

# Tim Hunt Magazine®

15

FOR SLOTCAR USE ONLY

Jan 10



**Welcome 2010 !**

Rallye – Rundstrecke – Klassiker



## Guten Saisonstart

Während „große“ Rennwagen derzeit eingemottet im Winterschlaf verharren, herrscht im Slot-motorsport Hochkonjunktur. Obwohl es längst zum Ganzjahreshobby geworden ist, bekommen trotzdem viele eine Bahn unter den Tannenbaum. Erinnerungen an die Kindheit laufen bei dem Gedanken durchs Kopfkino. So haben schließlich die meisten irgendwann mal angefangen. Es liegt an uns allen, ob wir Hilfe suchende Einsteiger im www in die offene Slot-Gemeinschaft integrieren oder vertreiben. Es bleibt zu hoffen, dass das Slotten nicht wie die gute alte Modelleisenbahn endet. Auf dem Friedhof, weil die Alten wegsterben und kaum bis kein Nachwuchs kommt, der Bock darauf hat. Sicherlich spielt beim Slotten der hohe Action-Faktor gegenüber der ruhigen Eisenbahn in die Karten. Trotzdem hat sich die Gesellschaftsstruktur in den vergangenen 20 Jahren stark verändert. Oft mangelt es Alleinerziehenden am Platz für den Betrieb einer Bahn. Da haben es kompakte Spielkonsolen leider leichter. Es sei denn ein Renncenter oder Club nimmt Leute auf und schafft es, Begeisterung zu wecken und zu erhalten. Schließlich macht Rennen fahren in der Gemeinschaft doppelt so viel Spaß wie im Single-Modus.

Zur Jahreswende liefern die Tuner einige Formneuhheiten und viele Designversionen aus. Der Großteil des Feuerwerks wurde schon unter dem Jahr verschossen. Ein Ganzjahres-Hobby eben!

NSR rockt den Tannenbaum mit dem fabelhaften dritten Porsche 917K Set: Martini, silber! Parallel dazu gibt es den Gulf Wagen aus Monza und als Formneuhheit den 500 Abarth Assetto Corse. Wir führen die kleine Rennsemmel im Sternzeichen des Skorpions mit italienischer Drehzahl.

Scuderia Fly meldet sich mit dem Williams F1 zurück. Das Gerät drehte schon vor Erscheinen auf dem Markt bei uns seine Runden.

Tuner Scalextric zielt auf noch ältere Formel Eisen ab: Wir ließen den Ford V8 im grün-gelben Klassik Lotus 49 brüllen. Für die moderne GT-Gangart: Maserati MC12 im Vitaphone Design. Dazu eine neue Version des extrem breiten Jaguar XKRS. Freunde des aufgebohrten Hubraums erfreut ein Mustang, der nicht nur Ponycar Rennen aufmischt.

Blinklichter, Sirenengeheul und kein Tempolimit: Wir schlüpfen in eine schneidige Carabinieri Uniform und prügeln den exekutiven Alfa 159 über die Brenner Autobahn. Slot City UK legt den Hundeknochen RS in weiß auf. Jim Hunt ist im limitierten Kleinod unterwegs.

Ninco baut den Lamborghini Murcielago R-GT! Der kreischende Stier bekam von uns eine Rosskur, die aus seinen 12 Zylindern noch mehr Performance rauskitzelt. Ein neuer 1zu28 Ferrari erweitert die XLOT Range: Nummer 4!

Klassik Tuner MRRC von der Insel liefert den schönen Porsche 904 GTS in rot. Dazu gibt es ein sensationelles Le Mans Set mit dem gelben MK IV und einem avantgardistischen Chaparral.

Tuner Revell stockt seine Fun Cup Käferflotte mit zwei neuen Versionen auf. Big Banger: Mark Donohue's CanAm Lola ballert im Sunoco Kleid über unsere Naturrennstrecke.

Tuner Carrera geht mit zwei modernen GT auf die Rundstrecke. McLaren 722 GT und Nissan GT-R 500. Wir lassen die Salzburger Nockerwellen zwitschern und berichten aus dem Cockpit, was sich dabei abspielt.

In der großen Hubraumklasse 1zu24 fahren wir den klassischen Ford GT MK II von Carrera. Für den modernen Zeitgeist den Porsche 997 GT3 von AutoArt.

Unser Spezialist für 143 liefert einen fundierten Rundgang durch die angesagten Neuheiten der kleinen Maßstabszene. Und: Ein Rückblick auf historisches Gerät plus ein Sammler-Interview.

Jim Hunt Racing berichtet aus der Rennszene: Die Deutsche Ninco Meisterschaft in Speyer, das HvK-Finale in Brühl und die 6 Stunden von Bottrop sind die Stargäste in dieser Rubrik.

Wolfgang, der schnelle Postbote aus dem hohen Norden zeigt uns seine Selfmade Holzbahn.

Einen guten Saisonstart 2010 und viel Lesespaß mit Jim Hunt No.15!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber

# Menu

Jim Hunt Magazine®

## Jim's Universum

News & Facts

## Tracktest

### Titelstory:

Lamborghini Murcielago GT-R

### Rundstrecke:

- Maserati MC12 Vitaphone
- Jaguar XKRS
- XLOT Ferrari Dominator
- Porsche 997 GT3 AutoArt 1zu24
- Neue Fun Cup Beetles
- McLaren SLR vs. Nissan GT500 GT-R
- Fiat 500 Abarth Assetto Corse

**Blaulicht:** Alfa 150 Carabinieri

### Klassiker:

- Porsche 917K total:  
Martini Set und Gulf solo
- Ford Mustang
- Porsche 904 GTS
- Sunoco Lola T70 Spider
- Lotus Type 49
- Williams FW07
- MRRC Le Mans Set
- Ford MK II in 1zu24



**Track**      Wolfgang's Holzbahn

## Jim Hunt Racing

- Ninco DM
- Hölle von Kölle Finale
- 6 Stunden von Bottrop

## Rennbahn 143

- DTM
- Safety Mini
- Citroen C4
- Subaru WRX
- Autoemocion: Neue Seat Leon
- Peach
- Porsche 904 GTS
- Interview: Sammelwut



# Jim's Universum

## Stinkendes Raucherauto?

Hallo Jürgen und Team,  
vielen Dank für Euer Magazin, von dem ich jede Ausgabe gespannt wie ein Flitzebogen lese.  
Nun zu meiner Frage: Ich habe mir kürzlich ein gebrauchtes Slotcar über ein Auktionshaus gekauft. Leider stinkt es fürchterlich nach Raucher. Ich dachte schon mir hätte einer in den Karton ge..... (Vokabel von der Redaktion verschlüsselt) Wie kann ich diesen Mangel beseitigen? Habt Ihr einen Tipp? Zurückschicken kommt nicht in Frage. Ich suche schon so lange nach diesem Modell. Vielleicht kann mir Jim Hunt Magazine weiter helfen... Wäre toll! Danke.

Johannes B., Nürnberg  
.....

Hallo Johannes,

klar können wir Dir helfen! *Stammt ein Auto aus einem Raucherhaushalt, riecht es schon beim Auspacken nicht selten nach Bahnhofsklo. Der Transportcontainer präsentiert sich ekelig gelb vergilbt, die Plastikkarosse des Boliden stinkt. Rauchern fällt das nicht auf, die riechen ebenso. Nichtraucher verpesten damit ihre Wohnung. Es ist manchmal erschreckend, welchen Mief so ein kleines Auto verbreiten kann. Mit zwei einfachen Tuningtricks bekommst Du das Auto wieder auf normales Raumklima. Du brauchst dazu Spülmittel und etwas Kaffeepulver:*

*Den leeren (!) Container im leicht handwarmen Spülmittel-Wasserbad versenken. Die Fettlöseformel sagt dem gelben Schleier den Kampf an. Nach einer mehrstündigen Einwirkzeit heraus nehmen und mit Küchenrolle abwischen. Unglaublich, welch ekeliger Sargnagel-Dreck dabei in Erscheinung tritt. Diesen nach dem Trocknen einpacken und zurück an den Versender schicken. Hinweis: Pfui, so sieht es in Deine Lunge aus!*

*Das Auto selbst in einen Schuhkarton geben. Den Boden mit frischem Kaffeepulver bedecken und zwei, drei Tage gut verschlossen parken. Hinterher das Auto herausnehmen und sich am stinkfreien Objekt erfreuen. Der Kaffee entzieht und speichert die Rückstände des Rauchermiefs. Kaffeepulver hinterher in den Sondermüll oder ebenfalls zurück zum Anbieter schicken. Bitte nicht aufbrühen und trinken. Die Konzentration kann tödlich wirken.*

Redaktion Jim Hunt Magazine

## Abonnement möglich?

Liebe Redaktion,  
Würde gerne das Jim Hunt Magazine abonnieren.  
Was kostet das?

Siegfried S., Düsseldorf  
.....

Hallo Siegfried,

*Solche Anfragen kommen immer wieder. Wichtig ist eigentlich nur, dass Du Deine Stromrechnung und Deinen Internetprovider bezahlst. Dann kannst Du rund um die Uhr in unserem Kiosk stöbern und aktuelle wie ältere Ausgaben gratis downloaden und lesen.*

*Es kamen auch schon öfters Anfragen, ob wir nicht einen Spendenbutton auf unserer Website einrichten möchten. Wer unser journalistisches Angebot mit einer Spende unterstützen möchte, findet den Kontaktweg dazu per Mail:*

**redaktion@jim-hunt-magazine.de**

*Danke an alle, die uns schon unterstützt haben!*

## Scratchbuild Forum ist derzeit offline

Das Forum für Um- und Selbstbauer von Slotcars macht derzeit Winterpause. Ab dem 31. März 2010 steht die Plattform wieder zur Verfügung. Wir wünschen eine angenehme Winterruhe und freuen uns auf den Neustart im Frühjahr!

**Carrera**  
club.com

**ANGEBOT FÜR NEUMITGLIEDER**

Das perfekte  
Weihnachtsgeschenk  
für Carrera-Fans!

Werde Mitglied im Carrera Club  
vom **01.11.09 bis 31.12.09** und  
Du erhältst ein **Clubmodell** Deiner  
Wahl zum **Vorteilspreis!**



**DIE Slotcar-  
Community im  
Internet!**

- 1 Jahr Mitgliedschaft + Clubmodell: 35,00 €\* (statt 60,00 €)
- 2 Jahre Mitgliedschaft + Clubmodell: 43,00 €\* (statt 68,00 €)
- 3 Jahre Mitgliedschaft + Clubmodell: 50,00 €\* (statt 75,00 €)

\*Das Clubmodell wird zu einem vergünstigten Versand-  
kohortensatz von EUR 3,00 (statt EUR 6,00) an die jeweils  
angabe Adresse verschickt. Das Angebot ist gültig  
für alle Neumitgliederanmeldungen zwischen dem  
01.11.09 und 31.12.09. Das Kombi-Angebot ist nur mit  
den abgebildeten Clubmodellen verfügbar. Die Aktion ist  
nicht auf bereits bestehende Clubmitgliedschaften oder  
Verlängerungen anwendbar. Söbange der Versandrecht. Es  
gelten die allgemeinen AGBs des Carrera Clubs.

Übersichtsweise entnehmen Sie bitte unsere Internetseite sowie dem Carrera Katalog 2009.

Stadlbauer Marketing + Vertrieb GmbH · Magazinstraße 4 · A-5027 Salzburg/Austria

**carreraclub.com**

Liebe Redaktion,

seit es Euer Magazin gibt, lese ich die gut und unterhaltsam geschriebenen Testberichte, Tipps und Reportagen mit großer Begeisterung. Man merkt, dass Ihr mit viel Freude bei der Sache seid. Die Fotos sind spitzenklasse inszeniert und dokumentieren Euren hohen Qualitätsanspruch. Was Ihr mit jeder neuen Ausgabe für unser Hobby und unseren kostenlosen Lesespaß leistet, verdient ein sehr großes Lob! Vor allem in Zeiten, in denen alle guten Dinge ständigen Preissteigerungen unterworfen sind. Als großer Carrerafan freut es mich besonders, dass Autos meiner Lieblingsmarke endlich im Jim Hunt Magazine vertreten sind. Eure Tipps und Tricks helfen mir, mehr Leistung aus den Wagen heraus zu holen. Auch ich fahre ohne Magnet, also ohne MTS, wie ihr das nennt. Weiter so, ich freue mich auf noch viele weitere Ausgaben!

Dipl.-Ing. Klaus Brückner, München

Hallo Klaus,

vielen Dank für Deinen Zuspruch. Wir werden weiterhin auf unserer Linie fahren, testen und fotografieren.

Die Redaktion

# Jim's Universum

## Abdrücken und siegen!

Dieses Teil spürten unsere Trend-Scouts in Montevideo/Uruguay auf. Der brandheiße Guerilla-Trigger steht für revolutionäre Rundenzeiten und besorgt es dem Gegner richtig. Dass Compagneros aus Südamerika keine Gnade kennen, wissen Insider längst seit der Teilnahme an der Panamericana.

Die Elektrik sitzt im handgeschnitzten Griffstück. Während unsere Hände standardisierte Plastikgriffschalen aus fernöstlicher Einheitspresse verschwitzt drücken, greift der patriotische Latino zur individuellen Handschale aus Edelholz. Alternativ sogar mit feinsten Einlegearbeiten und/oder Schnitzereien zu haben!

Wie ein auf Maß gefertigter Gewehrschaft fügt sich die Slot-Waffe perfekt in der Handergonomie ein. Da Holz bekanntlich Strom nicht leitet, braucht man sich keine Gedanken um die Isolierung machen. Da beim Slotten keine großen Stromstärken zum Einsatz kommen, braucht man auch keine Angst vor Brandgefahr haben. Nur von der exponierten Spitze des schnellen Handschmeichlers sollte man sich fernhalten: Das elektronische Bajonette transformiert den Dosensaft auf eine folternde Dosis, die Gegner ausschaltet. Diese flüchtig „zufällig“ berühren, zweimal Vollgas geben und das Rennen ist für die Konkurrenz gelaufen. Wenn man vorher die Mechanik der Po Li Zi A gut schmiert, kann man die Siegesfeier in vollen Zügen genießen.



## **GUERRILLA TRIGGER AUS EDELHOLZ**

**Slotten in Uruguay: Duelle an der Rennbahn haben auf der Südhalbkugel eine völlig andere Präsenz. Mit dem Guerilla Edelholz Trigger und seinem elektronischen Bayonette ist der Sieg vorprogrammiert, auch ohne PWM und verstellbarer Zünd- und Bremskurve.**

# Jim's Universum

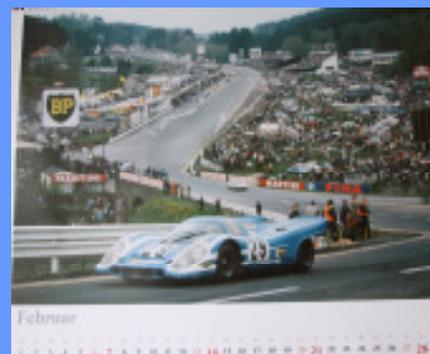
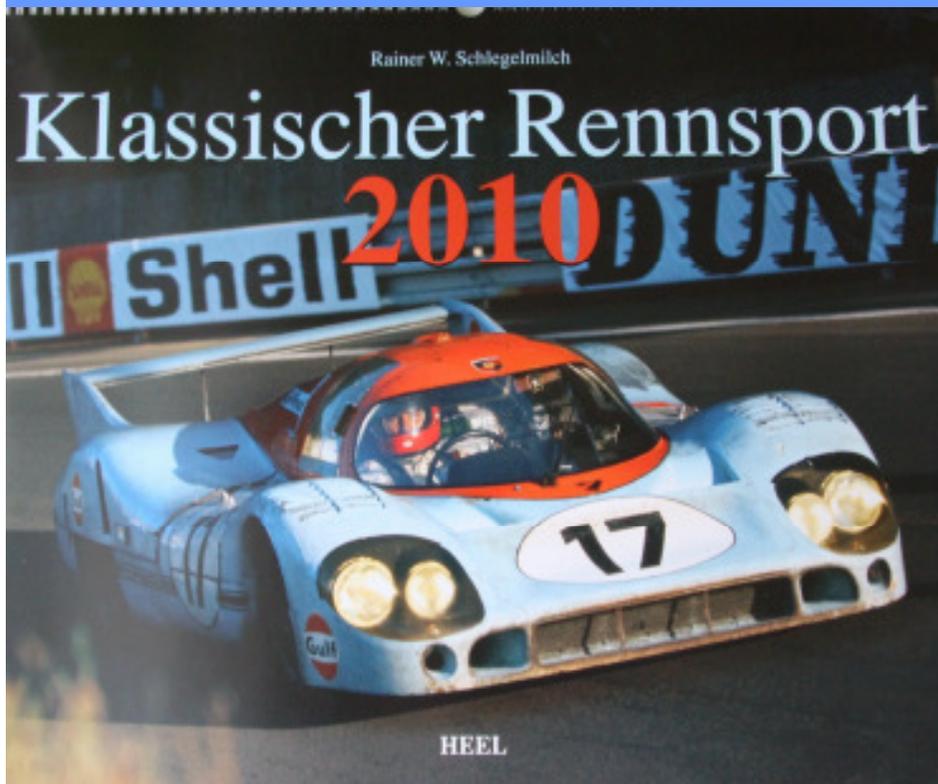
## Klassischer Rennsport 2010

Einen weiteren Kalender der besonderen Art präsentiert der Heel Verlag. Den historische Motorsport mit legendären Wagen fokussiert Rainer Schlegelmilch auf besonders gelungene

Art und Weise. Stimmungsvolle und spannungsgeladene Bilder aus rund drei Jahrzehnten Automobilsport kennzeichnen diesen Kalender. Bekannte Fahrer, spektakuläre Autos und

traditionsreiche Rennstrecken werden gekonnt ins Bild gerückt und vermitteln die unvergleichliche Rennsport-Atmosphäre der 50er, 60er und 70er Jahre.

*Bibliografie:* 12 Seiten Vierfarbkunstdruck + Titelblatt und erläuterndes Zusatzblatt, 595 x 480 mm, Spiralbindung, einzeln eingeschweißt, außen sichtbare Motivübersicht, ISBN 978-3-86852-159-7



**Monat für Monat ein qualitativ hochwertiges Großformatbild mit klassischen Rennwagen. Ein Muss für Fans des historischen Motorsports.**

## Revell Ferrari California 1zu24

Die Traditionsbausatzhersteller liefern ab sofort den Ferrari California aus. Zunächst als kommt das elegante Coupé in geschlossener Version. Das California Cabrio wird folgen. Wer sich mit dem Zusammenbau beeilt kann damit bald den Autofrühling einläuten. Entweder mit einem toll detaillierten Standmodell oder einer Basis für ein großes Slotcar mit Rennfahrwerk. Erhältlich im Fachhandel. [www.revell.de](http://www.revell.de)



**Standhaftigkeit 1zu18**

*Jim's Universum*

**Klassischer 911 RS**

Über den klassischen Entenbürzel braucht man nicht viele Worte verlieren. RS steht für Renn Sport und Porsche 911 für unvergängliche Männerträume, die mit zeitloser Eleganz durchs Leben begleiten. Tuner AutoArt liefert den passenden Elfer für Schreibtisch, Vitrine oder Nachtkästchen. So braucht der eingefleischte Fan nicht mehr in der Garage zu schlafen, um seiner Ikone immer ganz nah zu sein. Wer noch keinen hat, sollte sich einen zum Träumen besorgen. Türen und Hauben lassen sich sogar öffnen und man kann sich am Lüfterrad weiden. Klar wäre er 18mal größer noch besser, aber was noch nicht ist, kann noch werden.



**Klassischer Porsche 911 RS: Perfekte Groß-Miniatur, die die Bekenntnis zum Motorsport und schönen Autos in den eigenen vier Wänden stilvoll unterstreicht.**

**Standhaftigkeit 1zu18**

*Jim's Universum*

**Nissan Skyline limitiert**

Im Land der aufgehenden Sonne ist der bei uns eher verkannte Nissan Skyline die Waffe schlechthin. Da auch im Abendland viele Fans asiatischer Sportwagen leben, möchten wir den blauen GT-R von Tuner AutoArt zeigen.

Es gibt ihn auch als Slotcar, allerdings von Scalextric. In jedem Fall Rock and Roll auf der Rundstrecke, egal ob in der Japanischen GT Meisterschaft oder als große Miniatur in heimischen Gefilden.



*AutoArt inszeniert japanische GT-Kampfkunst perfekt: Der Nissan Skyline in limitierter Version zaubert Rennsportatmosphäre ins Obdach. Selbst im Standbildmodus die Ausgeburt an Leistung, Kraft und Dynamik. Freunde dieses blauen Dampfhammers kommen an ihm nicht vorbei.*



Ein Kampfstier sieht rot!  
Ninco baut nun den  
Über-Lambo für die GT1  
Klasse. Wir haben das  
Inferno an den Hörnern  
gepackt und aufgedreht,  
was das Zeug hält.

# Lamborghini Murcielago GT-R

# Murcielago R-GT

Jim Hunt Magazine®

Lamborghini gehört längst dem VW Konzern. Auf der Rennpiste sind sie vorhanden, allerdings nicht so zahlreich wie die Exponate der edlen Konkurrenz. Reiter Engineering aus Oberbayern entwickelte eine GT3 Rennversion des Gallardo. Der Regensburger Fürst Albert von Thurn und Taxis liefert als prominenter Pilot liefert dazu Publicity, der Blätterwald rauscht.

Der Murcielago R-GT tauchte 2004 erstmals bei GT1 Rennen auf. Sein brüllender 12-Zylinder lässt die Strecke beben und sorgt für wildes Kammerflimmern im Zuschauerherz.

Tuner Ninco liefert nach dem Urkeil Gallardo (wir berichteten) den „großen“ Lambo im Rennanzug. Auf den ersten Blick könnte man meinen, die Spur wäre zu schmal geraten, die Karosserieüberhänge der Radhäuser seien zu groß. Keine Sorge, man hat die Proportionen eingehalten. Die Eintauchtiefe der Vorderachse passt jedoch nicht adäquat zu der der Hinterachse. Das geduckte Heck liefert zwar einen ruhigen Geradeauslauf, aber in Kurven packt der Niveauunterschied den Lambo an seinen Hörnern und schickt ihn ins Kiesbett. Wir haben eingegriffen und den Vorderwagen abgesenkt.

Dass ein rassiger Zwölfzylinder kein Leisetreter ist erfreut unsere Sinne. Dass man diesen Transfer zu 101 Prozent übernommen hat weniger. Der kernige Klang entsteht durch den schwingenden Hohlkörper der Karosserie, die komplett auf der Chassisfront un-ruht. Wir haben

den Frontspoiler via Flex abgetrennt und mit der Frontschürze verklebt. Nun kann die Bodengruppe entkoppelt arbeiten, der Radau-Pegel hat sich in kernigen Motorsounds verwandelt. Im

Heck arbeitet Ninco's potenter NC-5, der mit 290gcm ein gewaltiges Drehmoment bei maximal 20000 Umdrehungen pro Minute auf die Kurbelwelle stemmt. Das 12:32 übersetzte Anglewinder-



**Die Definition von Urkeil manifestiert sich in diesem Gefährt. Die Karosserieschneider vom Murcielago haben voll ins Schwarze getroffen. Benannt nach einem berühmten Kampfstier treibt der kraftvolle GT1 Lamborghini sein Unwesen in den Arenen der Rundstrecke. Der Klang seiner zwölf Zylinder erhöht die Herzfrequenz, sowohl im als auch außerhalb des Cockpits. Ist er einmal in Fahrt, kann ihn wenig aufhalten. Mit ein paar kleinen Eingriffen wird er zum Siegertypen und sieht dabei verdammt gut aus.**

# Murcielago R-GT

Jim Hunt Magazine®

Getriebe liefert eine gelungene Balance aus Kraft, Beschleunigung und Spitzenleistung. Um die Urgewalt auf die Piste zu bekommen, haben wir den Motor im Halter eingeklebt und auch gleich das Kunststoffgetriebe und die Felgen der Hinterachse mit Kraftkleber fixiert. Weil uns die „tiefe“ Optik der Hinterachse nicht so gut gefällt, haben wir den Platz in den Radhäusern ausgenutzt und die hintere Spur beidseitig um 1,5 mm verbreitert. Optik und Grenzbereich des Lambos sind nun noch maskuliner ausgeprägt.

Was passiert im Cockpit des GT1 Kampfstiers, fährt er auf der Rennstrecke? Eben alles, was einen Torero in der Arena erwartet: Animalisches Vergnügen und Grenzerfahrungen, die wache Sinne und Instinkte verlangen. Aus der Boxengasse heraus sprintet der Lambo bereits ab Halbgasstellung kräftig los. Schon auf der moderaten Eingewöhnungsrunde macht sich

Begeisterung breit: Der Murcielago liegt satt und souverän auf der Piste. Sein niedriger Schwerpunkt, sein langer Radstand und die breite Spur verführen. Sobald man maximal 12 Voltan durch die Brennräume seines Zwölfzylinders einspritzt, verschieben sich die Grenzen. Das anfängliche Sicherheitsgefühl ist weg, sobald der Lambo die

Urgewalt offen legt: Der ergonomische Fahrersitz fühlt sich dann an, wie wenn man aus dem ersten Stock springt und mit dem Hintern auf einer Betonmauer landet. Gnadenlos schiebt einen die GT1 Macht nach vorne, während die eigene Gehirnmasse gefühlt noch am Kurvenausgang verharret. Ich kralle mich am Lenkrad fest und

**Wildes Gerät: Die 14 Speichen OZ-Felgen sitzen tief und weit in seinen Radhäusern. Egal aus welcher Perspektive betrachtet: Dieser Lamborghini flößt Respekt ein.**



Titelstory

# Murcielago R-GT

Jim Hunt Magazine®

bediene die Paddels der sequenziellen Wippe. Jeder Gangwechsel gaukelt die gefühlte Landung auf der Betonmauer aus dem ersten Stock vor. Mein Orthopäde würde fluchen, wenn er wüsste, was ich gerade meinem Kreuz antue.

Aber das ist meine Definition von Leben: Alles was richtig Spaß macht ist meist unanständig, ungesund oder abseits der Norm.

Auf Geraden passiert bei der Beschleunigungsorgie fahrdynamisch nichts Bedrohliches. Dafür verlangt der Zwölfzylinder einen wach agierenden Stiertreiber, fährt man mit einem Lastwechsel per Gaspedal durch Kurven: Die ganze Härte des Mittelmotorgerichts straft einen. Das Heck bricht unwiederbringlich aus, der Lambo nimmt einen auf die Hörner und man schädelt in der Bande ein. Das haben unzählige Zahnärzte und Anwälte mit wenig Ahnung von Fahrphysik im 80er Jahre Porsche 911 Turbo erlebt. Lässt man den Wagen mit passender Kurveneingangsgeschwindigkeit flüssig den Richtungswechsel vollziehen, passiert nichts weiter, als dass man mit einem von den G-Kräften eingefrorenen Grinsen auf der Außenspur überholt. Reißt man hier den Schieber zu früh auf: Wilder Dreher und man kann in erster Reihe sitzend beobachten, wie sich Gegner ungebremst in den Ölkühler bohren. Der Ninco Lambo hält in jeder Fahrlage gewaltige Leistungsreserven bereit. Matador oder Kirmes-Torero im Cockpit? Der einzig limitierende Faktor im Murcielago.

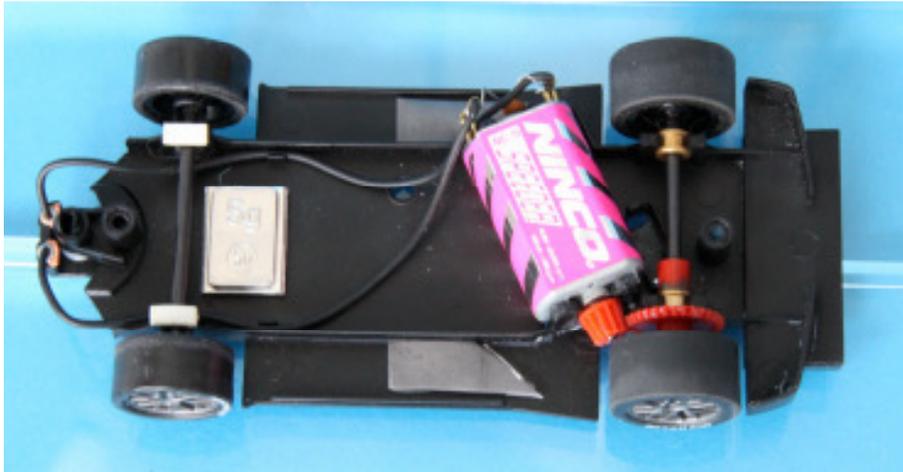


Die robuste Fahrmaschine steckt einiges weg. Flexible Seitenspiegel: Sie klappen bei Havarien ein und gehen anschließend automatisch in ihre Nullstellung zurück. Der Heckflügel integriert sich in die Karosserielinien. Es muss schon übel krachen, wenn man ihn verlieren sollte. Der breite Bug und die robuste Karosserie stemmen sich Auffahrnfällen im Rennen entgegen.

