Jim Hunt Magazin

4

Jan. 08

Tracktest

Renault vs. Lancia

Nissan 350Z

Mercedes 300 SLR

Workshop

Ausbleien +

Slot- Fahrschule

Jim´s Universum

News & Facts

Fotostory

TARGA FLORIO

VS.

Test: Fangio´s SLR 300

Editorial...

Hauptsaison

Eine Acht unter dem Tannenbaum? Leuchtende Augen bei Vater und Sohn? Ich erinnere mich noch genau daran, wie es damals war. Völlig unerwartet lagen eine Carrera 124 und mehrere Schienenpakete unter dem Baum. Onkel und Tante steuerten einen Lexan Capri und BMW turbo bei. Moosgummireifen wurden aufgezogen und es ging mit Vollgas durch die Feiertage und die folgende Jugend. Besuche am Norisring komplettierten meine Motorsport-Erziehung. Zuhause spielten ich die gewonnen Eindrücke mit Freunden nach. Im Sommer bauten wir oft die Bahn im Garten auf. Unvergessliche Stunden, als meine Kindergarten-Connection Rennen austrug, bis unsere Daumen glühten. Der Sieger bekam ein grün-rot-weißes Dolomiti Steckerl-Eis spendiert. Heute, über drei Jahrzehnte später heißt Carrerabahnfahren Slotten. Das klassische Schlitzfahren wurde digitalisiert. Man kann mit mehreren Autos auf einer Spur fahren und über schaltbare Weichen überholen. Die Digi-Technik macht vieles möglich, verkompliziert aber auch das Hobby. Schaut der Defekt-Teufel vorbei, reichen Stromkreiskenntnisse meist nicht aus, um schnell weiter fahren zu können. Mein altes Zeug „Made in Germany" von damals ist heute über 30 Jahre alt und funktioniert immer noch tadellos. Werden das schnelllebige Kids von ihren kurzlebigen Spielkonsolen auch mal sagen können? Ich bin neugierig, wie viele Newbies oder Re-Entries Weihnachten an die Bahnen rekrutiert hat. Dank www finden sich Gleichgesinnte bequem zum Austausch. Wir waren im sonnigen Süden ausgiebig auf Testreise unterwegs: Zwei Rallye-Urviecher haben wir unter Realbedingungen auf Korsika und Sardinien gefahren: Renault Alpine und Lancia Stratos! Ich bin noch immer auf Adrenalin! ☺ Den fabelhaften Mille Miglia 300 SLR von Fangio ließen wir brüllen. Nissans schneller Japan-GT begeisterte die Tester. Atemberaubende Helden der Targa Florio in der Fotostory. Ein magnetfreier Workshop und eine Slotfahrschule zeigen, wie man realistischer slottet. Ein 917K in der Paintbox... Viel Spaß mit der Januar-Ausgabe, guten Grip im neuen Jahr und beim lebenslangen Rennen fahren!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Tracktest
- Renault Alpine vs. Lancia Stratos
- 300 SLR
- Nissan 350Z Houzan

Jim´s Universum
News

Workshop
Ausbleien + Fahrschule

Goodies
Unsere RC-Cars

Paintbox
917K black

Fotostory
Targa Florio

Tracktest

Generationenwechsel

Renault Alpine vs. Lancia Stratos

Die blauen Reiter von Renault aus Frankreich räumten konkurrenzlos bis Ende der 60er alles ab. Anfang der 70er wurden sie von der allerersten Spezialentwicklung im Rallyesport abgelöst. Die Antwort auf die Alpine-Epoche kam aus Italien: Lancia Stratos, ein von Bertone gezeichneter Urkeil mit Ferrari-Motor im Heck! Er hatte nur eine Bestimmung: Die Krone der Rallye-WM zu gewinnen.

Tracktest Renault Alpine

Retroperspektive

Jean Rédélé, aus dem französischen Dieppe ist Vater der Alpine. Der Sohn eines Renault-Händlers fuhr Anfang der 50er Jahre Rennen auf einem getunten Renault 4 CV. 1954 gewann er den „Coupe des Alpes“. 1955 baute er ein kleines Coupé mit Heckmotor. Er nannte es „Alpine Mille Miles“. Nebenbei gründete er die „Société des Automobiles Alpine“. Sein erster Wagen, der A106 besaß einen 750ccm Motor aus dem Renault 4CV mit sagenhaften 21PS. Jean tunte das Motörchen auf 38 PS! Ein Jahr später konnte man das Coupé mit 850ccm und einem Plattformrahmen ordern. Es folgten Motoren mit 904 bis 948ccm. 1957 gab es das offene Modell A108.

1959 folgte die Alpine Sport. Der Plattformrahmen wich einem Zentralrohrrahmen. Rédélé nannte diese Version „Berlinette Tour de France“.

1963: wichtiges Jahr für Alpine

Die A110 kam auf den Markt und die kleine Firma aus Dieppe trat damit bei den 24 Stunden von Le Mans erfolglos an: alle drei Alpines mussten vorzeitig aufgeben. Die A110 war ihrer Zeit weit voraus: ein handlicher Sportwagen mit Zentralrohrrahmen und Kunststoffkarosserie.

Bei den Komponenten nahm man viele Teile des Renault R8. Beim Motor setzte man auf kompakte, drehfreudige Vierzylinder, die im Heck eingebaut wurden. Hubräume von 1100 bis 1300 ccm und Leistungen von 65 bis 120 PS standen in Serie zur Verfügung. Man munkelt, dass die Werksversionen um die 170 PS freisetzen konnten. Die flotteste Alpine schaffte über 200 km/h, was für damalige Verhältnisse und in Anbetracht des kleinen Wagens eine bemerkenswerte Leistung war. Die A110 im Motorsport sorgte dafür, dass

Tracktest Renault Alpine

der Name „Alpine“ und somit die kleine Firma bekannt wurde. Die Produktion stieg 1963 von 100 Wägen jährlich auf beachtliche 600 Einheiten im Jahr 1969 an.

Le Mans plus Ökopreis

Nach dem Flop von 1963 schaffte das Team 1964 den 17., 20. und 25. Platz.

Zudem gewann man den „Coupe Annuelle á l'Indice au Rendement Energetique“.

Das war ein Preis, der dafür vergeben wurde, dass die Renner im Verhältnis zum Benzinverbrauch das beste Ergebnis eingefahren haben.

Dieser Preis war eine typisch französische Erfindung, denn man hatte damals keinen konkurrenzfähigen Wagen, der die Übermacht von Ferrari oder Aston Martin brechen konnte. Heute wäre so ein Preis marketingtechnisch interessanter.

Die Alpine A110 erzielte viele

gute Plätze und Klassensiege, konnte aber nie die stärkeren Matra oder Porsche schlagen. 1969 zog sich Alpine von der Rundstrecke zurück.

Nur noch Rallye

Man konzentrierte sich fortan auf Rallyes, was der Alpine sehr entgegen kam. „Automobile Alpine“ war eine eigenständige Firma, das Engagement im Motorsport wurde jedoch von Renault kontrolliert. Man trat offiziell als Renault-Werksteam an. Schnell zeichnete sich ab, dass man den richtigen Weg gegangen ist: 1968 Sieg bei der Rallye Tschechoslowakei und

Tracktest Renault Alpine

beim Coupe des Alpes. 1969 stand man dort siegreich auf den ersten drei Plätzen. Die Alpine A110 war ein großartiger kleiner Sportwagen und konnte auf kurvigen Strecken alle anderen abhängen. Die Porsche 911 mit ähnlichen Eigenschaften waren konkurrenzfähig. Leider war die Sportpolitik in Stuttgart damals nicht klar definiert.

Höhepunkt 1971

Das Alpine-Team belegte die ersten drei Plätze bei der Rallye Monte Carlo! Der Schwede Ove Anderson wurde Gesamtsieger.

Mit ihm als Fahrer und Renault als finanziellen Unterstützer gewann man die 1971er Rallye-Weltmeisterschaft. Größen wie Jean-Luc Therier, Bernard Darniche und Jean-Pierre Nicholas zeigten ebenso, was mit der Alpine möglich war.

Ove Anderson heute über die Alpine:

„Es war, wie wenn man einen Samthandschuh anzog: 170 PS bei 600 Kilo der Plastikkarosserie sorgten für diese Flick-Flack-Situation in Kurven, die man schneller fahren als denken konnte!"

Technische Daten

Motor: Vierzylinder - Heckmotor

Hubraum: 1565 ccm

Leistung: 65-138 (170) PS bei 6000 U/min;

Ventilsteuerung: Stößelstangen

Zwei Weber-Vergaser

Fünfgang-Getriebe

Aufhängung: Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern und Schraubenfedern (vorne); Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern und Schraubenfedern (hinten)

Aufbau:

Zentralrohrrahmen

Karosserie aus GFK

Gewicht: 635kg

Höchstgeschwindigkeit 215 km/h
Beschleunigung (0-100 km/h) in 8,5 sek.

Tracktest Renault Alpine

Die für damals wegweisende GFK-Karosse und der Gitterrohrrahmen senken das Gewicht und bieten dem drehfreudigen 1300ccm Vierzylinder ein leichtes Spiel.

Wir testen eine Renault Alpine A110 in potenter Werksversion auf selektiven Bergstraßen in Frankreich und anschließend auf den ehemaligen Etappen der Rallye Korsika.

elf
7

Tracktest Renault Alpine

***JIM HUNT MAGAZINE* konnte eine ehemalige Werks-Alpine auf einem französischen Alpenpass und anschließend auf den ehemaligen Etappen der Rallye Korsika testen.**

Sonne, Berge, Meer, Drehzahlen und eine Alpine! Welch Gerät! Klein, fies und schnell wie die Sau! Der geduckte Hintern schwebt knapp über dem Boden, breite Reifen und ein sehr hartes Fahrwerk sorgen für Fahrspaß, wie es ihn bei Autos von heute nicht mehr gibt. Der rassige Sound aus dem Heckmotor dringt durch das ganze Auto bis tief in den Helm und verpasst dem ohnehin tollen Fahrspaß den letzten Schliff. Franzosen wussten schon immer, worauf es im Motorsport ankommt.

Ole Anderson hat Recht: Die Alpine ist wie ein Samthandhandschuh: leicht, elegant und eng anliegend. Wir sitzen in der Werksversion mit stattlichen 170 PS Leistung. Ein Druck auf den Startknopf und der hoch gezüchtete Motor beginnt nervös zu fauchen. Ich spiele mit dem Gas. Der Motor ist noch kalt, er nimmt das Gas zunächst zögerlich an. Nun läuft er nun runder. Erster Gang rein, den Fuß vom Kupplungspedal und die Alpine spurtet los. Die kurze Getriebeübersetzung sorgt für eine atemberaubende Beschleunigung. Schnell in den Zweiten und in den Dritten geschaltet: eilig geht´s über den französischen Alpenpass. Der Motor dreht nun sauber hoch. Die Gänge können unter Ausnutzung des optimalen Drehmoments ausgefahren werden. Reifen, Fahrwerk und Bremsen spielen ihre Leistung aus. Der Zeiger der Drehzahluhr peitscht nervös über seine Kreisbahn. Der Sound im Heck: süßer Wahnsinn! Das Fahrverhalten des Leichtgewichts ist kurzum beeindruckend! Die Kraft des Motors lässt sich bei 12-14V und gekonnter Fahrweise perfekt in Szene setzen.

Tracktest Renault Alpine

Flach, breit und leicht: Die Renault Alpine kommt tief geduckt unter der Gürtellinie daher. Das Heck sitzt tief. Vorne steht etwas mehr Federweg zur Verfügung, um bei groben Schlägen die Spur zu halten. Die ideale Abstimmung für den Ritt über winkelige, korsische Sonderprüfungen...

Tracktest Renault Alpine

Flick-flack...

...durch die Kurve...

Da und schon wieder weg. Sie schoss durch die Serpentinen, dass man sehr schnell sein musste, um ein Foto zu erhaschen. Im Cockpit malträtierten korsische Schlaglöcher mein Kreuz. Ich kenne sie alle beim Namen. Die Team Slot Alpine ist wie das Original: die technisch aufwändig Handhabung des Werks-Rallyewagens wurde genau umgesetzt. Es bedarf geschulter Mechaniker-Hände, um die Alpine nach dem Aufbau ihrer Würde entsprechend bewegen zu können. Eine echte Rennmaschine, kein Daily Driver, den man bequem aus der Garage holt und losfährt. Erfahrung in der Aufbereitung, ist hilfreich, wenn man die Drehzahlen des Motors optimal auf die Fahrbahn bringen möchte. Ab Werk ein schönes, handgemachtes und somit individuelles Modell. Out of the Box perfekt zur psychologischen Kriegsführung: Mit dem Sound bringt man seine Nachbarn zur Weißglut! Die plärrende Alpine kann ihre Rennsport-Gene nicht verleugnen. Anstelle von TÜV-konformer Geräuschdämmung wurde auf einen kompromisslos potenten Motor, eine breite Spur und niedrigen Schwerpunkt geachtet. Das „Klangpaket“ ist in Serie heftig herb, wie ein erdiger Schimmelkäse aus der schönen Auvergne.

Tracktest Renault Alpine

Franzosen haben Geschmack, aber keinen TÜV. Das gilt für Käse wie schnelle Autos.

Um das Teil moderat und stilecht fahren zu können, sollten sämtliche lockere Teile geklebt werden: Karosse abmontieren und zur Klangprobe sanft schütteln. Kenner wissen, wo es scheppert, Einsteiger arbeiten sich peu à peu durch. Lampengläser, Insassen, Inlet, Scheiben... Im Chassis sollte der Motor eingeklebt werden. Andernfalls zappelt er bei voller Drehzahl und springt u.U. sogar wild lärmend in seiner Aufhängung. Die Reduzierung der Fibrationen schont zudem Nerven und das Getriebe.

