Jim Hunt Magazine®

29

Targa Florio Porsche 914 – volles Rohr durch Sizilien

Lola T600 von SRC

Workshop Reifen kleben

slot.it Gruppe C remastered

Jochen Rindt und sein Lotus

Editorial

Ausgabe zwei nach dem schweren Unfall. Vielen Dank für die Begeisterung, als es endlich wieder ein neues Jim Hunt gab. Nun geht es mit Vollgas weiter und mal sehen, was die Zukunft so alles bringen wird.

Neuer Trend: Importeure jammern und zeichnen ein Bild von sich, als würden sie sich selbst bald weg rationalisieren müssen. Das ist etwas, was nachdenklich stimmt. Schreibtisch Strategen sehen Euch Kunden, sprich Euch Leser als Endverbraucher wohl nicht sonderlich ernst. Kauft unreflektiert und schaut Euch dazu die Bilder auf der Distributoren Website an! Das reicht, um sich ein Bild von neuen Slotcars zu machen. So ein Statement von einem Strategen. Darauf müssen wir als Magazinmacher reagieren, gehen unabhängig unseren Weg. Es wird sich zeigen, ob Menschen langfristig Lust haben, unreflektiert zu kaufen. Vielleicht vermarkten dann jene Strategen bereits Haarspray oder Sportartikel mit dem gleichen Sachverstand und laienhaften Kenntnis der Szene, wie vorher bei Slot. Oder ist das Volk heute doch so weit, dass es alles kauft, was diktiert wird? Das passt dann allerdings nicht mit Gejammer und schwierigen Verkaufszahlen zusammen. Oder ist es doch nur reine Raffgier? Erstaunlicherweise werden manche Produkte nach nicht allzu langer Zeit als Neuheit im Händlerregal plötzlich von Ramsch-Spezialisten im Netz zum Dumpingpreis verhökert.

Der Importeur verkauft erst an den Einzelhandel, der zahlt voll und hat Regale voll. Nach etwas Zeit räumt der Importeur sein Lager und über diverse Kanäle wird dann die gleiche Ware verramscht. Händler die vorher normal eingekauft haben sind die Dummen, weil sie den Preis nicht mitgehen können ohne privat drauf zu zahlen. Fragt sich, wie lange das Händler mitmachen, sich leisten können so einzukaufen. Fragt sich, wie lange sich so eine Verkaufstaktik halten kann. Wie lange dauert es, bis man die eigenen Händler schlachtet und in die Insolvenz treibt?

Die Formel 1 war mal ein sehr aufregender Sport, nicht zuletzt, weil es bei den Rennen jedes Jahr Tote gab. Die Fahrer waren richtige Helden, die alle am Limit lebten. Ein Exponent war Jochen Rindt. Wir fahren seinen rot-goldenen Lotus und berichten, was sich auf dem Hot Seat abspielt.

Diesmal gibt es wieder einen Workshop. Wir sprechen über die Vorzüge Reifen auf Felgen zu verkleben und zeigen Kniffe, wie man das am besten macht.

SRC hat ihn reaktiviert, den Porsche 914. Wir fahren die Targa Florio Version und jagen reuelos durch Sizilien. Eine Ode an ein tolles Mittelmotor Auto in Kooperation zwischen Porsche und Volkswagen und ein legendäres Rennen, das es so leider nicht mehr gibt.

Ein Highlight ist die Bahn von Jim Hunt Fan Rainer. Er hat vor Jahren nach langwieriger Krankheit das Rennbahn Hobby für sich entdeckt. Sein Projekt brachte ihm Freude und Genesung. Wir zeigen seine wunderschön inszenierte Bahn im Großformat, die Bilder sind dermaßen klasse, dass sie einen würdigen Rahmen verdienen.

„Was ist da los“ ist eine neue Rubrik, die ab sofort im Jim Hunt regelmäßig Platz findet. Wir wagen uns mit Augenzwinkern wie ernsthafter Kritik an bunte Facetten wie dunkle Schattierungen heran. Schmunzeln wie Nachdenken gleichermaßen erlaubt.

Für den Jahreswechsel zeigen wir Euch sehr interessante, klassisch gedruckte Sachbücher und wundervolle Kalender für Motorsportfans.

Und es gibt wieder einen Workshop: diesmal zeigen wir Euch, wie man Reifen verklebt, um noch schneller zu sein.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 29!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Porsche 914 Targa Florio

Bahnbau

Rainer´s Projekt

Tracktests

- *Lola T600*
- *Jochen Rindt´s letzter Lotus F1*
- *limited: Porsche 911 S und RSR*
- *slot.it Gruppe C 956LH: leichter und schneller?*
- *Carrera 124 Digital Manthey RSR*

Workshop

Reifen kleben

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

Jim´s Universum

Liebe Magazinmacher,

wie schön, dass es das Jim Hunt wieder gibt. Der auf Anhieb gelungene Neustart nach der langen Verletzungspause ist gelungen, der Motor des frischen Magazins läuft rund wie eh und je. Alles Gute an den Herausgeber, bewundernswert wie er sich ins Leben zurückgekämpft hat. Ihr macht einen qualitativ hochwertigen Job und das kostenfrei für den Leser. Freue mich auf viele weitere Ausgaben Eurer einmaligen Lektüre!

Peter Nertasch

.....

Herzlichen Dank für das gelungene Magazin. Nummer 28 hat mich nach langer Pause erlöst, das Warten hat sich gelohnt. Mir gefiel der Mix aus den Themen. Sehr interessant fand ich die Reportage über das Sammeln. Wie von Euch gewohnt wunderbar inszeniert mit klasse Fotos und mit spitzer Feder geschrieben. Einmalig im Slot-Journalismus, unterhaltsam wie informativ zugleich. Macht weiter so und last but not least: alles gute weiterhin für Herrn Jürgen Kellner, dem wir das alles zu verdanken haben!

Bill Meisters

Vielen Dank für die wunderbare Lektüre! Jede Ausgabe macht mir große Freude. Die bunte Themenvielfalt über die gesamte Bandbreite von Rennwagen wie Zusatzthemen gefällt mir seit Bestehen des Magazins. Ich würde mir regelmäßige Workshops wünschen. Wäre das möglich?

Tom Baring

.....

Liebe Redaktion,

herzlichen Dank für die letzte Jim Hunt Ausgabe. Wunderbare Artikel und Testberichte. Dazu eure einmalige Art Slotcars zu fotografieren. Toll! Sehr informativ und unterhaltsam zugleich fand ich die Reportage „Sammelsurium“. Gut geschrieben und raffiniert kommentiert!

Toni Makken

Das Warten hat sich gelohnt! Wie schön die neue Ausgabe bekommen zu haben. Herzlichen Dank dafür!

Peter Ebner

.....

Thank you very much for Jim Hunt No. 28. Looking forward to No.29 and many issues in the future.

Sean White

.....

Vielen Dank für die vielen Zuschriften und bitte nicht sauer sein, wenn wir nicht alle Leserbriefe veröffentlicht haben. Es waren zu viele und wir wollten uns auf eine kleine Auswahl beschränken. Danke noch mal für so viel positiven Zuspruch und wir freuen uns darauf, Euch weiter gut zu unterhalten wie zu informieren.

Jim´s Universum

Fehlerteufel Webadresse

Im letzten Jim´s Universum hat sich leider ein kleiner Fehler eingeschlichen. Der korrekte Link zum Bezug des Reifenklebers lautet

www.schletek-shop.de

slot.it - neue website

Die Italiener haben ihren Webauftritt überarbeitet. Sie ist nach wie vor in Italienisch, Spanisch und Englisch zu haben. Warum nicht in Deutsch? Unsere Landessprache ist quantitativ die meist gesprochene Sprache in der EU. Unser Markt ist nach wie vor sehr kaufkraftstark im Vergleich zum übrigen Europa. Vielleicht denkt man einmal darüber nach. Viel Spaß beim Scrollen. Mir gefällt die neue Website sehr gut. Neuheiten sind nach Monaten gelistet, alles strukturierter als vorher.

Alfa Romeo 8C 2009B, Mille Miglia 1938

Den Sieger des italienischen Klassikers von 1938 bringen die Macher vom Modelant im hoch detaillierten Maßstab 1zu32 in Kleinserie auf den Markt. Alles am Resine-Alfa ist Handwerkskunst, ohne Computerhilfe. Clemente Biondetti mit Beifahrer Aldo Stefani steuerten den Wagen 1938 zum Sieg. www.modelant.com

Racer – klassisches Maranello Zeugs

In technischer Kooperation mit slot.it bringt Racer seit Jahren hochwertige Boliden auf den Markt.

Zwei Ferraris kommen. Sowohl in der preis-günstigeren Silverline als in der klassischen Racer Linie.

Fotos: Racer/amazingslot

Jim´s Universum

Dry Fluid Extreme: Gleitstoff statt Öl

Diese zwei Fläschchen mischen die Szene auf. Der Geheimtipp ist weder billig noch günstig, der Effekt auf Lager und Getrieben ist verblüffend. Slotcars laufen besser als mit herkömmlichen Produkten auf Lager und Getrieben...

Sehr innovatives Antriebstuning: DryFluid

Wir versuchten beide Produkte und waren mehr als begeistert vom Mehr an Performance. Die Autos laufen besser, leichter und zudem länger ohne Service. Was steckt dahinter?

Die deutsche Firma DryFluids stellt einen absolut neuartigen Schmierstoff für Slotcars vor. DryFluid Extreme wurde mit dem Ziel entwickelt Slotcars optimal zu pflegen und die Lebensdauer von Wellen, Lager und Führungen zu erhöhen. Hier werden extreme Schmiereffekte realisiert, ohne die schmirgelnde bzw. bremsende Wirkung von Staub und Schmutz befürchten zu müssen. Es zeigten sich unglaubliche Laufleistungen mit Langzeit-Schmiereffekten wie sie nur durch die verwendeten Inhaltkomponenten möglich ist. DryFluid ist nicht nur in Deutschland entwickelt, sondern wird auch hier produziert. Während herkömmliche Schmiermittel fast ausschließlich auf Ölbasis bauen, setzt DryFluid Extreme auf Keramikpartikel und spezielle Gleitpolymere. Spezielle Haftfluidzusätze sorgen für Halt der Schmierpartikel auf den Oberflächen. Der schnell verdunstende Trägerstoff weist beim Auftragen eine Kapillarwirkung auf. Binnen weniger Sekunden dringt es in kleinste zu schmierenden Winkel ein. Nach Verdunstung des Trägerstoffes wird das Fluid trocken (Dry). Das erklärt den Namen des Produktes. „Extreme“ steht für extreme Druckfestigkeit, hohe thermische Stabilität, niedrigen Gleitreibungskoeffizienten und Langzeitschmiereffekte mit Trockenlaufschutz. Kleinste keramische Teilchen setzen sich wie Gleitlager zwischen die Reibungsoberflächen und schützen nachhaltig vor Verschleiß. Kunststoff-Gleit-polymere zur Reibungsreduktion arbeiten sich während des Betriebs in die Oberflächen systematisch ein. Auf diese Weise erklären sich die Langzeit-Schmiereffekte. Bei der Entwicklung wurden Erkenntnisse aus dem Bereich der Trockenschmierstoffe mit denen der Luft- und Fahrzeugtechnik kombiniert und systematisch ausgewertet. Ergebnis ist ein trockenes Fluid (DryFluid), das beim Auftrag sehr dünnflüssig ist. Nach einigen Minuten der Anwendung hinterlässt es einen eher festen, weißlichen Gleitfilm. Der Hersteller nennt es daher Gleitstoff. „Schmieren kann jeder“ lautet demzufolge auch ein Statement des Entwicklers. Was absolut neu an der Produktinnovation ist dessen trockene Anmutung nach seiner Anwendung. Dies ermöglicht dass kein Staub- und Schmutz angezogen wird, um ein langes Modell-Leben zu garantieren. Wie sich in den umfassenden Tests gezeigt hat, wird gerade diese Eigenschaft von DryFluid besonders geschätzt. Herkömmliche Öle gehen system-bedingt gerne eine Symbiose aus Staub und Schmutz ein. Natürlich beeinträchtigt dies den Leichtlauf und letztlich auch die Lebensdauer von Lagern und Wellen. ***Fazit: Das Produkt ist jeden Euro wert! Geheimtipp!***

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Jim´s Universum

McKlein Rally Calendar – The Wider View 2015

Die perfekte Bühne für die spektakulärste Motorsport-Disziplin der Welt: Nirgendwo wird die einzigartige Atmosphäre der Rallye-WM so gut transportiert wie im offiziellen Kalender der FIA World Rally Championship 2015. Im 95 Zentimeter breiten Panoramaformat zeigt der XXL-Kalender „McKlein Rally Calendar – The Wider View 2015“ die 25 besten Bilder des Jahres – jeden Monat stehen zwei ganz unterschiedliche Aufnahmen zur Auswahl. Sehen Sie die Action und Stimmung rund um den Globus aus dem Blickwinkel von McKlein.

Die weltberühmten Fotografen nehmen Sie mit auf verschneiten Col de Turini, in die zauberhaften Hügellandschaften Sardiniens oder zum Highspeed-Fest in die finnischen Wälder und geben dazu exklusive Einblicke in ihre Kameraeinstellung und die Auswahl der Fotopunkte.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein, Fotografie: McKlein

Format: 95 x 48 cm, Seitenzahl: 25,

Fotos: 25 (2 Motive pro Monat zur Auswahl)

Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-69-7, Preis: 39,90 Euro

Rallywebshop, Hauptstr. 172, 51143 Köln

Tel.: +49 (0)2203-9242570

Fax: +49 (0)2203-9242590

www.rallywebshop.com

Jim´s Universum

Motorsport Classic 2015

Der Startschuss fällt, 55 Piloten spurten wie von der Tarantel gestochen los, springen in ihre Sportwagen und rasen mit durchdrehenden Reifen davon, als würde die Entscheidung in der ersten Runde fallen. Der Start in Le Mans bedeutete Gänsehautfeeling pur. So gefährlich der Motorsport in den 50er-, 60er- und 70er- gewesen sein mag, so faszinierend ist er bis heute geblieben. Der Kalender „Motorsport Classic 2015“ fängt die Stimmung aus diesen wilden Jahren ein und bringt sie in Form von 25 faszinierenden Schwarz-Weiß-Bildern zu Ihnen nach Hause. Dabei bleibt der beliebte Kalender seinem einzigartigen Prinzip treu: Jeden Monat gibt es zwei spektakuläre Motive zur Auswahl, die die gesamte Bandbreite des Motorsports abdecken – von der Formel 1 über die großen Sportwagenrennen bis hin zum Rallyesport. All diese unvergessenen Momente werden mit kurzen Beschreibungen garniert.