# Murcielago R-GT

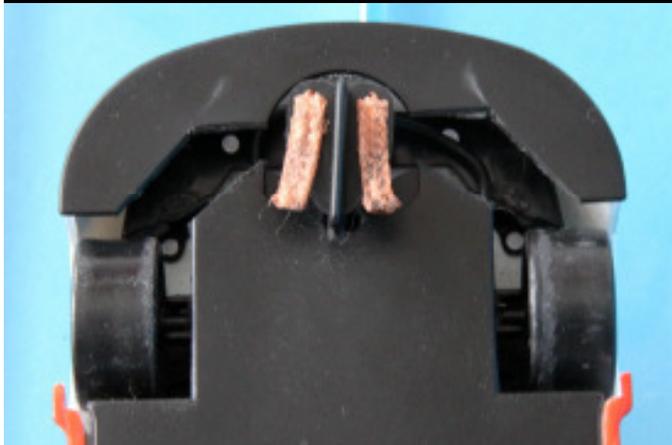


Jim Hunt Magazine®



Die Vorderachshalterung mit einer Feile bearbeiten. Den nun offenen Schacht mit Poly-Kunststoff deckeln. Die Vorderachse sitzt nun adäquat tief zur Hinterachse. Der Lambo liegt satter, ruhiger und fährt dazu viel leiser als im Serienzustand. Das Blei gibt den letzten Schliff. Die Vorderreifen bekamen Klarlack. Die hintere Spur wurde leicht verbreitert und mit Kraftkleber fixiert.

Frontlippe vom Chassis (Miniflex) abtrennen und am Bug der Karosserie ankleben. Entkoppelt und sehr laufruhig spielt er nun seine Trümpfe aus.



Wir haben Blei im Bug und den Seitenkästen versenkt. Der Wagen liegt nun ruhiger, er bringt die NC-5 Kraft besser auf die Straße.

Laprene Sportreifen bieten ehrliches Gripniveau. Fährt man auf Rennkursen ohne dicke PU-Reifenspuren, kann man sich über die Krallen der Hinterräder nicht beschweren. Im Gegenteil, die Reifen bringen den Lambo schnell auf Touren, sein Grenzbereich ist dabei gut kontrollierbar. Die vorderen Reifen haben wir mit Klarlack versiegelt, damit kein negativer Grip den Wagen von der Ideallinie abbringt. Elegante OZ-Speichenfelgen mit großen Bremsscheiben bieten guten Rundlauf, die Bremskraft sucht ihres gleichen: Ein kurzer Tritt aufs Pedal und der Stier krallt seine Hörner in den Pflaster. Der L-Kiel mit Schraubenfederung versorgt den Motor mit einer zuverlässigen Zündkurve.

**Fazit:**

*Der Ninco Murcielago R-GT ist ein kräftiger Zwölfzylinder, der sich seiner Umgebung mitteilt. Mit kleinen Eingriffen wird er schneller und leiser. Sitzt ein Köhner am Volant, sind sehr schnelle Rundenzeiten drin. Fallobst wird animalisch aufgespießt. Ein Auto für echte Männer, die Stiere bei den Hörnern packen und reiten können.*

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
146,5 mm	68,1 mm	33,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,8 mm	62,4 mm	62,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
95 g	NC5	Anglewinder

Vertrieb durch:



www.carsandco.de

**NINCO** <sup>sport</sup> **S**

REF 50542

LAMBORGHINI MURCIELAGO ALL-INKL

REF 50548

LAMBORGHINI MURCIELAGO SCREAM

**NINCO**

OFFICIAL NINCO WEBSITE  
www.ninco.com



# NINCO DEUTSCHLAND CUP 2009

Die sechs besten Teams des Ninco Deutschland Cup 2009 in Speyer

# *Maserati* MC12



***BIS DER ARZT KOMMT...***

**Tuner Scalextric bringt den schnellen Zwölfzylinder im Vitaphone-Renn-Trim, der nicht nur jeden Notarzt abhängt.**

## Rundstrecke



## MC12 Maserati

Jim Hunt Magazine®

Ferrari und Maserati, das Duell der Erzrivalen aus der italienischen Provinz ist Geschichte. Enzo war es früher teilweise wichtiger Maserati zu schlagen, als den Gesamtsieg einzufahren.

Mittlerweile gehört die Edelmarke zu Ferrari und unter vereintem Dach schlüpfte die Weiterentwicklung des Supersportwagens Enzo unter die Haube des MC12. Auf der Rennstrecke von Spa feierte der große GT1 seinen ersten Sieg.

Das Team Vitaphone nahm sich der Zügel des Maserati an und entwickelte ihn zum Siegertypen. Eigentlich verdient man sich sein Geld mit einem Notfall-Telefonsystem für ernsthaft Kranke. Ein eigenartiger Imagetransfer zum Rennsport? Eigentlich nicht, da man mit dem System das Rennen um Leben oder Tod aufnimmt.

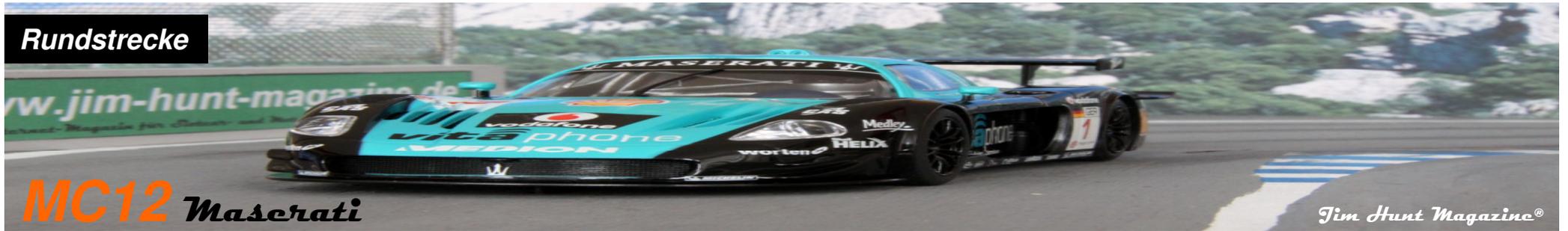
Der MC12 im Vitaphone Design kam vor Jahren bei Tuner Carrera auf den Markt. Die Startnummer 10 war im Handel erhältlich, die siegreiche No.9 superlimitiert ausschließlich über den Shop des Vitaphone Teams.

Scalextric hat die selbe Basis am Start. Die kraftvolle Flunder, mit einem asymmetrisch angeordneten Inliner Aggregat besitzt eine komplette Antriebseinheit, die zu Wartungszwecken über eine einzige Schraube aus dem Heck entnommen werden kann. Ein Steckverbinder entkoppelt die Elektronik. Auf Heimkursen punktet der schön gemachte Wagen mit sattem Fahrverhalten: Extrem ausladend breit, flach und langer Radstand: Laufkultur pur!



**Gedungen, fast schon bedrohlich bricht der MC12 im Dritten mit atemberaubenden Sound über die Kuppe. Der potente Zwölfzylinder aus dem Ferrari Enzo wütet asymmetrisch platziert im Heck, was keinerlei negativen Einfluss auf die satte Straßenlage und Laufkultur des Getriebes hat.**

## Rundstrecke



## MC12 Maserati

Jim Hunt Magazine®

Seine zunächst eigenartig anmutende Motoranordnung liefert keine nennenswerten Bedenken. Lockert man die Schraube des Antriebshalters, kann die Hinterachse entkoppelt vom Frontschiff arbeiten, was die Fahrlage merklich steigert. Möchte man im Hauptchassis Blei einlegen,

sind einige Schrauben fällig, um ans Ziel zu kommen. Nichts für schnelle Boxenstopps, sondern für längere technische Arbeiten ohne Zeitdruck. Befeuert man jeden Brennraum der 12 Zylinder mit einem Voltan, fährt der Maserati ausgezeichnet um den Kurs. Wer ihn auf lieber

auf schnellen Clubbahnen leistungsoptimiert einsetzen möchte, bringt das kompliziert aufgebaute Chassis schneller an seine Leistungsgrenze. Die Konstruktion richtet sich wie das Original an den Langstreckensport. Hier punktet das stoisch ruhige Fahrverhalten, das in Addition von vielen Rennstunden Steherqualitäten ausspielt und den Piloten vor hektischen, konzentrationsraubenden Stress-Einlagen bewahrt.

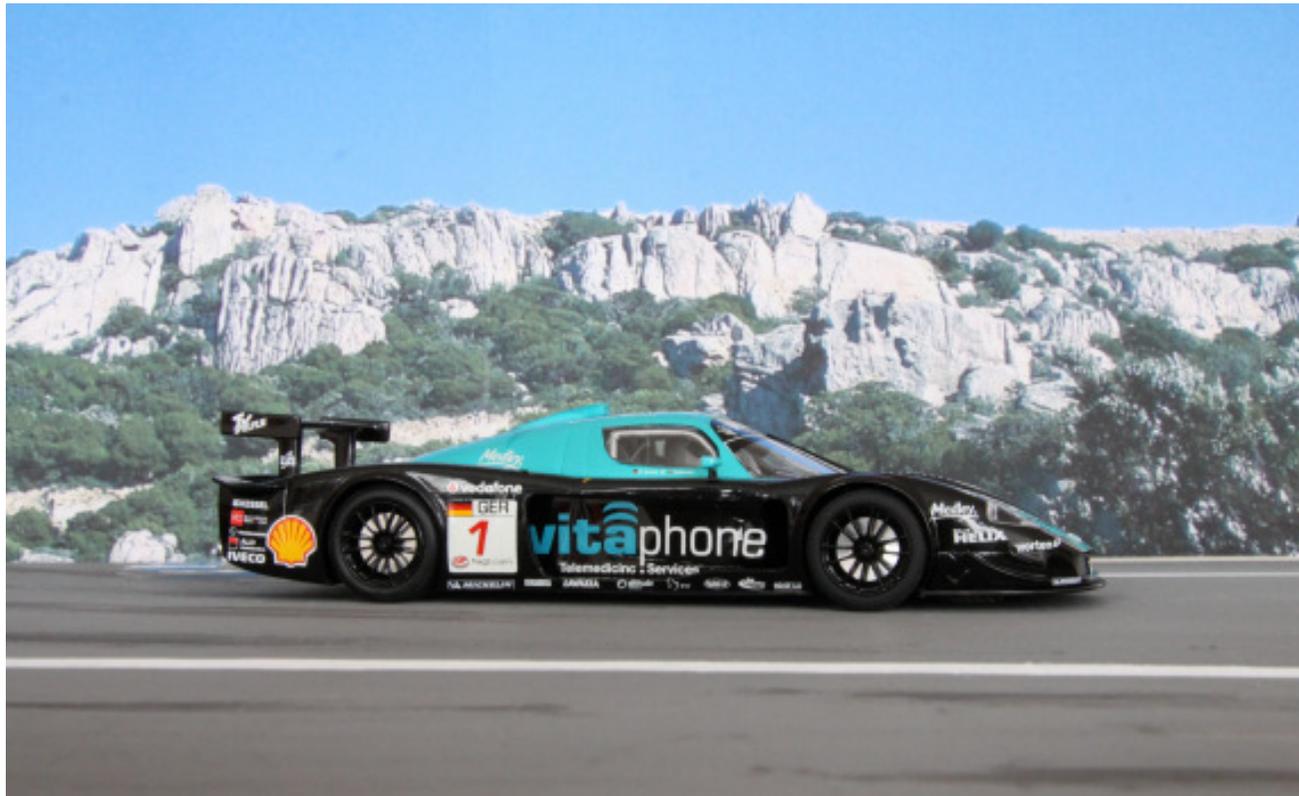
Die beim Tuner Scalextric nun neu erschienene MC12-Version im Vitaphone Design sieht optisch extrem rattenscharf aus. Man denkt bei der sensationell gestalteten Farbkombination keinesfalls an medizinisches Gerät. Würden alle Krankenschwestern so schnittig daherkommen wie dieser Rennwagen, wären Gesundheitszentren für Jahre ausgebucht.

Der tief angebrachte Dreizack bedroht Vorausfahrende im Rückspiegel, falls es welche gibt.



Kiemen saugen Frischluft ins Heck. Die Abwärme des Aggregats zirkuliert durch diesen Sog über das Lüftungsgitter nach außen. Der Flügel integriert sich FIA regelkonform in die Karosseriebreite ein.

Rundstrecke



Die tief gezogene Gürtellinie der Karosserie wurde in Hochglanzschwarz von der türkisfarbigen Cockpithaube abgesetzt. In den Radhäusern sitzen leichte, schwarz lackierte Zwölfspeichenfelgen mit XXL-Pizza großen Bremsscheiben. Zusammen mit den Michelin Slicks stehen hervorragende Beschleunigungswerte an, sowohl positiv wie negativ. Ein Langstreckenrenner par Excellence.

**Fazit:**

Tuner Scalextric inszeniert den Vitaphone MC12 auf optisch sehr hohem Niveau. Seine ausgewogene Langstreckentechnik ist in wunderbarer Formensprache und in einer rattenscharfen Farbkombination verpackt. Für uns das perfekte Sinnbild für Ästhetik und Dynamik in Sachen GT-Flunder.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
161,4 mm	64,6 mm	35,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
88,5 mm	63,7 mm	63,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	Standard	Inliner asymmetrisch

*Tim Hunt Magazine®*

**Scalextric bringt einen weiteren starken Jaguar XKRS. Mit klar ausgeprägtem Jagdinstinkt nimmt die Mieze Fahrt auf, messerscharfe Krallen inklusive.**



***Schwarze Katze***

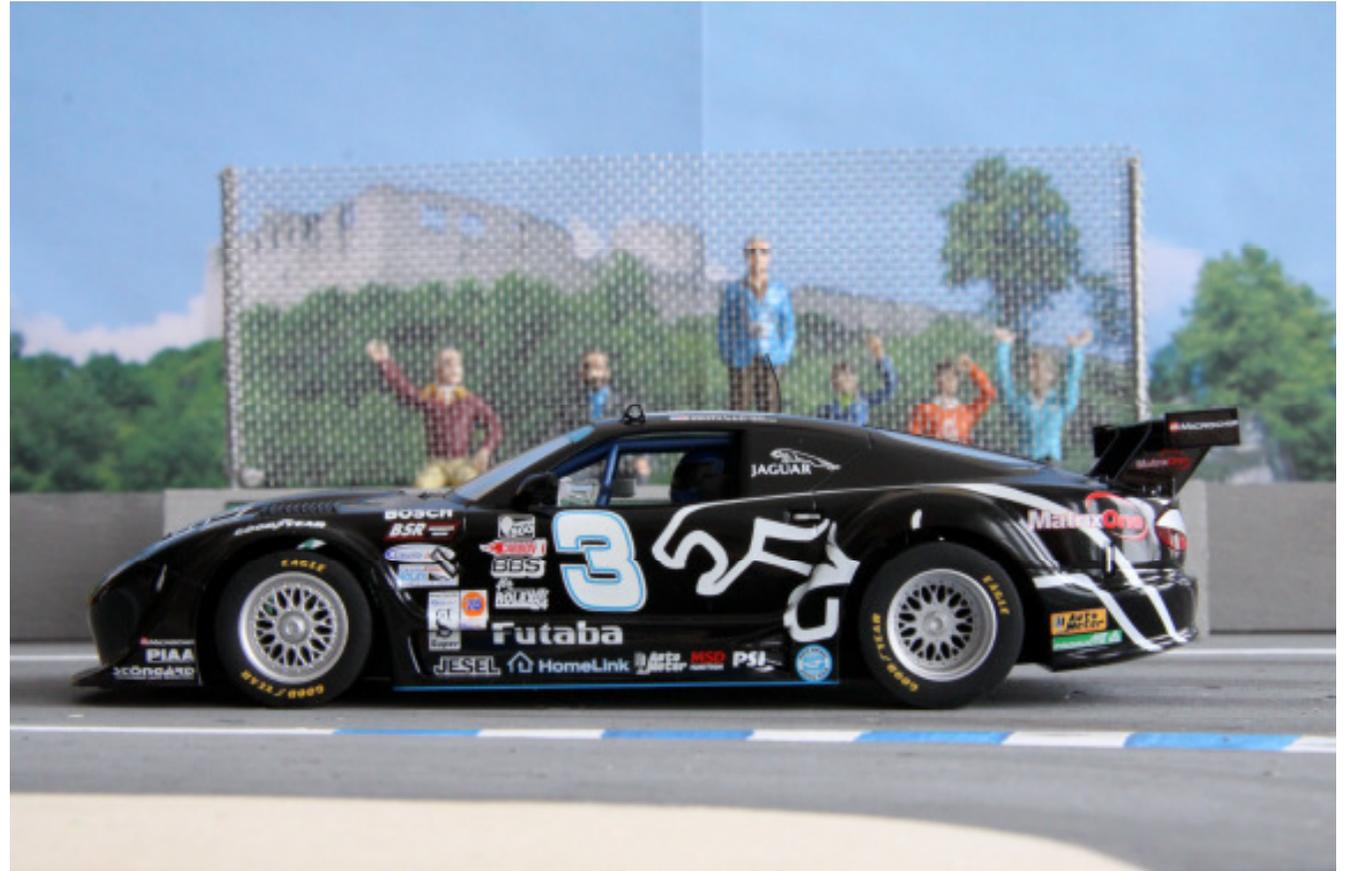
Rundstrecke

## Jaguar XKRS

Jim Hunt Magazine®

Die Briten sind bekannt für ihre sprintstarken Wildkatzen, deren Herz unter einer langen Haube schlägt. Motorsport Tradition wird bei Jaguar groß geschrieben, hat man schon vor Jahren sensationelle, wenn auch gefährliche Autos für diesen Zweck gebaut. Dabei denkt man an die Jaguars aus den Gründerjahren, tolle E-Types und die Gruppe C Boliden, mit denen man im Trio Le Mans gewann.

Nachdem das Schicksal wie bei allen anderen Renn-Manufakturen in England zuschlug, kam es zum Wirrwarr, wem nun die Marke gehört. Unter dem Dach von Ford hat man einen solventen Partner gefunden, der das Überleben sicherte. Bei den neuzeitlichen Jaguars und Ford Familienkutschen kann man leider erkennen, dass dem Großkonzern auch Aston Martin einige Zeit gehörte. Diese Linien an einem Jaguar sind noch zu verkraften, aber am Ford Mondeo tut das schon ernsthaft weh...



Tiefschwarz und mit attackierender Wildkatze auf den breiten Schultern: Der Jaguar XKRS im Renntrimm zeigt Krallen und Angriffslust. Die britische Edelmarke jagt seit Generationen mit ihren wild fauchenden Katzen durch die Rennreviere dieser Welt. Die neue Mietze folgt technisch ihren Vorgängerversionen. Bei der sensationellen Fell-Färbung hat Tuner Scalextric ein paar scharfe Happen Brekkies zugelegt.



## Rundstrecke

# Jaguar XKRS

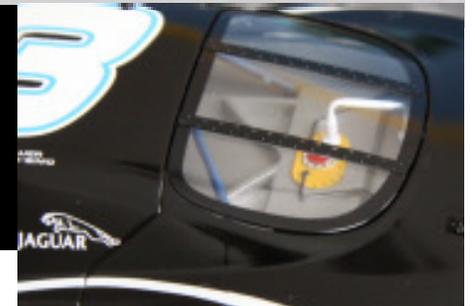
Jim Hunt Magazine®

Der XK8 mit seinen großen Rädern lieferte Ende der 90er einen imposanten Auftritt und katapultierte die aufgekaufte Edelmarke wieder ins Bewusstsein einer Klientel, die den eleganten sportlichen Auftritt der Briten schätzt und liebt.

Die Präsenz der aktuellen Flaggschiffe von Jaguar entlockt der Fachpresse Lobeshymnen, nachdem die Testfahrer ein Aha-Erlebnis der extrem drehmomentstarken Art hinter sich gebracht haben. Jaguar ist wieder zurück. Der aktuell käufliche XKR-S liefert überzeugende Leistungsdaten und zeigt der Konkurrenz im Premiumsegment wieder extrem scharfe Krallen. Besonders in der Verarbeitung überraschen und überzeugen die erstarkten Katzenzüchter aus Großbritannien.



Extrem breite Walzen bieten viel Traktion, der Flügel fördert den Abtrieb an der Hinterachse. In Kurven und auf Geraden folgt man mit scharf ausgefahrenen Krallen dem Jagdziel. Viele Knöpfe und Armaturen im Innenraum und doppelte Außenspiegel zur optimalen Orientierung des Herrchens. Sogar an die genieteten Schutzbügel der Heckscheibe und die Druckleitungen hat man gedacht.



Rundstrecke

# Jaguar XKRS

Jim Hunt Magazine®

Tuner Scalextric hat schon seit Jahren die kraftvolle Rennversion des XKRS im Sortiment. Nun kommt eine weitere Version in Jaguarschwarz, die sich sprintstark in die Slotbahn krallt. Tief geduckt, angriffslustig mit weit ausgestellten Hinterläufen greift die Wildkatze die Konkurrenz an. Die breiten Gummitatzen der Hinterachse verhaken sich mit dem Untergrund wie die Pfoten Raubkatze in Weichholz. Extrem antrittstark präsentiert sich der XKRS in allen Fahrlagen. Die zuverlässige Scalex-Technik unter der Haube schnurrt dabei wie ein Kätzchen. Ihr Sidewinder überträgt die Kraft des Achtzylinders präzise auf die Hinterläufe und bremst im Bedarfsfall millimetergenau. Der V8 Kompressor haucht den 4,196 Kubik 460 PS ein. Das Drehmoment von 560 Nm liefert Druck in allen Drehzahlen. Der Kompressor beatmet die Brennräume ab Drehzahlkeller. Ohne MTS, dafür mit Blei im Bug liegt das Raubtier in schnellen Kurven wie auf Schienen. Jaguar ist zurück wie nie zuvor. Die Natur kann man nicht austricksen. Das gelingt nicht einmal schlechten Bankern oder ungeschickten Betriebswirten. Katzen haben eben mehrere Leben. Miau!

### Fazit:

**Die neue schwarze Version des XKRS sieht rattenscharf aus und stellt ihre Vorgänger optisch deutlich in ihren langen Schatten. Fahrleistungen und Handlingeigenschaften kommen der Gewandtheit einer Katze absolut entgegen. Killer-Cat mit starkem Siegeswillen!**



**Chassis in Keilform mit durchzugsstarkem Anglewinder V8, der bissig aber präzise abrufbar zupackt. Verschraubter L-Kiel und ordentliche Zündkabelverlegung bieten zuverlässiges Elektronik-Management. Viel Platz zur individuellen Bleitrimmung.**



### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
150,6 mm	64,2 mm	37,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,4 mm	61 mm	63,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	Standard V8	Sidewinder

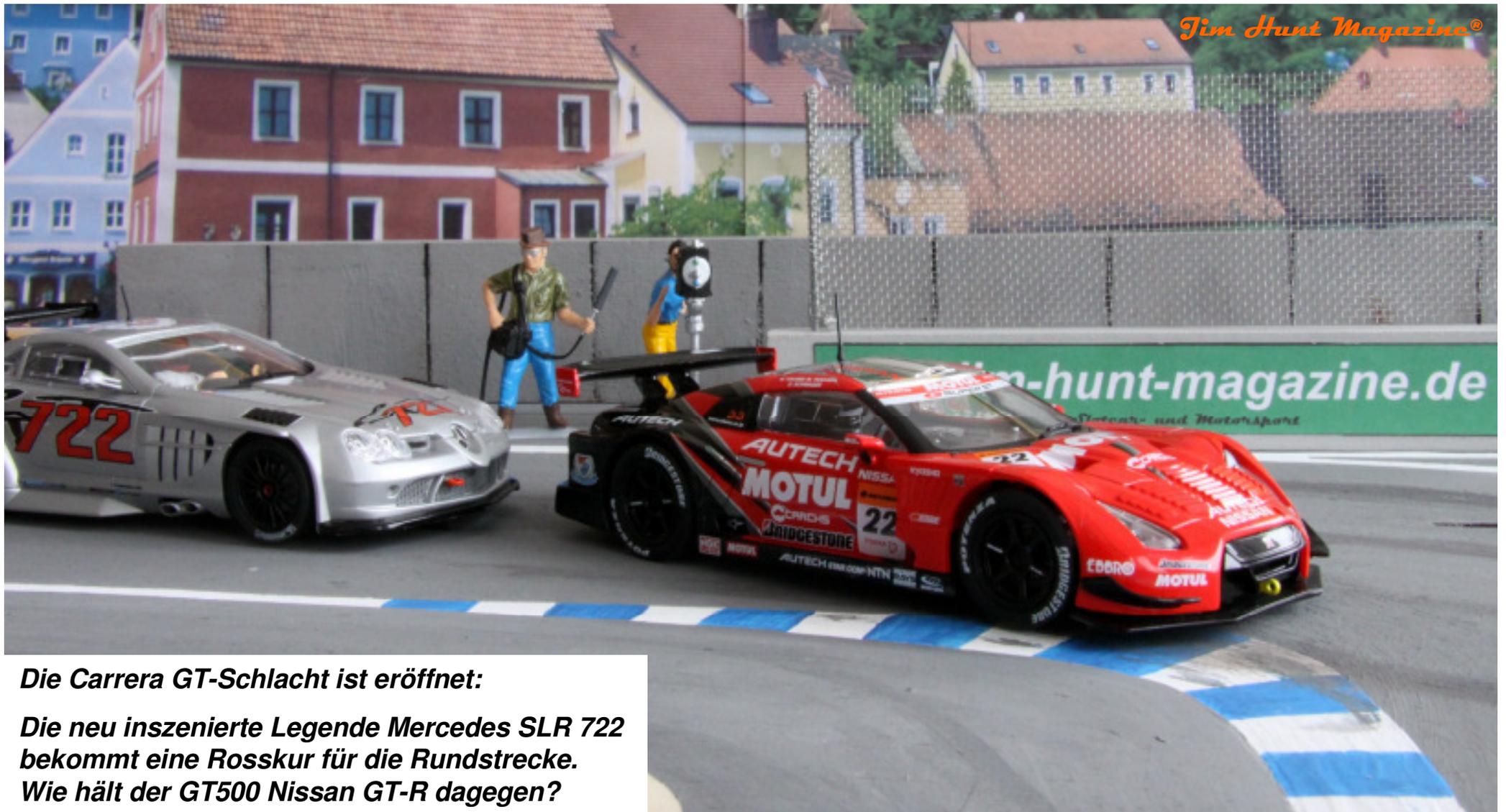
**SCHNELLES HOBBY - SCHNELL GELIEFERT**

**WWW.SLOTBOX.DE**

**DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30**



**SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON: 0 22 04.76 86 39, FAX: 0 22 04.76 87 14**



**Die Carrera GT-Schlacht ist eröffnet:**

**Die neu inszenierte Legende Mercedes SLR 722 bekommt eine Rosskur für die Rundstrecke. Wie hält der GT500 Nissan GT-R dagegen?**

***NIPPON SPORTLER ODER  
BRITISCHE SCHWABENPOWER?***

# Nissan vs. McLaren

Eigentlich ist so ein SLR zu schade, um von den „falschen Leuten“ aus Imagegründen bewegt zu werden. So ein Gerät ist nichts für Flaniermeilen, es schreitet nach den Rennstrecken der Welt.

Die AMG-Version liefert optimiertere Leistungsdaten zur „Serienversion“, wobei dieser Begriff an sich schon lächerlich wirkt. 300 Teile wurden überarbeitet und verfeinert. Gegen Ende 2007

2008 präsentierte Nissan in Tokyo den GT500 Nissan GT-R, ein Rennauto für die FIA GT Serie. Fünf Rennställe werden damit versorgt, darunter das Motul Autec GT Team. Der erstarkte Nippon Sportler wirkt schon alleine durch seine Optik furchteinflößend. Von den Konturen folgt er dem Motorsportklassiker Fairlady Z, der seinerzeit das Synonym für Sportwagen aus Fernost markierte.