Die gelben Lichter wurden nachträglich eingefärbt, die Alpine soll original aussehen

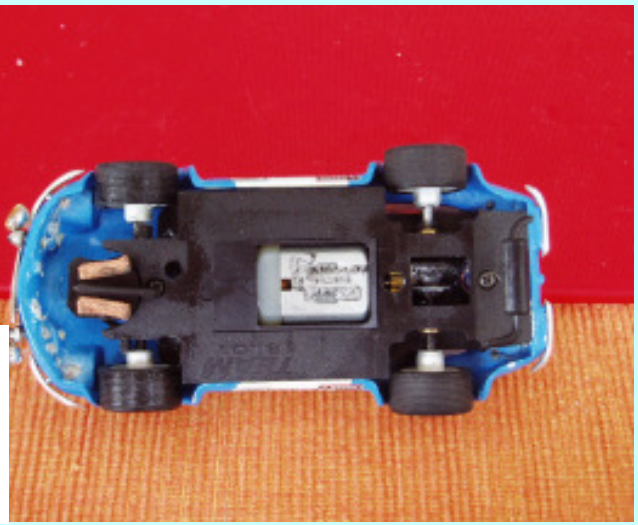
Bei manchen Modellen kann es sein, dass man das Zahnrad auf der Hinterachse mittig ausrichten muss, was man am einseitigen Überstand der Hinterräder erkennt. Diese sollten gleichmäßig in den den Radhäusern sitzen. Die Vorderräder mit transparentem Nagellack versiegelt. Die Hinterräder haben wir auf den Felgen verklebt und geschliffen. Die Felgen vorher auf Rundlauf geschliffen und entgratet. Die Einstellung der Spurbreite und des Federwegs (Karosseriestand) ist Geschmackssache. Im ruppigen Rallyebetrieb darf die Alpine ruhig etwas höher stehen. Auf der Rundstrecke und für Berg-

Durch das tief sitzende Heck und die Breite Spur liegt die Alpine wie ein Brett.

Tracktest Renault Alpine

rennen darf sie ruhig schön tief liegen. Hierzu die Steher kürzen und das Inlet komplett überarbeiten, damit der Motor bei dem noch enger werdenden Platz Raum findet. Das Chassis haben wir an den Seitenkästen mit einem Bastelmesser verjüngt, so dass die Karosse nicht mehr am Chassis anliegt. Zusammen mit gelockerten Schrauben (Minus 1 Drehung) ist die Karosse entkoppelt und kann sich in Kurven neigen, was dem Fahrverhalten und Sound positiv entgegen kommt.- Den Leitkiel haben wir mit Unterlegscheiben vertikales Spiel genommen. Nun steckt er stabil und tief im Slot. Noch Öl auf Motorwelle, Achsen und Fett aufs Getriebe. Fertig!

Unsere aufwändig umgebaute Version für Rundstrecke und Bergrennen liegt wesentlich tiefer als die Rallye-version, die wesentlich mehr Federweg benötigt



Wir haben das Chassis seitlich zur Entkoppelung der Karosserie verjüngt und fahren bleifrei...

Wir haben auf Korsika bei milden Herbsttemperaturen getestet. Einheimische Fans kamen an die Teststrecke, um die sagenhaften Darbietungen auf der ehemaligen Werks-Alpine zu bejubeln.

Kurze Gerade mit 6000U/min, im Dritten, spät bremsen, runterschalten, gegenlenken und...

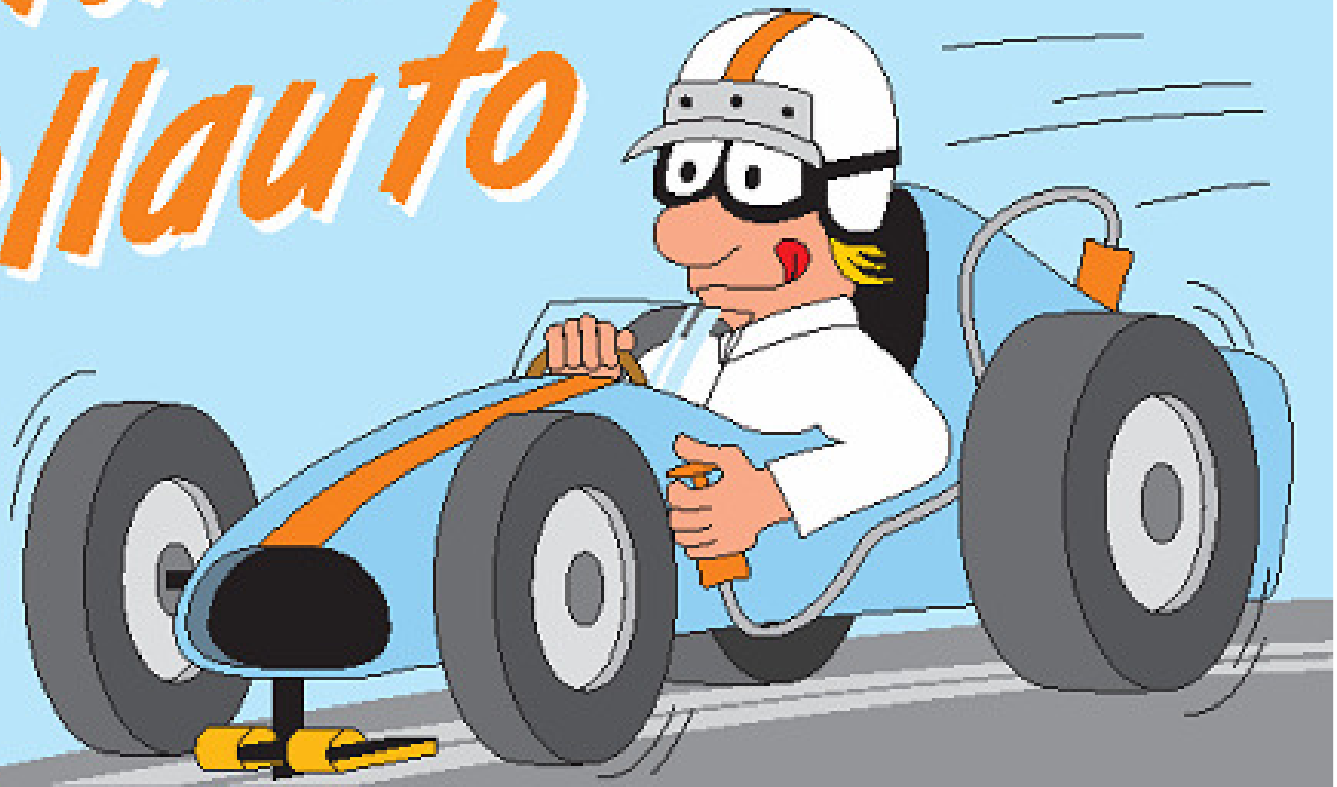
... im zweiten Gang quer durch die Kehre

Streckensperrung: Hervorragend geht die Kehre mit Meerblick im zweiten Gang. Die Alpine dreht voll aus und lässt sich spielerisch mit ausbrechendem Heck um die Kurve zirkeln.

SLOTCARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

Schmidbauer Modellauto

Riesige Auswahl
in verschiedenen
Maßstäben führender
Markenhersteller.



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

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

Mama mia!

Tracktest

Lancia Stratos

Auf Sardinien bekamen wir ein Inferno mit Ferrarimotor unter den Hintern geschnallt. Lancia Stratos.

Der Urkeil Stratos war die allererste Spezialentwicklung im Rallyesport überhaupt. Eigens dafür gebaut Weltmeister zu werden. Die Italiener steckten sehr viele Lira in das anfangs geheime Projekt. Nur das Beste war gut genug. Nicht verwunderlich, dass man einen Motor aus Maranello einsetzte.

Die kompromisslos gedrungene Form, ein Gitterrohrrahmen und ein brutal brüllender Ferrari V6 im Heck mit Power wie ein wilder Stier verhalf dem Stratos zu Ruhm, Sieg und Ehre auf den Rallyepisten dieser Erde. Einzig die Afrika-Rallye warf ihn ab.

Weniger toll war die Tatsache, dass man mit dem Stratos die hauseigenen Fiat Spider des großen Mutterkonzerns prügelte und auf die Plätze verwies. Aber der Erfolg gab den Italienern Recht. Manchmal lohnt es sich doch, zweigleisig unterwegs zu sein.

Tracktest Lancia Stratos

Nach dem furiosen Ritt der Alpine auf Korsika schippert unser Testteam weiter nach Sardinien. Das Wetter nicht zu heiß, nicht zu kalt. Oben in den Bergen hat es geregnet. Ideale Bedingungen für einen Rallyetest. Schnell in den Rennanzug. Unser Beifahrer, ein Held aus vergangenen Tagen ist bereits vor Ort. Die Strecken sind für uns offen. Helm auf, Schnalle zu. Der Vierpunkt-Gurt schließt

mit definiertem Klicken. Endlich startklar. Der originale Chefmechaniker von damals, heute ein älterer Herr, ist auch dabei. Routiniert befüllt er den Tank und schließt nach einem letzten prüfenden Blick zum Motor die GFK-Haube am Heck. Ich werfe den optimierten Dino Motor an. Die 24 Ventile massieren meine Wirbelsäule. Ein Tritt aufs Gaspedal bestätigt: Hier sitzt der Leibhaftige im Nacken! Der Zeiger des Drehzahlmessers tanzt nervös. Wir rollen untertourig die Uferpromenade an staunenden Rentnern vorbei. Der Motor verlangt nach Drehzahl! Wir schießen wir am rot durchgestrichenen Ortsschild vorbei. Eine lange, neu geteerte Gerade: ideal, um dem Stratos die Sporen zu geben. Der Motor dreht blitzschnell jeden Gang aus. Den Beifahrer verstehe ich kaum noch. Der Ferrarimotor vom alten Schlag kennt weder Geräuschdämmung noch Gnade. Die lange Gerade

mündet in eine winkelige, enge Landstraße. Der Belag wird rauer, die Schlaglöcher größer. Egal, der Wagen und ich sind nun warm gefahren.

Tracktest Lancia Stratos

Blitzschnell zirkelt der gedrungene Stratos durch die Kurve. Der heißer brüllende V6 von Ferrari beschleunigt den Urkeil in atemberaubendem Tempo.

Tracktest Lancia Stratos

Der Beifahrer hat die Gegensprechanlage lauter gedreht. Nun verstehe ich seine Ansage klar und deutlich. Die Straße wird immer übler, die Ansagen des Beifahrers hektischer. Links drei mittel Plus. Rechts zwei doppel Plus... Links zwei eng schließend... alles läuft wie ein Uhrwerk. Ich folge der beschleunigten Ansage und setze die Befehle um. Der Stratos fährt sich hervorragend präzise. Das kurze Heck lässt sich kontrolliert im Zaum halten. Zisch!!! Eine Wasserlache und die Sicht ist weg. Schnell den Wischer einschalten... Was heißt Wischer auf italienisch? Der Beifahrer tippt auf den passenden Kippschalter an Armaturenbrett. Der Untergrund wechselt, endlich Schotter! Nun wird's interessant. Die Räder drehen noch schneller durch, der Dino-Motor brüllt. Ich muss noch schneller schalten, damit der Vortrieb nicht verloren geht. Der 900 Kilo schwere Wagen folgt jedem Lenkbefehl. Den Rest regelte ich mit dem Gaspedal. Steine spritzen gegen den Unterboden. Ich hoffe, das betagte Material hält. Schließlich ist der Wagen schon über dreißig Jahre alt... Es folgt eine lang gezogene Kurve... wir brechen im dritten Gang quer mit 110 Sachen durch die Kurve. Herausbeschleunigen und schnell in den Vierten, damit kein Schwung verloren geht. Nach einer weiteren Schikane geht es vom Schotter über eine Linkskurve zurück auf Asphalt. Ich bremse spät, schalte mit Zwischengas in den zweiten zurück, lenke schnell rechts und links: Das Heck pendelt durch den Lastwechsels provoziert kurz nach links und dann flott nach rechts. Im idealen Driftwinkel geht es mit Vollgas aus einer Staubwolke heraus zurück auf die Landstraße. Was für ein furioser Wagen!

Tracktest Lancia Stratos

Tornante, tornante!

Ein harter Tritt aufs Gas und das Heck schwenkt aus. Blitzschnell fegt der Stratos um jede Kehre. Nur das Fahrkönnen des Piloten setzt das Limit. Wer es übertreibt, fliegt schneller ab, als es einem lieb ist. Wer cool und reaktionsstark bleibt, erlebt den Ritt auf einer brüllenden Kanonenkugel. Der mächtige Titan-Motor entwickelt bereits mit 12 V enorme Kraft, die locker reicht, um Spaß zu haben. Wer 14 V anstrebt, sollte genau wissen, was er tut! Die kurze, aber breite Bauweise des Stratos ist ideal für winkelige Bahnen. Was nicht heißt, dass auf Geraden Langeweile aufkommt.

Tracktest Lancia Stratos

Es ist wirklich beneidenswert, dass Sandro Munari und Konsorten sogar Geld bekamen, regelmäßig Stratos zu fahren...

Es ging nach ein paar weiteren Sonderprüfungen und mehreren Durchfahrten von Bergdörfern zurück zum Startpunkt ans Meer. Der Ex-Chefmechaniker wartete schon auf uns und sein Baby aus vergangenen Tagen. Lachend warf er seine Zigarette weg und öffnete geschickt die Haube des dampfenden Stratos. Es herrscht mittlerweile Wüstenklima im Cockpit. Egal, wenn so die Hölle aussehen sollte, dann fällt die Wahl nicht schwer.

Vom Ex-Chefmechaniker Paolo ein paar Tricks, wie man den Stratos selbst optimieren kann:

Motor:

Der mächtige Titan-Motor ist ein ausgewachsenes Tier! Zur Zähmung muss er unbedingt eingeklebt werden. Andernfalls kann er voller Drehzahl aus seiner Aufhängung springen.

Räder:

Die Vorderrädern brauchen eine Versiegelung, die Hinterräder einen kurzen Schleifvorgang. Kleben/Wuchten der Hinterreifen auf den Felgen ist empfehlenswert.

Leitkiel:

Der Leitkiel kann zur spielfreien Fixierung mit Unterlegscheiben tariert werden.

