

# Jim Hunt Magazine

16

FOR SLOTCAR USE ONLY

Mrz 10



Fanalone:

**Lancia Fulvia HF**

- Rallye
- Rundstrecke
- Klassik

**Großer Messereport aus Nürnberg!**

• **Jim Hunt Racing**



*Jim Hunt Magazine®*

## Messefieber

Es ist jedes Jahr ein besonderes Event, wenn die Hersteller ihre Neuheiten für die folgende Saison der Fachwelt aus aller Herren Länder in Nürnberg präsentieren. Endverbraucher müssen draußen bleiben, aber das ist unter dem Strich gar nicht so schlimm. Es gibt uns Journalisten, wir erledigen das, bereiten alles Sehenswerte in Artikeln und Bildern auf und zeigen Euch daheim bequem per Mouseclick, was auf Eure Geldbeutel zukommen wird. Die Spielwarenmesse war aus der Sicht des Slots diesmal schlanker. Die Hersteller reagieren auf die Wirtschaftskrise und passen ihre bunten Sortimenter den Geldbeuteln der Weltbürger an. Es kommen tolle Neuheiten, aber nicht mehr so viele Designvarianten, wie in den Vorjahren. Das schont nicht nur den Geldbeutel der Hersteller, die im Voraus investieren müssen. Es tut auch den Händlern gut, wenn sie ihr Sortiment überschaubar gestalten und im Lauf des Jahres abverkaufen können. Für den Endverbraucher wird es trotzdem nicht günstig werden. Zu viele Schätzchen aller Rennserien und Baujahre warten darauf, im Laufe des Jahres erworben zu werden. 2010er Neuheiten gibt es genug. Das genügend große aber zugleich überschaubare Sortiment lässt sich gut in die eigene Budgetplanung integrieren. Ein Pluspunkt auch für Sammler. Mehr im Messereport aus Nürnberg.

Unsere Rubriken Rallye – Rundstrecke und Klassik sind wieder prall gefüllt mit tollen Exponenten des Motorsports.

Im Reich der Driftwinkel fahren wir klassisches Material. Die alte neue Lancia Fulvia HF von AutoArt musste auf der Strecke der ehemaligen Monte beweisen, was noch ihr steckt.

Als Kontrastprogramm stiegen wir in die schnelle Heckschleuder Ford Escort MK1 und ließen darin die Kuh fliegen. Das geflügelte Wort passt wie die Faust aufs Kuhauge, ziert ein Milchsponsor das Blechgewand des schnellen Briten von Scalextric.

Auf der Rundstrecke jagen wir hochprozentigen Jägermeister Sprit durch die Einspritzanlage des orangefarbige XLOT 997 Sechszylinders.

Wir erlebten den neuen Ford GT3 von Scalextric eindrucksvoll. Ebenso den neuen McLaren SLR wie den LeMans Sieger, den Peugeot FAB Hdi. Als Endstufe steigen wir in den neuen Lightning Über-Ferrari von Ninco und erleben Kart-Feeling wie in jungen Jahren.

Der neue Renault Megane Trophy aus der Ninco One Einsteigerserie lässt uns fast Hören und Sehen vergehen. Moderne Motorentechnik und ein junges Ingenieursteam machten dies möglich.

Revell lässt uns in Ronny Pettersons BMW 320 die wilden Tage der Gruppe 5 noch mal erleben.

Im Klassiksegment lassen wir es im Porsche 550 Spyder Chassis Number richtig krachen. Wir atmen dabei wie James Dean.

Anschließend ab in die Staaten: Großes Hörsaal-Blubbern im Chevy Camaro der Uni Pittsburgh. Nach dem Examen wechseln wir in einen neuen 70er Jahre Camaro und lassen die V8-Sau raus.

Als Highlight geht es erst im Le Mans Alfa 33/3 Longtail von Racer auf die Strecke an der Sarthe. Dann im abartig schönen Ferrari 412P über die wilden Straßen der Targa Florio. Nur 203 Stück davon wurden gebaut!

Zum Ausklang lassen wir in Brands Hatch eine klassische F1 Zigarre qualmen. Im Eagle Gurney Weslake schickt uns Scalex Int. Co. driftend um den Kurs, bis wir fast nicht mehr können...

Wäre da noch der Workshop, in dem wir zeigen, wie man eine zu hoch sitzende Karosserie fachmännisch tiefer legt. Die Paintbox zeigt schön lackierte Einzelstücke. Jim Hunt Racing präsentiert einen kleinen Ausschnitt aus der Rennszene. Puh, geschafft!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.16!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



# Menu

## Tracktests

### ■ Rallye:

- *Lancia Fulvia HF von AutoArt*
- *Hundeknochen in Milch von Scalex*
- *Renault Alpine auf Korsika*

### ■ Rundstrecke:

- *Neuer N1 Megane Trophy*
- *Nincos Überschall-Ferrari*
- *Scalextric Ford GT3*
- *XLOT Jägermeister 997*
- *Gruppe 5: Peterson BMW 320*

### ■ Klassiker:

- *Racer: Alfa 33/3 Longtail*  
*Ferrari 412P Targa Florio*
- *Camaro Fieber: Studenten gegen Haudegen*
- *SCX Plymouth Cuda: Hammertime!*
- *Porsche 550 Spider Chassis Number*

## Jim's Universum

News & Facts

## Großer Jim Hunt

## Messebericht

## aus Nürnberg

*News für 2010*

## Jim Hunt Racing

*Rennszene aktuell*

## Rennbahn 143

*News von der Messe; Vintage Porsche;  
Interview*

### ■ Formel 1:

Klassischer Eagle Gurney Weslake

# Jim's Universum

## Leserpost

Liebe Redaktion,  
als Fahrer aller Maßstäbe begrüße ich in der letzten Ausgabe den Einzug von 1/24 Slotcars. Der Test des Carrera Ford GT hat mich positiv angesprochen, die Bilder zur Untermalung des Berichtes waren großes Kino! Macht weiter so bringt weiterhin Testberichte im großen Maßstab. Das stellt das bereits gut gemachte Jim Hunt Magazine noch breiter auf.

*Tom Kühn, e-mail*

*Anm. der Redaktion*

*Hallo Tom,*

*danke für Dein Feedback. Gerne behandeln wir weiterhin auch im großen Maßstab Serienslotcars und gehen auf Deine Zielgruppe ein. So große Auswahl an Fertigmodellen gibt es darin nicht, als dass es unmöglich wäre auf diesem Sektor tätig zu werden. Wobei unser Hauptaugenmerk nach wie vor auf 1zu32 bleibt. Es liegt zudem nicht immer nur an uns, ob wir dies und das Modell vorstellen können. Aber gerne geben wir uns weiterhin Mühe, auch hier tätig zu sein.*

*J. Kellner, Herausgeber*

Hi,

fantastic pictures and first class reports. Have you ever thought about an english translation of Jim Hunt Magazine? Go on dudes!

*Keith Bishop, Florida*

Hallo,  
vielen Dank für den interessanten Bericht über den neuen Ninco Lamborghini. Dank Eurer Tipps fährt mein Auto jetzt viel schneller und liegt um Welten besser als vorher. Und das alles auch noch für gratis, Chapeau!

*P. Messerschmidt, Berlin*

---

Liebe Redaktion,  
ich lese jede Ausgabe von Jim Hunt Magazine mit Genuss. Information, Lesespaß und Bilder, deren Authentizität mich jedes mal aufs Neue verblüffen sind eine einmalige Mischung, die ich so noch nirgends gesehen habe. Macht weiter so und ich freue mich auf hoffentlich noch viele Ausgaben Eurer einmaligen Lektüre.

*Peter S., Bozen*

---

Hallo,  
finde es heiß, dass Ihr eigene Wortneuschöpfungen wie MTS usw. in den Tests benutzt. Wäre es möglich, dem Einsteiger eine Art Übersetzung zu liefern?

*Paul. A., e-mail*

*Anm. der Redaktion*

Gute Idee Paul! Siehe beim Impressum!

Hallo Jim Hunt Magazine,  
1000 Dank für das lässige Format, das Ihr kostenlos ins Netz stellt! Jedes Mal wenn ich durch scrolle, wird meine Einkaufsliste länger und länger. Die Bilder und Texte gehen runter wie Öl und transportieren das Slot-Hobby auf einigartige Weise. Ich finde es richtig geil, dass man auch ältere Ausgaben gratis runterladen kann. Habe alle gespeichert und greife immer wieder gerne auf sie zurück. Macht weiter so und verliert bitte nie die Energie dieses großartige Mag zu produzieren. Gibt es vielleicht mal einen Jim Hunt Fanshop mit Shirts und Accessoires? Kann man Abzüge von Euren Fotos kaufen?

*R. Fariol, Dresden*

*Anm. der Redaktion*

*Hallo,*

*danke für Deinen Input. Wir haben bereits hochwertige Jim Hunt Shirts für unsere Crew produzieren lassen. Wir werden nachdenken, ob es künftig Fan-Bekleidung geben wird. Unser Label ist ein rechtlich geschützter Markenname, auf dessen Außenwirkung wir großen Wert legen. Lappige Billigheimer-T-shirts wird es daher nicht geben. Es fragt sich, ob sich Nachfrage, Qualität und Preis unter einen Hut bringen lassen. Mal sehen, was der Sommer bringen wird...*

*Die Redaktion*

# Jim's Universum

## Neuer Slotdevil Sternmotor

Der neue 2035 ist ein kurzer 13D Motor mit langer, beidseitig nutzbarer Welle. Seine Aufhängung über Plastikflansch passt in alle üblichen Click-Halterungen von Carrera, Slot.it, Scalextric und Co.

Wer das Aggregat in einem Metallchassis montieren möchte: Kein Problem! Zwei M2 Gewinde bieten darin Halt.

Bei den technischen Daten hält man zunächst die Luft an. Ein Motor, der 35000 dreht? Blödsinn, den kein Mensch reiten kann? Beim 2035 ist das anders: Er zieht butterweich, aber eindrucksvoll an und hievt die Fuhre ab Drehzahlkeller sanft, aber bestimmt hoch bis zum Drehzahlolymp. Dabei wirft er selbst das bisherige Paradeferd Slotdevil 2024 aus dem Windschatten. Nicht nur auf schnellen Bahnen, auch auf kurvenreichen Strecken holt man damit ein paar Zehntel raus. Eine kräftige Alternative, die das Teambudget mit schlanken 8,95 Euronen belastet. Unser Testmotor nahm nach einer gewissen Einlaufzeit das Gas präzise an und drehte ausgewogen gut beherrschbar über sein Drehzahlband hoch. Explosive Auswüchse, die in Unkontrollierbarkeit enden, gab es im Fahrtstest nicht. Wir fuhren das Aggregat in einem Slot.it Nissan R390.

### Technische Daten:

Drehmoment: 235gcm

Max U/min: 35000 bei 12 Voltan

Stromverbrauch 0,5A (ohne Last)

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



*Wir waren anfangs skeptisch, ob es ein Motor mit 35000 Touren bringt. Das neue Slotdevil Powereisen mit Seriennummer 2035 bringt Kraft, Durchzug und Drehzahl in seinem Gehäuse in Einklang. Unsere Renningenieuren sind sich nach dem Test des Prototypen einig: „Wir sehen den Sternenhimmel!“*

*Der Hersteller singt bereits: „Ein Schiff wird kommen, voll mit weiteren Klonen!“ Ende Februar legte es im Hafen an. Mittlerweile können Kundenteams schon mit der heißen Ware beliefert werden.*

