www.jim-hunt-magazine.de Aug 17

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

35

Sideways Gr.5

Stratos Turbo

Ford GT

3D Fahrwerke

Paintbox

Editorial

Summertime...

Sonnenstrahlen werden mehr. Regen wird weniger? Bahnflimmern ade? Wir fahren das ganze Jahr im Kreis, Racing is life, time between is just waiting. Wer nach dieser Maxime lebt, kennt keine Jahreszeiten. Slotcars werden meist indoor betrieben, so gesehen gibt es keine Wetterkapriolen, die dort den Rennspaß trüben können. Klar zieht es die Leute im Sommer mehr nach draußen. Vielleicht entsteht manche Gartenbahn, ein kurzer Aufbau im Freien. Da steht der Grill nicht weit entfernt. Wie praktisch und jeder, der das schon gemacht hat, weiß, wie viel Spaß so eine Bahn unter freien Himmel machen kann.

Eine Indoor Bahn wollen wir Euch nicht vorenthalten. Es ist die Slot the Rock, eine optisch sehr interessante Sache. Wir lieben individuell gestaltete Anlagen. Wir gehen in die dritte Dimension. 3D Druck ist keine Neuheit mehr auf dem Markt. Umso interessanter. Das Thema pendelt sich innerhalb einer bestimmten Fangemeinde ein und man kann durchaus sagen, dass es langsam ausgereift sein dürfte, was da in Kunststoff innerhalb der drei Raum Achsen gedruckt wird. Wir testen 3D Chassis und geben Auskunft darüber, was der nicht selten hohe Aufwand unterm Strich bringt.

Die klassische Formel 1 boomt in den letzten Jahren gewaltig. Fly machte den Anfang. Scalextric folgte dicht im Windschatten und folgte dem Trend, Autos aus den 70ern zu bauen. Lange vorher hatten die Briten schon die ganz alten Kisten aus den 60ern neu entdeckt. Seit Policar/slot.it sich dem Thema widmete, wurde es noch interessanter. Wirklich? Wir schauen diesen Autos genauer zwischen Bug und Gestänge, berichten was sich darin tut.

Designversionen sind ein fester Bestandteil des Jim Hunt. Sie sind aus gutem Grund interessant. Nicht jeder mag die Eingangsversionen, wenn eine neue Form auf den Markt kommt. Und es gibt eben Modelle, die laufen über Jahre erfolgreich wie die Gruppe C von slot.it. Sowohl das Erweitern bestehender Startfelder, wie das „endlich haben wollen“ des so lange Jahre ersehnten Modells, das alles führt dazu, dass Designversionen interessant bleiben und wir sie sehr gerne im Bild und Text inszenieren. Ein Exponent: der Titelheld der aktuellen Ausgabe. Sideways inszeniert den Lancia Stratos Turbo in rot weiß, das zweite ausgekoppelte Modell ist das erste mit Rennlackierung. Das Startfeld der Gruppe 5 wächst.

Zuletzt kam noch der Ford GT von Carrera rein. Ein wunderbarer, moderner Langstrecken Rennwagen, der sich optisch an seinem Vorgänger aus den späten 60er Jahren orientiert. Wenn auch vieles anders ist. 50 Jahre sind eine lange Zeitspanne. Aus genau dieser Zeit kommt ein weiterer Bolide von Carrera. Der Ford Mustang GT. Umgebaut als potentes Musclecar für Viertelmeilen Rennen macht er eine besonders gute Figur. Kräftige Burnouts gehören zum Tagesgeschäft.

Erneut haben wir für Euch den Farbpinsel und die Airgun in Aktion gebracht. In der legendären Rubrik „Paintbox“ gibt es neue Impressionen für kreative Lackierer und Gestalter individueller Slotcars, die es so nicht zu kaufen gibt.

In der Rubrik „Was ist da los?“ gibt es ein paar Worte zur Thematik „Gebrauchtwagenkauf“.

Ein prall gefülltes Angebot zur Sommerzeit.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.35!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Paintbox

Ford MKII – silver black orange

Was ist da los?

Gebrauchtwagenkauf

Die dritte Dimension

3D Druck Tuning – Was bringt der Aufwand?

Bahnorama

Slot the Rock – eine Bahn in Fels gehauen

Tracktests

Rundstrecke:

- *Stratos Turbo – Sideways Marlboro*
- *Lola Spyder - Thunder Slot oben ohne*
- *Formel 1 classics – Was tut sich im Cockpit?*
- *Ford GT – der Neue von Carrera*
- *917K und P68 – NSR legt Klassiker nach*
- *Mustang GT Musclecar*

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

Ihr Vergleichstest der beiden Scaleauto BMW hat mir sehr zugesagt. Es ist eine schöne Sache, die äußerlich gleich wirkenden Konzepte im Kontrastverfahren zu sehen und von Fachleuten ein aussagekräftiges Urteil zu hören. Vielen Dank dafür. Ich bevorzuge ebenfalls das Weniger der Homeseries Wagen gegenüber den kraftvollen Racing Versionen. Auf Heimbahnen sehe ich die meisten Racing Boliden fehl am Platze. Außer man besitzt eine sehr großzügig geschnittene Immobilie. Darin lässt sich eine ausreichend große Bahn mit langen Geraden und Kurvenradien aller Art realisieren, die das Ausfahren solcher Geschosse ermöglicht. Da die meisten Menschen eher moderat geschnittene Bahnen haben dürften, finde ich es sehr positiv, dass Ihr diese Fahrzeug Gattung genauer unter die Lupe genommen habt. Macht weiter so. Euer Magazin wird immer besser! Damit will ich nicht kommunizieren, dass es einer qualitativen Verbesserung bedarf. Das Produkt Jim Hunt Magazine ist schon lange spitze. Aber durch Artikel wie dem Z4 Vergleich erhält es zusätzlich neue Impulse!

Dr. Edgar Westermeier

Wow! Die Bahnvorstellungen haben mir extrem gut gefallen. Sowohl die künstlerisch gestaltete US Bahn wie auch das Koffer Prinzip zeigen die Bandbreite von Jim Hunt. Ich mag das sehr, dass ihr nicht nur auf das bloße Spektakel setzt. Sondern spektakulär gemachte Anlage genauso in den Fokus rücken, wie spektakuläre Ideen, die aus der (Platz-) Not heraus entstehen.

Ronald Wiegand

Der Messebericht war sehr schön gemacht. Das Layout hat mich sehr angesprochen, trotz aller Lockerheit war alles sehr übersichtlich gestaltet. Man bekommt Lust auf die Neuheiten, wenn die auch die meisten erst spät im Laufe des Jahres eintrudeln dürften. Herzlichen Dank für Ihre Mühen.

Claude Terjung

Liebe Jim Hunt Macher,

bin jedes mal aufs Neue geflasht, wie geil ihr Slotcars fotografiert! Es hat den Eindruck, man betrachtet ein reales Rennauto in wunderschöner Landschaft. Euer Jim Hunt ist erstklassig und einmalig in der Slot Berichterstattung. Es gibt kein vergleichbares Format, das Slotcars so professionell darstellt, wie Ihr das macht. Ganz großes Kompliment. Für mich ist das die perfekte Balance aus Infotainment gemischt mit hoher fotografischer Kunst. Und man muss nicht einmal dafür bezahlen. Hohe Kunst für das Volk.

Ric Armbruster

Jim´s Universum

Hallo liebe Freunde vom Jim-Hunt-Magazin,

ein erneutes Dankeschön für Eure wertvollen Tuning-tipps. Habe als alter Alfa Romeo Fan vom Tuner Fly eine TZ2 Schönheit mit Frontmotor und oben liegender Nockenwelle erworben. Tolles Gerät !!!! Dank Eurer Hilfe (Ausgabe 19) habe ich trotz Nachrüstung einer Lichtanlage und Chiptuning für D132 wahnsinnig gute Fahreigenschaften hinbekommen. Gefahren wird natürlich ohne Magnetkraft und mit Bleieinlage nach Euren Empfehlungen. Damit habe ich einen neuen Starter für meinen Gran Premio Storico Italiano. Der Alfa rollt super und liefert schöne Drifts wie die anderen alten Italiener dieser Sonderwertung. Zwischenzeitlich stehen die Slot It Boliden der LMP Klasse in der Boxengasse und warten auf Ihren separaten Einsatz.

Damit ein zusätzliches Dankeschön für Eure warmen Wort der Ausgabe 18 (Workshop Frontmotorautos - Einen flott machen). „Bitte nicht diese alten Renner mit den Supersportwagen von Slot It, NSR und Co. vergleichen; aber für Freunde alter Klassiker können auch Frontmotorautos fachgerecht aufgearbeitet bei reduzierter Voltanzahl einen Riesen Spaß bereiten.“

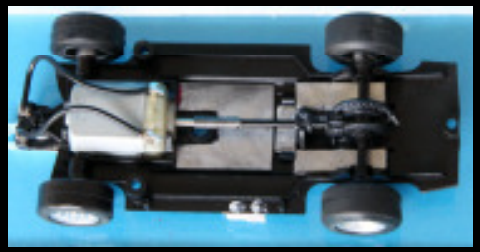
Danke nochmals und viele Grüße vom Rheinhessenring,

Harald Buchner aus Harxheim bei Mainz.

Anm. der Redaktion:

Hallo Herr Buchner,

Vielen Dank für das tolle Kompliment und es freut macht uns ein wenig stolz zu hören, dass unser Jim Hunt Magazine so eine gute Nachhaltigkeit bei unseren Lesern hat. Dazu machen wir uns immer wieder die Mühen. Wir erinnern uns noch sehr gut an das tolle Auto und haben aus dem Archiv ein paar Bilder beigesteuert... Weiterhin viel Freude mit dem Alfa und dem Jim Hunt Magazine!