Bodenblech des Lancia Stratos

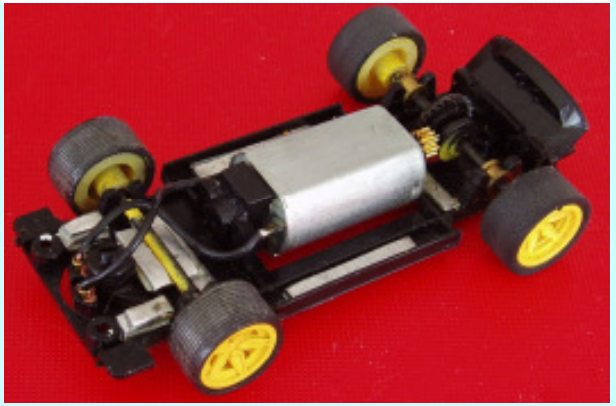
Super verbleit:

In die Seitenkästen und unter die Hinterachse muss ordentlich Blei. Sonst kommt die Kraft nicht auf die Strecke. Fahre mit 12 bis maximal 14V!

Schmierstoffe:

Gib Spezialöl auf die Reibungspunkte der Achsen und Motorwelle. Fett auf das Getriebe!

Der starke Titan-Motor braucht Blei um sich herum



Tracktest Lancia Stratos

Skandal!

Motorsportbegeisterte Sarden gehen einer zweiten Leidenschaft nach. Wir waren erstaunt, mit welchen Kalibern sie ihre Straßenschilder löchern. Gut dass sie unseren kreischenden Lancia liebten und uns nur mit Fragen zum Auto löcherten...

Tracktest Lancia Stratos

So kannte die Konkurrenz den Stratos. Niemand war dieser Urgewalt gewachsen, bis auf eine Handvoll Spitzenfahrer, die diesen Wahnsinn auf vier Rädern entsprechend in Szene setzen konnten...

Tracktest Lancia Stratos

Der ***Lancia Stratos HF*** gewann 1974 bis 1976 überlegen die Rallye-Weltmeisterschaft.

Der Ur-Stratos wurde bereits 1970 von Bertone entworfen.

Cesare Fiorio bekam zum Beginn seiner Karriere als Lancia Motorsportchef ein besonderes Baby an die Hand. Mit dem genialen Sandro Munari, der als Werksfahrer verpflichtet wurde, gelang es das Potential des Stratos HF voll auszuschöpfen. Ins Heck pflanzte man einen Ferrari-Motor, der ursprünglich für den Dino 246 GT bestimmt war. In Serie leistete dieser 2,4l Sechszylinder mit je zwei Ventilen 190 PS und beschleunigte die GFK-Karosse auf knapp 250 km/h. Der Spurt von Null auf Hundert dauerte 6,8 Sekunden.

Die ***Gruppe 4 Rallye-Version*** bekam einen Vierventil-Zylinderkopf spendiert. 24-Ventile hauchten dem Motor über 300 PS ein. Markku Alén soll beim Giro d´Italia einen Stratos mit 420 PS zum Sieg pilotiert haben.

Das Werk fertigte zudem zwei Gruppe 5 Rundstrecken-Stratos mit dem Beinamen Silhouette, die dank Turboaufladung um die 560 PS stark gewesen sein sollen.

Weltpremiere

Der Stratos war das erste Fahrzeug, das ausschließlich für den Rallyesport gebaut wurde. Und diesen dominierte diese Urkeil überraschend lange.

Trotzdem: die Mehrzahl der produzierten Wägen in ziviler Aufmachung *„Stradale“* landete auf der Straße. Knapp 500 Autos wurden gebaut. 400 Stück waren für die Gruppe 4 Homologation erforderlich. Die letzten Stratos wurden damals in Deutschland für lächerliche 15.000 DM verkauft. Heute sind mindestens 100.000 Euro erforderlich, wenn man einen Stradale haben möchte. Die raren Rallyeversionen kosten locker das Drei- bis Vierfache.

Sardinien Testsplitter

Unsere Teststrecke ging durch schön gelegene Bergdörfer und vorbei an schönen Ausblicken aufs Meer. Ich habe nichts davon mitbekommen, der Stratos forderte die ganze Aufmerksamkeit. Sightseeing kann ich später noch in Rente machen. Stratos fahren nicht!

Paolo, der ehemalige Chefmechaniker

Mirto, ein köstliches Getränk der Sarden auf Naturbasis. Schmeckt ein wenig nach Hustensaft, ist aber laut Paolo in kleinen Dosen bekömmlich und desinfizierend. Perfekter Genuss auf Eis und Erkältungen mit Halskratzen sind Geschichte! Q.E.D.

Tracktest Lancia Stratos

Konzept

Ferrari-Motor, ein Fahrwerk mit dem Radstand eines Mini Coopers und dazu eine leichte glasfaserverstärkte Karosserie, die nicht nur durch ihre unverkennbare Keilform Maßstäbe setzt. So löste der Stratos die Alpine ab und lehrte der Rallyewelt jahrelang das Fürchten. Der Stratos war eine puristische Fahrmaschine: eng, unbequem und laut, aber uneinholbar schnell.

In den 70ern gab es keinen ernsthaften Rallyelauf, bei nicht ein Stratos siegte.

Diesen Erfolg versuchte man kommerziell zu vermarkten. Die meisten Stratos wurden als Stradale verkauft. Leider machte die Ölkrise in den 70ern einen Strich durch die Rechung.

Das ist nur ein Grund, warum der Stratos heute bei Sportwagenfans zu den begehrtesten und rarsten Sammlerobjekten gehört.

Technische Daten

„Stradale“ Straßenversion

Motor: V6-Mittelmotor von Ferrari, quer eingebaut

Hubraum: 2,4 l 12V

Werksversion 24 V

Getriebe: 5 Gang

Leistung: 190 PS Serie;
Werksversionen 300- 560 PS

Höchstgeschwindigkeit: 250km/h

0-100 km/h: 6,8 Sekunden

Abmessungen:

Länge: 375cm, Breite: 175cm

Gewicht: 980 kg

Bauzeit: 1971-1979

DAS
RENNBAHNGESCHÄFT
FÜR KINDER
AB 30
WWW.SLOTBOX.DE
SCHULSTR. 24 / 51491 OVERATH-UNTERESCHBACH
FON: (0 22 04) 76 86 39 / FAX: (0 22 04) 76 87 14
E-MAIL: UMPFI@SLOTBOX.DE
UNSERE AKTUELLEN ÖFFNUNGSZEITEN ERFAHREN SIE
IN UNSEREM WEBSHOP UNTER: WWW.SLOTBOX.DE
UMPFI'S
SLOTBOX

Tracktest

658

Mercedes 300 SLR

Jim Hunt Magazine testete auf den Spuren der Mille Miglia den originalen SLR 300 von Fahrerlegende Juan Manuel Fangio. Scalextric schaffte die perfekte Umsetzung eines Meisterwerks im Sportwagenbau im Maßstab 1:32.

Zeitreise ins Jahr 1955...

Tracktest

658

Mercedes 300 SLR

Der SLR ist ein Meilenstein im Sportwagenbau. Trotz seines Alters hat er nichts an Schönheit und Faszination verloren. Star-Pilot Juan Manuel Fangio verhalf dem Stern aus Stuttgart dazu, dass daraus einer der erfolgreichsten Sportwagen seiner Zeit, wenn nicht sogar aller Zeiten wurde.

Der 300 SLR hat einen leichten Stahlrohrrahmen und eine Aluminium-Karosserie. Unter der langen Schnauze wummert ein Achtzylindermotor mit 2983ccm Hubraum, dem der Kraftstoff direkt eingespritzt und über eine Doppelzündungsanlage entfacht wird. Daraus resultieren stramme

310 PS, was in Anbetracht des Baujahres 1955 mehr als nur beeindruckende Fahrleistungen bot. Der Silberpfeil rannte maximal fast 300 km/h, was bei den damaligen Straßenverhältnisse an Wahnsinn grenzte! Der 300 SLR ist ein Ableger des Formel 1 Wagens W196 von 1954. Die oft angenommene Verwandtschaft zum 300SL ist lediglich durch den Gitterrohrrahmen und Alukarosse vorhanden. Ein damals modernes Fünfganggetriebe mit einem lang übersetzten Schnellgang und 16 Zoll-Speichenräder mit Mischbereifung bürgen für furiose Husarenritte, weit entfernt von unserer heutigen Vorstellungskraft. Schließlich sprechen wir von den Fahrleistungen eines Autos aus der Mitte des letzten Jahrhunderts. „Silberpfeil“ war und ist kein plumper Marketing-Gag, sondern er war und ist Programm!

1955 betrat der Wagen bei der Mille Miglia erstmals das Rampenlicht des Motorsports. Der Brite Stirling Moss mit Beifahrer Denis Jenkinson heizte mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 160 km/h über italienische Landstraßen zum Sieg und schaffte zugleich den Eintrag in die Geschichtsbücher des Motorsports:

Tracktest

658

Mercedes 300 SLR

Schnellste Mille Miglia aller Zeiten

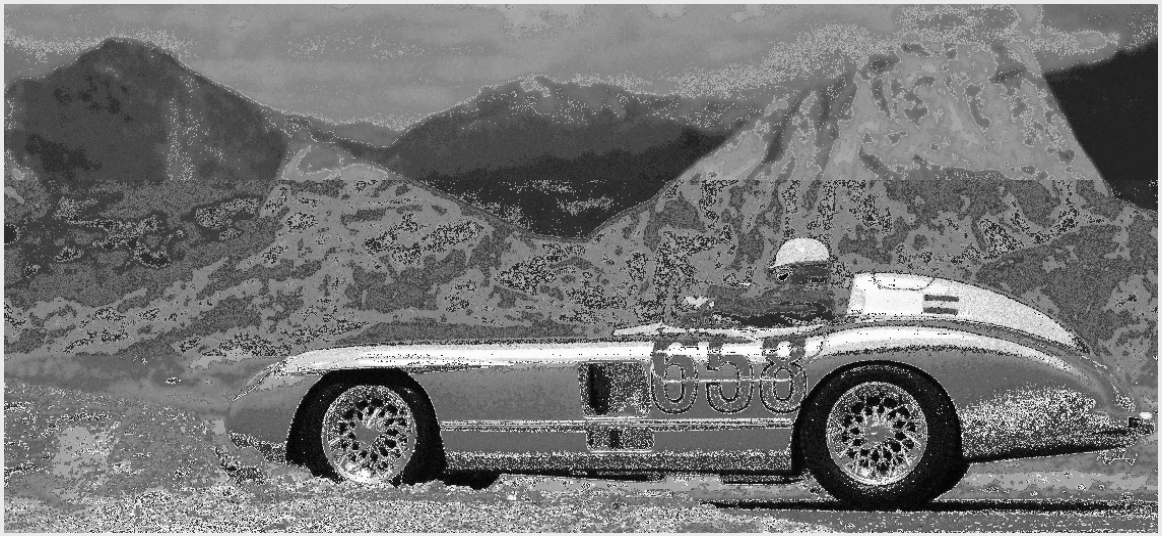
Fangio fuhr zugleich die schnellste Mille Miglia aller Zeiten! Ein weiterer deutscher Mercedes-Pilot setzte auf die Unterstützung eines Beifahrers. Stirling Moss ballerte mit dem Achtzylinder nach 10 Stunden und knapp 8 Minuten Landstraßenhatz über die Ziellinie in Brescia!

Solonummer

Juan Manuel Fangio verzichtete bei seinem SLR mit der Startnummer 658 auf sprechenden Balast zu seiner Rechten. Er hat erkannt, dass Straßenrennen zu gefährlich sind. Er hatte erst kürzlich seinen Beifahrer in Südamerika bei einem Unfall verloren. Daher ließ er den Beifahrersitz ausbauen, die Karosserieöffnung neben sich verkleiden. Hinter ihm war nur ein spitz auslaufender Höcker, während Moss zwei auf dem Heck seines SLR mit der roten, schwarz umrahmten Startnummern 722 hatte. Neben Fangio spulte auch der vierte SLR-Pilot, die deutsche Fahrerlegende Karl Kling (Startnummer 701) die Mille Miglia als Solofahrer ab. Fangio lief in Brescia nur wenige Minuten hinter Moss ein. Er war zwar 24 Minuten vor ihm gestartet, aber unterm Strich brauchte Fangio „nur“ 30 Minuten länger, was bei dieser langen Renndistanz und der Solofahrt seine fahrerischen Qualitäten mehr als eindrucksvoll unterstrich.

Doppelsieg für Mercedes

Juan Manuel Fangio landete heldenhaft auf dem zweiten Platz! Doppelsieg für Mercedes bei der Mille Miglia! Die Erfolgsgeschichte des 300 SLR setzte sich bei den prestige-



658 Mercedes 300 SLR

trächtigen Straßenrennen der damaligen Zeit fort: Sieg bei der sagenumwobenen Targa Florio, dem Eifelrennen und der schwedischen Grand Prix Tourist Trophy!

Glückwunsch!

Wir heben die Champagner-Gläser auf den 300 SLR, seine deutschen Ingenieure der Nachkriegszeit und die damaligen heldenhaften Rennfahrer, die aus einem ganz besonderen Holz geschnitzt waren.

Treffpunkt Brescia, vor 7 Uhr morgens: 52 Jahre nach der für Mercedes so erfolgreichen Mille Miglia stehen wir nun am Start. Es ist für uns eine besondere Ehre einen außerordentlichen Wagen von Schlage eines Mercedes 300 SLR testen zu dürfen. Was ein Crash bedeuten würde? Die Zerstörung unbezahlbar wertvollen technischen Kulturgutes eines kleinen Industrielandes, dessen Autos weltweit begehrt sind, weil sie einfach die Besten sind. Der Actros Renntransporter steht auf der Piazza. Die Ladebordwand senkt sich mit typischem Hydraulik-Surren. Die Spannung steigt. Da ist er: Der SLR 300. Ein Wunderwerk der Technik!

Tracktest

658

Mercedes 300 SLR

Wir haben wirklich auf jedes noch so kleine Detail geachtet. Testfahrer Alpinkatze fuhr im originalen 50er Jahre Rennfahrer-Outfit wie Fangio durch Italien. Der Duft von Mottenkugeln verflüchtigte sich durch den Hauch des südlichen Fahrtwinds...