# Jim's Universum

## Neues XLOT Setup Board

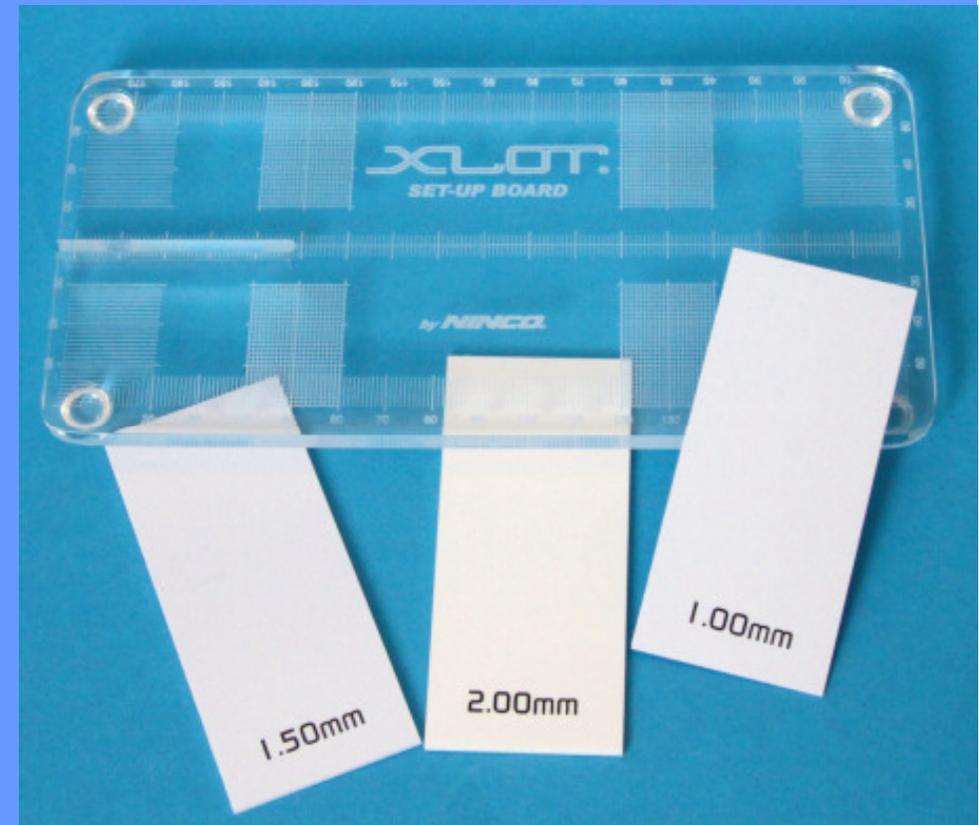
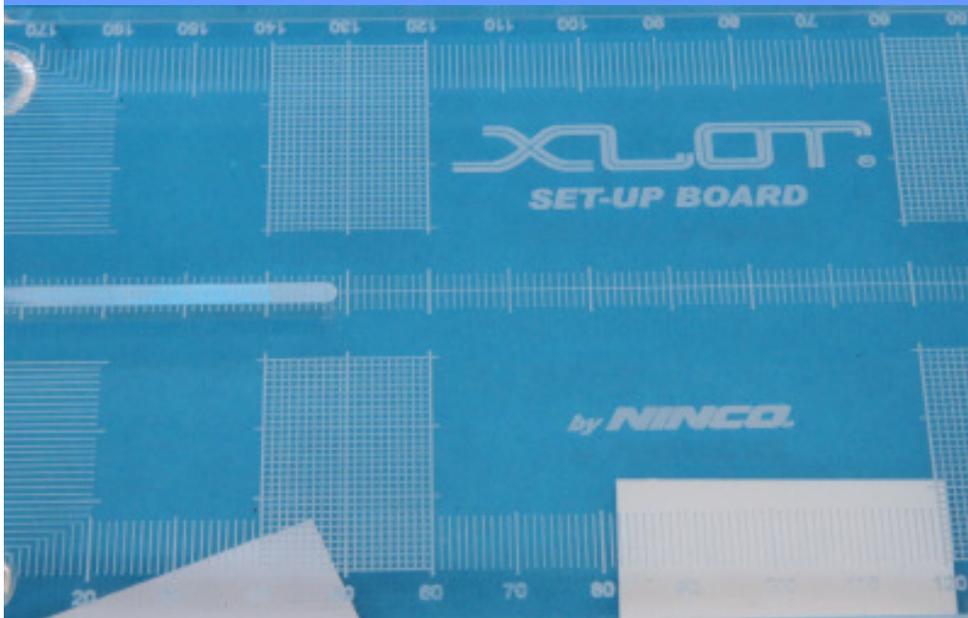
Die Spanier von Ninco haben für XLOT und alle einstellbaren Fahrwerke der Verdichtungsklassen 1zu24, 1zu28 und 1zu32 diese elegante und praktische Richtplatte am Start. Auf seiner transparenten Plexiglas-Platte ist eine Millimeterskala, die in direkter Aufsicht maßgenauen Überblick über die Chassiseinstellung bringt.

Die Bodenfreiheit des Rennfahrwerks wird über drei mitgelieferte Einlegplättchen vorgenommen. Sie werden unter das Fahrwerk gelegt. Dazu das Gewindefahrwerk lösen und auf das gewählte Maß tief legen. Festschrauben und fertig! Transport und Aufbewahrung im rattenscharfen Glitter-Etui mit Klettverschluss. Neugierige Blicke in der Boxengasse werden damit Euer sein!



Das neue Setup Board zur millimetergenauen Abstimmung einstellbarer Fahrwerke. Es besitzt eine genaue Skala, über die man beim Aufstellen des Rennwagens sämtliche Maße wie Länge und Breite des Chassis wie des Radstands und der Spurbreite bequem ablesen kann.

Über die drei weißen Schieblehren kann man den Tiefgang des Wagens durch Unterlegen einstellen.



**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**

# Jim's Universum

## Club-Sponsoring künftig in Gefahr?

Manche Leute sind einfach nur dumm? In einem Interview berichtete uns ein Importeur, dass er sein Engagement im Sponsoringbereich für Clubs künftig überdenken wird.

Unterstützt wurden Clubrennveranstaltungen mit Hardware wie Motoren und Reifen. Um Chancengleichheit im Wettbewerb zu ermöglichen, ging eine nicht erhebliche Menge an Motoren an die Veranstalter. Da nicht alles Material im Event verbraten wurde, tauchte es hinterher zu günstigen Fantasiepreisen im uns allen bekannten elektronischen Auktionshaus auf. Händler reagierten darauf sauer, da sie mit diesen Preisen nicht mithalten konnten. Das Echo hallt zurück zum Sponsor, der es eigentlich nur gut gemeint hat. Als Dankeschön darf er sich nun die (berechtigte) Schelte seiner Händlerkunden anhören, die für das Material „normal“ zahlen.

Leute, schämt Euch, so geht's nicht! Auch wenn ihr durch das Verschachern der gestifteten Teile jetzt ganz bestimmt reich geworden seid und Cocktails auf Eurer neuen Yacht schlürft. Hoffentlich werdet Ihr dabei richtig seekrank!



## Trend RC

Es ist kein großes Geheimnis mehr, dass es Slothersteller gibt, die sich breiter aufstellen. Nach Ninco haben jetzt auch Revell und Carrera RC-Produkte am Start. Es kann uns nur Recht sein, wenn sich dadurch die Standfestigkeit der Firmen weiter ausbauen lässt, was letztendlich auch uns Slottern zu Gute kommen dürfte.

Wir haben uns auf der Messe in Nürnberg kritisch umgesehen und denken nicht, wie in manchen Foren schon wieder geunkelt wurde, dass sich die Hersteller damit ein Grab schaufeln würden.

Ninco hat Helikopter, Autos und Schiffe. Revell überwiegend Autos. Carrera richtet sich mit geländegängigen Autos aufs RC-Toysegment ein.

## Ballistol Universalöl

Wer gut schmiert fährt gut. Diese Weisheit gilt nicht nur bei der Korruption. Auch zum Kleinhalten der mechanischen Reibung muss ein passendes Mittel her. Ballistol hat sich bei Waffen längst als Pflegestandard bewährt. Es eignet sich für 1000 Zwecke wie der schonenden Pflege von Metall, Holz, Leder, Gummi, Kunststoff und vielem mehr. Es wird gar als desinfizierendes und pflegendes Öl in der Tierpflege eingesetzt. Es ist hautneutral und umweltgerecht. Es neutralisiert Handschweiß, ideal um Trigger nach dem Rennen zu pflegen.

Warum nicht auch im Slotcars einsetzen? Egal ob schnelle Waffe, ein animalisches Gerät oder harte Maschine zum Ledern der Konkurrenz. Ballistol Universalöl bringt Schutz und Pflege ans Gerät! Der Händler bietet dazu einen passenden Dosier-Spender aus Kunststoff an.

[www.ballistol-shop.de](http://www.ballistol-shop.de)



## Sponsoren-Missbrauch auch im Slot-Motorsport?



## Scratchbuild Forum startet früher als geplant

Das Forum für Selbstbauer und Tuner von Slotcars geht ab dem 1. März 2010 wieder online. Wir wünschen Homer und allen anderen einen guten Start!

Standhaftigkeit in 1zu18

# Jim's Universum

Großer Lancia Fulvia HF !



Auch die inneren Werte überzeugen...



Wegen der Scheinwerfer hieß der Wagen „Fanalone“.



AutoArt inszeniert bis ins kleinste Detail großartig!



# LANCIA FULVIA 1,6 HF

Titelstory  
Rallye

Jim Hunt Magazine®

*AutoArt revitalisiert 72er Monte Feeling des großen Sandro Munari. Wir peitschen das klassische Coupé als erstes Magazin durch die selektiven Seealpen.*



**PORCA PUTTANA!**

Titelstory  
Rallye

## Lancia Fulvia HF

Jim Hunt Magazine®

Bei Lancia schlägt unser Herz höher. Handelt es sich um die erste sportliche Marke, die ich damals nach der Führerscheinprüfung unter dem Hintern hatte. Lancia Fulvia, das klassische Coupé entzückt bis heute durch seine rassistig kantigen Formen, die heute schwedische Volvohecke versuchen, krampfhaft zu imitieren.

Der 1,6 Liter Vierzylinder war dank Solex-Vergaser spritzig. Gelbe Ventildeckel waren charakteristisch im HF und zugleich Zeuge dafür, dass man das Innenleben des erstarrten Motors nicht vernachlässigte. Dazu holten die Italiener 1972 Sandro Munari ins Cockpit, was den Sieg beim Wimbledon des Rallyesports, der Monte sicherte. Sie ist bis heute eine richtige Fahrerprüfung. Der beste Pilot und nicht nur das Material gewinnt die Rallye.

Es ist ein Privileg, dass wir genau so einen Lancia Rallyewagen öfter live erleben können. Ein Großindustrieller Rallyefan aus unserer Heimat fährt so einen ehemaligen Werkswagen.

Nun kommt Tuner AutoArt endlich in die Gänge und legt den längst angekündigten Fulvia HF neu auf. Wir sind gespannt wie eine Fahrwerksfeder, hat uns der kleine Rote kürzlich auf der Messe in Nürnberg schon so begeistert.

Sofort ab damit in den Süden, es geht in die Seealpen. Wir wollen den Monte Carlo Sieger von 1972 stilecht testen. Wie wird er sich auf dem winkligen und rutschigen Geläuf schlagen?



Rassistiges 70er Jahre Coupé im Rallyetrimm:  
Lancia Fulvia HF mit Einzelradaufhängung vorne.



Titelstory  
Rallye

## Lancia Fulvia HF

Jim Hunt Magazine®

Da wir keine Kaffeeahrt vorhaben, soll der HF gleich am Col di Turini die Hosen runter lassen. Ich klettere in den kleinen Wagen und schließe die blechern klingende Tür. Die Zentralschnalle des Hosenträgergurts rastet sehr definiert knapp über meinem H-Stall zu. Die Sitzschale fühlt sich sportlich straff und eng an. Aufgrund fehlender Kopfstützen, besser auf Unfälle mit Kopfnicken verzichten! Meine ortskundige Beifahrerin spricht französisch, eine gute Gelegenheit mal wieder frankophon zu plaudern.

Ich drücke den Startknopf und beobachte die nervöse Nadel des Drehzahlmessers, die ohne Drehzahl-Begrenzer reuelos in die roten Zahlen peitscht. Die Gasannahme ist sehr direkt, wie es sich für einen Rallyewagen gehört. Die Köpfe des Vierzylinder-Saugmotors hat der Tuner perfekt bearbeitet, Vergaser- und Zündungseinstellung harmonisieren perfekt. Der kernige Klang im Standgas lässt zwar Rückschlüsse zu, aber wir wollen es nun richtig wissen. Ich lege den ersten Gang ein und halte den Motor per Pedaltanz auf hoher Drehzahl. Der Starter zählt uns an: Trois – Deux - Un... – Alléz!!! Ich lasse die straffe Rennkupplung los und wir brechen mit Krawall und 120 Sachen die Landstraße entlang. Ich folge den Ansagen über Ohrhörer und wuchte den Lancia im zweiten Gang, rechtzeitig angestellt, durch die erste Rechtskehre. Das Auto fühlt sich sehr handlich an und lässt sich präzise dirigieren. Sein Heck lässt sich schön über das Gaspedal steuern, so wie man es haben will.

Das knackig kurz gestufte AutoArt-Getriebe hält den Motor auf Zug und liefert Leistung, die ich brauche, um ohne Zeitverlust aus den Kehren beschleunigen zu können. Der Sound ist süßer Wahnsinn, aber dafür sind die Italiener bekannt.

Das tiefe Ansaugeräusch der offenen Trichter lässt die Hütte beben, bevor der brachial drehende HF-Vierzylinder die Sau rauslässt und das sonore Grummeln übertönt. Zehn bis Zwölf Voltan Sprit tanken: Man steht optimal im Saft.