Technische Daten:

Format: 67 x 48 cm, Seitenzahl: 26 (2 Motive pro Monat zur Auswahl), Fotos: 25 in schwarzweiß,

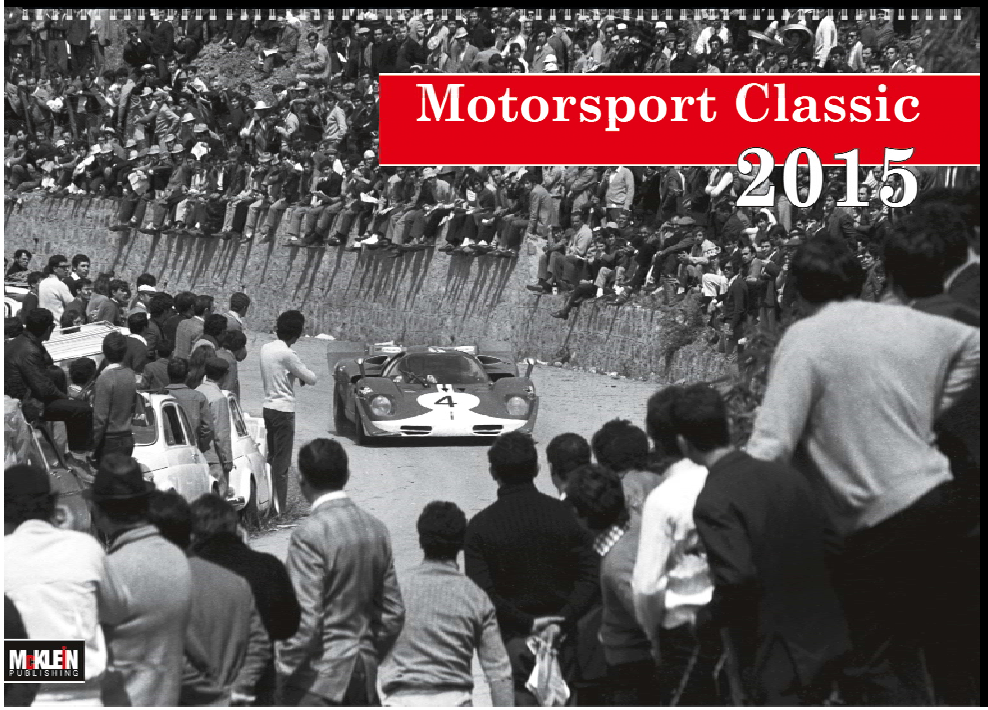
Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-70-3, Preis: 39,90 Euro

Racingwebshop, Hauptstr. 172, 51143 Köln

Tel.: +49 (0)2203-9242570

Fax: +49 (0)2203-9242590

www.racingwebshop.com



Jim´s Universum

2015 Desktop Rally Calendar – History meets the Present

Ein Generationenduell auf 11,5 x 13,5 Zentimetern: Das bietet der kompakte „2015 Desktop Rally Calendar – History meets the Present“. Bei diesem Tischkalender stehen alle zwei Wochen zwei verschiedene Bilder zur Wahl – ein Archivbild aus dem gigantischen Fundus von McKlein und ein Motiv aus der aktuellen WRC-Saison. Möchten Sie Quertreiber Ari Vatanen im Ford Escort RS1800 beim Drift durch die finnischen Wälder sehen oder doch lieber Thierry Neuville, der seinen Hyundai i20 WRC um dicke Felsbrocken zirkelt? Sie haben die Qual der Wahl bei diesem abwechslungsreichen Mix aus Alt und Neu sowie aus Action-, Technik- und atmosphärischen Aufnahmen.

Technische Daten:

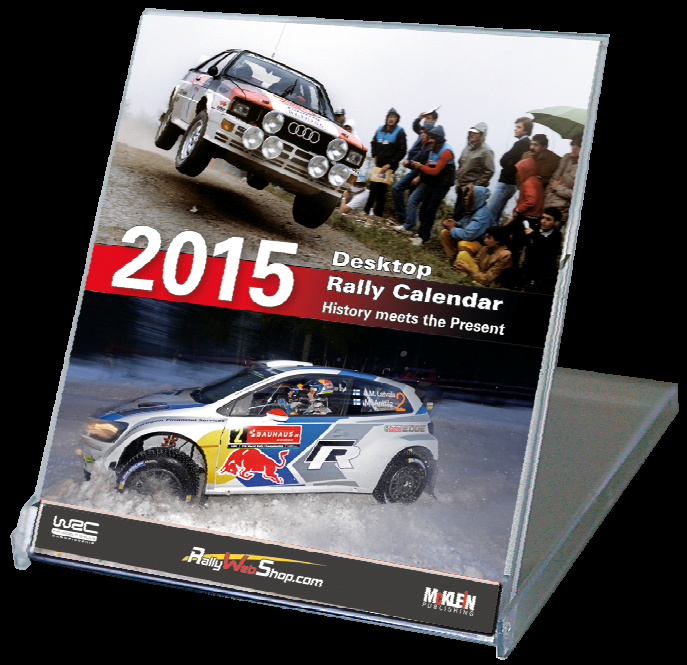
Format: 11,5 x 13,5 cm, Seitenzahl: 56 (Auswahl zwischen einem historischen und einem aktuellen Foto alle 2 Wochen), Fotos: 55 Farbfotos,

ISBN: 978-3-927458-71-0, Preis: 9,95 Euro

Rallywebshop, Hauptstr. 172, 51143 Köln

Tel.: +49 (0)2203-9242570

Fax: +49 (0)2203-9242590



Jim´s Universum

La bella machina

Autos aus Italien hatten und haben immer das gewisse Extra: Eleganz und Raffinesse gepaart mit anspruchsvollster Technik. Ganz gleich, ob Supersportwagen, Familienlimousine oder Kleinwagen - "le macchine" aus Turin, Mailand oder Modena sind immer etwas schicker und aufregender als die meisten Autos aus dem Rest der Welt. Dieser eindrucksvolle Band beschreibt die schönsten, die interessantesten und die berühmtesten Exemplare von Abarth, Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrari, Fiat, Iso, Isotta Fraschini, Itala, Lamborghini, Lancia und Maserati.

312 Seiten, zahlreiche farbige Abbildungen, 246 x 290 mm, gebunden, ISBN 978-3-86852-989-0

Das elegante Standardwerk von Klassik bis Moderne. Italiener bauen besondere Autos mit Charme und Emotion. Das Buch führt durch das italienischen Wesen von alter Blechkunst bis moderner Kunstfaser.

Jim´s Universum

Der Bertone

Der Bertone, bürgerlicher Name Alfa Romeo Giulia Sprint GT, ist einer der berühmtesten Sportwagen aller Zeiten. Die Coupé-Version der legendären Giulia wurde von 1963 bis 1976 gebaut und ist als Klassiker heute vielleicht noch begehrter denn je. Das Meisterwerk von Designer Giorgio Giugiaro reüssierte als eleganter Gran Turismo ebenso wie als Rennwagen - und tut das bis heute.

Die "Bertone-Bibel" von Alfa-Kenner Johnny Tipler liegt nun endlich in überarbeiteter deutscher Übersetzung vor. Lesen Sie alles über den sportlichen 2+2-Sitzer, über die Entwicklung, die Technik, die Rennsportkarriere nametlich der atemberaubenden leichten GTA und über den aktuellen Einsatz im historischen Motorsport.

208 Seiten, ca. 350 farbige und s/w-Abbildungen, 245 x 280 mm, gebunden mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86852-940-1

Alfa Fans, Kenner und solche, die es noch werden wollen finden in diesem Buch den idealen Begleiter, möchten sie ihre Herzschlagskurve auf Drehzahl für das temperamentvolle Coupé bringen.

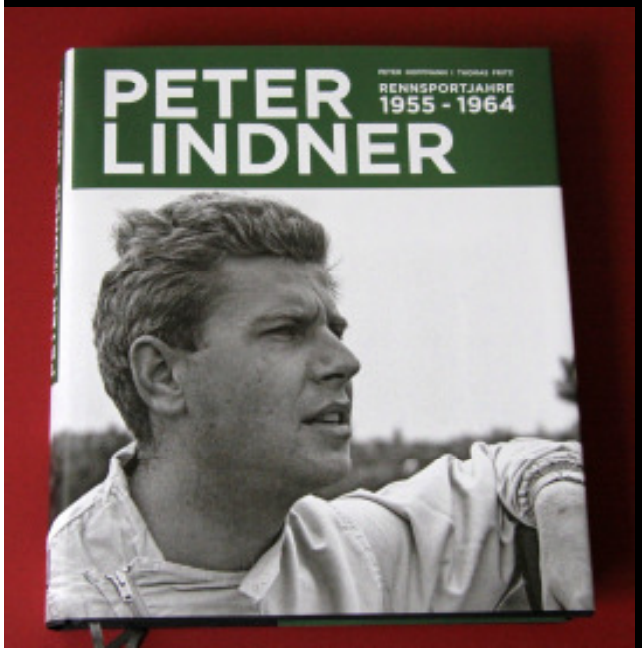
Jim´s Universum

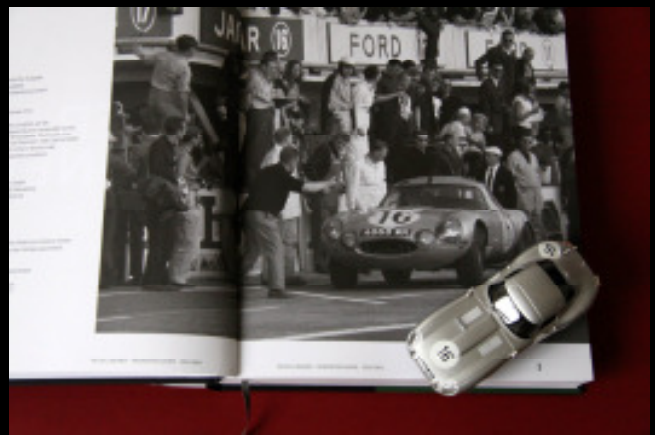
Peter Lindner – Rennsportjahre 1955 - 1964

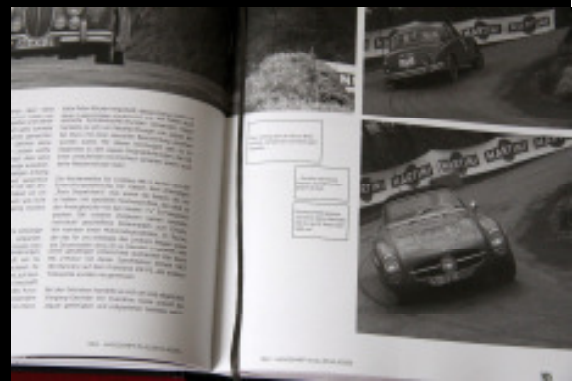
Peter Lindners Leidenschaft war das Fahren am Limit und oft auch ein wenig darüber hinaus; schnell zu sein war ihm wichtiger als Meisterschaftsehren zu erringen. Peter Lindner als lohnabhängiger Profirennfahrer mit Stallorder und „artigen Interviews“ nach dem Rennen? Unvorstellbar! Er wollte unabhängig sein, im Rennsport ebenso wie im Geschäftsleben als Jaguar-Importeur; totaler persönlicher Einsatz, verbunden mit höchstem Risiko war der Preis, den er gerne dafür bezahlte.

Das Publikum an der Rennstrecke, aber auch seine Freunde und Mitstreiter liebten ihn dafür. Viele seiner Wegbegleiter verbindet eine ganz persönliche Erinnerung mit dem Kaufmann und Rennfahrer Peter Lindner, von der sie noch heute mit Respekt und Bewunderung berichten.
Den Menschen Peter Lindner haben nur wenige wirklich gekannt. Für seine Familie und diejenigen, die ihm nahestanden, ist seine menschliche Art und die Gabe, den Moment zu leben, als gäbe es kein Morgen, für immer unvergesslich. Das vorliegende Buch soll die Erinnerungen an den Menschen, Rennfahrer und Kaufmann Peter Lindner, auch 50 Jahre nach seinem tragischen Unfalltod in Monthléry nicht verblassen lassen.

Autor: Peter Hoffmann, Thomas Fritz
Format: 240mm x 280mm
304 Seiten, ca. 350 Bilder
ISBN 978-3-945397-01-5
Preis: Euro 59.-
www.curbs.de







www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing

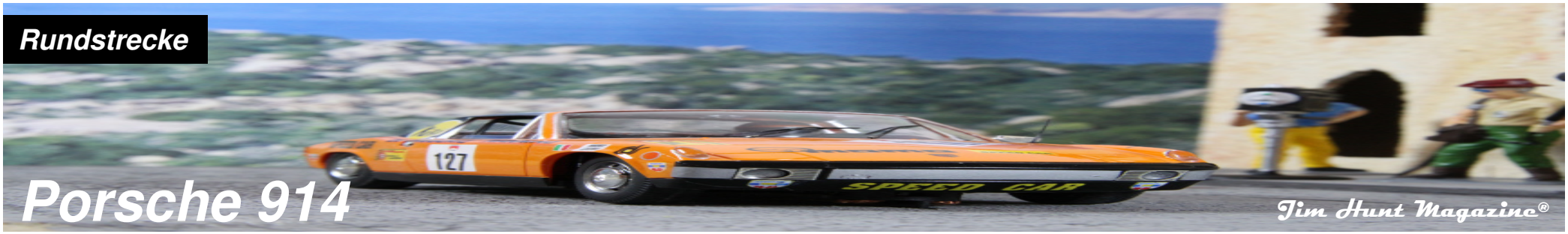
- Fahrzeuge und Zubehör aller führenden Hersteller
- Schnelle und günstige Lieferung
- Service und Beratung sind bei uns selbstverständlich
- Kostenloser Pre-Order Service

Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de

PORSCHE 914

TARGA FLORIO

Volles Rohr in der wilden Achterbahn auf Sizilien



Porsche 914

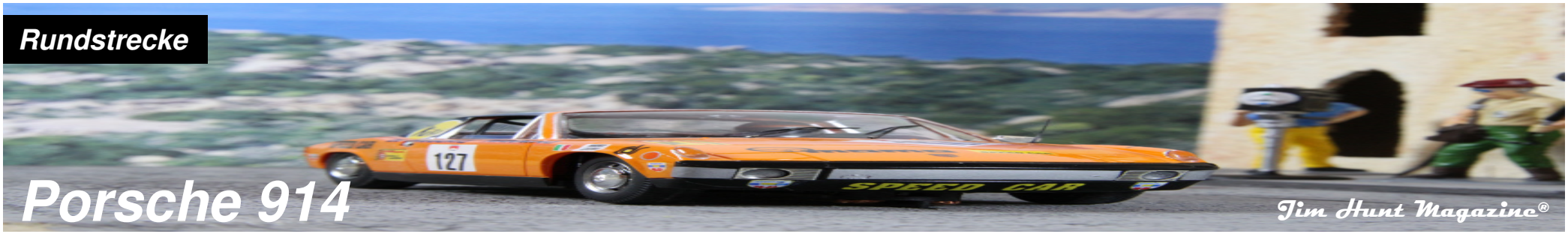
Jim Hunt Magazine®

Die Targa Florio auf Sizilien zog Piloten aus aller Welt an. Das Straßenrennen auf Sizilien, eine endlos erscheinende Kurvenhatz durch die Berge des Hinterlandes und entlang des Meeres forderte alles von Mann und Maschine ab. Es war gar nicht so leicht, den Kurs in Kopf zu behalten. Zudem liefen Tiere und ganz klar, Menschen auf der Strecke herum. Man wusste nicht, was hinter der Kurve auf einen wartete. Nur während des Rennens war die Strecke „locker“ gesperrt. Das hieß nur, dass es im Normalfall keinen Gegenverkehr zu erwarten gab. Trotzdem musste man den Schieber ganz weit aufreißen, wollte man mit von der Musik sein. Eine Mischung aus Rundstrecke und Rallye und alles andere als ein leichtes oder gar ungefährliches Unterfangen. Alfa, Ferrari und Porsche duellierten sich dort mit leichten Sportprototypen, die mit Kennzeichen versehen wurden, um den Anschein zu erwecken, es seinen zugelassene Straßenautos. Manche bekannte Fahrer traten unter falschen Namen an, um trotzdem dabei sein zu können, ohne durch den Weltverband verbannt werden zu können. Ein Tollhaus der besonderen Art, die es leider nicht mehr so gibt.

Selbstverständlich traten neben den Sportprototypen auch leistungsgesteigerte Sportwagen an. Ein Exponent ist der Porsche 914. Der zunächst als Volks-Porsche propagierte Wagen mit Vierzylinder VW Motor sollte die sportliche Lücke zwischen 911er und biederen VW schließen. Kantige Form und Schlafaugen

Hart am Gas durch sizilianisches Geläuf: der straffe 914er hebt das Beinchen und lässt die Kuh fliegen.

Laute Vespas, laute Rennanlagen: Der Mittelmotor brüllt kernig aus den beiden dicken Endrohren. Tifosi flippen aus, wenn der kleine Orangefarbige um die Ecken bricht. Forsch: der kleine Porsch.