Tracktest

658 Mercedes 300 SLR

Die flache Bauweise, die lange Schnauze mit asymmetrisch angeordnetem Höcker auf der Haube, der in einem elegant geformten Lüftungsgitter vorne ausläuft. Das breite Maul, das unter dem Stern durch ein großzügiges, schwarzes Lüftungsgitter den mächtigen Achtzylinder kühlt. Die beiden imposanten Flammrohre, die aus der seitlichen Kiemen rechts wie Orgelpfeifen heraus ragen. Wie ich mich über ihren Klang freue. Ich bin gespannt wie ein kleines Kind! Die Formenbaukunst der elegant geschwungenen Alukarosserie lässt das Herz höher schlagen. Wenn man an den heutigen Einheitsbrei auf den Straßen denkt, wird man schwermütig. Die schlanken Ausbuchtungen an den vorderen Kotflügeln, das kennt man vom 300SL. Was für ein Wagen, ich kann mich gar nicht satt sehen. Die beiden elliptisch geformten Scheinwerfer sind mit konkaven Gläsern abgedeckt! Der Fahrer sitzt hinter einer Scheibe, die ihn umgibt, aber nicht vor dem Wind versteckt, wie es bei den meisten Roadstern der Neuzeit leider üblich ist. Hinter dem Fahrer befindet sich ein spitz auslaufender Höcker, der die Stromlinienform des nach oben herausragenden Piloten korrigieren soll. Die elegante Formensprache ist genau nach meinem Geschmack!

Die Heckleuchten sind schmale Schlitze, ebenso ähnlich wie beim 300SL. Das Highlight: die Räder! Drahtspeichenfelgen mit Flügelschrauben an den Naben! So müssen Räder bei einem Klassiker aussehen. Keine Niederquerschnittreifen! Damals kannte man so etwas zum Glück noch nicht. Breite, voluminöse Gummirundlinge, die ein schickes Bäuchen werfen. Hinten mächtig breite Walzen, vorne etwas schmäler.

Ich darf mich ins Cockpit setzen. Das Lenkrad erinnert an das Steuer eines alten Dampfers. Der Durchmesser des Vierspeichen-Ruders mit Holzkranz ist gewaltig! Hier muss noch

658 Mercedes 300 SLR

richtig hart gearbeitet werden!

Der Chef-Mechaniker gibt den Blick auf das Aggregat frei. Er kontrolliert den Ölstand und den Sitz der Kerzen. Hier und da, zieht er eine Zündkerze nach. Wir bestaunen einstweilen den den mächtigen Achtzylinder. Was für ein Ding! Endlich kommt der große Moment: Motorstart! Der Klang des Achtzylinder lässt vieles verblassen, was wir bisher gehört haben. Mächtig wummert er aus den dicken, seitlichen Flammrohren. Die Ventile klimpern, der Techniker drückt nun auf das Gasgestänge: Nun wird es richtig laut! Wohnortverträgliche Dezibel kannte man damals zu unserer Freude noch nicht. Plötzlich eine fette Fehlzündung. Die Leute im Straßencafé staunen. Der Ober lässt vor Schreck sein voll beladenes Tablett fallen. Die alten Italiener haben längst ihre Spielkarten beiseite gelegt und bestaunen neugierig mit feuchten Augen den SLR. „Mama Mia!“ tönt es aus der Rentnertruppe. Die alten Zeiten sind mit dem SLR für einen Augenblick hierher zurück gekehrt. Nun spricht der Motor richtig flott auf die Gasstöße an. Der Mechaniker gibt dem Achtzylinder mehr Drehzahl. Die älteren Herren jubeln, als hätten sie im Lotto gewonnen. Mir läufts kalt den Rücken hinunter. Die Nervosität steigt, als müsste ich gleich wie Fangio die Mille Miglia auf Zeit fahren! Der Motor wird abgestellt. Der Ölstand nochmals kontrolliert. Dann kann es losgehen!

Ich klettere in das Cockpit und zwänge meine Beine am großen Steuer vorbei. Es hat einen Durchmesser wie ein Schiffsruder. Der Techniker erklärt mir die Schaltung und die Tatsache, dass ich Zwischengas geben müsste. Als ob ich das nicht wüsste. Der Mechaniker wirft erneut den Achtzylinder an, der nun im Standgas ruhig vor sich hin brabbelt. Die Rentner geben mir über wilde Gesten zu verstehen, dass ich dem Motor auf den Kopf steigen solle. Ein Tritt und die betagten Fans flippen aus wie kleine Kinder! Ich liebe Italien! Ein erneuter Gasstoß und ich lege den ersten Gang ein. Los geht´s: Die fetten Flammrohre zu meiner Rechten blasen nun zum Konzert! Die abgesperrte Strecke wurde mit

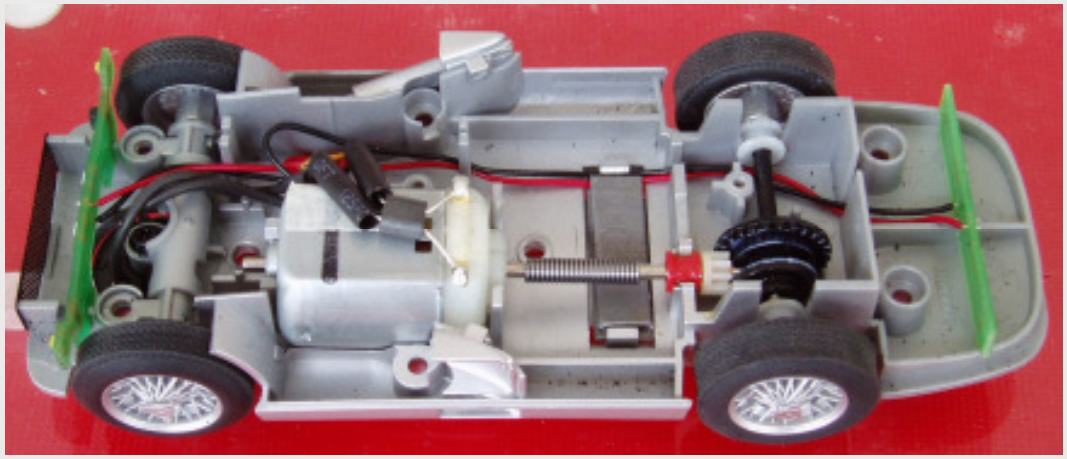
Tracktest

658 Mercedes 300 SLR

Strohballen eingefasst. Leute mit kleinen Fähnchen am Rand winken und freuen sich dabei zu sein. Der Stadtrundkurs ist ideal, um sich mit der Charakteristik des SLR vertraut zu machen. Unglaublich, wie präzise sich dieser Oldie lenken lässt. Es bedarf viel Arbeit am Volant. Meine Lederhandschuhe gleiten über den Holzkranz. Ich muss mehrfach umgreifen, um die Kurven meistern zu können. Zeit für mehr Gas! Stramm spurtet der SLR nach vorne. Der lange Radstand sorgt für einen ruhigen Geradeauslauf, der hohe Geschwindigkeiten ermöglichen dürfte. Carabineris lotsen mich und unser Begleitfahrzeug aus Brescia ins Hinterland. Die kurvigen Straßen machen mächtig Spaß. Der Sound ist gewaltig. Es macht Spaß mit Zwischengas zu schalten. Nun kommt eine lange überschaubare Gerade. Die Carabineris auf ihren Guzzis drücken auf die Tube. Ich ziehe nach und an ihnen vorbei. Die Beschleunigung drückt mich in den Sitz, was ich von diesem alten Wagen nicht erwartet habe. Die Getriebeübersetzung ist geschickt gewählt und bietet einen satten Abzug von unten heraus und eine ordentliche Topspeed. Der Motor läuft sauber und ruhig. Klasse gelöst. Mit Magnet geht der SLR ab wie eine Rakete. Ohne Neodym-Sauger muss ordentlich Blei unter die Hinterachse. Platz ist genügend vorhanden. Klassiker sollte man in jedem Fall mit reduzierter Spannung um die 10 Volt fahren. Ihre schlanke Bauweise und die Reifentechnik verlangt nach einer behutsameren Beschleunigung als moderne Sportwagen. Was aber keine Langeweile aufkommen lässt. Im Gegenteil: das wunderschöne Fahrbild des SLR ist ein Traum. Wer so ein Auto benutzt, um im Raketentempo um die Bahn zu ballern, um dieses fabelhafte Slotcar an die nächste Wand zu schießen... dem sollte lebenslang der Slotführerschein genommen werden und ein unbefristeter Urlaub auf Alcatraz winken.

Tracktest

658 Mercedes 300 SLR



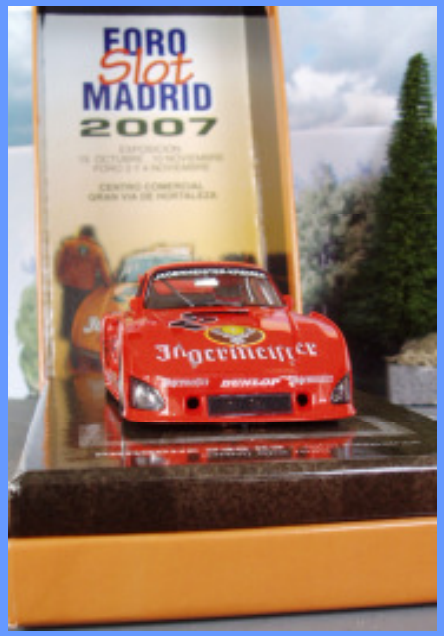
Der Motor sitzt beim Scalextric SLR asymmetrisch angeordnet, direkt vor dem Fahrer. So eine versetzte Anordnung kennt man bereits aus dem Maserati MC12 und sie bereitet keine Probleme. Der Silberpfeil ist ausgependelt und lässt sich sehr kontrolliert manövrieren.

Ohne Magnetbetrieb reicht eine doppellagige Bleieinlage im Magnetschacht. Dazu die Hinterreifen leicht anschleifen und es kann los gehen. Damit läuft der SLR bei 10 Volt perfekt. Es beschleunigt schön und lässt sich in Kurven elegent um die Kurven werfen.

Jim´s Universum

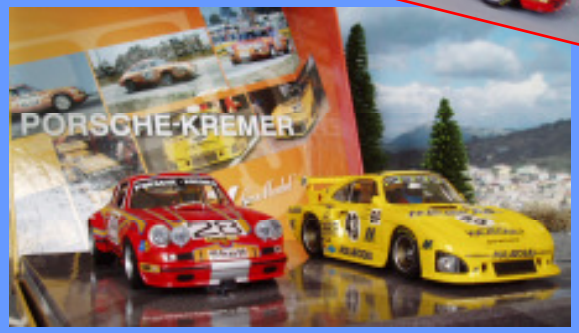
Neue Porsche 935 K3 +911S

In Spanien legte man eine exklusive Limited Edition auf, die es in sich hat: Der überfällige Jägermeister 935 K3 kam in einer limitierten Box auf den Markt! Es handelt sich um den Wagen von John Fitzpatrick aus der DRM 1980.



Dazu kam der gelbe 935K3 vom Kremer Team, der bei den 24h von Le Mans 1980 mit den Fahrern X. Lapeyre, J.L. Trintignant und A. Ch. Verney an den Start ging.

Der gelbe Wagen erschien in Kombi mit einem wunderschönen 911S als fabelhaftes Kremer-Set:



Dazu der 1980er Le Mans Wagen von R.Stommelen, T. Ikuzawa und A. Plankenhorn...

In Jim Hunt Magazine No.3 haben wir den 935 K3 bereits ausgiebig auf der Rundstrecke getestet. Download it!

Jim´s Universum

Dakar 2008 abgesagt!

Aufgrund der Besorgnis erregenden Sicherheitslage in Mauretanien musste die 2008er Dakar-Rallye zum ersten Mal in ihrer Geschichte einen Tag vor dem Start abgesagt werden.

Veranstalter ASO war es unmöglich kurzfristig eine alternative Route zur Umfahrung von Mauretanien zu erstellen. Acht Sonderprüfungen wären durch dieses Land verlaufen. Schade, unser Redaktions-Rallye-Team wäre auch auf zwei und vier Rädern gestartet, um sich im größten und heißesten Sandkasten und in Geröllpisten auszutoben. 2009 werden wir erneut dabei sein.

Alex R., München

Euer Magazin ist extracool! Die spritzigen Texte mit spitzer Feder lesen sich sehr gut! Ein gelungener Spagat aus Information und Unterhaltung! Die Fotos sind der Ober-Hammer. Es ist super, wie aufwändig Ihr schöne Slotcars in Szene setzt! Macht weiter so!

Dere

Alex

Sers Alex,

Danke! Wir werden unser Bestes geben, um Dich nicht zu enttäuschen. Weiterhin viel Spaß mit unserer Slot-Lektüre!

Die Redaktion

Gerrit B., Hamburg

Ich freue mich auf jede Ausgabe von Jim Hunt Magazine! Die Idee, Motorsport mit Slotcars zu verknüpfen ist genial! Das gab es noch nie in der Form! Eine Bereicherung für unser geliebtes Slot-Hobby. Es macht Spaß die Tests zu lesen und die realitätsnahen Bilder zu bestaunen. Nebenbei erfährt man einiges über die Vorbilder und gewinnt Eindrücke, wie es in einem echten Cockpit zugeht. Alles in allem ein tolles Paket! Der Test des P 935 war übrigens sensationell!