1100 Kilo Leergewicht, über 500 PS Leistung. Ein Drehmoment von 520 Nm, die spielerisch aus den 4490 cm<sup>3</sup> großen Brennräumen entwachsen. Dazu ein radikales Design, das trotz seines lauten Auftritts sehr edel wirkt.

Seit Eheschließung mit McLaren in der Formel 1 wurde es Zeit einen straßentauglichen Superlativ mit Stern auf der Haube. Der Über-SL war bisher der teuerste neuzeitliche Benz, den man sich kaufen konnte, wenn man denn einen bekam.

Tuner Carrera holt nun beide Superlative der GT Klasse auf die Rennbahn. Für uns Grund genug, einzusteigen und auszuloten, was sich im Cockpit beider Boliden abspielt, nachdem man den Startknopf betätigt hat und sich Fliehkräften hingibt.

Nippon-Sportler oder britische Schwabenpower? Sushi mit Reis oder Pfefferminzsaucen-Steak mit Spätzle? Wir lieben die Abwechslung und lassen es auf der Strecke international krachen.



**Wer wird das Rennen machen? Spannende Positionskämpfe sind garantiert, wenn der SLR 722 GT und der GT500 Skyline GT-R aufeinander treffen. Tief geduckt ziehen beide GT ihre Bahnen und intonieren die Umgebung der Rennstrecke mit dem Sound ihrer kraftvoll klingenden Maschinen. Ausladenden Karosserieverhältnissen, große Flügel und nahezu unsichtbare Diffusoren im Unterboden der Chassis liefern ein sattes Fahrverhalten für heimische Langstreckenduelle.**

## Rundstrecke

# Nissan vs. McLaren

Charakteristik angepasst. Spät kontrolliert ankern und durch die Kurve brechen. Steigt man im Scheitelpunkt dem SLR zu früh auf den Kopf, bricht das Heck aus, aber es lässt kontrolliert

abfangen. Auf den großen Heckflügel muss man an engen Stellen besonders achten. Er ragt seitlich aus der Karosserielinie heraus und kann sich bei wilden Drifteinlagen an Firlenz wie

zog man das Enthüllungstuch vom SLR 722 GT. Die Startnummer 722 hatte damals Stirling Moss' legendärer Mille Miglia SLR. Das aktuelle Renn-eisen wurde auf 21 Stück limitiert und für die SLR Club Trophy eingesetzt. Über 400 Teile wurden gegenüber der „normalen“ 722 Version optimiert. Gebaut wird er auf der Insel bei RML Group, einer britischen Rennsport Manufaktur. In drei Sekunden geht es von Null auf Hundert. 680 PS und atemberaubende 830 Nm (!) wuchten den knapp unter 1400 Kilo schweren V8 Edel-Brummer auf bis zu 337 km/h.

Der SLR präsentiert sich mit westeuropäischer Eleganz. Vertraute Benz-Konturen wurden mit eleganten Linienstrichen sportlich getrimmt und mit britischer Dampfhammerkultur kräftig in Szene gesetzt.

Der Nissan aus Asien geht einen anderen Weg: Radikal kantige Formen, die zugunsten der Aerodynamik flachgelutscht wurden.

Fahren wir zunächst im **SLR**. Ab in den Käfig, festschnallen und loslegen. Extrem tief grummelt der V8 ab Standgas. Carrera hat dem E200 Aggregat eine ausgewogene Krafteinfaltung eingehaucht. Ohne störende Leistungsexplosion zieht er sauber durch bis zum Maximum, was einem ausgeglichenen Fahrstil sehr entgegen kommt. Mit Drehmoment geht es aus den engen Kurven und schnell erreicht man den Olymp der Drehzahlkurve, ohne dass der Wagen ausbricht, schlingert oder den Fahrer in Verlegenheit bringt. Klasse gelöst! Sein Bremsverhalten ist dieser



Er hat seine Wurzeln bei der Mille Miglia als Stirling Moss im 300 SLR mit der 722 gewann. Die Neuauflage ist ein reinrassiger moderner GT-Renner für die Rennstrecke. Einige Elemente wie seitliche Kiemen und das doppelte Flammrohr wurden vom Oldie transferiert. Ebenso das obligatorische Silber.



## Rundstrecke

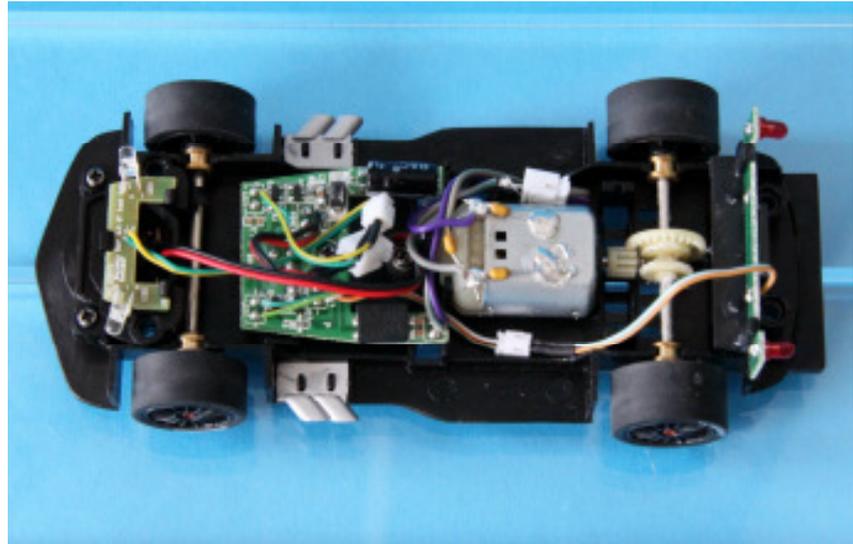
# Nissan vs. McLaren



Lampenmasten oder Mauern am Streckenrand verfangen. Wer an neuralgischen Stellen der Strecke aufpasst, wird mit dem SLR ungebremst schnelle und ausgewogene Rundenzeiten abspulen. Der Grip seiner Slicks gefällt. Wir haben sie lediglich auf der Hinterachse angeschliffen, damit ihr kompletter Querschnitt aufliegt. Das Doppel-MTS flog aus dem Benz, wir wollen wie echte Männer fahren. Das lange L-Kielschwert führt den Wagen auf C-Kursen sicher bei hohen Geschwindigkeiten durch Kurven. Wir haben es in der Halterung verklebt, damit das Axialspiel weg ist. Die Zentrierfeder wurde ausgebaut und wandert ins Alteisen. Das übliche Ölungsprogramm der Antriebsmechanik und das war's auch schon.

### Fazit SLR:

***Carreras 722 GT ist ein kompaktes Renngerät, das durch zentralisierte Massen einen ausgewogen und durchschaubaren Grenzbereich bietet. Der Über-Benz mit britischer PfefferminzsaUCE im Tank ist ein perfekter Partner für Langstrecken-Heimrennen, auch für Nacht-Stints: Das Fahrlicht leuchtet ihm wie das St. Elmo's Fire!***



Vier Messingradlager für guten Rundlauf der Starrachsen. Der E200 V8 zieht stramm durch, ohne den Fahrer in Verlegenheit zu bringen. Eine LED-Lichtanlage für Nacht-Stints. Steckverbinder erleichtern Wartungsarbeiten. Die L-Kiel Feder musste weichen, das Einverhalten besserte sich. Hinterreifen anschleifen und ohne Blei ihm Chassis loslegen. Nur ein Ölservice, mehr nicht.



### Fahrzeugschein SLR

Länge	Breite	Höhe
151,9 mm	65,8 mm	40,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84 mm	59,6 mm	63 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
99 g	E200	Inliner

## Rundstrecke



## Nissan vs. McLaren

Fin Hunt Magazine®

Der **Nissan** spult seine Runden wie ein asiatischer Vulkan ab. Langer Radstand, breite Spur und ein in die Formen integrierter Flügel bietet ordentliche Eckdaten für die Hatz um den Sieg. Obwohl der Nippon Sportler ebenfalls über ein E200 Motorgehäuse verfügt, kann er seine Samurai-Wurzeln nicht verleugnen. Der Wagen braucht eine starke Hand am Volant und einen Fahrer, der sich auf das Temperament des Wagens einstellen kann. Beim Anbremsen wird das deutlich: Der Nissan zieht kurz mit dem Heck nach rechts. Warum das so ist, konnten unsere Ingenieure beim besten Willen nicht herausfinden. Alles läuft freigängig, nichts blockiert. Man kann diese Eigenart abstellen, indem man den Bremspunkt vor Kurven weicher gestaltet: Früher moderat vom Gas und mit angemessenem Schwung durch die Kurve fahren. Dann kann man locker mit dem SLR mithalten, man muss nur asiatisch bremsen. Die Kraftentfaltung des Triebwerks ist gelungen, man kann den GT-R ordentlich treten, ohne dass er zum unkontrollierbaren Wurfstern wird. Der Reifengrip am Testwagen kann mit dem des SLR nicht ganz mithalten. Wir haben die Nissan-Pneus auf den zweiteiligen Felgen verklebt, damit sie im Grenzbereich nicht auf Wanderschaft gehen können. Kurz anschleifen und schon läuft alles besser, die Rundenzeiten bessern sich. Erstaunlicherweise sammeln die Reifen am Nissan mehr Pickup auf. Trotz identischer Bahnverhältnisse müssen sie öfter über Klebeband abgezogen werden am SLR. Fahren Briten öfter im Regen als Asiaten?



Der Nissan aus Fernost kündigt sich mit aggressiver Optik im Rückspiegel an. Sein tief bollernder E200 Motor zieht kräftig linear an. Der lange Radstand spendiert Laufruhe. Lediglich beim abrupten Anbremsen schert das Heck leicht nach rechts (?) aus. Ein runder vorausschauender Fahrstil eliminiert diese Eigenart. Fährt man den GT-R flüssig mit Schwung und vermeidet späte Bremspunkte auf der letzten Rille, ist wieder alles im Lot. Das Styling der Autech Version legt einen perfekten Auftritt hin.

## Rundstrecke



## Nissan vs. McLaren

Tim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein Nissan		
Länge	Breite	Höhe
152,8 mm	62,6 mm	36,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
85 mm	62 mm	62,4 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
108 g	E200	Inliner

Alles keine Sachen, die man nicht zügig in Griff bekommen kann. Stellt man sich auf den markanten Charakter des Nissan 500GT ein, läuft das Rennen rund. Auch bei Nacht, denn auch er hat rundum Fahrlicht.

### Fazit Nissan:

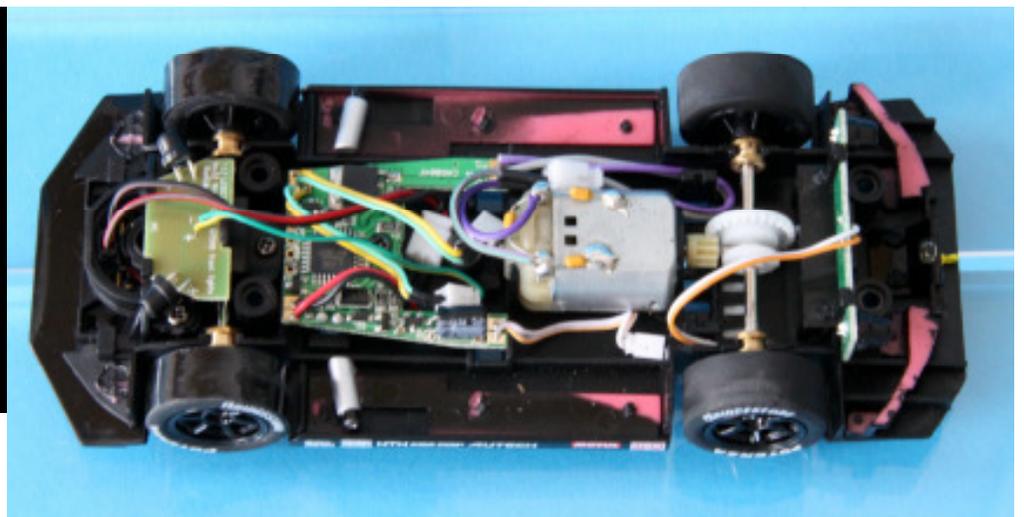
*Der GT500 Nissan GT-R ist ein schneller Langstreckenwagen, der mit asiatischer Kampfkunst das Rennen aufnimmt. Der Fahrer muss sich anfangs auf sein Anbremsverhalten und die Reifen einstellen. Dann läuft es wie am Zündschnürchen und man kann im Cockpit hart und explosiv austeilen.*



**SLR oder Nissan? Letztendlich eine Frage der Einstellung und des persönlichen Geschmacks. Am besten Beide!**



Wir haben die Reifen für mehr Grip auf ihren Felgen verklebt. Vorne Klarlack, drauf, hinten anschleifen. Noch eine Domstrebe Blei unter die Hinterachse und der Nissan liegt ohne MTS um Welten besser. Auch hier die L-Kielfeder raus und ein kleiner Ölservice. Fertig! Steckverbinder und LEDs wie am SLR...



# Carrera®

## MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE



Lizenzhinweise entnehmen Sie bitte unserer Internetseite sowie dem Carrera Katalog 2009.

[carrera-toys.com](http://carrera-toys.com)

**Die Tuningspezialisten von NSR haben in ihrer italienischen Werkstatt lange getüftelt, nun ist er da. Der 500er Abarth als Assetto Corse. Die reinrassige Rennversion im Sternzeichen des Skorpions folgt ihrer Bestimmung...**

*Jim Hunt Magazine®*



***Der Stachel liegt tief***

Rundstrecke

## 500 Abarth

Jim Hunt Magazine®

Carlo Abarth heizte in der Vergangenheit den großen Werken mit kleinen, aber giftig getunten Rennwagen gehörig ein. Der begnadete Tuner hat uns längst verlassen, aber sein Mythos lebt weiter. Im Zeichen des Skorpions wurde der Österreicher, der später nach Italien emigrierte, geboren. Die Selbstverliebtheit ins eigene Sternzeichen lieferte das Markenemblem für seine kleine große Motorsport Manufaktur.

Der Boom des neuen 500ers ist längst kein Geheimnis mehr. Die Neuauflage des Autos, das den „kleinen Mann“ in Italien wie hierzulande zu Zeiten des Wirtschaftswunders mobilisierte, zielt auf Emotionen ab und trifft mitten ins Herz. Das Konzept gelang, die Verkaufszahlen der Turiner stimmen. Die Tatsache, dass der Kultwagen auf dem Chassis des Fiat Panda daher rollt, senkt nebenbei die Kosten und steigert den Gewinn.

Eine käufliche Abarth Straßenversion steht für U20000 Euro bei Händler. Die „richtige“ Assetto Corse Rennversion bekommt man dort nicht. Man muss sie direkt im Werk in Turin ordern und ordentlich abdrücken. Sie wurde speziell für die Rundstrecke aufgebaut. Der Motor mit dickem Lader lässt über 200 Hengste galoppieren. Der Fahrer rückt aus Sicherheitsgründen etwas weiter in die Fahrzeugmitte. Rundum schützt ein Käfig und das Rennsportfahrwerk hat wenig mit der deutlich weicher abgestimmten Abarth Straßenversion gemeinsam. Wer über dieses Auto lächelt wird ebenso bestraft, wie die Leute damals...



**In schwerpunktgünstiger Tieflage greift der kleine Abarth 500 die Konkurrenz an. Wer das minimale Wägelchen unterschätzt wird schnell eines Besseren belehrt. Wie seine Urahnen, noch von Carlo Abarth getunt, vollstreckt der Kampfwerg gnadenlos. Präzise wie ein Skorpion sticht er seine Gegner aus. Der mit einem Turbo aufgeladene Vierzylinder haucht dem kleinen Fiat Leistung ein, die sich sauber anrufen und in jeder Fahrlage kontrollieren lässt. Ohne Turboloch zieht er durch und bietet im Grenzbereich Reserven, um diesen so klein wie möglich zu halten.**

Rundstrecke

## 500 Abarth

Jim Hunt Magazine®



Die Italiener sind von unserem Fahrstil völlig aus dem Häuschen. Attention! Heckspoiler und Außenspiegel stehen fest. Tief und breit mit weit ausgestellten Radhäusern: Ein Garant für eine tolle Straßenlage und hohe Fahrleistungen.

... die seine Vorgänger belächelten. Klein, breit und stark: Parameter, die auf der Rennstrecke siegreiche Spuren hinterlassen. Trotz des knuffigen Aussehens und des optisch hohen Schwerpunkts, der Assetto Corse mischt auf, wenn man ihn lässt. Er tritt im eigenen Promotion-Markenpokal gegeneinander an. Im Rahmen der Ferrari Challenge und der Formel 1 in Italien konnte man die weit ausgefahrenen Giftstachel im harten Renntempo bewundern.

Nach Edeltuner Racer hat nun NSR - ebenfalls aus Bella Italia - den kleinen Rennwagen aufgebaut. Während Racer neben solider Slot.it Technik ein großes Augenmerk auf die Optik der Resine Karo legt, speckt NSR seinen 500er auf das Wesentliche ab: Leichtbau und Leistung

stehen im Vordergrund. Die Optik leidet darunter nicht, der Wagen sieht gut aus, wenn er auch mit der Detailverliebtheit eines Racer Abarth nicht mithalten kann. Tief herunter gezogen: Frontspoiler und Seitenschweller unterstreichen seine Rennsporttugenden. Der exponierte Dachspoiler



**Rundstrecke**

## 500 Abarth

*Jim Hunt Magazine®*

erhöht den Anpressdruck der Hinterachse, was auch nötig ist. Das Shark 20 Aggregat drückt 164gcm Drehmoment ab und leistet voll ausgedreht gut beherrschbare 20000 Touren, die mit den 67g Leergewicht ein leichtes Spiel haben. Das Aggregat entfaltet seine Kraft in jeder Fahrlage gut beherrschbar bei 12 Voltan im MTS

losen Tank. Ab Drehzahlkeller zieht der Assetto Corse stramm an und spritzig - ohne Turboloch - durch bis zum Drehzahlmaximum.

Sein präzise gefrästes Anglewinder Metallgetriebe schnurrt wie ein Schweizer Uhrwerk, was die agile Laufkultur unterstreicht. Das definierte Bremsverhalten gefällt: Der Renn-Fiat

bleibt auch bei vollem Ankerwurf ruhig auf Kurs. In schnellen langgezogenen Kurven bleibt er gutmütig auf seiner Ideallinie. Das Heck lässt sich spielerisch über das Gaspedal lenken. Ein beherzter Tritt aufs Bodenblech und der Anstellwinkel lässt sich wie im Rennkart bestimmen. Die für NSR typische Dreipunkt-Aufhängung der Antriebseinheit ist über ihre Schraubentrimmung entkoppelbar. Dadurch kann man das Fahrwerk perfekt auf die Strecke und die persönlichen Ansprüche abstimmen. Lockert man dazu beide Karoschrauben, fährt der Kampfwagen völlig entfesselt, aber präzise um den Rennkurs. Und das sogar, obwohl die Karo hinten am Nummernschildhalter „eingehängt“ ist. Vier verschraubte Alus: Ausgezeichneter Rundlauf.



**Kurzer Radstand, breite Spur und kontrollierbare Turbomotor-Power: Kurvenfahren ist sein Ding!**

**Abarth Kreuzkaro auf dem Dach: Damit man ihn sofort aus dem Heli und der Tribüne erkennt.**



Rundstrecke

## 500 Abarth

Jim Hunt Magazine®

Weißer Zwölfspeichen-Einsätze unterstreichen den italienischen Rennsportlook. Die Skorpion-Slicks liefern perfekten Grip, sofern niemand böse PU-Spuren auf die Strecke gemalt hat. Wir haben unseren Testwagen ohne Blei gefahren, das im Grenzbereich leicht „lässig“ sitzende Heck kommt unserem Fahrstil entgegen. Individuell trimmen? Das Chassis bietet genug Platz. Weiches Kupfertape im leicht drehenden L-Kiel: Ein Garant für eine optimale Zündkurve. Die Abstimmung des Vorderwagens (Kiel zu Achse) passt in der Höhe perfekt.

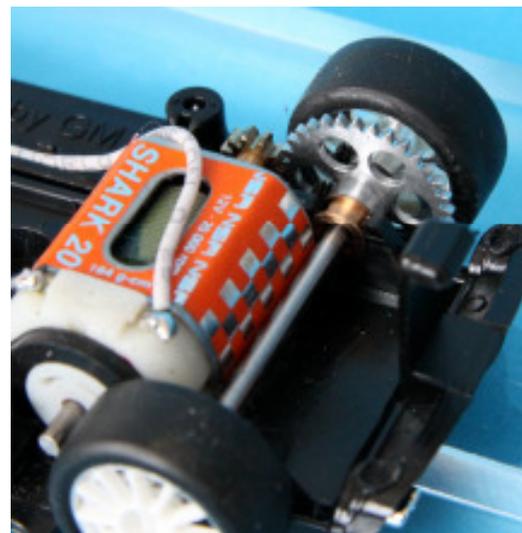
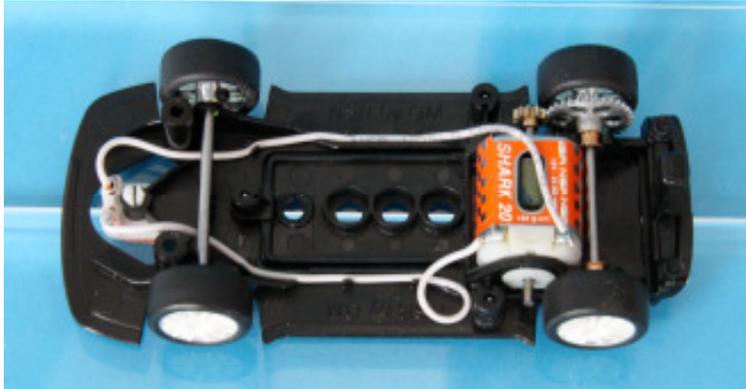
Die Abarth Zwillingsflak: Aus dem Heckdiffusor ballern zwei doppelläufige Auspuffrohre. Reimform und -schema des giftigen Vierzylinders sind Ausdruck rassistischer Sportlichkeit.

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
120,9 mm	62,7 mm	44,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
73,8 mm	55,7 mm	55,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
67 g	Shark 20	Anglewinder

Vorschriftsmäßige Abschlepphaken an Bug und Heck wie Türgriffe und Heckbügel in polierter Alu-Optik und das Abarth Wappen am Kühlergrill runden das Optikpaket ab. Der lackierte Abarth Schriftzug am Ölkühler (Bug) kündigt im Rückspiegel an, welche Streitmacht von hinten angreift. Wer es im Rennen richtig wissen will, findet mit dem Abarth eine kleine, feine Siegermaschine. Die dezent weiße Präsentation Version mit neuzeitlichem Abarth „Kreuzfenster“ auf dem Dach eignet sich zum schnellen Anbringen von Startnummern und Sponsoren. Für Paintbox-Ansprüche: Den Abarth kann man auch Umlackieren, falls man weitere Farben nicht erwarten kann. FIAT heißt übersetzt nicht umsonst: „Es werde!“

**Angeschrägter Sidewinder mit 20000 Touren maximal. Die entkoppelt einstellbare Dreipunkt-Aufhängung und präzise, hochwertige Tuningteile lassen im Assetto Corse keine Wünsche offen. Der Rest ist Fahrkönnen.**



### Fazit:

**Der NSR Assetto Corse wird seinem Namen voll gerecht: Sportliche Fahreigenschaften plus hochwertige Rennsporttechnik, die der Konkurrenz den Stachel des Skorpions stets vor Augen führt. Trotz kompakter Maße bleibt der giftige Abarth ein gutmütiger Kerl, der mit durchschaubarem Grenzbereich schnelle Rundenzeiten ermöglicht.**

# SCX®

1:32 scale racing system



FERRARI 360 GTC

**FERRARI**  
Official Licensed Product

Produced under license of Ferrari SpA, Modena, Italy. Ferrari, the Ferrari shield logo, the Ferrari prancing horse logo, the Ferrari name and the Ferrari prancing horse logo are registered trademarks and trade names of Ferrari SpA. ©2005 Ferrari SpA. All Rights Reserved.

**XO2 WHEELS**

XO2 WHEELS and associated trademarks are trademarks of EICKER RACING SYSTEMS. ©2005 EICKER RACING SYSTEMS. All Rights Reserved.



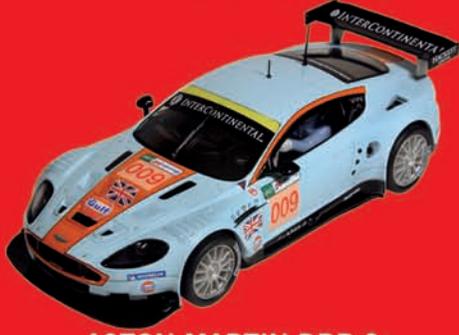
SEAT 850



FIAT ABARTH 1000



ASTON MARTIN VANTAGE N24



ASTON MARTIN DBR 9



CHEVROLET IMPALA SS



TOYOTA CAMRY

**EICKER**  
RACING

www.eicker.de

the digital system

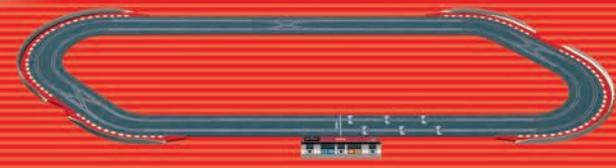


**SCX®**  
1:32 scale racing system

BASIC SET



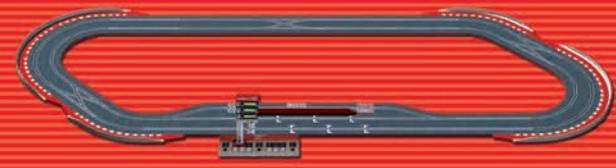
Track Length: 5.5 m  
Dimensions: 246 x 104 cm



PIT BOX SETS



Track Length: 6,2 m  
Dimensions: 294 x 113 cm



**FERRARI**  
Official Licensed Product

Produced under license of Ferrari SpA, Modena, Italy. Ferrari, the Ferrari shield logo, the Ferrari prancing horse logo, the Ferrari name and the Ferrari prancing horse logo are registered trademarks and trade names of Ferrari SpA. ©2005 Ferrari SpA. All Rights Reserved.

**XO2 WHEELS**

XO2 WHEELS and associated trademarks are trademarks of EICKER RACING SYSTEMS. ©2005 EICKER RACING SYSTEMS. All Rights Reserved.

Tersteegenstraße 25  
42653 Solingen  
Tel: 0212-383920 Mail: info@eicker.de

Die Formel 1 Szene der 80er bekommt Zuwachs. Interessant ist das neue Fly Renngetriebe mit zentraler Motoranordnung

Jim Hunt Magazine®



**Williams FW 07 mit neuem Getriebe**

Rundstrecke

## Williams FW 07

Jim Hunt Magazine®

Mit der Rückkehr der spanischen Fliege rollt ein Highlight an die Startlinie. Das Relikt aus den 80er Jahren von Frank Williams kommt mit einer Reihe technischer Neuerungen, die der Fachwelt bisher nur in Form einer technischen Zeichnung zugänglich gemacht wurden.

Der Longcan Kompakt-Motor sitzt als leicht angeschrägter Inliner im Chassis. Ob man ihn Anglewinder oder ausgelagerten Inliner bezeichnen möchte, liegt im Auge des Betrachters. Der Clou ist in jedem Fall das Getriebe. Indirekt greift das Motorritzell über eine neuartige Umlenkung zur Hinterachse. Das neue Fliegen-Getriebe mit angeschrägten Schneckenzahnradern lässt den Motor weiter vorne, schwerpunktünstig in der Fahrzeugmitte positioniert verharren. Zugleich realisiert die Konstruktion einen radikal echten Baustil bei flachen Formelwagen, da nun die Ingenieure auf unschöne Getriebe-Kamelhöcker verzichten können. Wir sind schon gespannt, ob die Technik künftig auch in flachen LMPs Einzug halten wird.

Mit MTS ab Container läuft die William Mühle laut und klapprig. Kein Wunder, das Getriebe arbeitet wie ein Alkoholiker nach einer Entziehungskur: Völlig trocken. Nach einem kleinen Ölservice schnurren die Zahnräder leise und angenehm. Schon wundersam, was ein paar raffinierte Tropfen Fossilsaft bewirken. Nicht wieder zu erkennen dreht Frank's Formel Pfeil nun seine Runden.



Wie die Zeit vergeht. Vor Dreißig Jahren sahen Formel 1 Wagen noch ganz anders aus. Der klassische Williams tritt optisch gut aussehend an, wenn auch die schwarzen Skirts unter den Seitenkästen fehlen. Seine breiten Good Year Walzen auf der Hinterachse liefern eine tolle Beschleunigung. Wäre da nicht die Sache mit der Vorderachse und den viel zu harten Zünd-Schleifern.