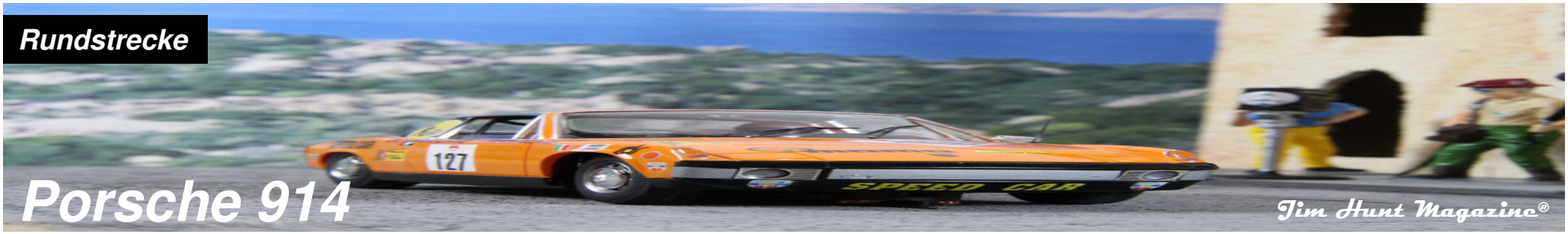
Porsche 914

hoben ihn deutlich vom Sportwagen 911 ab. Als das Werk Wagen zur Monte schickte, hatte man seine Probleme. Mit einem Sechszylinder aufgerüstet war der Mittelmotor 914 auf Schnee schneller als die Elfer: Sein Handling war besser gegenüber den Heckmotor-Wagen. Das wollte im Konzern keiner hören und das sollte auch nicht unbedingt an die Öffentlichkeit dringen. Der klare Verkaufsschlager sollte der 911 bleiben und es kann nicht sein, dass der VW Porsche schneller ist als der Platzhirsch. Das Projekt 914 wurde im Rallyesport werksseitig eingestampft. Einige Privatfahrer setzten weiterhin auf den kantigen Kultwagen der 70er Jahre. Er sah verdammt modern aus. Und mit dem Sechszylinder war er eine Macht.

SRC aus Spanien widmet sich, Jahre nachdem der Kleinserienhersteller Proto aus Frankreich ihn in Resine goss, dem kantigen Volks-Porsche in Orange und Targa Florio Ausführung. Wir steigen ein und berichten, wie sich sein Mittelmotor auf kurvigem Geläuf schlägt.

Volles Rohr über die Piazza. Die legendären Targa Florio war ein Event mit maximaler Publikumsnähe. Nichts für schwache Nerven im Cockpit wie am Straßenrand. Adrenalin für alle unter südlicher Sonne.

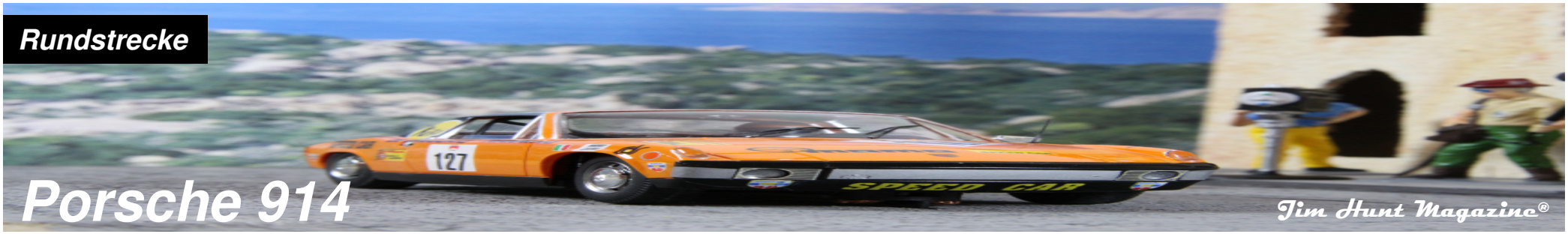
Über endlose Kurven hinunter zur langen Gerade am Meer und dann wieder hinauf in die Bergdörfer. Der 914 mit schlanker Bereifung meistert den Ritt mit ausdauernder Porsche Präzision.



Porsche 914

Optisch betrachtet setzen die spanischen Tuner auf hohe Wertigkeit. Details wie Scheibenwischer in 3D heben den Anspruch. Die Antenne ist schön dünn gestaltet, was andere nicht so gut hinkriegen. Sie montieren dicke schwarze Besenstiele auf ihre Autos. Eine Mischung aus Fly und Racer. Wir würden uns wünschen, man würde sich technisch mehr an Racer orientieren als an Fly. Die schmalen Hinterradfelgen eiern, das nervt! Vielleicht lässt die Schleifmaschine etwas Korrektur zu. Aber mal ehrlich, so etwas sollte nicht sein, zeigt man wie hochwertig fein man fertigen kann. Eine Radkappe ist zudem schief aufgeklebt und eiert wie eine halbherzig montierte Felgenabdeckung. Demontieren und zentriert aufkleben, jetzt passt zumindest das. Ich kontaktierte den Hersteller und nach bebilderter Schilderung schickten sie mir unkompliziert neue Achsen und Felgen. Super! Jetzt läuft alles rund. Die Reifen sind schmal, der Targa Florio 914 tritt mit schlanken Stahlfelgen an. Ich könnte mir den Wagen auch mit breiteren Fuchsfelgen vorstellen. Mal sehen, welche Versionen noch kommen werden. Es gab interessante Rundstrecken-Ausführungen in den 70ern. Am Heck sitzen zwei Auspuff-Rohre, die analog zum Käfer aus einem Querrohr kommen. Größer, dicker und klar: der Sound ist gewaltiger als beim Kugel-Porsche, der eher wie eine Nähmaschine vor sich hin boxert.

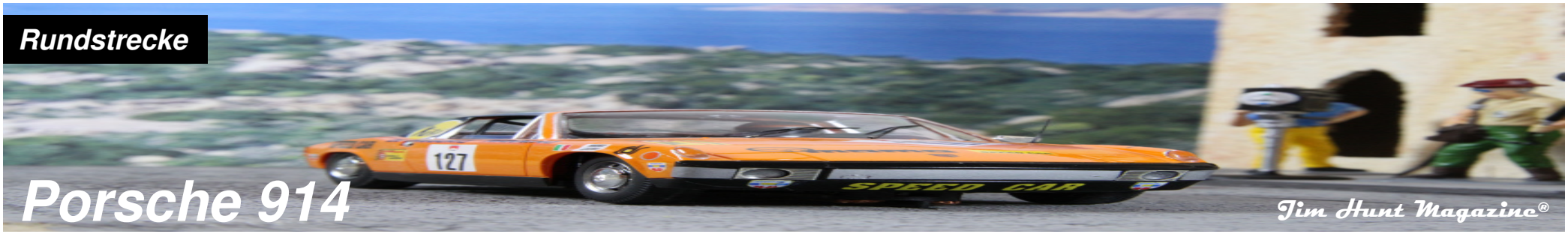
Der Mittelmotor mit Sidewindergetriebe schiebt den Volksporsche kraftvoll über den Kurs, vorbei an beschmierten Mauern und immer wieder hoch in die Berge.



Porsche 914

Bevor es auf Sizilien zum Rennantritt kommt, der obligatorische Ölservice: Achsen, Motorwelle, Leitkielbuchse und Steher der Karosserie schmieren. Gleitmittel auf das Sidewinder Getriebe. Das Spiel des Motors in seiner Chassis Halterung gefällt uns nicht. Er wird eingeklebt, damit überträgt er seine Kraft präziser auf das Getriebe. Der Magnet fliegt raus. Er ist weder gesteckt noch geklebt. Er ist eingeschmolzen. Seine Halter zur Seite biegen und schon lässt er sich bequem heraus nehmen, wie schön. Wie fährt sich der 914er pur? Kurze Antwort: sehr schön. Der Motor hat keinen übertriebenen Bums, er zieht schön durch und verleiht dem Volks-Porsche ein authentisches Fahrbild. Die schmalen Reifen und der Sidewinder halten den kleinen Mittelmotorwagen ordentlich auf Zug. Tritt man ihm ordentlich aufs Pedal lassen sich in Kurven ansprechende Drifts hinlegen, wenn man es darauf anlegt. Fährt man präzise und rund, folgt der Porsche aufs Wort. Die SRC Leute haben ihm sogar die Charakteristik eines echten Mittelmotorwagens eingebaut: in engen Kurven sollte man Lastwechsel vermeiden, dann dreht

Sportlich geduckt kauert der Kleine über dem Asphalt. Sein Heck sitzt satt in den Federn, der Bug bäumt sich auf. Feine Details verzaubern die Augen des Betrachters während der eingefleischte Sportfahrer mit Stil ein authentisches Fahrverhalten erhält, das perfekt auf den Volks-Porsche abgestimmt ist.



Porsche 914

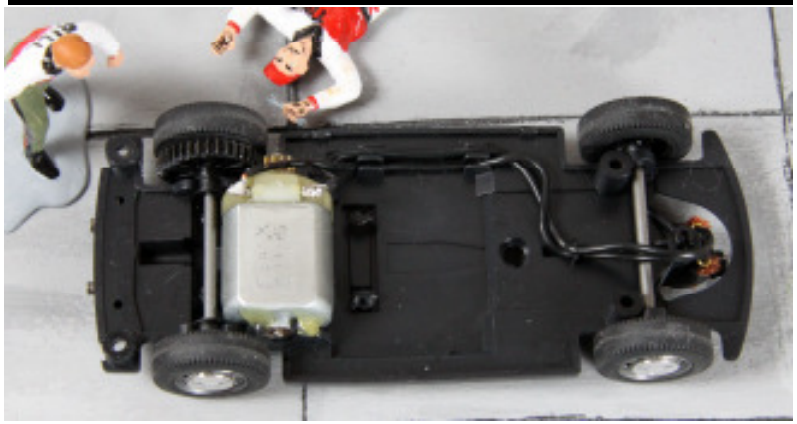
sich das Auto wie ein echter Mittelmotorwagen auf rutschigen Geläuf. Ich liebe es, wenn sich Autos echt anfühlen! Was mir richtig gut gefällt: Chassis und Karosse sind voneinander ab Werk entkoppelt! Bravo! Der kleine Spalt zwischen Bodenplatte auf Aufbau sorgt für ein sehr authentisches, ansprechendes Fahrverhalten.

Die vier Schrauben dezent lockern und der Porsche schnurrt noch besser als zuvor. Der kleine Fauxpas mit den eiernden Felgen ist vergessen, sie haben hilfsbereit nachgebessert. Alles in allem ein feiner Klassiker, der in Serie längst überfällig war. Nicht jeder möchte Proto Resine Karossen selbst zum Racer aufbauen.

Fazit:

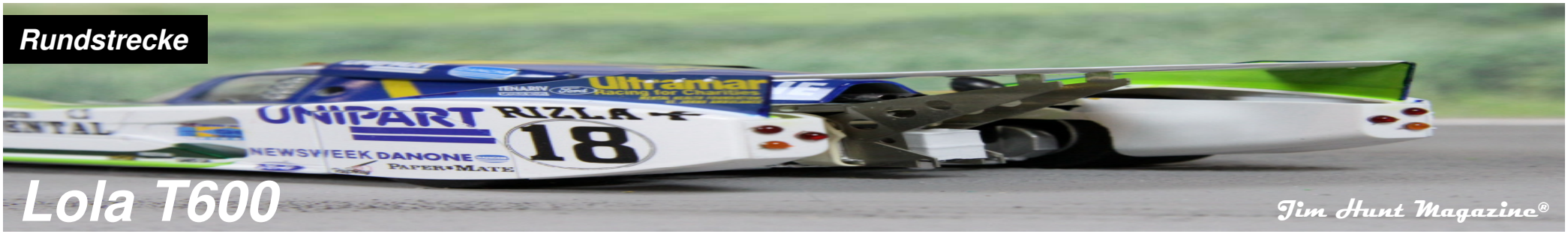
Der Porsche 914 von SRC, ist ein klassischer Mittelmotorwagen mit Sportlichkeit ab Werk. Entkoppelte Karosserie, durchzugsstarkes Sidewinder Getriebe in Einklang mit angemessener Motorleistung überzeugen auf der Ideallinie. Blei- und magnetfrei souverän zu fahren, ohne große Kniffe anwenden zu müssen, zeigt den Anspruch der Detail verliebten Spanier.

VW Technik war in den 70ern überschaubar, simpel und für jeden Schrauber irgendwie machbar. Der SRC 914er mit Porsche Genen besitzt ein solides Sidewinder Getriebe und schmale Reifen auf plastifizierten Stahlfelgen, die guten Gripp bieten. Die Verlegung der Zündkabel ist vorbildlich. Magnet raus, losgeht´s: ab Werk entkoppelt! Tipp: Motor in Halterung einkleben, das schont langfristig das Getriebe und liefert nebenbei ein paar Extra PS.