**Unverkennbar markantes Heck am Lancia Fulvia. Rallye-Reifen auf Magnesiumfelgen rollen souverän über die schlaglochgespickten Seealpenstraßen. Die Reifentechniker haben einen guten Mix aus Grip und Drift ins Gummi gebacken. Verbreiterte Kotflügel als Indiz für eine dezent erstarkte Spurbreite.**



**Titelstory**  
**Rallye**

## **Lancia Fulvia HF**

*Jim Hunt Magazine®*

Das kernige Abbröckeln, wenn man vor Kurven herunterschaltet, lässt Emotionen aufkommen. Wir arbeiten uns Kehre für Kehre hoch. Es ist Arbeit am Lenkrad, ganz ohne Servo! Nur einmal kommen wir in Schwierigkeiten, als plötzlich Nordic Walker hinter einer langgezogenen Links aus den Nichts auftauchen: Ich reiße die Karre herum und wir brechen im voll ausgedrehtem Dritten an der Schwadronne von Gesundheitsaposteln vorbei. Deren (koronare) Drehzahlkurve dürfte dabei der des Lancias gefolgt sein. Caroline, meine Co hält sich das Gebetbuch vor die Augen. Egal, dann fahren wir eben nach Instinkt weiter. Mit zunehmender Höhe verlassen

wir den rauhen Ningo-Plasphalt und wechseln auf rutschig glatten C-Teer. Die Profilreifen unseres Klassikers summen darauf, aber lassen kein großes Defizit an Grip erkennen. Das Heck sitzt schön lässig, der Motor zieht kraftvoll durch und

die Domstreben halten das Fahrwerk im Zaum. Was will man mehr... Caroline faselt irgendwas mit „Couteau“ ins Mikro? Messer? Welches Messer? Meint sie wohl jenes, was beim Fahren immer zwischen meinen Zähnen steckt?

**Roter Lack, mattschwarze Haube, Startnummern und Namen drauf. So sahen in den frühen 70ern Rallyeautos aus. Sandro Munari fuhr so dezent den Sieg bei der 72er Rallye Monte Carlo ein.**



**Munari sitzt drin, aber wo ist Mannucci?**

Titelstory  
Rallye

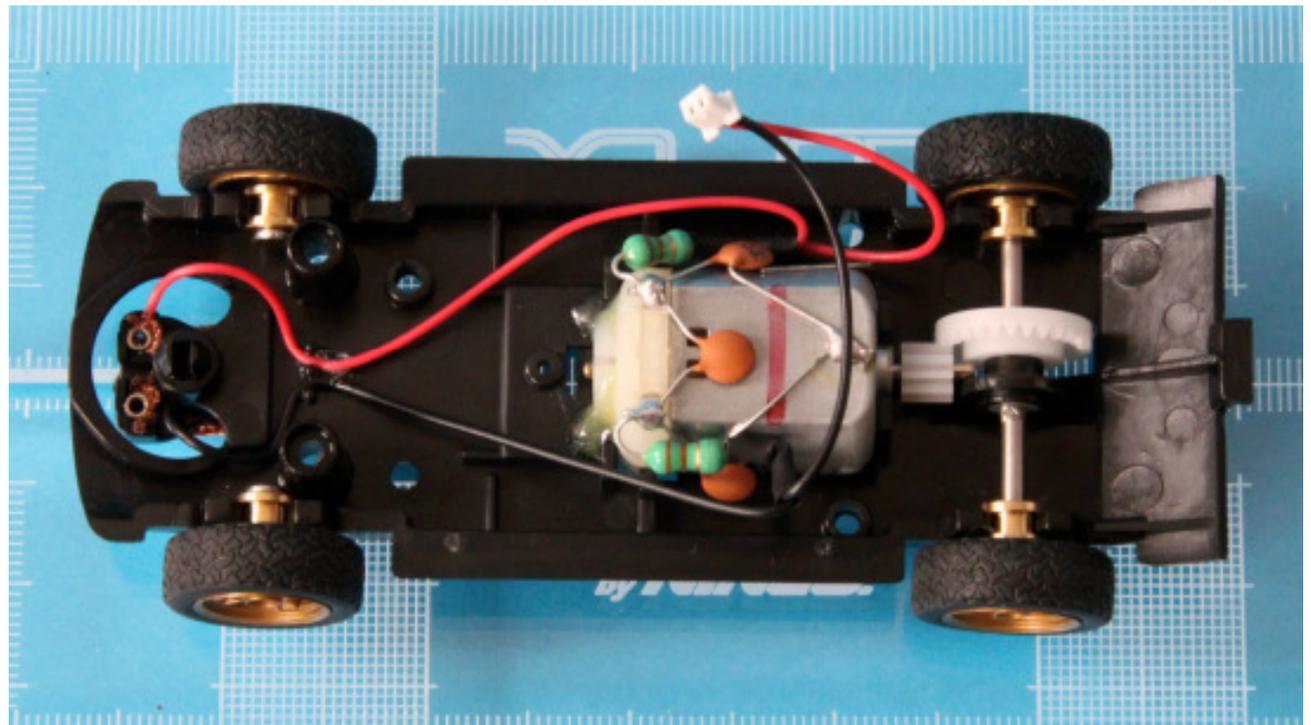
## Lancia Fulvia HF

Jim Hunt Magazine®

### Fazit:

Tuner AutoArt hat den klassischen Lancia Fulvia HF richtig gut inszeniert. Die langen Getriebe waren gestern, Durchzugskraft bei kontrollierbare Drehzahlen sind das Heute. Kernige Profilreifen prädestinieren den kleinen Italiener für ruppige Strecken, wie es sich für einen echten Rallyewagen gehört. Mit wenig Aufwand optimiert man ihn fürs Fahren ohne störendes MTS.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
125 mm	44,9 mm	40,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
72,2 mm	48,2 mm	48,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
68 g	Standard	Inliner



Die Bodengruppe bietet eine aufgeräumte Situation: Vier Gleitlager mit Einzelradaufhängung vorne, Starrachse hinten. Der Motor ist werkseitig eingeklebt, was ihm Vibrationen nimmt. Das Getriebe harmonisiert daher perfekt und liefert durch seine knackige Abstufung einen rallyetypisch starken Vortrieb. Die Profilreifen setzen die Power angemessen um, ihre Domäne sind schlechte Straßen und ruppiges Geläuf. Die Zündanlage mit gefedertem Leitkiel presst diesen in optimale Position, um den Motor in jeder Fahrlage mit Energie zu versorgen. Ein praktischer Steckverbinder trennt die Lichtmaschine vom Karosserieaufbau bei Wartungsarbeiten. Zwei Schrauben vorne und ein Steckhalter hinten fixiert den Aufbau.

**SCX bringt den blauen Reiter  
des Franzosen JP Nicolas**

*Tim Hunt Magazine®*



***TOUR DE CORSE* ALPINE**

Rallye



## Renault Alpine

Jim Hunt Magazine®

Die wilden blauen Reiter von Renault waren die aufregendste Art, wie man Ende der Sechziger Kurven fahren konnte. Ein finnischer Pilot beschrieb die Alpine so, als würde man einen Handschuh anziehen, mit dem man die Kurven schneller durchfahren als denken konnte. Der Leichtbau-Renault wurde von einem kleinen Autohändler in den französischen Bergen ent- und weiterwickelt und zur Werks-Rennmaschine gemacht, die Renault zu Ruhm und Ehre in der WM verhalf.

Jean Pierre Nicolas, einer der heißesten Piloten der damaligen Zeit chauffierte die Hellblaue mit rotem Dach, auf dem das Renault Wappen prangte. Als optischen Akzent hat man den Käfig im Wageninneren in der gleichen Farbe lackiert. Tuner SCX hat sich akkurat an die Proportionen der Alpine gehalten. Klein, schlank, trotzdem lang und mit stark abgesenktem Heck. Alles wurde exakt wieder gegeben. Hinten wütet ein Inliner, der es versteht, die Flunder authentisch in Szene zu setzen. Druck in allen Gassen, aber nicht übertrieben, so dass man sie nicht mehr reiten könnte. Flink sprintet der französische Wahnsinn auf vier Rädern los und die kleinen Räder krallen sich mit ihrem Längsprofil in den rutschigen Pflaster. Das definiert abrufbare Drehmoment des Vierzylinders bietet auf Geraden satte Zwischenspurts, bevor es im Quergang durch die engen Kurven geht. Dabei hängt der Motor sauber am



**Renault Alpine – gegen die Flick-flack Situation dieses blauen Reiters war Ende der 60er Jahre kein Kraut gewachsen. Die Franzosen dominierten damit die Rallyewelt nach Belieben. Tuner SCX hat diesen blauen Traum wiederbelebt und ein Auto gebaut, dass sich gewaschen hat. Wie Jean Pierre Nicolas kann man über schlechte korsische Straßen, wie über die heimische WP ballern. In der Alpine zeigt sich, wer wirklich Rallyefahren kann. Kurven fahren geht schneller als man sie denken kann...**

Rallye

## Renault Alpine

Jim Hunt Magazine®

Gas: Man kann über feine Pedalstöße das Heck im passenden Anstellwinkel durch den engen Richtungswechsel dirigieren. Möchte man in langgezogenen Kehren einen sauberen Strich fahren, auch kein Problem. Der Leistungskurvenverlauf lässt diese Gangart ohne weiteres zu. Die Laufkultur des rassigen Gefährts ist eine optimale Mischung: Kernig-dezente Tonart, nicht zu laut, aber auch nicht zu leise geht die Alpine zu Werk.

Das Seitenspiel der Vorderachse haben wir mit je einem 0,2mm Spacer abgestellt. Die Vorderreifen stehen dabei satt in den Radhäusern und stützen den kleinen Napoleon in Kurven ungemein gut ab. Der üblichen Ölservice, den wir bei jedem Testfahrzeug vornehmen, wurde logischerweise durchgeführt, was die Leichtlaufeigenschaften der mechanischen Teile steigerte.

Da man früher noch die Nacht der langen Messer austrug, hat die Alpine Fahrlicht. Die Hecklampen markieren die Position, während die Frontlampen brachiale Luxleistung offenbaren. Die Franzosen wollten nichts dem Zufall überlassen und haben ihrer verdammt schnellen Alpine zwei optimal ausleuchtende Lichtkegel eingebaut. Sie sind derart stark, dass man damit im Notfall sogar gebrochene Aufhängungsteile nachschweißen könnte. Wie beim Original hat man auf eine leichte Plastikkarosserie gesetzt. Diese hält dem Streulicht nicht stand und leuchtet im Bugbereich. Silberne Abdeckfarbe in die Karosserie streichen und die blaue Röntgen-Nase ist Geschichte.



**Rallyes gewinnt man in den Kurven. Der knackige Vierzylinder mobilisiert genügend Leistung. So kann man die Alpine bedarfsgerecht vor engen Kurven anstellen, um sie im Quergang zu durchleiten. Die doppelte Zündanlage des L-Kiels stützt die Drehmomentkurve, der Drift ist jederzeit kontrollierbar und korrigierbar. Möchte man sauber durch lange Kurven fahren? Der Motor hängt gut am Gas und zieht sauber durch. Rallyereifen und Fahrwerk unterstützen das Vorhaben ungemein.**

Rallye

# Renault Alpine

Jim Hunt Magazine®

Die Schrauben der Karosserie haben wir leicht gelockert, was dem Chassis eine positive Entkoppelung vermittelt. Blei haben wir kein Gramm benötigt. 12 Voltan Rennsprit ist die perfekte Mischung, um den Flick-flack aus Kontrolle und Leistungsexplosion hin zu bekommen. Der L-Kiel mit dezenter Rückkoppelungsfeder arbeitet ruckfrei. Die Feder kann drin bleiben. Seine Eintauchtiefe regulieren flexible Kupferstäbe.

Sie halten des Verhältnis Kiel zu Vorderwagen in adäquater Höhe. Die Doppelzündung liefert durch ihre doppelten Kupferschlaufen auch in extremen Schrägfahrten eine zuverlässige Zündfunken-Versorgung. Wer kann schon im Drift einen stotternden Motor brauchen... Die Alpine kommt ohne diesen Makel aus, was uns Freude bereitet. Welch tolles Auto, Welch tolle Zeit im Rallyesport.

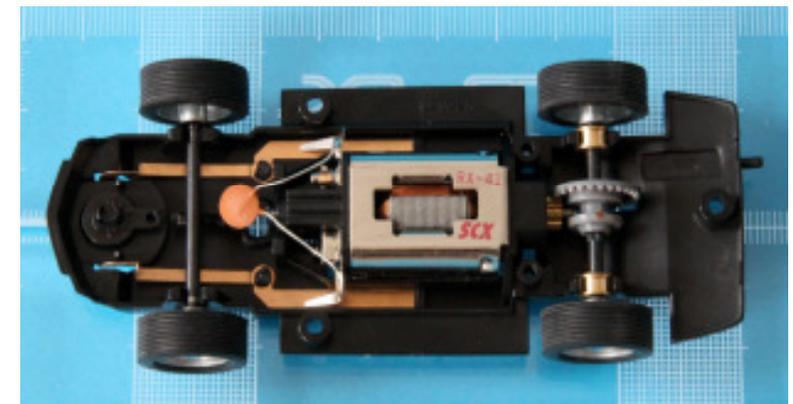
### Fazit:

**SCX hat mit der neuen Korsika-Version der Renault Alpine nicht nur Rallye-Geschichte wiederbelebt, man erzählt sie völlig neu: Das leistungsfähige, kleine Auto ist das richtige Instrument, um wilde Rallyetage der späten 60er in authentischen Driftwinkeln nach zu empfinden. Geheimtipp!**



Während andere ihre großen Zusatzscheinwerfer an die Rallyehaudegen schraubten, fanden die flinken Franzosen eine elegantere Lösung. Sie integrierten sie in die vordere Haube. Das unterstreicht die Aerodynamik und sieht zudem sinnlich scharf aus.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
121,1 mm	49,2 mm	33,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
66 mm	48,8 mm	47 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
67 g	RX 41	Inliner



In der Bodengruppe der Alpine sitzt ein zentral angeordneter Inliner, dessen Kraftentfaltung zusammen mit dem Getriebe perfekt auf Rallye abgestimmt wurde: Starke Durchzugskraft und eine Leistungsspitze, deren Vehemenz sich auch unter Volllast sehr gut kontrollieren lässt. Messinggleitradlager hinten und Steckachse vorne. Letztere haben wir durch je eine 0,2 mm Distanzscheibe vom Axialspiel befreit. Der gefederte L-Kiel gibt den Saft über Kupferleitbleche an die Motorelektrik weiter. Wir kamen ohne Blei aus!

