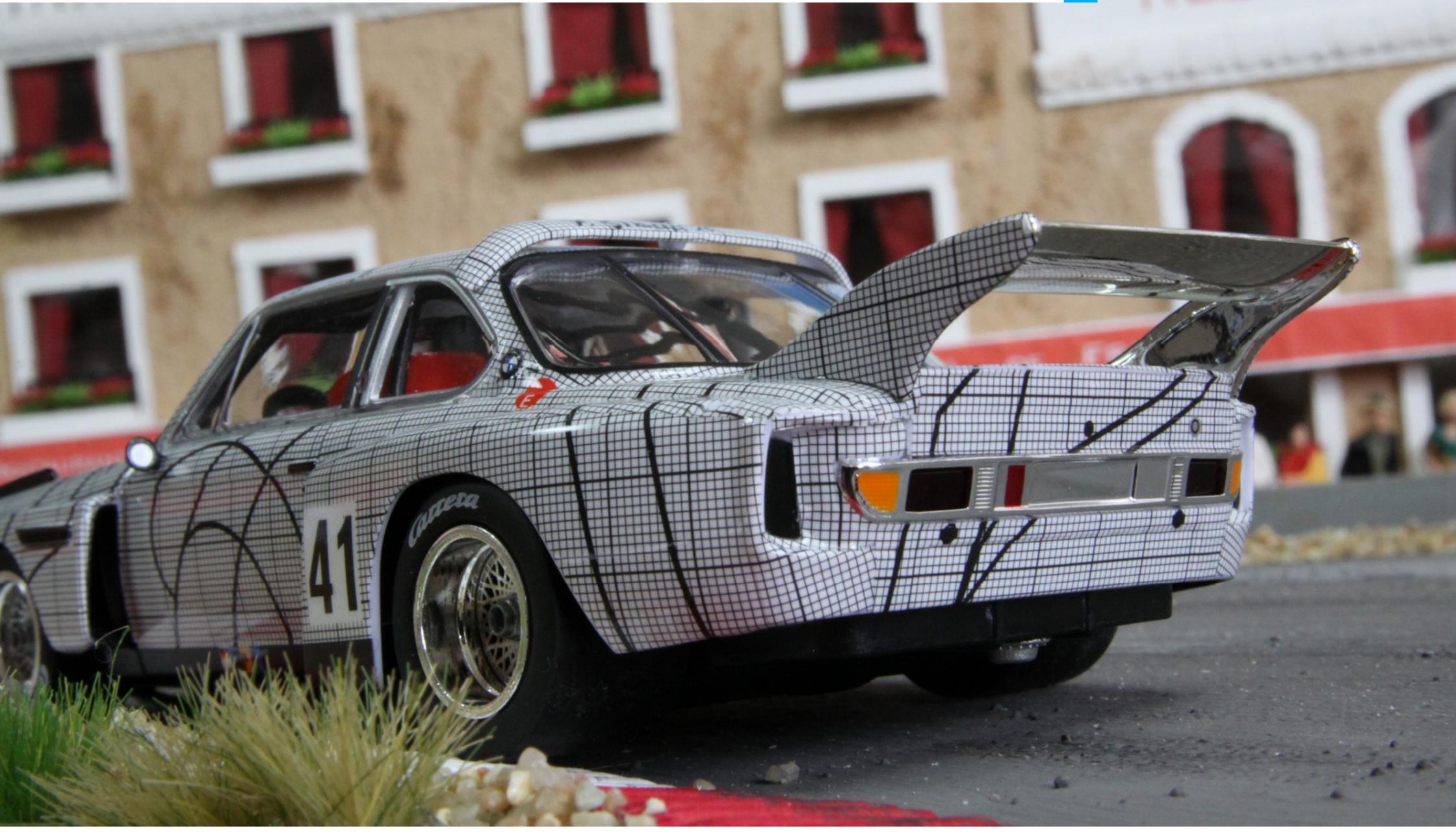
Er dreht dann weiterhin präzise, federt aber nicht mehr aus und ein, was die Alpine ohnehin nicht nötig hat. Störend auch: die vorderen LEDs illuminieren nicht nur die Scheinwerfer sondern auch nach hinten die vorderen Radhäuser. Mit einem Pinsel und silberner Farbe die Leuchtmittel auf ihrer Rückseite dick bemalen. Schon leuchten nur noch die Frontlampen. Eine Alpine, die so schön gemacht ist wie die von SCX braucht auch solche kleinen Details, damit sie wirklich in allen Belangen perfekt ist.



BMW 3,0 CSL ART CAR

Jim Hunt Magazine®

FRANK STELLA – Le Mans 1976



Designversion

BMW 3,0 CSL

Jim Hunt Magazine®

BMW 3,0 CSL – das Traumauto der Jugend und bis heute ein Gerät der Extraklasse für Motorsportfans und Autoliebhaber der weiß-blauen Traditionsmarke. Nach vielen Jahren Pause brachte Carrera den Klassiker aus München neu auf den Markt. Wir stellten den Wagen

bereits ausführlich technisch vor und nun kommt eine weitere Designversion als Limited Edition. Das Art Car - designed by Frank Stella - für das 1976er Le Mans Rennen. Brian Redman und Peter Gregg steuerten das mit Turbo aufgeladene Designstück aus Bayern.

Art Cars haben bei BMW Tradition und wer es schafft nach dem Lockdown ins BMW Museum in München einzutauchen, kann dort alle bestaunen. Wer Jim Hunt Leser ist, kann sich hier vorab Inspiration holen. Der Look dieses Klassikers ist im Grunde ziemlich einfach:



BMW Art Car 1976 by Frank Stella für Le Mans



Designversion



BMW 3,0 CSL

Jim Hunt Magazine®

typisches BMW alpinweiß mit kleinkariertem Millimeter Papier überzogen. Zu dieser Zeit wurden technische Zeichnungen ausschließlich auf solchem Papier gezeichnet. Mit teuren feinen Tuschestiften und aufwändigen Linealen ging es auf Zeichentischen bei

technischen Konstruktionen zur Sache. So gesehen ein raffinierter Geniestreich in der Designwelt, den sich der Künstler damals ausdachte. Über das Millimeterpapier ziehen sich dynamisch geschwungene Linien, die in sich zuspitzenden Rundungen enden. Es ist eine echt

tolle Sache, dass Carrera das Thema aufgegriffen hat und wir hoffen, dass auch der M1 noch in diese Hall of Fame wandern wird, denn auch für den gab es einen Künstler, der ihm sehr bunt auf die Steckle schickte. Also haut rein und bitte stellt ihm dem CSL zur Seite.





[Bitte wählen!] ▾

PRODUKTÜBERSICHT

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

ALLGEMEINES

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

Proto



CB080P 512BB

Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration



LS313 Reklametafel

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

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

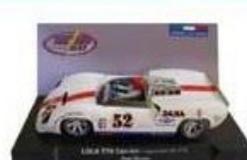
Aktualisiert: 04/09/17

Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16

Designversion



1976 mit Turbo und Vierventiltechnik

Jim Hunt Magazine®

BMW CSL in SILVERSTONE

Designversion



BMW 3,5 CSL

Jim Hunt Magazine®



BMW rockt mit der schwarzen No.3 die 6 Stunden von Silverstone 1976. Im Cockpit: Grohs, Possy und De Fierlant. Voll ausgedreht geht's über die Start Ziel. Aus dem doppelläufigen Flammrohr kommt Musik bayerischer Motorenbaukunst. Der Vierventil 3,2 Liter Sechszylinder lässt Zuschauer toben. Runterschalten mit Zwischengas: böse Turboflammen züngeln aus den Flammrohren. Beinahe hab ich den 935er neben mir abgefackelt.

Designversion



BMW 3,5 CSL

Jim Hunt Magazine®



BMW Alpina mit satter Leistung: Carrera setzt sie durch ein drehmomentstarkes E200 Inliner Aggregat gut um. Vierventiltechnik und Turbo bringen den Bayern ordentlich in Wallung, ohne dass ich die Kontrolle über ihn verliere. Auch ohne MTS Hafthilfe bleibt der CSL perfekt auf der Strecke und ist dabei sehr schnell unterwegs.



© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



*Kaum angekündigt und schon da:
NSR hat die ersten Rollout Wagen
gebaut: Bald kommen Rennversionen*

PORSCHE 917/10 *Rollout Versions*

Porsche 917/10 *Rollout Version*

Jim Hunt Magazine®

NSR aus Italien ist bekannt für seine schnellen und präzise gefertigten Rennwagen. Neuster Coup: der 917/10 für die ganz großen Schlachten. Ein weiterer Klassiker nach den legendären 917K, 908ern. Nach den Ford GT40, MKII, MKIV und dem P68. Jetzt kommt

wieder ein Zuffenhausener Vollblut Sportler an die Startlinie und man kann sich schon vorab denken, dass es keine halben Sachen geben wird. Wie üblich zur Markteinführung kommen erst Wagen in monochromen Farben. Den Porsche gibt es in weiß., gelb, blau und

Silbers. Diese puristisch gefertigten Erst Rennwagen haben ihren eigenen Charme. Oder sie dienen als Basis für eigene Lackierungen, die allerdings auch die nötigen Decals benötigen. Und wie üblich hat man hierzulande das gleich wieder ordentlich verschlafen.



Der neue Porsche 917/10 von NSR kommt mit wenigen routinemäßigen Vorbereitungen vor dem ersten Rollout aus. Alles ist präzise konstruiert und die Mechanik unter der Haube arbeitet sehr präzise, wie man es seit vielen Jahren von der italienischen Slotcar Hochleistungsmarke kennt. Die Reifen auf Hohlkammer Stegfelgen haben ein Luftpolster unter der Karkasse, was ihren Grip spürbar steigert. Sie krallen sich perfekt in den Untergrund. Rechtzeitig mit Klebeband abziehen!

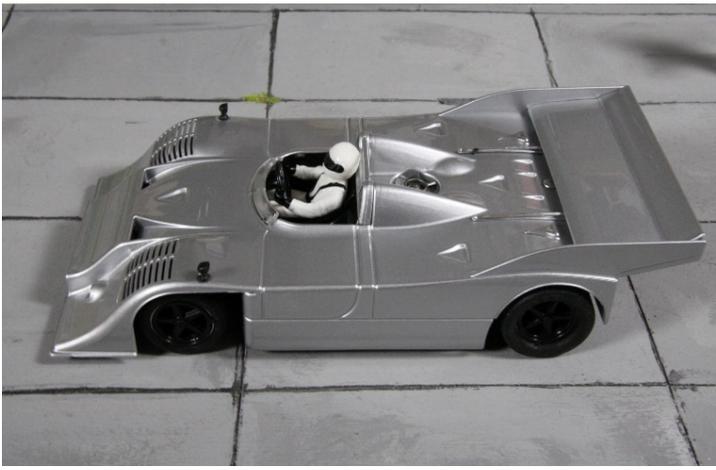
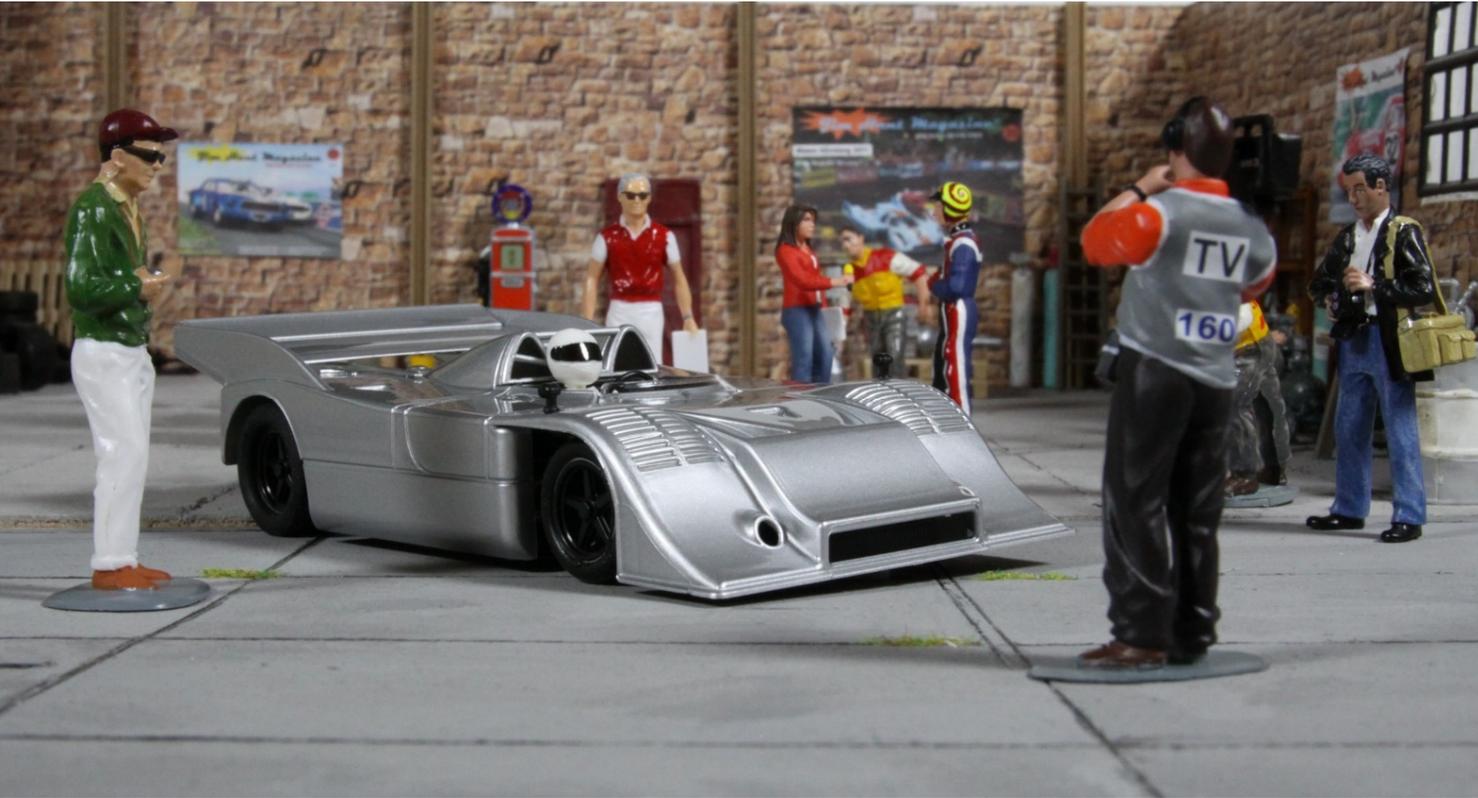
Porsche 917/10 *Rollout Version*

Jim Hunt Magazine®

Man müsste schon nach Spanien gehen, was im Online Zeitalter kein Ding ist, aber man muss eben warten, bis die gelieferten Decals ankommen und darauf hoffen, dass auch deren Qualität stimmt. Bis dahin werden sicher nicht allzu viele Runden vergehen, bis NSR hier Nachlegt. Die erste bunte Rennversion mit Schriftzügen wird nicht lange auf sich warten lassen. Bis dahin läuft die Zeit zugunsten der Decal Drucker. Was vielmehr interessant ist, was sich beim 917/10 unter der Haube versteckt. Das bewährte Chassis Konzept mit Drei-

punkt Antriebshalter, der vom Hauptrahmen entkoppelt ist. Im Heck der klassische Motor als angeschrägter Sidewinder. Er drückt seine Leistung über ein präzises Metall Getriebe auf die Sportreifen der Hinterachse. Rundum vier Alusteg Felgen, die ein Luftpolster unter der Reifen Karkasse bieten. Ein toller Grip ist das Ergebnis, dieser Bauart, ähnlich im RC-Bereich. Der Reifen kann besser arbeiten und sich in den Untergrund krallen. Frisch abgezogen gehen die leicht profilierten Klassikreifen wie auf Schienen ums Eck. Mit

der Zeit sammeln sie Pickup von der Strecke auf und das Heck wird etwas nervös. Gehärtete Achsen aus Stahl und alles verschraubt, das ist eine geniale Sache. Besonders leichtgängig fühlen sich die neuen Messingradlager hinten an. Sie drehen noch eine Spur seidenweicher als die ohnehin guten Lager vorher. Der L-Kiel dreht sauber und den Kabelstrang fügen wir in die dafür vorgesehenen Klemmhülsen im Chassis ein. Ordnung! Zudem zentrieren die gleichförmig geführten Kabel in harmonischen Bögen der L-Kiel mittig.