Lola rennt

SRC wagt die sagenhafte Erscheinung T600

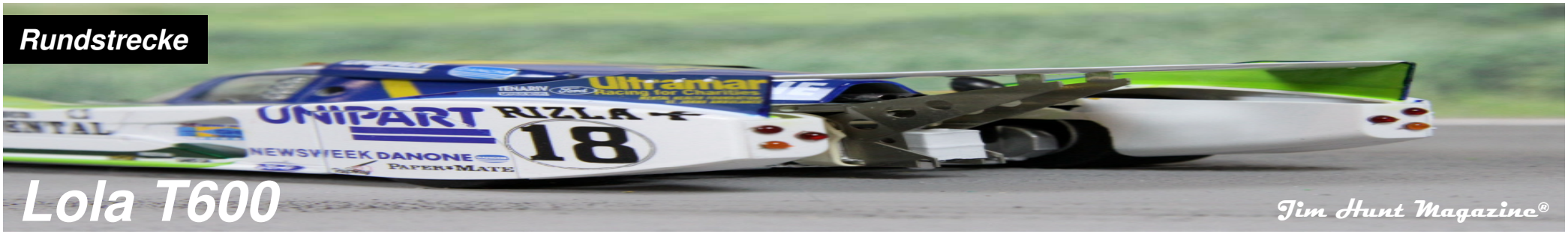


Lola T600

Jim Hunt Magazine®

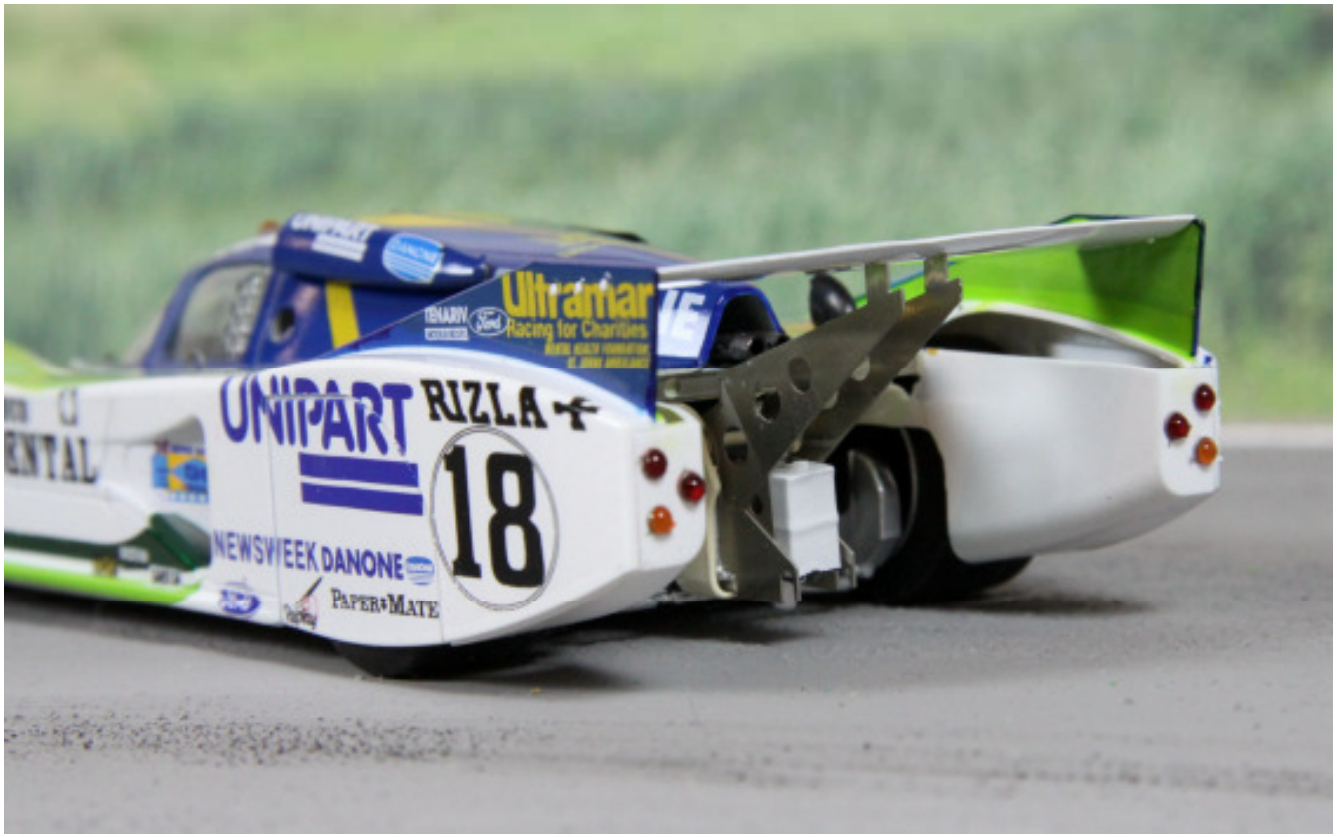
Die 1980er Sportwagen-Weltmeisterschaft dominierten Porsche 935. Darauf reagierte die FIA mit der neuen GTP-Klasse. Die Lola T600 war eine Symbiose aus der neuen Klasse und dem Engagement des britischen Rennfahrers Brian Redman. Er und der US-Rennstalls Cooke-Woods Racing suchten 1981 ein Rennfahrzeug für die neue IMSA-GTP-Serie. Eric Broadley von Lola Cars hatte erst die Idee, ein T70-Fahrgestell mit neuer Karosserie auszustatten. Daraus wurde ein komplett neuer Rennwagen mit Ground-Effekt und Aluminium-Karosserie, die die Hinterräder komplett verdeckte. Diverse Aggregate waren im Einsatz. In der US IMSA GTP ein Sechs Liter V8 von Chevy. In der Sportwagen-Weltmeisterschaft ein Cosworth 3,3 Liter DFL Motor ein. Es folgten Porsche sowie BMW Turbo-Motoren. Die T600 lief 13 Jahre bei 131 Rennen. 12 Siege, drei Klassensiege und 27 Podiumsplätze kamen heraus. Zur Sportwagen-Weltmeisterschaft 1981 holte Lola die beiden Ex-Formel 1 Fahrer Guy Edwards und Emilio Villota ins Cockpit. Für die 24 Stunden von Le Mans traten zwei T600 an. Juan Férnandez komplettierte die Mannschaft als dritter Mann. Der in der IMSA GTP überlegene US-Rennstall setzte seinen Wagen ebenfalls an der Sarthe ein, kam aber mit den Bedingungen nicht zurecht. Das Werksteam landete wegen

Anmutende Space Optik, verkleidete Hinterläufe und offene Luke im Dach, um des Reglements willen als offener Wagen zu gelten. Luke, ich bin Dein Vater!



Lola T600

technischer Problemen auf Platz 15. Gewonnen hat ein Werks-936/81 mit Jacky Ickx und Derek Bell am Volant. An Porsche führt eben kein Weg vorbei, auch keine neues Reglement. SRC hat den T600 ausgesprochen schön inszeniert. Optisch eine runde Sache. Schön rund laufen seine knapp eingepassten Hinterräder in den verkleideten Abdeckungen unter der Karosse. Maßarbeit und Präzision wie es sich gehört. Die ausgefeilte Formensprache des Boliden bringt eine Eleganz auf die Rennpiste, die sich sehen lassen kann und klar von den anderen Wagen unterscheidet. Das markant auslaufende Heck, die offene Dachluke und der seitliche Rüssel im Bereich des Motors liefern ein eindrucksvolles Bild von einer eindrucksvollen Maschine, die damals realisiert wurde. Das Lola Werksauto von LeMans 1981, aus jeder Perspektive eine Augenweide. Feine Details wie die 3D Wischerblätter bringen den letzten Schliff an das GTP Fahrzeug, als man in engen Jeans und weiten Pullis zur Rennstrecke pilgerte. Über die Frisuren schweigen wir uns besser aus, die 80er waren da nicht besonders stilsicher. Vokuhila und Schnauzer lagen im Trend, ich fand das damals schon sehr prolo. Zurück ins Cockpit. Im Hot Seat nutze ich die vorderen geschwungenen Kotflügel des verrückten Raumschiffs als Orientierungshilfe auf der langen Hunaudière. Der Bug verschlingt die Mittelstreifen mit Lichtgeschwindigkeit. Die Länge des stark verkleideten Chassis bietet perfekten Geradeauslauf, ideal hier bei Vollgas. Auch in langen Kurven spielt die Bauform ihre Karten aus: die lange Lola hat Reserven, bricht nicht weg. Egal ob man einen Gang zu hoch unterwegs ist oder auf Zug durch die Kurve heizt. Die enge Kehre am Maison Blanche geht im Zweiten. Es gilt den 936er Porsche zu bezwingen, was keine leichte Aufgabe ist. Jules steht auf seiner Hülle, Jacky Ickx oder Derek Bell sitzen im Cockpit und das macht die Sache nicht leicht. Mit Spirit geht's hinter dem offenen Zuffenhausener Sternschiff her. Gänge ausdrehen, das knackige Hewland Fünfgang-Getriebe präzise schalten, ohne seine Zähne zu kitzeln. Es wird heiß im Sitz, die offene Luke im Dach lässt imaginär etwas Dampf ab.



Beflügelnd: SRC packt Fotogeätztes untern Heckflügel. Bei Bedarf mittig ausgerichtet zurechtbiegen. Detailreichtum anno 2014: eine Wucht für die Augen.

Slotracing & Tabletop Center Lintfort

www.facebook.com/SlotracingTabletop

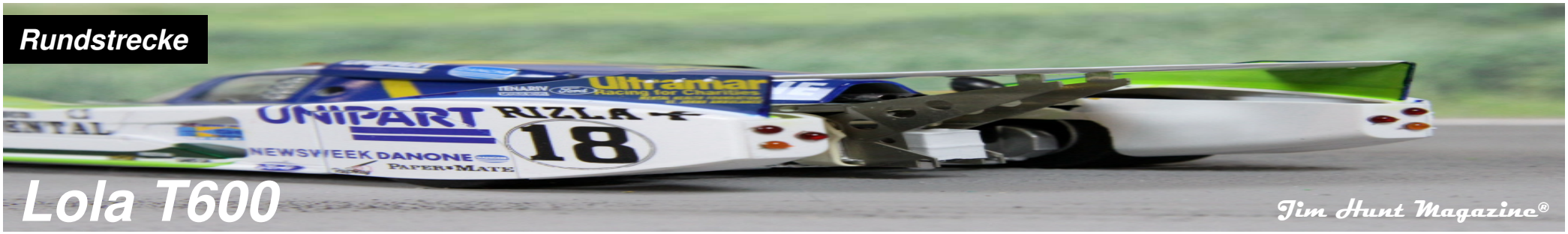
www.stc.plastikmodellcenter.de

Renntermine 2015

Dienstags: 132 slot.it. NSR Sideways Kart MiniZ
Donnerstags: 124 Scaleauto DRM´82 Nascar GT-Sprint

Jeden Monat: Lichtrennen!

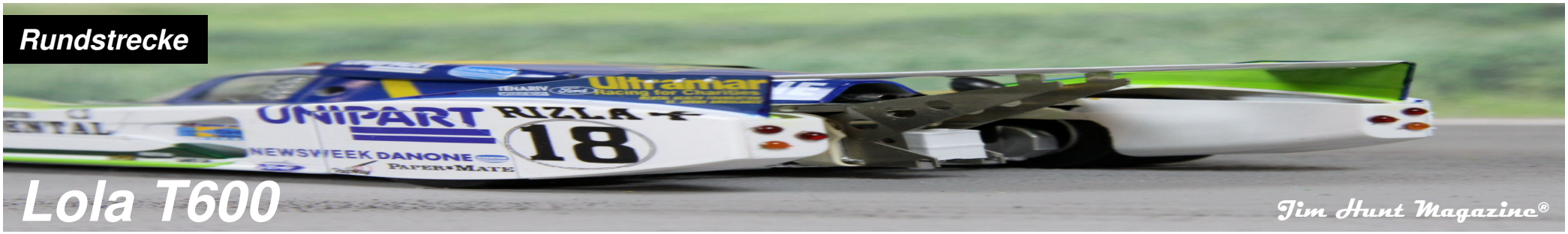
Fun Hunt Magazine 2015 ®



Lola T600

Ich fühle mich wie mit einem Daunenanorak in einer Sauna. Koche im eigenen Saft und lausche dem brutalen Sound des Motors, das mich für das Leiden mehr als entschädigt. Die Hitze im Sitz fordert meine gesamte Fitness. Das Joghurt-Sponsoring bringt Devisen, aber ist es die richtige Nahrung um sorgenfrei ins Ziel zu kommen? Die Stints sind verdammt lange in LeMans und mal generell: harte Männer der 80er essen keinen Joghurt. Das konsumieren eher langhaarige Sozialpädagogen in ihren Häkelpausen. Oder ist die Außenhaut meiner Lola aus dünnwandigen Joghurtbechern gefertigt? Es macht mir Spaß einen BMW M1 hinter mir zu lassen. Vor mir ein zwitschernder 935 Turbo, der macht mir das Leben schwer, bis ich auf der nächsten Runde auf der langen Hunaudière abschütteln kann. Ich schieße wie Luke Skywalker an ihm vorbei. Er fühlt sich bestimmt zurückgelassen wie Yoda auf seinem einsamen Planeten. Länge läuft und flach ist besser als alles andere Flügelwerk. Wären da nicht die kleinen technischen Zipperlein, die immer wieder an die Box zwingen. Der Porsche der Konkurrenz läuft und läuft. Die Deutschen arbeiten wohl doch präziser als Inselmenschen bei Lola. Oder liegt´s an der besseren Ernährung? Am Dialekt? Der Wagen läuft lieber zuverlässig und meidet schwäbisches Geschimpfe an der Box. Wir werden es nie erfahren. Fakt ist, die SRC Leute haben einen tollen Job gemacht und einen wunderbaren Klassiker der französischen Langstrecke auf die Kult-Piste geschickt. Die Lola kann sich optisch wie technisch sehen lassen.

Tieffliegender Sternenkreuzer oder Rennwagen? Die Optik der Langstrecken-Flunder mit ausschweifenden Karosserielinien wird von diversen Öffnungen durchbrochen, um den Aggregaten eine optimale Be- und Entlüftung zu bieten. Der am Dach angebrachte Ansaug-Rüssel sieht aus wie eine Turbine am Raumschiff. Ich fühle mich im Cockpit wie Captain Future.



Lola T600

Fazit:

Die Lola T600 ist ein optisch Aufsehen erregender, futuristischer Rennwagen für die Langstrecke. Die Optik hält, was sie verspricht. SRC hat einen tollen Job gemacht. Optische wie technische Präzision ab Werk. Das liefert tolle Momente für die Augen und das Fahrgefühl. Auf der Rennstrecke schlägt der den wackeligen Spirit Porsche von Jacky Ickx und Derek Bell ohne Wimpernzucken. Schreibe die Renngeschichte neu!

Wehe jetzt kommt dieses Vitrinengejammer und zu schade zum Fahren. Rennautos gehören auf die Rennbahn. Standmodelle in die Vitrine. Die Lola bietet ausgewogenen Fahrspaß und schöne Momente für die Augen. Es ist eine wahre Freude den von Brian Redman mit aufgebauten Wagen zu scheuchen. Man muss nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen fahren, um darin schnell unterwegs zu sein. Übliche Updates wie ein Ölservice, Magnet raus und Zündung präzise einstellen reichen, um gut bei der Musik zu sein. Wer diesen Wagen ständig im Kiesbett parkt, sollte grundlegend in sich gehen. Das hat nichts mit Vitrine oder ähnlichen Dingen zu tun, sondern eher damit, dass man einen Rennwagen mit gutmütiger Langstreckentauglichkeit beherrschen sollte, möchte man sich Rennfahrer nennen.

Der böse Jacky Ickx und Derek mit Bell Helm vereiteln im Spätzle Raumschiff den Sieg der futuristischen Lola. Im wild pfeifenden Turbo Porsche mit komplett offener Luke und verdammt hoher Hutze rauschen sie nach 24 Stunden aufs Stockerl. Jules Verne als Sponsor? Klares Zeichen: Lola gegen Porsche, eine Sternschnuppe.

Die wunderbare Leichtigkeit des Seins

Jim Hunt Magazine®

Porsche 956LH

Porsche 956LH

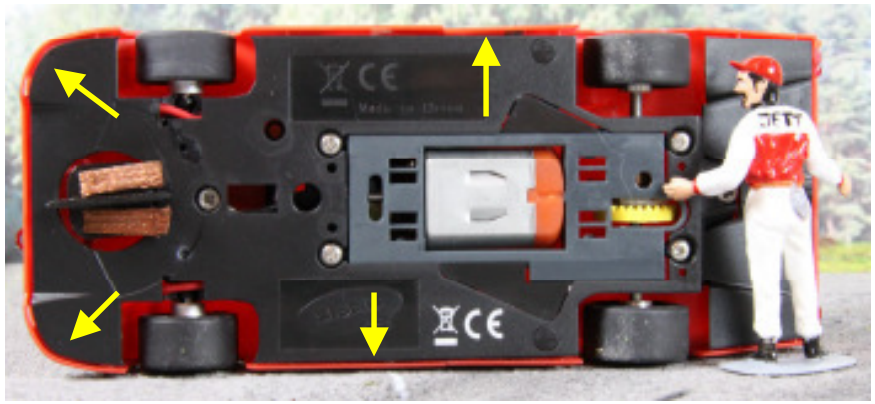
Slot.it und Gruppe C gehören zueinander wie Pech und Schwefel. Die Italiener bauen diese Wagengattung mit einer Passion, die aktive Rennfahrer wie Sammler seit Jahren mit tollen Exponenten verdammt schneller Sportprototypen begeistert. Wer denkt, schon wieder ein Abklatsch mit neuer Lackierung, der irrt. Die Marke begleitet seine Produkte aktiv durch die Jahre und setzt mit kleinen feinen technischen Lösungen dort an, wo man weiter machen kann, ohne die Grundkonzeption zu zerstören. Diese feine Konstante macht diese tollen Wagen aus.

Der neue Porsche bekam eine leichtere Karosserie mit angegeben 17 Gramm spendiert. Wir haben nachgewogen und kamen nach einer repräsentativen Messreihe immer auf 18 Gramm. Egal. Sie wurde realisiert mit durchgefärbten Kunststoff, auf den die Sponsorenlogos gedruckt wurden. Zudem ist das Chassis werksseitig im Slimfit. Schlank an den Außenkanten, die Karosse ist vom Chassis entkoppelt. Das was jeder passionierte Rennfahrer mit Feilen realisiert ist nun ab Box zu haben. Das steigert die Performance, möchte man die Fahrleistungen ausreizen. Ernsthafte Fahrer ohne Magnet werden dieses Feature besonders schätzen und es ist schon eine bequeme Sache, wenn die nicht immer ganz unaufwändige Tuning Arbeit wegfällt.

Die Kartonbox erhielt zudem eine Einlage aus Carbon Optik, was den Leichtbau Anspruch der Marke unterstreichen soll.