# 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 and the Ferrari prancing horse logo are registered trademarks and trade names of Ferrari SpA. ©2005 Ferrari SpA. All Rights Reserved.

XO2 WHEELS



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

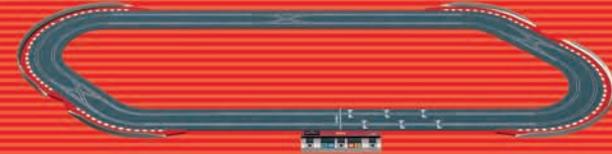


SCX®  
1:32 scale racing system

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 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 and trade names are registered trademarks of Eicker Racing. ©2005 Eicker Racing. All Rights Reserved.

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

*Tuner Scalextric legt einen neuen scharfen Hundknochen auf: Dass Köter Milch tanken ist uns neu. Wir fahren mit Kuhmilch im Tank eine rinderwahnsinnige RAC...*

**Escort MK II**

*Milchbubis im Driftwinkel?*



Rallye

## Escort MK II

Jim Hunt Magazine®

Bremsbeläge, Reifen, Öl und allerlei Autoteilehersteller als Sponsor auf Rennwagen sind nichts neues. Aber ausgerechnet eine Muh-Tanke als



Hauptsponsor, das bringen nur Briten aufs Blechkleid. Tuner Scalextric legt eine weitere Version des schnellen Escort MKII in der Lackierung Weiß-Hellblau auf. Trotzdem kein zarter Auftritt auf dem internationalen Rallyeparkett. Von wegen Milch trinkende Bubis...



**Klassischer Hundeknochen mit weit ausgestellten Radhäusern: Immer wieder schön anzusehen. Tuner Scalextric taucht ihn jetzt in Milch. Wir fahren in atemberaubenden Driftwinkeln auf dem Milky Way der RAC Classic. Das Rallye-Eisen vergangener Tage hat mit den Jahren nichts seiner Tugenden eingebüßt: Jederzeit angriffslustig, potent und schnell wie die Sau bricht der Ford um die Ecken. Im Cockpit hat man alle Hände voll zu tun...**



Rallye



## Escort MK II

*Jim Hunt Magazine®*



Leicht, robust und brachiale Optik: Minilite Felgen gehörten mit zum Besten, was der Markt damals hergab. Breite voluminöse Reifen bieten sensationellen Grip, aber verlangen eine harte Hand am Volant. Eine Servolenkung gab es damals noch nicht. Schmutzklappen schonen den nachfolgenden Verkehr, falls wirklich jemand im Rückspiegel auftauchen sollte. Das Sperrdifferential hinten arbeitet solide: Werksseitig stark gerändelte Achsenden verhindern ein wechselseitiges Durchdrehen.

Damals als dieser RS1600 von Makinen und Lidon eingesetzt wurde, galt es in Fahrerkreisen noch als selbstverständliche Fitnessübung, Zigarette zu rauchen. Da wir Glimmstengel nicht mögen, nehmen wir die Herausforderung an und tanken weißen Kuhsaft. So eine Ladung Calcium ist gut für die Knochen und die enthaltenen Vitamine sind auch nicht schädlich. Uns wird schnell die Werbebotschaft klar, brachen sich die Fahrer damals viel öfter ihre Gräten als heute. Man warb also für eine gesunde Ernährung und eine schnelle Knochenheilung. Welch schwarz-weiß gefleckter Humor! Die Briten sind schon ein hammerhartes Völkchen!

Die kraftvolle 1600er Maschine bietet die Möglichkeit für sagenhafte Darbietungen im Quergang. Der kernige Saugmotor-Sound ist köstlich und nicht mit dem Gesäusel moderner Turbos vergleichbar.



Rallye

## Escort MK II

Jim Hunt Magazine®

Also nichts wie loslegen und rein in den Ford mit ausgestellten Radhäusern. Wir haben das Basiskonzept von u.a. in JHM No.14 vorgestellt. Trotzdem sei zu erwähnen, dass man den giftigen Kompakt-Vierzylinder ohne MTS mit wenig Voltan befeuern sollte, möchte man die eigene Knochenheilung nicht schon nach der ersten Kehre testen. Der zentral angeordnete Mo-

tor hat mächtig Druck, den es zu reiten gilt. Wer mehr als 9 Voltan tankt ist entweder vom Rinderwahn befallen oder hat Angst vor der WP und beendet sie gleich in der ersten Kurve durch scheinheiligen Totalschaden. Man sollte die Realität nicht durch ein Milchglas betrachten! Fährt man den Escort mit einer seinem Charakter angemessenen Spritmischung, treibt man einen

gut parierenden Kampfhund mit fletschenden Gebiss durchs Rallyerevier. Wer beim Dreizählen eher langsam ist, sollte die Finger von ihm lassen. Der Ford lechzt nach Piloten mit wachen Sinnen, die im Stande sind, diese auch und besonders am Limit abzurufen. Dann tanzt die klassische Heckschleuder brav nach der Pfeife.

**Fazit:** Der Hundeknochen Evergreen fährt auch mit Milchvergaser souverän durchs Weideland. Potenter Motor mit Soul unter der Haube und stimmige Optik, was will der klassische Rallyeliebhaber mehr haben? Vielleicht noch einen Schluck Milch...

Das Beschleunigen aus Kurven verlangt einen Könner im Cockpit. Andernfalls kommt das Heck mit dem Tritt eines Stiers und bewirft Dich mit Kuhfladen.



Schmutzklappen hindern größtenteils Dreck am Aufsteigen. Der Saugmotor-sound aus dem Heckrohr war die Lieblingsmusik von Colin McRae (+). Der Mann hatte wirklich Geschmack.



*Mit dem dritten Ninco XLOT 997  
kommen Fans von Hörner-  
Rennwagen voll auf ihre Kosten.*



*Jim Hunt Magazine®*

***XLOT 997 Jägermeister ist da!***

# Jägermeister 997



Aus dem Doppelrohr faucht der heißere Sechszylinder, der exponierte Heckflügel erhöht den Anpressdruck. Der 997 liegt satt, sein XLOT Metall-Fahrwerk lässt sich stufenlos einstellen, was Fahrstilen und Strecken entgegen kommt.



Über den XLOT Porsche 997 ist alles gesagt. Wir haben ihn ausgiebig in JHM No. 13+14 getestet, vorgestellt, und sogar sein Getriebe getunt. Nun liefert NINCO den ultimativen 997 Jägermeister: Die Welt steht Kopf...



Klassische Porsche Alufelgen: Silbernes Horn und schwarzer Stern.

**Rundstrecke**

*Jim Hunt Magazine®*

## Jägermeister 997



Hat man sein persönliches Setup gefunden, ist der Porsche unschwer von der Ideallinie ab zubringen: Flacher Hollandkurs, Erklimmen italienischer Anhöhen oder Überwinden von Kuppen: Der XLOT 997 beherrscht sie alle.



Wer mehr über den XLOT Porsche 997 in 1zu28 nachlesen möchte:

Holt Euch Jim Hunt Magazine No. 13 und 14 mit allen XLOT Hintergrundinformationen. Dort ist auch der 430er Ferrari zu finden! Kostenlos auf [www.jim-hunt-magazine.de](http://www.jim-hunt-magazine.de)

**Fazit:**

Der Jägermeister mit Metallfahrwerk und Riemenantrieb liefert passionierten Slottern fortgeschrittenen Fahrspaß und lässt viele Tuningmöglichkeiten zu.



Egal ob er für den Fotografen aus der Sonne auftaucht oder im Schatten fährt. Der 997 liefert ein sonniges Gemüt, nicht nur weil sich die positive Ausstrahlung einer Jägermeister Lackierungen überträgt. Hammerteil!

# NINCO®

REF 55012



RENAULT TROPHY TERRATORIUM

RENAULT TROPHY TERRATORIUM



REF 55010



RENAULT TROPHY POLAROID

RENAULT TROPHY POLAROID



Vertrieb durch:

**CARS&CO**  
COMPANY

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

# Flügelschlag



*Tuner Scalextric spendiert der Reinkarnation des Le Mans Klassikers einen Flügel für GT3 Rennen. Halten die Briten den kräftigen V8 Kompressor damit am Boden?*



**FORD GT3**

**Rundstrecke**



## Ford GT3

*Jim Hunt Magazine®*

Der Ford GT ist die Rückkehr des legendären Klassikers, der Ende der 60er die 24 Stunden von Le Mans regierte.

Der neue Ford GT ist aus den USA längst zurück. Man hat ihn von Grund auf neu entwickelt und seitdem umkreist er über die Slot-Rennstrecken

dieser Welt. Tuner Scalextric hat ihn schon einige Zeit im Programm. Allerdings in zivil und in einer Rennversion ohne Flügel. Nun kommt endlich die Waffe für die GT3 mit Heckflügel, der die Traktion an der Hinterachse merklich erhöht. Das sorgt nicht nur für den nötigen Anpressdruck auf High-

speed Geraden. Er drückt den breiten Hintern auch bei langsameren Geschwindigkeiten auf den Plaspflast, was zum präzisen Kurvenfahren und Beschleunigen aus selbigen erforderlich ist. Dass man den US Supersportler ins weiß und schwarz ausliefert lässt zunächst müde Blicke aufkommen, die beim Herausrollen aus dem Transportcontainer sofort verschwinden. Uns war nie bewusst, dass ein Auto im Standardkontrast Weiß-Schwarz derart spitze aussehen kann!

Das Rennsportweiß der Kunststoffkarosserie ist mit Ford-typischen Doppelstreifen in Schwarz aufgepeppt. An den Flanken der Ford GT Doppelstrich, den man schon aus seinen früheren Tagen kennt. Dezent Sponsorbeschriftungen, irgendwer muss den Rennsport finanzieren...



**Kraftvoll räubert die US-Flunder über die Curbs. Ihr mächtiges 5,4 Liter Aggregat mit Kompressoraufladung und das zugstarke Sidewindergetriebe malt dicke Striche auf die Strecke, wenn man den Schieber früh aufreißt. Der Grip der Rennslicks gibt auf üblichen Rennstreckenbelägen eine gute Figur ab. Wir haben den Anpressdruck durch Bleitrimmung erhöht.**