Nach der Pressekonferenz geht es hinaus auf die Strecke. Der Motor nimmt sofort das Gas an. Nach ein paar Aufwärmrunden ist alles betriebswarm und ich rufe die volle Leistung ab. 21900 Touren sind eine heftige Ansage, das Drehmoment von 164 gcm zieht mit 12 Voltan Spirt aus seinem Sicherheitstank kraftvoll durch. Die Sitzposition verdeutlicht die brutalen Beschleunigungswerte.

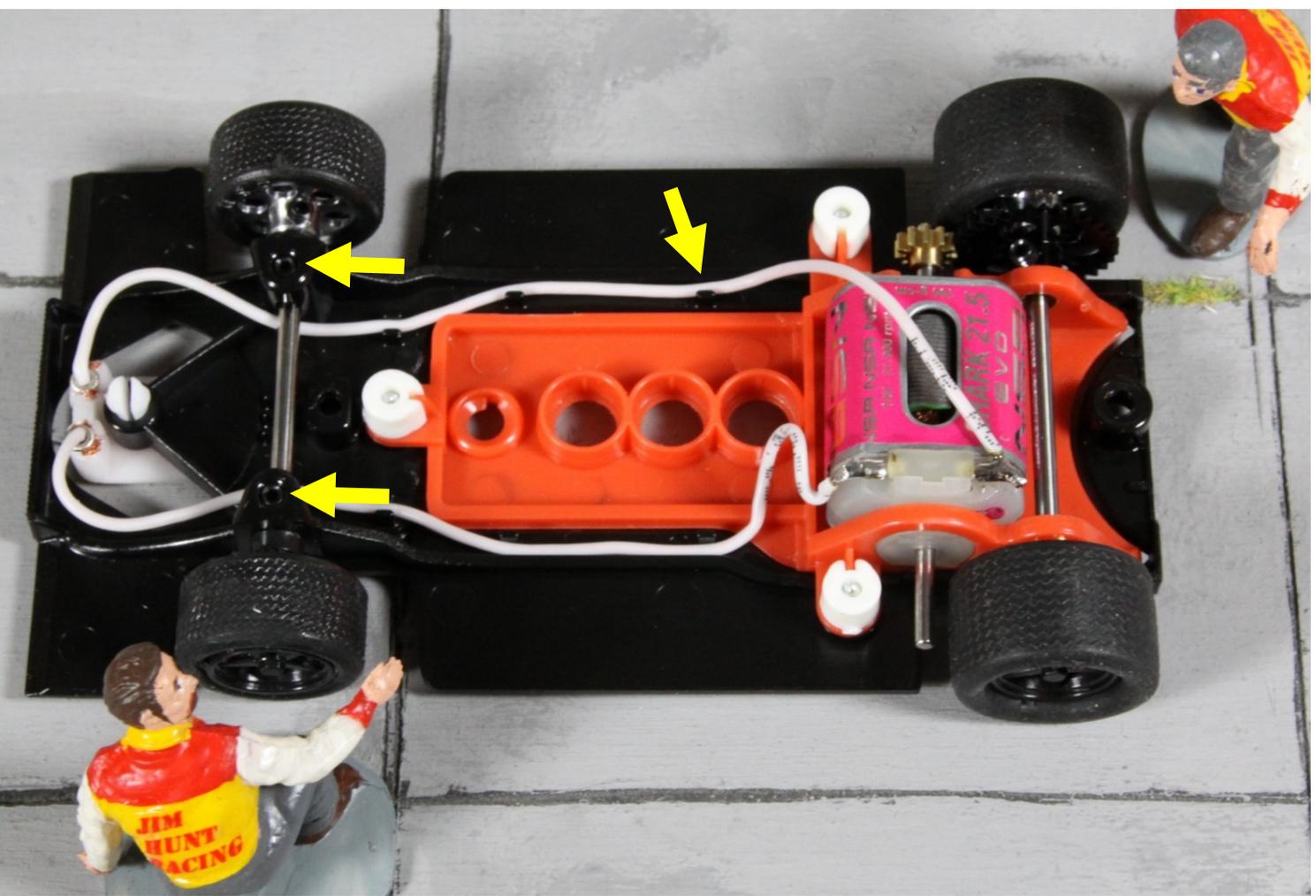
Porsche 917/10 *Rollout Version*

Jim Hunt Magazine®

Ansonsten gibt es nicht viel aufregendes zu entdecken. Denn die absolute Aufregung offenbart der 917/10 auf der Strecke. Wie es sich für einen Wagen dieser Hubraumklasse gehört, zieht er ab Boxenausfahrt mächtig an und dreht hoch bis zur Maximalleistung in

kürzester Zeit. Die beiden Karosseriehalter haben wir mit einer Schraubendrehung minus gelöst, der Aufbau ist perfekt entkoppelt und das Auto kann richtig arbeiten. Mit voller Haftung sprintet er los, geht elegant und durchschaubar durch alle Kurvenradien und macht

Freude auf der Ideallinie. Den Motor haben wir in seiner Aufhängung mit einer Schraube fixiert. Zwei Bohrung sind da, aber die Schraube fehlt. Die Madenschrauben der Vorderachse haben wir jeweils zwei von oben und zwei von unten eingefügt, so dass das Pendelspiel der



„Anglewindered“ Sidewinder, mit leichtem Knick aus der Parallele zur Hinterachse sitzt der luftgekühlte Shark 21.5 Evo Motor im vom Hauptrahmen entkoppelten Antriebshalter. Drei weiße labile Lagerpunkte liefern eine solide Straßenlage. Die Vorderachse wird über Madenschrauben von unten und oben zum L-Kiel abgestimmt. Das Motorgehäuse haben wir mit einer Schraube im Halter fixiert, damit bei voller Drehzahl keine PS in Vibrationen verpuffen. Den Kabelbaum haben wir seitlich in den Klemmösen aufgeräumt verstaut und zugleich den L-Kiel mittig zentriert. Messing Radlager und Motorwelle mit Öl gewartet.

Porsche 917/10 *Rollout Version*

Jim Hunt Magazine®

Vorderachse reduziert und ihre Höhe zum L-Kiel hin perfekt abgestimmt ist. Wir fahren den 917/10 auf dem Carrera Kurs mit 1,5mm Bodenfreiheit rundum. Die Arbeiten auf der Richtplatte gehen bequem über die Bühne, da NSR das größere 1,3er Innensechskant

Maß bei seinen Madenschrauben nutzt. Was wir noch gemacht haben: klar die MTS Haftverstärkung aus dem Wagen entfernt und das übliche Wartungsprogramm aller beweglicher Mechanik wie Motorwelle, Achslager und L-Kielschaft mit Leichtlauf Geheimöl. Das Getriebe

bekam sein Spezialfett ab, ganz dezent. Das war's auch. Der neue NSR ist sehr zügig für die Strecke präpariert. Wer weiß, was er tun muss ist noch flotter bereit für unterwegs. Er ist bereits out of the box - bis auf die nicht eingestellte Vorderachse - fast rennfertig.



Huschke schaut mit zu, wo das Geld hinfließt...



„Wir veraschn de von da Daimla, falls de wieder heimlich über de Zaun gucka...“

„Huscke, da Vorstand mecht wissa, warum wir heut in silber und ned in weisch teschta...“

... wenn die wüssten, dass ich eigentlich für die Enzo Ferrari schaffa tu...



PORSCHE 917/10

Weissach Teststrecke, in den frühen 70ern...

Rundstrecke

Porsche 917/10 *Rollout Version*

Jim Hunt Magazine®

Wir freuen uns auf die weiteren Versionen, die von NSR bald kommen werden. Der 917/10 bietet einige interessante Ausführungen. Bis dahin freuen wir uns daran, einen ersten Eindruck vom neuen alten Porsche bekommen zu haben. Wir drehen noch ein paar Runden auf der streng abgeschirmten Teststrecke in Weissach, gefolgt von einem richtig scharf gemachten Neunelfer, der heißer fauchend in den Kurven sehr nahe rankommt, bis auf der nächsten Geraden der 917/10 seine Übermacht voll ausspielt. Nach der wilden Fahrt geht es in die Kantine und klar, es gibt erst Maultaschen und dann Rinderbraten mit Spätzle. Super, den Tank wieder richtig auffüllen.



Nach der tollen 917/10 Testfahrt geht's zurück ins Jim Hunt Office. Die TV Leute sind immer noch da. Was reden die die ganze Zeit...



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



**PORSCHE
CARRERA**

GT1 comeback

MARTINI

935



Jim Hunt Magazine®

Porsche 935 GT1

Carrera und Porsche wagen sich zurück in die GT1 Klasse. Der 935er von damals war eine Wucht und auch den gab es von beiden Partnern in diversen Versionen. Der Moby Dick „Le Mans 1978“ war Pflichtprogramm für jeden Motorsport Fan. Im Kinderzimmer von mir damals durfte er nicht fehlen. Ich erinnere mich

noch sehr gut daran: den glorreichen Wagen mit opulenten Formen gab es für die Carrerabahn und zudem ferngesteuert. Ich wollte so einen unbedingt haben... meine Eltern schenkten mir stattdessen einen 917K Martini von 1971, was mir das Weihnachtsfest total versaute. Ich wollte den 935er Martini. Das Drama ist

längst verwunden und heute habe ich alle! Carrera hat ihn auch wieder, als Neuauflage. Der grandiose 935 geht zurück in die GT1 Klasse. Es ist immer so ein Ding, wenn die Vergangenheit mit neuen Standards gemixt wird. Wird der neue 935er den gleichen Kultstatus zurückerobern wie die Geräte von damals?



Angriffslustig kommt er um die Kurve gebogen. Mächtiger Flügel: Abtrieb und Grip für die Slicks. Turbinenscheibenräder für Aerodynamik. Der Diffusor umschließt das Heck bis zu den Radhäusern. Kühlöffnungen entsorgen Motorraum Abwärme.



Jim Hunt Magazine®

Porsche 935 GT1

Sicher nicht! Aber man wird sich an ihn erinnern und sich daran freuen, dass es die vertrauten Dinge nochmal im neuen Gewand gibt. So ist es auch beim aktuellen GT1. Er ist hochtechnisch im Vergleich zum Vorbild von damals. Es ist ja auch etwas Zeit in Land gezogen und da verändert sich die Dinge zwangsläufig.

Neben der Formensprache, die beim alten Moby Dick radikaler war ist auch die Martini Lackierung zurückhaltend gewählt. Die mächtigen Bugscheinwerfer von damals sind heute kleine LED Schlitze. Trotzdem hat man versucht, die Merkmale so gut es geht in die aktuelle Neuzeit zu transportieren. Die zeitlose Form

der Dachlinie zwischen A, B und C Säule verrät sofort, dass es sich unverkennbar um einen Porsche handelt. Manches kann man trotz dem modernen Formenbau, der heute deutlich mehr der Sicherheit angepasst ist als früher, nicht verleugnen. Traditionelles Rennsport Weiß, das die Zuffenhausener seit Jahren auf ihren



Die Räder wuchsen etwas im Durchmesser, rote Scheibenräder von damals wurden mit in die Neuzeit genommen. Die alten 935 Konturen wurde sehr stimmig auf die aktuellen Porsche Linien übertragen. Der üppige Heckflügel integriert sich gut ins Konzept. Nur beim Thema Martini hätte man kräftiger Gas geben können. Die Seitenfront dieser Testversion ist ziemlich leer. Hier wären die dekorativen Farbelemente des Drinks aus Italien sehr chic. Kommt noch eine Martini Vollversion wie früher? Ich wäre geschüttelt und gerührt!



Porsche 935 GT1

Wagen lackiert antreten gefällt trotz seiner Schlichtheit sehr gut. Es bleibt zu hoffen, dass es künftig auch eine Rennversion mit dem richtig schön gemachten Thema Martini geben wird. Der 935er mit den tollen Streifen von damals, die zu dezenten kleinen Retro Intarsien verkümmert sind, sollten mehr ausgeschöpft werden. Hoffentlich kann sich Porsche mit den Italienern

einigen. Und hoffentlich schweigt die EU, nicht dass ein Argument mit Alkoholverbot im Raum steht und das Design stört. Das solide dunkelblau, hellblau mit rot würde dem Wagen deutlich mehr Drive gegeben. Wobei der 935er den ganz klar unter der Haube hat. Länge läuft und die Konstruktion mit der nach hinten stark verlängerten Heckpartie zeigt sofort für was er

gebaut wurde: für Vollgas auf langen Geraden: Ich denke spontan an die Hunaudière in Le Mans und male mir gerade aus, wie es wohl heute sein wird sie in einem modernen 935er mit allerlei zivilisierter Technik unter die Räder zu nehmen. Nach dem üblichen Service der mechanischen Komponenten wie der vier Messing Radlager, der Motorwelle und des Getriebes



Die Dimensionen: wie damals in Länge und Breite gewachsen. Der 935 GT1 muss sich auf der Langstrecke behaupten und auf langen Geraden bei Vollgas ruhig laufen. Heute ist das dank moderner Technik deutlich entspannter und sicherer geworden. Trotzdem braucht es wie früher Mut, will man seine Leistung komplett umsetzen. Die Zeit ist nicht stehen geblieben und parallel hat sich das Spektrum technischer Möglichkeiten gesteigert.