Porsche 956LH

Der entkoppelbare Motorträger ist bei den Italienern seit jeher fester Bestandteil. Sie haben das Bauteil in Großserie salonfähig gemacht und andere haben mit den Jahren nachgezogen. Lockert man die vier Schrauben in raffinierten Drehkombinationen, die wir nicht verraten, lassen sich unterschiedliche Abstimmungen erzielen. Lockeres Heck oder strammes Heck. Schneller Geradeauslauf oder eher Kurvenkünstler. Lockert man dazu die Karosserieschrauben dezent, fährt der Porsche nahe an der Perfektion um den Kurs. Die Serien-Reifen bieten guten Gripp und bei 12 Voltan im Tank ist explosives Fahren seine Tugend. Den Motor sollte man noch im Halter in zwei vorgesehenen Bohrungen fixieren. Eine passende Schraube gibt's beim versierten Fachhändler. Jetzt läuft das Aggregat vibrationsfreier denn je. Die Kraftübertragung auf das ebenfalls verschraubte Getriebe ist besser, seine Lebensdauer zugleich höher. Die verschraubten Alufelgen auf der Hinterachse lassen sich präzise in der Spur einstellen. Es gibt von Slot.it einen geeigneten, empfehlenswerten Drehmoment-Schlüssel. Er schont die sehr kleinen, sensiblen Madenschrauben vor dem Runddrehen. Die Schleifpads unter der Vorderachse einkleben, in Höhe justieren, damit die Achse spielfrei dreht.



Ganz großer Fortschritt: Die Karosserie ist ab Werk vom Chassis rundum entkoppelt. Das Cutten und Feilen für mehr Performance entfällt für den Rennmechaniker. Dezent gelockerte Karosserie-Schrauben bringen den Porsche perfekt um den Kurs. Dazu die vier Schrauben des Antriebshalters in (geheimer) Lockerungs-kombination einstellen: konkurrenzfähig an die Startlinie!

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

Slotcars,
Resin-Karossen,
Figuren, Dekoration
u.v.m.

www.Slot-Stop.de

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

Porsche 956LH

Ölservice auf alle seine beweglichen technischen Komponenten und man hat fortgeschrittenen motorsportlichen Fahrspaß zum überschaubaren Budget. Die in Jim´s Universum gezeigten DryFluid Produkte kitzeln noch mehr PS aus dem Boliden, als der Konkurrenz lieb ist. Ich habe früher auf slot.it Gruppe C Porsche viele Rennen gewonnen. Damals musste ich mit dem Schweizer Offiziermesser (Cutter und Feile) genau diese Dinge präparieren, die es jetzt ab Werk zu kaufen gibt. Slot.it liefert technisch ansprechende Fahrzeuge zum normalen Slotcar Straßenverkaufspreis. Da können sich andere Hersteller wirklich eine ganz dicke Bremsscheibe abschneiden. Gejammer mit den ach so hohen

Perfekt ein gestellt und magnetlos (was sonst) fährt der Slot.it Porsche seit Jahren wie ein Uhrwerk präzise und schnell um die Rennkurse dieser Welt. Jetzt ist er noch leichter geworden und zugleich erspart er dem Rennmechaniker einige Arbeiten, möchte man das Chassis konkurrenzfähig aufbereiten. Dauerbrenner, Dauerrenner!

Australier in LeMans vertrauen Porsche, German Cars. Slot.it baut präzise Autos, die nicht wie ein Känguru hoppeln. Und das, obwohl sie aus Italien kommen.

Porsche 956LH

Produktionskosten lassen wir nicht durchgehen. Das stemmen die kleinen Italiener auch, denn auch sie produzieren längst auch im Land der aufgehenden Sonne. Dass es dafür Alufelgen, präzise Achsen, Getriebe, einstellbare Antriebshalter und eine tolle Optik gibt, spricht nur für sie. Sie zeigen wie es geht und dass es auch zum normalen Preis gehen kann. Wenn man will und seine Rennsport-Kunden ernst nimmt. Präzision macht beim Spielen mehr Spaß, erhöht die Lebensdauer bei den technischen Komponenten und liefert mehr Performance, egal ob man zu Hause spielt oder Rennen fährt.

Fazit:

Slot.it Gruppe C Porsche sind immer noch und jetzt noch attraktiver geworden. Die feine Überarbeitung mit Detailverbesserungen und Gewichtsersparnis holt noch ein paar Extra PS aus dem Wagen heraus.

Ein Gramm mehr als versprochen: egal.

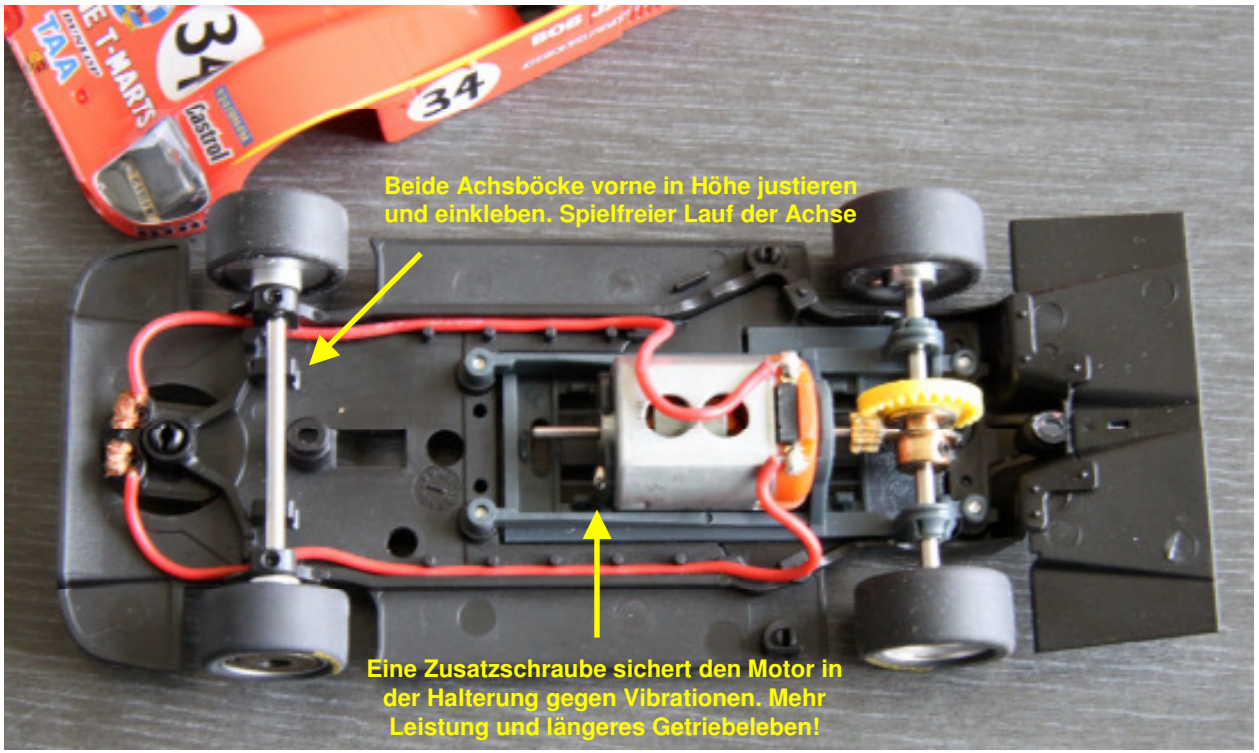


Foto: www.slotracing132.com

Rainer´s Bahnprojekt

Bahnbau bringt Freude und trägt zur Gesundheit bei...

Jim Hunt Leser Rainer erfüllte sich seinen Traum im Maßstab 1zu32. Lehnt Euch zurück, wir lassen Bilder sprechen. Danke Rainer für Deine Freude das mit uns zu teilen!

Jim Hunt Magazine®

Rainer´s Bahnprojekt

Foto: www.slotracing132.com

Rainer (49 Jahre) arbeitet in der Sportbranche. 2008 zwangen gesundheitliche Gründen eine längeren Auszeit. Dezember 2009 ging es ihm besser, es erwachte Motorsportleidenschaft in 1zu32. Er hatte anfangs nicht gedacht, dass das Hobby so viel Glücksgefühle bereiten würde. Nebenbei trug es zu seiner Genesung bei. Der Ausbau einer komplett ausgestalteten Carrera Rennstrecke begann. Selbstbemalte Gebäude wie 205 MRRC Figuren und jede Menge Slotcars erfreuten ihn. Die Bahngestaltung faszinierte deutlich mehr als der rein technische Bereich. Das Wissen um die Materie wuchs stetig. Fünf Jahre Bauzeit bis Rainers Zufriedenheit gestillt war. Ein VHS Fotokurs sorgte für geniale Bilder und es entstand seine eigene Website. Unter www.slotracing132.com gibt es jede Menge Bilder. Ein Blick lohnt!

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

SLOTRASER

DIE ETWAS ANDERE ZEITMESSUNG

- Multi CU fähig / Digital & Analog gleichzeitig fahren.
- Einzel- und Serienrennen.
- Fahrer- und Fahrzeugdatenbank.
- Verschiedene Tankmodi Analog und Digital verfügbar.
- Mehrsprachen Unterstützung.
- Umfangreiches Sound- und Sprachausgabe Setup.
- Einfach zu bedienender Rennbildschirm Designer.
- Einfaches Konfigurationsmodul.
- Strafen während des Rennens vergeben.
- Personalisieren von SlotRaser mit eigenen Schemas.
- Schadenssimulationen Motor, Bremse, Reifen & Service.
- Kindersicherung und Passwort Schutz.
- Live Rennen mit Funk Kameras alleine oder im Netzwerk.
- Rennstatistiken & Grafische Auswertungen.

SlotRaser ist auch im Fachhandel erhältlich. Besuchen Sie uns für weitere Infos auf www.slotraser.de !

3... AUSPACKEN

2... INSTALLIEREN

1... CODE EINGEBEN

GO !!! LOSFAHREN !!!

PORT 05 CU
PORT 12 CU
ANALOG OK
SCHEMA : STANDARD

FACHHÄNDLER & ONLINE SHOPS : Overdrive Slotservice in Leverkusen FON 02171 34 14 20 - www.overdrive-shop.com - www.1systems.de - www.minidrom-shop.de - www.rennbahn-slotcar.de

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

Foto: www.slotracing132.com

5 Jahre Joe´s Slot Shop

Ihr Fachgeschäft vor den Toren Kölns

Carrera PREMIUM STORE

Carrera · SCALEXTRIC · Flyslot · NINCO · Slot.it · SRC SlotRacingCompany · Scaleauto Model Car Competition Parts · sideways SLOT CARS Racer · Le Mans miniature

Joe's Slot Shop

- Wir bieten Reparatur-Service, Tuning und den Aufbau von 1:32- sowie 1:24-Fahrzeugen nach Ihren Wünschen.
- Umbauten auf Carrera-Digital für Modelle anderer Hersteller und den Einbau von Beleuchtung.
- Ankauf von alten Rennbahnen.
- Ständig wechselndes Angebot von gebrauchten Schienen & Autos.
- Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft.

Find us on: facebook

Bachemer Str. 30 - 50354 Hürth Gleuel - Tel.: 02233/713 63 85 Fax: 02233/713 22 40
mail: info@joes-slot-shop.de - Öffnungszeiten: Mo., Di., Mi., Fr. 11.00-19.00 Uhr
Donnerstag Ruhetag, Sa. 11.00-15.00 Uhr

www.joes-slot-shop.de

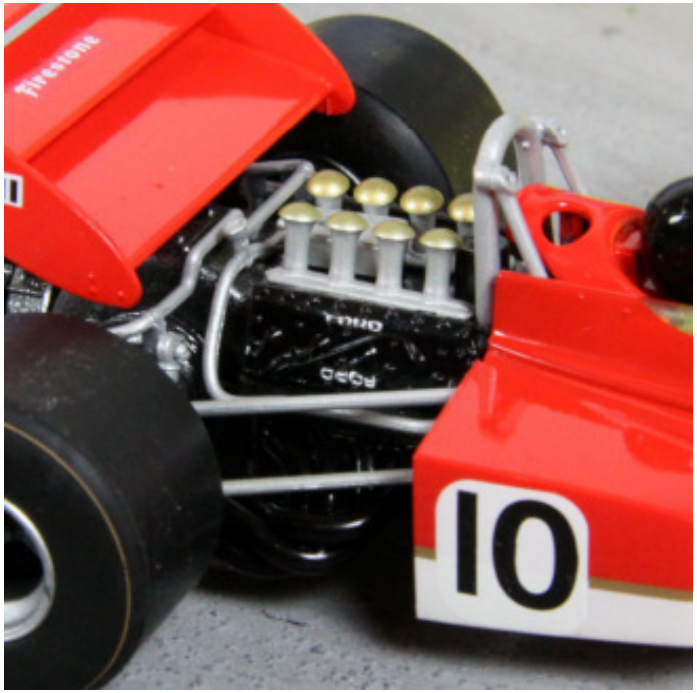
Lotus Type 72C

Scalextric liefert den damals wegweisenden Renner von Jochen Rindt. Wie fährt der eiserne Sarg mit den weit innen liegenden Bremsen?

Jim Hunt Magazine®

Lotus Type 72C

Jim Hunt Magazine®



Colin Chapman und Maurice Philippe zeichneten und bauten den Lotus Formelwagen, setzten ihn von 1970 bis 1975 in ihrem britischen Lotus Formel 1 Team ein. Der Type 72C zählt bis heute mit zu den erfolgreichsten Formel 1 Wagen aller Zeiten.

Debüt 1970 beim Großen Preis von Spanien mit Jochen Rindt und John Miles im Cockpit. Rindt gewann vier Grand-Prix-Rennen, hatte aber wenig Vertrauen in das Auto. Leider war seine Skepsis berechtigt, er verunglückte 1970 beim Training zum Großen Preis von Italien tödlich. Auf Chapman prasselte Kritik ein, seine Konstruktion war schuld am Tod des schnellen Österreichers.

Für eine bessere Gewichtsverteilung wanderten die Kühler in die Seitenkästen, was eine noch radikalere Keilform am Bug ermöglichte. Im Bereich der Vorderachse formte Chapman das Monocoque zu einer rechteckigen Konstruktion in offener Bauweise, um die schwerpunktgünstig

Chassis von Lotus, Achtzylinder Motor von Ford. Das Inliner Aggregat schiebt den eigentümlich konstruierten Boliden mächtig an. Feine Details liefern dem Fan mit optischen Anspruch eine klare Antwort auf seine suchenden Blicke. Sogar die Kamine zur Bremsentlüftung vorne auf der breiten Schnauze sind wunderbar wieder gegeben. Eine tolle Fahrmaschine für versierte Könner am Volant. 3500 Replikas sind weltweit im Umlauf.

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

www.sora.de

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Lotus Type 72C

weit innen liegenden Bremsen erreichen zu können. Genau hier lag die konstruktive Achilles-Sehne des Lotus 72C: die Verbindung Bremsscheiben-Räder erfolgte über viel zu dünne Wellen, die mehrmals brachen. Die auftretenden Hebelverhältnisse durch die Bremskräfte waren viel zu groß. Stoßdämpfer und aus Platzgründen verbaute Drehstäbe hielten den schnellen Lotus auf der Piste. Eine einteilige Plexiglasverschalung verkleidete das Cockpit. Zum ersten Mal in der Formel 1 wurde der größte Teil des Tanks in der Chassismitte untergebracht. Die Konstruktion hält sich bis heute in Formel Wagen. Chapman war ein findiger Tüftler, es wurden viele technische Lösungsansätze getestet, beibehalten oder verworfen. Der Brasilianer Emerson Fittipaldi stieg nach dem Tod von Jochen Rindt ins Lotus Cockpit. Er siegte im gleichen Jahr beim Großen Preis der USA. Posthum gewann Rindt die Fahrer-WM, Lotus den Konstrukteurstitel. Der Type 72C gewann 20 von 75 Rennen. Zu beiden WM-Titeln 1970 kamen auch 1972 beide Weltmeisterschaftswertungen. 1973 folgte die Konstrukteurswertung.

Die Bremsscheiben wurden durch die typischen kleinen Kamine entlüftet. Die Bremsen waren durch Wellen mit den Rädern verbunden – eine der Schwachstellen des Lotus 72, die Verbindung brach mehrmals, verursachte den tödlichen Unfall von Jochen Rindt.

Lotus Type 72C

Emerson Fittipaldi gewann darin drei Rennen, Nachwuchstalent Ronnie Peterson sogar vier. Leider nahmen sich beide Piloten gegenseitig die Punkte weg und der lachende Dritte, Jacky Stewart wurde erneut Champion. Fittipaldi wechselte daraufhin zu McLaren. 1974 sollte ein vielfach einstellbare Lotus 76 den Erfolgswagen ablösen. Lotus verzettelte sich in Details und griff auch 1975 weiterhin auf den Type 72 zurück. Der Lotus 77 löste dann das Erfolgsmodell ab.