**Neu, aber dennoch vertraute Formen: Ford GT3**



Rundstrecke

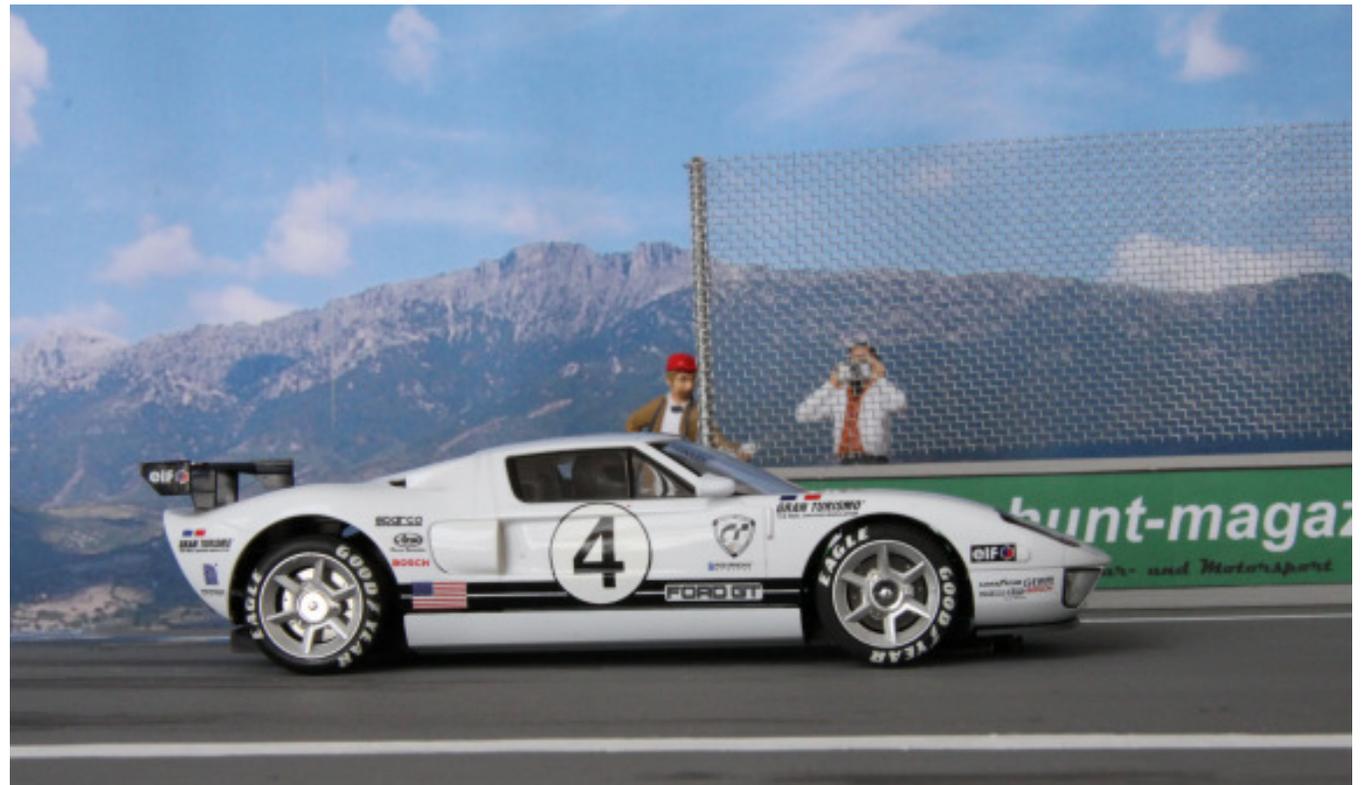
## Ford GT3

Jim Hunt Magazine®

Absolutes Highlight sind die Sechsstern-Felgen mit mächtigen Good Year Rennsicks. Sie füllen die Radhäuser, wie es sich gehört. Hinten geht der GT satt aus den Federn, ein Zugeständnis im Setup für kurvige Rennstrecken, die ein sauberes Einlenkverhalten verlangen, damit man keine Zeit liegen lässt. Auf der Strecke spult das 5,4 Liter V8 Kompressor-Aggregat langstreckentaugliche und gutmütige Steherqualitäten aus. Dank Sidewinder-Renngetriebe fließt die Kraft direkt auf die Strecke, der Wagen beschleunigt per Wimpernschlag auf Toppespeed. Das Bremsverhalten: Man kann sehr spät vor Kurven ankern, was im Umkehrschluss bedeutet, dass man länger auf dem Gas bleiben kann und schneller ist, als manch anderer. Das ausgeklügelte Zusammenspiel von Spurbreite, Balance und Grip lässt Richtungsänderungen präzise durchheilen. Der Grenzbereich des GT3 ist trotz

Mittelmotorkonzept transparent. Das Heck kommt nur, wenn man sich beim Lastwechsel richtig dumm anstellt: So wie havarierte Zahnärzte oder Anwälte auf Porsche Turbo in den 80ern, weil sie das Einmaleins des Kurvenfahrens in einem Auto mit Motor hinter den Sitzen nicht beherrschen.

Wir haben zusätzlich mit Blei tariert, um Grip wie den Grenzbereich zusätzlich zu erweitern. Der GT ist nun die absolute Fahrmaschine, die auf optisch wie fahrdynamisch eine supergute Figur hinlegt. Limitierender Faktor ist und bleibt der Fahrer, so wie es sein sollte...



Sensationell ansteigende Seitenlinie und markante Felgen für einen maskulinen Auftritt. Gieriges Maul am Ölkühler: Es frisst Fliegen wie Gegner. Donnervogel!

Rundstrecke



## Ford GT3

Jim Hunt Magazine®

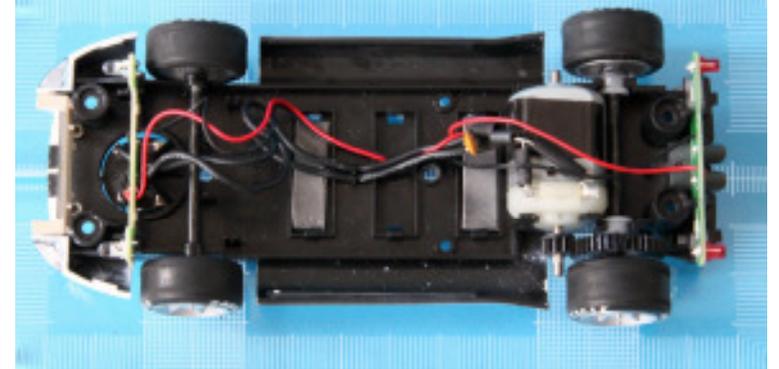
### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
146 mm	61,9 mm	33,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,8 mm	58,2 mm	61,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
85 g	Standard	Sidewinder

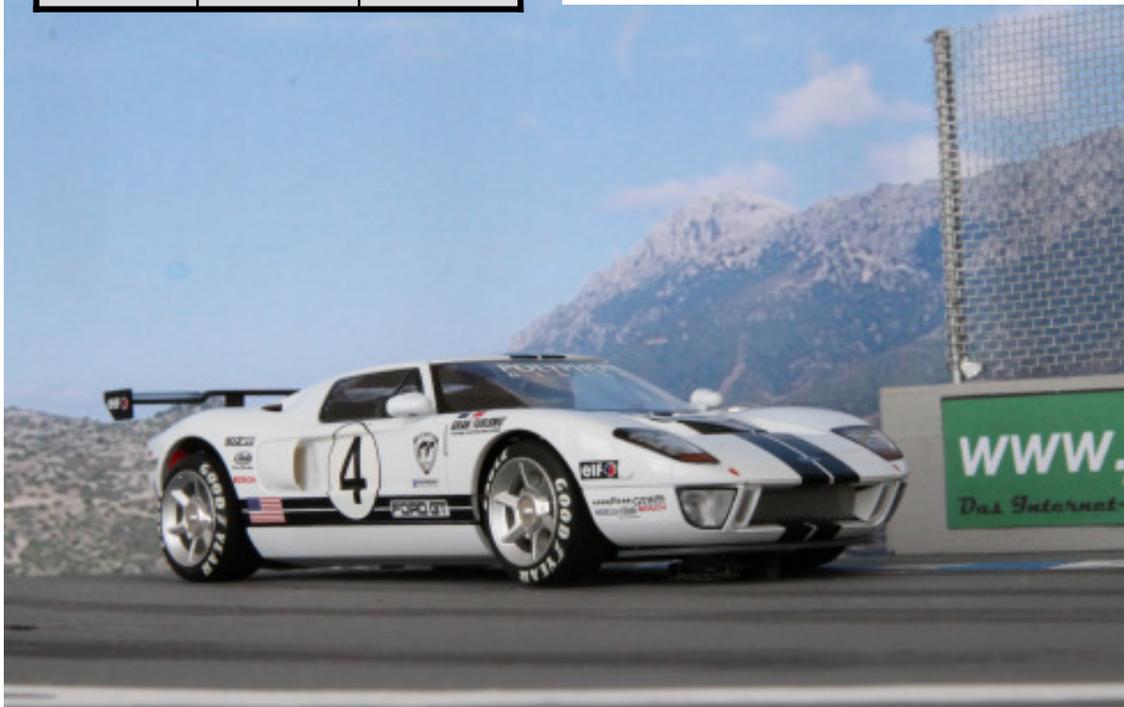
### Fazit:

Der neue Ford GT von Scalextrix ist optisch wie technisch ein gelungenes Bollwerk für Piloten, die erfolgreich durch die GT3 Meisterschaft donnern möchten. Die solide Sidewinder-Technik garantiert sorgenfreien Rennbetrieb. Achtung wenn man im Quergang aus Kurven bricht: Der exponierte Heckflügel könnte sich an Masten verfangen.

Hinterachse gespacert und Blei in die MTS-Fächer: Der GT liegt noch satter und macht noch mehr Druck.



Der breite Flügel und der Heckdiffusor pressen den GT auf die Strecke. Es ist von Vorteil den Kurvenausgänge vorher zu studieren: Fahrfehler mit einem ausbrechendem Heck können den Heckspoiler kosten, was Herz und Flügel brechen lässt.





**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. act01

# Holy Blechle!

*Dass Schwaben Schwänglich können, wissen wir seit Oettinger. Dass sie mit Briten gelegentlich in one boat sitzen, zeigte die längst geschiedenen Ehe McLaren-Mercedes. Der ultimative 722 von Scalextric rollte kurz vor Redaktionsschluss in unsere Hallen.*



Rundstrecke

McLaren SLR



Jim Hunt Magazine®



Die dynamisch kraftvolle Linie der eleganten Coupé-Haltung gefällt auf Anhieb. Die Felgen sehen etwas nach „Plastik“ aus. Silber oder gleich Schwarz lackieren steigert ihre Optik.



Die Spediturin von der Post führte heute einen besonderen Auftrag aus. Sie lieferte uns den brandneuen SLR 722 von Scalextric aus. Wir waren sehr gespannt, was uns hier von der Insel ereilen wird.

Der SLR McLaren von Scalextric wirkt insgesamt sportlicher als die Version von Carrera. Er lauert geduckter über dem Pflasphalt, seine Konturen versprühen mehr Dynamik. Soll nicht heißen das die C-Version durchfallen würde, im Gegenteil!

Die Engländer haben lediglich bei den Felgen eine eher modellhaft wirkende Optik gewählt. Sie sehen nach einfachem Plastik aus, was sich allerdings mit etwas Farbe in Silber (oder gleich in Schwarz) realistischer gestalten lässt.

Insgesamt kauert der 722 von Scalex sehr sportlich dynamisch auf der Strecke. Die Formen sind schön wieder gegeben. Tolle Fahreigenschaften inklusive.



Rundstrecke

McLaren SLR



Unter südlicher Sonne fährt es sich am schönsten. Das Einlenkverhalten des SLR in Kurven ist sehr gutmütig. Der seidenweiche Motor entfaltet Laufkultur, ohne jedoch müde zu wirken. Er setzt seinen V8 Dampf souverän um. Die Einzelradaufhängung vorne funktioniert hervorragend.

Eine Kleinigkeit, die der versierte Slotter mit Pinsel und Farbe schnell abstellt.

Ansonsten glänzt der 722 in allen Passagen des Kurses. Mit gewohnt guter Scalextric Technik schnurrt der Super-Benz über die Strecke. Wir haben lediglich die Mechanik geölt und drehen unsere ersten Testrunden pur ohne MTS. Die Kraft des Motors entfaltet sich bestimmt, aber nicht zu brutal, so dass die Power sauber über die gut griffigen Reifen auf die Strecke fließt. Wir fahren permanent mit Abblendlicht, das die Strecke auch bei Nacht gut ausleuchtet und die Position hinten klasse markiert. Raffiniert: Lichtreflexionen an den polierten Sidepipes lassen in Vorbeifahren den Anschein erwecken, sie speien Feuer.

Das McLaren Aggregat ist vorne längs eingebaut und treibt die Hinterachse über eine Kardanwelle an. Beim Öffnen und Abnehmen der Karosserie fällt eine zunächst eigenartige Abdeckung auf. Sie soll die Kiemen des SLR von innen schwarz abdecken, damit kein UV-Licht den Motorblock bleichen kann. Wir werfen die wartungsunfreundliche Konstruktion aus dem Chassis und decken die Karosserie von innen mit schwarzer Folie ab. Dies ist zudem leichter und senkt den Schwerpunkt des Benz ab. Das Inlinergetriebe schnurrt dezent, wie man es von Scalex kennt.

## Rundstrecke

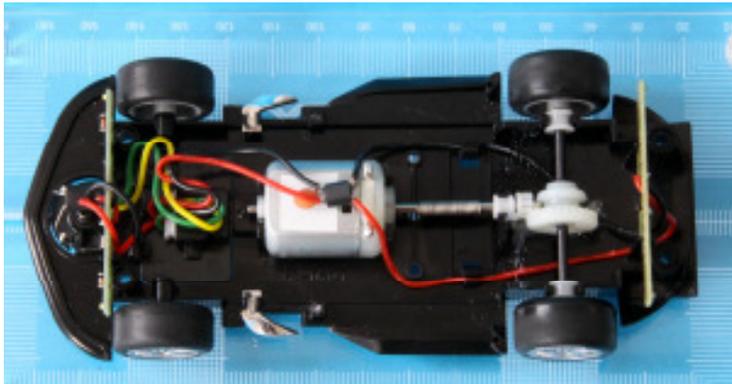
# McLaren SLR

Der Motor hat in seiner Aufhängung ein wenig Spiel, das wir zur Gunsten seiner Performance durch Klebstoff eliminieren. Die Vorderachse verfügt über eine Einzelradaufhängung. Sie war von Nöten, da sich direkt darunter das Digitalfach fürs Chiptuning befindet. Wer analog bleibt, könnte auch auf Starrachse umrüsten. Aber wir sehen keinen Bedarf dafür. Die Räder drehen einwandfrei und laufen ohne zu Stempeln durch die Kurve. Sollte es wirklich leicht hakeln, hilft noch das Versiegeln mit Klarlack. Obwohl wir mit dem Fahrverhalten des SLR sehr zufrieden sind, legen wir noch eine Lage Blei in das leere MTS-Fach. Siehe da, der Grip an der Hinterachse

steigt an, der 722 liegt noch satter und fährt mit deutlich gesteigertem Grenzbereich durch die Kurven. Der exponierte Flügel kümmert uns nicht, da der McLaren ein derart stabiles Fahrverhalten bietet, dass man sich eigentlich mit 12 Voltan im Tank keine Sorgen machen muss. Es sei denn man beherrscht das Autofahren auf einer Rennstrecke nicht. Dann ist aber so ein Wagen sicherlich nicht das ideale Verkehrsmittel. Die Spiegel sehen gut aus, sind allerdings nicht aus Gummi und könnten brechen, wie der Heckflügel. Aber nur rein theoretisch, weil der Benz eigentlich viel zu gutmütig fährt, als dass man daran denken müsste.