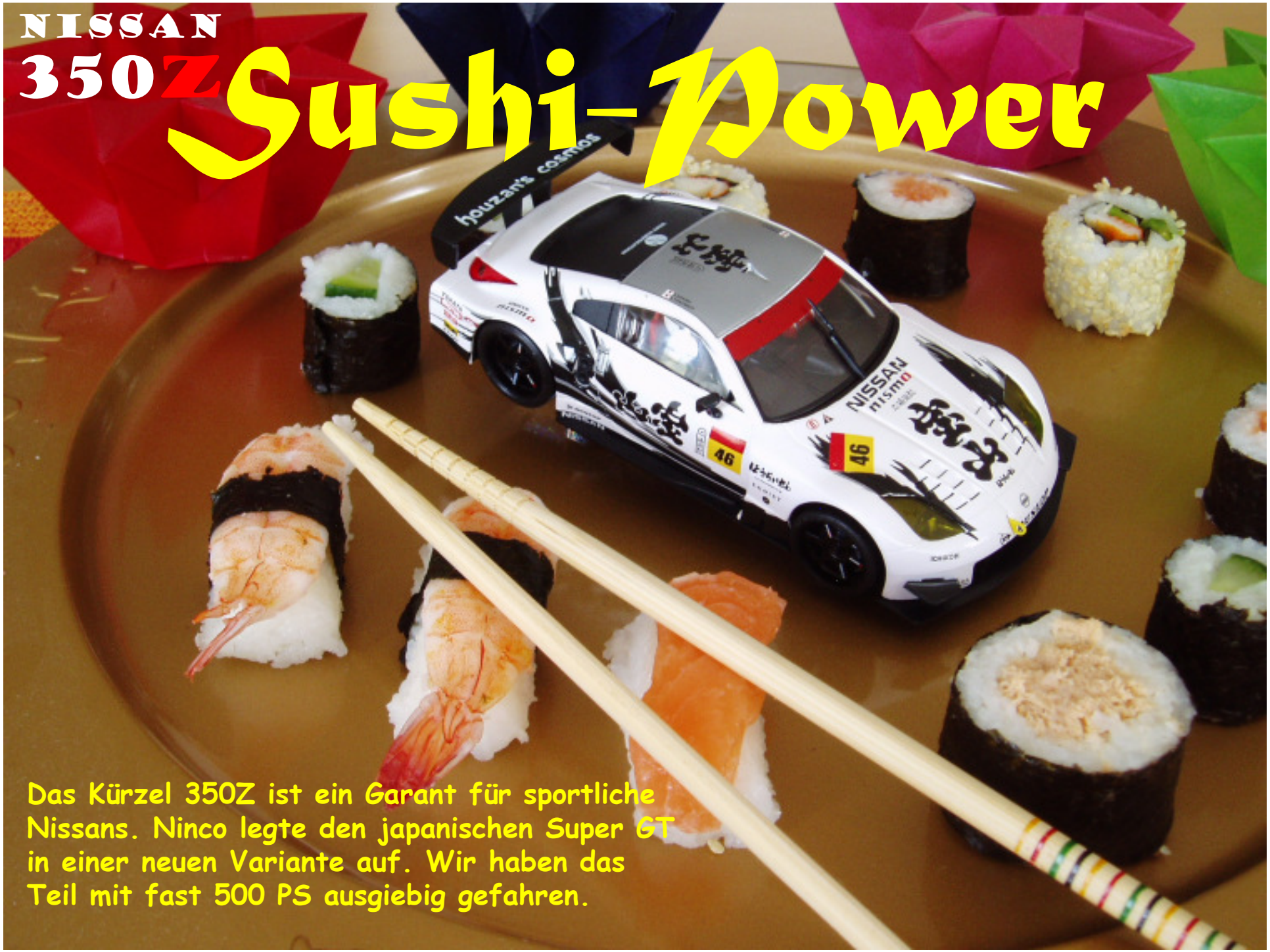
Jim´s Universum

Escort RS 1800 Cossack

SCX hat exklusiv für Großbritannien den Rallyewagen von Roger Clark, mit dem er 1976 die RAC gewonnen hat, aufgelegt. Es gibt ihn in einer sauberen und einer verschmutzten Version, wobei uns letztere im Detail nicht so gefällt: Man hat vergessen das Wischerwasser aufzufüllen. Dadurch ist die Windschutzscheibe komplett verschmutzt, man muss im Blindflug fahren. Die saubere Version verdient vollen Respekt! Der detaillierte Escort ermöglicht ohne Magnet perfekte Drifts, wie das Original. Der stärkere Motor mit Drehmoment und Bums bietet bei 12V realitätsnahe Ritte. Front- und Heckbeleuchtung gibt es dazu. Die lobenswerte Leuchtkraft dringt durch die Karosserie. Schwarze Farbe hinein gepinselt und der tolle Wagen wird im Detail perfekter. Glückwunsch SCX U.K. !

Spektakulärer Wechsel: Kerke geht nach Italien!

Beim letzten Test (In: JHM No.3) klang es schon durch. Nun ist es offiziell: Der fliegende Holländer Kerke van der Dope geht 2008 nach Italien. Sein Management verkündet stolz, dass Kerke und sein Beifahrer Pieter Bong ins Jolly-Club-Team wechseln. Kerke war bereits im Lancia 037 zu Testfahrten unterwegs und hämmerte Fabelzeiten in den Azuri-Schotter.
Wir wünschen viel Erfolg und hoffen, dass Kerke weiterhin sein High-Speed Talent beweisen wird.


NISSAN
350Z
Sushi-Power
houzan's cosmos
NISSAN
nismo
46
46
Das Kürzel 350Z ist ein Garant für sportliche Nissans. Ninco legte den japanischen Super GT in einer neuen Variante auf. Wir haben das Teil mit fast 500 PS ausgiebig gefahren.

NISSAN

350Z Sushi-Power

Die GT-Version des aktuellen 350Z setzt auf die bereits flotte Straßenversion deutlich einen drauf: Spur und Karosserie wuchsen zugunsten der Kurvenlage großzügig in die Breite. Schweller, Flaps und ein mächtiger Heckflügel garantieren Abtrieb, damit die Power aus dem GT-Aggregat perfekt auf die Strecke gebracht wird.

Nissan setzt in der japanischen GT-Meisterschaft, der beliebtesten Rennserie in Japan den 350Z (der dort Fairlady Z heißt) als erfolgreiches Wettkampfgerät seit 2004 ein. Er ist der direkte Nachfolger des Skyline GT-R. Autos mit bis zu 500PS Leistung kämpfen neben einer zweiten Klasse mit bis zu 300 PS Leistung um den Sieg. Es treten regelmäßig bis zu 40 Fahrzeuge gegeneinander an. Der Nissan 350Z kämpft gegen hauseigene Skyline GT-R, Honda NSX, Toyota Supra aber auch Porsche 996 GT3, Ferrari 360 Modena, McLaren F1 GTR, Lamborghini Diablo oder dem GT-Basissportgerät schlechthin, die Chrysler Viper. Die Rennen haben mit Distanzen bis zu 300 Kilometer bereits Langstreckencharakter. Fahrerwechsel und Tankstopps gehören zum Reglement. Um die Chancengleichheit zu gewährleisten sind die Motoren in Relation zu Fahrzeuggewicht und Hubraum mit einem Luftmengenbegrenzer ausgestattet. Die drei Erstplatzierten werden mit Zusatzgewichten versehen.

Unser Nissan-Testwagen ist das Arbeitsgerät der beiden Japaner K. Sasaki und N. Yokomizo. Uns gefällt das edle Design in weiß und schwarz.

Technische Daten 350Z (Super GT)

Motor: Sechszylinder
Hubraum: 2987 ccm
Leistung: 465 PS bei 6500U/min
Drehmoment: 710Nm
Kraftübertragung: Heckantrieb
Getriebe: 6-Gang, sequentiell;
Kupplung: Dreischeiben-Carbon
Felgengröße: J13x18 Zoll
Bereifung: 330/40R18

Maße und Gewicht:
Länge: 4.625 mm
Breite: 1.940 mm
Radstand: 2.650 mm
Spurweite vorne: 1.640 mm
Spurweite hinten: 1.620 mm
Gesamtgewicht: 1.080 kg

NISSAN

350Z Sushi-Power

Der Japan-GT zischt mit seinem dumpf grummelnden Sechszylinder um die Curbs. Fast 500 PS werden beim Tritt aufs Gaspedal freigesetzt. Der gewaltige Abzug und der unverkennbare Sound machen süchtig.

NISSAN

350Z Sushi-Power

Tief geduckt, maskulin breit und angriffslustig wie ein Samurai: Der edel weiß-schwarz gestylte Nissan 350Z in Houzan- Version sieht richtig angriffslustig aus. Ninco legte eine weitere, extrem schicke Variante des Nippon-Sportlers aus der Ex-JGTC, die jetzt Super GT Serie heißt, auf. Unsere Testmannschaft stieg ein und fuhr dieses technisch sehr modern aufgebaute Wahnsinnsgerät mit fast 500 PS unter der Haube. Gewöhnungsbedürftig war für uns die Tatsache, dass die Lenkung rechts sitzt. Nach ein paar Runden kein Problem mehr, die sechs Gänge der sequentiellen Wippe mit der linken Hand zu schalten. Gas, Bremse und Kupplung sind in vertrauter Reihenfolge angeordnet. Der modifizierte Sechszylinder-Motor mit Typbezeichnung NC-5 verfügt über knapp drei Liter Hubraum. Legt das Aggregat los, sollte man sich gut im Schalensitz anschnallen, um der Urgewalt gewachsen zu sein. Die schnell ansteigenden Drehzahlen pushen den Nissan atemberaubend flott nach vorne. Die Bremswirkung kommt dank vier innenbelüfteter Scheibenbremsen einem Ankerwurf gleich. Das Getriebe mit Anglewinder-Verzahnung ist ausgewogen übersetzt. Die Dreischeiben-Kohlephase-Kupplung trennt sauber, auch dann, wenn die Temperaturen im Wagen ansteigen. Der Grip der weichen Serienreifen ist sehr gut. Für ungeübte Fahrer ist es nicht ganz einfach, die Kraft des potenten Japan-GTs dosiert auf die Straße zu bringen. Man kann leicht Striche auf den Asphalt malen. Die üppigen 18 Zöller mit einer Breite von 330 und einem Niederquerschnitt von 45 bieten Potenzial, die

Motorkraft in Vortrieb umzusetzen. Mit Traktionskontrolle (Magnet) ist es leicht, schnelle Rundenzeiten in den Asphalt zu brennen. Wer sportlich ohne Magnet fährt, braucht einen guten Fahrwerks- und Reifeningenieur, der den Gummis einen perfekten Schliff und dem Chassis geschickt Blei verpasst. Der Nissan braucht im Bug einen Pb-Ausgleich zur schieren Motorgewalt im Heck. Dann ist er nahezu unschlagbar schnell und laufruhig. Seine Breite und der niedrige Schwerpunkt sind Plus-

NISSAN

350Z Sushi-Power

Punkte in Kurven und bringen unter normalen Bedingungen den Wagen unschwer vom Kurs ab. Präzise wie die Bewegungen eines asiatischen Kampfsportlers reagiert der 350Z auf Befehle. Man muss sich ungeschickt anstellen, um den Nissan ins Kiesbett zu setzen. Routinierte Sportfahrer können das Potential des 350Z perfekt ausspielen. Einsteiger müssen sich vernünftig an die gewaltige Power herantasten.

Mit dem Asia-GT lassen sich hervorragende Rundenzeiten erzielen. Das stimmige Paket aus Fernost ist kompromisslos auf Hochleistung getrimmt. Auf die Reduzierung der Dezibel wurde verzichtet. Wozu auch! Den kernigen Sound darf man ruhig hören. Das heiser fauchende Anschwellen der Drehzahl macht es leichter, die gefahrene Geschwindigkeit besser einschätzen zu können. Im hektischen Rennbetrieb ist dies eine nicht zu vernachlässigende Hilfe. Zudem kann man seine Gegner psychologisch schwächen. Viele Fahrer dürften erschrecken und Fehler machen, sobald sich der kernig fauchende Nissan aus ihrem Windschatten schiebt. Wir haben es ausprobiert: Unser Testfahrer hat sich mit moderaten Drehzahlen im Windschatten eines Honda mitziehen lassen. Beim plötzlichen Herunterschalten mit Zwischengas war die Sache für den hektisch werdenden Fahrer gelaufen. Er machte einen Fahrfehler, wir zogen im Nissan souverän vorbei und ließen den Gegner hinter uns.

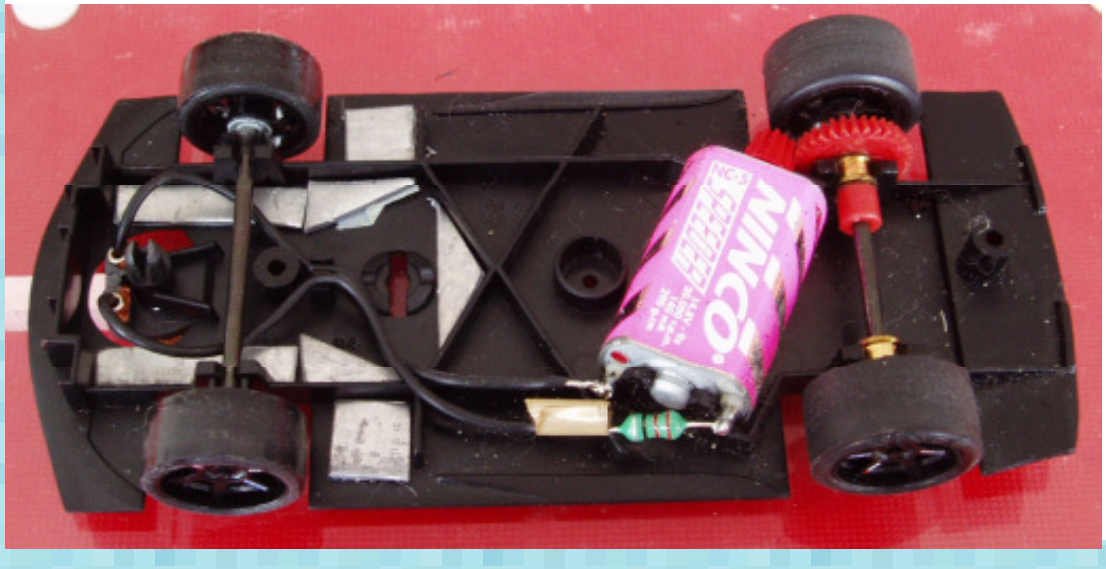
Aerodynamik perfekt

Die großzügige Heckflosse, Diffusoren am Unterboden, Seitenschweller, ein Frontspoiler und Flaps am Bug bieten Abtrieb, der den Nissan wie ein Octopuss auf den Asphalt saugt.