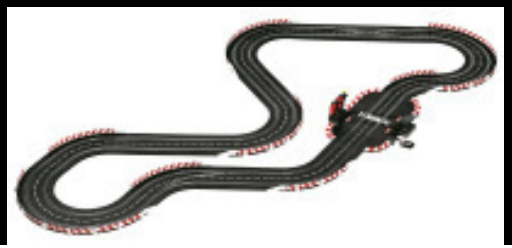


Fly Alfa TZ2 aus Jim Hunt Magazine No.19. Ein kleiner Rückblick für alle, die den Wagen nicht mehr kennen. Wer sich informieren möchte, alle unsere Aufgaben liegen auf unserem Server kostenfrei zum Download parat.

Jim´s Universum

Carrera DIGITAL 132 – 80´Flashback
Back to the eighties

Wer es nicht selbst erlebt hat, würde es wohl kaum glauben – Neonlichter, Schulterpolster und schlechte Frisuren sind die Markenzeichen eines schrägen Jahrzehntes – den 80er Jahren. Dass aber nicht alles eine stilistische Entgleisung war, beweisen die traumhaften Modelle im brandneuen Carrera DIGITAL 132 „80´Flashback“-Set. Das Duell der 80er Jahre wird unter den Marken BMW und Ford ausgetragen und verspricht rasante Racing Atmosphäre auf der heimischen Rennpiste. Ab August ist es soweit und die Zeitreise auf der Carrera Rennbahn kann beginnen. Im Carrera DIGITAL 132 Set „80´Flashback“ vibrieren die Schienen, sobald die beiden Rennwagen starten: Mario Andrettis BMW M1 Procar und der Ford Capri Zakspeed Turbo unter dem Würth-Kraus-Zakspeed Team, zeigen auf der 8,2 Meter langen und sehr kurvenreichen Carrera Rennstrecke, was in ihnen steckt. Verstecken müssen sich die aus heutiger Sicht historischen Rennwagen nicht. Mit 470 PS konnte der BMW M1 Procar durchaus mit heutigen Sportwagen mithalten. Der Ford Capri brachte es sogar auf 600 Pferdestärken und ist mit dem markanten Frontspoiler ein echter Hingucker im neuen Carrera Fuhrpark. Spektakulären Rennen, Drifts, Spurwechseln und riskanten Überholmanöver. Die 2,4 GHz WIRELESS+ Technologie mit kabellosen, ultraleichten Handreglern sorgt für nötige Bewegungsfreiheit an der Rennbahn. Je nach Können und Geschicklichkeit können die Geschwindigkeit in bis zu 10 Stufen und das Bremsverhalten jedes Fahrzeuges individuell eingestellt werden. Damit können auch Rennen zwischen Anfänger und Profis sofort starten. Die Codierung der bis zu 6 Fahrzeuge erfolgt ganz einfach über die Handregler. Mit dem beliebig erweiterbaren Schienenmaterial steht dem Real Racing Fun nichts im Wege. Im entsprechenden Rennmodus, der über die Carrera Control Unit ein- und ausgeschaltet werden kann, entleert sich wie im echten Renngeschehen der Tank jedes Fahrzeuges. Wer daher nicht rechtzeitig einen Boxenstopp einlegt und sein Fahrzeug über den Handregler auftankt, bleibt im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke! Um den Überblick zu wahren, stehen folgende Features zur Verfügung: über den Rundenzähler, die Driver Displays oder die App Connect mit Race App kann alles im Auge behalten werden. Weitere Informationen finden sich unter carrera-toys.com



Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

Jim Hunt Magazine®

Giro d´Italia

1976 Winner

Die Story ist sehr schnell erzählt: Sideways brachte den Gr.5 Stratos Turbo im heißen Marlboro Kleid...

LANCIA STRATOS TURBO

Titelstory

Lancia Stratos Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Diesmal bringen wir eine Designvariante als Titelstory. Normalerweise zeigen wir Wiederholungstäter in schön gemachten Bildern, würdig inszeniert auf mindestens zwei Seiten: Aufmacher, Bildstory, minimal Text. Den ausführlichen Bericht zur Technik unter der Haube gibt es in früheren Ausgaben. So auch beim Lancia Stratos Turbo von Sideways. Er war bereits im letzten Jim Hunt No.34 auf S. 36ff., falls jemand genauer nachlesen möchte. Der brachiale Gruppe 5 Lancia war zur Markteinführung nur als limitierte schwarze Version zu haben. Er folgt der für Hersteller typischen Geschäftspraktik/-taktik: Zur Markteinführung Geld verdienen mit einer zunächst unattraktiveren Designversion. Alle kaufen trotzdem, weil sie die Formneuheit sofort haben wollen. Wer nicht...

Der Stratos zirkelt präzise und flink ums Eck. Sideways hat den Dreh raus, wie man Rennwagen baut. Gutmütig im Grenzbereich und hart im Antritt lässt sich damit locker der Giro d`Italia gewinnen.

Ausladender als das Rallye Geschoss. Für die Rundstrecke gab es einen brachialen Turbo Motor. Sideways Longcan Anglewinder spiegelt die Tugenden des Originals perfekt. Nur das Turboloch fehlt.

Lancia Stratos Gr.5

Die heiß geliebten und ersehnten Versionen bringt der Hersteller terminlich etwas später. Diese kaufen dann auch alle. Eine doppelte Win-Win Situation. Die teuren Formen und Lizenzgebühren müssen sich rechnen. Der Laden, den man dort führt auch. So gesehen eine Taktik, die mehr als legitim ist. Man muss ja nicht kaufen, blabla. Doch! Man muss! Man will! Man muss und will! Und man hält den Laden am Laufen. Damit kann man auch morgen und übermorgen weiter dort kaufen und sich freuen, dass jemand diese tollen Autos für uns baut. Die Mühe für all das soll entlohnt werden.

Nun ist er endlich da: der Lancia Stratos Turbo in der heiß ersehnten rot weißen Marlboro Lackierung. Mein Held aus den späten 70ern. Carrera hatte ihn damals in allen Maßstäben. Dieser Stratos hat es verdient auf unseren Titel zu kommen. Eine mehr als interessante Maschine, technisch wie optisch. Sinnlichkeit pur. Schnelligkeit. Kraft. Ausdauer. Schönheit. Das Siegerauto vom Giro d´Italia 1976 heizt Emotionen an. Viel Vergnügen mit der Bella Machina! Facetti/Sodano siegten 1976 beim Giro d´Italia im Stratos Turbo vor dem Porsche RSR von Bernabei/Borgia.

Sideways hat alle Tugenden, die ein siegfähiger Rennwagen braucht, im Stratos vereint. Er meistert jede Fahrsituation spielerisch und messerscharf. Keine Tendenz einer Nervosität. 12 Voltan im Tank sind die perfekt explosive Mischung für eine souveräne Gangart. Auch am Rande des Grenzbereichs. Beschleunigen, bremsen, Bergauf, Bergab. Der Lancia macht präzise das, was man von ihm verlangt.

Neuauflage einer Legende

FORD GT

Jahrzehnte nach dem Sieg in Le Mans schickt Ford einen neuen GT zu den 24h. Carrera inszeniert den Wagen.

Ford GT

Jim Hunt Magazine®

Es sind einige Jahrzehnte ins Land gezogen, seit der Ford GT40 Le Mans gewann. Schön, dass man sich seiner Geschichte besonnen hat und ein völlig neues Konzept auf die Räder stellte. Im Vergleich zum Vorgänger, arbeitet anstelle eines großvolumigen Achtzylinders nun ein moderner, vergleichbar schmal erscheinender Sechszylinder, der allerdings mit der Ecoboost Technologie alles andere als ein Leisetreter ist. Der Konzern möchte seine technischen Vorzüge in Szene setzen. Deshalb betreibt man Motorsport, schließlich soll sich der Erfolg auf der Rennstrecke letztendlich in stabilen Verkaufszahlen von Serienwagen auszahlen. Der moderne Zeitgeist: ökologischer Motorsport. Reduzierte Motorengröße bei geringem Verbrauch und dennoch maximaler Leistung. Carrera hat sich dem Ford GT gewidmet und mit ihm einen hervorragenden Meilenstein gebaut. Optisch ist der Langstrecken GT eine ausgesprochen gelungene Sache. Die wegweisende Formensprache verschmilzt mit der in patriotischen Farben gestaltete Lackierung. Jedes Formdetail ist in einer anderen Farbe gestaltet. Dem Auge eine Vielzahl an optischen Reizen, die das hohe Niveau in der Fertigung spiegeln. Von oben betrachtet sieht er aus wie ein Tropfen, vorne breit und rund. Nach hinten hin schlank auslaufend. Vom Dach und aus den Seitenschwellern wachsen die hinteren ...

Aerodynamisch orientiert an der Tropfenform (blau). Aus dem Dach und den Schwellern sprießen die hinteren Kotflügel (rot).

Ford GT

... Kotflügel. All das wurde durch zwei an Tragflächen erinnernde Ausleger umgesetzt. Sie wachsen vom Dach aus in Richtung hintere Radläufe. Die Spuren des Vorgängers sind trotzdem zu erkennen. Die Frontpartie hat ähnlich gestaltete Scheinwerfern wie das Urgestein aus den späten Sechzigern. Ebenso die charakteristische Fronthaube mit Kühlöffnungen. Hinten große runde Leuchten. Aus dem Heck brüllen mittig zwei Rohre, die direkt aus dem Mittelmotor auf kurzen Weg kommen. Ein sehr tief liegender Heckdiffusor saugt den GT am Boden fest, vorne schneidet sich ein Frontflügel durch den Fahrwind. Er ist nach oben gebogen, ähnlich wie die Spitze eines Surfbretts. Mittig sitzt ein gigantischer Ölkühler, der den Ecoboost Motor zuverlässig temperiert. Filigrane, grau lackierte Rennspeichen Räder bringen den Boliden in Fahrt. Michelin Slicks halten, was sie versprechen. Einmal über Klebeband abgezogen und schon ist lästiger Pick up von der Strecke aus den Reifen entfernt. Genügend Grip steht nun zur Verfügung. Damit der Fahrer im Verkehr den Überblick behält, bieten zwei aerodynamisch gestaltete, weit ausgestellte Rückspiegel in akzentuiertem Orange einen tollen Kontrast zum blau-weiß-rot lackierten GT. Optisch wurden Farben und Formen harmonisch perfekt in Einklang gebracht. Besser kann man die dynamische geformte Karosserie nicht in Szene setzen. Wunderbar umgesetzte Details wurden vom Original transferiert und wie man es von ...