### Fazit:

**Der neue McLaren SLR von Scalextric ist eine sensationelle Fahrmaschine mit einem breiten und gut kontrollierbaren Grenzbereich. Unter der Haube steckt solide V8-Technik, die über ein dezent schnurrendes Inliner-Getriebe entspannte Renneinsätze auf heimischen Kursen bei Tag und Nacht erlaubt. Gelungen auf der ganzen Ideallinie!**

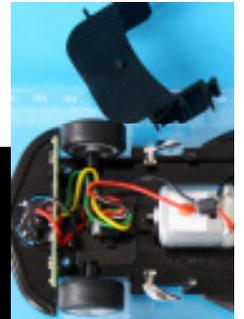


Durch Einkleben von Inliner und Kardanhalterung läuft das Aggregat noch kultivierter als im Serienzustand. Unkompliziert: Einzelradaufhängung vorne. Die beiden Sidepipes haben wir zur Sicherheit angeklebt.

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
147 mm	63,1 mm	39,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
84,3 mm	61,6 mm	63,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	Standard V8	Inliner

Exponierter Flügel für Anpressdruck. Er integriert sich in die Karosserielinie, die Schutz spendiert. Die Motorabdeckung flog raus. Kiemen kann man auch durch Klebefolie innen dunkel abdecken.



*Ninco baut für die ultimative Gangart Lightning Cars. Abseits der Limits mit Blitz und Donner unter der Haube! Wir haben den neuen Über-Ferrari mit den brandneuen Prorace Evo Felgen schon gefahren.*



**L  
I  
G  
H  
T  
N  
I  
N  
G**

***TIEF GEERDET***

**Rundstrecke**

## Lightning 360

*Jim Hunt Magazine®*

Den schnellen Lexan Ferrari 360 GTC haben wir schon in Ausgabe JHM No. 9 vorgestellt. Nun verpasst die spanische Tuningschmiede seinem Hengst aus Maranello eine Frischzellenkur, die leistungsbewussten Jockeys den Gaul durchgehen lässt. Alle Ninco-Hochleistungs-komponenten, die man im eigenen Tuningregal hat, fließen hier ein. Angefangen vom steifen Lexan-Chassis bis hin zu präzisen Leichtbauteilen bei Antrieb,

Getriebe und der rotierenden Mechanik. Ein Power-Aggregat im Longcan-Gehäuse ist im Anglewinderformat eingebaut. Es befeuert das Getriebe derart vehement, dass man bei ihm aus logischer Konsequenz auf gefrästes Metall zurückgegriffen hat. Plastikpendants würde nach wenigen Runden die Zähne ausspucken wie ein Boxer, der ohne Mundschutz kämpft. 290gcm Drehmoment für Durchzugskraft und Maximum

20000 U/min das viele andere aus dem Windschatten wirft. Fahrer und Cockpit sind auf Diät: Leichtes Lexan senkt den Karosserie-schwerpunkt deutlich ab, was besonders in Kurven punktet. Da tief nicht tief genug ist, montieren die Ninco-Ingenieure ihre neuen Aluminiumfelgen in Mischgröße. Vorne rotieren noch kleinere Fünfstern-Leichtmetallräder als hinten. Das lässt den Renn-sport-Ferrari noch niedriger als die serienmäßige Kundenversion liegen. Die Vorderachse ist präzise auf den Leitkiel abgestimmt. Die Schleifer schön glatt drücken, dann rollen die dezent auf-liegenden Vorderräder präzise mit.

**Definiert Fliehkraft neu:  
Hochleistungs-Ferrari im  
extremen Tiefflug.**



**Neue Prorace Evo Alus: Klassischer Fünfstern mit  
maximal reduziert rotierenden Massen.**



# Lightning 360

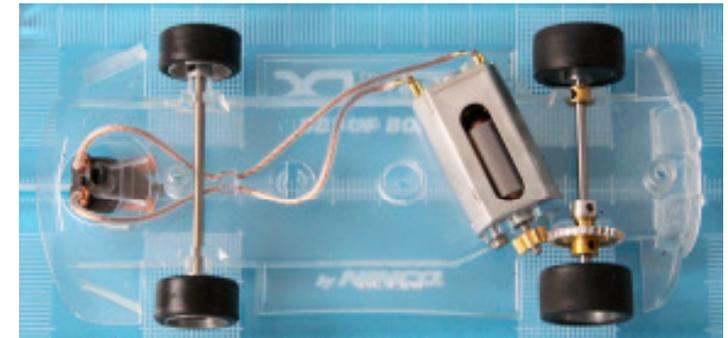
Optisch ist die Luft in den Radhäusern an der Box kein Highlight. Aber in Fahrt, wozu man dieses Auto gebaut hat, fällt dies nicht auf. Vielmehr freut man sich dann über die sagenhaften Fahrleistungen, die in Addition aller eingesetzter Mittel und Tricks dabei herauspringt. Das Rennpferd ist eigentlich nur durch zwei Dinge zu bremsen: Stromausfall und Unfähigkeit des Fahrers. In aller Bescheidenheit: Wir haben ihn kein einziges Mal ins Kiesbett geschossen. Trotz allem Lightning bleibt ein sehr großer, weiter Grenzbereich stehen. Er eignet sich nicht zuletzt dazu, bei Rennen sicher an Karambolagen der Konkurrenz sicher vorbei zu donnern. Ein Könner im Cockpit sorgt dabei für die Einstellung und Pulverisierung der aufgestellten Rundenrekorde.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
140 mm	63,4 mm	35,4 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
81,4 mm	63,2 mm	63,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
79 g	Speeder NC5	Anglewinder

**Fazit:**

**Der neue Lightning Ferrari von Ninco liefert alles, was man zum Rennen fahren braucht. Kraft, Steherqualitäten und Hochleistungs-komponenten, die die Luft der anderen verdammt dünn werden lässt. Mehr Rennauto out of the box geht nicht.**

Jim Hunt Magazine®



**Röntgen-Chassis:** Das transparente Lexan mit verschraubten Poweraggregat und Hochleistungs-Komponenten. Deren Präzision ist für die Leistungsexplosionen des Ferrari verantwortlich.

**Leicht und verwindungssteif: Lexan Bodengruppe**



**Maximal tiefer Schwerpunkt, dafür „Luft“ in den Radhäusern, was aber in Fahrt unsichtbar wird. Der Ferrari ist eine Rennmaschine und kein Eisdielen-Poser.**



# WWW.SLOTITNOW.COM



© 2010 - fixpunkt gmbh - nürnberg - www.fixpunkt.de

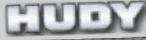
## Resine-Edition

ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

# TEAM SLOT®

# slot it now —

Wir sind Montag bis Freitag von 11.00 bis 17.00 Uhr für Dich da und versenden täglich!



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

# Peugeot hat es geschafft...

Die Franzosen kämpften jahrelang vergeblich gegen Abo-Sieger Audi bei den 24 Stunden an der Sarthe. 2009, endlich!



# Le **M**ans 2009

SCALEXTRIC PEUGEOT 908 HDI FAP

*Jim Hunt Magazine®*

**Rundstrecke**

## Peugeot HDi FAB

*Jim Hunt Magazine®*

Die Krone in der LMP1, der höchsten Sportwagenklasse zu erringen ist das Ziel aller großen Sportwagenbauer. Deutsche Schmieden wie Porsche dominierten schon oft an der Sarthe. Die 24 Stunden von Le Mans sind das interessanteste Langstreckenrennen der Welt. Wer hier gewinnt, den kennt hinterher jeder. Die letzten Jahre regierte Audi mit übermächtigen Autos. Seit Einzug des Dieselzeitalters in dieser Fahrzeugklasse versuchen es die Franzosen von Peugeot an den Ingolstädtern vorbei zu ziehen. Der Sieg wäre für die Verkaufszahlen des französischen Konzerns in Sachen Dieselauto nicht schlecht. Während Audi in den letzten Modelljahren auf ein offenes Auto setzte, fuhren die Franzosen in einer geschlossenen Version um den über 13 Kilometer langen Rundkurs. 2009 hat es endlich geklappt: Audi hatte mit den neuen 15er Auto Probleme, Peugeot nicht. Man zog am Ringtaxi vorbei und machte den Deckel in der LMP1 zu.

Wir stellten den großen Diesel Peugeot bereits in JHM No.11 ausführlich vor. Die LMP1-Tuner von Scalextric haben nun die aktuelle Siegversion des französischen Renn-Diesels mit blauen farblichen Akzenten neu aufgelegt. Ein Grund für uns, den Sieg der Franzosen zu feiern und ihre sagenhaft schöne Auto zu zeigen!

Die Fahreigenschaften dieses LMP1 im Kurztelegramm: Länge läuft und Spurbreite hält, was sie verspricht. Der 908er FAB bricht in geduckter Haltung über die Langstrecke und bietet allen

Komfort. Die bewährte Scalextric-Technik unter der Haube steuert ihren Beitrag bei, dass man nicht liegen bleibt. Zur leichteren Montage der Karosserie kann man überdenken, ob man die beiden Auspuffrohre nicht vom Chassis trennt und in den seitlichen Öffnungen der Karo klebt. Erspart Einklipsen und -fädeln beim Boxenstopp. Im Chassis findet man genügend Platz zur Bleitrimmung, falls man eine vornehmen möchte. Der Wagen arbeitet bereits mit maximal 12 Voltan bleifreiem Dieselsprit siegfähig.

Der Reifengrip reicht wie von Scalextric gewohnt vollkommen. Es bleibt ein schmaler Grenzbereich, der eine kleine Herausforderung für den Fahrer und dynamischen Fahrspaß offen hält. Genau das, was wir uns auf der Langstrecke wünschen. 24 Stunden das bedeutet auch Nachtfahrten. Der 908 ist gut gerüstet: Scheinwerfer vorne und hinten machen ihn unabhängig vom Tageslicht. Alles am Peugeot ist schwerpunktünstig tief, breit und kraftvoll. Kaum zu glauben, dass man einen Diesel fährt...

**David Brabahn, Marc Gené und Alexander Wurz fuhren 2009 den Peugeot endlich zum Sieg!**



## Rundstrecke

# Peugeot HDi FAB

Jim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
144,5 mm	63,4 mm	31 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
92,5 mm	62,6 mm	63,8 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Scal Standard	Inliner



Inliner im breiten und tiefen Chassis. Der rote Kabelbaum versorgt die gute Lichtanlage.



Siehe auch JHM No.11!



**12. Februar bis 8. März 2010**

**25%**

**[www.schmidbauer-modellauto.de](http://www.schmidbauer-modellauto.de)**

bei Bestellungen auf lagernde und lieferbare Ware in unserem Onlineshop oder Ladengeschäft. Alle darin vorgestellten Artikel sind lagernd und lieferbar, außer gekennzeichnete Neuheiten! Andere Rabatte oder Skonto werden während dieser Aktion nicht gewährt.