Wie fährt das legendäre Teil von Scalextric? Maximal zentralisierte Massen versprechen eine sagenhafte Kurvenlage. Mit MTS fährt der Lotus emotionslos wie auf Schienen. Mit ausgebauter Hafthilfe zeigt sich, was Sache ist. Die extrem breiten Gummiwalzen spendieren Gripp. Mit Anschleifen der Räder erhöht sich deren Auflagefläche und der Vortrieb wird noch besser. Die Massenverteilung ist gelungen, zudem ist im Boot Platz für Blei, falls man trimmen möchte. Der markante Brite mit Ford Inliner Aggregat hängt gut am Gas. Geschmacksache ob man mit 9 oder 12 Voltan magnetfrei im Tank unterwegs sein möchte. Formalwagen sind leicht und wollen daher kontrollierbar am Limit bewegt sein, andernfalls reduziert sich die Lebensdauer des Flügelwerks mit der gleichen hohen Wahrscheinlichkeit wie nicht im Lotto zu gewinnen. Der dreifache Flügel wurde wohl im Werk von jemand montiert, der einen sitzen hatte, so schräg saß er. Mit etwas Fingerspitzengefühl lässt er sich vernünftig und optisch ansprechend ins Heck stecken. Eine technisch saubere Lösung. Auf der Bahn legt der limitierte Lotus eine saubere Linie

Markante Keilform, dreifacher Heckflügel und breite Kiemen geben dem Type 72S seine unverkennbare Optik. Einige konstruktive Merkmale finden sich bis heute in modernen Formel 1 Wagen.

Lotus Type 72C

hin. Darf man ein Auto fahren, in dem ein bekannter Rennfahrer gestorben ist? Ja, man darf! Slot.it traute sich damals nicht den Porsche von Bellof aus Spa zu fertigen. Sie wichen auf eine andere Startnummer, ein anderes Rennen aus. Wen das stört, fliegt nach London, stellt sich bei Speaker´s Corner auf die Leiter und meckert laut drauf los. Briten finden das bestimmt lustig.

Fazit:

Der klassische F1 Lotus von Scalex, eine tolle Maschine mit klaren inneren Werten. Zum Glück brechen hier keine Bremsen und man erlebt heroischen Fahrspaß aus einer Zeit, in der die Formel 1 richtige Männersache war.

Jochen Rindts letzter Sommer. Jochen Rindt lebt! Tolles DVD-Werk für Fans des Österreichers, der posthum die WM gewann. Sie schildert seinen Werdegang bis zum fatalen Tod in jenem Lotus, dem er nicht vertraute. FSK ab Null Jahren.

Spur und Reifen: breit! Im Boot: Platz für Blei, falls man trimmen möchte. Ohne langweiligen Magnet eine echte Fahrmaschine für Männer, die die Herausforderung lieben. Ein heldenhaftes Autos von Colin Chapman.

Nordschleife ganz groß

Carrera 124

Manthey Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Carrera baut seit meiner Kindheit Autos im großen Maßstab 124. In den letzten Jahren hat sich der Hersteller neben den Go! 143 und Evolution 132 immer mehr dem großen Autos gewidmet. Der Vollsystemanbieter liefert so gut wie kein anderer Hersteller robuste 124er für das Spielen daheim. Der große Maßstab unterstreicht sehr schön Details am Auto, man sieht deutlich mehr als an den kleineren Flitzern. Seit es das Digitale Spielen mit Überholmöglichkeiten gibt, es war und ist logische Konsequenz dass der Hersteller auch dieses Thema in den großen Maßstab transferiert. Der gelb grüne Manthey Porsche RSR ist seit Jahren der Platzhirsch beim Langstrecken-Rennen auf der Nordschleife. Wie schön, dass es den siegreichen Wagen für Slotter

Ab ins Cockpit und Gas geben. Der Porsche von Carrera im großen Maßstab liefert unkompliziert Rennsport nach Hause.

Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Der Manthey Porsche von Carrera bringt Nordschleifen Rennsportflair auf die heimische Rennbahn. Im großen Maßstab 1zu24 eine Wucht. Es gibt ihn auch kleiner als Evolution und Digital 132 Modell.

Innere Werte: Durchzugsstarkes Sidewinder-Getriebe, variabler Schwingarm und L-Kiel mit Doppelzündanlage. Dazu: abschaltbare Digital-Elektronik und Fahrtrichtungsschalter.

Porsche RSR

gibt, wie schön, dass es ihn in diversen Maßstäben gibt. Der hier von Carrera 124 digital ist optisch eine Wucht. Wer ihn mit den eingebauten Magneten fährt, hält ihn zuverlässig auf der Piste. Aber auch ohne den Haftverstärker macht er Spaß. Das Timmen mit Blei bleibt dann allerdings nicht aus, möchte man das Geschoss auf der Piste halten. Autos im großen Maßstab wiegen deutlich mehr als die kleinen Flitzer und daher ist es mehr als eine kleine Aufgabe, den nötigen Abtrieb für Gripp zu generieren. Egal ob man ihn nun mit oder ohne Magnet fährt. Der Manthey Porsche ist eine Augenweide und ein wirklich schön gemachter Exponent der Langstrecke. Wer keine Digitalbahn hat, kann ihn auch analog fahren. Eine einfache Drückkombination mit dem Trigger während der Wagen auf der Schiene parkt und das System schaltet auf analog um. Selbstverständlich ist das jederzeit reversibel. Technisch bietet der Wagen einen Sidewinder-Antrieb und einen ausfahrbaren Schwingarm am L-Kiel. Die Reifen bieten angemessen guten Gripp auf der C-Schiene und insgesamt hinterlässt der gelb-grüne Porsche einen optisch sehr feinen und technisch soliden Eindruck. Eine solide Konstruktion die hält, was sie verspricht. Viele Rennen daheim gewinnen.

Im großen 1zu24 Maßstab fallen Details entsprechend genauer aus als bei kleineren Autos. Beeindruckt staunen und die Fahrt genießen. Der mächtige Heckflügel erhöht den Anpressdruck des leistungsstarken Porsche Boxermotors. Die Manthey Farbkombination Gelb-Grün ist seit Jahren siegreich wie gefürchtet auf der Nordschleife. Den Wagen gibt es zudem in 1zu32.

myRacer.de

Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Ihr Konto | Warenkorb | Kasse

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- D124/132 optional auch mit WIRELESS!
- Ersatzteilservice!
- new Vormerkservice!

Carrera Gesamtkatalog 2008

030120 - 3,99 EUR

26732 - 19,99 EUR

30342 - 54,99 EUR

30346 - 65,99 EUR

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelde

Anmelden

Bests

Einzelrandstreifen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandko

02. Carrera Einzelschienen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandkost

03. Carrera Außenrandstreifen Kur 1/60° rot/weiss, 3 Stü

12,99

incl. 19 %

exkl.Versandko

04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück

24

incl.

exkl.Vers

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

hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Limitierte 911er von FLYslot

Porsche 911

Fly war vor einigen Jahren Trendsetter in Sachen Detailliebe. Wunderschön gemachte Autos, mit feinen optischen wie raffinierten Details. Der Motor war immer dort, wo er beim Original auch sitzt. Es kam das große Gejammer aus manch vermeintlicher Spezialisten-Ecke. Wenn man sich mit etwas Sachversand und Geduld dem Thema näherte, war es mehr als eine Bereicherung diese Autos auf der Heimbahn mit angemessener Spritgüte magnetfrei zu fahren. Jeder war und ist fahrbar. Sehr gut sogar, wenn man weiß, wie es geht! Irgendwie hatten sich die Spanier verzettelt. Lag es an der Wirtschaftskrise? War es ihre Arroganz, die ich jedes Jahr auf der Spielwarenmesse nicht schätzte? Nach Hochmut kommt bekanntlich der Fall. Jetzt heißen sie Flyslot und kramen alte Formen heraus, um wieder Geld zu verdienen. Eine kleine Flut von Limited Editions kommt daher. Kennt man die Autos von früher aus Fly Zeiten, nervt es teilweise, wenn man jetzt genau hinschaut: lassen sie, um Kosten zu sparen Details weg. Beim Ferrari 512CL fehlen die Auspuff- und Getriebeattrappen im Heck. Die Lola T70 wurde im Bereich des Chassis stark vereinfacht. Klar, man holt mit wenig Aufwand das Maximum heraus und was vielleicht wirtschaftlich nötig sein kann, sollte nicht die Qualität des Produktes schmälern. Man musste schon immer bei diversen Modellen aus dem Haus der spanischen Fliege etwas Hand anlegen, wollte man mehr Performance auf der Bahn herausholen. Die Getriebe und Achsen liefen ab Werk trocken, es schepperte laut im Gebälk,

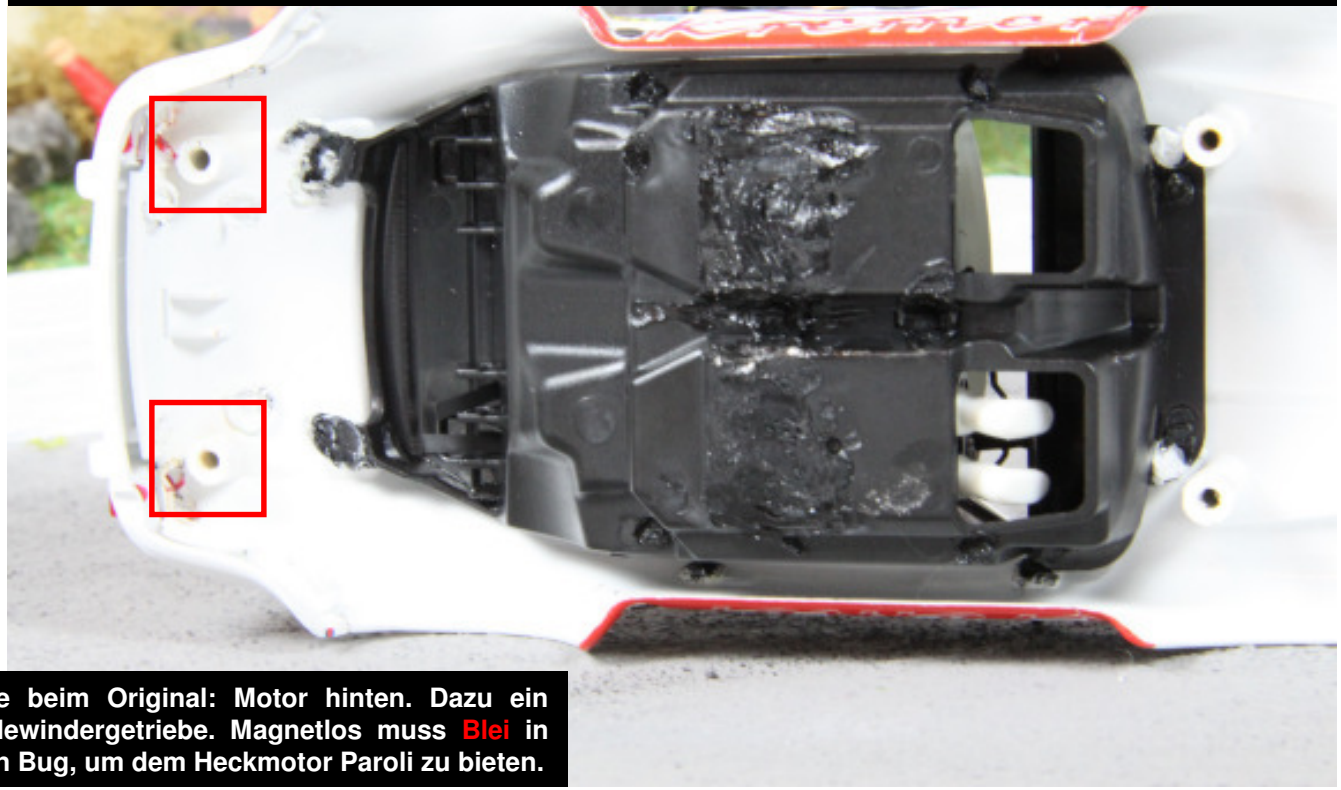
Sehr edle Farbkombination: Perleffekt Rot mit weißen Streifen und zweiteiligen und –farbigen Minilite Felgen in Gold mit Silber.

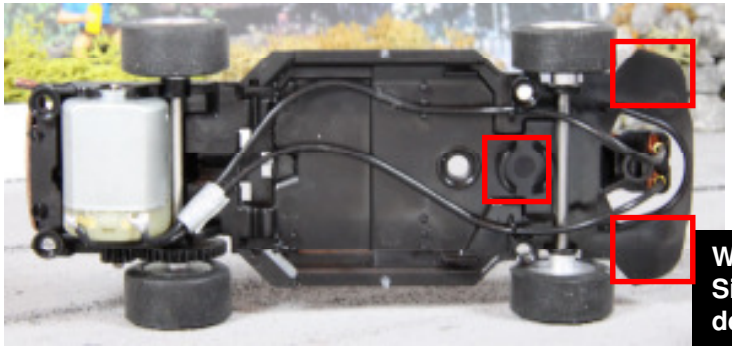
Porsche 911

Fahrgefühl in purer, hochwertiger Aufbereitung ist es, was diesen Wagen weltweit unsterblich und wertstabil macht. Wie sehr sich die Sound-Ingeneure bemühen. Sie haben die aktuellen Elfer akustisch ganz gut hingekriegt. Aber an den Sound eines echten luftgekühlten Boxers kommt das Wassergeboxte Alltagssportauto nie heran. Apropos Geldanlage. Trotz der Wirtschaftskrise und Lage in Spanien sollte Flyslot mal in sich gehen. Es ist nicht verwerflich, dass sie Geld verdienen wollen. Alte Formen, die vor Jahren gut liefen ausgraben und neue Modelle auflegen. Aber bitte wie früher! Zu kurze oder zu dicke Karosserieschrauben jetzt sind der falsche Weg. Die damals eher mit feinen Gewinden montierten Standardschrauben wurden mit billigen Blechschrauben ersetzt. Optisch glänzen sie wunderbar silber. Aber die sprengen die Karosseriesteher. Das nervt! Besonders beim Elfer lassen sich diese Dinger schwer reparieren, weil im Heck sehr wenig Platz ist um die beiden kleinen hohlgebohrten Kunststoffstummel.

Wenn man schöne Autos in limitierter Stückzahl auflegt, dann bitte auch mit der nötigen Qualität. Schlamperei ist etwas, was hierzulande niemand schätzt, legt man dafür sein gutes Geld auf den Ladentisch. Die Händler dürften damit ebenso wenig Freude haben. Also Leute, warum bleibt ihr nicht bei den alten Schrauben. Die paar Cent dürften Euch nicht ruinieren sondern langfristig Kundschaft genauso sichern wie die Karosserien auf den dazugehörigen Chassis.

Neue Karosserieschrauben und unter Spannung montierte Karosse sprengt die hinteren Steher. Erst hatten sie zwei Schlitze, die Schrauben drehten durch und dann brechen die Kunststoffsteher komplett ab. Bei den früheren Schrauben mit feineren Gewinden passierte das nicht.





Wie beim Original: Motor hinten. Dazu ein Sidewindergetriebe. Magnetlos muss Blei in den Bug, um dem Heckmotor Paroli zu bieten.