Rundstrecke

# Williams FW 07

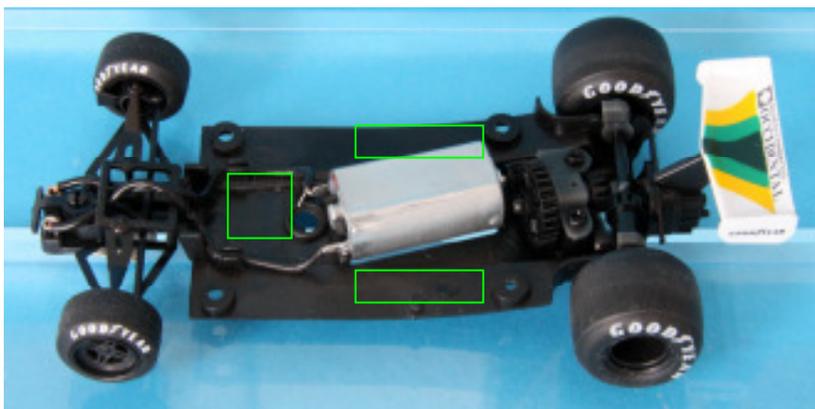
Jim Hunt Magazine®



Etwas Öl aufs Getriebe: Es schnurrt zuverlässig und leise wie ein Schweizer Uhrwerk.



Neue Motoranordnung, völlig neues Getriebe. Wir taufen es vorgelagerter Angle-Inliner. Es überträgt die Kraft des vorgelagerten Motors über eine Welle über ein großes Zahnrad und ein Kleineres auf das Schneckengetriebe, das auf der Hinterachse sitzt. Der Schwerpunkt des Wagens sitzt sehr zentral und störende Höcker auf dem Karosserieheck sucht man vergeblich.



Im Chassis wäre genug Platz für Blei. Wäre nicht das Spiel der Vorderachse, käme es am Besten in den Bereich der grün markierten Zonen.

Achilles-Sehne Vorderachse: Pendeln gelagert und leider zu viel Spiel in den Spurstangenköpfen. Das Wabbeln der Räder bremst den Vortrieb und arbeitet gegen die Motorpower und den Grip der Hinterachse.



Rundstrecke

## Williams FW 07

Jim Hunt Magazine®

Die mittlenkende Vorderachse hingegen gibt Rätsel auf. Während sie beim Vorgänger March recht sauber mitlenkte, liefert sie im Williams eine bescheidene Performance ab. Die Spurstangen scheinen ausgenudelt zu sein. Fährt man auf Geraden, stimmen Spur und Sturz der Vorderräder nicht, sie wabbelt wild hin und her. Bestrebungen zu Verstrebungen sollte man hier anstreben. Es ist sehr schade, dass man nicht präziser gearbeitet hat. Nach längeren Testfahrten mit Blei und ausgebautem MTS haben wir uns entschieden Letzteres wieder einzubauen. Es kompensiert die Schwächen der Vorderachse leider besser als eine sportliche Blei-Trimmung. Wenn das der ständig tobende Frank W. hört, fährt er seinen Rollstuhl im Wheelie zu Fly!



Die Vorderachse lenkt in Kurven mit: Fährt man zu wild um die Ecken, wird bei ausbrechendem Heck gegen gelenkt.



### Fazit:

*Der Williams FW 07 lässt die Herzen der klassischen Formel 1 Freunde hochtourig drehen. Die neue Getriebe-Einheit funktioniert gut und arbeitet nach einem Ölservice ausgezeichnet. Schwachpunkt ist die pendelnd gelagerte, lenkbare Vorderachse. Die Fahrwerks-Ingenieure haben unterdimensionierte Spurstangenköpfe verbaut, die der Dynamik leider stark entgegen wirken.*

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
135,4 mm	65,6 mm	29,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,6 mm	65,6 mm	65,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
53 g	Longcan Compact	Angle-Inliner mechan. Umlenkung

# FLOTTE KÄFER

*Jim Hunt Magazine®*

Die Fun Cup Flotte erhält Zuwachs. Tuner Revell hat zwei neue Schnuckelchen für die einsteigerfreundliche Rennserie am Start.



Rundstrecke

## Flotte Käfer

Jim Hunt Magazine®

Hierzulande denkt man bei Käfer an Feinkostnahrung zu übertheuerten Preisen. Das Thema Auto kennen nicht mehr alle, ist der Volkswagen, der noch einer war, vom Markt verschwunden. Die Neuauflage des Beetle: Übertheuert, schwach auf der Brust und mit uncoolen Frontmotor.

Die FunCup Elite hämmert immer noch mit den klassischen Geräten in radikal getunter Version um die Rundstrecke. Das einsteigerfreundliche Reglement verbannt den Trainingsschnellsten in die hinterste Startreihe, um von dort aus sein Können im Rennen unter Beweis zu stellen. Es geht um Funsport zu überschaubare Kosten.

Jim Hunt Magazine stellte bereits die Käfer mit Flügel auf dem Heck vor. Tuner Revell hat zwei weitere Exemplare auflegt, die Slotmotorsport zum überschaubaren Budget ermöglichen. Wer das nicht glaubt? Einsteigen und mit gleichen Waffen gegen die Kumpels antreten. Hier zeigt sich schnell, wer wirklich fahren kann und wer nicht. Die schmalen Wagen mit hohem Schwerpunkt und schlanken Reifen fordern den Piloten einiges ab, möchte man ohne MTS schnell sein. Was nicht bedeutet, dass man mit den Beetles keinen sauberen Strich fahren kann. Im Gegenteil: Weniger Voltan in den Tank und sauber am eigenen Fahrstil feilen. Wer damit nicht zurecht kommt, sollte sein Defizit an Fahrkönnen nicht in höheren Hubraumklassen kompensieren. Wer mit den kleinen Boliden schnell unterwegs ist, hat auch die Reife große Kaliber souverän schnell zu bewegen.



Freche Farben, wilde Autos: Fun Cup Käfer rocken die Rennstrecke. Alle kämpfen mit gleichen Waffen. Der flotteste Käfer siegt.



Mehr Fun Käfer in JHM No. 9 + No.10

**Nach Gulf und Le Mans  
macht NSR den limitierten  
Deckel noch mal auf:**



***Porsche 917K Set: Teil 3***

**Rundstrecke**

## 917K Martini Set

*Tim Hunt Magazine®*

NSR koppelt pünktlich zum Jahreswechsel das dritte und letzte angekündigte Porsche 917K Set aus. Martini, das geht immer und das Thema Porsche auch. Die beiden Wagen, die u.a. durch die Steilwandkurven von Daytona kachelten sehen atemberaubend sexy aus. Das Besonders daran: Sie stellen auch von ihrer technischen Seite sehr hohe Ansprüche zufrieden.

Wir stellten das Konzept NSR 917K bereits ausführlich vor. Wer (erneut) nachlesen möchte: IN JHM No.10 steht alles ganz ausführlich zum Nachlesen bereit.



**Geschmeidig wie keine anderen 917K gehen die von NSR betreuten Wagen um die Kurve. Im Inneren arbeiten Hochleistungskomponenten, die perfekt auf diese Boliden abgestimmt sind. Spurtstark und deutlich leichter im Handling als die Wagen Ende der 60er, Anfang der 70er laufen die Porsche um den Kurs. Auf engen Heimat-Kursen reichen 9 Voltan im Tank. Auf der ausgedehnten Langstrecke 3 Voltan stärkeren Sprit tanken, dann laufen die Zwölf Zylinder kloppfrei.**

Rundstrecke

# 917K Martini Set

Tim Hunt Magazine®

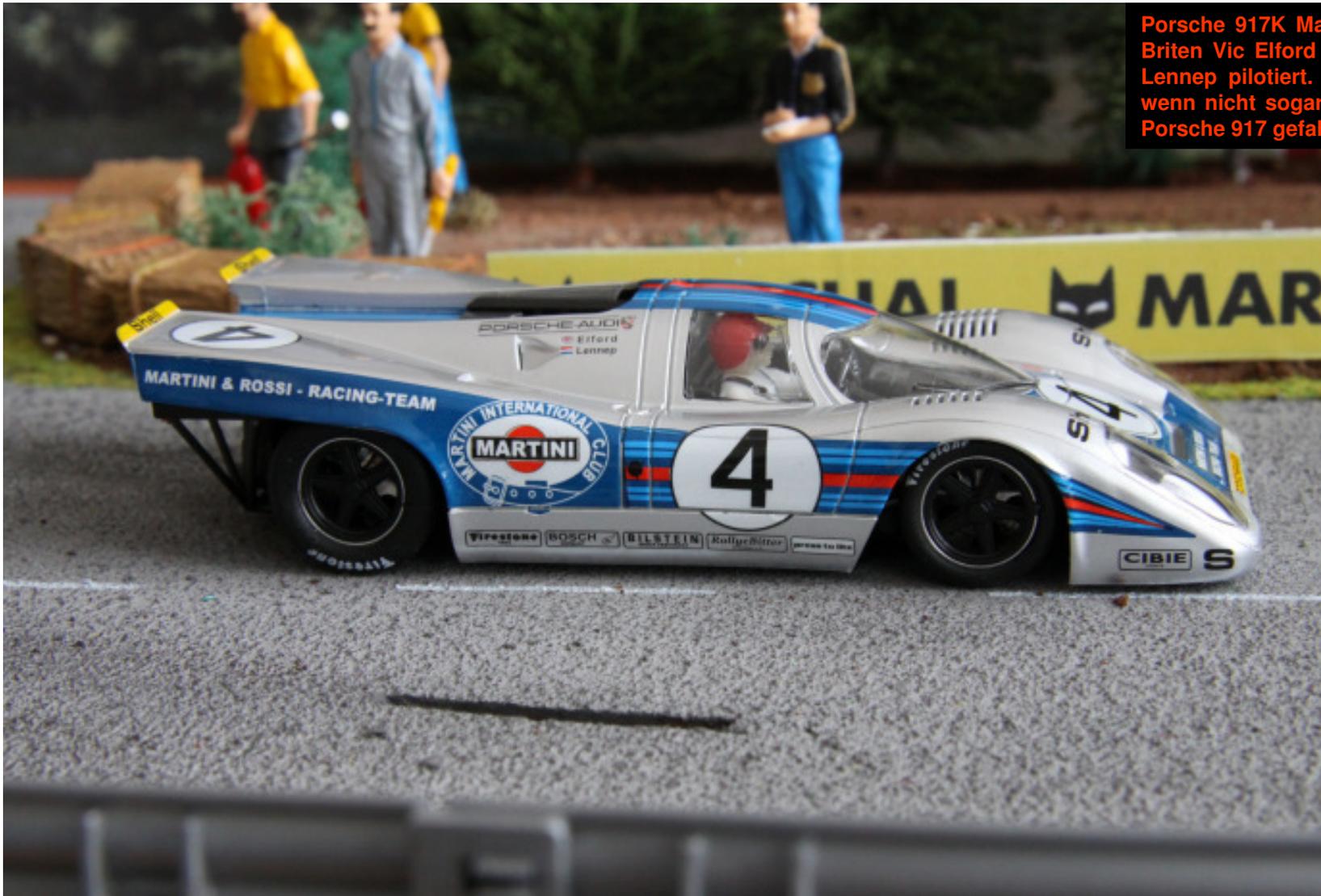


Porsche 917K Martini, No.3: Zwei Österreicher, Marko und Lins traten in die Pedale des Boliden.

Rundstrecke

# 917K Martini Set

*Tim Hunt Magazine®*



Porsche 917K Martini, No.4 wurde vom schnellen Briten Vic Elford und vom Niederländer Guis van Lennep pilotiert. Der Brite ist einer der wenigen, wenn nicht sogar der einzige Rennfahrer, der alle Porsche 917 gefahren ist...



**Das Lüfterrad des Porsche 917K dreht sich gleich weiter. NSR bringt die solo Gulf Version von Monza 1970.**

**Auf Gulf-Kurs in Monza**

Rundstrecke

## 917K Gulf

Film Start Magazine®

NSR liefert nach dem 917K Gulf Set (siehe JHM No.10) nun einen Solo-Wagen im ikonenhaften Design: Hellblau mit Orange. Der Porsche aus Monza 1970 stand für die technisch ausgereifte, hochwertige Fahrmaschine Pate. Die Tuner von NSR aus Italien haben auch bei dem Modell allerhöchste Standards angesetzt, die sich auf der Rennstrecke und auch hinterher im Showroom der Boxengasse bezahlt machen.



Der potent surrende Zwölfzylinder schreit auf der langen Geraden, dass es eine wahre Freude ist. Bei Anbremsen vor der Schikane schießt er zweimal nach und röhrt im zweiten Gang durch die Engstelle vom Maison Verte. Das Drehmoment ist gewaltig, wie auf Schienen zieht der 917K durch die Kurve und hinterlässt im Fahrtwind Rennbenzingeruch aus alten Tagen. Nicht so laut wie ein Ferrari, aber dennoch wohlklingend zieht er davon. Jeder der schon einmal einen Porsche 917 live erlebt hat, weiß wovon die Rede ist. Schade, dass Rennautos heute so viel anders klingen...



# Ideallinie **Slotshop**

Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe  
des Nürburgrings

[www.ideallinie-slotshop.de](http://www.ideallinie-slotshop.de)



*Engländer bauen italienische Polizeiautos:  
Scalextric's neuer Alfa 159*

**Staatlich Vollgas geben**

**Blaulicht**

## Alfa 159 Carabinieri



*Jim Hunt Magazine®*

Autos mit Blaulicht haben mittlerweile schon eine kleine Tradition im JHM. Wir lieben es Behörden-schäsen mit Sirene und Blaulicht aufzumischen und mit eingebauter Vorfahrt durchs Land zu preschen. Scalextric hat uns den aktuellen Alfa 159 der Carabinieri besorgt. Italiener sind Styler, das ziehen sie konsequent durch, sogar bei ihren Polizeiautos: Schwarzer Basislack garniert mit ausdrucksstarken roten gezackten Streifen. So sportlich korrekt tritt bei uns kein Vollstreckungs-beamter aufs Gaspedal. Gleiches gilt in Sachen Uniformen... Italien lässt seine Staatsdiener nur optisch perfekt inszeniert seinem Volk gegenüber treten.

Darum fahren wir nach Italien. Auf der uns gut bekannten Brenner-Autobahn lassen wir es richtig kacheln. Es macht Spaß, wie die braven Tifosi die Spur frei machen, sobald unser wild blinkender und nervtötend sirenender 159er im Rückspiegel auftaucht. Die lange Kurve bei Sterzing geht voll im fünften Gang! Fulminamente rauschen wir bis Rovereto, wo wir den Blinker setzen: Die heiße Schokolade in Beppo's Bar am Gardasee wartet dort auf uns. Der im Zweiten kernig drehende Alfa bricht am Ortschild von Torbole vorbei und mit einen geschickten Handbremsen-Flip parken wir die Staatskutsche vor die Bar. Wir steigen mit coolen Sonnenbrillen aus der dampfenden Schäse. Beppo entfährt uns und sieht sich den Alfa genauer an.



**Einfach mal im Café nach dem Rechten sehen. Ausgiebige Personenkontrolle, dann eine heiße Schokolade und zwei Stück Tiramisu einwerfen. Hinterher noch ein paar frisierte Vespas checken. Hat die Lady im gelben Top wirklich einen Waffenschein?**

**Blaulicht**

## Alfa 159 Carabinieri



*Jim Hunt Magazine®*

Aus Versehen komme ich auf den Schlüsselknopf und der Alfa-Kofferraum öffnet sich wie von Geisterhand. Es ist schon eine verdammt entspannte Dienstauffassung, dass man uns einen voll bestückten Dienstwagen zum Fahrtst

überlassen hat: Zwei komplett bestückte Uzzis plus Ersatzmagazinen liegen neben Trillerpfeifen und Verkehrskellen im Font. Beppo hält es für einen Scherzartikel und hält die Automatische auf den Verkaufsstand am anderen Straßenrand.

Dort gibt es Silvio B. -Puppen mit eingeschlagener Nase, den Verkaufsschlager in Italien schlechthin. Plötzlich fängt Beppo an wild zu tanzen, das Magazin der Bleipumpe entleert sich: Unter wildem Trommelfeuer löst sich die Dekoration des Verkaufsstandes auf. Cazzo! Mit offenem Mund stehen alle da. Bis auf die Silvio B. -Puppen aus Gummi wurde niemand verletzt.

Kurzes Achselzucken und jeder nimmt wieder seinen gewohnten Tagesablauf auf. Fluchtartig verlassen wir mit Blaulicht den Ort und rauschen über kurvige Landstraßen zurück auf die Autostrada. Wenn das kein böses Nachspiel hat?

Es kam, wie es kommen musste. Unser Testfahrer wurde nach Rom eingeladen. Ehrung mit großem Staatsbankett und anschließende Auszeichnung durch den Westentaschen-Duce. Goldener Stern am azurblauen Band. Es lebe die Pressefreiheit! Wir trinken auf diesen Schock ein paar Grappas und beten drei Alfa Romeo.

### **Fazit:**

**Der Alfa 159 im Behördenlook macht lässig Spaß. Sein kraftvolles Fahrverhalten, das wild und abwechselnd mit den Scheinwerfern blinkende Blaulicht und die Sirene sorgen für freie Fahrt, egal ob Piazza, Autostrada oder Landstraße. In Italien macht es Spaß Polizist zu sein. Das Aussehen der Uniformen und der Dienstwagen ist einfach schön.**



**Aggressiver Blick und wilde Sportstreifen: So präsentiert sich die schnelle Staatsmacht im italienischen Straßenbild.**

**Rot-Weiß-Schwarz:  
Zweite Auskoppelung  
des GT aus Maranello.**

*Tim Hunt Magazine®*



***Der XLOT Ferrari* DOMINATOR**

## Rundstrecke

# XLOT Ferrari

Jim Hunt Magazine®

Runde vier bei Ninco XLOT, Runde zwei in Sachen Ferrari. Bereits in der letzten Ausgabe berichteten wir vom neuen 430er. Nach dem grellen Orange mit Schwarz kommt nun der nicht weniger attraktive Dominator in Rot-Weiß-Schwarz. Technisch wie gehabt mit verschraubtem Metallchassis, Riemenantrieb und vielen einstellbaren Parametern. So liefert auch dieser 1zu28er Rundstreckensportler Fahrfreude ab der ersten Runde.

Da Lizenzkosten so eine Sache sind, wird der XLOT Ferrari als Bausatz geliefert. Die Karosserie ist fertig, einzig das Fahrwerk muss mit den technischen Bauteilen komplettiert werden. Er ist gar nicht so schlecht, dass man in Maranello so hart abkassiert. Als positiven Nebeneffekt muss sich der Interessent mit dem Konzept aktiv vor Fahrtritt auseinander setzen. So erhält man Einblicke in die Funktionsweise und lernt die Vorzüge des einstellbaren Metallfahrwerks durch „learning by doing“ kennen. Wer sich daran stört ist bei XLOT nicht gut aufgehoben. Schließlich richtete es sich an den fortgeschrittenen Slotter, der es als normal erachtet sein Slotcar mit kleinem Werkzeug zu betreuen. Der Zusammenbau ist sinnlogisch und wird über eine skizzierte Anleitung ergänzt. Aufpassen bei den Stellringen der Achsen! Die Madenschrauben sind sehr empfindlich. Wer sie ausnudelt bekommt Ersatzteile in Hülle und Fülle. 3mm Achsen sind das Standardmaß aller Selbstbau-Konzepte.



Der Dominator Ferrari punktet im mittelgroßen Maßstab 1zu28 mit seiner breiten Spur und dem langen Radstand. Im Vergleich zu den Porsche 997 lässt er sich mit mehr Schmackes durch Kurven treiben. XLOT richtet sich an den begeisterten Schrauber, für den der Umgang mit Basiswerkzeug zur Slotverständlichkeit gehört. Das ist alleine schon nötig, weil der Italiener als Bausatz angeboten wird. Der Zusammenbau ist keine große Sache, aber nichts für Leute mit zwei linken Händen.

## Rundstrecke

# XLOT Ferrari

Jim Hunt Magazine®

### Fazit:

Der aktuelle Dominator Ferrari von Ninco XLOT sieht super aus. Er fährt sich seidenweich und ausgeglichen. Ideal für Technik begeisterte Slotter, die Freude daran haben, Tuning- und Wartungsarbeiten am eigenen Rennauto regelmäßig durchzuführen.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
163,5 mm	72,5 mm	42,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
93,6 mm	68,1 mm	68,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
157 g	XLOT 290gcm	Sidewinder Riemen



Das Auge kommt nicht zu kurz: Lüftungsgitter mit viel Technik darunter.

**Slotcarbeleuchtung für alle Modelle, Dauerbeleuchtung und Dauerbeleuchtung mit separaten oder gleichen Bremsleuchten.**

Versorgungsspannung zwischen 6 und 18Volt. LED Xenon weiß, mit 10.000mcd !!!!!!!  
Auch Sonderformen der LED ab 1,8mm lieferbar !!!

Selbst für ungeübten Bastler mit LötKolben geeignet, da keine Elektronikkenntnisse benötigt werden. Grundlagenkenntnisse über Polung und Funktion der Bauteile werden mit unserer Anleitung leicht verständlich vermittelt.

**Geeignet für Maßstab 1:24, 1:32, 1:43**



**Versandkostenfrei in GER ab 40,00 € Warenwert**

**Auch für Digitalbahnen geeignet!**



**Besuchen Sie unseren Shop auf [www.xenonland.de](http://www.xenonland.de)**

AutoArt's großer

Jim Hunt Magazine®

# Porsche 997 GT3

Rundstreckenspaß in 1 zu 24 ?



Rundstrecke  
1zu24

Jim Hunt Magazine®

## Porsche 997 GT3

AutoArt ist bekannt für seine herausragende Detailliebe. Kein Wunder, richtet sich das Hauptaugenmerk auf hochwertige Standmodelle, überwiegend der großen Maßstäbe. Es freut eine Fangemeinde, dass man diesen technischen Vorsprung auch aufs Slotcar überträgt und damit eine feine Nische abdeckt. Beim Fahrverhalten hat man sich nach anfänglichen Problemchen fortentwickelt. Nun fahren wir nach mehreren 1zu32 unseren ersten 1zu24 dieses Tuners.

Der cremeweiße Rundstrecken Porsche 997 GT3 in Presentation Version macht optisch einen sehr hochwertigen Eindruck. Schöne Karosserielinien, ansprechende Speichenfelgen und auch das Drumherum kann sich sehen lassen. Im Unterboden versteckt sich trügerisches Doppel-MTS, das wir nach der ersten Probefahrt sofort ausbauen. Nun wird sich zeigen, was in ihm steckt.



Gelungene Rundungen und Proportionen. Tuner AutoArt kann seine Wurzeln aus dem Modellcar-Bereich nicht verleugnen. Die dezente cremeweiße Presentation Lackierung diente zur Einläutung des Porsche Markencups 2006. Der 997er liegt gutmütig auf dem Kurs, solange man den Schieber in Kurven nicht zu weit aufreißt. Der zu schmale L-Kiel macht hier nicht viel mit...



## Porsche 997 GT3

Mit 12 Voltan fahren wir zunächst die Einrollrunde. Die Reifen werden angeschliffen, damit sie mehr Grip aufbauen. Mit Fingerspitzengefühl am Gaspedal rollt der Wagen stattlich über den selektiven Testparcours. Zurück an der Box:

Mehr Voltan in den Tank, wir wollen den 997er kreischen lassen. Vehement zieht sein Sechszylinder Motor durch und hievt den großen Zuffenhausener auf seine volle Drehzahl. In Kurven wird es nun spannend. Hält der zu klein

geratene L-Kiel den großen Wagen auf seiner Ideallinie? Rollt man vorausschauend an den Richtungswechsel heran, nimmt ihn der Porsche gelassen. Bricht man auf Angriffslinie durch die Kehre, fliegt man sehr leicht ab und parkt ...

### Große Eleganz: Der Porsche 997 GT3 von AutoArt



## Porsche 997 GT3

... schneller als einem lieb ist im Kiesbett. Wir fahren zurück an die Box und checken den

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
192,6 mm	79,3 mm	56 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
102,1 mm	74,6 mm	78,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
178 g	Standard	Sidewinder

Führungsschuh. Der Austausch gegen ein Zubehörteil gestaltet sich ein wenig schwierig, weil die Aufnahme im Chassis unverstärkt hoch sitzt. Passt man einen Nachrüstleitkiel ein, ist der Schaft zu kurz oder anders herum: Er würde zu hoch sitzen, kann sich nicht mehr drehen, weil der Ausschnitt für den Drehwinkel zu gering ausfällt. Besorgt man sich einen größeren Kiel mit langem Schaft, legt U-Scheiben drunter, dann geht's. Schade eigentlich, dass Tuner Autoart den optisch schön in Szene gesetzten Wagen für Sportfahrer ohne MTS keine Lizenz erteilt. MTS-Fahrer ohne sportliche Absichten können den 997er auf zügiger Linie genießen, aber sie sollten sich von der letzten Rille weit fernhalten.

Alternativ könnte man ein variabel einstellbares Sportmetallfahrwerk darunter schnallen. Aber das könnte man immer und ist eigentlich nicht unser Credo...

### Fazit:

**AutoArt hat mit dem großen 997 GT3 einen wunderschön gemachten (Sport-)wagen aufgebaut, der seiner Bestimmung gemäß nicht zu 100 Prozent eingesetzt werden kann. Ein größerer Leitkiel müsste her, der sich bei Rennen mutig den den Fliehkräften in Kurven entgegen stemmt. Für Genussfahrer ohne Rennambitionen trotzdem ein tolles Paket.**

Schade, dass man bei der L-Kiel Dimensionierung gespart hat. Er führt den GT3 nur mäßig durch Kurven.



Sidewinder, Messinglager und Platz für Trimmblei.





Erweiterte Suche »

### Kategorien

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

### Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

### Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

### Neue Artikel

## myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



**Versandkostenfrei ab 100,-EUR!**



**Ersatzteilservice!**



**Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!**



**Vormerkerservice!**



**D124/132 optional auch mit WIRELESS!**

Carrera Gesamtkatalog  
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR

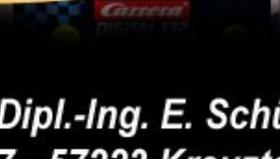


30346 - 65,99 EUR

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

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

**hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!**



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

### Warenkorb

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

### Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

### Bestseller

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

# Ford GT MK II

*Jim Hunt Magazine®*

**Ganz große Maßstäbe setzen**



Mit Carrera lebt historisches Le Mans neu auf. Wir machen die Zeitreise in einem wieder neu aufgebauten Klassiker, der Geschichte schrieb.

**Klassiker**  
**1zu24**

*Jim Hunt Magazine®*

## **Ford GT MK II**

Der MK II war die konsequente Weiterentwicklung des Ford GT40. Auf Basis des Ford Nascar Motors, einem gusseisernen Siebenliter V8, gestaltete man durch eingreifende Maßnahmen ein Aggregat, das einem Hören und Sehen verging. Zylinderköpfe, Wasserpumpe und Teile der Vibrationsdämpfer waren jetzt aus Aluminium. Bei den Einlasskanälen und den Ventilen setzte man auf kleinere Durchmesser. 485 PS bei 6300 Touren und ein maximales Drehmoment bei schon 4000 Touren mit 644 Nm sind amtliche Eckdaten, die ein sehr breit nutzbares Drehzahlband abliefern. Der Bug wurde kürzer und leichter. Am Heck baute man Lüftungsöffnungen für die neue Bremsanlage ein. Diese wurde nötig, um der erstarkten Leistung eine seriöse negative Beschleunigung entgegenstemmen zu können. Das rote Auto mit der Nummer 3 war der Wagen von Dan Gurney und Jerry Grant. Leider fiel er in Le Mans 1966 aus, was ihn nicht weniger attraktiv für die Slotpisten der Home Grand Prix macht.

Tuner Carrera hat das Thema Ford GT neu aufgegriffen. Die alten Hasen im Slotmotorsport kennen ihn aus ihren jungen Jahren, als er vor über 30 Jahren schon aus Nürnberg kam.