Pure Aerodynamik: aus dem Dach wachsen Tragflächen zu den hinteren Kotflügeln hin. Weit ausgestellt Spiegel für den Blick nach hinten, am bulligen Heck vorbei.

Wiedererkennungswert: trotz Designparameter der Neuzeit erinnert vieles an den GT40 aus vergangenen Tagen.

Ford GT

Jim Hunt Magazine®

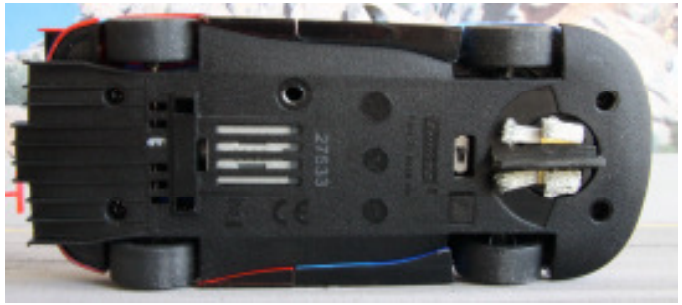
... Carrera kennt, hat auch der Ford GT solide Nehmerqualitäten. Das zahlt sich spätestens dann aus, falls nach vielen Rennrunden doch mal die Konzentration nachlässt und man von der Strecke abkommt. Der Heckflügel ist in die breiten Schultern der Karosserie integriert. Seitliche Rempler können ihm nichts anhaben. Ausgewogen spult der GT seine Runden ab. Der Motor, schwerpunktgünstiger als Inliner angeordnet, liefert satten Vortrieb. Die Übersetzung ist auf Langstrecke ausgelegt. Der Motor hat genügend Drehmoment, um zügig für Topspeed zu sorgen. Die Bremspunkte können großzügig gestaltet werden. Ein runder Fahrstil ist von Vorteil, möchte man sich auf der Langstrecke bewähren. Der neue Ford GT bringt alle Tugenden eines solchen Dauerläufers mit an den Start.

Mittig aus dem: Doppelauspuffanlage. Der neue Ecoboost Sechszylinder brüllt nicht mit gleicher akustischer Urgewalt wie beim GT40 aus den späten Sixties. Dafür arbeitet er sehr effizient. Runde Heckleuchten erinnern an den Vorgänger. Neuzeitlicher Diffusor für den nötigen Ground Effect und ein geschwungener Heckflügel, der sich in in der Breite in die Karosserielinien einfügt.

Ford GT

Jim Hunt Magazine®

Das lange L-Kielschwert leistet hervorragende Führungsarbeit, so leicht ist es nicht von der Ideallinie abzubringen. Wir entnehmen die Fahrhilfe MTS. Beide Magneten lassen sich mit wenig Aufwand bequem aus dem Chassis ausbauen. Die L-Kiel Rückstellfeder wird zugleich entfernt. So fährt er ohne Magnet ruhiger durch Kurven. Seine Achsen drehen in vier soliden Messinggleitlagern. Langlebigkeit stehen bei 24h Rennen an erster Stelle. Für einen dauerhaften Zündfunken sorgen am L-Kiel je zwei doppelt angeordnete Schleifer. Biegt man sie von Hand passend in Form, bleibt der GT wirklich in jeder Fahrlage stabil am Gas. Carrera verbaut einen Umkehrschalter. Wer den Rennkurs auch mal in umgekehrter Richtung fahren möchte, ein Klick genügt. Der Ford GT passt als Gegner sehr gut zur Corvette C7R von Carrera (wir berichteten). Mit identischer Technik unter der Haube steht eine gewisse Chancengleichheit auf dem Papier. Es wird trotzdem der schnellere Fahrer gewinnen. Es ist und bleibt eine sehr individuelle Angelegenheit, ob man mit dem Ford GT oder der Corvette C7R schneller unterwegs ist. Auch den Ford GT gibt es in 1zu32 als analogen Evolution wie als Digital132. Und für den großen 1zu24 Maßstab gibt es ihn als Digital124. Eine wirklich enorme Bandbreite, mit der Carrera jeden Fan zufrieden stellt.



Inliner Konzept, großer langer L-Kiel für maximale Spurtreue und Doppelzündung über ein Schleiferpaar auf beiden Seiten des Schwerte. Michelin Slicks für guten Vortrieb. Der kleine Umkehrschalter sitzt hinter dem L-Kiel. Ein Klick und schon geht's in die andere Fahrrichtung weiter.

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

Slot.it bringt unter seinem Label Policar die Königsklasse der 70er. Was tut sich im gefährlichen Cockpit ohne Traktionskontrolle?

1970er FORMEL 1

F1 classics

Jim Hunt Magazine®

In meiner Kindheit mochte ich die Slot Zigarren aus den 60ern nicht sonderlich. Damit konnte ich als Kinder der 70er wenig anfangen. Nach 2000 kamen sie wieder: Scalextric legte diese Zigarren neu auf. In Detaillierung und Fahrverhalten legten die Briten die Latte sehr hoch und nun Jahre später hatte ich sehr große Freude mit den historischen Formel Wagen. Ein paar Runden Jo Siffert, Jim Clark, Dan Gurney sein. Puristisches Fahrvergnügen der Extraklasse. Plötzlich kam Fly aus der Ecke und baute die Formelwagen aus den 70ern. Mit lenkbarer Vorderachse und verdammt dicken Walzen. Das Fahrverhalten erstaunlich gut. Widmete man sich der Vorderachse, war spürbar mehr Performance drin. Scalex sprang sofort auf den Retro Zug mit auf und baute eine Reihe von Formel Wagen

LOTUS 72 – Jochen Rindt

Erster Policar F1 : der Lotus von Jochen Rindt. Die Initialzündung klappte, wenn auch die Technik nicht versprach, was man im Vorfeld von slot.it erwartete. Ohne Nacharbeit war die Vorderachse ein verklemmtes Luder. Die Reifen saßen unpräzise auf den Felgen, mit Ausrichten ging es dann. Detail: Kühlöffnungen und Kamine über der Vorderachse, in denen Colin Chapman die Bremsen stark massenzentralisiert unterbrachte. Das erschien logisch. Die Hebelkräfte auf die Achsen beim Bremsen ignorierte er. Traurig: Jochen Rindt starb durch den technisch leichtsinnigen Knackpunkt. Manövrierunfähig flog der Lotus des schnellen Österreichers ab. Posthum wurde er dennoch Formel 1 Weltmeister...

F1 classics

aus genau dieser Ära. Großbritannien ist Formel 1 Land. Dort verkaufen sich Slotcars in Raketen Form wie von selbst. Dann kam slot.it auf den Plan und entwickelte innerhalb ihrer neuen Nebenfirma Policar alte Formel 1 Autos. Die Fangemeinde erwartete mit großer Sehnsucht das erste Geschoss von Maurizio Ferrari, der seit Jahren vorzügliche Slotcars baut: schnell, preiswert und mit hoher Funktionalität hat er sich mit seinen Produkten einen großen Namen in der Szene gemacht. Ob er das bei den Formel Wagen auch hinbekommt? Warum plötzlich die neue Marke und warum kommen diese Dinger nicht als slot.it auf den Markt? Das sind Interna, die ihre Gründe haben werden und uns als Fahrer egal sein müssen. Der erste Wagen war ein Kracher: der Lotus von Jochen Rindt. Sogar „Golden Leaf“ stand drauf, also kein abgeklebtes Label, weil das alles aus Jugendschutz so verboten sei. Auch wir erwarteten gespannt das erste Produkt und die anfängliche Aufregung und Vorfreude wurde durch etwas Ernüchterung abgestraft. Die Räder auf den Felgen eierten, also die Gummis liefen nicht rund. Trotz Fummelei durch Zurechtrücken war da nicht das Optimum zu machen. Die Vorderachse steift am Achsgestänge, das optisch sehr authentisch wieder gegeben wurde. Aber leider stand Jochen dauerhaft auf der Bremse. Die Optik des Autos ist in der Tat auf einem sehr hohen Niveau. Die Technik nicht ganz.

Trotz seiner traurigen Historie hat der Golden Leaf Lotus 72 nicht an Attraktivität verloren. Angefeuert von einem Ford Motor trat Rindt an, obwohl er vor seinem Tod mehrfach starke Bedenken gegenüber der Vorderachse und den innenliegenden Bremsen gegenüber Chapman äußerte. Er fuhr trotzdem, was wohl jeder andere Fahrer auch getan hätte. Es konnten sich keiner leisten, sich mit dem Rennstall anzulegen. Jochen Rindt gewann mit diesem Wagen 1970 das Rennen am Hockenheimring.

LOTUS 72 – Jochen Rindt

F1 classics

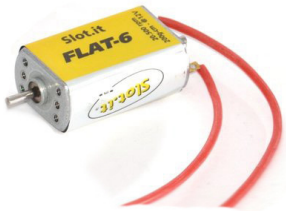
Jim Hunt Magazine®

LOTUS 72 – Emerson Fittipaldi

Der John Player Spezial Lotus der 70er war und ist ein must have. Wenige konnten und können sich dem Charme der schwarzen Rakete mit goldenen Akzenten wiedersetzen. Der zweite Lotus von Policar folgte im Windschatten und war noch schneller ausverkauft als der Erste. Emerson Fittipaldis Geschoss von 1972 unterscheidet sich optisch durch einen anders konstruierten Heckflügel und die markante Hutze über den Ansaugtrichtern. Er fuhr damit beim Monaco GP auf Rang 3. Aus technischer Sicht sind beide Policar Lotus identisch.

Slot-Stop.de

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!