## **Versandkostenfrei**

- innerhalb Deutschlands ab € 50 Bestellwert
- Österreich, Belgien, Luxemburg und  
Niederlande ab € 120 Bestellwert

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

# ***Neue Megane braucht das Land!***

*Ninco liefert in seiner Einsteigerklasse neue Renault Megane Trophy. Rassige Fahrleistungen zum Taschengeldtarif?*



# ***One on one...***

Rundstrecke

## Megane Trophy

Jim Hunt Magazine®

Als Ninco mit seinem ersten One Serienauto im JHM No.12 einstieg, waren wir von Anfang an begeistert. Autos zum verträglichen Preis, die detailreduziert sind, aber trotzdem nicht übel aussehen. Im Gegenteil, man hat hier einen guten Kompromiss gefunden. Mittlerweile ist One ein Jahr alt und man hat die Latte deutlich höher gelegt. Auf den ersten Blick fiel uns gar nicht auf, dass es sich bei den neuen Renaults um „einfachere“ Modelle handeln soll. Die raffinierte optische Gestaltung, das geschickte Kaschieren

des weggelassenen Fahrerinlets über halbdurchsichtige Rauchglasscheiben, schöne Felgen mit tollen Reifen. Als wir das Modell in der typischen One Verpackung sehen, sind wir zunächst irritiert. Das soll ein One Auto sein? Wahnsinn! Nach der ersten Probefahrt verstärken sich die Zweifel. Der Renault liegt wie ein Brett und offeriert einen derart breiten Grenzbereich, dass man sogar ohne MTS-Einsteigerfahrhilfe mühelos um die Ecken brechen kann, als gäbe es keine Fliehkraft. Wahnsinn, welch Gefährt! Die

schnellen Franzosen beherbergen dabei nur die kleinen, kompakten Motoren unter ihrer Haube. Die Inliner krallen sich ruhig ins Kronrad und lassen die leichte Fuhre in Rekordzeit um den Kurs ballern. Eines der schnellsten Serienautos derzeit. Das schnellste in dieser Klasse! Die Tatsache, dass man es mit robust gebauten Autos zu tun hat, macht die Sache nicht weniger interessant. Perfektes Einsteigergerät und Basis-sportgerät für budgetfreundliche Rennserien gleichermaßen. Rennen fahren ohne aufwändige



**Sehr avantgardistisch: Beide spanischen Franzmänner haben eine charakteristisch grinsende Lippe unter dem Frontkühler. Weit ausgestellte Radhäuser beherbergen für die enorme Spurbreite, die mit dem langen Radstand das außerordentlich gutmütige Handling in Kurven ermöglicht. Man kann am absoluten Limit fahren und um nötige Zehntel für den neuen Rundenrekord kämpfen. Wer mit dem Megane langsam ist, sollte es mit dem Rennen fahren sein lassen...**



## Rundstrecke

# Megane Trophy

Jim Hunt Magazine®



Schrauber-Orgien und teure Materialschlacht. Der Fahrspaß steht klar im Vordergrund und kommt nie zu kurz! Durch weit ausgestellte Radhäuser ist der Heckspoiler gut in der Karosserielinie geschützt, sollte man über einen Fahrfehler zum Überschlag ansetzen. Man muss sich wirklich sehr ungeschickt anstellen, möchte man den neuen Trophy Megane aus dem Slot

hebeln. Die Reifen liefern auch auf glatter C-Bahn Mords-Grip und übertragen die 100gcm des kompakten Vierzylinders bei 16000 Touren jederzeit optimal und nachvollziehbar. Wir sind von den Kurvengeschwindigkeiten beeindruckt. Ist der Magnetsauger wirklich draußen? Klar! Alles was wir gemacht haben: Achsen, Motorwelle und Getriebe geölt... Wahnsinn!



Zum Debut gibt es diese zwei Versionen. Zurückhaltendes Weiß mit Polaroid als Hauptsponsor. Oder die knallige Version eines Niederländers, der für Terratorium startet. Das Budget verkraftet normalerweise auch die Anschaffung beider Wagen, sofern man nicht Kindergartenracer mit unfair limitiertem Taschengeld ist...

Rundstrecke

# Megane Trophy

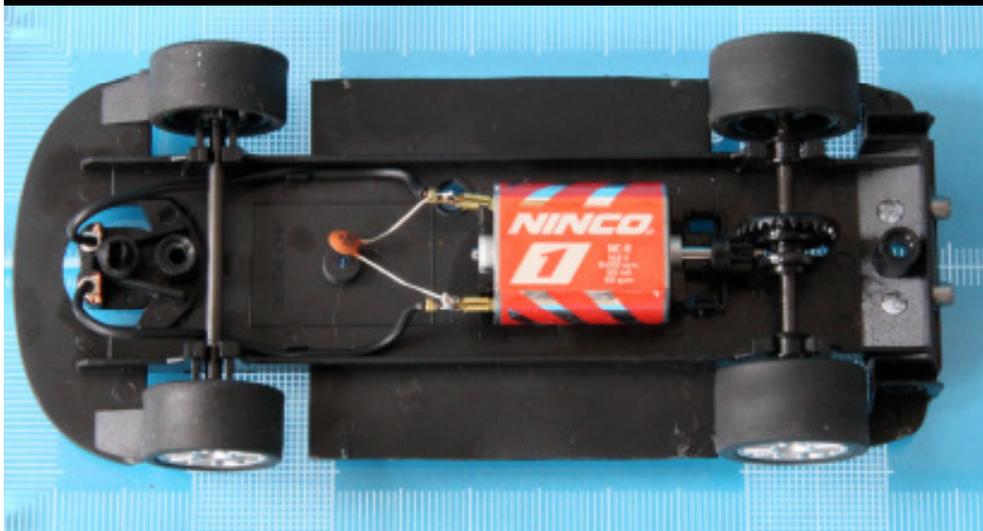
Jim Hunt Magazine®

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
134 mm	60 mm	39 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,4 mm	58 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	NC11	Inliner

Fazit:

*Ninco ist mit dem One Megane der große Wurf in der preisgünstigen Einsteigerklasse gelungen: Außerordentliche Fahrleistungen mit einem sehr breiter Grenzbereich und Dampf in allen Gassen. Dazu gibt es eine sehr gefällige Optik, die die die Latte in dieser Wagenklasse verdammt hoch legt. Glorreiches Anstimmen der Marseillaise!*

Einfach, stark, gut. Das Chassis des neuen Franzosen mit einfachen aber effektiven Aufbau. Der Motor mobilisiert bei 16000 Touren genügend Power, die sich mit der leichten Fuhre spielt. Bleifrei schnell...



Welcher Megane hat die Nase vorne? Frage des persönlichen Geschmacks...



# HIGHWAY PATROL

*Täglich auf Staatskosten Corvette fahren? Kein Problem bei der Kalifornischen Autobahnpolizei. Nach der Ausbildung bei N.I.N.C.O. geht es mit dem amerikanischen Kult-Sportwagen in moderner Auflage auf Rowdy-Fang.*



## Highway Patrol

# Corvette C6



Jim Hunt Magazine®

Das Böse lauert überall und fährt immer die schnellsten Autos. Zum Schutz der regelkonform lebenden kalifornischen Bürger hat sich ihr weiser Gouverneur, Arnold Schwarzenegger einen besonderen Kniff ausgedacht. Die Highway Patrol muss sich wehren können gegen die PS-Monster der bösen Buben. Es wurde von Behördenschiff-Schaukeln mit Rammbügel auf richtig männliche Polizeiautos umgerüstet! Um dem Nationalstolz nicht „Hasta la vista!“ zu sagen, besinnt man sich auf die US-Marke Chevrolet. Die Bezeichnung C6 hört sich gut und explosiv an. Genau das richtige Gefährt, dacht sich Arni. Es muss nicht jeder so wie ich im Hybrid-Hummer durch unseren schönen Bundesstaat fahren. Später stellte sich heraus, dass der steyrische Bua seine Sheriffs mit mächtigen Corvetten ausgestattet hat. Dass er bei der Ausstattungsliste aus Versehen sogar

Sidepipes, Heckflügel und -diffusor angekreuzt hat, liegt wahrscheinlich am Austro-Englisch des neuen Gouvärnörs. „Des is mir dodaal wascht!“ raunte der Terminator aus dem Staatspalast zum unkenden Rechnungshof. Der Spezialfahrzeughersteller Ninco roch die Lunte und hat sich den Auftrag unter den Nagel gerissen. Man baut nun in Arnis Auftrag die schnellen Polizeiwägen mit sonorem Motorsound und Lichtdiskothek auf dem Dach. Amis lieben die optische Inszenierung ihrer Einsatzfahrzeuge ungemein. Logisch, fährt man darin durch US-Straßen mit bunter Neonreklame, sollte man sich von letzterer abheben. Das ist der Grund für das wilde Lampen-Gefuchtel aus 1001 Nacht. Ninco hat sich hier 100 Prozent am Kunden orientiert und volle Luxleistung gegeben. Fährt man Einsatz, blinkt der Leuchtbalken auf dem Dach, zwei abwechselnd oszillierende Front-

scheinwerfer verstärken das behördliche Lichtspiel. Für europäische Verhältnisse eine äußerst gewagte Lichthupe! Bei uns in D-Land ein Garant für mehrere Gerichtsverhandlungen wegen Nötigung, Störung der nationalen Ruhe, der öffentlichen Ordnung, der TÜV-Bibel und der Tiefflugschneise der Rotkelchen-Kolonie von Delmenhorst. Nicht umsonst heißt man Amerika das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Dieser Slogan macht auch vor der Lichtanlage eines Polizeiautos halt. Langer Rede, kurzer Lauf. Die Ninco Corvette ist ein sensationelles Polizei-Auto aus der robusten crashresistenten One Serie, die ohne Fahrerinlet auskommt. Optisch bleibt man trotzdem auf der Höhe der Zeit und verbaut schöne Felgen mit Bremscheiben und bietet dazu

**Die neue Waffe gegen Raser. Corvette C6 von Ninco One mit toller Lichtanlage. Die Gangster werden Augen machen. Aber nicht nur die...**



Highway Patrol

Corvette C6



ein sensationell sportliches Fahrverhalten zum kleinen Preis. Diese Corvette kostet etwas mehr, schließlich beherbergt sie eine aufwändige Lichtorgel, die zum Schutze der Bahn-Anwohner und Eltern ohne Sound auskommt. Das Fahrbild im Einsatz ist gelungen, ein Mords Spaß, der für Abwechslung und Stimmung sorgt. Wer jungen Slotnachwuchs an die Bahn locken möchte, findet mit dieser Corvette das beste Aquis-Instrument und die Einstiegsdroge ins hoffentlich dauerhafte Hobby. Funktion und Belastbarkeit des Gefährts sind garantiert, denn Ninco One kann einiges ab. Die stabile Konstruktion sorgt dafür, dass man sehr viele Einsätze, auch mit Feindberührung fahren kann. Versucht man nicht wie Knight Rider durch Wände zu fahren, wird auch der Lichtorgel, die den besonderen Reiz des Autos ausmacht, weiterhin funktionieren.

**Fazit:**

***Ninco hat mit der One Vette im Police-Look ein lustiges und raffiniertes Gefährt auf die Bahn gestellt. Die wild blinkende Lichtanlage ohne Lärmbelästigung, die Crashesicherheit des Dienstwagens sowie sein gutmütiges Fahrverhalten fesseln die Leute an der Bahn, auch ohne Handschellen. Einfach den Trigger der Gaspistole durchziehen und eine volle Ladung Fahrspaß genießen!***

**Mehr Ninco One Corvette im JHM No.12 !!!**



**Das perfekte Einsatzfahrzeug für halsbrecherische Verfolgungsjagden. Aber auch für Kontrollfahrten, ob der Straßenstriche nachgezogen werden muss. Oder auch für Identitätskontrollen vermeintlicher Straßenhändler und ihrer Kunden. Die wummernde C6 flößt allen Respekt ein.**



Jim Hunt Magazine®



*Alter Schwede...*

# DRM 1977

*Ronny Peterson mischte nicht nur in der Formel 1 mit. Er war auch bei der Deutschen Rennsportmeisterschaft im fulminanten 320er dabei. Tuner Revell hat seinen BMW aus Zeiten des „richtigen“ Rennsports gebaut.*



**Rundstrecke**



## BMW 320 Gruppe 5

*Jim Hunt Magazine®*

Die Deutsche Rennsportmeisterschaft aus den 70er Jahren konnte sich bis in die frühen 80er retten. Das war damals noch richtig harter Motorsport mit Fahrern, die keinen Hehl daraus machten, ihre Charakterzüge offen zu zeigen:

Das galt auf der Strecke wie bei Interviews. Kein mediengerecht inszeniertes Geseier wie heute. Frei von der Leber ließ man Freude oder Ärger freien Lauf und gab ungefiltert zu Protokoll was wirklich Sache war. Die Autos sahen damals echt

krass aus: Mächtiges Spoilerwerk, aufgeblähte Backen waren nötig, um die Kraft eines Formel 2 Motors im Tourenwagen reiten zu können. Extrem breite Reifen auf der Hinterachse und minimal schmälere an der Front waren Pflicht, ...



Der erste Seriedreier löste die 02er Baureihe ab. Die DRM war die perfekte Inszenierung, den neuen Bayern den Käufern näher zu bringen.



Mit weit ausgestellten Radhäusern, breiter Spur und Reifen sowie mächtigem Spoilerwerk fuhr man mit Formel 2 Motoren um den Deutschen Rennsportmeistertitel. Auch ein F1-Schwede fuhr mit...





# BMW 320 Gruppe 5

Jim Hunt Magazine®

... wollte man auf der Ideallinie bleiben. Das war oft leichter gesagt als getan. Viele junge Wilde fuhren in zwei Divisionen gegeneinander um den Sieg. Die direkte Konfrontation von Mensch und Material wurde dabei nicht selten wörtlich genommen. Wenn es krachte, dann richtig heftig! Revell hat uns schon mit mehreren BMW 320 in den vergangenen Jahren erfreut. Angefangen mit dem Jägermeister von Stuck, den goldenen Warsteiner, die (kastrierte) Fruit of the Loom Strichcode-Version bis hin zum Sondermodell von Winkelhock und der in Europa eher seltenen US-Version von David Hobbs. Wir haben sie alle gefahren. Nun kommt das Bayerische Eisen des großen Schweden Ronny Peterson.