Optisch bringt der große 1zu24 Maßstab den Wagen schön zur Geltung. Am Wagen ist alles dran, was das Original auch hatte. Linienführung und Farben sehen gut aus und werden durch schöne Details wie goldene Felgen mit Dreistern-



**Die Evolution des GT40 bekam noch stärkere Attribute und leistungsfähigere Komponenten. Carreras Ford MK II liefert einen satten Auftritt: Rot und goldene Felgen mit Schnellverschlüssen bringen die Netzhaut in positive Schwingungen. Der sinnliche Klassiker für die Langstrecke lässt optisch keine Wünsche offen. Ein wunderbar gemachtes Gerät für den großen Maßstab.**

## Ford GT MK II

Schnellverschlüssen schön in Szene gesetzt. Lampengläser und Kunststoffscheiben sind mit Nieten versehen. Die Kühlgitter an Front und Bug sind eine perfekte optische Täuschung, deren Gitter auf transparenten Kunststoff sitzen. Aus dem Heck quellen die beiden mittigen Ofenrohre, die den Siebenliter über Fächerkrümmer ausatmen lassen. Bleibt man beim Startvorgang

dahinter stehen, muss man nie wieder ins Solarium. Der Nascar Motor mass(agr)iert das Trommelfell und verdunkelt den Teint. Unter dem Soundrohren erblickt der Kenner die Glocke des ZF-Getriebes. Vorne und hinten sitzen die Haken für die Wagenheber. Rechts vorne auf der Haube der charakteristische Tankschnellverschluss. Klassische Profilreifen mit Herstellerkennung

und blauen Ringen bringen den letzten Schliff, wenn auch der MKII einen Millimeter tiefer in den Federn stehen dürfte. Technisch spendierte Carrera einen Sidewinder, dazu ein dezent schnurrenden Metallgetriebe. Mit 15 Voltan im Tank und 20 Ohm Widerstand fuhr sich der Le Mans Klassiker ohne MTS am schönsten. Der drehmomentstarke Siebenliter zieht kraftvoll ...



Kein Detail fehlt: Große Ansaugöffnungen für Aggregat und Bremsen, vernietete Scheiben und Lampenabdeckungen. Sogar an die Wagenheberaufnahmen hat man gedacht. Aus dem Heck: Doppelrohr und darunter das ZF-Renngetriebe. Der Big Bang Ford Nascar Motor ballert vollmundig tief und schreit seinen Bass durch die Wälder von Le Mans.



## **Ford GT MK II**

... durch, ohne dass die Hinterräder ständig unkontrolliert durchdrehen. Die pendelnd gelagerte Vorderachse spendiert dem Chassis Laufruhe und hält den Kontakt zur Fahrbahn, auch wenn Unebenheiten auftreten. Der Schwingarm drückt den L-Kiel mit doppelter Zündanlage brav in den Slot. Die Zentrierung des Führungsschwerts ließen wir im Wagen, da sie sich nicht negativ aufs Fahrverhalten auswirkte. Lediglich eine der zweiteiligen Vorderfelge war für Osterei-Rennen montiert. Der sensationell schnelle und nette Carrera-Service zentrierte uns eine runde Felge am Tag zwei nach Reklamation in den Briefkasten. Danke nochmal!

Da es sich beim MK II um ein Digitalfahrzeug handelt, keine Sorge! Der Dual Modus ist kein Problem. Einfach den Wagen auf die analoge Bahn stellen, dreimal Gasgeben und schon fährt man Digi-frei. Das reversible System funktioniert absolut problemlos. Die Beleuchtung arbeitet nun nur noch in Fahrt. Die hinteren Lampen sind gut sichtbar. Die Vorderen könnten etwas mehr Lux für die Strecke spendieren. Seitliche Rundkappen verhindern störendes Streulicht in der Karosserie.

**Flacher geht mit einem geschlossenen Wagen nicht. Das markante Gesicht macht den schnellen Ford zum Unikum. Das Lüftungsgitter ist eine perfekte Illusion aus Kunststoffglas und Druck: Sehr stabil bei Crashes aber trotzdem schön.**



## Ford GT MK II

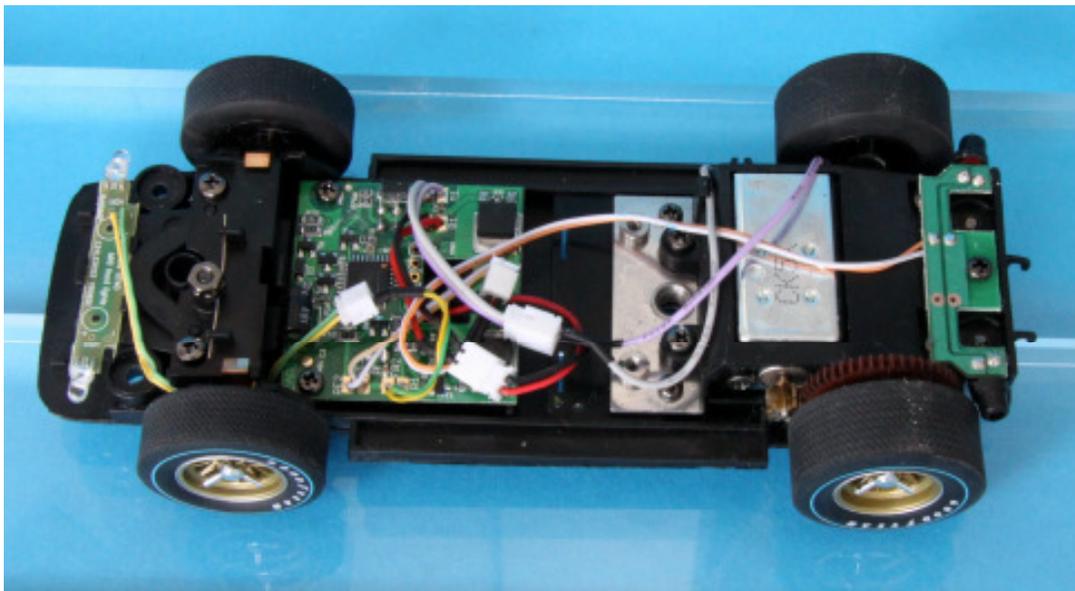
Auf der Rennpiste lässt sich der Ford gutmütig beherrschbar einsetzen. Satt liegt er auf der Bahn und setzt Befehle aus dem Cockpit durchschaubar um. Man sollte ihn mit der stoischen Gelassenheit eines Le Mans Piloten lenken, hektische Gas-Brems-Fahrer bringen Unruhe ins Konzept. Den Wagen weich gehen lassen und mit abgeklärtem Langstreckenfahrstil sauber rund um den Kurs fahren. Kurven mit angemessener Geschwindigkeit und sanftem Gasfuß auf Zug durchfahren. Auf der Gerade den Schieber voll aufreißen. So macht der Ford MK II am meisten Spaß und man genießt die kontrollierte Fahrt, egal ob auf der Mulsanne-Geraden oder vorbei

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
175,6 mm	73,6 mm	45,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
101,7 mm	69,5 mm	73 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
205 g	C124	Sidewinder

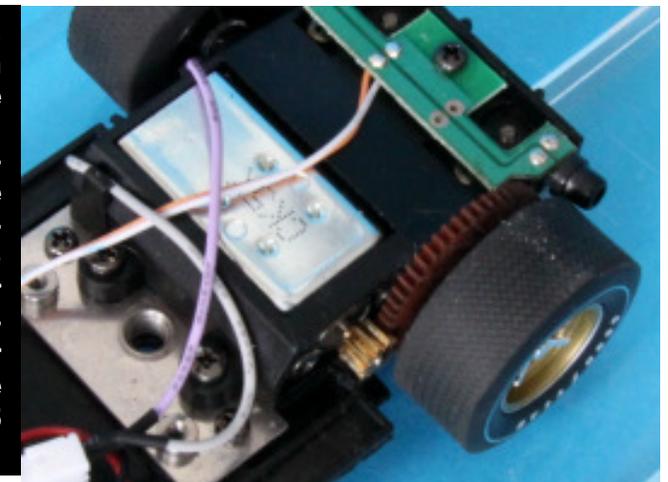
am Maison Blache. Zu gut, dass Carrera nicht den originalen Motorsound transferiert hat. Das würde zwar das Le Mans Feeling in die eigenen vier Wänden perfektionieren, allerdings nicht lange. Die Nachbarn hätte sicher was dagegen. Jim Hunt Magazine traf letzten Sommer so einen Wagen im Original. Schon das Standgeräusch des Nascar-Motors ist Wahnsinn! Ab zweitem Gang würden daheim die Wände einstürzen.

### Fazit:

**Ford GT MK II – die Ikone des historischen Motorsports war längst fällig für den großen Maßstab. Tuner Carrera hat diesen Wunsch erfüllt und den Wagen schön und technisch robust aufgebaut. Es liegt am Piloten, ob man stilecht ohne MTS oder mit dem Fahrbild einer Eisenbahn durch Le Mans fährt.**



Aufgeräumte Situation, alles hat einen festen Platz und eine solide Schraubensicherung. Sidewinder mit Metallgetriebe: Seidenweiche Laufkultur bei ausgewogener Abstufung. Praktische Steckverbinder erleichtern Servicearbeiten an der Mechanik. Wir fahren den GT pur, ohne MTS oder Blei mit 15 Voltan Sprit-Güteklasse.



# CanAm is back!

*Nach Surtees' und Follmer's Donnerbolzen  
kommt nun die heißersehnte Sunoco-Version*



**MARK DONOHUE'S LOLA T70 SPIDER**

**Klassiker**

# CanAm Lola T70 Spider



Lange haben wir sie herbeigesehnt, nun ist sie da: Die große CanAm Waffe von Revell im Sunoco Gewand. Das satte dunkelblau mit gelben Akzenten kennen wir von Camaros und anderen Geräten. Nicht so bekannt wie Gulf Blau, aber nicht weniger attraktiv.

Mark Donohue bediente die Pedale des Spiders mit mächtig aufgebohrtem Chevrolet V8. Tuner Revell legt eine limitierte Auflage von 3500 Stück weltweit auf. In einer schicken Kartonbox mit Schuber wandert der Bolide aus dem Penkse Rennstall in Regal oder Vitrine. Bei uns auch, aber nur in den Rennpausen. So ein Teufelsding wird gefahren. Nur anschauen, konservieren und gelegentlich polieren überlassen wir Slotscheichs.

Nach Vorstellung des ersten T-70 Spiders von John Surtees wurden Stimmen laut, das Sidewinder-Getrieberad würde die Fahrbahn küssen... Wir haben Einige gefahren und können

diese Behauptung nicht bestätigen. Malen die Jungs zu viele Striche auf den Pflaster? Werden die Reifen mit zu viel Dampf geschliffen? Egal, wir genießen diese großartigen Automobile aus

**Wilde Lola mit gelben Augen: Aus ihrem grinsenden Haifischmaul blitzt der gewaltige Ölkühler, der den mächtigen Chevrolet V8 im Heck mit frisch temperierten, texanischen Fossilsaft versorgt. Eine Windschutzscheibe leitet den Luftzug um, trotzdem ist Fahren ohne Brille unmöglich. Von vorne und hinten toben zwei Orkane: Der eine heißt Fahrtwind, der andere Drehmoment im Kreuz.**



**Roger Penske arbeitete mit Chevrolet zusammen. Er pflanzte der Lola das Aggregat ein und brachte den finanziellen Deal mit Sunoco unter die Haube.**



**Klassiker**

# CanAm Lola T70 Spider

der abartigen Rennserie, in der Vokabeln wie Hubraumtuning durch noch mehr Hubraum und Leistungsdaten jenseits von Gut und Böse zum Tagesgeschäft gehörten. So etwas wird es leider nicht mehr geben. Wir lauschen ehrfürchtig den Ansaugeräuschen des mächtigen V8, genießen seinen Panzersound im Standgas, der mit zunehmender Drehzahl zum infernalischen Gebrüll mutiert. Ungefilterte Physik ohne TÜV und andere Spaßbremsen. Motorsport at its best!



Limitierte Lola und Mark in würdevoller Gedenkbox.



Die geschwungenen Formen des Lola Spiders wurden mit dezenten gelben Linien akzentuiert. Die Gewalt aus den acht optimierten Chevy-Brennräumen schiebt die Kanonenkugel explosiv über die US-Landstraße, die damals öfter als Rennstrecke erhalten musste. Extrem breite Walzen bauen Grip auf. Wer hart aufs Bodenblech steigt, wird Qualm ernten. Fahren ohne Ohrstöpsel bringt den sicheren Gehörsturz. Lange Haare gut verzurren, sonst saugt sie der Motor über seine offenen Trichter ein. So ein CanAm Auto ist eben ein ganzheitliches Erlebnis.



**Klassiker**

# CanAm Lola T70 Spider

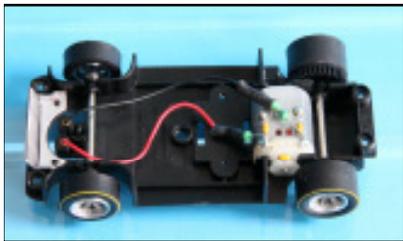


Mark Donohue war Rennfahrer und studierte zwischen den Rennen Maschinenbau an der Brown-Universität. Er wurde schnell außerhalb der Vorlesungssaals bekannt für seine bemerkenswerten Fähigkeiten Rennwagen selbst zu bauen und sie am absoluten Limit schnell und erfolgreich zu fahren. 1966 fuhr Donohue eine Lola T-70 MK II für das Penske-Racing-Team in

der ersten Can-Am Challenge-Cup-Serie. Die Sunoco Lackierung in dunkelblau mit gelb gehörte bei Penske einige Zeit zum Aushängeschild des Rennstalls. Donohue's Einstieg auf Lola läutete auch die erste Saison der kanadisch-amerikanischen Rennwagen-Serie, kurz CanAm ein. Er gewann ein Rennen und platzierte sich in vier weiteren Rennen unter den ersten Fünf.

Unter dem Strich wurde er in der Meisterschaft Zweiter. 1990 zog Mark Donohue in die International Motorsports Hall of Fame der USA, den Kult-Tempel für Vollgasjünger ein.

## Mehr Lola T 70 Spider in JHM No.11



Tuner Revell hat mit der offenen Lola ein Kraftpaket geschnürt, das die legendäre CanAm-Rennserie noch einmal aufleben lässt. Es liegt am Piloten, ob er den Fliehkräften, der Beschleunigung und dem Sound der wilden Maschine gewachsen ist. Wir empfehlen ausgiebiges Nackentraining, Ohrenstöpsel und einen großen Tank voller Ethanol. Hammer time!

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
134,3 mm	61,7 mm	(30,8) 33,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,4 mm	57,7 mm	57,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
77 g	Standard	Sidewinder

® **Revell**

[www.revell.de](http://www.revell.de)



*classic slot dreams and more*

Die britischen Oldtimer-Spezialisten  
von MRRC haben ihn endlich in **Rot**:



# **PORSCHE 904 GT3**

*Damals als Ferry Porsche noch die Fäden zog,  
gab er einen GT Sportwagen in Auftrag, von  
dem man noch lange reden wird...*

**Klassiker**

## Porsche 904 GTS

Jim Hunt Magazine®

1962 entschloss sich Ferry Porsche einen neuen Rennsportwagen für die FIA GT-Meisterschaft zu bauen. Die Glasfaser Karosserie, die mit dem Chassis verleimt wurde, ließ man bei Heinkel, einem Flugzeugbauer fertigen. 100 Exemplare wurden für die Homologation mit dem Carrera Vierzylinder gebaut. Parallel gab es 16 Werkswagen mit Sechs- und Achtzylinder-Motoren. Das Fünfganggetriebe, die Bremsen und die Lenkung stammten aus dem 911er jener Tage. In nur 5,5 Sekunden sprintet der 904er von Null auf Hundert und er zieht durch bis 255 km/h. Richtig selten sind bis heute die Exemplare mit Königswelle, die mit scharfen Steuerzeiten und wilden Drehzahlen das Trommelfell zum Rocken bringen. Jim Hunt Magazine traf 2008 so ein Kleinod live. Es war atemberaubend, was der kleine Wagen leistete.

Sebring 1964 startete er noch als Prototyp, einen Monat später erfolgte die FIA-Homologation. Colin Davis und Antonio Pucci gewannen mit ihm die Targa Florio. Bis 1965 dominierte der kleine Mittelmotor-Schwabenkeil die Sportwagenklasse bis zwei Liter. 1965 landete Böhlinger mit einem 904 GTS zwei bei der Rallye Monte Carlo auf Platz 2. Der 904 war der letzte Rennsportwagen mit dem Fuhrmann Viernocken Carrera Motor, der auch Schubladenmotor hieß, da die Konstruktionspläne stets in einer geheimen Schublade einer Werkbank aufbewahrt wurden.

Tuner MRRC hat zwei silberfarbige Versionen des 904 GTS im Programm. Nun folgt die rote Rennsemmel mit weißen Streifen. Fans dieser



Der 904er GTS war ein kleiner kompakter Sportwagen für die FIA GT Meisterschaft, die er in der Zweiliter Klasse gewann. Die Glasfaser-Karosserie sitzt auf dem Hauptrahmen. Wir haben ihn um zwei Millimeter tiefer gelegt, was ihm einen authentischen Look spendiert. Die rote Version der Scuderia Filipinetti sieht rattscharf aus. So schön können Stahlfelgen wirken: Mit passenden Dunlop Rennreifen alles nur eine Frage der Inszenierung. Im kraftvoll brüllenden Mittelmotorwagen ziehen wir hier an Journalisten vorbei. Der kleine schnelle Porsche liegt dabei sensationell gut.

**Klassiker**

## Porsche 904 GTS

*Jim Hunt Magazine®*

farbigen Version mussten bisher selbst lacken. Optisch wirkt der Wagen zu klein geraten, was aber nicht stimmt. Der 904er ist ein putziges Rennauto. Der Fahrer sitzt fast auf der Straße. Im Innenraum geht es spartanisch zu, das Glasfiber der Karosserie prägt auch den Boden im Cockpit

und erweckt einen abenteuerlichen Eindruck. Wird der Motor angeworfen sind die putzigen Attribute verschwunden. Arbeitet sogar eine Königswelle im Heckmotor, läuft einem ein Schauer über den Rücken. Besonders weil man keinen dicken Sechs- oder Achtzylinder vor sich

hat, sondern einen Vierzylinder, der Drehzahlen mobilisiert, die einfach geil sind. Spritzig und wieselflink hängt der Wagen am Gas und zieht auf seinen Stahlfelgen eine saubere Linie durch die Kurven. Das MRRC Chassis entkoppelt von Haus aus die Karosserie, was der Laufkultur sehr entgegen kommt. Der kompakte Longcan Inliner entwickelt Kraft im Überfluss, bereits mit 9 Voltan pfeift die Königswelle, als würde sie vom Teufel höchstpersönlich geritten werden.

Wer eine höhere Voltanzahl tankt, handelt entweder grob fahrlässig oder wählt den Freitod. Das Aggregat sollte in den extra dafür vorgesehenen Bohrungen mit dem Chassis verschraubt werden, soll es störungsfrei und optimiert werkeln. Störend ist der hohe Sitz der Karosserie. Wir haben sie auf unserem Renn-Porsche tiefer gelegt, der nun mit nötiger Demut auf dem Plaspfahrbuckel. Die Schraubzapfen mit einer Trennscheibe präzise 1,5mm kürzen, die Gewinde nacharbeiten und nach geglückter Hochzeit sportlich loslegen. Ein Eisen vor dem Herren trotz Fiberglaskarosserie. Die schmalen Reifen auf Stahlfelgen bauen mit angepasster Spritgüte im Tank genügend Grip auf und liefern



**Die Naturrennstrecke am Castle K. L. Coin eignet sich bestens für wilde Ritte im originalen Renn-tempo. Im Testwagen scheint sogar eine seltene, scharfe Königswelle eingebaut zu sein: Sie bringt den Vierzylinder explosiv auf Touren, dass uns hören und sehen vergeht. Wahnsinn, welche leistungsstarke Autos man damals schon baute!**

**Klassiker**

# Porsche 904 GTS

Jim Hunt Magazine®

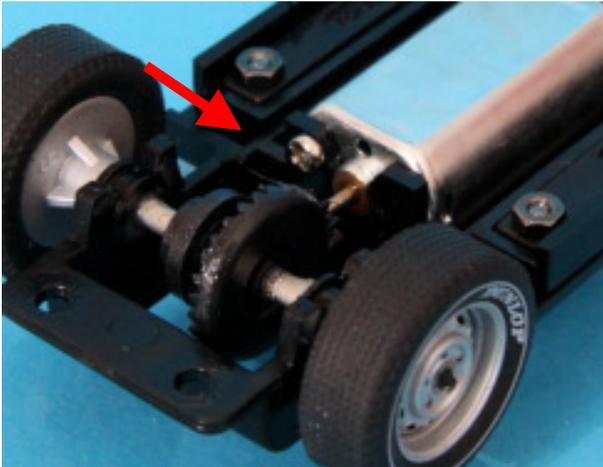
den Fahrer einer Drehzahl-, G- und Fliehkraftorgie aus. Ein puristischer Oldie. Ein Rennwagen eben, den es so heute dank MRRC wieder gibt. Thank you guys! You did a very good job!

### Fazit:

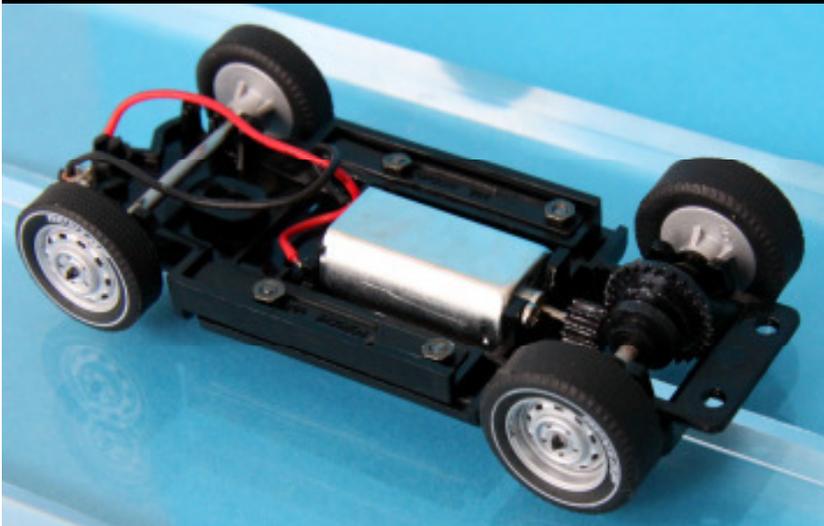
*Die MRRC-Spezialisten haben ein einfaches, sauschnelles Auto aus den besten Tagen von Ferry Porsche restauriert. Wir haben ihn zwei Millimeter tiefer gelegt, nun liegt er pappsatt auf der Piste. Eine gelungene Hommage an den kleinen Zweiliter-GT mit dem Fuhrmann Viernocken-Motor aus Zuffenhausen.*

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
127,9 mm	46,8 mm	31,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
71,2 mm	45,5 mm	46,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
59 g	Longcan Compact	Inliner



**Chassis mit serienmäßig entkoppeltem Aufbau. Den starken Mittelmotor mit einer Schraube im Gewinde fixieren. 9 Voltan tanken, das reicht. Nichts für schwache Fahrer und Nerven!**



*Scalextric schlägt erneut  
stark auf:*

**FORD  
MUSTANG**

*Jim Hunt Magazine®*



**HUBRAUM** STATT WOHNRAUM

# Ford Mustang

**HUBRAUM** STATT WOHNRAUM

Die Startfeder der Pony Car Rennen werden um einen Big Banger reicher. Ford Tuner Scalextric greift damit klar die Chevrolets an und rüstet mit einem extrem starken Hufeisen nach. Sein aufgebohrter V8 bekam eine erneute Rosskur. Hubraum wurde durch aufwändige Maßnahmen durch noch viel mehr Hubraum ersetzt. Der kaugummikauende Teamfahrer verpfändete dafür sogar sein Landhaus im Oklahoma und gab im Interview zu Protokoll: „Hubraum statt Wohnraum, das ist meine Devise!“

Jim Hunt Magazine findet eine solche Einstellung lobenswert! Es gibt eben doch noch Leute mit klaren Wertvorstellungen. Was ist schon eine unverrückbare Immobilie im Gegensatz zu so einem mobilen Einsatzkommando? Tritt man der im Standgas extrem tief grummelnden Mühle aufs geriffelte Alupedal, erwacht unter der Haube die ganze Prärie zum Leben. Stimmgewaltig ist das heißere Abbröckeln beim Herunterschalten. Lässt man das Wahnsinns-Aggregat vor Kurven mit der Motorbremse ausrollen, kommt lautes Flakfeuer aus den beiden unterarmdicken Sidepipes. Ein Wunderwerk der Technik, dass die Holley-Schiebevergasereinheit bei diesen gewaltigen Fehlzündungen nicht vom Flansch des Zylinderblocks abgesprengt wird. Das Klappern der vergrößerten Ventile ist eine Mixtur aus Galopp und Trommelfeuer. Ich kann mittlerweile den Teamfahrer verstehen. Dagegen ist jedes Haus eine langweilige Schachtel. Eben alles eine Frage der Vollgas-Einstellung.



Gegen den Sound des aufgebohrten V8 ist Dessert Storm ein laues Lüftchen. Schon die Einfahrt zur Rennstrecke lässt Böses erahnen. Die Mauern reflektieren den Schall und das gut beschallte Cockpit wird mit einer lauten Gewitter-Rückkoppelung überschwemmt. Die Reizüberflutung kann man nur mit viel Fahrtwind ausspülen. Mit steigender Geschwindigkeit läuft der Motor runder und die Dezibelkurve flacht ein wenig ab. Das seidenweich schnurrende Sidewinder Getriebe geht dabei völlig unter. Seine knackig, kraftvolle Abstufung schiebt mich kontrolliert katapultartig über die Rennbahn.

Klassiker

Jim Hunt Magazine®

# Ford Mustang

HUBRAUM STATT WOHNRAUM

## Fazit:

Die neue Version des Scalextric Mustangs ist ein antrittstarkes Muss für Freude des großkalibrigen US-Hubraums. Der äußerst kraftvolle Rennwagen aus MoTown hat Charakter und Durchsetzungsvermögen. Beim derzeitigen Wechselkurs braucht man nach dem Kauf nicht einmal in den Wohnwagen ziehen. Wenn das keine Aussichten sind. Starker Euro für ein männliches Auto!



Good Vibrations: In Vorbeifahrt den Abgasstrahl erhöhen und den Ladies gehen die Röcke hoch. Auch Old Harrys Hosenbeine flattern, sein Herzschrittmacher jubelt dabei.

## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
147,9 mm	55,9 mm	40,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86 mm	54 mm	54 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	Sca V8 Standard	Sidewinder

Brutale Kraft braucht Flügel, sonst geht es mit bösen Amplituden aus Kurven.





**White  
version**

N° 2472 Ford GT40  
N° 2473 Ford GT40 MK II  
Top-Scalextric-Technik  
zum selber gestalten



N° 2941A  
Ford GT40 1966  
white #43

**LIMITED  
EDITION**  




N° 2943A  
Ford GT40  
white-blue



N° 2942A  
Ford GT40  
brit. Racing

**LIMITED  
EDITION**  


**SCALEXTRIC**  
**1:32 Scale Slotcars**

**Informationen  
und Händler unter:  
[www.carson-modelsport.de](http://www.carson-modelsport.de)**

# FORD GT40

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



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

© 2008 Tamiya GmbH - www.tamiya.com

# ***KLASSISCHES DOPPEL***

*MRRC bringt ein Le Mans Set. Ford MK IV gegen Chaparral 2F. Schaltgetriebe oder Automatik?*





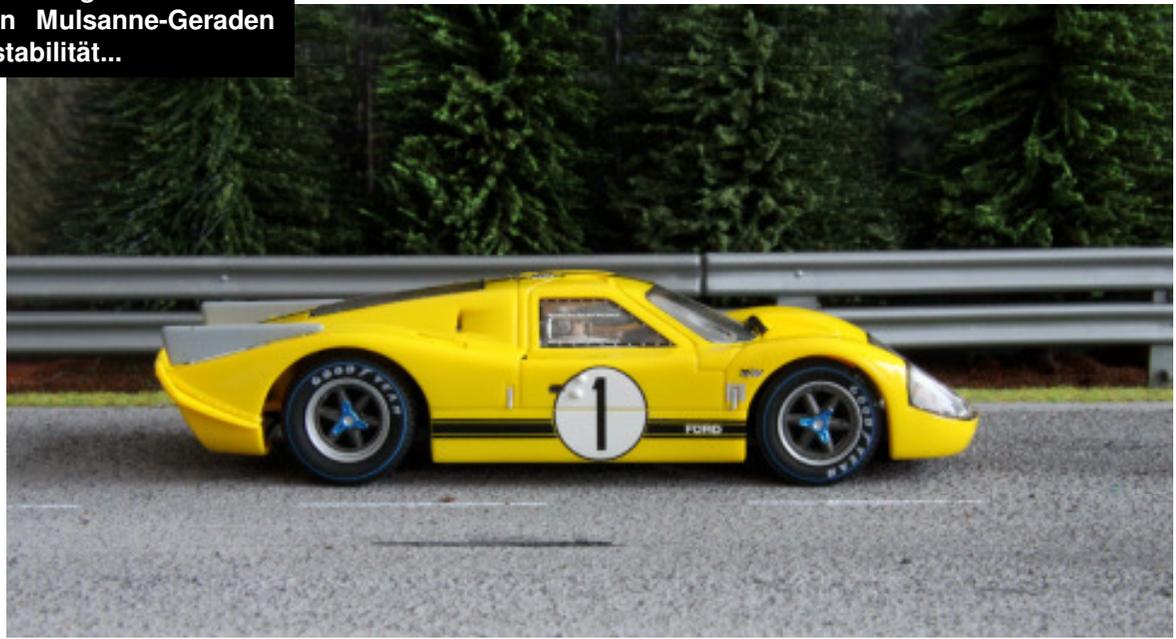
# Le Mans Set



Kleine Details heben die gelbe MK IV Le Mans Version von ihrem weißen Vorgänger ab: Heckflossen bieten bei extrem hohen Geschwindigkeiten auf der langen Mulsanne-Geraden Spurstabilität...