F1 classics

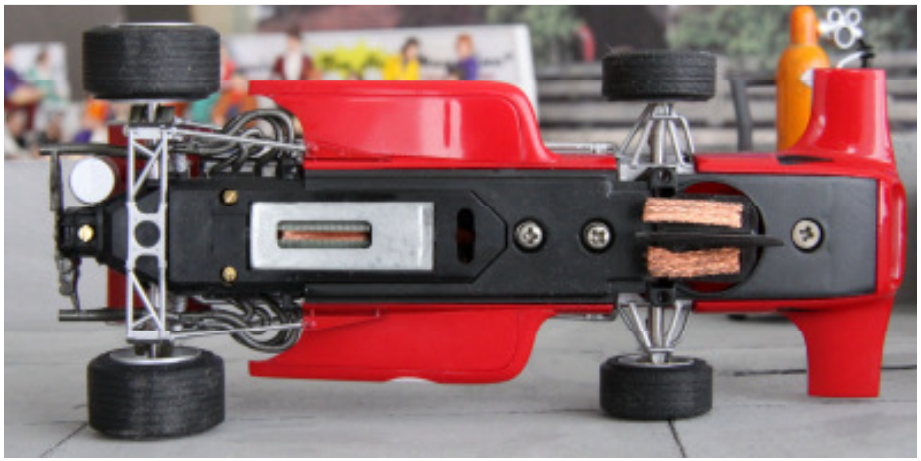
Es gibt nicht mal die von slot.it gewohnten verschraubten Alufelgen hinten. Bei dem Preis?! Das bremst die Vorfreude gewaltig, schließlich sind die Autos monetär kein Sonderangebot. Na ja, wir haben mit den Jahren im Slotbusiness in Sachen Serienstreuung schon einiges gesehen und schieben diese Dinge auf selbige. Positiv: In diesen Boliden gibt es keine Magnete, die man nachträglich wieder ausbauen muss. Der Motor ist magnetisch genug, um die Rakete auf dem Boden zu halten. Das Zerlegen dieser klassischen Kleinode ist eine kleine Wissenschaft für sich. Es ist gar nicht so einfach, nach Lösen aller Schrauben die Kiste so einfach auseinander zu nehmen. Mit der Präzision eines Gefäßchirurgen und dem Spürsinn eines Profilers löst sich das Rätsel mit der Zeit. Stets bedacht, dass ja nichts abbricht vom wirklich detailliert gemachten Gestänge. Empfehlenswert: das Auto vor dem Zerlegen kurz fotografieren. Damit man später weiß, was wo wie drin steckte und was wo wie vorbei geführt wird. Leute mit geringer Frustrationstoleranz sollten es besser unterlassen, das Auto zu zerlegen. Zum an die Wand klatschen ist es wirklich zu schade! Technisch wurde das Platzproblem im engen Formelwagen wie üblich gelöst: ein kompakter Longcan Motor passt sich in die beengten Verhältnisse hinter dem Fahrer ein. Das Getriebe ist wirklich interessant: ein Getriebe mit zwei verzahnten Rädern sitzt im Heck. Damit nichts eiert, wurde alles mit gut gemachten Gleichlagern versehen. Schade nur, dass am Lotus die Reifengummis ab Box so unrund sind.

Hier hat der March 701 seine lange Nase vorne, dicht gefolgt vom Emerson Fittipaldi im John Player Lotus 72. Jochen Rindt noch in geblockter Lauerposition. Mittlerweile gibt es drei Lotus und einen March von Policar. Der blaue Lotus von Hill fehlt auf dem Bildern.

.

LOTUS

Technisch sind Lotus und March identisch. Der gleiche zentrale Inliner Kompakt Motor liefert Chancengleichheit, zumindest auf dem Reißbrett. Der March fährt sich IN Kurven spürbar gutmütiger. Schade dass es hinten keine Alufelgen und etwas präziser gefertigte Reifen gibt...



MARCH

Die Getriebelager sind dafür eine tolle Sache und Garant für Langlebigkeit. Mal kurz die Übersetzung wechseln wie bei einem Gruppe C ist beim schwer zerlegbaren Formel 1 nicht so einfach drin.

Aufgrund enger Platzverhältnisse kommt die Kraft über ein gut gelagertes Getriebe nach hinten zur Achse. Ein Zahnrad nimmt die Kraft dr Motorwelle und transferiert sie an ein zweites Zahnrad auf die Achse.

F1 classics

Jim Hunt Magazine®

Nach den Lotus kam der March 701 mit seiner langen Nase und dem hoch stehenden Frontflügel mit Flaps. Chris Amon wurde damit 1970 Zweiter in Spa. Es wird laut Hersteller noch eine zweite Version des March kommen. Ebenso ein klassischer Ferrari, über den wir als Prototyp von der Messe in Nürnberg berichteten. Vom Lotus gibt es mittlerweile drei Versionen... Insgesamt ein stattliches Feld für die kleine Marke Policar. Mal sehen, was noch kommen wird!

March 701 – Chris Amon

F1 classics

Wie fahren sich beide Konzepte? Nacharbeiten an der Vorderachse waren nötig, damit diese frei dreht. Fairerweise muss man anmerken: es geht schon verdammt eng zu in diesem Bereich. Es ist sicher nicht einfach, optisch hochwertige Gestänge in die knappen Platzverhältnisse der Felgen zu integrieren, ohne dass es mal klemmen kann. In der Serienfertigung hat man sicher weder Zeit noch Muße, diese Teile sauberst auszurichten, sonst liefen wohl die Kosten davon. Felgen leicht von der Achse lösen, schon dreht es besser. Das Gestänge ausrichten und gegebenenfalls die Berührpunkte zur rotierenden Achse mit einer Feile oder einem feinen Messer bearbeiten. Hat man diese Tuningmaßnahme ausgeführt, dreht sie sich die Vorderachse spürbar leichter, der Pilot steht nicht die ganze Zeit auf der Bremse, was beim Lotus ohnehin böse ausgehen kann, wie uns die Rennsport Geschichte gezeigt hat. Selbstverständlich kommt Leichtlauf Öl auf die bewegliche Mechanik, was aufgrund der schon beschriebenen engen Platzverhältnisse nicht so einfach erscheint. Aber man findet mit der engen Kanüle seinen Weg zu den Achsen und das Getriebe hinten, möchte man da ran, wird es wirklich kompliziert. So schnell lassen sie die klassischen Policar F1 nicht zerlegen. Der Lotus geht auf der Strecke forsch zur Sache. Auf Geraden zieht er mächtig an und erreicht sehr zügig seine Topspeed. Wir haben vorher in der Box die Reifen der Hinterachse so gut es ging auf Rundlauf ausgerichtet. Jetzt sitzen sie holperfrei auf den verkleideten Felgen. Die Bremse des Briten arbeitet gut, allerdings ist Bedacht vor Kurven gefragt. Fährt man zu schnell in den Richtungswechsel, quittiert der Lotus mit einem nervösen Heck. Schnell bricht es aus, tastet man sich zu mutig an seinen Grenzbereich heran. Der March ist hier deutlich entspannter. Er zieht auf Geraden kraftvoll an. In Kurven nimmt er ausgeglichen ruhig jeden Radius unter seine ausgestellten Räder. Das Spiel mit Gas und Bremse bereitet keine großen Probleme. Mit einem sehr durchschaubarem Fahrverhalten und einem äußerst breit angelegten Grenzbereich ist er in jedem Fall der leichter zu fahrende Klassik F1 im Gegensatz zum nervösen Lotus. Rennen mit langen Distanzen sind mit dem March wohl eine entspanntere Sache. Hat man sich an die Charakteristik des Lotus gewöhnt, ist man auch darin verdammt schnell unterwegs. Man muss sich eben in Sachen Grenzbereich etwas taktisch verhalten. Augen zu und durch geht in Kurven nicht so leicht, wie mit dem March. Haben wir schon erwähnt, dass alle Wagen verdammt gut ansehen? Nein? Dann sei das noch gesagt...

3D *Druck*

Drei Konzepte

Drei Ziele

DIE DRITTE

DIMENSION

Reportage

DIE DRITTE DIMENSION

3D Druck

Jim Hunt Magazine®

Einige Jahre her, als ich zum ersten Mal einen 3D Drucker in einem High Tech Unternehmen sah. Wir staunten und beobachteten neugierig was sich hinter der Scheibe der Maschine abspielte. Mittlerweile ist 3D Druck salonfähig. Die Kosten sind noch zu hoch, um sich so ein Ding in die Hobbywerkstatt zu stellen. Vor Jahren waren das Nadeldrucker auch mal. Vermutlich wird die Zeit kommen, in der die Technologie für jedermann bezahl- und bedienbar sein wird. Hardware und Software, damit muss man vertraut sein, um die Wunschteile den drei Raum-Achsen nach zu entwerfen und drucken zu können. Für Techniker kein Problem. Aber für den Laien... Der Wunsch nach Individualität wird durch 3D Druck gestillt. Fast jedes Teil ist möglich. Figuren, Bauteile und vor allem Chassis. Einige haben sich auf 3D geschäftlich eingeschossen. Jetzt lässt sich fast jedes Slotcar potent umbauen. Starke Motoren und einstellbare Fahrwerke mit Slot.it Technik passen jetzt unter die Karosserie. Aber ist das wirklich alles so einfach wie es aussieht? Klares Nein! In vielen Fällen muss man mit Bastelwerkzeugen vertraut, teilweise sehr fix sein. Einfach ein anderes Chassis unter die Karosserie schrauben funktioniert in den wenigsten Fällen. Bohren, Feilen, umbauen ist angesagt. Passt der Motor unter die beengten Platzver-hältnisse? Räder? Cockpit? Es soll alles gut aus sehen. Wer setzt schon eine Karosse ohne Inlet aufs Chassis? Slotcars sollen gefallen, Optik und Technik im Einklang sein. Jim Hunt Magazine hat nun drei verschiedene Konzepte realisiert:

a) Chassiswechsel eines Slot.it Gruppe C

b) Umbau eines Fly Panoz Coupé

c) Neuaufbau eines SRC Porsche 914/6

Alle drei Autos fahren spürbar anders gegenüber ihren Serienmodellen. Mehr Technik, mehr Performance, diverse Abstimmungsmöglichkeiten. Aber lohnt sich der Aufwand für jedermann? Klares Nein. Ambitionierte Racer greifen zu 3D, man möchte aufgerüstet und konkurrenzfähig gegen andere antreten. Technik Verliebte, die gerne schrauben, tüfteln, basteln werden damit ihre Freude haben. Der weniger technisch versierte Hobbyfahrer wird vermutlich die Flinte ins Korn werfen, bevor er sie richtig durchgeladen hat. Und was alle drei Fahrertypen gleich trifft. Das Ding kostet... nicht wenig. Fahrwerk, Motor, Achsen, Felgen, Getriebe, Leitkiel und was man sich noch so an Kleinteilen wünscht heben den Preis deutlich an. So ein aufgemotztes 3D Auto kostet locker mal das Doppelte vom Einstandspreis des Serienmodells. Den monetären Parameter muss jeder individuell für sich einstellen.