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Porsche 911

verzichtete man früher auf den obligatorischen Ölservice. Kleinteile mussten nachgeklebt werden, um die Geräuschkulisse und die Optik in Einklang zu bringen. Eine böse Sache für Leute mit zwei linken Händen. Rennfahrer, die selbst Rennboliden aufbereiten war das nichts als eine Fingerübung und im direkten Austausch mit Gleichgesinnten brachten auch weniger Versierte ihren Wagen ganz gut zum Laufen. Auch ohne Magnet. Ich kaufte mir damals den ersten Elfer und war echt begeistert, als er mit Blei im Bug und ohne Magnet wunderschön mit der gleichen Charakteristik wie ein echter Elfer um die Bahn fuhr. Kernig am Gas hängend ließ sich sein Heck präzise kontrollieren. Machte man allerdings einen Fahrfehler, heißt beim Elfer einen Last-wechsel in der Kurve, schob der Motor, dass es kein Halten mehr gab, der sichere Dreher kam. Mir gefiel diese authentische Art puren Porsche Fahrens. Ich holte mir jeden Fly Elfer, präparierte sie alle mit Blei und Magnete flogen raus. Die Sache mit der Platzierung des Motors gefiel mir schon damals. Der Porsche 911S war so ein Exponent. Mit Heckmotor, hinter der Hinterachse

Klassischer S ohne Flügel. Wunderschöne Linienführung mit ausgestellten Kotflügel.

Spanisches Spaltmaß? Die Heckstoßstange sieht aus, als sei einer hinten drauf gefahren. Mit Lötkolben und Kleber lässt sich die schlampig angeschmolzene Stoßstange bei demontierter Karosse von innen lösen um sie dann präzise anzukleben. Ein klassischer Porsche ist kein klassischer Seat, Leute!

wie das Original auch. In den 70ern und 80ern haben sich manche Advokaten und Zahnärzte mit dem Elfer ins Jenseits befördert, weil sie mit dem Auto nicht fahren konnten. Vollgas geben kann jeder Idiot, Kurven schnell fahren nicht. Schon gar nicht mit einem Heckmotor. Kommt das Heck, dann gewaltiger als beim Mittelmotorkonzept. Es mag absolut keine Lastwechsel in Kurven, es sei denn man kann Autofahren. Dann macht es um so mehr Spaß! Das was im echten Elfer gilt, gilt auch im Fly 911. Ein Männerauto für die, die wissen wie es geht. Ohne Magnet wird's richtig interessant. Er lässt sich mit Blei aufbereitet schön um die Kurven ziehen. Kein langweiliges drauf halten und gähnend zusehen wie der Zug ums Eck biegt. Aktives Fahren mit definierten Gasstößen fordert und verschiebt den fahrerischen Grenzbereich. Egal ob mit schönen Fuchsfelgen, Minilites oder fetten BBS Walzen unterwegs. Der Elfer ist eine Wucht und ich freue mich an jedem einzelnen Exponat.

Der Kremer RSR ist ein schöner Klassiker. Wäre nicht die Sache mit zu kurzen Karosserie Schrauben und gebrochenen Stehern am Testwagen, weil schlampig gefertigt wurde und der Aufbau dadurch derart unter Spannung steht. Das war früher bei keinem meiner zahlreichen Fly Elfer so.

Porsche 911

Ich hab sie alle, und alle fahren richtig geil! Wie der Echte auch. Hauptsache luftgekühlt und mit original heißeren Porsche Klang. Wasserboxer mit klappengesteuerten Sound-Engineering ausm Klang-Labor und mit elektronischen Fahrhelfer wie Automatikgetriebe langweilen mich. Fly legt nach und bringt kleine Serien limitierter Klassik Elfer. Der Eine kommt nach Deutschland und sieht mit Le Mans Kriegsbemalung sehr sportlich aus. Der andere kommt nur nach Spanien, nur 150 Stück in glänzenden Dunkelrotmetallic gibt es. Der rot weiße RSR mit Entenbürzel sieht echt klasse aus. Was richtig nervt: Karosseriesteher sind einfach abgebrochen. Grund: die Schrauben sind zu kurz ab Werk, der Unterboden des Inlet schlampig gefertigt und genau diese Spannung riss die Karosseriesteher ab. Sauerei! Beim S zeigt sich eine interessante Interpretation von Spaltmaß bei der Heckstoßstange. Sie sitzt, dermaßen schief montiert, als sei einer hinten drauf gefahren. Ich brauch ne Spalt Tablette, weil es so weh tut im Kopf, sehe ich mir das an!

Neun-Elf für mich die beste Zahlenkombination. Zum Glück kommen die Echten nicht aus Spanien. Ich schätze die hohe Qualität, German Engineering aus den 70ern und 80ern. Was gut ist, hält sich durch die Jahre. Bei echten Klassik Elfern kauft man eine wertstabile, fahrbare Finanzanlage, die Mann nie wieder verkauft. Falls doch: jeden den ich gesprochen habe bereute den Schritt noch mehr als geheiratet zu haben. Klassik Porsche ist pures Sportwagenfahren in seiner schönsten Form. Handling, Klang und

Aggressiv klassischer Renntrimm für Le Mans der 70er. Heckbürzel hinten und Spoiler vorne für Abtrieb auf der Rennstrecke. Vorne mittig platziert: ein integriertem Ölkühler der den RSR Heckmotor schont.

Veganes Slotwissen

Was ist da los?

Ein Phänomen oder generell ein menschliches Problem? Es gibt Leute, die wissen alles besser, obwohl sie nichts wissen. Sie können alles besser, obwohl sie es nicht können. Sie tun ihren vermeintlichen Vorsprung kund, als sei es der Weißheit letzter Schluss. Woher kommt diese psychologisch interessante Wettbewerbs-komponente, die nicht einmal bei Freizeitbe-schäftigungen halt macht? Soll es nicht um Entspannung vom Leistungskampf im Berufsleben gehen? Den Spagat der Gelassenheit schaffen wenige. Auch in der Freizeit muss man sich messen, oder besser messern? Messen mit Messer zwischen den Zähnen. Leistungsgesellschaft hin oder her. Ellbogenmentalität als direkte Folge auch privat? Frust oder Ventil, weil der Job zu hart, Kollegen blöd, die Leasing Raten zu hoch, die Kinder in der Schule zu schlecht sind? Wichtigtuerei, weil Mami und Papi früher wenig Aufmerksamkeit geschenkt haben?

Egal ob Sport, Kultur, Unterhaltung oder Spiel. Im Job sowieso. Überall trifft man diese besonderen Wissenden, die nichts wissen, aber so tun als sei es anders. Derzeit wichtiger gesellschaftlicher Trend: sei vegan! Eigentlich kann jeder essen was er will. In USA isst einer Nägel, verspeist Einkaufswagen aus Metall und verdient Geld durch seinen besonderen Appetit.

Vegane Esser müssen ihre Einstellung allerorts ausgiebig kund tun. Missionierung ist es, was auf der Speise-Carta steht. Was das mit Rennbahn fahren zu tun hat? Bisschen nachdenken und schon klickert es wie ein dicker Holzbahn Leitkiel im Plastikslot.

Ich erinnere mich noch genau an das Erscheinen des ersten 911S von Fly. Kurzer Einschub: die Spanier bauten den Motor im Slotcar immer dort ein, wo er sich beim Original befindet. Also beim Elfer standesgemäß im Heck. Das Geschrei war bereits vor Erscheinen des Wagens groß: „Ein Motor hinter der Achse wäre absolut sinnlos, kontraproduktiv“. „So ein Auto fährt nicht!“ Ähnliches Gerede gab es auch bei Wagen mit Frontmotor. Ohne Magnet wäre da nichts zu machen, also schier unfahrbar. Die Wahrheit sah und sieht bis heute anders aus. Es geht! Es geht sogar sehr gut, wenn man weiß wie es geht. Aber es kann eben nicht jeder so ein Auto fahren. Das darf man keinesfalls laut sagen. Ebenso wenig,

dass man diese oberflächlich pöbelnden Sprüche nicht mehr hören kann, weil dann ist man gleich politisch inkorrekt. Dann lieber doch vegan!

Es melden sich Leute zu Wort, die mit falschen Maßstab an die Sache herangehen. Damit ist weder 1zu43, 1zu32 oder 1zu24 gemeint. Es geht um den Bewertungsmaßstab vom vorliegenden Slotmodell zum adäquaten Einsatzbereich. Ein bespielbares Slotcar, egal ob nun für Kinder ab 14, die keine Kleinteile mehr schlucken oder für Menschen, die sich glücklicherweise ihren Spiel-trieb in die ach so ernsthafte Erwachsenenwelt herüber gerettet haben. Bei Letzteren spitzt sich teilweise ein wahrer Interessenkonflikt zu. Man kauft sich ein Spielzeug, vermeintlich nur für Erwachsene. Und es ist schon eine Sauerei vom Hersteller, dass kein Auto für runde 40 Euro auf die professionelle Holzbahn stellt, das genau so schnell und präzise fährt wie das metallene Feinmechaniker Kunstwerk mit Plastikkarosserie ab 80 Euro aufwärts. Der böse Hersteller baut die Autos zum Spaßhaben für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und alle, die gerne auf der Plastik-bahn am Boden oder auf dem Tisch spielen. Holzbahn ist eine völlig andere Welt. Man kann sich vorsichtshalber trotzdem aufregen und den anderen prophylaktisch die Spielfreude verder-ben. Warum eigentlich? Warum dürfen andere nicht spielen, wie sie wollen?

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

SlotCube

Eine Idee setzt sich durch

Foto: Hotslot

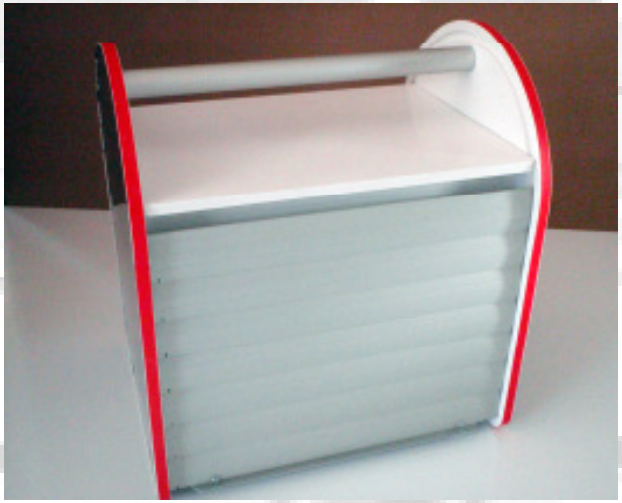
Horst Schmidt aus Regensburg weiß, wie Slotkoffer sein sollen: Leicht, individuell und praktisch. Eine raffinierte Synthese aus Koffer zum Mitnehmen und Regalsystem für daheim.

SlotCube

Eine Idee setzt sich durch

Slotkoffer sind oft riesig und ziemlich schwer, kleine Schrankkoffer. Das liegt vor allem daran, dass alles Material, oft zu viele Slotcars und meist die komplette Ausrüstung mitgenommen werden. So kann man zumindest nichts vergessen. Das neue SlotCube-System folgt dem Grundsatz "weniger ist mehr". Gemeint ist weniger Gewicht und mehr Ordnung. Durch eine Gliederung in kleine Einheiten kann man Fahrzeuge und Zubehör nach bestimmten Themen, z.B. Rennserien, vorsortieren und als Block im Regal aufbewahren. Am Rennabend zieht man das jeweilige Magazin aus dem Regal und schiebt es einfach in den Koffer. Die Magazinblöcke, in drei Breiten erhältlich, passen sowohl in den Koffer, als auch in das kompatible Regal.

Man stellt sich immer den Inhalt seines Koffers nach aktuellem Bedarf zusammen. Da alles schon vorbereitet ist, kann man auch nichts vergessen. Diese Einheiten werden mit Fahrzeugbrettchen, Schubladen, Kleinteileboxen oder einfachen Regalböden bestückt und alles kann untereinander kombiniert und getauscht werden. Die Breite des schmalsten Magazins ist für ein Slotcar 1:24 ausgelegt. Zwei Fahrzeuge passen nebeneinander in das mittlere und drei in das breite Magazin. Das schmalste gibt den Raster für die Kofferbreite vor. Koffer wiederum gibt es in vier Größen, von zwei Rastereinheiten bis fünf. Die Höhe ist für drei Fahrzeuge 1:24



Fotos: Hotslot

Durchdachter Leichtbau, praktisches Rollo das nebenbei Platz spart, wenn es eng zugeht. SlotCube gibt es in diversen Größen.

SlotCube

Eine Idee setzt sich durch

oder vier Autos 1:32 ausgelegt. Oben am Koffer befindet sich eine große Ablage für Werkzeug und Sachen, die im Koffer bleiben sollen. Mit Hilfe von Trennstegen kann eine übersichtliche Einteilung geschaffen werden. Dafür gibt es natürlich auch einen Deckel. Das Herzstück der ganzen Idee ist das mittelgroße Magazin-Modul. Dieses hat die Form eines Würfels und innen seitlich Schlitze für die Aufnahme von Einschüben. So entstand der Name SlotCube. Besonderheit: Slotkoffer und Aufbewahrungsregale haben keine Türen, sondern Rollos. Das spart enorm an Platz und ist sehr angenehm, wenn es mal eng hergeht. Alle Teile sind auf Leichtbau ausgelegt und bestehen aus PVC-Integralschaum und Aluminium, um weiteres Gewicht einzusparen. Ein besonderes Highlight ist die Bedruckung der beiden Seitenteile. Diese kann individuell mit eigenen Fotos, Club-Logo oder Namen des Eigentümers etc. ausgeführt werden. Jeder Koffer kann beliebig nach den eigenen Bedürfnissen konfiguriert werden

Fotos: Hotslot

Praktisches Modul mit Schubläden für Autos. Die Lösung mobiler Koffer und Schrank daheim gefällt.

Diverse Koffergrößen sind zu haben, bei der Inneneinrichtung gibt es keine Grenzen. Individuell bedruckt? Kein Problem. Horst fertigt und liefert, was der Kunde wünscht.

Noch mehr Leserservice:

Jim Hunt Magazine®

*„Welches Slotcar steht wo in unserem Archiv? Welcher Wagen hat welche Abmessungen?
Wie sieht das Auto und sein Chassis aus? Bilder, Berichte, Maße und Fakten kostenlos downloaden.*

SLOTOTHEK

Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.

Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.

Inklusive: Workshops und Paintbox

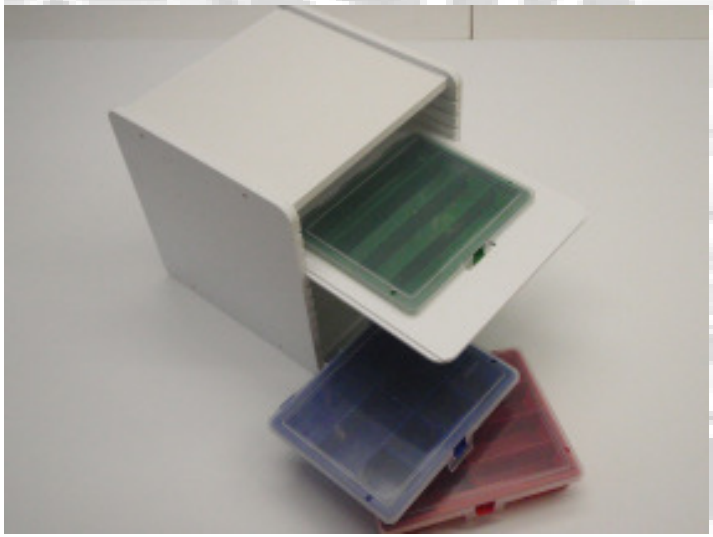
Kostenlos auf **www.jim-hunt-magazine.de**

SlotCube

Eine Idee setzt sich durch

Durch den Druck, farbige Dekorstreifen und der freien Zusammenstellung des Innenlebens wird jeder SlotCube ein Unikat. Bei SlotCube handelt es sich um ein offenes System. Man kann alle Teile einzeln oder aber auch vorkonfigurierte Bundles bestellen. Wer individuell ganz persönliche Einbauten basteln möchte, kann auch Plattenware beziehen. In der Regel werden Frästeile als Bausatz geliefert. Alles wird auf Bestellung in Deutschland produziert. Arbeitszeit ist teuer, deshalb wurden Arbeitsschritte, die für einen Slotracer kein Problem darstellen, nicht automatisch in die Fertigung mit einbezogen. Z.B. sollten die Fräskanten etwas nachbearbeitet werden. Die Einzelteile werden nach einer Montageanleitung zusammengesteckt und mit Schrauben fixiert. Selbstverständlich gibt es auf Wunsch auch fertig montierte Modelle. Drei lieferbare Regale, zur Lagerung der nicht benötigten Slocars und Zubehör, unterscheiden

Alles was mit muss, kann individuell im SlotCube untergebracht werden. Horst hat Lösungen für Autos diverser Maßstäbe, Raum für Trigger, Werkzeug, sogar Magazine für diverse Kleinteile. Durchdacht, leicht, zugänglich und ökonomisch.