NISSAN 350Z Sushi-Power

Setup für 12V

Unsere Fahrwerksingenieure haben sich lange mit dem Nissan beschäftigt. Ziel war es ein Höchstmaß an Fahrleistung ohne Magnetsauger herauszukitzeln. Der starke Motor verlangt nach einem Ausgleich im Bug. Sonst ist es nahezu unmöglich optimal zu beschleunigen. Die Vorderreifen bekamen ein Klarlackprofil. Dies nimmt der Vorderachse störenden Grip, wodurch sich der Nissan beim Einlenken in Kurven neutral verhält. Spurverbreiterungen (Spacer) korrigieren das Axialspiel der Vorderachse. Der gefederte Leitkiel drückt den Führungsschuh variabel tief in den Slot. Bravo! Praktisches Detail: Die Kabelfixierung vorne im Chassis hinter der Steheraufnahme. Der NC-5 ist als Anglewinder angeordnet. Wir haben das Kraftpaket mit Sec-Kleber fixiert. Die ausgewogen abgestimmte Übersetzung kann man bei Bedarf bei etwa 3 Volt mit Zahnpasta einlaufen lassen. Das erhöht die Lebensdauer der Zähne und reduziert Lärm. Die Hinterräder anschleifen, damit sie in voller Breite aufliegen und Grip aufbauen.



Fazit: Der Nissan 350Z ist ein wunderschöner und gut gemachter Super-GT für scharfe Rennen auf dem heimischen Grand Prix Kurs und Clubbahnen. JK

Die heiße Asia-Nissan 350Z steht nach dem Test mit glühenden Bremsscheiben dampfend in der Boxengasse. Ein echter Samurai!

Pocket RC-Cars

Goodies

Auf dieser Seite stellt die Redaktion trendverdächtige Produkte vor, die unsere Scouts aufgespürt haben. Damit Ihr auch morgen noch voll Trend liegt.

Unsere Mechaniker brachten sie auf einmal mit. Tolle Porsche 917K als RC-Cars. Damit haben wir viel Spaß und eine willkommene Abwechslung zum Testalltag in der Boxengasse. Schließlich möchten wir uns in Pausen mit Vollgas erholen.
Die Flitzer haben Verbrennungsmotoren mit Lachgas-Einspritzung, leisten 80 PS und besitzen ein sequentielles Fünfgang-Getriebe. Die Reichweite der Funke beträgt 300 Meter. Ein tolles, rasantes Gimmick für das Rennen zwischendurch, wie wir meinen.

Einen flott machen

Diesmal zeigen wir, wie man Slotcars ein realistisches Fahrbild und fortgeschrittenen Fahrspaß einbaut.

MAGNET RAUS!!!

BLEI REIN!!!

Basics

- Magnet ausbauen
- Fahrtest
- mit Blei trimmen
- Fehleranalyse
- Korrektur

Bonus

Slot-Fahrschule!

Einen flott machen

Magnet raus, Blei rein! So einfach es sich anhört ist es nicht, wenn man ohne Haftverstärker realitätsnah slotten möchte. Anfänger, die zum ersten Mal ohne Neodym-Sauger fahren, flippen erstmal aus und geben oft frustriert auf. Vorher zischte das Slotcar wie eine Boden-Boden-rakete über den Track. Ohne Magnet sind Power und Dynamik plötzlich verflogen. Den Vortrieb bremsen durchdrehende Hinterräder, dazu schwänzelt das Heck, als wäre man mit zu viel PS auf Glatteis unterwegs. Aus den meisten Kurven fliegt man hochkant raus. Slotter werden zu Fußgängern. Anstelle schneller Runden sammelt man Meter per pedes + Rumpfbeugen.

Slotten wird zur Fitness-Einheit

Laufschuhe und sportliche Kleidung sind von Vorteil, denn man ist viel unterwegs: Das abfliegende Auto einsammeln, zurück zum Drücker. Nächster Abflug: x-Mal Repeat-Taste!

Magneten verschleiern durch ihre, in Relation zum leichten Slotcar, enorme Kraft das wahre Fahrverhalten des Wagens. Das Auto wirkt, als sei es im Slot verschraubt. Dadurch können auch Einsteiger sehr schnellen Spielspaß erleben. Abartige Kurvengeschwindigkeiten ermöglichen eine flotte Gangart. Das mag anfänglich Spaß machen, da man schnell Erfolgserlebnisse als Rennfahrer an der heimischen Bahn hat. Bald kann man den Kurs blind mit Vollgas heizen. Ein, zwei Zipper mit dem Gasfinger verhindern Abflüge. Der Spielspaß und die Herausforderung sind dabei, sich zu verabschieden.

Realitätsabgleich

Fahren echte Rennwägen nicht anders? Rallye-Autos? Driften die nicht in Kurven? Durch das Entfernen des Magneten kommt man zu einem realistischen Fahrverhalten: Das Heck bricht in Kurven bei zu viel Gas aus. Grip ist keine eingebaute Selbstverständlichkeit mehr. Wer schnell sein möchte, muss am Drücker auf Zack sein! Zunächst muss man an seiner Fahrtechnik

Einen flott machen

feilen und üben, üben, üben. Ein völlig neues Fahrgefühl plus einem deutlich erhöhten Schwierigkeitsgrad kehren an die Bahn zurück und steigern den Spielspaß. Echte Rennfahrer brauchen eine sportliche Herausforderung! Um dem Wagen ein optimales Fahrverhalten einzuhauchen müssen physikalische Tricks angewendet werden. Ziel: Abtrieb für Traktion! Was beim echten Rennwagen Spoiler und Unterboden besorgen, erledigt beim leichten Slotcar die Gravitation. Dazu wird der Wagen ausgefeilt mit Blei beschwert. Fortgeschrittene packen Wälzblei, das Dachdecker benutzen, ins Slotcar. Dieses weiche Schwermetall kann man optimal bearbeiten.

Warum Blei?

Blei besitzt eine sehr hohe Dichte: Bei wenig Volumen viel Gewicht. Blei ist giftig, aber bei intelligenter Anwendung (Vgl. „Jim Hunt´s großer Gesundheitsreport". In: Jim Hunt Magazine, Ausg. 2) hält sich das Risiko in Grenzen.

Man kann auch bleierne Auswuchtgewichte vom Reifenhändler nutzen. Diese sind allerdings aus Umweltgründen gegen ein für uns ungeeignetes Material ersetzt worden. Zudem passen diese dicken Brummer nicht in jedes Slotcar, im dem die Platzverhältnisse oft weniger großzügig ausfallen. Wälzblei in der Stärke 1,5-2 mm ist ideal.

Stärke ist optimal. Es lässt sich mit einer Schwere passgenau für den kleinsten und verwinkelten Chassis-Innenraum einpassen.

Schwerpunkt so tief wie möglich

Das zurecht geschnittene Blei kommt in oder unter das Chassis. Ziel ist ein möglichst weit abgesenkter Schwerpunkt, der dem Wagen eine perfekte Straßenlage spendiert.

Die Bleiladung wird mit doppelseitigem Klebeband am entfetteten, ölfreien Chassis fixiert.

Das hält gut und kann jederzeit leicht zu Korrekturen der Trimmung abgelöst werden.

Einen flott machen

Wie viel Blei?

Die Kunst besteht darin, das Blei so anzubringen, damit es beim Slotcar Grip aufbaut. Der Wagen muss sich schnell und sicher über den Kurs manövrieren lassen. Es darf weder zu leicht, noch schwerfällig werden. Flott fahren, flink beschleunigen und definiert bremsen. Das Vereinen dieser Parameter klingt zunächst nach „eierlegender Wollmilchsau". Aber es geht!

Geduld: Voraussetzung

Manches Tuning nimmt richtig viel Zeit in Anspruch. Es hängt von Slotcar und seiner Bauart ab. Erfahrung, Geschmack und der Fahrstil sind ebenso Einflussfaktoren wie: Bahnlayout, Bahnmaterial, Motor, Übersetzung, Reifen, Spannung und bei manchen Leuten spielt u. U. sogar die Mondphase eine Rolle.
Im großen Motorsport ist die Fahrwerksabstimmung auch keine 5 Minuten-Terine. Wer das Thema mit Verstand und Ruhe systematisch angeht, wird schnell lernen und erste Erfolgserlebnisse verbuchen. Hasardeure aus dem bequemen Konsum-Lager mit der Aufschrift: „Ich will alles und zwar fix für umsonst!" werden ausflippen! ☺ ☺ ☺ Recht so! Ernsthafte Slotter benutzen regelmäßig Basic-Werkzeuge. Wer eine Schraubendreher-Allergie in Kombi mit Ungeduld hat, sollte es sein lassen...

Wir möchten <u>keine</u> goldenen Regeln aufstellen!
Wir geben Euch *Basics* an die Hand, mit denen Ihr Slotcars grundlegend abstimmen könnt. Mit unseren Tipps lassen sich *Fehler* über das Fahrbild des Autos schnell *analysieren* und beheben. Den Rest muss man sich „erfahren" und schrittweise erarbeiten. Unsere *Fahrschule* hilft...

Basic-Tools

Einen flott machen

Basics

„So wenig wie möglich, so viel wie nötig!"

Zu viel Blei

- schwerfällige Beschleunigung
- träges Bremsen

Zu wenig Blei

- Auto schwänzelt
- Räder drehen durch
- Auto springt in Kurven aus dem Slot

Neben der Menge ist vor allem die richtige Anordnung im Wagen wichtig, um ein gutes Fahrverhalten zu erzielen.

Hierzu gibt es ein paar Faustregeln. Ziel ist es, das Auto optimal auszupendeln, damit es möglichst neutral fährt. Dazu den Wagen etwa in Chassismitte auf den Fingern balancieren. Die Gewichtsverteilung vorne zu hinten sollte sich in etwa die Waage halten.

Frontmotoren

- Blei unter die Hinterachse

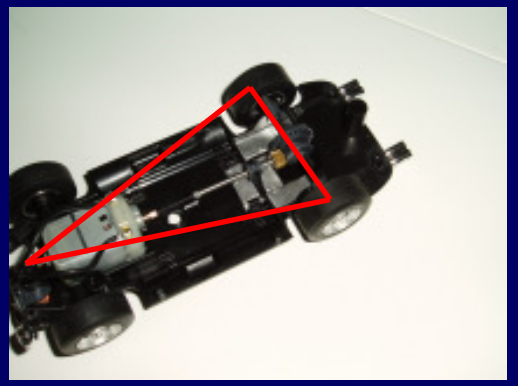
Heckmotoren

- Blei im Bug des Wagens

Der Leitkiel muss im Slot gehalten werden. Wird vorne zu viel Blei eingebaut, bleibt der Führungsschuh im Slot. Aber es tritt ein Wippen-Effekt auf: Das Heck wird durch den hohen Balast im Bug entlastet. Das reduziert den Grip an der Hinterachse. Die Kraft des Motors kommt nicht mehr optimal über die Reifen auf die Straße. Daher nicht zu viel Blei um den Leitkiel packen. Nur so viel, dass es für eine zuverlässige Führungsarbeit reicht. Weniger ist manchmal mehr!

Goldenes Dreieck

Das Blei sollte im Idealfall im „Dreieck" zwischen Leitkiel und den beiden Hinterrädern untergebracht werden. Aber auch hier gibt es Ausnahmen. Einfach selbst probieren und ein wenig experimentieren!



Einen flott machen

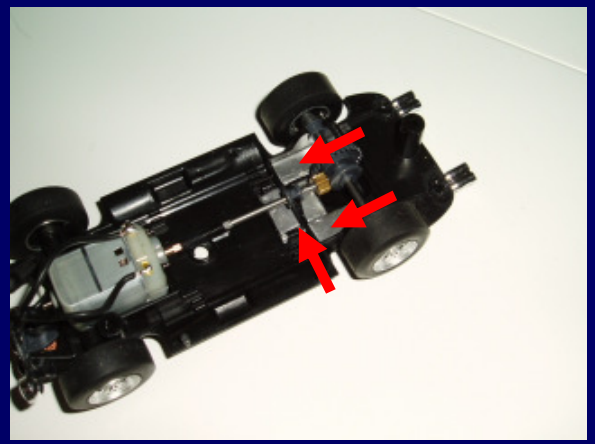
Physikalische Grundlagen

Das Blei sollte aber selbst im „goldenen Dreieck" und seiner Peripherie nicht wahllos eingeklebt werden!

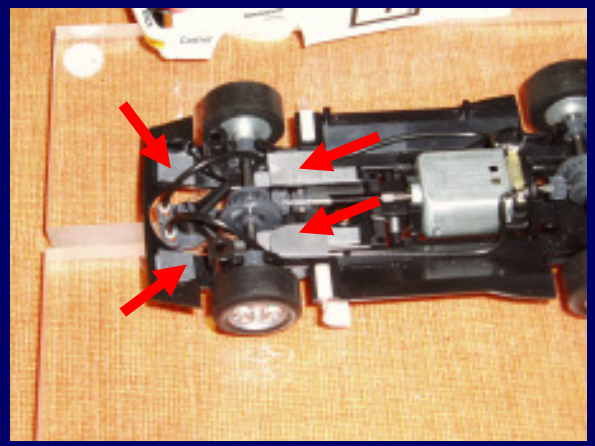
Je weiter das Blei...

- in der Fahrzeugmitte angebracht wird, desto kippeliger wird das Fahrverhalten in Kurven.

- an den Außenseiten des Chassis angebracht wird, desto stabiler liegt der Wagen.