Slot.it Sauber C9 mit Pipslot 3D Chassis, das einen seitlich labilen Leitkiel ermöglicht.

Frontmotor Fly Panoz Coupé: Olifier 3D Chassis mit entkoppelbarem Sidewinder Antriebsstrang

SRC Porsche 914/6 Anglewinder Totalumbau. KitSlot 3D Chassis ermöglicht mehr Power.

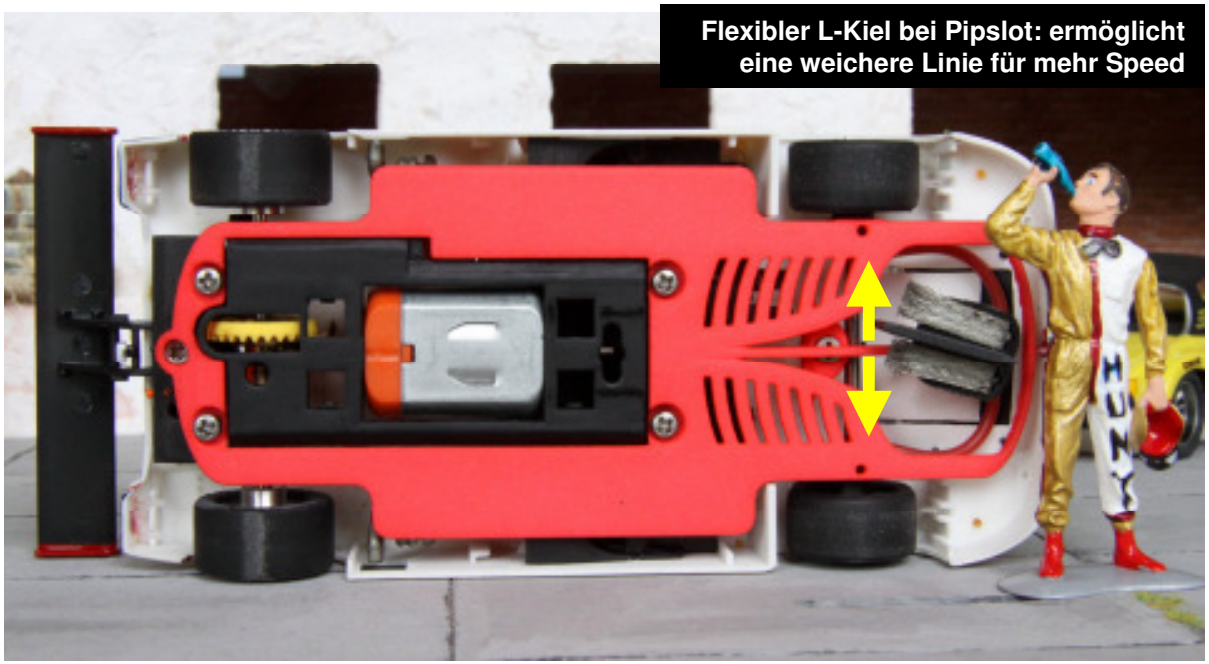
DIE DRITTE DIMENSION

3D Druck

Jim Hunt Magazine®

Pipslot Sauber C9

Easy going: Slot.it Chassis zerlegen, Elemente ins 3D Chassis ein-setzen. Kabelbaum, Madenschauben der Vorderachse einsetzen und -stellen. Gimmick des Pipslot Chassis: der Leitkiel kann seitlich flexibel schwingen. Er verän-dert die Ideallinie bei schneller Kurvenfahrt. Die Fliehkräfte lassen das Auto in der Kurve weiter nach außen wandert. Das sorgt für eine weichere Linie, die seitliche Reibung wird reduziert. Das Auto ist auf dem weichen Bogen schneller. Auf Geraden drückt der Steg das Chassis mittig zurück in die Ausgangslage. Das Chassis verlangt deutlich mehr Setup Arbeit, als man es bisher bei slot.it kennt. Motorhalter-Entkoppelung und Karosserieschrauben lockern reicht nicht mehr aus. Es sind einige Testfahrten von Nöten, bis man das System aus Entkoppelung, Leitkiel und Reifengrip in Einklang bringt. Hat man das Setup gefunden, ist das Pipslot Chassis eine feine Wahl. Der Sauber zieht den anderen Gruppe C Konkurrenten mit leichtem Vorteil davon. Ob das bei Rennen erlaubt sein wird? Reglement lesen.



Flexibler L-Kiel bei Pipslot: ermöglicht eine weichere Linie für mehr Speed

Aufwand und Nutzen halten sich bei diesem Konzept die Waage. Versierte slot.it Schrauber kommen mit dem Umbau sicher gut zurecht.

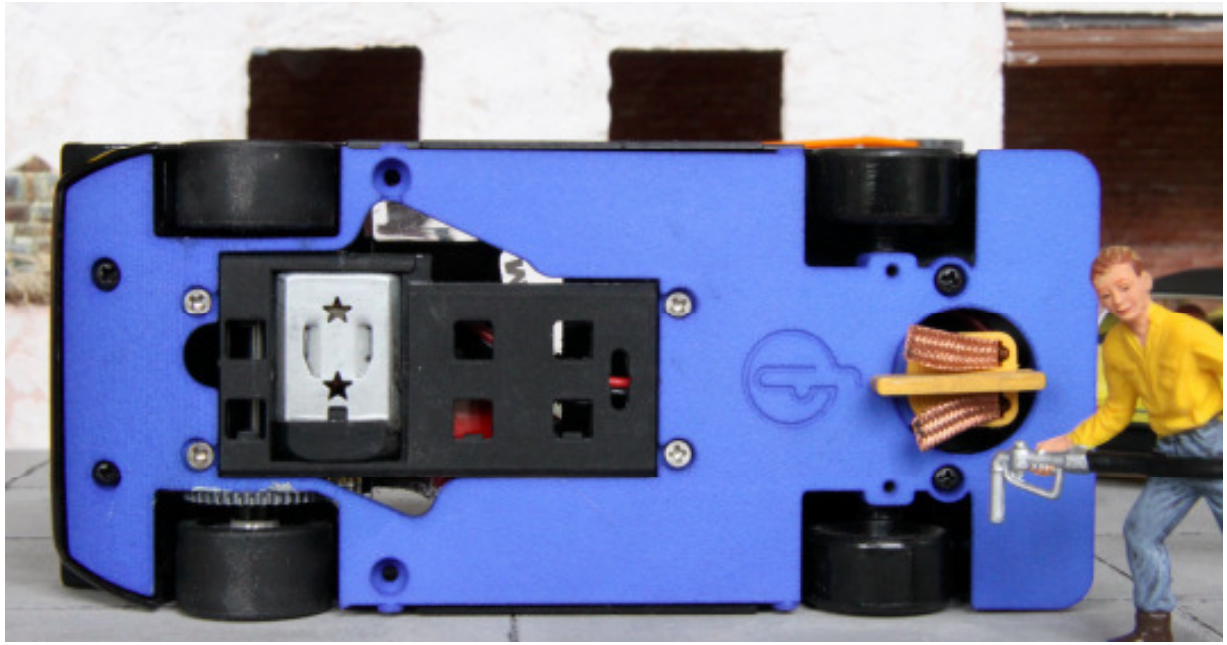
DIE DRITTE DIMENSION

3D Druck

Olifier Panoz

Beim Panoz zog es sich hin. Wir wählten das Coupé, weil es unter dem Dach Raum für Motor und Getriebe bietet. Der Panoz Spider scheidet aus Platzmangel aus. Trotzdem musste das Cockpit kreativ umgebaut werden, damit die Antriebseinheit frei drehen kann. Das verlangt Geduld, Geschick und Ausdauer. Etwas Schnippeln und Karosse aufs Chassis setzen, das geht nicht. Anstelle des Frontmotor Konzepts (welches richtig abgestimmt in seriennaher Klasse auch sehr gut funktioniert, Jim Hunt berichtete) hat man jetzt alle Freiheiten des slot.it Antriebsstrangs: präzise laufenden Alufelgen auf gehär-teten Achsen, frei kombinierbare Getriebeabstufungen, Motorwahl und den entkoppel-baren Antriebshalter für deutlich mehr Performance. Der Panoz ist jetzt mit dem drehmomentstarken Slotdevil Motor eine richtige Waffe. Die Abstimmung mit Blei war nicht nötig, das Gewicht des Motors hinten reicht, damit das Coupé satt liegt.

Die Mechaniker haben einiges zu tun... Mit Geschick und Geduld ist der Umbau durchaus machbar.