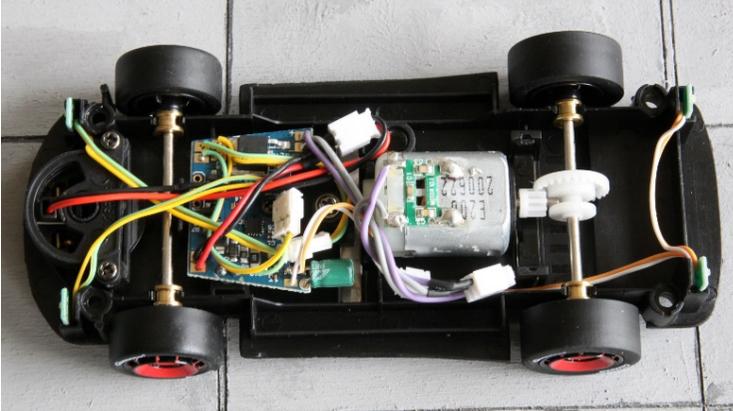
Porsche 935 GT1

Jim Hunt Magazine®

haben wir die beiden MTS Fahrhilfen vor und hinter dem Motor ausgebaut. Die Rückstellfeder des L-Kiels entfernt. Ohne diese Feder lenkt der entmagnetisierte 935er noch besser ein und fährt präziser durch Kurven. Wer mit Haftverstärker fährt, kann diese kleine Feder drin lassen. Die Slicks haben wir mit Klebeband abge-

zogen und nach ein paar Runden mit Geheimöl gepflegt. Das zieht ein und macht das schwarze Gold noch geschmeidiger, was deren Grip auf ein neues Niveau hebt, ohne auf der Strecke eine Ölspur zu hinterlassen. Reifenschleifen kann man machen, wir bekamen auch so eine ordentliche Aufstandsfläche der

Slicks hin. Die Räder drehen beim Start kaum durch, obwohl sich der potente E200 Motor kraftvoll in das Getriebe stemmt. In weiten Kurven zieht der 935er sehr laufruhig seine Ideallinie durch. In engen Radien bekommt man den Überhang seines langen Hecks zu spüren. Besonders dann, wenn man einen Lastwechsel



Zentraler Schwerpunkt: Inliner Motor und Getriebe. Vier luftgekühlte, wartungsarme Messingradlager und solide Slicks. Der Digitalchip steuert Abläufe im Wagen. Der 935er ist rundum beleuchtet, wie es sich gehört, wenn man rund um die Uhr fährt. Im Chassis wären Staufächer zur Feinabstimmung mit Blei Wir sind ohne Zusatz gut zurecht gekommen.

provoziert, was man bei Porsches grundsätzlich nicht machen sollte. Dann kommt das Heck, aber dank der ausgefeilten Flügeltechnik bleibt der Porsche sicher auf der Ideallinie. Es geht dann „nur“ etwas Zeit verloren. Der Neue ist ein gelungener Dauerläufer für die ganz große GT Klasse! Gut gemacht Porsche und Carrera!

Carrera®



carrera-toys.com

 @carrera.official

 /carrera.official

 /carreraofficial

Lizenzhinweise entnehmen Sie bitte unserer Internetsite sowie dem Carrera-Katalog 2021

THUNDERSLOT: neue Designversionen von Elva und M6B

CanAm Burning mit McLaren

VOLUME 1



Nassau Speed Weeks 1965 – Charly Hayes

Jim Hunt Magazine®

McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot macht seinem Namen alle Ehre! Wer je so ein Kraftpaket ernsthaft gefahren ist, wird es immer wieder tun wollen und müssen. Die beeindruckenden Fahrleistungen sind kein Ergebnis von unfahrbaren Motoren mit astronomischen Drehzahlen. Es ist die absolute Ausgewogenheit aller technischer Parameter,

die perfekt aufeinander abgestimmt sind. Hier passt alles: Leistungsgewicht. Kraft, Drehmoment und nicht zuletzt die Balance des Renngeräts sind im absoluten Einklang. Die Rennwagen von Thunderslot kommen ab Werk ohne Magnet auf den Markt, was uns freut, denn wir sind der Meinung: Das Magnetfeld unseres schönen

blauen Planeten reicht, um die Autos auf dem Boden der Tatsachen zu bewegen. Und genau ohne Magnet zeigt sich, was Sache ist. Das Fahrwerk der CanAm Boliden aus Italien ist komplett einstellbar. Fünf Aufhängungspunkte fixieren den Antriebshalter, der vom Hauptchassis unabhängig agiert. Zusammen mit den drei Karosserieschrauben kann man die Elva sehr gut labil federnd einstellen, so dass sie auf der Strecke eine einzigartige Performance hinlegen kann. Das Fahrwerk kann sich den Fliehkräften und Unebenheiten der Piste anpassen und das macht den Wagen exorbitant schnell. Und vor allem sehr gut im Handling, was viel entscheidender ist, als unzählige PS in ein Auto zu packen. Die Leute von Thunderslot verstehen ihr Handwerk sehr gut. Dort ist neben Armando auch Giovanni integriert, der schon Weltmeister war und früher viele Jahre gemeinsam mit dem mittlerweile leider verstorbenen Salvatore N. die Marke NSR konsequent nach vorne brachte. Alle Erfahrung wurde bei Thunderslot neu aufgestellt und dabei kamen Autos heraus, die sofort auf Anhieb einen brutalen Aha Effekt abliefern. Selbstverständlich muss man die Wagen trotz aller hochwertiger Technik und einstellbarer Parameter auf seine Bedürfnisse abstimmen. Das liegt zu einen an der passenden Entkoppelung von Chassis und Karosserie und natürlich sind noch ein paar Kniffe hilfreich, wenn man mit den CanAm nicht nur mitfahren, sondern vorne fahren als Ziel hat. Den obligatorischen Ölservice der Radlager und des Getriebes verstehen sich von selbst.

Die weiß blaue Elva ist wunderschön und sinnlich tief unterwegs. Richtig eingestellt geht mir ihr sehr viel und es ist eine Freunde, andere im offenen Auto mit brachialer Härte abzuhängen.



McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Auch die Motorwelle, der verschraubte L-Kiel und das Getriebe bekommen Service, damit alles leichter läuft. Die Schleifer im L-Kiel sind zudem verschraubt, kleine Madenstifte fixieren die Zündkabel und Kontakte dauerhaft, dass sich unter Vibrationen nichts löst. Der Motor ist selbstverständlich mit zwei Schrauben in seiner Aufhängung fixiert. Die Alu Felgen auf der Hinterachse sind ebenso verschraubt. Vorne sind sie aus leichtem Kunststoff und gesteckt, was sehr gut passt, Gewicht spart und trotzdem top ausgewuchtet rotiert. Apropos Schrauben: Hier regiert nur das Torx Maß. Mit einem normalen Schraubendreher geht bei der Marke nichts. Also besorgen, bevor man den Wagen kauft. Vorsicht ist bei den Karoserieschrauben ab Box gefragt. Manchmal kann es sein, dass sie sehr fest sitzen und dann wird es kritisch, wenn man die Invers Hochzeit am Wagen vornehmen möchte. Dann hilft nur ein sanfter Anpressdruck und viel Gefühl, damit nichts abbricht. Ich habe auch schon ein Chassis geopfert, weil die Schraube derart fest war, dass nur noch eine Operation mit dem Seitenscheider half. Das Hauptchassis habe ich dann gegen ein Neues ersetzt, was vernünftiger schien als die Karosse zu schlachten. Die Karoserieschrauben unbedingt vor Re Montage mit einem dezenten Tropfen Öl warten, damit sie künftig leichter rein und raus drehen. Unbedingt! Das mache ich bei jedem Slotcar, egal welcher Hersteller. Die Spur an der Vorderachse ist mir ab Werk zu schwächling eingestellt. Ich ziehe auf beiden Seiten je eine 0,5 und

0,25 Distanzscheibe auf, damit die Vorderräder satter in den Kotflügeln stehen und dem Wagen eine bessere Seitenabstützung in Kurven spendieren. Die Optik bleibt unangetastet. Ein CanAm ist keine fragwürdige

Tuningstufe eines Vorstadt-Cowboys. Die Räder sitzen noch schön in der Karosse und trotzdem liegt die Elva jetzt viel satter und sieht besser aus. Die Vorderachse wurde zudem in ihrer Höhe perfekt abgestimmt.



Gipfelstürmer McLaren Elva: Kaum zu glauben, dass es auf Nassau Anstiege gibt. Volles Rohr die Anhöhe hinauf und dann scharf links auf Talfahrt biegen, voll ausdrehen und die Gänsehaut spüren.

McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Beide unteren Madenschrauben in den Achsböcken wurden versenkt. Die Oberen so weit eingefahren, dass sie die Achse stützen, ohne Pendelspiel und ohne sie zu bremsen. Dabei ist Fingerspitzengefühl gefragt, wie es nur ein Klavier spielender Mechaniker besitzt. So liegen die Vorderräder perfekt auf der Strecke, rollen und stützen, ohne zu viel Last (und bremsende Reibung) mit zu tragen. Die teilen sie sich nun mit dem L-Kiel, der eine enorm raffiniert geformte Finne hat. Alles ist in sich stimmig. Alles perfekt aufeinander abgestimmt und ich lasse es hier auf Nassau richtig laut

krachen. Der McLaren ballert aus beiden enorm dicken Ofenendrohren, die Abgase aus dem Wagen schaffen. Als Ansaugtrichter würden sie Zuschauer in Lebensgefahr bringen. Diese Rohrdurchmesser würden vieles einsaugen und in acht dicken Brennräumen häckseln. Ansaugluft wird in den acht Trichtern hinter dem Fahrer aus der Luft von oben inhalet. Das Ansaugeräusch ist majestätisch, die Hubräume in den Zylindern sind gewaltig. Wie üblich herrscht eine große Diskrepanz zwischen den Werten in den Wagenpapieren und der Rennsport Realität. McLaren hat wohl äußerst groß-

zügig gefräst und sich nicht an die Regularien gehalten. Wozu auch, das Reglement der CanAm war sehr offen. In etwa so wie die Endrohre oder die Ansaugtrichter der Elva. Die Nassau Speed Weeks sind immer wieder ein Fest. Das schöne Wetter, die gute Luft und die vielen schönen Bikini Mädchen am Streckenrand bringen das Laune Barometer auf maximal Schönwetter. Gleich am Start ziehe ich los und lasse die Konkurrenten hinter mir. Starten war immer meine Domäne. Vielleicht schaffe ich es, weiterhin einsam meine Runden bis ins Ziel zu drehen. Start Ziel Sieg ist eine feine Jim Sache!



Die Elva sieht nicht nur verdammt gut aus. Sie fährt sich auch so. Tief kauert sie auf der Strecke und lässt in Sachen Performance bei mir keine Wünsche offen. Volles Rohr geht es über die Strecke der Nassau Speed Weeks! Thunder! Slot!

THUNDERSLOT: neue Designversionen von Elva und M6B

CanAm Burning mit McLaren

VOLUME 2



Mosport 1969 – Oscar Kovelesky

Jim Hunt Magazine®



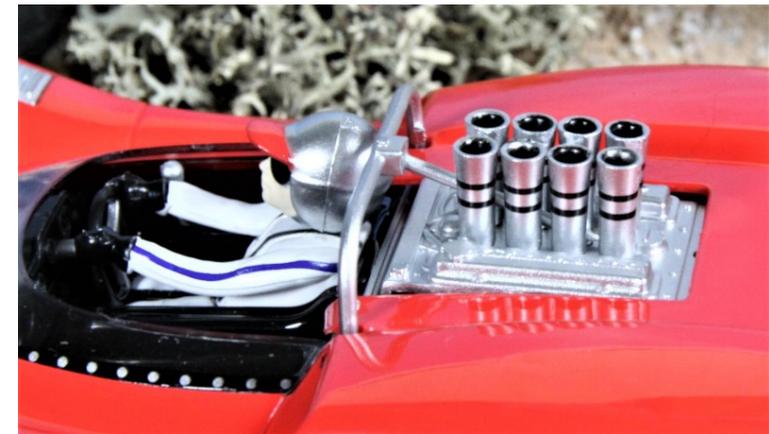
McLaren M6B

Jim Hunt Magazine®

Der M6B ist die konsequente Weiterentwicklung der bisher da gewesenen Rennwagen von McLaren für die hubraumstarken CanAm Rennen. Die Briten gingen mit ihm dem Design Trend der neuen Jahre nach und trotz aller harmonischen Rundungen wirkt dieser Wagen im Vergleich zur Elva eher eckig und kantig. Ein Vergleich

beider Wagen ergibt keinen Sinn. Sie kommen aus unterschiedlichen Ären. Schneller Zeitgeist formt auch schnelle Rennautos. Kantig ist der M6B nicht. Was uns mehr interessiert ist nicht die Optik, die sich bei diesem Glanzstück in rot silber sehen lassen kann. Die inneren Werte sind mit denen der Elva identisch. Nicht dass

McLaren mit alter Technik weiter fahren würde. Nein! Thunderslot hat auch hier seine Tugenden eingehalten. Zusammen mit anderen Wagen des Rennstalls kann man von einer gewissen Chancengleichheit sprechen, da alle Boliden trotz identischer Technik unter der Haube ihren eigenen Charakter besitzen, was die Sache



Direkt hinter dem Fahrer massieren großvolumige acht Zylinder die Lehne der Rennsitzschale. Das brachiale Aggregat als Mittelmotor verbaut greift als angeschrägter Sidewinder ins Getriebe und katapultiert den McLaren fast nahtlos auf seine Maximal Leistung. Die definierten Bremsen sind vorhanden, aber kaum nötig. Souverän lässt sich der Spider mit optimistisch hohen Geschwindigkeiten durch Kurven fahren. Perfekt gebackene Reifen mit tollem Grip unterstützen die Fahrt und machen auch auf anderen Fabrikaten wie Fly Classics eine gute Figur. Für mich der perfekte Kompromiss! Der Ingenieur nimmt meine Rundenzeit und ist sehr beeindruckt vom Potential des radikal schnellen Rennwagens.