***Frontmotorautos** brauchen zum Gewichtsausgleich für das Aggregat im Bug Blei im Bereich um die Hinterachse, um Grip aufbauen zu können.*



***Heckmotorautos** brauchen Blei um den Leitkiel, um beim Beschleunigen durch das Grip unterstützende Gewicht des Motors auf der Hinterachse nicht aus dem Slot gehebelt zu werden. Das gilt auch für diesen Allrad..*

Einen flott machen

Kurz und knackig:

Position von Blei und Auswirkungen

Um den Leitkiel

Erhöht den Anpressdruck von Kiel und Stromabnehmern: Wagen bleibt stabil im Slot

Im Motorumfeld

Zentrale Beschwerung für Laufruhe und bei:

a) Heckmotoren: Mehr Grip

b) Frontmotoren: Anpress-druck auf Kiel und Schleifer wird erhöht

Vorne seitlich im Bug

Laufruhe am Kurveneingang, in Schikanen und Spurwechsel

Vorderes Chassisdrittel

Verbesserung der allgemeinen Laufruhe des Slotcars

Seitenkästen

a) Verbesserung der Laufruhe; Heck schwänzelt nicht mehr

b) Reduziert Kippneigung

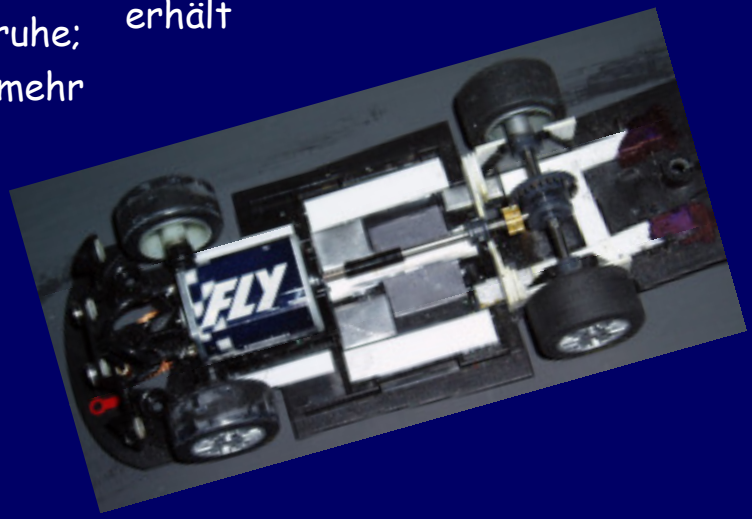
Vor Hinterachse

Erhöht den Grip der Antriebsräder

Den Schwerpunkt im Slotcar durch Blei so tief wie möglich setzen! Das Blei im oder unter dem Chassis fixieren!

Hinter Hinterachse

Stärkere Erhöhung des Grips, teilweise schwer kontollier-bares Driften möglich, da das Heck mehr Schwungmasse erhält



Einen flott machen

Fehleranalyse

Trimmen ist Erfahrungssache. Egal ob Einsteiger oder Profi: Mancher Wagen kann sehr viel Zeit und Nerven kosten, bis er optimal auf die persönlichen Bedürfnissen abgestimmt ist.

Fahrbild analysieren

Das Fahrbild zeigt, was falsch läuft und korrigiert werden muss.

Fahrtest obligatorisch

Nach jeder Änderung sollte ein ausgiebiger Fahrtest über mehrere Runden erfolgen. Dieser zeigt, ob man mit dem Setup zurecht kommt oder nicht. Aber: Geduld!

Geduld + kleine Schritte

Keine radikalen Änderungen vornehmen! Die Bleimenge in kleinen Schritten ändern! Andernfalls ist die Spannweite der Veränderung zu groß und es wird schwer bis unmöglich, sich an die optimale Lösung heranzutasten.

Das Schwermetall Blei für den Einsatz in Slotcars grob zurecht geschnitten

Wenn der Wagen in Kurven...

a) aus dem Slot springt

- zu wenig Blei im Bug
- Vorderreifen mit Klarlack versiegeln
- Hinterreifenkanten brechen: Mit einer Nagelfeile rotierende Reifenkanten abrunden.

b) Trotz Blei geradeaus weiter fährt und wie eine Granate einschlägt

- zu viel Blei im Wagen
- Felgen laufen unrund und „schaukeln" den Wagen auf (=> Rund schleifen oder erneuern)

Einen flott machen

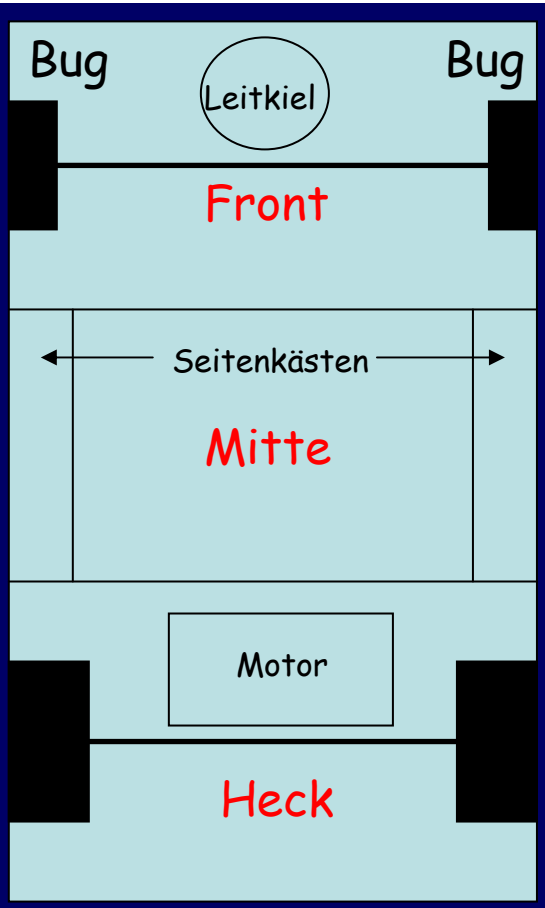
Fehleranalyse

Wenn der Wagen beim Beschleunigen

a) schwänzelt...
- zu wenig Blei auf der Hinterachse
- Blei in die Seitenkästen des Chassis (Menge langsam von vorne nach hinten steigern)
- Hinterreifen anschleifen

b) zu träge beschleunigt
- zu hohe Bleiladung
- Reifen schleifen
- mehr Blei unter die Hinterachse

Orientierungshilfe



Jim Hunt Magazine wünscht viel Erfolg und Geduld bei der individuellen Setup-Findung! Keine Sorge, jeder* Wagen ist machbar!

Auf den folgenden Seiten gibt die **Slot-Fahrschule Blei** ein paar Anregungen, wie man das magnetlose Fahren mit Blei erlernen kann.

* Wer das Gegenteil behauptet ist entweder unfähig, ungeduldig, ein Lügner oder von alledem etwas ☺☺☺.

Slot-Fahrschule Blei

Fahren ohne Magnet treibt Einsteiger schnell zur Resignation. Das Auto möchte plötzlich nicht mehr so, wie es der Fahrer vom Magnetwagen gewohnt ist. Sicherlich führt der Leitkiel den Wagen im Slot. Doch in der Spur bleibt er meist nicht lange. Spektakuläre Abflüge sind ganz normal.

Spannung reduzieren!

Ein regelbares Netzteil ist von Vorteil. Maximal 9 bis 10 Volt reichen absolut für magnetlose Fahrstunden! Wer mit mehr Saft befeuert, wird weniger üben, dafür fluchend Autos einsammeln. Man muss sich von der Erwartungshaltung verabschieden, dass das Slotcar wie vorher mit Magnet wie eine Boden-Boden-Rakete über den Kurs pfeift. Langsames, vorausschauendes und gefühlvolles Fahren ist angesagt! Mit wenig Spannung in weichen Schwüngen um den Kurs fahren. Ziel ist erstmal eine Runde ohne Abflug zu schaffen. Die Geschwindigkeit ist egal. Beständigkeit zählt!

Ziel: Im Schlitz bleiben!

Wer es geduldig so weit gebracht hat, mehrere havariefreie Runden erfolgreich zu absolvieren kann sich allmählich frecher werden.

Schleudertests

In Kurven langsam an den Grenzbereich des Autos heran tasten. Wenn man in der Kurveneinfahrt vom Gas geht, ist das so, wie wenn man mit einem echten Auto auf Schnee die Handbremse zieht: Das Heck bricht aus und man dreht sich. Beim Modell limitiert der geführte Leitkiel die Drehpartie. Am seinem Anschlag angekommen fliegt man ab.

Nächste Übung

Das Auto in Kurven über den Gasregler so steuern, damit das Heck ausbricht und die Weiterfahrt im kontrollierten Drift klappt. Damit schult man

Slot-Fahrschule Blei

das Gespür für den Grenzbereich des Wagens in Kurven. Zudem macht so eine Drift-Challenge richtig Spaß. Perfekt, wenn man variable Kurvenradien zur Verfügung hat, um mit den Fliehkräften am Limit spielen und üben zu können. Das geschickte Fingerspiel entscheidet, ob man weiterkommt oder abfliegt.

Endziel

Ist das saubere Durchfahren von Kurven mit kaum bis null ausbrechendem Heck. Damit ist man am schnellsten unterwegs. Drifts sehen sicherlich super aus, gehen aber auf Kosten der Rundenzeit. Es ist allerdings nicht so leicht, so einen effektiven Fahrstil umzusetzen. Vor allem, wenn man richtig schnell fährt, ist es nicht immer vermeidbar, dass das Wagenheck in Kurven hin und wieder leicht ausbricht. Der Könner gleicht so eine Tenzenz blitzschnell über den Finger am Regler aus.

Tipp: Anstellen

Routinierte stellen den Wagen vor engen Kurven „an", wie es im Kartsport üblich ist: Über die Bremse/Gaswegnahme wird das Heck kurz quer gestellt, damit der Wagen in optimaler Stellung zur Kurvenausgangsgeraden steht. Man kann früher beschleunigen und weniger Zeit „bleibt liegen". Solche Fahrmanöver bedürfen viel Übung und Erfahrung! Test it!

Viel Erfolg beim Üben. Das wird schon!

Als Gegenwert erhält man im Gegenzug zum schienenhaft erscheinenden „Eisenbahn-Fahren" ein realistisches Fahrbild, mehr Fahrspaß, Herausforderung und das Ticket zum fortgeschrittenen Slotter.

Die Tatsache, dass ein mit Gewichten gut präpariertes Auto etwas langsamer ist als eines mit Magnetsauger, kann man zugunsten der besseren Fahrdynamik verschmerzen.

Alpinkatze
Artworks ltd.

Paintbox

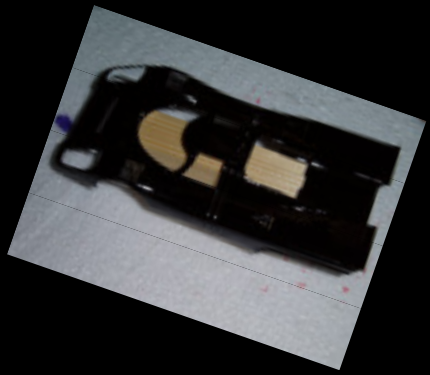
Porsche 917K

Paint it black!

Alpinkatze
Artworks ltd.

Paintbox

Porsche 917K



Porsche 917K mal anders.
Anstelle der legendären Versionen in rot-weiß, weiß-rot, weiß-blau, blau-weiß und grün-weiß hier eine völlig neue Version in schwarz-weiß! Das Lackieren war weniger das Problem. Mit ein paar Pinsel-strichen und zwei Tage Trocknen war die Vorarbeit erledigt.
Das Aufbringen der feinen, weißen Decals auf die kurvige Karosserie war die wahre Herausforderung. Es gab nur einen Versuch, denn die dünnen Streifchen vertragen keine großartigen Korrektur-Umzüge: Sobald sie einmal auf der Karosserie sitzen, ist nur noch minimales Ausrichten mit viel Fingerspitzengefühl möglich.
Passend zur Ära den frühen 70ern kamen nur wenige Sponsoren auf das Auto.

Alpinkatze
Artworks ltd.

Paintbox

Porsche 917K

Die Scheinwerferabdeckungen bekamen zunächst eine typisch gelbe, französische Färbung.
Die Lampenabdeckungen wurden anschließend von den Mechanikern mit Tape fixiert.

Targa Florio

Kein Autorennen war verrückter als die Targa Florio auf Sizilien. Dort fuhr man bereits ein Straßenrennen, als es Le Mans noch gar nicht gab. Hochleistungs-Sportwagen heizten zeitversetzt quer über die Insel. Alles auf öffentlichen Straßen! Mit Vollgas durch Ortschaften, blind durch endlose Kurven in den Bergen, eine lange Gerade entlang am Meer. Alles ungesichert vorbei an Publikum und Tieren. Die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten waren heller Wahnsinn. Ebenso der Sicherheitsaspekt, der nicht existierte. 1977 kam leider das Aus für ein legendäres Rennen, das es so nie wieder geben wird.

In dieser Fotostory zeigt Euch *JIM HUNT MAGAZINE* wunderschöne Slotcars aus vergangenen Tagen, als Motorsport wirklich heldenhaft, volksnah und zugleich brandgefährlich war.

Targa Florio

Bei der Targa Florio auf Sizilien fuhr man bereits harte Rennen, als man in Frankreich noch gar nicht daran dachte, die Geschichte von Le Mans zu schreiben.

Was steckt hinter dem Namen?

Ein Vollgasspektakel, bei dem man um die Wette im Kreis fährt? Stimmt. Das macht man in Le Mans auch. Die Targa Florio ist zwar kein 24 Stunden Rennen. Aber sie ist nicht weniger spektakulär. Das Gegenteil ist die Realität. Die Targa ist brandgefährlich, viel unberechenbarer und hinterlistiger als das Langstreckenrennen an der Sarte. Es wird auf öffentlichen Straßen quer über die Insel geheizt. Mit Volldampf durch Ortschaften, entlang an Häusern und Bürgersteigen, auf denen Menschen stehen, staunen und jubeln. Nur ein paar Strohballen signalisieren, dass heute die Tagesordnung eine andere ist.