DIE DRITTE DIMENSION

3D Druck

Jim Hunt Magazine®

KitSlot Porsche 914/6

Beim letzten Objekt war richtig viel Arbeit, Kreativität und Zeit von Nöten, damit der 914/6 richtig abgeht, wie man es sich vorher gewünscht hat. Das 3D Chassis musste mit einem Cutter an die schmale Karosse angepasst werden. Der Aufbau des Cockpits war deutlich aufwändiger als im Panoz. Das Unterbringen der Reifen/Felgen wurde zur Herausforderung, denn im 914/6 geht es wirklich verdammt eng zu. Mit der Reifenschleifmaschine ging auch das. Nun sitzt im Heck in kräftiger Longcan Motor mit Ninco Punch, dazu ein verschraubtes wechselbares Getriebe, das sich in diversen Abstufungen an die Strecke anpassen lässt. Der 914/6 ist nicht wieder zu erkennen. Nun von außen sieht man „nur“ das weiße 3D Chassis unten herausleuchten. Wählt man eines in schwarz (was für alle Kandidaten gilt) oder lackiert diese Sichtmarken, kann man kurz anonym untertauchen. Aber wozu, die Performance des Autos hebt ihn klar von den Serien SRC Wagen ab. Daher ist so eine Underground Understatement Lackierung nur was für Angeber, die Ihr Ego gegenüber anderen mit ungleichen Mitteln kurz stärken müssen.

Umbau und Anpassungsarbeiten nur für den versierten Techniker.

Slotcarscheune.de

Markenvielfalt bei Slotcars

NSR Carrera SCX Cartronic AutoArt Scalextric Scaleauto Carrera Digital 132 Slot.it Fly Slot MSC Scalextric Policar Sideways MRRC Avant Slot OSM Spirit Team Slot Ninco Sloter Slotwings SRC Top Slot Thunder Slot

© 2017 Fine Print Magazine

Klaus Fischer Am Lutzenrain 21 36110 Schlitz
www.slotcarscheune.de info@slotcarscheune.de

THUNDER SLOT

LOLA SPYDER

Lola Spyder

Jim Hunt Magazine®

Thunder Slot legte mit der Lola einen fulminanten Start in der Slot Szene hin. Wir berichteten in den letzten beiden Jim Hunt Ausgaben über das erste Modell und die darauf folgenden Designversionen. Nun geht es eine Runde weiter. Die Lola kommt nun als Spyder. Und es werden drei verschiedene Versionen aufgelegt. Keine Lackversionen, es handelt sich um komplett unterschiedliche Spyder Versionen, die sich deutlich am Heck voneinander unterscheiden werden. Wir zeigten die Vorab Muster im Jim Hunt 34 bei Nürnberger Messebericht. Dach ab: Was bringt das für den Slotter? Nun im Grenzbereich, in dem sich dieses reinrassige Renngerät eigentlich aufhält ganz klar, weniger Gewicht. Wenn das dünne Plastikdach die sicher nicht allzu sehr strapazieren dürfte. Trotzdem, es spart Gewicht, senkt den Schwerpunkt ab. Ganz so, wie bei den echten Vorbildern es auch der Fall ist. Fahrtwind kümmert den Fahrer nicht, er sitzt nicht im Auto, sondern neben der Bahn. Wer die Lola hart am Grenzbereich bewegt, wird den kleinen feinen Unterschied merken, sofern die Serienstreuung der Komponenten nicht mitmischt und den kleinen Bonus egalisiert. Es kommt wie bei Thunder Slot üblich zunächst ein Pressemuster zur Präsentation in unser

CanAm mit Frischluft Faktor. Das fehlende Dach spart Gewicht, senkt den Schwerpunkt ab. Right from the start, cornering hard! Das grüne Gerät wird es so in Serie nicht geben. Es handelt sich um ein Pressemuster. Die drei attraktiven Can Am Serienversionen haben wir euch bereits im Nürnberger Messebericht gezeigt.

Lola Spyder

Magazin. Quasi wie ein Erlkönig, den man so nirgends kaufen kann. Dunkelgrün steht dem CanAm Boliden hervorragend. Mehr technische Details lesen sie bitte in der vorletzten Ausgabe nach. Denn unter der Haube ist das Konzept identisch mit der Lola mit Dach. Technik auf höchstem Niveau, präzise verarbeitet und mit sehr viel Know how auf die Strecke gebracht. Die Macher von Thunder Slot verstehen ihr Handwerk. Den etwas höheren Preis gegenüber anderen Anbietern kann man verschmerzen, rechnet man die Performance dieser Wagen gegen. Sie entlohnt und lässt das investierte Mehrgeld sehr schnell vergessen. Denn so schnell fahren wenige Autos out of the box.

Präzisionskomponenten und ein wirklich sehr tiefer Schwerpunkt lassen in der offenen Lola atemberaubende Kurvengeschwindigkeiten zu. Eine Fahrmaschine für heiße CanAm Rennen. Wir freuen uns auf weitere Gegner von Thunder Slot.

Jim Hunt Magazine®

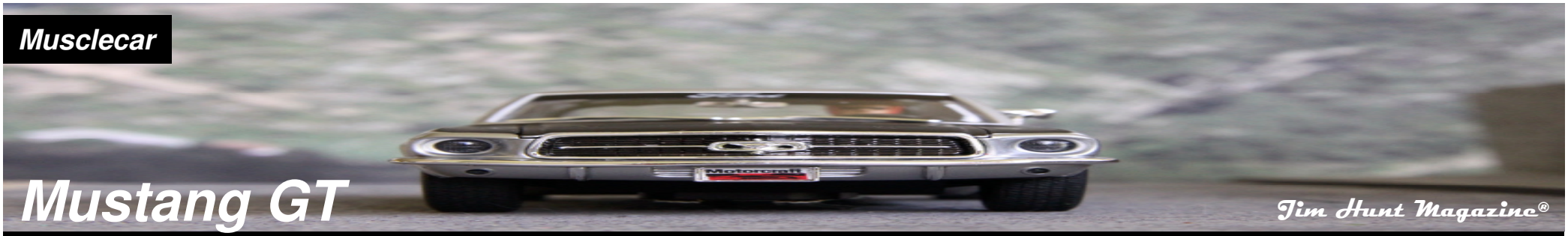
In allen Hubraumklassen live dabei

BURN UP THE ROAD

Musclecars sind eine feste Größe bei Carrera. Mustang GT nach harter Rosskur.

Jim Hunt Magazine®

VIERTELMEILE

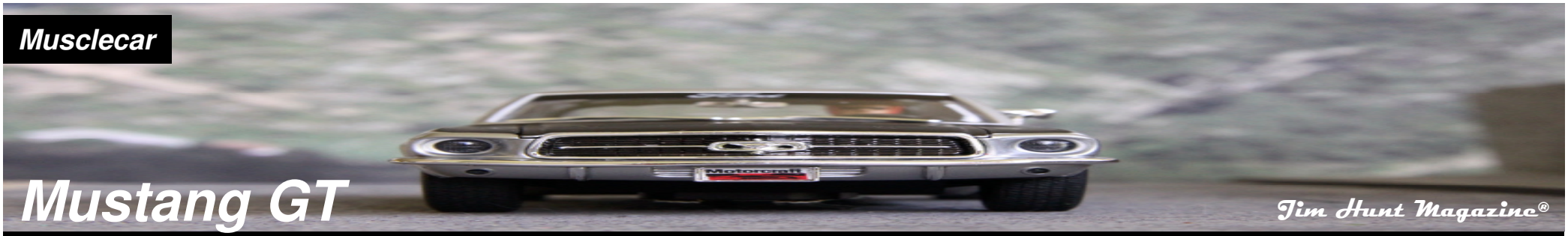


Mustang GT

Jim Hunt Magazine®

Musclecars sind aus dem Sortiment von Carrera nicht wegzudenken. Seit vielen Jahren gibt es stetig Modelle aus der großvolumigen Liga. Angefangen mit dem Pontiac GTO in Flammenlackierung kamen immer wieder US Boliden, die sich durch ein sehr gezieltes Customizing von den Serienmodellen abhoben. Nun kam der Mustang GT an die Reihe. Das bisher bestehende Modell bekam eine harte Rosskur, um den Anforderungen dieser Wagenklasse gerecht zu werden. Die Hinterachse erhielt extrem breite Schlappen, zu deren Unterbringung das Fahrwerk höher gelegt werden musste. Vorne drehen schmale Reifen auf den Felgen, sie sollen nur die Richtung halten, während hinten beim Beschleunigen Wert auf maximalen Grip gelegt wird. Der gesamte Antriebshalter bekam für das Hinterachs-Tuning einen Spacer, der nun das Heck wirkungsvoll anhebt. Damit die brutale Optik hält was sie verspricht: Fünfspeichenfelgen in schwarz. Sie verschmelzen für das Auge mit den voluminösen Reifen. Weiße Hersteller Schriftzüge auf den Seitenwänden bilden einen markanten Akzent. Die schwarzen Rundlinge heben sich im Gesamtbild sehr gut von klassischen Silber des kraftvollen Wagens mit mattschwarzer Motorhaube ab. Ein dezent schlanker, schwarzer Streifen läuft seitlich am Mustang entlang und umspielt den seitlichen Lufteinlass vor dem hinteren Radhaus. Eine Startnummer und drei kleine

Mit höher gelegtem Heck geht es zur Viertelmeile...



Mustang GT

Sponsorenlogos zieren die Außenhaut. Der Fahrer greift kraftvoll ins Volant. Ohne Kopfstütze, aber mit Hosenträgergurt muss er auskommen, um der brutalen Beschleunigung des großvolumigen Inliner Aggregats widerstehen zu können. Ein roter Jethelm schützt im Ernstfall. Eine transparente Fahrerbrille schützt vor dem Fahrtwind der offenen Fenster. Die Bugnase des Mustang zeigt nach unten. Sollte er zuviel Grip aufbauen, stemmt sich die Schwerkraft des Boliden noch etwas länger dem Erdboden entgegen, als im Serienzustand mit höherem Schwerpunkt. Wird der Grip zu brutal, kann es schon mal im Wheelie über die ersten Startmeter der Viertelmeile gehen. Wie fährt sich der Mustang in Kurven? Nun die Schwerpunktlage ist ausgelegt für Beschleunigungsrennen oder fürs Cruisen. Schnelle Kurven sind schon drin, wenn man weiß was man im Cockpit tut. Geschick am Volant und auf dem Gaspedal sind gefragt, möchte man den brutalen Mustang gelassen durch die Kurve bringen. Wir reden natürlich von der puristischen Fahrt mit ausgebauten magnetischen Fahrhilfen. Optisch macht der hinten höher gelegte Klassiker eine kraftvolle Figur auf der Viertelmeile. Ready, steady,...go!