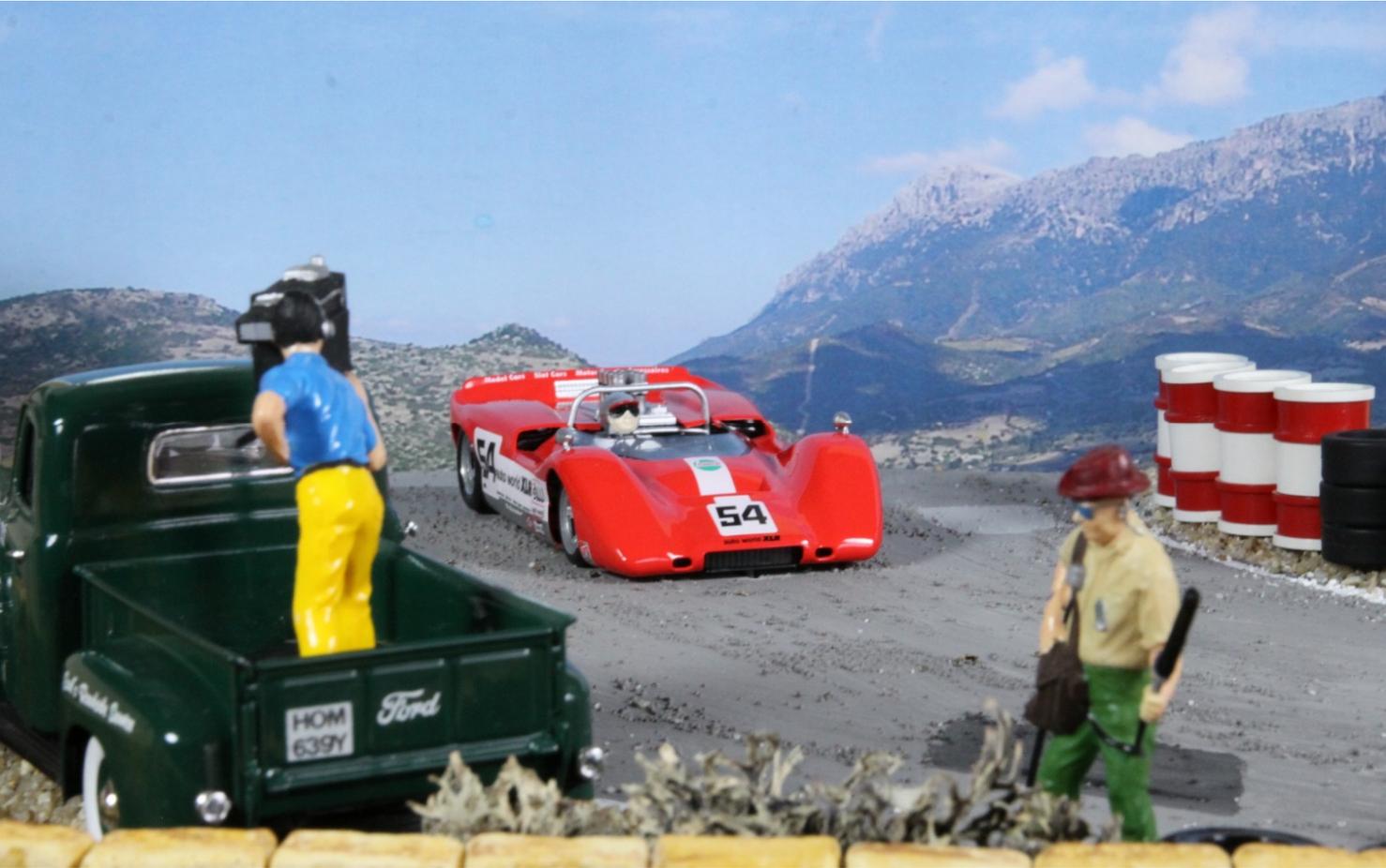
Jim Hunt Magazine®

McLaren M6B

sehr interessant und spannend macht. So kann sich jeder sein CanAm Auto zurecht aufbauen, einstellen und sich selbst dabei entdecken, ob er lieber Lola oder McLaren fährt. Eine geniale Sache und weil ich mich nicht gerne in diesen Dingen entscheiden mag fahre ich alle und liebe jeden einzelnen Wagen für sich. Slotcar Monogamie war noch nie meine Stärke. Ich liebe alle.

Auch im M6B werkelt ein leicht schräg aus der Flucht eingebauter Sidewinder oder ein fast gerade sitzender Anglewinder. Wie man das auch sehen mag: das Glas ist bei Thunderslot immer halt voll! Es wird nie leer, wenn man mit diesen Hochleistungsrennwagen antritt. Die absolute Leistungsfähigkeit liegt wie eingangs im Elva Artikel Vol.1 erwähnt, nicht in einer absolut krank-

haft übertriebenen Motorisierung. Nein, die Eckdaten aus Leistungsfähigkeit bei 12 Voltan Sprit ist kräftig. Das Geheimnis liegt in der perfekten Umsetzbarkeit der vorhandenen Leistungsparameter. Ein Motor mit zu viel Maximalleistung geht sicher auf langen Geraden einer Clubbahn hervorragend. Aber Rennen gewinnt man bekanntlich in Kurven und dort zeigt sich, wer echt



Flache Bugnase: Ölkühler im Zentrum und wunderbar geschwungene Verkleidungen der vorderen Räder lassen den McLaren in roter Hochglanz Lackierung an den Start gehen. Der Kameramann hat Probleme den M6B einzufangen, zu schnell ist er über die Kuppe geflogen und ums Eck. Der Toningenieur ist verzweifelt: brutal tiefe Töne des großvolumigen Achtzylinder Aggregats, gepaart mit heftigen Fehlzündungen beim Herunterschalten haben die empfindliche Tonanlage zerlegt. CanAm ist eine wunderbare Disziplin in den Geschichtsbüchern des Motorsports und dank Thunderslot lebt sie immer wieder neu auf. Yeah!



McLaren M6B

Jim Hunt Magazine®

gut fahren kann und wer nicht. Auf Geraden kann jeder schnell fahren, man braucht nur einen starken Motor und ein durchgedrücktes Gaspedal. Wenn man das mit dem passenden Bremspunkt noch herausfindet, dann ist das keine große Kunstfertigkeit. In Kurven schnell zu

fahren sehr wohl. In Kurven am Limit schneller zu fahren als die anderen Rennfahrer im Feld ist eine ganz andere Sache. Es gibt nicht allzu viele Piloten, die hier zur Höchstform auflaufen und andere jederzeit schlagen. Die Luft im Grenzbereich ist dünn, aber sie ist da.

Sie zu atmen ist perfekt. Dann riecht es nach Sieg und innerer Zufriedenheit, weil man weiß, dass man besser ist als die anderen Mitbewerber. Manche fliegen ab, weil sie die Nerven verlieren. Schon wird die dünne Luft wieder eine Nuance dicker, weil weniger andere davon atmen. Sie keuchen jetzt tief in der Botanik, im Kiesbett oder atmen enttäuscht den Mief in der Boxengasse. Der M6B ist ein absolutes Siegfahrzeug. Jeden, den ich bisher gefahren bin hat mich aufs Neue sehr positiv überrascht. Weil der Wagen immer wieder in der Lage ist, die Grenzen des Fahrbaren noch eine Rille mehr zu nutzen. Mit dem richtigen Fahrer im Cockpit ist dieser McLaren eine Macht auf der Strecke und es dürfte den anderen schwer fallen, ihn zu schlagen. Viele werden an ihm scheitern, weil sie schlichtweg nicht hinterher kommen. Vorausgesetzt alles ist stimmig eingestellt. Vorausgesetzt der Fahrer hat die nötigen Skills, um auf Messers Schneide routiniert zu tanzen. Wer noch mehr über diese Wunderwaffen nachlesen möchte, dem sind frühere Jim Hunt Ausgaben empfohlen. Darin steht noch mehr über McLaren und Co. von Thunderslot und es finden sich dort auch Detailbilder zur Technik, den Chassis und allem Wissenswerten. Wir freuen uns auf weitere Thunderslots, die kommen werden. Die CanAm bleibt für immer am Leben und es ist immer wieder eine geniale Sache mit Autos von diesem Schlage am Limit zu fahren und zu gewinnen. Sowohl Rennen wie die Erfahrung, dass der Grenzbereich eine verschiebbare Variable sein kann, wenn man das richtige Auto fährt.



Markant: McLaren Heck mit dicken Rohren lässt erahnen, welche Kraft in diesem Wagen steckt. Sehr tief mit maximal abgesenktem Schwerpunkt nimmt er souverän die Strecken unter die Räder.

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck



Carrera hat die große 124er

Lola T70

**Nürburgring
1969**



Jim Hunt Magazine®

Lola T70 MKIIIb

Nürburgring 1969, siebter Wertungslauf: Das 1000-km-Rennen fand nur zwei Wochen vor dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans, dem absoluten Saisonhöhepunkt in der Weltmeisterschaft. Die französischen Werksteams von Matra und Alpine blieben fern, um sich voll auf ihr Heimrennen zu konzentrieren. Ferrari trat mit nur einem 312P mit Chris Amon und Pedro

Rodríguez an. Die Fahrer hatten es damals im Regen nicht leicht. Selbst bei Trockenheit ist der selektive Nürburgring alles andere als leicht. Er forderte alles von ihnen und ihren wilden Maschinen ab. Aus der fünften Reihe startet die Lola T70 von Joakim Bonnier und Herbert Müller. Die Ecurie Bonnier und die Scuderia Filipinetti teilten sich das Cockpit des gelben Boliden

mit seiner charakteristischen Form. Das Rennen nahm seinen Lauf und in der 23. Runde fiel der Wagen leider aus. Das mag uns egal sein, denn wir fahren heute mit einer optimal aufbereiteten Lola T70 von Carrera und lassen es im großen Maßstab richtig auf der Strecke krachen. Dauerhaft: Runde für Runde rollen wir das Feld auf und zeigen, dass wir absolut konkurrenzfähig



Details: Zentralverschlüsse, Spiegel, Tankdeckel. Im großen Maßstab wirkt alles noch deutlicher.





Jim Hunt Magazine®

Lola T70 MKIIIb

mitspielen plus den Ton angeben. Die acht Minuten Rundenzeit-Marke auf dem Nürburgring galt damals als absolutes Ziel und jeder versuchte sie zu knacken. Das geht heute mit moderner Technik deutlich entspannter als damals. Trotzdem muss man das Herz in die Hand nehmen, damit es nicht in die Hosen rutscht. Der Achtzylinder Mittelmotor intoniert jeden Meter Fahrt mit seinem wunderbaren Klang und besonders die Schalt-

vorgänge mit Zwischengas lassen die Gänsehaut unter meinem Fahreranzug sprießen. Die Lola ist ein optisch elegantes und fahrtechnisch ehrliches Auto. Ihr Grenzbereich ist transparent und man kann sich in ihr durchaus ohne böse Überraschungen ans Limit herantasten. Trotzdem gilt es sich peu à peu ans Maximum heranzuarbeiten: alte Rennwagen aus den späten Sixties sind nicht zu vergleichen mit den modernen Rennautos

von heute, die durch viele technische Helferchen noch perfekte und präziser auf die Strecke eingestellt werden können als man das damals konnte. Dieser harte Fakt unterstreicht die Bewunderung für die Piloten jener Tage, denn sie mussten mit relativ einfacher Technik, viel Leistung durch ihre Courage das Limit ausreizen. Sicherheit wurde nicht so groß geschrieben wie heute. Es ging darum schneller zu sein als die anderen, koste



Länge läuft. Die Lola kauert tief auf den Asphalt der Rennpiste und lässt sich nicht so leicht aus ihrer Ruhe bringen. Mit 213g fahrfertig aufgetankt geht es auf den Nürburgring. Nachdem die Reifen warm sind, lasse ich sie über die Curbs fliegen. Die voluminösen Reifen machen alles mit und dämpfen Vibrationen, die von Unebenheiten her rühren. Das Lenkrad bleibt ruhig in der Hand...



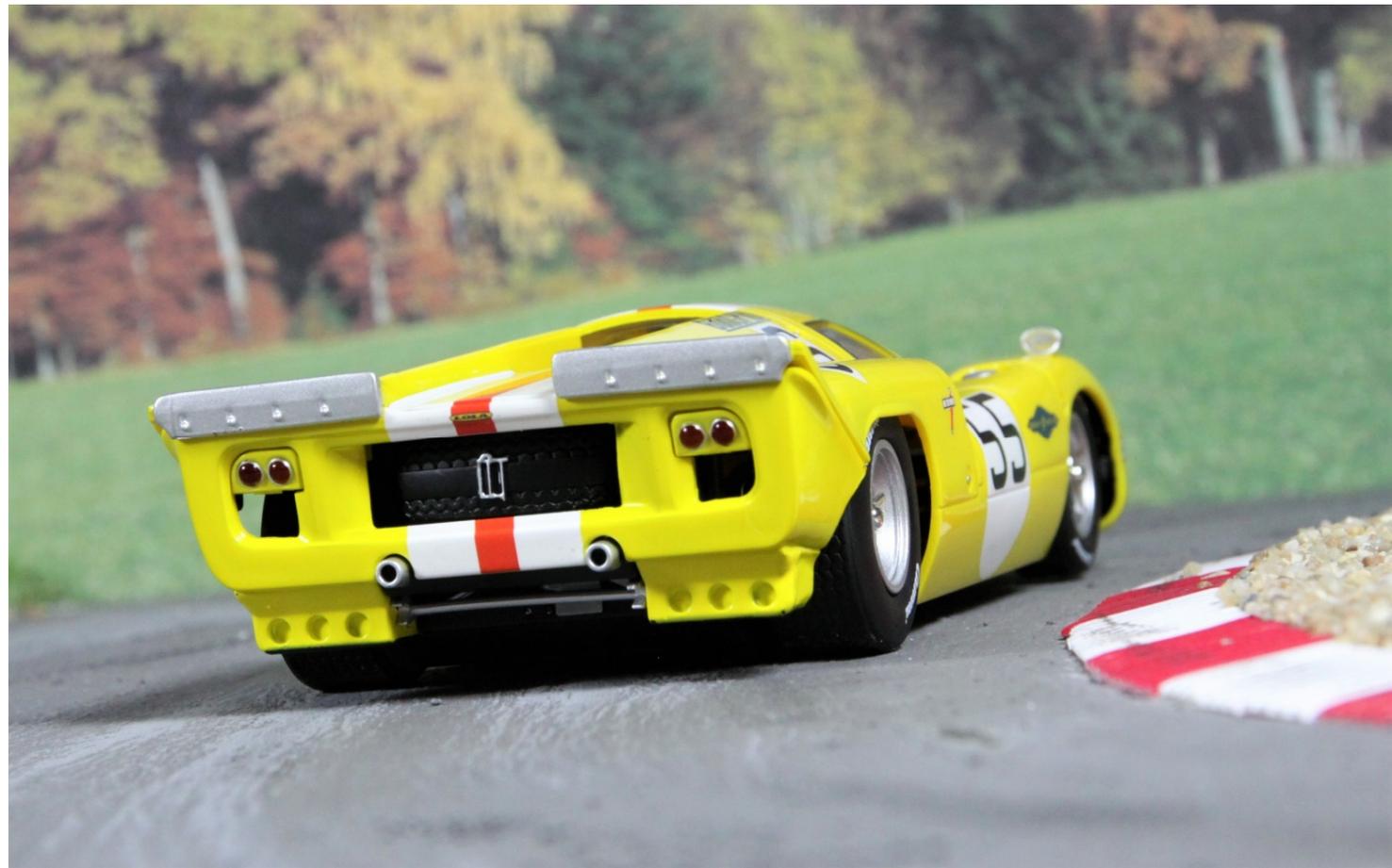
Lola T70 MKIIIb

Jim Hunt Magazine®

es was es wolle. Nicht selten war der Preis der höchste, den man bezahlen konnte. Trotzdem ist diese Zeit im Rennsport für mich eine der schönsten: der Klang der Motoren, der Öl- und Benzin Geruch an der Strecke und im Fahrerlager, die Charaktere hinter den Lenkrädern, an den Pedalen und Schaltknüppeln waren einzigartige Menschen. Individualisten, die es heute in

dieser markanten Erscheinungsweise nicht mehr so gibt. Heute läuft alles cleaner und protegierter ab. Egal. Lassen wir den gelben Boliden fliegen. Schön rund fahren und keine hektischen Aktionen im Cockpit. So ist man richtig schnell mit der Lola, so kann man sie laufen lassen. Der mächtige Achtzylinder im Heck werkelt mit einer Vehemenz: sinnliche Freude der Extraklasse. Das

Beschleunigen, das maximal späte Bremsen vor den Kurven, egal welcher Radien macht das Fahren zu einem Erlebnis der besonderen Art. Fühle ich mich jetzt wie Joakim Bonnier oder wie Herbert Müller? Weder noch! Ich bin Jim Hunt und lasse es individuell auf meine Art krachen. Laut und couragiert, so wie es die klassische Lola braucht. Und ich auch.