Beide Wagen sind zwar keine Formneuheiten, aber trotzdem neu. Ford MK IV und Chaparral 2F waren bereits in JHM No.11 unsere ausführlichen Testkandidaten. Mehr Info? Nachschlagen!

Der **Ford** bekam für das Rennen von Le Mans Windleitbleche, die den zum Langheck ausgewachsene GT noch mehr Spurtreue auf der langen Vollgasgeraden von Mulsanne bieten soll: Zwei Heckflossen und ein doppelter Abweiser auf der Front unterscheiden den gelben Klassiker von seiner Urversion in Präsentations-Weiß..



**Klassiker**

*Jim Hunt Magazine®*

## Le Mans Set

Der **Chaparral** war damals seiner Zeit weit voraus. Unter der Fiberglashaube arbeitete sogar ein Aggregat mit Automatikgetriebe, schaltfaule Amis schätzen diesen Komfort sogar im Rennen. Herausragend: Die große Schranktür, weit über dem Heck spendiert Abtrieb, damit die Kraft des dicken Motors sauber auf die Straße fließen kann. Seine Lampenabdeckungen sind mit Werkstatt-Tape gesichert, was ihn im feinen Detail von der schon erschienen und vorgestellten Version unterscheidet.

In Le Mans mit abgeklebten Lampenhauben unterwegs...



Ein für damals avantgardistisches Design, das bis heute polarisiert. Die Einen finden den Chaparral sensationell während andere schon beim Anblick des exponierten Heckflügels ausflippen und ihn zum „No Go!“ verurteilen. Jeder Motorsport-Fan, der ein wenig Ahnung von diesem Gefährt hat, kommt an ihm nicht vorbei. Das Automatikgetriebe mit seinen zwei Fahrstufen ist gar nicht so schlecht: Einsteigen und losfahren. So kann man sich auf die Fahrlinie konzentrieren und die Langstrecke ermüdungsfreier abspulen als die Jungs mit Schaltung.

**Klassiker**

*Jim Hunt Magazine®*

## Le Mans Set

Nun sind dank MRRC beide in einer schicken Le Mans Gedenkbox vereint. Wer auf den gelben Ford MK IV gewartet hat, muss diesen Umweg gehen. Aber mal Hand aufs Herz: Von diesen tollen Klassikern kann man nie genug kriegen, sofern man eine Arterie für diese große Motorsportepoche und ihre Exponenten hat.

Dank MRRC kann man die 1967er Le Mans Saison beliebig oft nachspielen. Sollte jemand im Chaparral übel abfliegen, die Ersatzteilversorgung steht: Es ist sogar ein zweiter Heckflügel dabei. Wenn das keine vorausschauende Rennstall-Planung ist...



Slotcars, Zubehör und Tuningteile!  
Und dazu den Fachhändler in Ihrer Nähe.  
Ein Klick genügt!

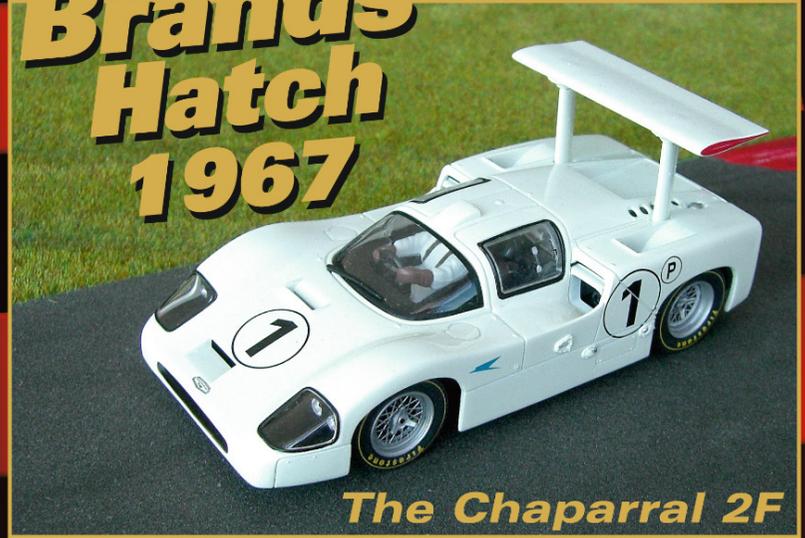
**H+T**  
AUTORENNBAHN.de



**SLOT** H+T Motor Racing GmbH  
Bent 2 Racht Str. 43  
64291 Darmstadt  
Tel.: 06150 - 848 01  
Fax: 06150 - 848 03  
E-mail: info@ht-autorennbahn.de  
www.ht-autorennbahn.de



**Brands Hatch 1967**



The Chaparral 2F  
at the **BOAC 500**



Slot Racing since 1954!

**H+T MOTOR RACING**



Importeur:  
H+T Motor Racing GmbH  
Bert Brecht Str. 43  
64291 Darmstadt  
Tel.: 06150 - 848 01  
Fax: 06150 - 848 03  
E-mail: info@ht-motorracing.de  
www.ht-autorennbahn.de



*Briten sind ein motorsportverrücktes Volk. Wenn dazu Ford ins Spiel kommt, gibt es kein Halten mehr. Slotmotorsport-Händler Slot City lies bei Scalextric einen eigenen Escort RS in Kleinserie auflegen.*

# Slot City Escort Mk I

Rallye

## Escort RS

Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine stellte schon diverse Versionen des Ford MK I Hundeknochens vor. Hier mal eine ganz besondere Edition aus UK:

Der britische Händler Slot City erregte schon mal die Aufmerksamkeit durch eine fabelhafte haus-eigene Auskoppelung des hellblauen Ford GT40, den man in Kooperation mit Tuner Scalex auf der Insel realisierte. (Siehe JHM No. XXX)

Trotz derzeit schwieriger wirtschaftlicher Zeiten hat man allen Mut zusammen genommen und ein tolles Projekt in Angriff genommen. Ford Escort RS MK1: Das Auto gehört zum Rallyesport, wie die Tower Bridge zu London. Der Hundknochen mit seinen weit ausgestellten Radhäusern und einem potenten, sinnlich brüllenden Motor fuhr Rallye und Rundstrecke. Schnell wurde er zum Basissportgerät schlechthin für Privatfahrer.

Es ist die Zeit der weiten Schwünge, als man Rallyeautos noch mit dem Gaspedal lenkte. Kein elektronischer Firlefanz, der sich ins Driftwinkelmanagement einmischt, kein nervtötender Teammanager im Ohr, der den Fahrer mit wilden Zahlen über Funk quält. Einfach losfahren und der Physik ihren freien Lauf lassen. Der Ford RS

aus jenen Tagen liefert dazu nötige Eckdaten. Ein kernig zupackender Motor, wenig Gewicht und eine breite Spur, die durch großzügiges Ausbeulen geschickter Karosserieschneider umgesetzt wurde. Wenn mancher Pilot damals an der leicht aufschaukelnden Hinterachse verzweifelte. Heute ist das alles vergessen und verziehen!



**RAC-Feeling: Vorbei an mondänen Schlössern und im sensationellen Driftwinkel dicke Striche in den Park malen. Rallyefahren aus Tagen, in denen man Autos noch mit dem Gaspedal lenkte.**





Ein kleiner Christbaum vor dem Hundeknochen. Damals fuhr man auch bei Nacht Rallyes...

Der Slot City Escort in weiß mit Ford typischen blauen Streifen ist eines der edelsten Geräte, das aus der Scalextric Manufaktur gerollt ist. Die Tatsache, dass es sich um ein limitiertes Modell von weltweit „nur“ 1500 Stück handelt, macht den Hundeknochen für Privatfahrer wie Sammler gleichermaßen interessant. Das derzeit niedrige Pfund erleichtert den Kanalflug der ohnehin günstigen britischen Postflieger zusätzlich.

**Fazit: Beilen und Kaufen!**

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
123,7 mm	53,6 mm	40,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,5 mm	49,7 mm	49,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
71 g	Sca compact	Inliner



Schmutzfänger sind entweder Zubehör für Spießer oder wichtige Ausrüstung für harte Rallyefahrer. Worum es hier geht, dürfte in Anbetracht der Fahrlage klar sein...



# WWW.SLOTITNOW.COM

Alles für den  
Slotmodellbau  
in 1:24, 1:28  
und 1:32



ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

## slot it now – der Online-Shop und Ladengeschäft an der Nürnberger Stadtmauer



slot it now bernd hendl · laufertorgraben 2 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

© 2009 · fixpunkt gmbh · nürnberg · www.fixpunkt.de

# *Zigarre gefällig?*

Mitten im Zeitalter des Nichtraucherschutzes bringt uns Scalextric eine besonders Elegante ins Humidor. Wir lassen es genüsslich qualmen.



# **LOTUS** *Type 49*

## Rundstrecke

# Lotus Type 49

Jim Hunt Magazine®

Lotus schrieb Motorsportgeschichte. Es war damals ein genialer Schachzug Fords Achtzylinder einzuführen. Dagegen hatte Maranello mit seinen bisher siegreichen Sechszylindern nichts mehr entgegen zu setzen. Jim Clark wurde König der Königsklasse, Colin Chapman lieferte dazu das passende Chassis. Seitdem ist die Farbe grün mit gelben Streifen Synonym für britischen Rennsport powered by Lotus.

Acht Ansaugtrichter auf dem Ford V8 Motorblock, zwei Fächerkrümmer, eine mutige Auspuffanlage und ein german ZF-Renngetriebe. Restaurator Scalextric hat an keinem Detail gespart und alles Relevante der schnellen Brit-Zigarre edelst aufgearbeitet. Das filigrane Rennboot mit seinen weit ausgestellten Rädern liegt wie das oft zitierte Brett auf der Naturrennstrecke. Ob man wirklich

prähistorisch ohne Auslaufzone trainiert ist eine Frage der Einstellung und des Budgets. Die feine Aufhängung, die weit aus dem Heck ragenden Auspufftröten und auch der Rest nehmen es einem übel, wenn man unelegant Lotus Blüten am Streckenrand küsst. Wenn man ein Auto aus Jim Clarks großer Zeit bewegt, muss das nicht zwangsläufig bedeuten, dass man dem großen

Idol bis ins Jenseits naheifern muss. Ja ja, wir wissen schon, dass Graham Hill 1967 im Französischen Grand Prix in Le Mans den uns vorliegenden Wagen mit der No.7 auf der Bugnase pilotierte. Aber Lotus und Jim Clark sind eben unzertrennbar miteinander verbunden. Klar, war Graham Hill einer der größten Fahrer. Wir ziehen daher auch vor ihm und seinem Bart den Hut...

**Zentralisierte Massen, weit ausgestellte Räder und dazu ein böses Ford V8 Aggregat im Rücken. Die Lotus Zigarre lässt nichts anbrennen. Es sei denn, der Gegner schnüffelt dicht an ihren Endrohren...**

**Damals durchfuhr man Kurven in der Formel 1 im schnellen Drift. Dicke Gummistriche auf dem Asphalt bezeugen das Vollgastalent unseres Testfahrers.**



**Rundstrecke**

# Lotus Type 49

*Jim Hunt Magazine®*



**Benzingespräche an der Box: 9 Voltan tanken reicht trotz MTS vollkommen. Ohne das Magnetic Traction System empfehlen wir sogar eine noch magere Bedüsung! Andernfalls geht die Kraft in Rauch auf, die Reifen schmelzen auf den Felgen...**

Ein mutig defensiver Fahrstil steht dem Formel-Historic am besten. Unter dem Strich ist er viel zu schade, um in der Bande zu sterben. Ein Dreher ins Kiesbett ist gerade noch ok, alles weitere ist Schändung von höchstem Motorsport-Kulturgut. 9 Voltan Rennsprit genügen, um dem Ford V8 mit MTS sein Temperament zu entlocken. Wer ernsthaft behauptet, das sei nicht genug, ist ein Idiot! Ohne MTS reichen gar weniger Voltan im Tank. Es ist schön mit dem spritzigen Teil um den Kurs zu pfeilen, wenn man weiß wo es lang geht und was man tut. Das Leichtgewicht schießt aus den Ecken heraus und erreicht die Topspeed im Zeitfenster eines Wimpernschlages. Die Bremsen gehen für damalige Verhältnisse beeindruckend scharf und lassen die Augen aus ihren Höhlen

springen, wenn man voll in die Eisen steigt. In der letzten Ausgabe No.14 stellten wir den Ferrari 156 Sharknose neben dem Cooper vor. Sobald die Restaurationsarbeiten abgeschlossen sind, kommt bald der Eagle Gurney Westlake auf den Markt. Damit lassen sich wunderschöne historische Startfelder realisieren. Nur daran denken: Trips, Clark, Siffert und viele andere Helden sehen von Himmel aus zu. Es liegt an jedem einzelnen, ob man mit ihren Geräten verantwortungsvoll umgeht. Ich möchte nicht vom Blitz getroffen werden, wenn ich in einer der wilden Maschinen um den Kurs fahre. Alleine das Fahrgefühl ist elektrisierend genug. Wenn mir dabei eine hochkarätige Jury -von dort oben aus - zusieht, ist das mehr als aller Ehren wert!



**Die britischen Spezialisten von Scalextric haben bei der Restaurierung Nationalstolz bewiesen. Graham Hills Lotus fehlt kein Detail. Besonderes Augenmerk wurde dem starken Ford V8 zu Teil: Anstaugrichter, Ventildeckel und sogar der Fächerkrümmer wurde akribisch nachgearbeitet. Seine exponierten Auspufftröten umrahmen das wuchtige ZF-Renngetriebe, welches aus einer Krauts Rennsportmanufaktur stammt. Die hervorragend laufenden Achslager sitzen darin perfekt. Bei ihrem Einbau sehr gut aufpassen!**



**Rundstrecke**

# Lotus Type 49

Jim Hunt Magazine®

**Baukastenprinzip:** Lotus Wartung ist nichts für Laien. Schwerpunktgünstig platziert: Das kompakte V8 Longcan Gehäuse. Limitiert: Der Platz für Trimmblei im Boot. Aber es ist nicht unmöglich. Reserven finden sich dazu im Fußraum und am Getriebe, traktionsspendend direkt unter der Hinterachse. Der Fahrer sitzt dann direkt auf Schwermetall. Die Formel 1 war damals noch gefährlich. Nichts für Memmen. *Only the strong survive!*



Wer weiß, vielleicht bekomme ich sogar einen intuitiven Tipp für die Ideallinie und den nächsten Bremspunkt von Jim Clark oder Jo Siffert...

### Fazit:

**Mit dem Lotus Type 49 hat Scalextric den Olymp im historischen Formelwagenbau erklommen. Der perfekt detaillierte Bolide von Graham Hill sieht sensationell aus und ist nicht umsonst schon komplett ausverkauft. Ein Kleinod, das es zu hegen und pflegen gilt. Und das nicht nur in der Vitrine. Besonders auf der Rennstrecke sieht der schnelle Lotus verdammt gut aus. Bitte noch mehr davon!**

**Geschwindigkeitsrausch:** Unser Testfahrer tankt im Suchtmittel Lotus 49 ordentlich Adrenalin.



### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
128,3 mm	59,7 mm	27,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,5 mm	55,5 mm	59,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
47 g	V8 compact	Inliner



# Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90

46236 Bottrop

[www.autorennbahncenter-bottrop.de](http://www.autorennbahncenter-bottrop.de)



## Öffnungszeiten

Di, Mi, Do, So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

## Startgeld

Kinder + Jugendliche

Erwachsene

• Tageskarte € 5.-

• Tageskarte € 6.-

• Komplett\* € 7,50.-

• Komplett\* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

\* Tageskarte mit Leihauto und Regler

## Rennen

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

## Snacks

An der Theke

## Service

Reparaturen, Beratung

## Shop

großes Sortiment

## Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern  
mit Betreuung durch Rennleitung

# Vier große Carrerabahnen

# Holzbahn

**20** m  
8-spurig

**30** m  
6-spurig

**32** m  
6-spurig

**50** m  
6-spurig

**40** m  
6-spurig

*„Wo man singt, da lass Dich nieder-  
Böse Menschen haben keine Lieder!“*

## ***Diese Slot-Songs helfen!***

Bewegt man sich in der Slotkultur-Szene, fällt auf, dass einige Leute in ihrer Welt „Kleine Plastikautos mit Motor“ noch mehr durchdrehen, als die ungeschliffenen Hinterreifen ihrer Gefährte:  
Beim Rennen werden Einsetzer zur Schnecke gemacht, weil sie sich um drei Millisekunden zu langsam bewegen und den Sieg versaut haben.

Gleichgesinnte machen sich in Foren schräg an, weil sie ihr Hobby anders denken. Wehe es beleidigt jemand die Lieblingsmarke des anderen. Es wird unterstrichen, dass man alles viel besser weiß und kann als andere. Disharmonien oder psychologische Farce? Gar offener Vollzug? Leute, warum so verkrampft bei unserer freizeithlichen Lieblingsbeschäftigung?

Maria Hellwig sang schon: „Mit Musik geht alles besser!“ Legt die passende Platte auf und ihr geht Euer Hobby entspannt an. Da viele von uns mit Schellack- und Vinylplatten aufgewachsen sind, werden sie viele Songs kennen. So wie die alten Autos, die wir alle so abgöttisch lieben! Keine Angst: Gitti und Erika bleiben außen vor!

# Slot Songs say so much

**Jim Hunt Magazine hat knallhart recherchiert und die besten Hits nach Anlässen gelistet:**

## **Teppichrutscher**

Dieses unliebsame Attribut erhalten Slotter, die ihrem Hobby sportlich gebückt auf dem Boden nachgehen. Den abfälligen Namen erhalten sie meist von denen, die sich nicht mehr bücken können und gezwungenermaßen ihr Hobby auf einen orthopädisch erhöhten Tisch betreiben. So kann diese lästernde Randgruppe unabhängig von Zivi und Krankenschwester im Kreis fahren. Passender Song von Steppenwolf: „Magic Carpet Ride“. Wer gerne Truckrennen fährt wird sich The Tom Robinson Band „2-4-6-8 Motorway“ in den Gehörgang spülen. Progressive Enthusiasten auf klassischer Schiene hören im SLR 300 „Silver Machine“ von Hawkwind. Wohnt man „zur Miete“ und slottet auch bei Nacht. Das Unverständnis der Nachbarn bremst man mit Dave Edmunds „I hear you knocking“ elegant musikalisch aus.

## **Club-Racer**

Konkurrenz ist da! Böse Einsetzer mit richtig verzögerten Bewegungen sind meist schuld, wenn man abloost. Dann noch Rennfahrer, die einem das Leben schwer machen. Sag es mit Musik und das Race-Event wird zum Happening!

Gib dem Einsetzer von Anfang an Bescheid, dass Du ihn mit Boom Town Rats „Someone is looking at you“ beobachtest. Fliegt das Auto wild aus der Bahn und der Einsetzer reagiert nicht: Erste Verwarnung mit T-Rex „Get it on!“. Setzt der Idiot Dein Auto verkehrt herum in den Slot: The Byrds mit „Turn! Turn! Turn!“ sagen ihm liebevoll, dass er die Karre sofort umdrehen soll! Klappt die Kommunikation nicht perfekt, singt der brave Einsetzer Peter Frampton´s „Show me the way“.

Reagiert der geschulte Einsetzer sofort, stimmt er versöhnlich „Whatever you want“ von Status Quo an. Fällt seine Ansage heftiger aus, wird er von Journey – „Who´s crying now!“ intonieren, um den Fahrer zusätzlich zu demütigen.

Sollte es wider Erwarten zu Handgreiflichkeiten zwischen Fahrer und Einsetzer kommen: Spielt „Paranoid“ von Black Sabbath, macht ein Bierchen auf und beobachtet mit den anderen Clubkameraden den Aussetzer des Einsetzers. Kommt es zum Fight, schließt vorher Wetten ab! Bei der Siegerehrung lasst Queen - „We are the Champions“ aus der Box schallen. Happening!

## **Offroad Slotter**

Sie stehen auf geländegängige Slotcars, die über 4x4 Antrieb und satte Federwege verfügen. Egal ob Rallyebahn oder Wüstentrip. Sie werden oft von unfähigen Allrad-Nichtkönnern belächelt, die ausschließlich mit Heckmotorautos fahren können. Lässig hört man im Fly Safari Quattro „Afrika“ von Toto und träumt von tollem Wetter, heißen Perlen und Temperaturen unter äquatorialer Sonne. Führt einem bei der WP eine Dame im Team Slot Integrale um die Ohren. Es liegt wahrscheinlich daran, dass sie über Team Radio Joe Cocker´s „Delta Lady“ hört.

## **Outdoor Slotter**

Mancher Enthusiast vermag sich weit aus dem Fenster zu lehnen und nimmt sogar seine Bahn mit. Aufgebaut im Green des Vorgartens liefert der Schienenstrang Freiluft-Rennatmosphäre. Besonders authentisch, wenn dazu der Rasenmäher bei vollem Standgas echte Abgase liefert. Der passende Song: „Garden Party“ von Mezzoforte. Oder „Smoke over Water“ von Deep Purple, wenn der Rasenmäher neben dem Gartenteich läuft.

## **Blaulicht Slotter**

Eine wilde Verfolgungsjagd, Gut verfolgt Böse mit Blaulicht und qualmenden Reifen. Eric Clapton klampft und singt zur Siegerehrung: „I shot the sheriff!“.

# Slot Songs say so much

## Geistlichkeit stört an der Bahn

Die Kirchen buhlen aktiv um ihre Schäfchen. Wer am Sonntag lieber an der Rennbahn steht, sollte auf missionierende Besuche vorbereitet sein. Verirrt sich ein Wachturm-Verkünder oder ein anderer Bote in euren Club: AC/DC mit „Highway to Hell“ löst meist das Problem. Geht die Rechnung noch nicht auf: Zeige Dein Chassis, wenn Du Motoren von Umpfi fährst und sing dazu von INXS „Devil inside“. Gestikuliere dabei mit wild heraushängender Zunge, so wie der Frontmann von Kiss. Wenn die anderen keine Slotdevil Motoren fahren, aber es künftig tun werden: „Sympathy with the Devil“ der Rolling Stones im Kanon gesungen vertreibt den Störenfried aus dem Club. Sollte der Kreuzritter immer noch nicht aufgegeben haben müssen schwere Geschütze aufgefahren werden. Holt das Carrera Batmobil aus dem Koffer und lasst es zu Meat Loaf's Klängen „Bat out of hell“ um die Bahn kreisen. Fällt der Wagen nach dem Deslotten jemand auf den Fuß: „The Weight“ von The Band ist dazu die passende Hymne.

## 24 Stunden Rennen

Eine träge Angelegenheit, die Augen brennen, der Kopf dröhnt. Die Finger tun weh, das Auto ächzt. Wer hier durchdreht legt erneut die Platte „Paranoid“ von Black Sabbath auf. Alternativ, wenn das Köpfchen schwer wird: „Hold your head up“ von Argent. Der Gassenhauer zum Durchhalten schlechthin: „Hold the line“ von Toto.

Sollte beim Nacht Stint die LED-Beleuchtung am Auto ausfallen: Ozzy Osbourne lotst Dich mit „Shot in the dark“ durch die Lichtkegel der Konkurrenten. Sage Deinem schärfsten Gegner nebenbei: Der Hauptpreis im Rennen sei ein All Inclusive Wochenende mit Ozzy's Family. Die Vorentscheidung ist gefallen, Du fährst das Rennen nach Haus und kannst den echten Hauptpreis, eine Digitalbahn hinterher zu Kasse machen. Dauert die Nacht-fahrt mit LED-Ausfall doch länger an: Todd Rundgren singt Dir dazu „I saw the light“.

## Decal Bestseller

Wasserschieber sind seit Eingreifen der Winkeladvokaten der roten Rindviehs eine delikate Angelegenheit geworden. Zum Glück sind gierige Arme mancher Gesetzverdreher nicht lang genug, um bis nach Australien zu grabtschen. Sollte jemand auf Paddoz unübersichtlicher Site nach geeigneten Material suchen: Spiel über die PC Lautsprecher „Down Under“ von Men at Work und die Sucherei wird halb so nervig.

## Elektronik Verbastler

Manche definieren Slotcar = Satellit. Autos erhalten Magnete mit maximaler Gauss-Stärke plus Monsternmotoren mit Zigtausend Umdrehungen, die die Karre durchs spurgeführte Orbit schießen. Dazu empfehlen wir „Satellite Blues“ von AC/DC oder „Man to Mars“ von Michael Mittermaier. Sollte die Schubkraft des Netzteils nicht reichen: Letale Naturen schließen 220 Volt direkt am Bahnleiter an\*. Die leuchten so wie die Weiche im Pro-X TV-Spot. Berührt Mutti die lodernde Litze, sitzt die Frisur trotz Dreiwetter Taft nicht mehr perfekt. Passender Song dazu: Santana's „Black Magic Woman“.

## Sammelwut Songs

Das Refugium des Sammlers: Sterile Vitrinenlandschaften. Staubgeschützt und absolut UVlichtneutral verpackt ruhen die Schätze und warten auf bessere Zeiten. Im Feinraumanzug geschützt und mit einem Nachtsichtgerät auf der Nase beobachtet der ausgebuffte Sammler seine mumifizierten Lustobjekte. Im Hintergrund läuft von den Byrds „All I want is you!“ und von T-Rex „Hot Love“. Sollte die Sammelwut im Wahnsinn münden: Lynyrd Skynyrd singt Dir „Free Bird“. Die Combo aus der Geschlossenen stimmt dazu „Spinning Wheel“ von Blood, Sweat and Tears an. Ob Du dabei an Deine Nerven oder an wilde Burnouts denkst...- Die Gedanken sind frei. Auch dann, wenn einer über das Kuckucksnest flog.

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

## Jim's Bibliothek:

[www.jim-hunt-magazine.de](http://www.jim-hunt-magazine.de)

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

Best things in life  
are **free!**

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

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



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

[www.jim-hunt-magazine.de](http://www.jim-hunt-magazine.de)

*Es gibt Engel, die haben*

# Silikon

*in Lippen und ...*



*Slot Angels machen daraus **Reifen***

*Verschleißarm, schnell und werksseitig mit gebrochenen Kanten! [www.slotangels.com](http://www.slotangels.com)*



© Jim Hunt Magazine 2008

## Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

[redaktion@jim-hunt-magazin.de](mailto:redaktion@jim-hunt-magazin.de)

[www.jim-hunt-magazine.de](http://www.jim-hunt-magazine.de)

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Schlussredaktion: Sushi Neda

Freie Mitarbeiter: Bernhard Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife,  
Marcus Michel

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](http://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 selbstverständlich ausgedruckt werden.

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

# Schmidbauer Modellauto

Riesige Auswahl  
in verschiedenen  
Maßstäben führender  
Markenhersteller.



Spanberg 17  
84332 Hebertsfelden  
Telefax 08721/9596-282  
[info@schmidbauer-modellauto.de](mailto:info@schmidbauer-modellauto.de)

[www.schmidbauer-modellauto.de](http://www.schmidbauer-modellauto.de) • Tel. 08721/9596-19



PC Zeitmessung für analoge und digitale Slotcar Rennbahnen

Umfangreiches Zubehörangebot, z.B. Startampel, Tanknetzteil, etc.