Mustang GT mit höher gelegtem Heck für ein Maximum an Grip bei Beschleunigungsrennen. Die illustre Menge tobt bereits, als wir den leistungsgesteigerten V8 Inliner warm fahren. Burnout! Der Streckenrand wird zum Tollhaus.

VIERTELMEILE IN SCHRITTEN

Lou-Ann gibt das Startsignal. Der V8 läuft auf vollen Touren. Die Erde bebt. Der Fahrer lässt die Kupplung los...

Angriffslustig spurtet der GT los. Gänge durchreißen und die Viertelmeile unter die Räder nehmen. Es riecht nach verbranntem Gummi...

Die Nase bleibt am Boden, mit maximal Grip geht es über die Piste...

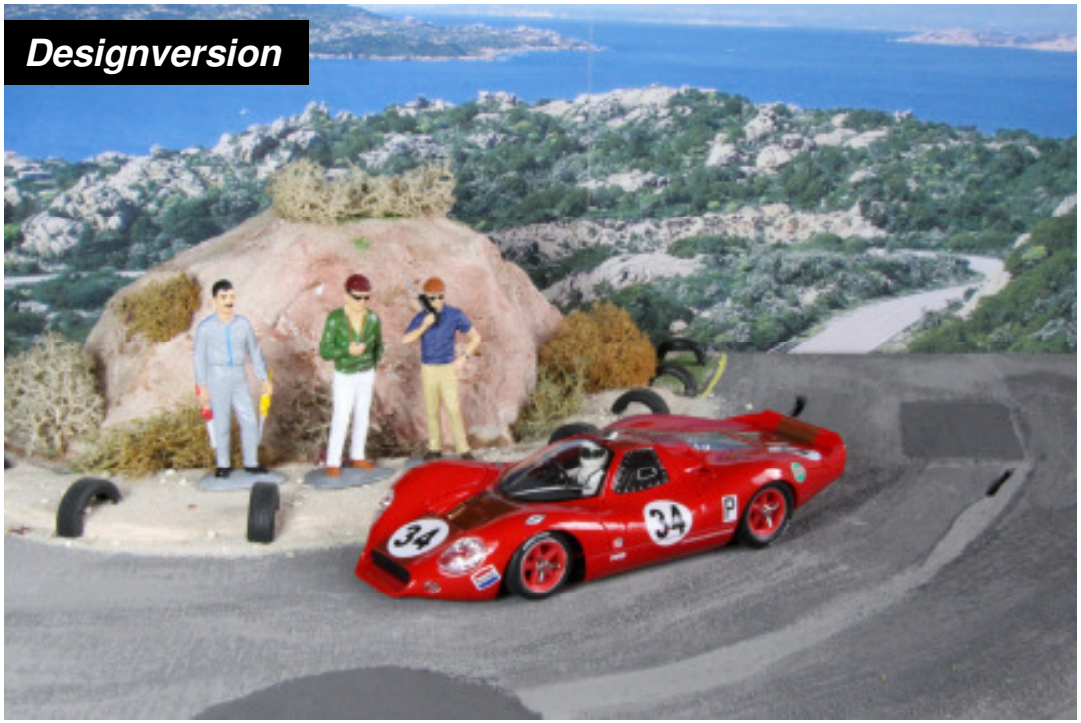
Ausrollen... Sonor blubbert die V8 Hochleistungsmaschine vor sich hin...

NSR bringt zwei neue Design Versionen bekannter Klassiker.

PORSCHE 917K AUSTRIA No.3

FORD P68 No.34

PORSCHE 917K AUSTRIA No.3



FORD P68 No.34

Sowohl der P68 als der 917K sind NSR Dauerbrenner. Beide Langstreckenklassiker haben technisch hoch-wertige Komponenten im Chassis. In früheren Jim Hunt Ausgaben haben wir beide Rennwagen bereits vorgestellt. Die neuen Designversionen komplettieren die Sammlung oder bieten die Möglichkeit der Neu-anschaffung. Vorgänger sind meist ausverkauft...

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

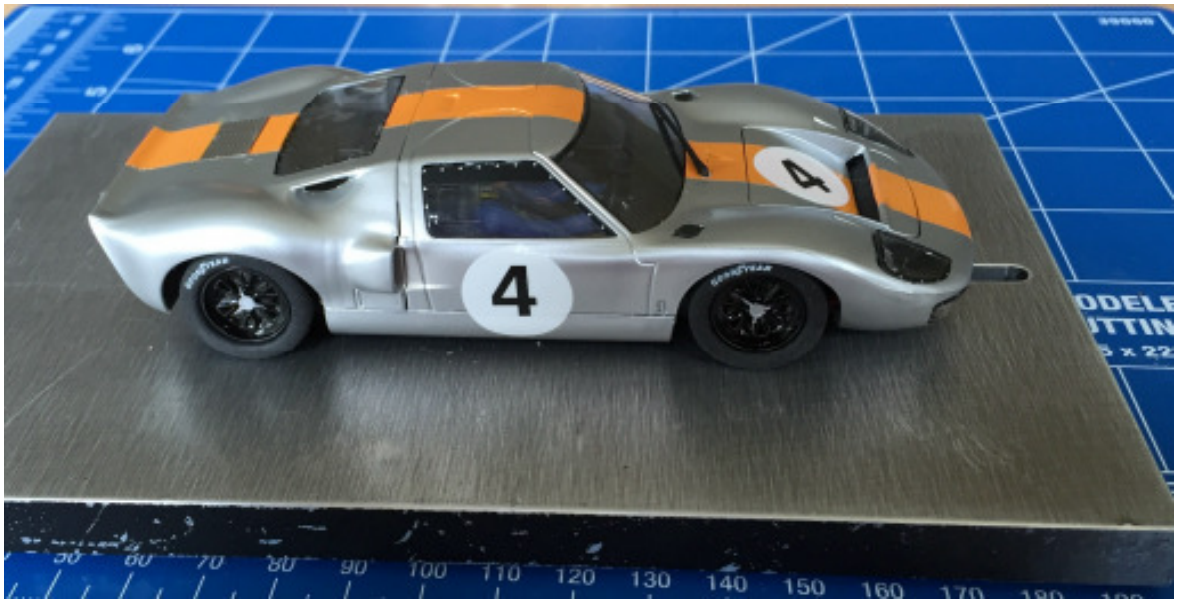
© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

SILVER BLACK ORANGE

Jim Hunt hat ein Slot.it White Kit kreativ gestaltet. Ein Ford GT MKII stand Pate für das puristische „do it yourself“ Projekt.

Flasche mit Wasser befüllen/beschweren, damit sie nicht umkippt. Entfettete Karosserie zum Lackiervorgang mit Klebeband darauf fixieren. Vier Schichten Acryl Silber geduldig auftragen. Trocken lassen. Mit Mask Tape den Streifen seitlich abkleben. Orange lackieren, ebenfalls geduldig mehrere Schichten, Masking Tape vorsichtig abziehen. Trocknen lassen. Startnummer Decals anbringen. Trocknen lassen. Klarlack, trocknen lassen. Karosserie nun komplett zusammenbauen, Scheiben einkleben, Kleinteile anbringen, Felgen Seidenmatt Schwarz, Fahreranzug, Gesicht und Helm lackieren, Cockpit einsetzen. Trocknen lassen. Chassis einstellen, bewegliche Mechanik ölen, fetten. Hochzeit: Karosserie und Chassis verbinden. Testfahrt. Läuft Perfekt!



SILVER BLACK ORANGE

Jim Hunt Magazine®

SILVER BLACK ORANGE

Perfektes Setup: Der Ford MK II geht kraftvoll zur Sache. Sein Sidewinder Antrieb liefert einen ordentlichen Punch auf die breiten Reifen Hinterachse. Optisch pur ist eine eigene Liga: wenige Farben, klare Linien, sinnliche Formen. Die schwarzen Hallibrand Felgen plus weiße Reifenschriftzüge unterstreichen die kräftigen Kurven des klassischen GT.

GEBRAUCHTWAGENKAUF

Was ist da los?

Wie neu

Vitrinentauglich

Ohne Garantie

Kaum gefahren

bespielt

Aus gepflegter Privatsammlung

Jim Hunt Magazine®

GEBRAUCHTWAGENKAUF

Was ist da los?

Neuwagen kosten viel Geld. Gebrauchte weniger. Bei Slotcars verhält es ähnlich, lassen wir limitierte Raritäten außen vor. Wie ist das eigentlich, wenn man ein gebrauchtes Slotcar kauft? Üblicherweise laufen die meisten Geschäfte online ab. Egal ob in ebay, facebook oder über Foren. Die Leute verkaufen, andere kaufen. Es gibt hinterher Zufriedene und Unzufriedene. Probefahrt, begutachten vor Ort scheidet meist wegen der räumlichen Distanz aus. Viele beschreiben ihre Ware ehrlich und ausführlich. Ein paar Leute gibt es immer, die versuchen zu tricksen. Dubiose Fähnchen Händler gibt es auch in 1zu32 oder 1zu24. Kulanz? Bei gebrauchten Waren oder Waren aus privater Hand wird meist unter dem Verzicht auf Garantieanspruch gehandelt. Wie das im Ernstfall rechtlich aussieht, wenn man über den Tisch gezogen wird und der Verkäufer sich stur stellt sei dahingestellt. Es gibt keine Unterschrift bei Onlinekäufen. Andererseits: wer klagt für mehrere Hundert oder Tausend Euro vor Gericht, um ein schlecht beschriebenes Slotcar gegen eines mit Funktionscharakter vor Gericht zu erstreiten? Das soll kein Freibrief für unseriöse Zeitgeister sein. Es ist ein Geschäft auf Vertrauen und es hat mit Anstand zu tun, ob man zu seriösen Menschen oder zu jenen gehören möchte, die sich auf dummdreiste, gaunerische Art ein paar kleine Euros schäbig dazuverdienen wollen. Die meisten Leute verkaufen mit Anstand. Seriös, ehrlich und viele sind kulant, wenn mal was schief lief. Ein paar Idioten gibt es immer, aber meist sind solche Leute zum Glück eher die Ausnahme. So meine Erfahrung nach vielen Jahren.Tipp: genau hinschauen, Fragen stellen, Fotos äußerst genau betrachten und mit anderen Autos vergleichen. Ist alles dran? Fehlteile?