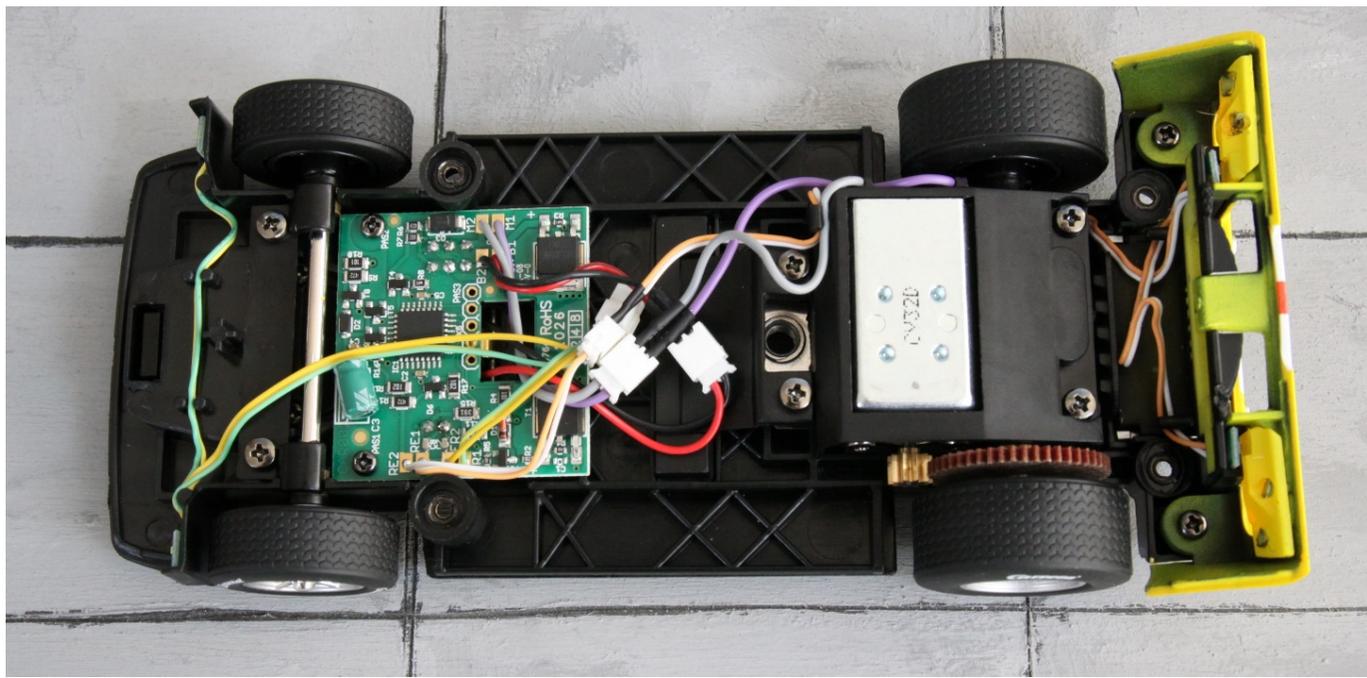
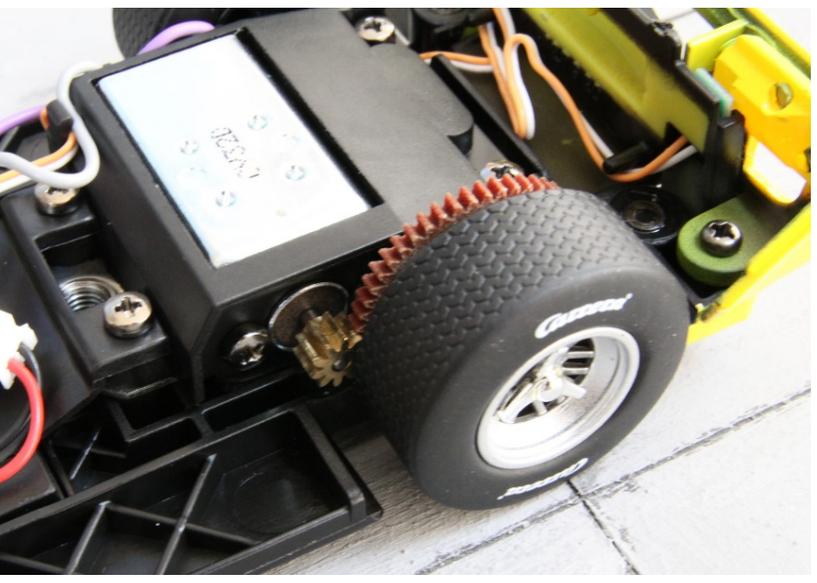
Sinnliche Rundungen, aggressiver Blick und flach wie eine Flunder. Lola T70: ein wunderschöner Klassiker für die historische Langstrecke. Wie es das Reglement vorgab, musste ein Reserve Reifen mit an Bord sein. Es sitzt mittig im Heck. Unter ihm brüllt es herrlich aus den beiden Rohren, die je eine Zylinderreihe des Achtzylinders ausatmen lassen. Das ist der Beat der späten Sixties. Mit maximaler Cornerspeed geht's angriffslustig ums Eck... dann volles Rohr die Anhöhe hinauf...

Rundstrecke



Lola T70 MKIIIb

Jim Hunt Magazine®



Chassis mit antritts- und durchzugsstarken Sidewinder Getriebe. Die hintere Antriebseinheit ist über leicht lockernde Schrauben vom Hauptrahmen entkoppelbar, für eine bessere Straßenlage. Die Mischbereifung mit klassischen Profil macht einen soliden Eindruck. Vor dem Einsatz haben unsere Mechaniker die Reifen mit Klebeband abgezogen und die hinteren Pneus mit geheimen, bayerischem Spezialöl gepflegt, was sie eine Spur geschmeidiger und somit griffiger macht. Die mechanischen Komponenten wie Radlager, Motorwelle und Getriebe erhalten einen Service mit Öl oder Fett. So schnurrt die Lola noch besser als schon im Serientrimm und lässt sich auch mit den ausgebauten Magneten sehr schön über den Kurs fahren. Die große Digital Platine im vorderen Bereich funktioniert auch im analogen Betrieb. Hierbei leuchten die Lichter hinten und die Scheinwerfer vorne nur noch während der Fahrt, bei Digital auch im Standgas. Der L-Kiel sitzt in einem ausrückbaren Schwingarm, der jederzeit Tuchfüllung zur Ideallinie hält und dank Doppelzündung den Motor mit dem nötigen Dauerfunken beliefert. Nürburgring, du wirfst uns nicht ab. Wir fahren vorne mit und zeigen Dir, dass unsere gelbe Flunder die grüne Hölle regiert.

FORD CAPRI MKIII

Er war Held der Achtziger Jahre und Rivale des Opel Manta. Scalextric hat eine scharfe Rennversion. Wir berichten, was im rechts gesteuerten Cockpit alles abgeht...





Jim Hunt Magazine®

Ford Capri MKIII

Ford Capri, der Gegenpol zu Opel Manta war seit seinem Bestehen ein wunderbarer und bezahlbarer Sportwagen fürs Volk. Auch auf der Rennstrecke wurde er schnell bekannt. Viele Größen fuhren ihn und als der

MKIII in der wilden Gruppe 5 mächtige Dimensionen mit feuerspeienden Auspuff Turbo Flammen hatte, waren Ford Fans aus dem Häuschen. Aber auch die weniger stark modifizierte Version des Serienmodells

lies auf der Strecke aufhorchen und seit ihn Scalextric im Rennstall stehen hat, müssen wir genauer hinsehen. Der Wagen von Stuart Graham kommt in einer schwarz glänzender Grundlackierung, die mit den typischen



Kantige Grundform und vier Rundscheinwerfer: absolut wegweisend und beeindruckten im Rückspiegel von damals. Der Capri Fabergé Racing schreckt mit dem grellen Grün seine Gegner, wenn er sich von hinten anpirscht und das Feld aufrüllt. Die Scheinwerfer und Rückleuchten sind bei der Fahrt immer eingeschaltet und leuchten.



Jim Hunt Magazine®

Ford Capri MKIII

Castrol Farben rot und grün aggressiv in Szene gesetzt werden. Die Farben des Mineralölherstellers werden mit einfach lackierten Streifen an den Seiten des Capri von vorne nach hinten mit klaren Trennlinien durchge-

zogen und bringen trotz des farblich sehr aggressiven Kontrastes rot grün doch Ruhe in die Lackierung. Darauf drapiert sind weitere Sponsoren, was insgesamt einen sehr eindrucksvollen Auftritt hinlegt. Gut haftende

Sportreifen sind auf Minilite Felgen aufgezogen, die in Silber lackiert einen schönen Gegenpol zum Farben Hauptschema bilden. Der Tourenwagen sieht stimmig aus und es wird sofort klar. Sein langer Radstand wird



Seine eleganten Coupé Linien sind bis heute für Liebhaber der Marke eine schöne Angelegenheit. Das Heck wird mit einer dezenten Spoiler Lippe abgeschlossen. Sie sitzt auf dem Kofferraum wie man es damals machte. Mehr brauchte man in diesen Zeiten nicht, um glücklich im Kreis fahren zu können. Elektronische Helferlein gab es nicht, der Fahrer musste voll abliefern und nur sein Können entschied, ob er die Kraft des Motors optimal auf die Strecke fließt wird oder ob die Fuhre im Kiesbett landete. Damals war harter und ehrlicher Motorsport in sich vereint.





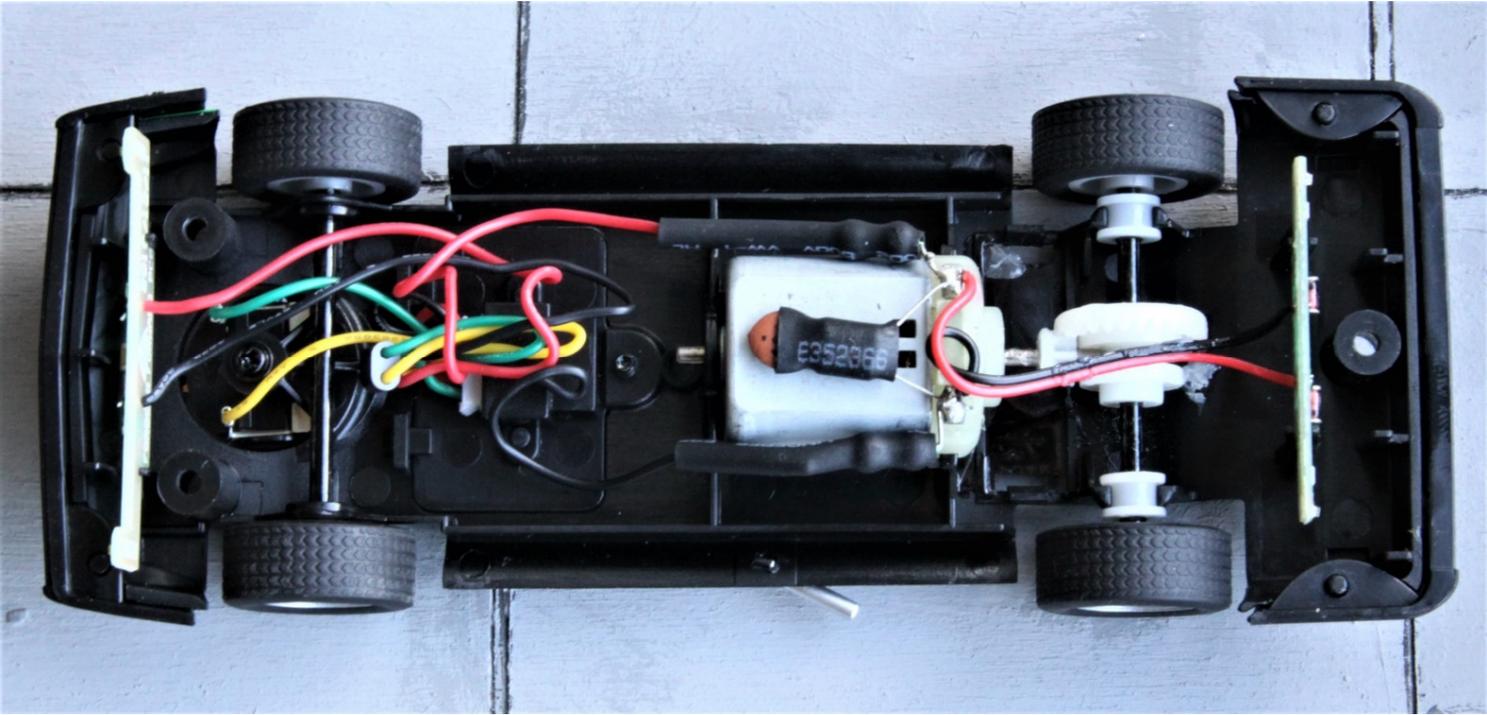
Jim Hunt Magazine®

Ford Capri MKIII

sowohl auf Geraden, wie auch in Kurven für Laufkultur sorgen. Es ist eine feine Sache, wenn man den Ford am Limit bewegen möchte. Er läuft sauber, sein Grenzbereich ist transparent und ehrlich. Man erlebt keine bösen Überraschungen, auch dann nicht, wenn man ihn ohne MTS Fahrhilfe durch die Kurven treibt. Wenn das Heck kommt, ist es durch die ausgewogene Fahrwerksgeometrie gut zu kontrollieren und mit feinen Gasstößen jederzeit in gewünschte Lage zu bringen.