Fotos: Hotslot

sich nur in der Höhe. Die Breite ist mit 484 mm bei allen gleich. Mehrere Module können aneinandergesetzt werden, auch in unterschiedlichen Höhen. Durch den Rollo sind die gelagerten Sachen geschützt. Die Regale kann man auf einer Arbeitsplatte abstellen oder mit der Wandhalterung aufhängen. Die Entwicklung entstand aus der Praxis heraus, sozusagen vom Slotracer für das Slotracing. Auch einige Anregungen der ersten Benutzer sind bereits in die Produktion mit eingeflossen. Da in Kleinserie und auf Bestellung gefertigt wird, sollte man mit etwas Lieferzeit rechnen. Informationen bekommt man am besten über die Herstellerwebsite: www.hotslot.de/slotcube.html

Dort findet man auch einige PDF-Downloads wie Produktflyer, Artikel- und Preisliste und die Montageanleitungen. Für Fragen und Bestellungen schickt man am besten ein Email. Derzeit ist der bezug nur beim Hersteller direkt möglich:

Hotslot-Slotracing Horst Schmidt

Regensburg

www.hotslot.de

kontakt@hotslot.de

Fotos: Hotslot

Zuhause lassen sich die Schieber mit den Boliden im selbst entwickelten Regalsystem lagern. Rollos schützen die Kunststoff-Boliden vor Staub, UV-Licht und Blicken.

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

C-, S-, N- Kurs oder H-Bahn = C- Carrera S- Scalextric/SCX N- Ninco H- Holzbahn

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.

Professionell kleben mit SchleTek

Reifenkleber

- Für Metallfelgen
- Für Kunststofffelgen
- Greift Material nicht an
- Verhindert wandern
- Verhindert rutschen
- Ist ablösbar
- Sorgt für optimalen Vortrieb
- Mit Dosierspitze

Klebstoffentferner

- Hochwirksam
- Orangenöl-Basis
- Greift Material nicht an
- Löst Aufkleber
- Löst jeden Schmutz
- Ersetzt alle Entfetter
- Entfernt Öl und Fett
- Entfernt Harz
- Riecht sehr angenehm

Sekundenkleber

- Klebt alle Materialien
- Varianten:
  - Dünnflüssig
  - Dickflüssig
  - Gel
  - Schwarz
- Granulat erhältlich
- Füllt Löcher
- Schleifbar
- Überlackierbar

SchleTek

www.SchleTek-Shop.de
Tel.: (02150) 70 55 83 0

SchleTek-Shop

5 % Rabatt für alle Jim Hunt-Kunden: Stichwort Jim Hunt

WORKSHOP

REIFEN kleben macht schnell

Jim Hunt Magazine zeigt wie das geht

Für mehr Leistung klebt man die Reifen auf den Felgen fest. Das fixierte schwarze Gold wird beim Beschleunigen und Bremsen nicht mehr auf der Felge verrutschen. Die Kraftübertragung ist besser. Das Auto fährt schneller als Konkurrenz ohne Reifenkleber.

Jim Hunt Magazine®

WORKSHOP

REIFEN kleben macht schnell

Schwarzes Gold auf Felgen ***verkleben*** bringt klare Vorteile. Was ist damit gemeint? Der Reifen kann beim Beschleunigen und Bremsen nicht mehr auf der Felge wandern, die ***Traktion*** erhöht sich. Der ***Kontakt*** zur Fahrbahn wird definierter als ohne Klebstoff zwischen Reifen und Felge.

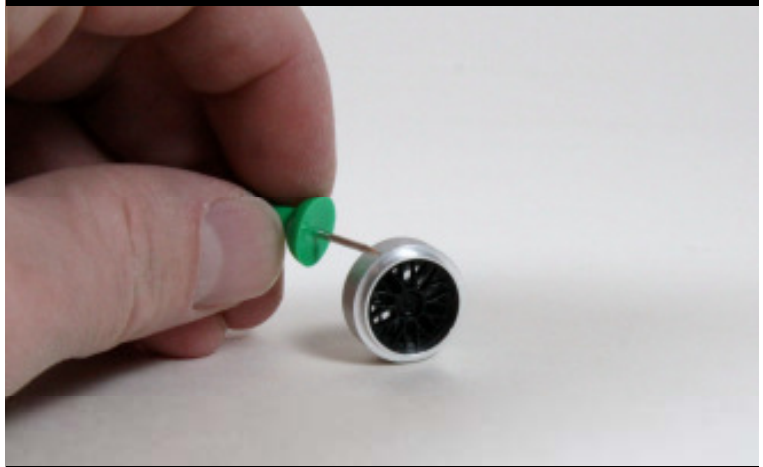
Weniger ist mehr. Es macht keinen Sinn, maß- und ziellos Kleber unter die Reifendecke zu streichen. Zwei bis drei punktuelle Beigaben reichen, um den Reifen ausreichend zu fixieren. Zudem bleibt zwischen den Klebepunkten etwas Luft, der Reifen kann dort noch etwas „gehen“ und hält Traktionsreserven bereit. Er kann in diesen Zonen walken und infolge dieser Flexibilität sich in den Untergrund krallen.

Die ***Klebepunkte*** verhindern, dass der Reifen rutscht. Das funktioniert wie ein ***Reifenhalter*** in einem Geländemotorrad. Ein bis zwei solcher Bauteile halten den mit wenig Luftdruck gefahrenen Reifen (Mantel) auf der Felge fest, so dass er genügend Gripp mobilisieren kann ohne durchzurutschen.

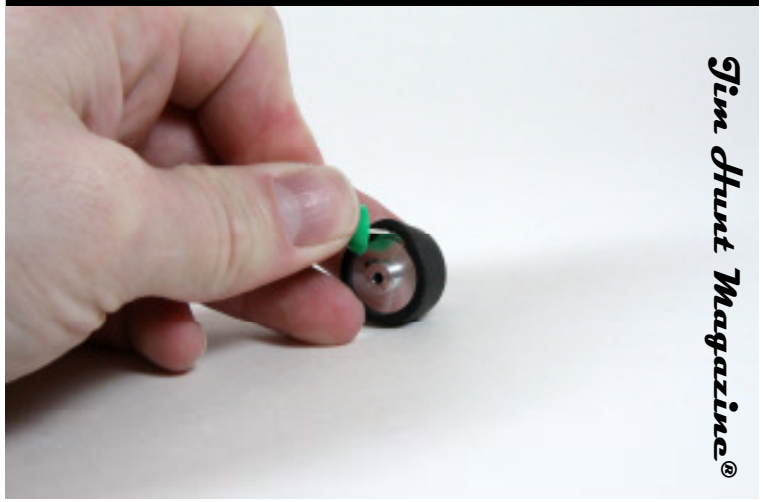
All you need...

Reifenkleber dünn auf einen Träger aufbringen. Spitze Gegenstände wie ein Pinwandnagel oder Zahnstocher eigen sich.

Entweder lose Felge mit Kleber dünn benetzen und Reifen von außen nach innen vorsichtig aufziehen



Besser: Reifen anheben und ganz sparsam Klebstoff zwischen Felge und schwarzes Gold einbringen.



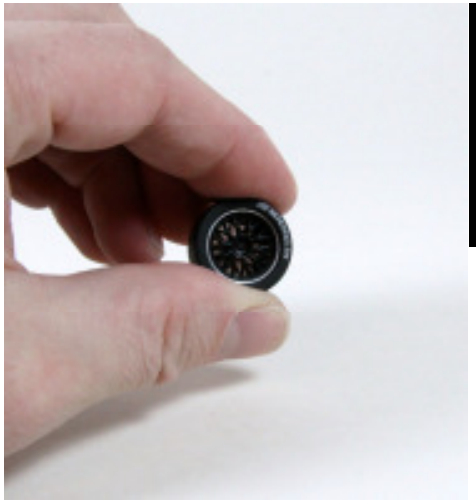
WORKSHOP

REIFEN kleben macht schnell

Möchte man trotzdem den Reifen komplett verkleben, ist dennoch eine feine Dosierung sinnvoll. Überschüssiger Klebstoff wird herausgepresst, man saut die eigenen Finger und die schönen ***Alufelgen*** ein. Zudem ist der Raum zwischen Reifen und Felgen derart knapp, dass ein eingebrachter Tropfen Klebstoff reicht, um über die Kapillarwirkung gleichmäßig verteilt zu werden.

Fährt man ***Kunststoff*** Felgen ist vor der Verklebung auf ihren einwandfreien Rundlauf zu achten. Jetzt kann man noch mit Cutter und Feile überschüssiges Gussmaterial entfernen oder dezente Unwuchten ausgleichen. Unbedingt zu empfehlen, möchte man maximale Performance herausholen. Wer verklebt schon Reifen und eiernden Felgen...

Fährt man ***verschraubte Flachfelgen***, unbedingt die Schraubenposition innen mit einem Edding ***markieren***. So kann man den verklebten Rundling an der markierten Stelle weiterhin anheben um mit einem Inbus das gesamte ***Rad wechseln***. Felgen bei denen die Schraube in der Nabe sitzen (z.B. slot.it) fällt diese Maßnahme weg.



Klebstoff zwischen Reifen und Felge gleichmäßig verteilen. Das komplette Rad zwischen den Fingern rollen, durch die Kapillarwirkung verteilt sich der frische noch flüssige Kleber gleichmäßig unter der Reifendecke. Darauf achten, dass der Reifen sauber gewuchtet auf der Felge sitzt. Solange der Klebstoff flüssig ist, kann man den Reifensitz korrigieren.

Abschließend das Rad über eine ebene Fläche mit leichtem Druck abrollen. Der Reifen sitzt nun perfekt, der Klebstoff zieht an. Das rennfertige Rad kann bei Bedarf auf perfekten Rundlauf geschliffen werden.

WORKSHOP

REIFEN kleben macht schnell

Klebstoff mit einem dünnen Träger (Zahnstocher, Pinwand-Nagel) unter die Reifendecke sparsam einbringen. ***Reifensitz*** sofort kontrollieren, solange der Kleber noch nicht angezogen hat. Rad auf dem Untergrund rollen und auf Rundlauf achten. Bei Bedarf Reifendecke ausrichten und präzise auf der Felge positionieren.

Reifen entfernen?

Verschlissene Reifen bekommt man nicht so leicht von der Felge, wie man das möchte. Entweder die Radikalmethode: mit einem ***Cutter*** die Reifen von der Felge schneiden

Sanfter: an den Klebepunkten (vorher auf Felgeninnenseite mit Stift markieren) mit einem dünnen Schraubendreher oder einem schlanken Messer Reifen und Felge sanft voneinander trennen. Im Normalfall ist der Reifen dann kaputt. Ziel ist es vielmehr die Felgen von alten Gummi-kleberesten zu entgraten. Ein Cutter hilft dabei. ***Metallfelgen*** können eventuell auch mit Waschbenzin oder ähnlichen ***chemischen Keulen*** bearbeitet werden. ***Niemals*** scharfe Lösemittel ***auf Plastikfelgen*** aufbringen! Es sei denn, man möchte auch den Kunststoff in seine chemischen Bestandteile auflösen und die Felgen als Schlacke im Sondermüll entsorgen.

Verschlissene Reifen entweder von Hand oder mit einem Pinwandnagel von der Felge vorsichtig abziehen, mit Fingerspitzengefühl lassen sich die Klebepunkte unter Umständen lösen. Geht das nicht, bleibt nur noch der brutale Cutter als letzte Lösung. Reifendecke von der Felge schneiden.

Überschüssige Gummireste und Kleberückstände mit den Cutter von der Felge kratzen. Metallfelgen sind hier robuster, Vorsicht bei Plastikfelgen! Besonders wenn man sich mit chemischer Keule dem Thema widmet. Metallrundlinge machen Lösungsmittel meist nichts aus. Kunststoff-Felgen niemals mit Lösungsmittel bearbeiten! Es sei denn, man will sie anschließend als Schlacke entsorgen.

Jim Hunt Magazine®

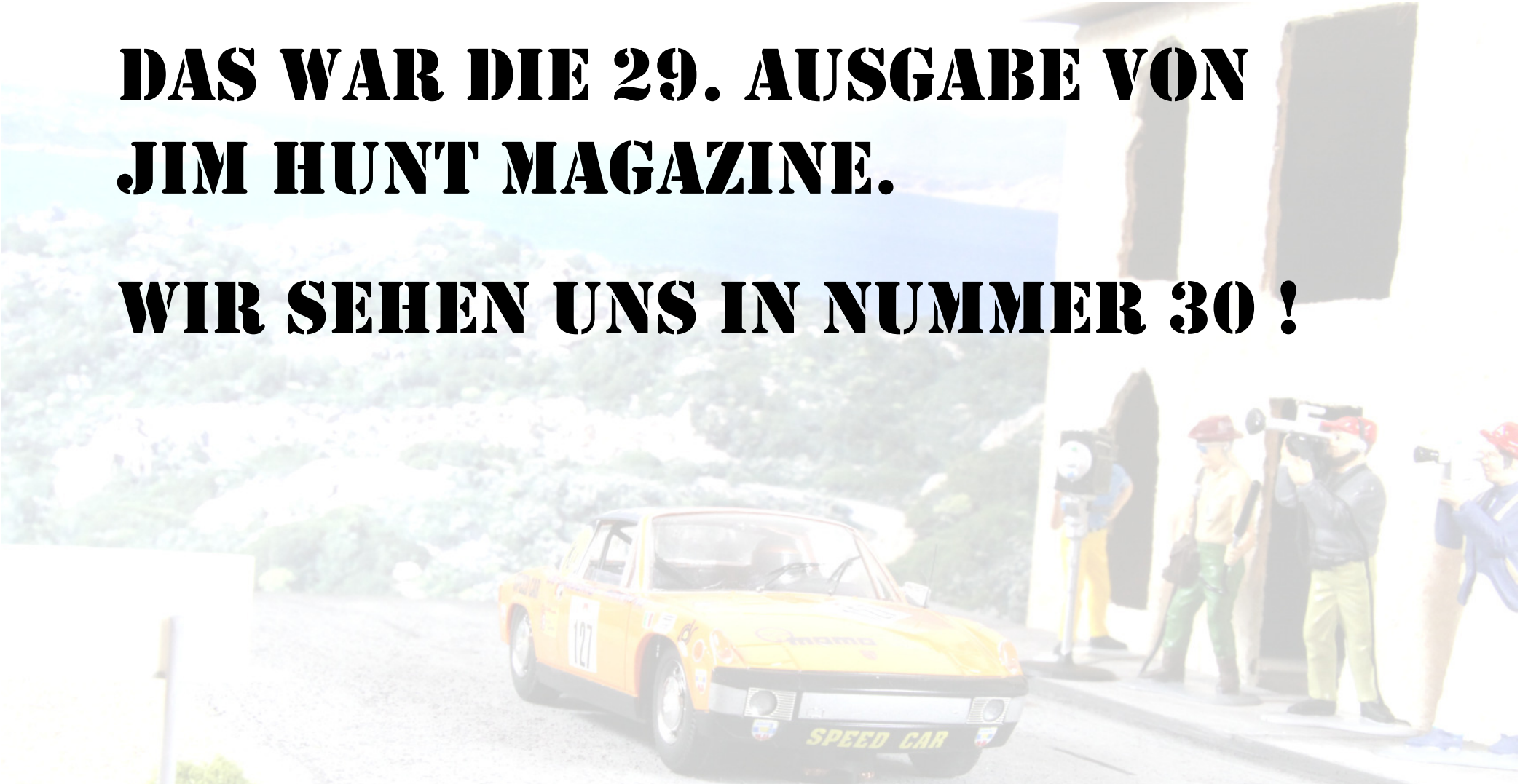
GOKARLI
rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

DAS WAR DIE 29. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 30 !



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist 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!