Kauft man die Katze im Sack oder einen Karton gefüllt mit günstigen Gelegenheiten? Zudem: ist die Ware ordentlich verpackt, oder kommen Einzelteile zum Vorschein? Wie läuft oder lief die Kommunikation mit dem Verkäufer?

Es gibt eine Auswahl von Slotcars, mit denen kann man nichts falsch machen. Sie laufen, laufen und laufen. Seit Jahren. Dauerbrenner mit solider Technik und guter Gewichtsverteilung. Das ständige Credo: immer schneller, immer weiter und weiter. Das muss nicht sein. Es langweilt. Viele Slotcars der neuen Generation sind für die meisten Heimbahnen völlig übermotorisiert. Magnete kompensieren diese Potenz, fährt man mit eben diesen Haftverstärkern. In den 70ern gab es so etwas nicht. Man fuhr mit Strom und Schwerkraft. Wer es nicht drauf hatte, flog raus. Darin bestand die wahre Herausforderung. Heute muss es im Playstation Modus übernatürlich hektisch schnell im Kreis gehen, damit der Kunde zufrieden scheint. Tatsächlich? Wann kommt der Retro Gedanke in unser Hobby? Geduld wurde auf Standgas eingestellt. Üben auch. Der Magnet liefert schnelle Erfolgserlebnisse, treibt zudem die Belastung auf Motor und Getriebe hoch. Die Stromrechnung auch? Das authentische Fahrvergnügen kommt zu kurz. Die Herausforderung, im Grenzbereich

GEBRAUCHTWAGENKAUF

Was ist da los?

Fly Porsche 993 GT1 und 996 GT1 aus einer Zeit, als die spanische Marke richtig tolle Autos baute. Technisch sind beide unter der Haube identisch. Sidewinder, damals schon mit einem entkoppelbaren Antriebshalter. Chassis seitlich verjüngen, damit die Karosserie locker sitzt und los geht's!

mit der Fliehkraft spielen zu können auch. Drift oder sauberer Strich wird abgelöst durch Abriss der Gauss Kräfte. Und nicht selten, Beschädigung oder Zerstörung des Fahrzeugs. Hauptsache die Fetzen fliegen. Der Ford GT40/ MK II von Scalextric ist so ein Dauerbrenner. Einfach. Robust. Schnell. Schön zu fahren, Runde für Runde, Stunde für Stunde. Jahr für Jahr. Dauerhaft. Es gibt viele Versionen und er ist auf dem Gebrauchtmarkt immer noch zu finden. Kein Überangebot, aber wer einen will, findet einen oder zwei. Der Porsche 911 GT1 von Fly. Ein Dauerbrenner, egal ob luftgekühlter 993er (mein Favorit!) oder der wassergekühlte 996 mit unschönen Spiegelei Lampen. Die Autos sind einfach, ehrlich. Ihr Fahrwerk einstellbar dank entkoppeltem Antriebshalter ab Werk. Schön zu fahren, Runde für Runde, Stunde für Stunde. Jahr für Jahr. Dauerhaft. Kein Überangebot, aber wer einen kaufen will, der findet sicher einen, vielleicht zwei oder drei.

Diese Autos sind oft eine günstige Okkasion. Und ihr Geld wert. Wer genau hinschaut, erkennt recht schnell, ob es sich um ein abgewirtschaftetes oder brauchbares Auto handelt. Fotos von Innenleben des Chassis sind hierfür hilfreich. Nach einem einfachen Grundservice laufen diese Wagen dann wieder so gut wie neu. Manchmal bekommt man diese Autos sogar noch neu, originalverpackt für wenig Geld. Manche Leute, die heute kaufen, waren damals noch nicht im Renngeschäft und kennen daher die Qualität dieser Wagen nicht. Die, die es tun, kaufen. Autos aus einer Zeit, als die Slot Branche breitgefächert, bunt und gesund war. Autos aus der Zeit der großen Aufbruchstimmung. Man gab sich Mühe, richtig gute Wagen zu bauen. Autos mit Seele, langlebiger Technik und viel Fahrspaß. Meilensteine an der Bahn. Das spürt man bis heute. Drive with style. Schön zu fahren, Runde für Runde, Stunde für Stunde. Jahr für Jahr. Dauerhaft.

Ford GT40 und MK II. Ich erinnere mich noch an die Markteinführung des tollen Geräts. Lange Zeit war der Klassiker mit Sidewinder Antrieb der Geheimtipp unter Serien Slotcars. Er war das schnellste und einfachste Paket für Privatfahrer, das man kaufen konnte. Unkompliziert zog er durch die Jahre schnell und gut fahrbar seinen Bahnen. Bis heute hat der Wagen nichts an Attraktivität verloren. Wenn es auch NSR und slot.it gibt. Aber das ist preislich wie technisch eine völlig andere Liga. Ihn damit zu vergleichen, das überlassen wir anderen ...

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

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

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

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

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Andre Bock (43) aus Hildesheim baut eine 24 Meter Bahn in felsiges Gelände. The Rock V2 nennt er sein massives Werk, das sehr viel Fahrspaß mit allen verfügbaren Kurvenradien bietet.

Alle Fotos: Andre Bock

SLOTTHEROCK.DE

Bahnorama

SLOTTHEROCK.DE

Die Strecke wurde am Autorennbahnplaner entworfen, 24,11m Spurlänge mit allen Kurvenradien kam dabei heraus. Alle Schienen wurden mit 8mm MDF Platten bündig auf der Fläche verlegt.

Mit Acryl wurden die Lücken verspachtelt, zum Schluss wurde alles mit grauer Dispersionsfarbe gestrichen (gerollt). Das Gelände besteht im Unterbau aus Styropor (ca.10qm²), ein Heißdrahtschneider war dabei sehr hilfreich.

Bedeckt wurde alles mit Ansetzbinder (ca. 115kg) ,man kann ihn länger formen und er hat eine poröse Oberfläche. Nach dem Trocknen bekamen die Felsen einen grauen Grundton aus Dispersionsfarbe, für die Tiefenwirkung wurde wässrige Dispersionsfarbe mit schwarz und braun aufgetragen. Mit weißer Farbe wurden am Schluss die Kanten der Felsen leicht abgewedelt um noch mehr Tiefeneffekt zu erhalten.

Alle Fotos: Andre Bock

Jim Hunt Magazine®

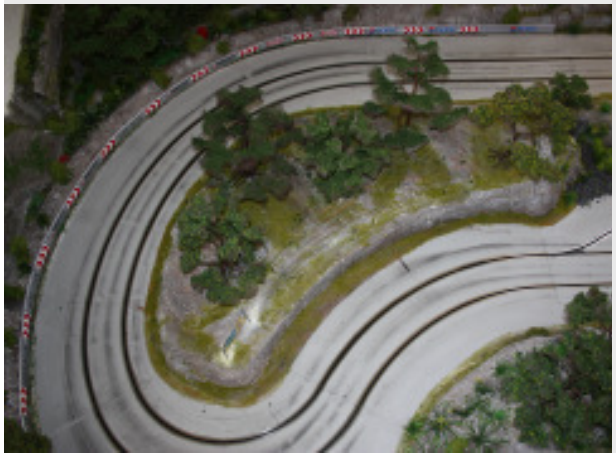
SLOTTHEROCK.DE

Zum Begrünen verwendete ich Streugras aus dem Eisenbahnbereich, mit Weißleim wurde er befestigt. Die 60 Bäume sind alle Handarbeit aus je einer großen Rollen Myrtendraht der Stärke 0,035mm. Die Rinde besteht aus Acryl welches nach dem trockenen braun angemalt wurde. Das Blattwerk wurde aus Filterwatte auf die Astenden geklebt (schön fein) und danach mit Streumaterial beklebt. Fertig ist ein Baum der zwischen 25cm - 35cm groß ist! Islandmoos ist auch unverzichtbar ebenso die Pflanzen aus dem Baumarkt. Wiesenmatten und Buchsbaumkugeln aus dem Deko Bereich lassen sich prima zerlegen und als Büsche und kleine Pflanzen nutzen.

Da zu meiner Bahn die Carrera Plastikartikel nicht passten musste ich die Startampel und die Rundenanzeige zerlegen und mir optisch Schönere zu bauen. Des weiteren baute ich aus einem alten 7Zoll Digital-Bilderrahmen eine dynamische Werbeanzeige. Ein Mini-Monitor verbunden mit einer Rückfahrkamera liefert ein Live-Bild als Deko an die Strecke.

Alle Fotos: Andre Bock

Jim Hunt Magazine®



Bahnorama

SLOTTHEROCK.DE

Die schwarzen Spuren auf der Bahn wurden durch Moosgummi bereifte 124ér erzeugt.

Um mehr Auswahl an Fahrzeugen zu haben wurde die Bahn auf den Dualbetrieb umgebaut und mit einem Labornetzteil betrieben.

Leitplanken aus Stegleitungen und Plastikleisten kamen an "gefährliche" Stellen, Schilder aus Metal oder laminierten Photopapier wurden rund um die Strecke verteilt.

Eine kleine Garage aus MDF-Resten entstand auch, sie wurde gealtert und mit Licht versehen, Tom´s Garage.

Wer weitere Info haben möchte:
www.slottherock.de

www.facebook.com/TheRockBettrum/

Alle Fotos: Andre Bock

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 35. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 36 !

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