- USB- /LPT-Schnittstelle
- Bis zu 24 Lichtschranken
- Genauigkeit 0,001 s
- Echtzeitkernel
- Sektorzeiten
- Toppseed
- Tanksimulation
- Viele Auswertungen
- Eigene Rennbildschirme
- Windows XP / Vista

Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Tank	aktuelle Zeit	aktuelle Runde	Fahrzeit (min:sek)
3	Christian P.	A1 - Team Deut	79,7	11,250 8,547 km 8,547 (2)	4 nach 96	00:41,00 0 km/h 168 km/h
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79,4	9,078 7,453 km 9,078 (4)	4 nach 96	00:39,46 0 km/h 209 km/h
4	Axel R.	A1 - Team Schr	84,8	10,844 9,734 km 9,734 (1)	3 nach 97	00:42,03 0 km/h 175 km/h
2	Jens G.	A1 - Team Italia	78,8	12,594 7,437 km 7,437 (2)	4 nach 96	00:40,25 0 km/h 150 km/h
Bahnrrekord: 6,516 sek.				Cockpit XP		Rennzeit: 14:13,62 min:sek

[www.cockpit-xp.de](http://www.cockpit-xp.de)



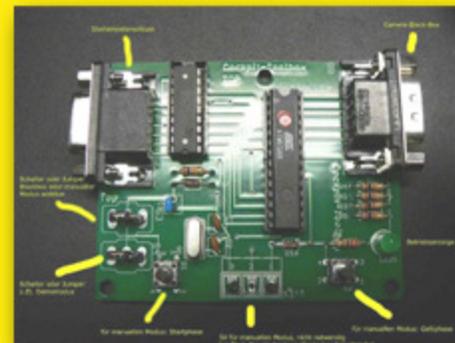
## Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u. Zubehör für Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine für BlackBox (Digital)

[www.cockpit-toolbox.de](http://www.cockpit-toolbox.de)

**Reportage**

# ***JIM HUNT RACING***

*JIM HUNT RACING*

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

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

- *Deutsche Ninco Meisterschaft in Speyer – Wer fährt zur WM auf Las Palmas?*
- *Hölle von Kölle Finale in Brühl*
- *6 Stunden von Bottrop*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*



Deutsche Ninco Meisterschaft in Speyer

Reportage

# JIM HUNT RACING



**Welches Team qualifiziert sich für die WM auf Gran Canaria?**

## Deutsche Ninco Meisterschaft in Speyer

### Reportage

# JIM HUNT RACING

Ninco Deutschland Cup Finale 2009 im Technik Museum Speyer. Im ganzen Land traten die schnellsten Recken zu den Vorläufen an die Rennbahnen, um sich für das Ninco Finale am 07. + 08.11. im Technik Museum in Speyer zu qualifizieren. Das Siegerteam darf auf Kosten von Cars & Co zur Ninco Weltmeisterschaft nach Las Palmas auf Gran Canaria.

Am Samstag das erste gezeitete Training um 14 Uhr. Alle 12 Teams wurden auf der 6-spurigen und 45 Meter langen Bahn in 2 Gruppen mit je 6 x 5min. freiem Training pro Klasse eingeteilt. Das ist nicht viel, aber diese Regelung galt für alle und man kämpfte mit den gleichen Waffen.

Die erste Gruppe startete gleich mit der neuen Klasse Ninco Xlot auf Porsche 997. Einigen Fahrern kam wehmütig die WM 2007 in Stuttgart ins Gedächtnis zurück. Aber die willkürlich zusammen gewürfelte erste Gruppe zeigte gleich das es ernst wurde: das amtierende Deutsche Meisterteam Race a way Frankfurt/Main setzte alles daran, den Sieg vom letzten Jahr zu wiederholen. Da für alle diese Klasse neu war, war auch die technische Abnahme stark umringt.

Zwar wurden Hinterreifen und Motoren von der Rennleitung ausgeben, aber wie würden sich die Reifen abnutzen? Welche Fahrwerkshöhe stellt man ein, um die 90min. reine Fahrzeit zu überstehen und um nicht unter die Mindesthöhe von 1mm zu fallen?

Fragen über Fragen, die manche Entscheidung nicht leicht machten. Nach der technischen Abnahme wurde mit dem neuen Ford GT die sogenannte Super Pole ausgefahren. Im Grunde nichts anderes wie das Qualifying bei der Formel

1. Jeder Fahrer hat auf einer von der Rennleitung festgelegten Spur genau 1 Minute Zeit seine schnellste Runde zu fahren. Diese Rundenzeiten werden dann hinterher verglichen und die beiden Gruppen für das Finale ermittelt.



Die 2009er Ninco DM fügte sich elegant ins gut ausgeleuchtete Technik Museum Speyer ein.

## Deutsche Ninco Meisterschaft in Speyer

## Reportage

**JIM HUNT' RACING**

Spürbare Anspannung: Zwei Teams führen vor Aufregung tatsächlich in die falsche Richtung! Innerhalb einer Minute konnte ein Fahrer ohne Abflug durchaus 5 Runden schaffen, aber die Anspannung verhinderte oft ein besseres Ergebnis. Nach aufreibenden Minuten wurde der Tag mit einem Sektempfang in der Halle, direkt unter der Bahn beendet. Alle Teilnehmer wurden vom Veranstalter Cars & Co zum geselligen Ninco Abend ins Hotel eingeladen. Nach der erfreulich kurzen Ansprache des Geschäftsführers Herrn Ingo Meyer wurde das Buffet eröffnet, ein angenehmer Abend mit viel Spaß begann. Alle lobten die beiden Köche und die lokale Brauerei. Wer Cola Light trank, war selber schuld... Da die „Last Order“ viel zu früh ausgerufen wurde, trafen sich noch ein paar

Fahrer für lockere Gespräche an der Bar. Nur wenige Racer hielt es bis nach Drei dort. Schon um 7.45 Uhr sollte die erste Gruppe im Finallauf Xlot starten. Nach dem ersten Durchgang stand das Zwischenergebnis fest: Litzenbrenner mit 450 Runden auf Platz 1, Vorjahresmeister Race a way mit 448 Runden auf Platz 2 und Team Hockenheim mit 447 Runden auf Platz 3. Das sollte ein spannendes Finale werden. Die Teams knabberten sich gegenseitig Runden ab. Durch einen technischen Defekt aufgrund einer Fehleinsetzung verlor das Team Race a way etwa 30 Runden zu den schärfsten Konkurrenten Team Litzenbrenner und Team Hockenheim. Aber auch Team Hockenheim sollte das Gleiche passieren: Technischer Defekt durch falsches Einsetzen! Dramatik pur! Sollte es am Ende doch noch reichen? War der Traum jetzt schon geplatzt? Egal, gekämpft wird bis zum Schluss! Durch den recht straffen Zeitplan war die Rennleitung, übrigens extra für die Veranstaltung direkt aus Spanien eingeflogen, aber gut im Zeitplan. Gegen 16.30 Uhr begann die Siegerehrung. Sollte es reichen? Welcher Platz wird es werden und wer fliegt zur WM? Im Fahrerlager konnte man die Spannung fast anfassen. Kurz gesagt, der Vizemeister aus dem letzten Jahr, das Team Litzenbrenner fliegt nach Gran Canaria! Der zweite Platz wurde vom Team Rennbahnhaus Stuttgart belegt. Der Dritte Platz

ging an das Team Litzenbrenner junior, in der keiner der Fahrer U40 war! Durch die o.g. Ausfälle mussten sich die Teams Hockenheim mit einer Runde Rückstand auf dem dritten Platz und 3 Runden Rückstand für das Team Race a way mit dem 4. & 5. Platz zufrieden geben. Ein kleiner Lichtblick kam dann doch noch zum Schluss: Matthias Eichwald von Race a way wurde mit einem extra Pokal für die schnellste Rennrunde (10,943sek.) geehrt. Alle Teilnehmer erhielten eine kleine Plakette und eine Urkunde für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.

Die Fahrer der ersten drei Plätze bekamen zudem wertvolle Sachpreise: Einen Ninco Ferrari 360 Lightning für den dritten Platz. Einen nagelneuen Xlot Ferrari F430 für Platz Zwei. Das Siegerteam erhielt einen Xlot Ferrari, einen Ford GT und eine weiße Porsche Karosse. Und natürlich die Tickets zur WM.

Nach den Siegerfotos war der Tag viel zu schnell zu Ende. Dank Hilfe der Teams war die Ninco Bahn innerhalb weniger Minuten abgebaut. Gegen 18 Uhr trat das letzte Team den Heimweg an. Ein Ereignis reiches Wochenende ging zu Ende. Auf Nachfrage bei einigen Fahrern: Klar sind wir nächstes mal wieder dabei! Schade nur, dass wir wieder ein Jahr warten müssen! Alle wünschen dem Siegerteam Litzenbrenner alles Gute und viel Erfolg nach Las Palmas!



Cars& Co Geschäftsführer Herr Meyer schickt das Siegerteam Litzenbrenner auf Gran Canaria.

Hölle von Kölle Finale in Brühl

# JIM HUNT RACING

Reportage

Die HvK Truppe lud in die großzügige Anlage von Brühl zum Finale der Rennserie und zum fünften Geburtstag des Freeslotter Forums ein.



67 + 15  
auf 8  
Spuren  
Holz

## Hölle von Kölle Finale in Brühl

### Reportage

# JIM HUNT RACING

### HvK / Freeslotter-Treffen, 28.11.2009 in Brühl

67 Fahrer und 15 Zuschauer. Im Vorfeld war klar, dass nicht nur um das Rennen, sondern auch um Geselligkeit geht. Man traf sich zum fünften Geburtstag des Freeslotter-Forums, viele User lernten sich endlich persönlich kennen. Die großzügigen Räumlichkeiten des Blue King Club in Brühl boten für unseren Zweck den optimalen Rahmen. Inhaber Peter Fröbel steuerte fachlich und persönlich maximale Unterstützung bei. Die Rennleitung übernahm Siggie Glink und die Verköstigung der Gäste regelten zahlreiche Helferinnen und Helfer. Die Fahrzeuge wurden gestellt. Axel Umpfenbach (Slotbox) sponserte acht Slot.it White Kits McLaren. Herzlichen Dank!

Die Bahn in Brühl ist hübsch bunt. Zur leichteren Orientierung lackierten wir die Autos in passender Slotfarbe. Decals unseren Sponsoren Ortman, Matthias Parke, Michael van Bernem sowie das Freeslotter-Logo und unser „HvK-Emblem“ zierten die Karosserien. Als Startnummern kamen

unsere sieben Geburtsjahrgänge zum Einsatz. Das übrige achte Fahrzeug erhielt konsequent Startnummer 5. Lackierung und Decals übernahm Daniel Bachmann (JohnQ). Vor dem Renn-einsatz sahen die Autos Klasse aus! Daniel hat logischerweise die Fahrzeuge auch aufgebaut.



**Die Brühler Bahn wird überwiegend für Wingcar Rennen auf höchstem technischen Niveau genutzt. Der Betreiber bot der HvK-Truppe perfekte Rahmenbedingungen für das Saisonfinale. Nächstes Jahr wird die einsteigerfreundliche Serie weiter laufen. Wir sind gespannt!**



## Hölle von Kölle Finale in Brühl

### Reportage

# JIM HUNT RACING

Blei, Reifen schleifen etc. hat die HvK-Truppe erledigt. Die Rennwagen (oder was übrig blieb) wurden nach dem Rennen unter allen Teilnehmern verlost. Dank vieler Spenden konnten wir 52 Teilnehmer mit Gewinnen verabschieden. Vielen Dank an die Sponsoren!

Axel Umpfenbach (Slotbox)  
Michael Ortmann (Reifen)  
Matthias Parke (Werks-Farben)  
Michael van Bernem Gecko Decals  
Carsten Müller (Slotcase)  
Guide Jäger (Jaspeed)  
Jürgen Kellner (Jim Hunt Magazin)  
Alexander Ehl (Car on Line)

Aus organisatorischen Gründen entschieden wir uns bei unserem ersten Groß-Event für den Modus Einzelrennen. Das sorgte für Übersicht und erleichterte uns die Organisation. Am Morgen des Rennens waren wir alle ein wenig aufgereggt. Eine Stunde Vorlauf um alles zu organisieren und vorzubereiten, was aber sehr gut klappte. Kurz vor 10 Uhr kamen die ersten Gäste, um sich bei Oliver Krüger (TheWhistler), Simon Klauck (HomerJ76) und Torsten Vogt (schlaubi1971) anzumelden und ein Los für die Tombola zu erhalten. In der Ankunftsreihenfolge starteten später die Teilnehmer. 9 Gruppen wurden gebildet. Einfahren etwa 1 Minute pro Slot. Im Rennen dann jeweils 3 Minuten Fahrzeit je Slot.

6 Stunden Fahrzeit kamen insgesamt zusammen. Das letzte Rennen wurde kurz nach 17 Uhr freigegeben. Gefahren wurde nach Formel-1-Modus: Nach jedem Turn wurden die Teilmeter notiert und die Fahrzeuge zur Startlinie für den nächsten Lauf gebracht. Am Ende der Gruppe wurden die Rundenzahlen mit den Teilmeter in den Computer eingegeben. Unsere „Umsetzer“ Bernd Klein (Hudubelebe), Gunnar Bruening (Mickey's), Robert Sonnenberger (Spacepilot25), Thomas Jansen (TommiMH) und ich (Uwe Klase/Fortunafanpfeife) hatten viel zu tun, aber es war eine lösbare Aufgabe.

Technische Probleme am Fuhrpark versorgten Daniel Bachmann (JohnQ) und Dirk Eisenblätter (Isa). Schäden gab es weniger als befürchtet!



Axel Umpfenbach beendete seine Rennabstinenz und nahm im Sacko den Drücker selbst in die Hand.

Anmeldung, Durchführung, Auswertung: Die HvK Gruppe hatte alle Hände voll zu tun und lieferte eine perfekte Veranstaltung ab.



Reportage

Hölle von Kölle Finale in Brühl

**JIM HUNT RACING**

Die Brühler Holzbahn ist für unsere Slot.It 1:32 ideal – auch und besonders für Anfänger und Ungeübte, da man viel mit Höchstgeschwindigkeit fahren kann. Fahrerische Unterschiede ergaben sich daraus, wer die zwei bis vier Bremspunkte am besten getroffen hat.

Hervorzuheben: Es gab nicht eine Reklamation oder gar böses Wort (z.B. an die Einsetzer). Wer als Fahrer und Einsetzer seinen Dienst verrichtet hatte, konnte sich Gesprächen mit anderen Usern oder dem leiblichen Wohl zuwenden.

Klasse fanden wir, dass mit Anette Priebe und Melanie Jansen zwei Fahrerinnen mit dabei waren. Erfreulich, dass auch ein paar Jugendliche statt Spielkonsolen zu quälen mit dem Drücker in der Hand unterwegs waren. Einer der Jugendlichen (Alex Pleimes / 9 Jahre) war am Ende der verdiente Sieger. Respekt und Anerkennung an alle Teilnehmer/innen.

Nach dem Rennen folgte eine kleine, lange Ansprache und eine Wingcar-Demonstration des Blue King Clubs. Die Bahn wurde hierfür extra aufbereitet. Die Blue King Bahn ist etwa 37 Meter lang. Mit unseren Slot.Its lagen wir da bei etwa 9 Sekunden. Die Wingcars fahren eine Runde in etwa 2,4 Sekunden und hatten noch Spielraum für bessere Zeiten. Beeindruckend!

Der offizielle Teil wurde durch Tombola und Siegerehrung abgeschlossen. Bei der Tombola wurden Oliver Krieger und ich tatkräftig von Birgit Umpfenbach und Stefanie Bachmann unterstützt. Einige der Gäste verweilten noch an der Brühler Bahn. Viele kamen aus unserer Region, aber es gab auch lange Anfahrtswege wie beispielsweise Hamburg, Stuttgart und Schweiz. Ein herzliches Dankeschön an Gastgeber, Sponsoren, Helfer und unsere Gäste! See you in 2010!

**Jim Hunt Magazine gratuliert allen Gewinnern der HvK-Rennen und zum Abschluss eines sehr erfolgreichen Einsteiger Rennkonzepts. Wir hoffen, dass die Serie auch 2010 erfolgreich weiter laufen wird.**

**Unser Mitarbeiter Bernd Slotman fuhr inkognito mit. Resultate: Heiße Runden drehen, nette Kontakte pflegen und ein schickes Couchfoto, das wir nicht zeigen. Hier gratuliert ihm Uwe Klaasen mit einer exklusiver „Dirty Jim Mechanik Soap“.**



6 Stunden von Bottrop

Reportage

# JIM HUNT RACING



Platz 1: ARC-Bottrop - 1750 Runden  
Platz 2: Youngstars - 1714 Runden  
Platz 3: Slotfreunde Rhein Ruhr - 1635 Runden



**LANGSTRECKE 6 STUNDEN = 360 MINUTEN = 21600 SEKUNDEN**

## 6 Stunden von Bottrop

### Reportage

# JIM HUNT RACING

### Das 6 Stunden Slot.it-Rennen im Autorennbahncenter Bottrop

Im Spätsommer 2009 kam in Bottrop mehrfach der Wunsch auf, mal ein Langstreckenrennen zu fahren. Also, nicht reden... machen! Kurz über das Reglement nachgedacht und zu dem Entschluss gekommen, das HvK-Reglement ist perfekt – das nehmen wir. Nur zwei kleine Änderungen wurden eingearbeitet: Es dürfen nur Gruppe C-Fahrzeuge mitfahren und die Motoren werden vom Rennbahncenter Bottrop gestellt. Schon in der Ausschreibungsphase zeigte sich, die Idee kommt an. Schnell hatten wir 12 Teams zusammen, die sich 6 Stunden auf zwei Strecken messen wollten. Dabei Teams die auch eine weitere Anreise auf sich nehmen wollen – Trier und Enningerloh sind ja nun nicht direkt in die Ecke.

Am Renntag musste dann leider ein Team kurzfristig absagen – die Grippewelle ließ grüßen. Die übrigen 11 Teams trudelten so nach und nach ein und nutzen die Mittagszeit noch ausgiebig zur Fahrzeugabstimmung und Feintuning. Weiter angereiste Teams machten sich vor allem erstmal mit den Strecken vertraut. Gefahren wurde 3 Stunden, pro Team, auf der Holzbahn und weitere 3 Stunden auf der 50 Meter langen Carrerabahn.

Nach dem Auslosen der Motoren und der Startspuren wurden dann die ausgegebenen Maschinen unter Aufsicht der Rennleitung in die Fahrzeuge eingebaut. Danach erfolgte dann die Abnahme der Wagen. Das lief erfreulich unkompliziert ab und nur Kleinigkeiten waren zu bemängeln. Die Autos wurden dann in den Parc Ferme gebracht und waren ab diesem Zeitpunkt für Schraubendreher und Co. tabu.

Pünktlich um 15 Uhr startete dann der erste Lauf. Es entwickelte sich ein spannendes Rennen bei welchem aber, und das war uns wichtig, auch sehr viel gelacht wurde. Der Rennablauf lief, bis eine kleine Panne mit der Zeitmessung auf einer Bahn, völlig problemlos ab. Pünktlich um 22 Uhr und ein paar Gequetschte war dann das letzte Rennen zu Ende.



**Feintuning vor dem Rennen. Die Motoren wurden von Autorennbahncenter Bottrop gestellt. Zugelassen waren ausschließlich Gruppe C Boliden des Tuner Slot.it. Bunte Vielfalt: Berühmte Serienlackierungen traten neben selbst kreierten Designs an.**



11 Teams waren erschöpft aber glücklich die lange Distanz geschafft zu haben. Erstaunlich ist immer wieder, wie die kleinen Slot.It-Fahrzeuge so eine Belastung aushalten. Im ganzen Rennen kam es nur kleineren Defekten.

## 6 Stunden von Bottrop

### Reportage

# JIM HUNT RACING

Am Ende standen dann die verdienten Sieger vom Autorennbahncenter ganz oben auf dem Treppchen. Dicht gefolgt aber von einem Nachwuchsteam, welches den alten Damen und Herren mal gezeigt hat, was schnell fahren bedeutet. Das Gesamtergebnis sah dann folgendermaßen aus:

- Platz 1: ARC-Bottrop - 1750 Runden**
- Platz 2: Youngstars - 1714 Runden**
- Platz 3: Slotfreunde RheinRuhr - 1635 Runden**
- Platz 4: Schattenparker - 1624 Runden**
- Platz 5: Meisterjäger - 1605 Runden**
- Platz 6: Slotracing Mülheim - 1594 Runden**
- Platz 7: Old School - 1591 Runden**
- Platz 8: Familienclan - 1585 Runden**
- Platz 9: Blue and Orange - 1566 Runden**
- Platz 10: Old Boys Oberhausen - 1552 Runden**
- Platz 11: Rote Laterne Trier - 1497 Runden**

Besonders zu erwähnen ist noch, dass direkt 3 Frauen am Rennen teilgenommen haben. Wir hoffen dadurch werden noch mehr Damen für das Rennen begeistert. Der große Erfolg dieses Events hat die Veranstalter ermutigt, in diesem Winter noch ein weiteres Langstreckenrennen in Bottrop zu fahren. Es wird am 20.02.2010 stattfinden. Vormerken!



Hier die gesamte Truppe der 6 Stunden von Bottrop. In Dreier-Teams wurde um die Krone gekämpft. Erfreulich: Es waren drei Damen mit am Start. Langstrecke ist eine besondere Herausforderung!

SLOT CARS • RENNBAHNEN • SAMMLERMODELLE

# Schmidbauer Modellauto

**Riesige Auswahl  
in verschiedenen  
Maßstäben führender  
Markenhersteller.**



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

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

# Bazar

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

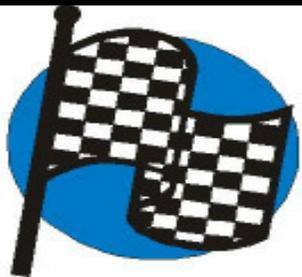
**Suche** Slot.it Audi R8C Presentation und Qualifying No. 10. Presentation hat links und rechts die Startnummern 9 und 10 unterschiedlich, der Qualifying No.10 hat silberne Seitenkästen. 1. U. 2. Edition gesucht, zu unterscheiden an den schwarzen (1st Edition) und schwarzen (2nd Edition) Auspuffrohren.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

**Suche** Slot.it Newman Porsche. Zahle fair. Chiffre SN 819

**Suche** Aston Martin DBR9, Präsentations-Modell UK. Chiffre OS 529

## Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an: [redaktion@jim-hunt-magazine.de](mailto:redaktion@jim-hunt-magazine.de)  
Betreff: **Kleinanzeige schalten**



**S L O T R A C I N G**

**KICHERER**

**Rennbahnen und Zubehör**  
Friedrich –Silcher – Str. 49  
72639 Neuffen  
Tel. 07025/7023

**[www.slotracing-kicherer.de](http://www.slotracing-kicherer.de)**

# 28 VERSCHIEDENE BLECK-FELGEN

*Präzision, Leichtbau und Rundlauf*

© 2009 Sim Hunt Magazine®



*Für DSC, Mini-Z oder SLP  
usw.*

[www.bleck-center.de](http://www.bleck-center.de)

**Slotcar**  **Racing-Zubehör**

# Wolfgang's

Wie ein rasender Postbote im hohen Norden seinen Traum in Holz anlegte: Es muss nicht immer teuer sein, um Spaß haben zu können...



H  
O  
L  
Z  
B  
A  
H  
N



# Wolfgang's

H  
O  
L  
Z  
B  
A  
H  
N

Jim Hunt Magazine®

**Postbote Wolfgang Behr aus Ashausen/Stelle, südlich von Hamburg erzählt uns seine Slotter-Karriere, die in der Kindheit begann, Jahre ruhte um im Erwachsenenalter neu durchzustrarten.**

Weihnachten 1971 bekamen er und sein jüngerer Bruder eine Carrera Universal 132 Grundpackung Hockenheim. Nach kurzer Begeisterung und vielen Abflügen, bei denen der 250 SL und der 911 arg zugerichtet wurden, kam die Bahn auf den Schlafzimmerschrank unserer Eltern.

Als der Nachbarsjunge zwei Jahre später auch eine Grundpackung bekam, wurde zusammengebaut. Ende 1976 schief das Hobby ein und die Bahnen wurden auf dem Dachboden gelagert. 1986 hatte ich die Kartons wieder entdeckt und baute in meiner Wohnung mal wieder eine Strecke.



**1986: Wiederentdeckung der Leidenschaft. Die Universal 132 aus Kindertagen fand vom Dachboden zurück in die Wohnung.**



**1996: Umbau der Universal auf Zweileiter Betrieb. Erster Festaufbau in der Scheune.**

1996 folgte ich einer Anzeige in der „Auto, Motor und Sport“, in der ein Händler aus Hannover Ninco- Fahrzeuge anbot. Zwei Renault Clio, ein Opel Calibra und einen Alfa 155 wurden bestellt und meine Uni auf Zweileiterbetrieb umgebaut. Ich baute eine große Universal-Strecke in unserer Scheune auf und spielte mit einem Neffen regelmäßig darauf.

Leider rosteten die Stromleiter in der kühlen, feuchten Luft weiter. So kaufte ich mir 1999 reichlich Ninco-Schienen, um mir Anfang 2000 meine erste 4-spurige Nincobahn zu bauen.

Bis 2008 wuchs die Anlage auf 4spurig gut 20m Streckenlänge an.

Es folgte eine zweispurige Test-Holzbahn 2005.

Danach baute ich mir dann die erste „große“ Holzbahn mit 23m Länge. 2007 verlängerte ich die Bahn auf 26m. Zunächst stand sie in der Scheune. Spinnweben und Staub waren gute Argumente für einen baldigen Umzug.

Nun steht die Bahn auf dem Dachboden des Eigenheims. Dreiviertel der alten Bahn wurden wieder verwendet und durch ein paar kostenlose 10mm MDF-Platten ergänzt. Die Platten (10mm dick, 40cm breit und 2,5m lang) stammen aus einem Baustoffhandel. Da sie eigentlich zu dünn waren, wurden jeweils zwei übereinander verschraubt.

**Nach einem Testbau folge die Endstufe: Eine schicke Holzbahn mit drei Spuren, Gebäuden und Landschaft. Das Auge fährt bei Wolfgang schließlich mit.**





Die Slot wurden mit einem 4mm HM-Fräser 7mm tief gefräst. Die Slot Abstände betragen zwischen 6,5 und 8 cm. Als Stromleiter: Verklebtes 4,8mm breites Kupfertape. Die Spurlänge beträgt 34m. Die Grundfläche der Bahn beträgt 2,5 mal 9,2 Meter, die längste Gerade ist fast 8 m lang, der engste Kurvenradius beträgt 15 Zentimeter.

Da bei Wolfgang auch das Auge mitfährt, kam etwas Landschaft an die Bahn: Mittels Montage-Schaum und Gipsmasse wurde ein kleiner Berg, eine Boxengasse, eine Tribüne und Kleinigkeiten gebaut. Jede Spur versorgt ein regelbares Netzteil von Voltkraft (0-15V / 1A). Gedrückt wird mit einfachen Parma-Handregler.