Die Hatz durch die bergigen Straßen im Hinterland war purer Wahnsinn. Eine schier endlose Achterbahn, es ist nahezu unmöglich, sich die Strecke gänzlich einzuprägen. Es sind einfach zu viele Kurven, die Strecke ist zu lange. Hauptproblem war aber nicht der Verkehr und die Menschen am Streckenrand. Italiener sind in Sachen Motorsport und flotter Fortbewegung sehr geschickt seit jeher. Unfallursache Nummer Eins waren freilaufende Tiere, die am Streckenrand weiden. Hinter jeder Kurve lauerte die Gefahr. Was aber die Helden weder beeindruckte, noch einbremste. Die gefahrenen Geschwindigkeiten waren schier unglaublich. Eine kilometerlange Gerade an der Küste entlang beendete die Kurvenhatz. Die Fahrer konnten hier ihre Wägen voll ausfahren, was nicht weniger gefährlich war. Dann ging es wieder vorbei am Start auf die nächste Runde. Aufgrund der Gegebenheiten musste man zeitversetzt starten. Wilde Verfolgungs- und Aufholjagden standen auf der Tagesordnung. An einen Massenstart war aus Platzgründen einfach nicht zu denken! So sicherheitsbewusst war man zumindest.

Inkognito am Start

Als sich herumsprach, wie brandgefährlich die Targa wirklich war, nannten viele berühmte Fahrer aus der damaligen Zeit unter falschen Namen. Einige Werke wollten sich zeitweise aus Imagegründen nicht offiziell an der Targa Florio beteiligen, ließen trotzdem Fahrer unter falschen Namen mit ihren nach außen als privat getarnten Rennwägen" starten. Viele hatten keine Zulassung, was niemanden störte. Legendäre Duelle zwischen Alfa und Ferrari schrieben Geschichte. Porsche mischte sich ein und den Laden auf! Man siegte mehrmals, was den Italienern bis heute stinkt!

Targa Florio

Porsche nannte sogar eines seiner Modelle nach dem ehrwürdigen Rennen. Wie sonst kommen autobauende, nüchterne Schwaben auf die eigenartige Idee einen Porsche 911 Targa zu nennen? Der Targa war ursprünglich eine Entwicklung für das legendäre Straßenrennen: ein leichtes, schnelles Cabrio mit Überrollbügel, der einerseits die Karosserie versteifen und andererseits den Fahrer schützen soll.

Es gab damals keinen namhaften Fahrer , der nicht bei der Targa mitmischte: Petro Rodrigues, Jo Siffert, Vic Elford oder Dr. Helmut Marko, um nur ein paar Exponenten zu nennen. Die Targa zog an und forderte Mensch und Material bis auf das Äußerste.

Das Besondere war die Mischung aus Rundstreckenrennen und Rallye. Die Prototypen von Alfa, Ferrari, Porsche und Konsorten waren für die schnelle Hatz durch die Kurvenorgie im sizilianischen Hinterland konstruiert.

Die drei fff:

form follows function

Extrem kurze Bauweise, breite Spur. Motor und Getriebe äußerst kompakt und schwerpunktgünstig eng ins Heck gepackt. Sicherheitsaspekt gegen Null.

Elford, Rodrigues und Siffert traten in ihren 908er Porsches mit ihren Füßen nur knapp hinter den heißen Ölkühlern im Bug in die Pedale. Ein kleiner Frontschaden wäre bereits fürs Schuhwerk fatal gewesen. Bei den Autos der Konkurrenz war das nicht viel anders.

Unglaublich und faszinierend zugleich mit welchen Geschwindigkeiten beispielsweise Jo Siffert in seinem hellblauen 908er Gulf um die Kurven heizte. Vereinzelt existieren Filmaufnahmen von diesem Spektakel. Im Slotcar lässt sich das alles viel sicherer erleben. Das ist für uns ein Grund von vielen Gründen gewesen, die Helden von damals in ihren zauberhaften Autos noch einmal auf der Bahn aufleben zu lassen. Seit ich weiß, was Targa Florio wirklich bedeutet, schätze ich die eigentümliche Bauweise mancher Sportwägen von damals erst richtig. Wägen, die mir früher nicht gefielen, erscheinen jetzt als tolle Fahrmaschinen unter dem Pathos der sizilianischen Achterbahn mit 101 Prozent Gefahrenfaktor. Hätte ich damals die Gelegenheit gehabt in so einem Auto anzutreten, ich hätte es trotz aller Gefahren gemacht und versucht, das Beste aus der Kiste heraus zu holen. Walter Röhrl hat einmal in einem Interview bedauert, dass er die Targa Florio nicht mehr fahren konnte, da sie damals aus Sicherheitsgründen verboten wurde. Damit steht er nicht alleine da, wir trauern mit ihm! Heute ist die Targa eine kleine Rallye.

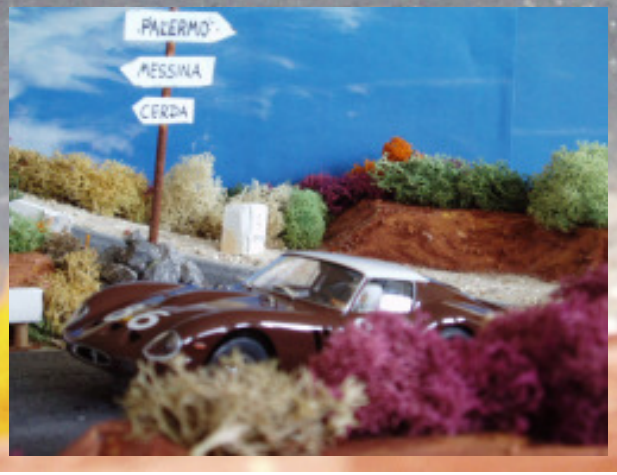
Targa Florio

Porsche 550 Spider

Damals in den 50ern fuhr ein Porsche-Mechaniker auf eigener Achse mit einem 550er Spider nach Sizilien, ging an den Start und gewann! Anschließend fuhr er im gleichen Wagen wieder heim nach Stuttgart...

Targa Florio

Ferrari 250 GTO



Targa Florio

250 GTO als alter Schwede

Targa Florio

Targa Florio

Wir haben leider keine Sounddatei...

Targa Florio

Carrera 6

Targa Florio

Von morgens bis abends mit Karacho durch enge Kurven im zauberhaften Porsche Carrera 6

Targa Florio

Ein mächtig donnerndes Sixpack im Heck,
verpackt in sinnlich geschwungenen Kurven.
Einer meiner Favoriten bei den
Sportprototypen...

Targa Florio

Sogar ein mächtiger GT40 trat bei der sizilianischen Inselhatz an: Nummer 130

Targa Florio

Die Antwort auf das italienische Duell kam aus Stuttgart: Porsche Carrera RSR! Damit gewann man zweimal die Targa, was die Italiener aus dem Häuschen brachte.

Targa Florio

Zwei Carrera RSR beim Training

Targa Florio

Wenn ein Werks-RSR um die Ecke zirkelt und voll aus der Kurve beschleudigt ... Wer das noch nie gehört hat, dem fehlt eines der besten Klangerlebnisse, die der Motorsport seinen Zuschauern schenkt.

Rodrigues erklimmt in seinem Flossen-908er eine Anhöhe...

Pedro bringt seine Bremsen an die Belastungsgrenze.
Er gibt alles in seiner eleganten, hellblauen Nummer 4.

Vic Elford beschleunigt mit Vollgas aus der Kurve heraus. Man erkennt, wie der Wagen vorne leicht und hinten schwer wird. Der schwerpunktgünstige Mittelmotor bietet Power und eine gute Traktion zu jeder Zeit.

Ein Überrollbügel ummantelt den Motor und schützt den offen sitzenden Fahrer im Porsche. Das Fahrwerk war bei der Targa Florio einer Zerreißprobe ausgesetzt. Die Stoßdämpfer mit blauen Federn hielten trotzdem.

Targa Florio

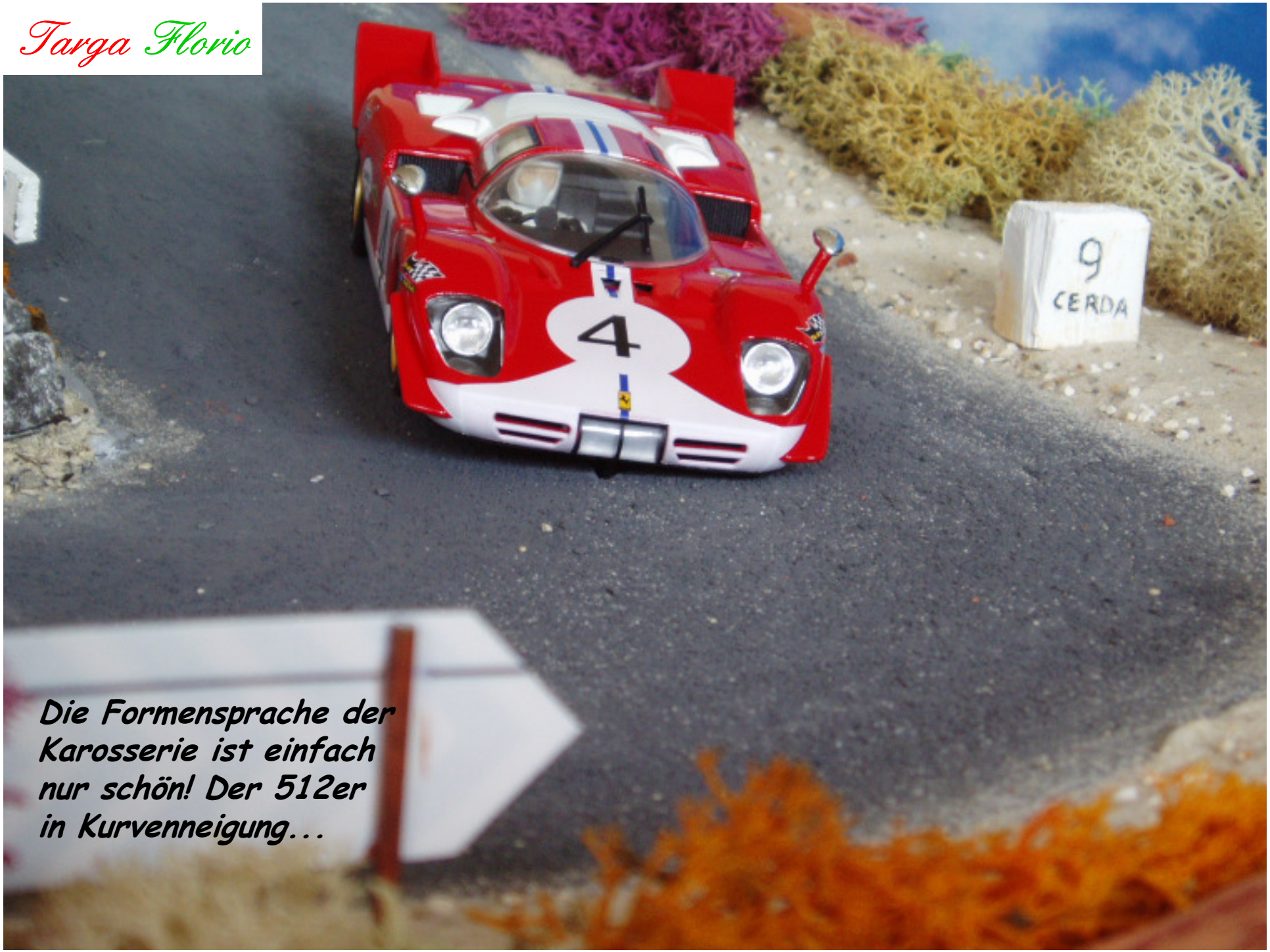
Einer der bekanntesten 908er von Hans Herrmann und Vic Elford...

Siffert´s 908er war radikal gebaut: Motor vor, Getriebe hinter der Hinterachse. Am radikalsten war der Pilot selbst: Er war der am meisten beschäftigte und schnellste Rennfahrer seiner Zeit: Formel 1, Langstreckenrennen, Bergrennen, Targa Florio... „Seppi" aus Fribourg zeigte allen, wo der Hammer hing.

Legendär: Jo Siffert im roten Helm mit zwei weißen Streifen und Schweizer Flaggenkreuz. Sein Fahrstil: Radikal und immer am Limit!

Targa Florio

Dieser Sound lockt jeden vor dem Busch hervor:
Der Ferrari 512 ballert mit 12 Zylindern vor der Hinterachse über sizilianische Landstraßen!



Die Formensprache der Karosserie ist einfach nur schön! Der 512er in Kurvenneigung...

Schickes Rot-Weiß, exponierte Chromspiegel und goldene Felgen: bei den Italienern war das Design schon immer stimmig.

Der mächtige Mittelmotor sitzt unter einer weißen Sonnenjalousie mit Kühlrippen...

Der Ferrari-Prototyp bricht über die Kuppe und lenkt sofort stark ein, um die nächste Kurve mit Schwung zu erwischen.

Mit Karacho geht es von der Anhöhe hinab. Unten wartet die endlos lang erscheinende Zielgerade, entlang am Meer.

Das war´s für heute aus Sizilien. Ich hoffe, der Streifzug durch die Vergangenheit heldenhaften Motorsports hat Euch gefallen.

Wir Slotter holen immer wieder die guten alten Zeiten auf unsere Bahnen zurück und lassen die alten Zeiten neu aufleben.

Slot on!

Alle Fotos und Texte in *Jim Hunt Magazine* dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers weiterverwendet werden! Wer sich nicht daran hält, verstößt gegen das Urheberrecht und darf schon mal einen tiefen Blick ins Sparschwein werfen...

Impressum:
Jim Hunt Magazine
Herausgeber: Jürgen Kellner
Kontakt: jim-hunt-magazine@gmx.de
Redaktionsanschrift: Jürgen Kellner – Jim Hunt Magazine- Achthaler Str. 31, 83075 Bad Feilnbach
Freie Mitarbeiter: Sushi Neda, Georg Nordschleife, Bernd Slotman

DAS WAR DIE VIERTE AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 5.

ERSCHEINUNGSTERMIN UND INHALT BLEIBEN BIS ZUR VERÖFFENTLICHUNG STRENG GEHEIM!

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only erscheint monatlich. Es ist, bis auf die individuellen Downloadgebühren des Users, kostenlos. Die Artikel geben die Meinung des Autors wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss entweder damit leben oder darf das Magazin nicht lesen. Wer zum Lachen in den Keller geht, wird sich schwer tun, den Mix aus Information und Entertainment richtig einzuordnen. Wir schreiben für lässige Leute, die Slotten als spaßbringendes Hobby und nicht allzu engstirnig betrachten!