Obwohl die Spurbreite des Tourenwagens nicht sehr stattlich ausfällt, ist man im Cockpit jederzeit Herr der Lage, führt Regie bei den Abläufen zwischen Gaspedal, Bremse und Kraftübertragung. Wir haben das MTS ausgebaut, denn wir wollen den Ford pur fahren. Am Limit bewegen und ohne Hafthilfe die Kurvenfahrten genießen. Das geht alles sehr gut über die Bühne und wir sind sogar ohne zusätzlichem Ballast im hinteren Magnetfach zurecht gekommen. Die Reifen haben den

Scalextric typischen guten Grip und lassen echt keine Wünsche offen. Der Capri hängt gut am Gas und lässt sich mit seiner neutralen Inliner Motorkonfiguration gut ausgependelt bewegen. Das Getriebe zieht gut durch und überträgt die Kraft des Motors gut dosiert auf die Hinterachse. Es macht Spaß saubere Linien zu fahren und damit richtig schnelle Rundenzeiten mit Präzision abzuspuhlen. Trotzdem ist es eine Freude ihm quer durch Kurven zu gehen! Autofahren pur!



Der Capri lässt sich gut kontrollierbar um Kurven treiben. Kommt das Heck, lässt es sich mit feinen Gasstößen steuern. Trotz schlanker Spur spielt sein langer Radstand in die Karten. Das Inliner Antriebskonzept liefert eine neutrale Balance.



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Classic Brit Pop



Drehzahlen als süßer Wahnsinn gepaart mit authentischem Fahrverhalten. Scalextric hat zwei Designversionen mit scharfen Nockenwellen für Freunde des ungefilterten Rennen Fahrens...

Mini Cooper S vs. Lotus Cortina



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S vs. Lotus Cortina

Es gab mal eine Zeit auf der Insel mit unzähligen Rennveranstaltungen. Viele ausgediente Flughäfen aus dem Krieg mussten herhalten, um heftig im Kreis zu fahren. Eine ganze Armada an Herstellern gab es damals noch. In den Roaring Sixties verstanden es die Briten besonders mit maximaler Drehzahl ihren Wagen

temperamentvolles Leben einzuhauchen. Zwei dieser Exponenten aus jener Zeit rollen bei Scalextric vom Band: Mini Cooper S und Lotus Cortina. Kein Liebhaber des klassischen Motorsports kommt an diesen Ikonen vorbei. Die charakteristischen Autos kommen als neue Designversionen der längst bestehenden Startfelder.

Optisch haben die Briten wieder richtig einen rausgehauen! Besser geht es nicht! Der Mini Cooper S im knalligen Orange steht für die wilde Zeit damals. Dazu ein weißes Dach und goldene Minilite Felgen. Perfekter kann man den Zeitgeist und die knalligen Farben von damals nicht einfangen, als kleine Autos zum guten



Beide stehen für britischen Motorsport als es auf der Strecke laut und bunt zugeht. Der von Lotus getunte Cortina und der Mini Cooper S sind zwar optisch ungleicher wie man nur sein kann. Aber im Herzen sind beide hervorragende klassische Rennwagen für die Rundstrecke und absolut konkurrenzfähig. Der kleine Mini bringt wenig Gewicht auf die Waage und seine kompakten Abmessungen lassen ihn durch Kurven fliegen, ohne dabei Meter zu verlieren. Der größere Cortina ist ein Auto für Quertreiber: er lässt sich toll driften.



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S vs. Lotus Cortina

Ton gehörten und mit bösen Drehzahlen anderen das Fürchten lehrten. Colin Chapman nahm den im Alltag eher zurückhaltenden Ford Cortina unter seine Fittiche. Als Lotus Cortina kam ein wildes Gerät mit langem Radstand und sensationellen Darbietungen auf die Rennstrecke. Sogar Jim Clark fuhr so ein Auto auf der

Rundstrecke, um den prominentesten Cortina Treiber zu nennen. Die Designversion wirkt in Grau durch weiße Akzente und rote Minilite Felgen mit silberfarbigen Felgenhörnern edel, dezent und zugleich auffallend. Understatement, solange das drehzahlstarke Lotus Aggregat schweigt. Kleine feine Details an der

Front wie am Heck bringen den Cortina für mich ganz weit nach vorne. Die Stoßstangen fehlen zum Gewichtsparen, ganz klar. Sein eingefasster Kühlergrill wird auf der Haube mit einer feinen Ansaugöffnung sehr schön aufgewertet. Die hinteren Lampen sind für mich ohnehin eine der schönsten Charakter Ansichten



Markante Heckleuchten, rot silberfarbige Minilites und feine Details an der Front bringen den grauen Briten optisch in eine auffällige Richtung, ohne dabei laut zu wirken. Für Dezibel und Druck sorgt der von Lotus gemachte Motor unter der Haube.



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S vs. Lotus Cortina

Der knallorange lackierte Mini Cooper S sieht mit dem weißen Dach und kleinen Minilites in Gold und Silber hervorragend aus. Der kleinste Brite mit starkem Auftritt lässt sich wie der Cortina auch ohne MTS Hafthilfe sehr

gut abstimmen. In Vergangenheit haben wir beide Wagen ausführlichst vorgestellt. Dort finden sich auch Chassis Bilder und technische Details. Scalextric hat bei beiden Wagen einen hervorragenden Job gemacht.

Das gilt optisch wie technisch. Wer es liebt mit einem authentischen Fahrstil um den Kurs zu fahren ist mit den beiden Briten von damals mehr als gut bedient. Der kompakte Mini kann auch größeren Gegnern leicht



Klein, aber ganz groß austeilen: Mini Cooper S...

einheizen. Der Cortina liebt die weiten Schwünge und kann auch maximal quer durch die Kurven getrieben werden, wenn es der Pilot drauf hat. Beide hängen gut am Gas und haben Reserven! Lasst es krachen!

VOLKSWAGEN T1

BRUMOS RACING



*Scalextric hat einen weiteren
Transporter im Portfolio:
den genialen Service Van
des amerikanischen Porsche
Spezialisten aus Florida.*

Service Van

VW T1 Brumos Racing



Jim Hunt Magazine®

Der T1 Bulli von Volkswagen ist mittlerweile absoluter Kult geworden und gut restaurierte Exemplare kosten soviel wie ein moderner überteuerter VW Bus, wenn auch der mit den echten Bulli Tugenden nichts mehr gemein hat. Der luftgekühlter Boxer-Heckmotor mit

Nähmaschinen Sound. Wunderbar klappern die Ventile, toll arbeitet der kleine Motor und zuverlässig erledigt er alle Arbeiten, die man ihm abverlangt. So ist es keine Überraschung, dass auch die Rennställe auf die tollen Helfer angewiesen sind. Sie bringen Reifen und Ersatz-

Teile aller Art mit an die Rennstrecke und oft zogen sie sogar den Trailer mit dem Rennwagen. Wenn auch dies eine optimistische Leistungsabforderung darstellte, je nachdem wie schwer der Rennwagen war. Unumgänglich sind die Qualitäten der Arbeitstiere der



Service Van

VW T1 Brumos Racing



Jim Hunt Magazine®

deutschen Marke aus Wolfsburg. Ihre Transporter sind zurecht Kult und so ist es nicht verwunderlich, dass auch Scalextric seine Flotte an T1 weiterhin beständig ausbaut. Es ist die besondere Art des Fahrens auf der Strecke. Die Entdeckung der langsamen Gangart, wenn auch sein Motor alles andere als lahm ausgelegt

ist. Man muss die Realität über ein regelbares Netzteil herbeiführen und ohne MTS Fahrhilfe... was hat die im luftgekühlten Klassiker überhaupt drin zu suchen... vielleicht mit Ladegut in Form von Trimmblei das Gewicht des Wagens steigern und somit etwas Druck vom leistungsstarken Aggregat zu nehmen. Jeder wie

er die Sache VW Transporter erleben möchte. Zudem macht er sich einfach richtig gut in der Boxengasse, wenn man Autos von Brumos fährt, die es von anderen Slotcar Rennställen gibt. Die einfach gehaltene weiße Lackierung mit den beiden Streifen in rot und blau sind das Markenzeichen des US Porsche Rennstalls. Super!



FERRARI 412P Targa Florio



Scalextric schickt ihre Bella Machina zurück in die Heimat: auf Sizilien geht es beim legendären Rennen in den selektiven Kurven der Berge des Hinterlands richtig rund.

Ferrari 412P Targa Florio

Jim Hunt Magazine®



Der Klassiker aus Bella Italia ist schon einige Zeit im Portfolio der Briten von Scalextric. Als Designversion der Scuderia Filipinetti erwacht der stramme Gegner des Ford GT40 zu neuem Glanz. Die Targa Florio Version für die legendäre Hatz durch die Sizilianischen Bergstraßen des Hinterlandes wurde aufgebaut und

das Ergebnis ist absolute Spitzenklasse. Man kann sich richtig hineinfühlen in die endlose Kurvenfahrt über normale Landstraßen mit Menschen und Tieren auf den Straßen. Völlig verrückt und heute nicht mehr denkbar, aber bei der Targa Florio traten alle Spitzenpiloten dieser Zeit in leistungsstarken Sportprototypen

gegeneinander an, um auf dem 21 Kilometer langen Rundkurs den schnellsten Fahrer und die beste Marke zu krönen. Es ist wunderbar, dass Scalextric die Ikone aus Maranello realisiert hat und man mal fernab der normalen Rundstrecke einen Klassiker fahren kann, der nirgendwo mehr Spaß macht als auf selektiven



Mutig im Blindflug über die Kuppe und sofort scharf ums Eck: bei der Targa Florio kann man sich keine Sekunde im Cockpit ausruhen. Man weiß nie, welcher neue Schockmoment hinter der nächsten Kurve lauert. Der Ferrari 412 hängt sauber am Gas und zieht mit Sidewinder Getriebe aus jeder Drehzahl hoch bis zur Maximalleistung. Alles läuft seidenweich im kernigen Sportprototyp aus den späten Sixties. Aus dem Lüftungsgitter im Heck kann der Motor Wärme abgeben, was ihn vor einem Hitzestau bewahrt. Seitliche Bugflaps halten ihn solide auf seiner Ideallinie.

Rundstrecke

Ferrari 412P Targa Florio



Jim Hunt Magazine®

Bergstraßen mit endlosen Kurven. Das ist Sportwagen fahren in Reinkultur und mit der soliden Basis, die hier geliefert wird, kann man es richtig krachen lassen. Der starke Mittelmotor sitzt direkt vor der Hinterachse und das durchzugsstarke Sidewinder Getriebe liefert den nötigen Druck, um schnell auf Touren zu kommen,

zügig durchzuziehen und die Bremse zu drücken. Alles läuft beim Ferrari seidenweich und präzise definiert ab.



Scuderia Filipinetti hat die rote Grundlackierung mit einem weißen Streifen und einem weißen Dach mit wenig Aufwand sehr schön in Szene gesetzt. Unverwechselbar zieht er leistungsstark seine Runden im Hinterland von Sizilien.

Rundstrecke

Ferrari 412P Targa Florio

Jim Hunt Magazine®

x



Goldene Fünfster Felgen mit Zentralverschlüssen und sehr gut haftenden Rennreifen spult der 412er Runde für Runde ab. Ein toller Dauerläufer! Seine zuverlässige Scalextric Technik an Bord begeistert.



Fantasie ist wichtig. Manchmal dürfen es auch Kreationen sein, die gut aussehen aber so nie an den Start gegangen sind.

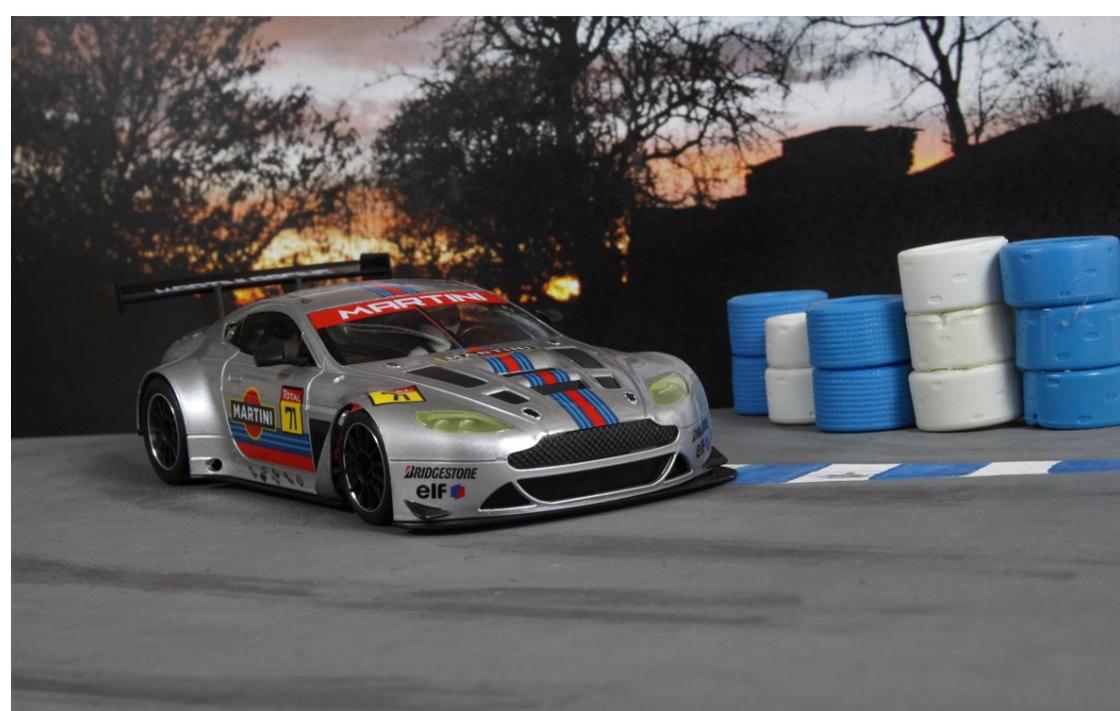
Neue Designversionen ASV GT3 von NSR

Martini in black



Neue Designversionen ASV GT3 von NSR

Martini in silver



Neue Designversionen ASV GT3 von NSR

Martini in white



Neue Designversionen ASV GT3 von NSR



*Der allererste Klassiker von den
Italienern ist lange im Rennen.
Drei neue Fantasie Designs mit
Gulf sehen klasse aus!*

Neue Designversionen Ford MK IV von NSR

Gulf blue



Neue Designversionen Ford MK IV von NSR

Gulf white



Neue Designversionen Ford MK IV von NSR

Gulf black



Neue Designversionen Ford MK IV von NSR

FORD GT40

Never change a winning team



Scalextric´s Dauer(b)renner dreht seit gut 20 Jahren seine Runden und hat kein Potential verloren. Im Gegenteil!