*Wolfgang hielt bei den Materialkosten den Ball flach und erzielte trotzdem eine wunderschöne Anlage, die sicher viel Fahrspaß bietet. Auf dem Dachboden entspannt er sich Runde für Runde vom Alltag.*





# Wolfgang's

H  
O  
L  
Z  
B  
A  
H  
N

Jim Hunt Magazine®

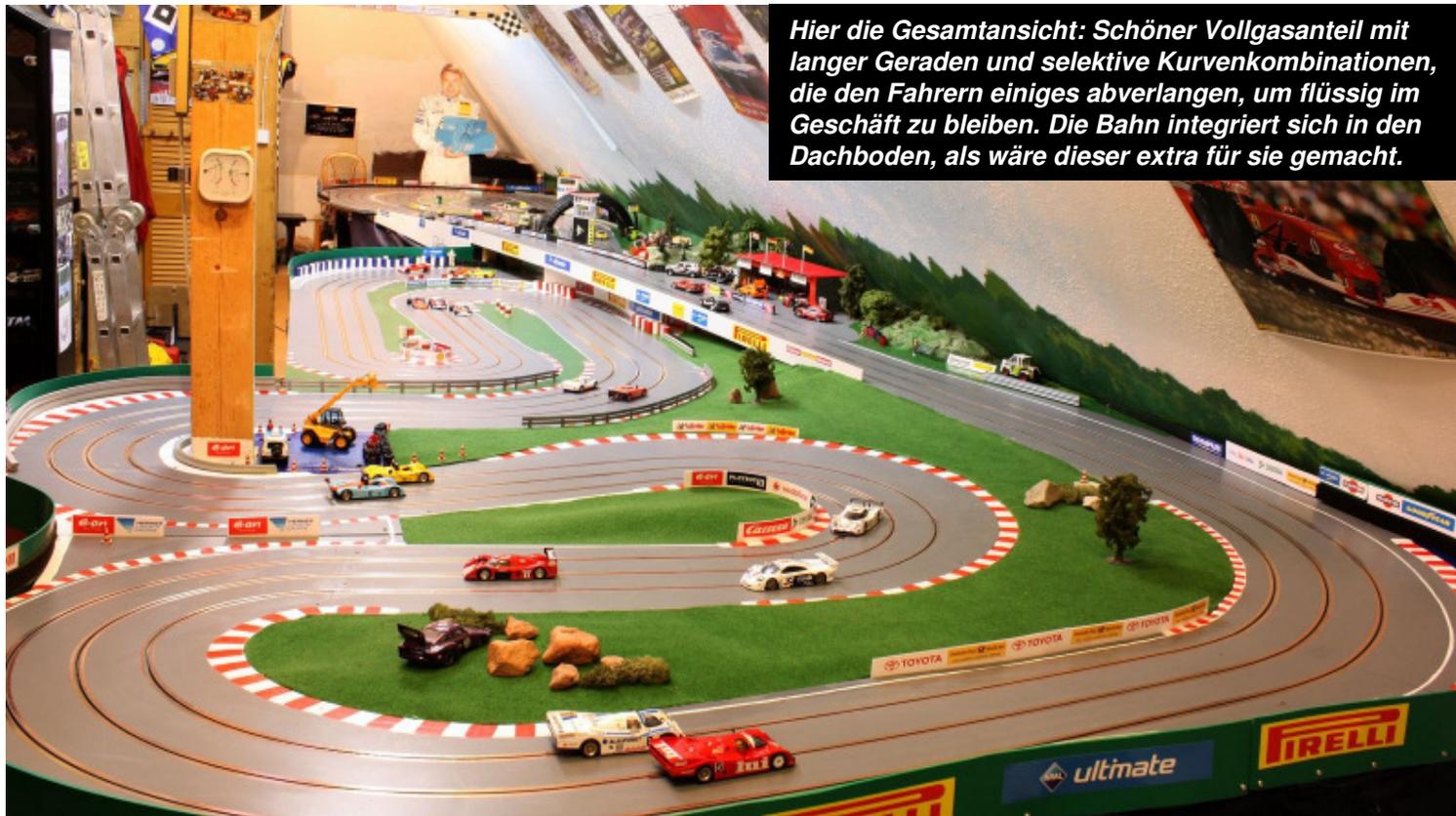
Die Farbe ist gewöhnlicher Acryllack (seidenmatt) aus dem Baumarkt. Einige Grünflächen wurden mit Rasenteppich gestaltet, was besser aussieht als grün gestrichen.

Zeitmessung: Racecontrol-Box mit Sensoren, PC mit Slotman-Software. Nicht der neueste Schrei, aber alles erfüllt seinen Zweck.

Als Unterbau dienen Klappböcke aus dem Baumarkt, ein Tisch vom Sperrmüll und ausgemusterte Tische aus der Grundschule.

Der rasende Postbote fährt meist allein oder mit einem guten Kumpel. Rennen sind absolute Ausnahme. Man fährt zum Relaxen und Spaß haben. Sicherlich wird hin und wieder auf gute Runden-

zeiten geachtet. Die Bestzeit mit dem schnellsten Fahrzeug (Spirit Peugeot) liegt bei knapp über 14 Sekunden. Aber das ist nicht Hauptaugenmerk des Hobbys. Der schnelle Postbote sieht sich als eine Mischung aus Sammler, Fahrer, Bahn- und Landschaftsbauer. Hauptsache die Post geht ab! Rock on, Wolfgang!



*Hier die Gesamtansicht: Schöner Vollgasanteil mit langer Geraden und selektive Kurvenkombinationen, die den Fahrern einiges abverlangen, um flüssig im Geschäft zu bleiben. Die Bahn integriert sich in den Dachboden, als wäre dieser extra für sie gemacht.*



*Egal ob moderne oder klassische Rennthemen. Auf dem Dachboden ist alles erlaubt, was Fahrspaß und (Ent-)Spannung bringt.*



autoemoción

# SEAT LEON SUPERSPASS



autoemozion

# SEAT LEON SUPERSPASS



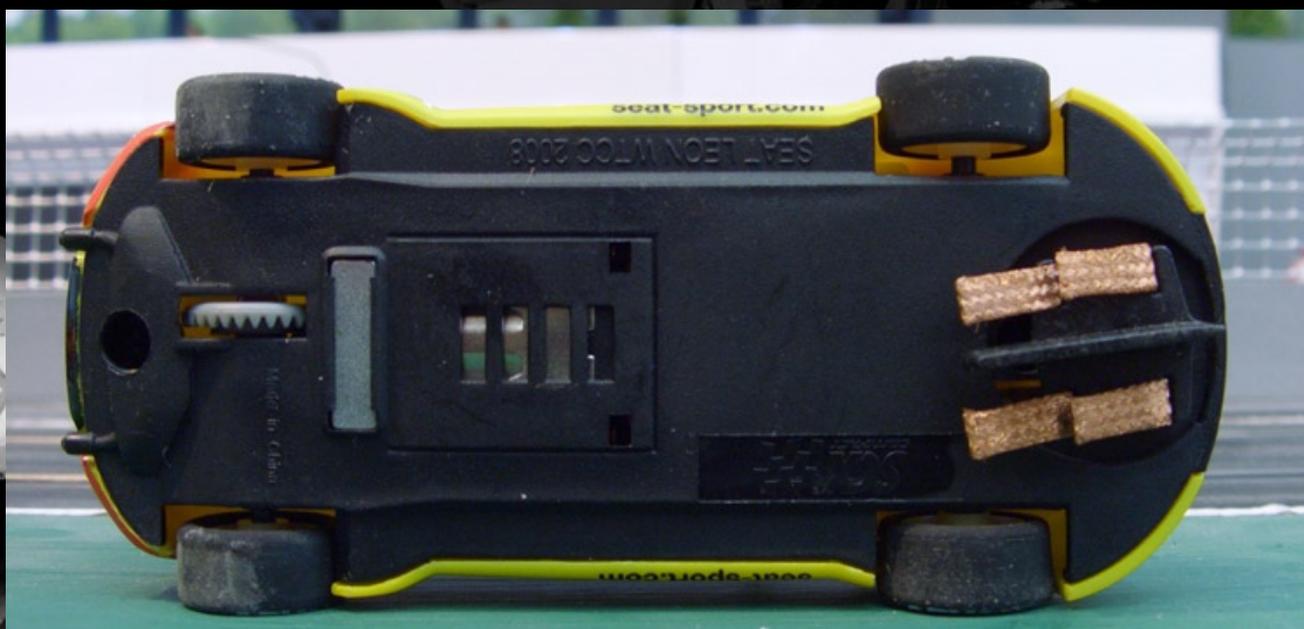
## SEAT LEON SUPERSPASS

Die Spanier fahren voll drauf ab, auf den Seat Leon Supercopa. Daher ist es auch naheliegend das ein spanischer Hersteller sich den Flitzern angenommen hat und ein Pärchen im Maßstab 1:43 gebaut hat. In diesem Fall handelt es sich um „Scalextric Compact“ Autos, da sie nur für den spanischen Markt gedacht sind. TecniToys verkauft die SCX Compact in Spanien unter dem Scalextric Label. Interessanterweise Tragen die Originale das SCX-Logo und nicht wie die Modelle den Scalextric-Schriftzug. Es braucht einem nicht spanisch vorzukommen aber fast alles ist an den Teilen spanisch, selbst die Fahrer, die No. 9 wird von Jordi Gené



gefahren und Oscar Nogués sitzt in der No. 35, dem roten Auto. Nichtspanisch ist einzig der Herstellungsort. Trotzdem, die Autos machen OOTB (out of the box) mächtig spaß ohne das man daran viel basteln muss. Wie alle SCX Compact

Autos kann man auch diese auf der Carrera GO!!! fahren wenn man auf Looping und Flyover verzichtet. Hilfreich ist es wenn man ein Regelbares Netzteil sein eigen nennt und die Fahrzeuge mit 12,5 Volt bewegen kann. Für die Freunde des magnetlosen fahren ist es ein Leichtes die Autos entsprechend zu modifizieren. Da kommt Freude auf! Schade das die Spanier solch feines Spielzeug nicht auf den deutschen Markt bringen.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
105 mm	45 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
60 mm	45 mm	45 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
31,8 g	Standard	Inline

# DTM Jahreswagen in 1:43

Carrera legt nach! Für die GO!!! sind nun zwei weitere DTM Boliden herausgekommen, der Jahreswagen Audi mit der Nr. 11 von Mike Rockenfeller und der Mercedes Jahreswagen Nr.8 von Susie Stoddart. Der Pinke Wagen ist eindeutig ein Frauenauto.



# Audi A4 DTM

Carrera GO!!! Audi A4 DTM 2008 Audi Sport Team Rosberg  
„M. Rockenfeller“ Nr.11



Das Audi Sport Team Rosberg schaffte in der DTM Teamwertung dieses Jahr leider nur den vorletzten Platz.



Als vierzehnter hat Mike Rockenfeller die Saison 2010 beendet.



## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
115,5 mm	47 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
61,2 mm	44 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38,6 g	Standard	Inline

# Mercedes C Klasse DTM

Carrera GO!!! AMG-Mercedes DTM C-Klasse 2007  
TV Spielfilm 2009 „S. Stoddart“ Nr.8



Endlich ein DTM Fahrzeug das nicht nur von einer Frau gefahren wird, sondern dank der Farbe vielen Frauen gefällt.



Auch wenn Susie Stoddart die Saison wieder ohne Punkte beendet hat, wäre es schön sie 2010 wiederzusehen.



Stoddart

www.DTM.tv

FILM

## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
108,5 mm	45,5 mm	32,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
64,5 mm	44 mm	44 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
40,5 g	Standard	Inline



**GO** *rennbahn* **CARLI** *onlineshop*

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



# Die absolute Nr. 1 in der WRC der Citroen C4

Den Citroen C4 gibt es nun schon in der dritten Variante für die Carrera GO!!!. Das aktuellere Desing der Nr.1 von der Rallye Argentinien steht dem C4 gut. Gefahren wird der Wagen von dem Übersieger der letzten Jahre, Sébastien Loeb. Sechsmal in Folge wurde Loeb mit seinem Beifahrer Daniel Elena WRC Rallye-Weltmeister. Da 2010 nur noch zwei Marken, Citroen und Ford, an der WRC teilnehmen und aller Wahrscheinlichkeit nach wieder Loeb alles gewinnen wird was es zu gewinnen gibt, dürfte die Veranstaltung wenig spektakulär werden. Bleibt abzuwarten ob die geplante Regeländerung 2011 neue Marken in die WRC lockt. Hoffen wir das Beste!



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
100 mm	43,5 mm	34 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
60,5 mm	41,5 mm	41,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38,8 g	Standard	Inline

# Boa Ey, ne voll gepimpte Kiste!

Der Subaru WRX wie er hier vor uns steht, ist eine echte Prollkarre aus Recklinghausen. Ein so gepimptes Vehikel muss man lange suchen. Das Gefährt kann sich vor jeder, wirklich jeder Eisdiele – und das nicht nur im Pott – sehen lassen. Mattschwarz gelackte Motorhaube mit fetter Lufthutze. Roter spezial Lack, in mehreren Schichten lasierend aufgetragen, mit extra vielen spezial Metallic-Effekt-Partikeln versehen. Klarglas Rücklichter und Blinker vom edelsten, wie man sie nicht an jeder Kiste sieht. Ein nicht zu dickes, aber wohlgeformtes Bügelbrett am Heck. Die Seiten sind von einer übermäßig geilen Grafik in Silberoptik verziert die dem Auto auch den Namen gibt: Red Dragon. Getragen wird das Geasmtkunstwerk von feinsten in Aluminium gearbeiteten Rädern, die den original WRC-Felgen nachempfunden sind. Der absolute Ober-Burner ist die (leider vom TÜV noch nicht

abgenommene) Unterbodenbeleuchtung in blau. Leider hat es für ein vernünftiges Fahrwerk nicht mehr gereicht, weshalb der Wagen noch recht hochbeinig daherkommt, aber was nicht ist kann noch werden. Trotzdem bei dem Auto kann kein Mädel „Nein!“ sagen. Der Red Dragon ist ein echter Aufreißer! Von Carrera gibt es das Auto im Maßstab 1:43 mit der Artikelnummer 61161 im gut sortierten Fachhandel.



## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
104 mm	44,5 mm	33,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
58 mm	42 mm	42 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38 g	Standard	Inline

# Das Mini-Sicherheitsauto



Foto: Demelza van der Lans

Maßstab ist das Spielzeug erstaunlich gut nachgebaut, sogar das Kennzeichen passt. Jetzt fehlen nur noch die passenden Minis im Rennlook.



Für alle rennsportbegeisterten Liebhaber des im Retrozeitalter wieder aufgelegten Minis wurde 2005 die Mini-Challenge geschaffen. Wie in jeder Rennserie schenken sich auch hier die Fahrer nichts, was immer wieder zu spektakulären Unfällen führt. Ein Safety Car wird benötigt! Das ist selbstredend ein entsprechend modifizierter Mini. Carrera hat jetzt das Safety Car von 2007 originalgetreu für die GO!!! herausgebracht. Für den



## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
86 mm	48,5 mm	37,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
56,5 mm	40 mm	40 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
37,2 g	Standard	Inline



# Interview-Interview-Inter Jim Hunt Magazine®

**Georg Oberloher** zweifacher Familienvater vom Chiemsee ist Baujahr 1962 und einer der bekanntesten Sammler in der 1:43er Szene. Er darf wohl eine der größten Rennbahnautosammlung im Maßstab 1:43 sein eigen nennen.

**Jim Hunt Magazine (JHM):** Georg wann hast Du zu Sammeln angefangen und wie bist Du dazu gekommen?

**Georg Oberloher:** So richtig mit dem Sammeln losgegangen ist es 1997. Da wurde die Leidenschaft, die schon lange in mir schlummerte, zu den Slotcars so richtig losgelassen.

Ja, wie bin ich dazugekommen? Ich denke, man kann bei mir die klassische Variante ansetzen. Ich habe als 12-jähriger eine Rennbahn zu Weihnachten geschenkt bekommen und bin von den Slots nie mehr losgekommen. Ich konnte mich stunden-, ja schon fast tagelang allein mit meiner Bahn beschäftigen.

**JHM:** Wie viele Fahrzeuge und Marken umfasst Deine Sammlung aktuell und wo bewahrst Du sie auf?

**Georg Oberloher:** Du stellst Fragen. Meine 1:43er Sammlung beläuft sich derzeit auf 2.585 Stück von ca. 45 ver-

schiedenen Herstellern. Ich wohne unterm Dach und habe in den Dachboden jede Menge an Regalen eingebaut.



**JHM:** Wo findest man die besten Sammlerstücke, gibt es besondere Wege wie man an extra seltene Schätze kommt?

**Georg Oberloher:** Die besten Stücke bekommt man direkt vom Hersteller oder Exporteur. Ich besuche jedes Jahr die Spielwarenmesse in Nürnberg und habe somit Kontakte zu Exporteuren, die ihren Firmensitz in Hong Kong haben. Immer wieder gelingt es mir Musterfahrzeuge zu ergattern (das ist zwar schwierig, aber manchmal gelingt es). Ich suche natürlich auch im Internet. Dort ist das Auktionshaus Ebay schon super, weil ich hier weltweit einkaufen kann.

**JHM:** Welches Auto ist das absolut Wertvollste das Du hast?

**Georg Oberloher:** Das ist eine sehr schwere Frage. Ich habe zwei unbenutzte Autos (Alfa-Romeo und Ford Mustang) aus einem alten Set der Fa. Cragstan (Ende 60er Jahre). Für dieses Set wurde in den USA schon über 180 \$ bezahlt. Andererseits sind in meiner Sammlung einige Handmuster (die sehen etwas anders aus, als die späteren Serienfahrzeuge und sind nicht so schön verarbeitet) von der Spielwarenmesse. Der Wert dieser „Einzelstücke“ ist sehr schwer einzuschätzen.



**JHM:** Was war bisher Dein größtes Schnäppchen und was war dein teuerstes Auto das Du je gekauft hast?

**Georg Oberloher:** Was den Kauf eines „Serienautos“ betrifft, so sind die beiden oben erwähnten funkelneuen Alfa-Romeo und der Ford Mustang meine größten Schnäppchen. Diese beiden Wagen habe ich für insgesamt 25 € in den USA erworben. Was meine Einzelstücke betrifft, so sind



# Interview-Interview-Inter Tim Hunt Magazine®

das die Handmuster von Artin aus dem Jahre 2004 (Mercedes CLK und Nissan 350Z.), denn die habe ich geschenkt bekommen.

Auch die Frage nach dem teuersten Wagen kann ich gar nicht so auf Anhieb beantworten. Für einige Fahrzeuge in meiner Sammlung habe ich inkl. Versandkosten 40 € bezahlt. Unter anderen handelt es sich hierbei um einen Porsche 956 von Racing Pro. Der Wagen ist bedruckt und sehr selten zu finden.

**JHM:** Welchen Beruf muss man ausüben um sich an ein so verrücktes Hobby zu wagen bzw. wie kann man sich das zeitlich und finanziell leisten?

**Georg Oberloher:** Verrückt ist das Hobby schon (lacht). Vor allem deshalb, weil ich mir zu Beginn meines Sammelns nicht hätte träumen lassen, dass es so viele verschiedene „No-Name“ Fahrzeuge gibt.

In meinem „ersten“ Leben war ich Filialeiter einer Bank. In meinem „zweiten“ Leben habe ich mich 2003 von Kardinal Friedrich Wetter (München) zum Diakon weihen lassen und arbeite seitdem hauptamtlich in der katholischen Kirche. Finanziell ist das Hobby deshalb tragbar, weil es (außer meiner Frau und

meinen Kindern) das einzige Hobby ist und die No-Name Fahrzeuge preislich erschwinglich sind. In der Regel kostet ein neues Fahrzeug nicht mehr als 10 €.

**JHM:** Wie steht die Familie zu Deiner „Macke“?

**Georg Oberloher:** Ohne die „richtige“ Ehefrau geht so etwas nicht. Meine Frau meinte mal, es ist ihr lieber ich bastle an meinen Autos rum, als wenn ich ständig in der Kneipe oder anderswo rumhängen würde.

**JHM:** Was war Deine erste Rennbahn?

**Georg Oberloher:** Wie schon erwähnt, habe ich meine erste Rennbahn im Alter von 12 Jahren bekommen. Es war eine GNN-Bahn von Quelle (Fa. Georg Grötsch, Nürnberg).

**JHM:** Spielst Du heute noch regelmäßig Rennbahn?

**Georg Oberloher:** Regelmäßig schaffe ich es nicht mehr. Ich habe zwar eine 22 Meter Strecke fest aufgebaut, aber zum spielen komme ich selten.

**JHM:** Georg, vielen Dank für das Interview und weiterhin viel Freude beim Rennbahnauto Sammeln!



Hier der Nissan 350 Z als Handmuster von Artin (Spielwarenmesse 2004 Nürnberg). Beachtenswert sind die Spiegel. In der Serienproduktion sind die Spiegel ein Teil der Karosserie, vergossen. Ferner ist das Muster schwarz lackiert, während der Wagen in der Serie (Bild unten) beklebt ist. Ebenso fehlt beim Serienwagen die Radioantenne.



# Natürlich Blond!

**Alle** Konsolenquäler kennen sie, Prinzessin Peach. Für Nichteltern jenseits der 40, Prinzessin Peach ist keine Adelige die in den reich bebilderten Zeitschriften beim Frisör oder Zahnarzt abgebildet ist, sondern eine Figur aus Nintendos Mariokart Spiel. Mario ist der Held der seit ende der 80er Jahre Gameboys und Spielkonsolen bevölkert. Heute treibt er und seine Freunde immer noch sein Unwesen in diversen Spielen von Nintendo. Prinzessin Peach ist die Spielfigur für das weibliche Geschlecht, quasi die Amazone die



gegen die männlichen Superhelden antritt. Seit 2008 rasen Mario und sein Gegenspieler Wario schon über die Carrera GO!!! und jetzt darf die Prinzessin auch mitfahren. Ihr Gefährt kommt im rosa Retrolook eines klassischen Sportwagens daher. Die Hinterräder haben Dimensionen die einer Dampfwalze das Fürchten lehren. Die Front mit Kühler und Scheinwerfern haben den Habitus eines Oldtimers. Rundum ist das Design sehr gelungen, die Zielgruppe ist klar zu erkennen: Jungs aufgepasst, die Mädels kommen!

## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
79 mm	56 mm	42 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
58 mm	43,5 mm	56 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
36 g	Standard	Inline

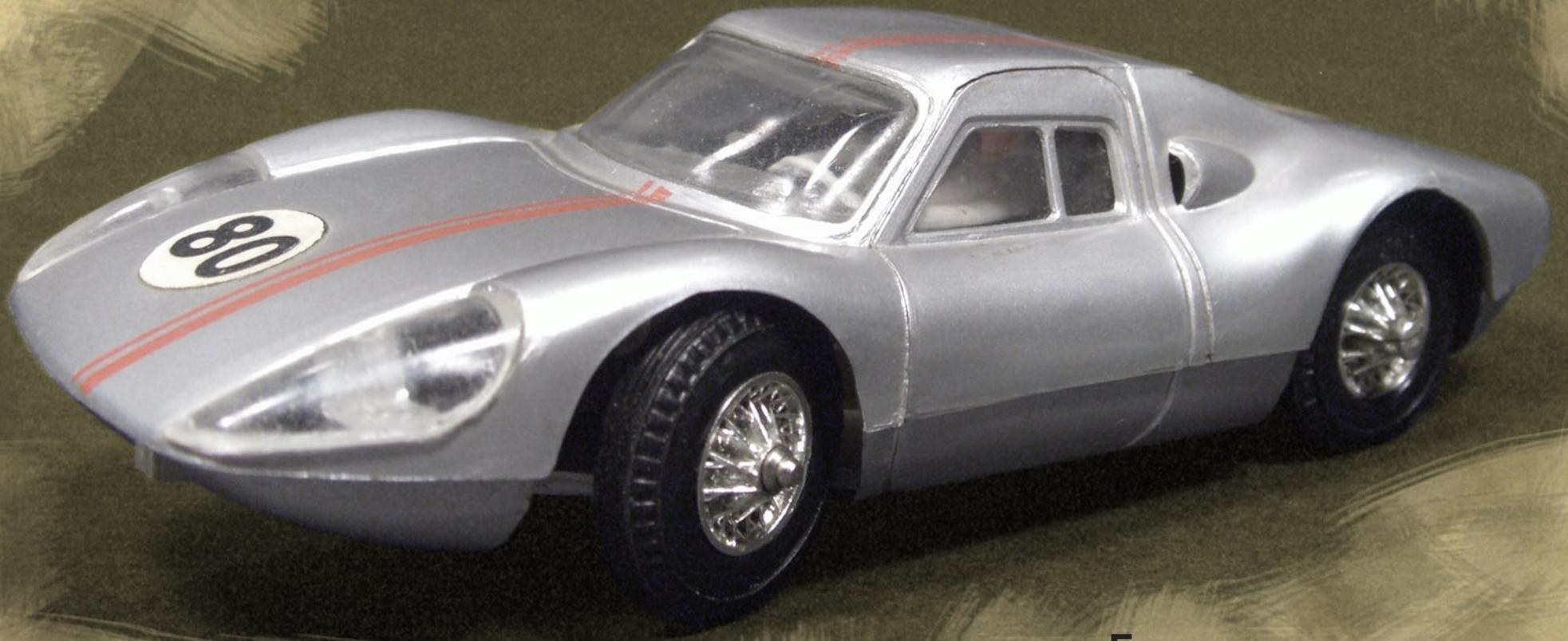
# PORSCHE GTS - 904



Der von Ferdinand Alexander Porsche 1963 entworfene 904 zählt bis heute zu den Formschönsten Rennwagen. Wegen strittiger Namensrechten wurde der Wagen als Porsche Carrera GTS verkauft. Es ist der erste Porsche mit einer Kunststoffkarosserie, die auf einen Kastenrahmen aus Stahlblech aufgezogen ist, dadurch ist er sehr leicht. Aus Kostengründen wurde auf einen Gitterrohrrahmen verzichtet, was sich nachteilig auf die Verwindungssteifigkeit auswirkt. Für das damalige GT-Reglement mussten mindestens 100 Fahrzeuge gebaut werden. Porsche fertigte insgesamt 116 Fahrzeuge, sowie Teile für vier weitere die der Ersatzteilversorgung dienten. Dank der unterschiedlichen Motorisierungsmöglichkeiten von vier bis acht Zylinder ist das Auto sehr vielseitig einsetzbar. Der Motor ist als Mittelmotor direkt hinter den Sitzen verbaut. Anfangs wurde mit einer silbergrauen Lackierung das blanke Aluminium anderer Rennautos nachempfunden, später gab es das klassische Weiß und andere Farben. Der Porsche Carrera GTS gewinnt als Grand-Tourisme-Wagen nur kurze Zeit nach seiner Vorstellung die Targa Florino mit den Fahrern Colin Davis und Antonio Pucci hinter dem Steuer. Kurz zuvor gewann der als Prototype gestartete 904 seine Kategorie bei den 12-Stunden von Sebring.

# PORSCHE GTS - 904

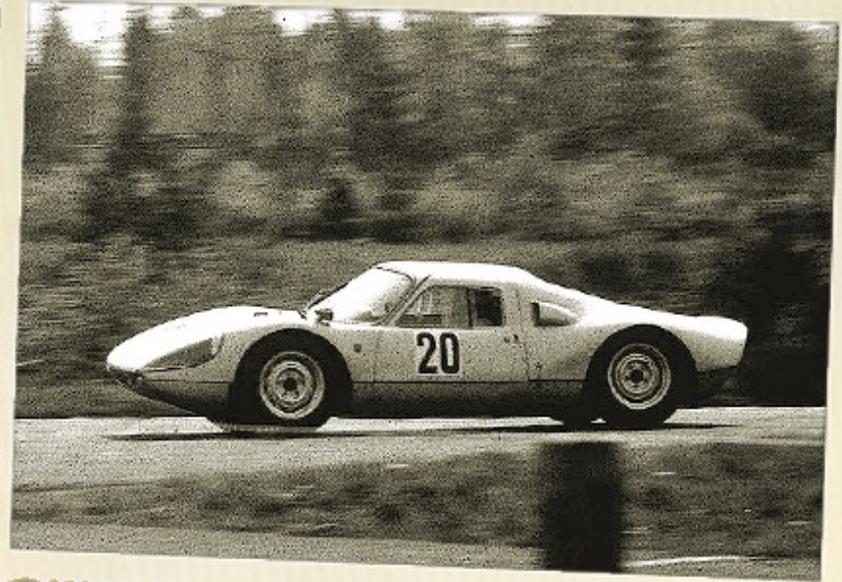
VINTAGE



Ein Klassiker, der Porsche GT von Jouef ist für seine Zeit sehr detailliert dem originalen Porsche GTS (904) nachempfunden. Sehr edel der gut sichtbare Farereinsatz und die mitlenkenden Räder.

# PORSCHE GTS - 904

VINTAGE



*Porsche 904 beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring  
ausgangs derr Südkehre 1965. Foto: Lothar Spurzem*



Über die Bedeutung der Autonummer und der Startnummer  
gibt es leider keine Informationen.



# PORSCHE GTS - 904

VINTAGE



Gut zu erkennen die „Lenktechnik“ von Jouef, die Räder werden mit dem Leitkiel mitbewegt. Der Motor bildet mit dem Getriebe und der Hinterachse eine Einheit die leicht austauschbar ist. Die sehr schönen Speichenräder passen leider nicht ganz zum 904, der hatte im original Stahlfelgen. Das Gefährt macht bei der richtigen Voltzahl heute noch viel Freude auf der Rennbahn.

## Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
105,5 mm	45 mm	25,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
56,5 mm	42 mm	40 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
36,5 g	Standard	Inline





*Jim Hunt Magazine®*

**Bei uns fährt der Leser mit!**

# DAS WAR DIE **15.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

## WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 16 !**



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 untersagt! Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung durch den Verlag. 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!