Jim Hunt Magazine®

Ford GT40



Jim Hunt Magazine®

Der Klassiker von Scalextric hat sich über viele Jahre gehalten. Um das Millenium kamen die ersten beiden Gulf Versionen als sensationelle Formneuheit auf dem Markt. Der flache Le Mans Klassiker wurde über Nacht zum Kult Auto und begeisterte neben seiner schönen

Optik mit für damals noch nicht da gewesenen Fahrleistungen. Lange Zeit hielt er sich dort auf dem Geheimtipp Treppchen. Mit den Jahren kamen immer neue Versionen dazu. Es gab den GT40 und den MKII, die noch stärkere Version mit mehr Hubraum, die sich

im Slot Rennzirkus nur optisch vom Urahn unterschied. Wir haben sie alle gefahren und gesammelt. Die Briten bringen immer noch neue Design Versionen auf den Markt, wenn es weniger geworden sind. Die Auswahl wurde großzügig bedient, aber es gibt sie zum Glück



Der GT40 von Scalextric ist eines der wenn nicht der beständigste Rennwagen auf dem Markt. Seit gut zwanzig Jahren fährt er im Kreis und erfreut die Fangemeinde wie damals, als er als fahrdynamische Sensation auf den Markt kam. Wunder-schöne Details und solide Sidewinder Technik liefern voll ab und daher gibt es keinen Grund, das Projekt einzustellen. Es ist vielmehr immer schwieriger, noch nicht da gewesene Versionen auf die Räder zu stellen. Aber da ist immer noch Potential... Glück für Freunde des Flachmanns.

Ford GT40



Jim Hunt Magazine®

noch: Nischen von nicht da gewesenen Ausführungen, die uns sehr freuen. Der GT40 wurde mit den Jahren von weiteren leistungsstarken Tunern in Szene gesetzt. Trotzdem liebe ich nach wie vor die Autos von Scalextric, weil sie neben ihrer wirklich hervorragenden

Optik, den schönen Proportionen und der Umsetzbarkeit ihrer jederzeit gut abrufbaren und transparenten Leistung so wie seit Beginn ihrer Ära eine wunderbare Figur auf der Rennstrecke abliefern. Seit dem Film Le Mans 66 im Jahr 2019 ist das nie erloschene GT40

Fieber neu entfacht. Nun kommt ein weiterer Exponent von Ford aus der Ära, als man gegen Ferrari antrat und gewann. Die Designversion „Red“ mit Nummer 83 ist mit MTS eine Wucht. Mit ausgebauter Hafthilfe eine sensationelle Maschine mit Sidewinder Mittelmotor



Bulliges Heck mit zwei sinnlichen Rundleuchten unterscheidet den GT40 vom MKII, der hinten mit je zwei übereinander liegenden Lollypop Leuchten und zwei Ansaugschnorchel auf dem Heck fährt. Wunderschön: Hallibrand Felgen mit Schraubverschlüssen. Sie sind reine Lackarbeit, nur farblich vom Felgenstern abgesetzt. Sehen top aus und können nie abrechen. Vor 20 Jahren sensationell am GT40: Fotoätzteile. Ölkühler vorne, der Heckspoiler und das Lüftungsgitter auf dem Heck.



Ford GT40

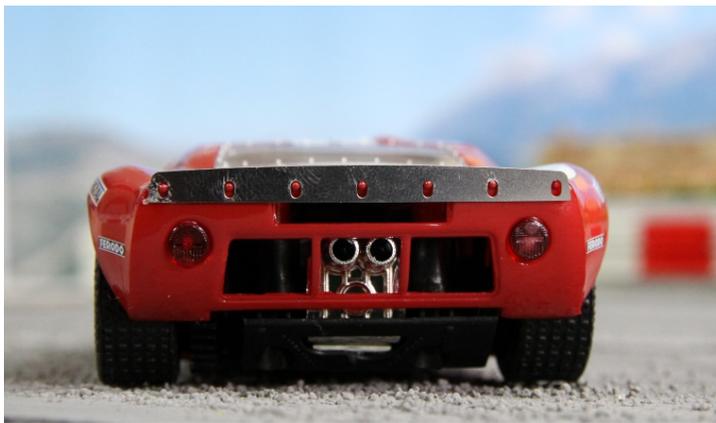


Jim Hunt Magazine®

Aggregat, tollen Reifen und out of the box sofort einsetzbar. Manchmal macht es Sinn das Magnetfach vor dem Motor mit einer Lage Trimmblei zu füllen, bei manchen kann sein, dass eine weitere Lage Blei ins hintere MTS Fach kommt, um den GT40 solide auf der

Strecke zu bewegen. Das ist der Serienstreuung geschuldet und kein großes Ding. Man spürt sofort ob der Grip an der Hinterachse passt oder nicht. Falls nein, trimmen! Der Ford ist ein ehrliches Auto mit Potential und Fahrspaß. Trotz seiner über zwei Jahrzehnte auf

dem Markt hat er nichts an Attraktivität und Leistung verloren. Im Gegenteil. Mit den Jahren wurden kleine optische Details neuen Druckmöglichkeiten angepasst. So bewährt fährt der Dauer(b)renner seitdem! Never change a winning team! Scalextric Ford GT40 forever...



SAFARI RALLYE

Mit Kuhfänger und Extralicht durch Afrika



LANCIA DELTA INTEGRALE



Jim Hunt Magazine®

Lancia Integrale

Nach dem Aus der Gruppe B ging es mit moderaten Tönen zunächst weiter bis sich auch die neue Gruppe A ständig weiter entwickelte. Das waren die Jahre des Lancia Delta Integrale. Er gewann sechsmal in Folge die Marken Weltmeisterschaft und wurde zum erfolgreichsten Rallye-Fahrzeug der gesamte Motorsport Geschichte. Selbstverständlich gehörte auch die Safari Rallye auf dem schwarzen Kontinent zum Programm. Die Autos traten in anderer Aufmachung bei widrigen

Bedingungen in Afrika an und oft reichte es schon, sein eigener Gegner zu sein. Viele fielen aus und nicht jeder konnte mit dem wilden Mix aus Hitze, Staub, Geröll und wilden Tieren das Ziel erreichen. Charakteristisch von außen waren solide Kuhfänger an der Front, falls man doch mit einem wilden Tier in Kollision treten würde. Hauptsache der Kühler blieb heil. Irgendwo draußen im Nirgendwo ist es nicht immer leicht, den Service heran zu holen, um weiterfahren zu können. Irgendwann

kamen die Mechaniker vom eigenen Team um zu helfen, aber das kann dort stundenlang dauern und dann wird es schwierig in Schlagdistanz zur Konkurrenz zu bleiben. Zweites Merkmal: große Zusatz Scheinwerfer links und rechts vor der A-Säule, um im staubigen Outback irgendwie sichtbar zu bleiben oder auch nachts besser sehen zu können. Die Zusatzlampen an der Front sind bekannt und klar, in Afrika waren sie nötiger denn je, wenn die Etappe mal



Es geht brachial durch das unwegsame Gelände, das als Straße deklariert sein soll. Der Integrale pflügt dynamisch durch den Mutterboden und bleibt gelassen, egal wie herb er bei der wilden Fahrt durchgeschüttelt wird.



Jim Hunt Magazine®

Lancia Integrale

wieder länger dauert, als man das vorher dachte. Der Integrale von SCX ist ein fester Meilenstein im Slot Rallye Geschehen und sein normaler Vorfahre hatte noch richtigen Allrad! Der hier leider nicht. Irgendwer hat wohl den Kardan geklaut und nun fahren wir nur mit

Heckantrieb und vorne mit Einzelradaufhängung durch den Busch. Eigentlich schade, denn besonders diese Version schreit danach im harten Mutterboden bewegt zu werden. Klar fährt er auf Plaspfalt Pisten sehr gut... aber sie wissen schon, wie das gemeint ist. Jim Hunt

legt Wert auf das authentische Dreh-Moment und das fehlt nun leider bei diesem sensationellen Klassiker. Ein Integrale ohne Allrad ist ein normale Delta HF: auch scharf dank Garrett Abgasturbo, aber nur mit Zweirad Antrieb. Solche Trickereien sparen zum Einen Budget



Zwei große Zusatzlampen und der Viererblock vorne auf der Haube sorgen für Sicht im staubigen Outback und selbstverständlich wenn es länger dauert und man bei Nacht noch nicht zurück sein sollte. Die Etappen bei der Afrika Rallye sind härter, länger und unvorhersehbarer als die anderen Läufe der WM. Im Ernstfall schützt ein Kuhfänger den Kühler, sollten sich wilde Tiere in unvermittelt aus dem Nichts den Weg stellen. Ein Kühlerschaden bei den langen Distanzen und der Hitze dort wäre keine gute Idee. Bis der Service kommt, kann es schon zu spät sein.



Jim Hunt Magazine®

Lancia Integrale

beim Tuner, der den Wagen aufbaut. Und es liefert den Skeptikern, die nicht mit Allrad umgehen können keinen Ansatz für zerschmetternde Kritik. Denn diese Leute gibt es immer da draußen, dafür muss man sich nicht im Afrikanischen Busch verirren, um diese Exemplare schreien zu hören. Leute, Allradfahren kann man auch

Lernen! Walter Röhr! nahm damals bei seinem Wechsel zu Audi auch ein paar Fahrstunden bei Stig Blomqvist, um ihn dann hinterher gewaltig zu verblasen! Also bitte hört auf mit dem Gejammer, dass man ein Slotcar mit Allrad nicht fahren könne. Es geht, es geht sogar sehr gut, wenn man sich darauf einlässt

und nicht sofort die Flinte in Kornfeld wirft, weil man ein paar unschöne Ausreiter unter Umständen erleben kann, bevor man seinen Gasfinger auf das neue Fahrgefühl abstimmt und dann die Konkurrenz verbläst. Das gilt auf soliden Plasphalt Wertungsprüfungen, auf unebenen Pisten und auf losen Untergründen erst recht.



Solide Profilreifen mit Volumen und ein hartes Fahrwerk stecken auch Sprünge über Kuppen gelassen weg. Der L-Kiel mit Doppelzündung hält jederzeit den Motor am Leben, auch in wilden Drifts. Man kann die beiden Schleiferpaare perfekt einstellen, damit sie immer zünden. Zwei breiter und zwei schmaler einstellen und der verlässliche Zündfunken ist jederzeit ungebremst am Start!



Jim Hunt Magazine®

Lancia Integrale

Wer noch einen Ur Integrale von SCX im Rennstall hat, kann mit mechanischem Allrad loslegen. Wenn es auch mittlerweile schwieriger ist, einen Teilesponder auf dem Second Hand Market zu kaufen... er könnte die Basis sein, um die Safari Version auf Allrad aufzubauen. Das

ist ein Kann, aber kein Muss. Es kommt darauf an, wie und vor allem wo man den Wagen einsetzt. In unseren Breiten ist die Vielzahl an Rallyefahrern überwiegend auf trockenen Pflasphalt Pisten unterwegs. Die sind auch mit nur einer angetriebenen Achse machbar. Aber

auch hier gilt: wer einmal Allrad fahren gelernt hat, wird auf dem selektiven, kurvigen Gelände schneller sein, wenn sich alle vier Räder in den Untergrund krallen. Auf langweiligen, langen en Geraden spielt das nach der Beschleunigung weniger eine Rolle...



Kurven nimmt der Integrale wie sein Name sagt souverän. Die hinterlassene Spur im Sand rechnet der Copilot nicht als mathematisches Integral aus. Wir sind schon längst weiter und malen mit den vier Rädern die nächsten Integrale in den staubigen Wüstenboden. Wer möchte kann sich an der Kurvendiskussion beteiligen. Streber gibt es überall. Der drehmomentstarke Vierzylinder Turbo mit Vierventilkopf macht es leicht an Kuppen kurz den Bodenkontakt zu verlieren. Sobald der Lancia landet pflügt er weiter kraftvoll durch den afrikanischen roten Boden mit etwas Eisengehalt. Pedal to the metal!

Kann die vorletzte Elfer Modellreihe mithalten?

PORSCHE 997 GT3 Rallye



Rallye

Porsche 997 GT3

Der 997 ist mittlerweile in die Jahre gekommen und da stellt sich klar die Frage: Kann er aktuell noch mithalten? Klares Ja! Der ausgereifte Elfer von Tuner SCX ist nach wie vor konkurrenzfähig und durch seine

damals schon solide konstruierten Gimmicks lassen ihn glänzen wie eh und je. Sitzt der richtige Fahrer im Cockpit, marschiert er stramm und jederzeit auf Zug durchs Geläuf, egal ob Asphalt, Schotter oder was der

Mutterboden bei Rallyes hergibt. Das breite Heck kauert angriffslustig auf der Piste und mit dem exponierten GT3 Heckflügel drückt es die Reifen auf breiter Spur effizient in den Untergrund.

Jim Hunt Magazine®



Satte Straßenlage, transparenter Grenzbereich. Der Rallye 997er lässt es auf der Wertungsprüfung richtig krachen. Dank entkoppeltem Antriebsstrang vom Hauptchassis und Einzelradaufhängung vorne liefert er besonders in Kurven eine einzigartige Performance. Die Fans flippen total aus: wer einmal einen Rallye GT3 gehört hat, weiß dass man damit tiefste Emotionen aus jedem Fan herausholt. Leistungsstarke LED Scheinwerfer vorne und Rücklichter sind bei Fahrt jederzeit an. Die vier Zusatzlampen sind abgeschaltet. Es würde sich optisch lohnen, sie nachträglich zu illuminieren.

Rallye

Porsche 997 GT3

Die Michelins auf breiten, kunststoffbeschichteten Tiefbett Kreuz-speichen Felgen sind perfekt für den Kugelhagel durch Schotter und was sonst alles rumfliegt, wenn man dem Porsche reuelos die Sporen gibt. Sein labiler Antriebshalter entkoppelt das Chassis indirekt von der Karosse, was ihn bei Kurven wie

Unebenheiten eine solide Straßenlage gibt. Der Elfer liegt wie das sprichwörtliche Brett und dank des satten Drehmoments des Inliner Sechszylinder Wasserboxers kann man in allen Fahrlagen zur Attacke blasen! Die Gewichtsverteilung ist ausgewogen, so dass der GT3 auch in wilder Quer-fahrt keine bösen Überraschungen

bereit hält. Kultiviert, transparent und zugleich angriffslustig geht er nach wie vor zur Sache und was gut ist, sollte man nicht ändern. Never change a winning team! Mal sehen, wann oder ob ein Rallye 991 oder 992 zur Ablöse kommt! Vorerst bleiben wir beim Neo-Klassiker und genießen seine Vorzüge! Es ist bei

Jim Hunt Magazine®



Porsche 997 GT3 beim Gipfelsturm: mit voller Drehzahl geht es im Dritten die Anhöhe hinauf. Gefächerte Kunststoffseitenscheiben lassen etwas Frischluft in den hinteren Bereich der Fahrgastzelle, die durch den drehmomentstarken Sechszylinder Wasserboxer im Heck aufgeheizt wird. Die weiß grüne Lackierung steht ihm gut und liefert einen dynamischen Look.

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®

Porsche ohnehin so, dass eigentlich jeder Wagen seinen Wert auf irgendeine Weise behält und man nicht so richtig von einem alten Auto sprechen kann. Wenn man damit fährt, vergisst man das Baujahr und bekommt breites Grinsen ins Gesicht, weil es einfach

unfassbaren Spaß macht, mit dem Zuffenhausener Sportgerät loszulegen. Wer es schafft, den Wagen am absoluten Limit zu bewegen und die Technik auszureizen, der kann sich als versierten Fahrer betrachten. Es ist Geschmackssache und auch eine Frage des

Könnens, ob man Heckmotor Fahrer ist, wird oder doch lieber bei Frontmotor Konzepten zu Hause ist. Wer einmal richtig Porsche gefahren ist, wird bei diese Leidenschaft für immer bleiben. Viel Spaß mit dem neuen nie alten Rallye Boliden!



Mehr Bodenfreiheit für groben Untergrund. Der entkoppelte Halter sorgt in Kurven für eine solide Seitenneigung und daher brauchen die satt in den Radkästen stehenden Michelin Sportslicks etwas Luft unter den Kotflügeln, damit nichts streift.

Diverse Porsche 997 von SCX finden sich in früheren Ausgaben im Archiv!



NSR raffinierte Formel 1



F1 NSR

Jim Hunt Magazine®

Formel 1 ist die Königsklasse im Motorsport und auch bei Slotcar Rennen eine äußerst beliebte Gangart. Besonders in Großbritannien sind F1 Renner schneller ausverkauft als auf dem Markt. Das liegt nicht nur daran, dass man auf der Insel das Rennen fahren mit Autos erfunden hat. Es liegt auch daran, dass man dort

sehr schätzt, welche sensationellen Fahrleistungen sich aus den Zigarren mit weit ausgestellten freien Rädern herausholen lassen. Maximal zentralisierte Massen. Ein optimaler Schwerpunkt und eine maximale Stützbreite durch die breiten Reifen, weit weg von der Karosserie, die nur aus einem schmalen Boot besteht.

Das alles bringt in Summe eine Darbietung auf die Strecke, die sich durch nichts übertreffen lässt. Magnete müssen raus, sie sind langweilig und Formel Wagen sind auch so sehr schnell. Wir berichteten in den vielen Jahren immer wieder über die wunderbaren Wagen von Scalextric, Carrera, Fly und SRC.



Die Brabham Anlehnung gibt es in zwei Versionen als Startnummer 7 und Startnummer 8. Mit viel NSR Dampf unter der Haube bricht er aus der Boxengasse hinaus auf die Strecke...





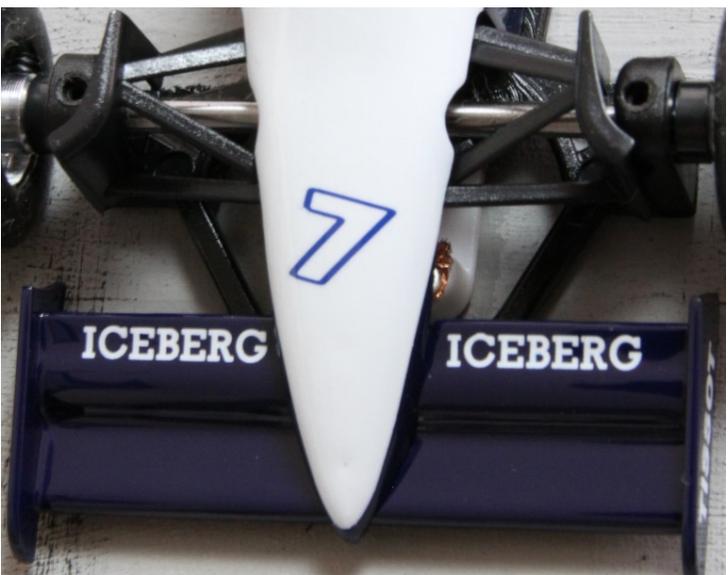
Jim Hunt Magazine®

F1 NSR

Nun stellt NSR die Regeln auf den Kopf. Während anderen Mitbewerber immer versuchten die Wagen so gut es ging am Original zu halten ist das jetzt eine völlig neue Denkweise. Die Autos orientieren sich an den gängigen Formen aus den 80er Jahren und verschmel-

zen zu einer einzigen Wagenklasse, die sich lediglich in den Lackierungen der unterschiedlichen Teams voneinander unterscheidet. Kann das gut gehen? Ist das nicht Einheitsbrei? Ja! Der Brei schmeckt sehr gut und er liefert nicht nur Chancengleichheit. Er spart sehr teure

Lizenzgebühren und mal ehrlich: Der Kampf anderer Hersteller in Sachen aktueller Formel Rennwagen war schon verloren, bevor er begonnen hat. Aktuelle Rennwagen zeitnah zu bringen geht nicht. Die Rennställe geben ihre aufwändigen Flügelwerke nicht



Wie alles NSR hat auch der F1 ein komplett einstellbares Fahrwerk mit soliden Hohlkammer Alufelgen mit Luftpolster, alles verschraubt und blitzschnell austauschbar. Die Vorderachse ist zudem in der Höhe einstellbar. Das Zusammenspiel von L-Kiel und Rädern ist über Madenschrauben von oben und unten in Einklang zu bringen. Gehärtete Achsen verstehen sich von selbst. Die Fahrleistungen sind beeindruckend und es macht Spaß im Reich der G-Kräfte auf der kurvigen Strecke unterwegs zu sein.

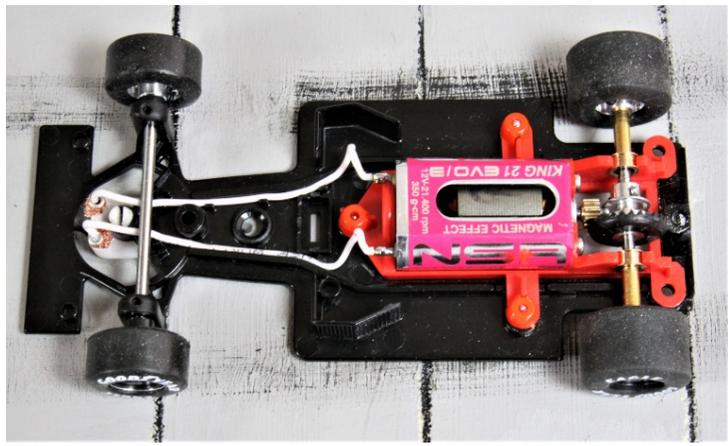


F1 NSR

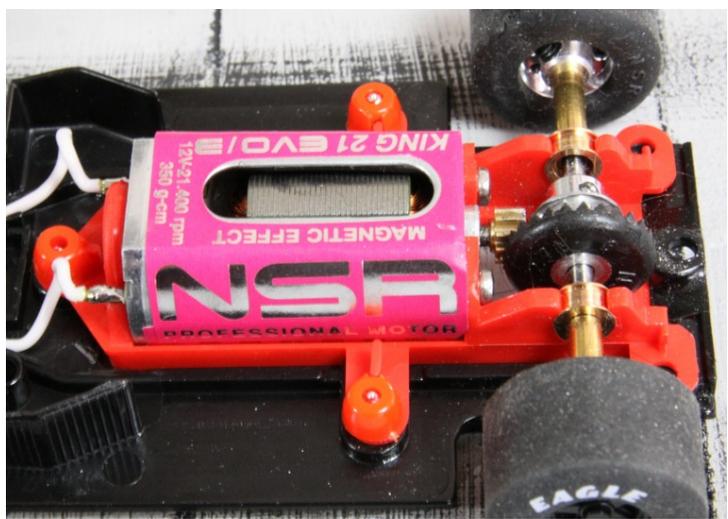
preis und man fährt immer den Wagen aus der Vor- oder Vorvorsaison. Taucht man tiefer in die Vergangenheit ein, ist das eher egal. Ein paar Jahre hin oder her... man ist dann historisch unterwegs und da ist der Faktor zeitnaher Aktualität eher unwichtig. Auch Policar hat das System wie NSR aufgegriffen und aktuelle F1 erfolgreich identische Wagen in verschiedenen Lackierungen umgesetzt. Ich muss zugeben, anfangs war ich skeptisch, als ich das vor einiger Zeit zum ersten Mal hörte, lange bevor die Idee auf den Markt kam. Jetzt bin ich überzeugter denn je, denn die F1 mit hochwertiger Technik unter der Haube fahren souverän und es ist eine echt super Sache, dass man jetzt mit Hochleistungsgeräten Hochleistungs-Formel 1 fahren kann. Zudem: die Autos fahren so schnell, dass man

Einstellbar: Chassis mit starkem Longcan Inliner Aggregat, das bei 21400 Touren ausdreht und 350 gcm Drehmoment direkt auf die Slicks überträgt.

nur an der Box mit geübten Augen den Ident-Faktor der ungleichen Gleichen sehen kann. Auf der Strecke sieht man wie bei der echten F1 nur die Silhouetten und Farben der Teams pfeilschnell vorbeizischen. Kompliment für diese geniale Idee und es ist schön zu sehen, dass man auch mit einfachen Schachzügen Großes bewegen kann. Entweder kann man selbst lackieren oder fertige Designversionen der Hersteller abwarten. Eine offene Sache, die bunte Startfelder bietet und auch viel Raum für Kreativität lässt.



Fünfpunkt Motorhalter mit nur drei Schrauben vorne gefahren funktioniert einwandfrei. Wir haben alle Konfigurationen getestet und fanden das hier am schnellsten. Zwei Schrauben fixieren das potente Triebwerk in seiner Aufhängung.



Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel, Jürgen Carstens

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.

Rund fahren

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Wir fahren im Kreis. Die Quadratur des Kreises dabei ist: Rund fahren. Das bedeutet harmonisch und schnell sein. Stimmt alles ist man schneller als die anderen. Klingt einfach, aber in der Praxis ist es anders. Der Profi fährt mit jedem Auto schnell. Egal, welche Technik, Bahn, Layout. Versierte Racer haben das gewisse Etwas: sie lesen den Wagen brauchen nicht lange, um den Grenzbereich zu ertasten und sich darin wohl zu fühlen. Jedes Auto hat einen Charakter auf der Strecke. Es ist egal, welches Modell man in wie vielfacher Ausführung getestet wird. Alle fahren anders, jedes unterliegt Serienstreuung und das ist egal. Der gute Fahrer baut das Auto nach seinen Bedürfnissen auf. Nimmt hier und da Material weg, damit sich die Karosse neigen kann. Schrauben lockern. Entkoppeltes Arbeiten, damit sich die Bodengruppe unabhängig vom Aufbau in Kurven bewegt. Kippneigung steigert die Performance. Es ist keine Wissenschaft. Es ist Physik. Ausprobieren! Reifen bekommen entweder Schliff auf der Schleifmaschine oder dem Schleifbrettchen, damit sie mit dem kompletten Querschnitt auf der Strecke haften. Grip, besseres Bremsen, Kontrolle, Speed. Achsgleitlager mögen Leichtlauf Öl, dann rotieren die Massen besser. Das Getriebe: Spezialfett. Motorwelle und L-Kiel Schafft drehen leichter mit einem Tropfen Öl. Damit fährt das Auto besser, leichter, weicher. Vielleicht auch schneller. Damit gewinnt man noch keine Rennen. Sonst wäre es ein rein finanzieller Aspekt, man lässt sich von einem Spezialisten ein schnelles Auto bauen. Viel wichtiger ist der Fahrer im Cockpit: Er muss mit dem Material umgehen können. Reine Motorleistung ist schön. Wer sie nicht optimal abrufen kann, landet in der Botanik, der Mauer und auf dem letzten Platz.

Grip aufbauen

Wie leistungsstark ist das Auto? Haften die Reifen? Wie ist die Fahrbahnoberfläche? Magnetfahrer oder „ohne“? Gibt man einer potenten Fuhre zu früh Gas, drehen die Räder durch, das Heck bricht aus oder weg. Es geht darum, die Kraft beim Beschleunigen mit dem Handregler zu dosieren, dass der Wagen das Potential aller technischen Parameter ausschöpft. Fingerspitzengefühl ist gefragt. Launch Control ist für Langweiler! Die hat man im Finger. Oder trainiert sie. Führt man eine kultivierte Maschine, gilt es auch mit weniger Leistung viel Schwung durch Kurven zu nehmen. Eine Frage des Grips und passender Geschwindigkeit. Es gibt Autos, die kann man in Kurven komplett am Limit bürsten, weil Fahrwerk, Reifen und alle Parameter harmonieren.

Einklang

Richtig schnell ist man, wenn das alles in einem Fluss, in einem Guss harmonisch abgestimmt abläuft: spätes Bremsen, perfektes Herausbeschleunigen und Grip aufbauen.

Geduld!

Wer keine hat, sollte Playstation spielen. Reset und gut ist es. Wer eine Strecke „erfahren“ möchte, braucht Zeit und Geduld. Wer magnetfrei Fahren lernt, noch mehr. Man muss erst viel laufen: einsetzen, neu versuchen, wieder scheitern, WH die Zigste! Egal, weitermachen. Ruhig bleiben. Es schaffen. Irgendwann. Seinen Erfolg feiern! Vorher: Üben, üben, üben! Es lohnt sich! Schenkelklopfer 2: Es ist noch kein Meister von Himmel gefallen. Doch. Manchmal schon!

Herausbeschleunigen aus Kurven

Viele sprechen vom Scheitelpunkt als optimale Orientierungshilfe: dort muss man wieder Gas geben. Je nach Fahrzeugcharakter (Motor, Getriebe, Gewicht, Grip) kann diese Ansage nicht so leicht umsetzbar sein, wie denkt. Zudem: wo genau ist der Scheitel in Kurven? Bei azyklischen (öffnenden oder schließenden Kurven) nicht so einfach zu sehen, wie in einer kompletten Standardkurve mit gleichen Bauteilen. Hinzu kommt, dass der Wagen nicht sofort reagiert. Der genauen Verzögerungswert sollte im Gefühl sein, damit man keine Zeit verliert oder nicht zu früh reagiert, was auch im Dreher oder minimal im Powerslide enden kann. Zeit bleibt liegen! Es ist eine einfache Sache. Kurven muss man sich „erfahren“. Die Wiederholungsmethode hilft dabei, sich an den perfekten Punkt heran zu tasten. So dass das Auto perfekt schnell die Kurve durchfährt, ohne wackeln, ohne rutschen, ohne Abflug. Ein echter Drahtseilakt, aber machbar. Peu á peu!

Optimal spätes Bremsen

Wer es schafft, seinen Wagen später als andere vor Kurven abzubremsen ist länger schnell. Nimmt mehr Speed mit, die durch die Kurve mitfließt und man aus dem Richtungswechsel mitnimmt auf die nächste Gerade. Der Drahtseilakt ist dabei, nicht zu spät zu bremsen. Sonst winken Botanik, Mauer oder Glück im Unglück: den Wagen hebt es aus der Ideallinie. Das Rennen ist gelaufen, der Wagen noch ok.

Viel Erfolg!



GOKARLI *rennbahnshop*

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

DAS WAR JIM HUNT' MAGAZINE 50.

WIR SEHEN UNS IN NO.51!



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