Bengt Ronald "Ronnie" Peterson gilt als einer der besten Formel-1-Fahrer der 70er Jahre. Der Schwede fuhr seit 1970 in der Königsklasse des Motorsports und erkämpfte sich schon im Jahr darauf den Vizeweltmeistertitel. Der WM-Dritte der Saison 1973 zählte Niki Lauda, Emerson Fittipaldi und Jacky Ickx zu seinen Teamkollegen. Seine Vielseitigkeit bewies er auch mit der Teilnahme an Rennen der Deutschen Rennsport Meisterschaft (DRM). In der Saison 1977 ging er mit dem 300 PS starken BMW 320 in der Gruppe 5 an den Start. Über 120 Formel-1-Rennen bestritt Ronnie Peterson, bevor eine unverschuldete Massenkarambolage seiner Karriere im September 1978 ein Ende setzte.

Zum Fahrtst flog zunächst das MTS raus. Ohne Hafthilfe fährt der extrem breite BMW zunächst unsicher. Seine extrem breiten Reifen werden angeschliffen, damit sie über ihren kompletten Querschnitt aufliegen und sich in den Plaspflast beißen können. Sie werden verklebt, damit sie auf der Felge nicht mehr wandern können. Die Vorderreifen wurden gegen störenden Grip mit Klarlack versiegelt. Eine Ladung Blei ins Chassis und schon dreht der 320er forscht seine Runden. Durch die breite Spur liegt der Gruppe 5 Bayer sehr souverän auf der Strecke und er lässt sich nur durch grobe Fahrfehler ins Kiesbett werfen. Der Frontmotor hängt gut am Gas und überträgt BMW-typisch seine Kraft über Kardanwelle auf die Hinterachse. Wir haben die Wellenhalterung eingeklebt, damit sie nicht bei maximaler Drehzahl ausspringen kann.

Imposantes Flügelwerk hielt die Gruppe 5 damals am Boden.



### Fazit:

**Der Gruppe 5 BMW von Tuner Revell ist eine heiße DRM-Fahrmaschine, die nach kleinen Kniffen noch mehr Potential auf die Strecke legt als im Serienzustand. Die patriotisch bajuwarische weiß-blaue Lackierung gefällt uns sehr gut, sie gibt unsere Himmelfarben wieder.**

**Siehe auch JHM No.9**

# ***PORSCHE CARRERA CUP VERSION***



*Wie rennbereit ist der neue 1 zu 24 SCALEAUTO Porsche ?*

Rundstrecke  
1zu24

## Porsche 997 Cup

Jim Hunt Magazine®

Scaleauto liefert für den großen Maßstab 1zu24 einen neuen Cup Porsche der aktuellen 997 Baureihe. Unter seiner Haut steckt ein Metallfahrwerk mit Alufelgen, standardmäßigen

3mm Achsen in Gleitlagern, ein verschraubtes Getrieberad und ein tief greifender Holzbahn-Leitkiel. Auf dem Chassis ist über vier Schrauben die Karosserie fixiert, die in ihrer Aufhängung entkoppelt arbeiten kann. Die Räder stehen schön tief in den Kotflügeln, so wie man es von den Cupwagen kennt. Die Optik kommt keinesfalls zu kurz, im Gegenteil. Die Jungs von Scaleauto haben den Spagat aus Detaillierung und sinnvoller Reduzierung sehr gut hinbekommen.

Alles dran, was dieser Wagen braucht und so verpackt, dass beim Lacktausch nicht gleich finale Fetzen fliegen. Die Lackierung in rot-weiß spiegelt das nationale Flaggenbewusstsein des österreichischen Piloten Brückl wieder. Er lenkt den 997er, der zudem vom Herrenmagazin Penthouse gesponsort wird. Das ist gar nicht so weit hergeholt. Schließlich lesen fast alle Männer diese Hochglanzlektüre nur wegen der sich darin befindlichen Autotests...



Steht satt tief in den Federn: Scaleauto Cup-Porsche.



Rundstrecke  
1zu24

## Porsche 997 Cup

Jim Hunt Magazine®

Möchte man einen Blick auf die Technik werfen, muss die Karosserie über vier Schrauben demontriert werden. Die Halter bleiben am Deckel, darunter: Aufgeräumte Fahrwerkstechnik.

Das Material ist in der anständigen Preisklasse knapp unter 10000 Cent sicherlich nicht auf dem Niveau eines Scaleracers. Aber keinesfalls minderwertig. Man hat alles, was man braucht um in

den großen Maßstab mit einer vernünftigen Basis einzusteigen. Die aufwändige Montage eines Rennfahrwerks fällt komplett weg. Man kann sich auf Einstellungs- und Wartungsarbeiten einlassen, um so das Optimum aus dem Wagen heraus zu holen. Durch den Einsatz des 3mm Maßes bei den Achsen kann man zudem auf ein reichhaltiges Zubehörprogramm zurückgreifen.

Das bedeutet nicht einmal, dass man sofort auf Kugellager, Tuningfelgen und allerlei Specials greift. Es reicht für den Anfang, wenn man sich als ambitionierter Einsteiger zunächst an das Thema Übersetzung herantastet. Der Austausch des Achszahnrades ist keine große Kunst. Die Wirkung kann dafür je nach Bahncharakter groß sein. Schließlich will man das Optimum aus Kraft



Gelungener Spagat aus sinnvoller Detaillierung und rennsporttauglicher Reduzierung. Der charakteristische Heckflügel des GT3 integriert sich formschön ins Heck, so dass er sich bei Feindberührung nicht gleich verabschiedet. Hinten unten: Die Doppelauspuff-Anlage für das so schöne, heißere Röhren.



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

**H+T**  
AUTORENNBAHN.de

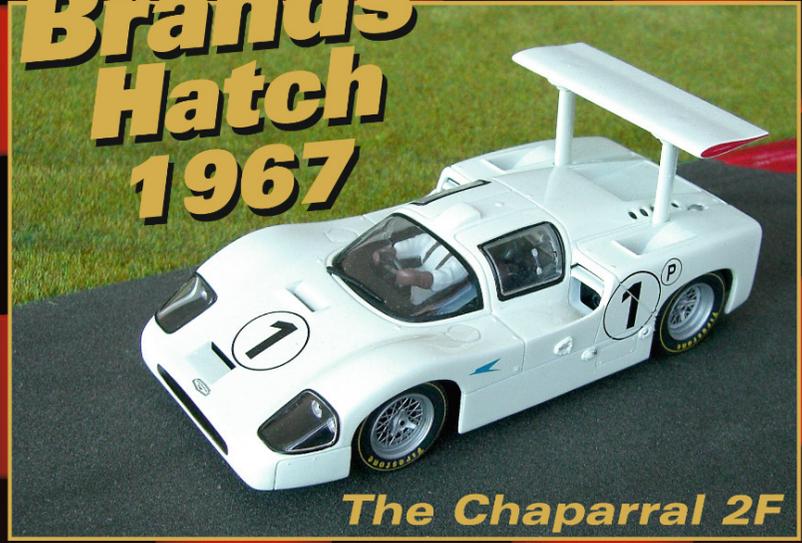
**HT**  
RACING  
**SW**



**SLOT** H+T Motor Racing GmbH  
Giert 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**

**MRRRC**

Slot Racing since 1954!

**H+T MOTOR RACING**

**SLOT**  
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

Rundstrecke  
1zu24

## Porsche 997 Cup

Jim Hunt Magazine®

Maximale Leistung und Beherrschbarkeit aus dem Porsche herauskitzeln. Wir haben ihn auf einer Carrerabahn eingesetzt und dazu sein Leitkiel-schwert um 1,5 mm gekürzt, damit die Vorderachse mitdreht und dies nicht nur über die „Luft-

reibung“ tut. Befeuert wurde der Wagen mit 12 Voltan-Sprit, was ihm im Serienzustand einem ausgewogenen Charakter verlieh. Wir haben ihn so auf unserer Bahn sehr gut im Griff und die Kraft des Motors fließt optimal dosierbar auf die

Strecke. 14,5 Voltan waren auch möglich. Aber man kommt auf C-Schiene teilweise schon an die Grenzen. Die Hinterreifen wurden für mehr Grip plan geschliffen, die Vorderräder erhielten eine Beschichtung mit Klarlack. Öl auf die Lager und Fett aufs Getriebe. Letzteres lief ein wenig rauh, eine Plastikstrebe am Zahnrad des Testwagens ist leider gebrochen. Wir tauschten es aus. Nun läuft das Porsche Getriebe wieder deutlich ruhiger.

Der Porsche liegt in Kurven satt und gut kontrollierbar, wenn man es mit der Gasstellung nicht übertreibt. Das Gewicht des großen Maßstabs verlange eine völlig andere Fahrweise im Gegensatz zu den kleinen 1zu32ern. Aber das Herantasten an den Grenzbereich stellt kein großes Problem dar. Dafür rollten die größeren Räder wesentlich ruhiger über Stöße der Plastik-Schienen. Auf Geraden zieht der Motor ordentlich durch. Er erreicht sein Maximum (in der ausgelieferten Serienübersetzung) nach wenigen Bahnmeter, wobei der Motor sehr deutlich und explosiv hochdreht. Wirft man vor Kurven den Anker, schiebt zwar das Gewicht des Wagen noch ein wenig nach, aber man kann seine Bremspunkte trotzdem sehr deutlich festlegen. Ein zwei Runden auf der Strecke und man ist flott im tief liegenden Cup-Porsche unterwegs.



Rundstrecke  
1zu24

# Porsche 997 Cup



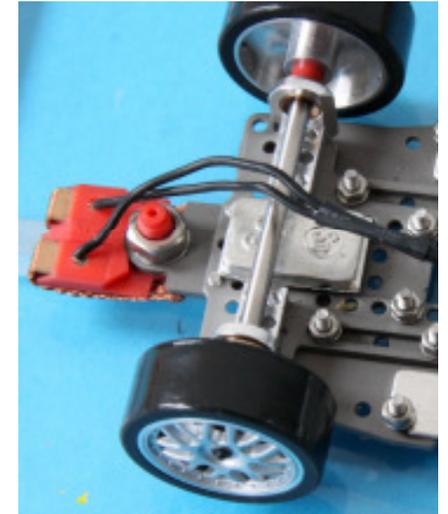
Jim Hunt Magazine®

## Fahrzeugschein

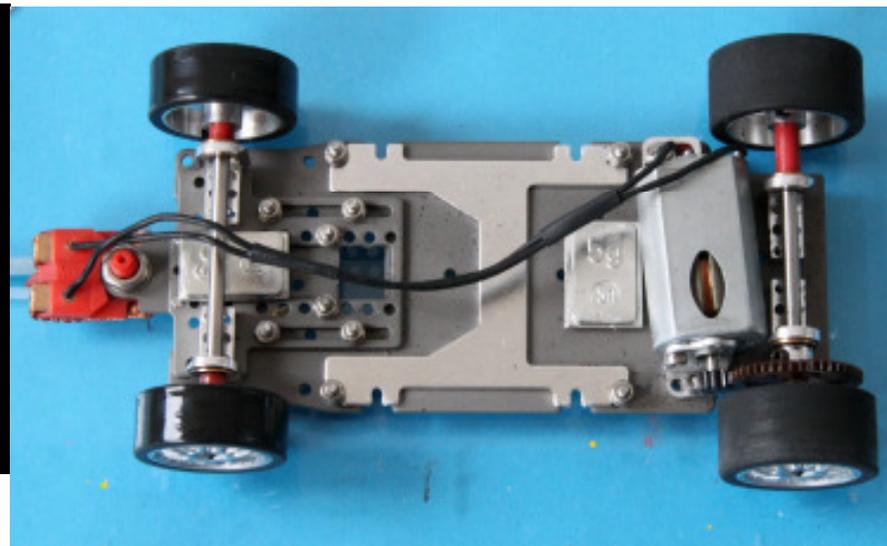
Länge	Breite	Höhe
188 mm	788 mm	501 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
101,1 mm	705 mm	747 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
204 g	Scaleauto Longcan	Sidewinder/ Anglewinder

### Fazit:

Der Scaleauto Porsche 997 GT3 im großen Maßstab liefert rennambitionierten Slottern eine tolle Basis für den Einstieg ins fortgeschrittene Hobby. Solide 3mm Achsen im überschaubaren Metallfahrwerk sind ein guter Parameter, um sich an Getriebeabstimmung und das Feintuning heranzutasten. Das Angebot an Zubehör-Teilen ist in dieser Baugröße sehr groß. Der Preis für diese leistungsfähige Kundenversion geht völlig in Ordnung.



Das Metallfahrwerk ist längenverstellbar, der Motor kann sowohl als Sidewinder als auch als Anglewinder eingebaut werden. Seine Aufhängung macht's möglich. Gleitlager in verschraubten Achsführungen reichen für den Anfang. Wer es unbedingt haben will, könnte auf Kugellager umrüsten. Die 3mm Technik bietet sehr viel Auswahl bei den Tuningteilen. Die Vorderräder haben wir mit Klarlack behandelt, die Hinterräder leicht angeschliffen. Die Eintauchtiefe des Leitkiels gekürzt, sie war für C-Schiene zu enorm. Vorne und hinten noch je 5 g Ballast eingeklebt, damit kamen wir noch besser mit dem Porsche zurecht. Die Aufhängung der Karosserie wird im H-Halter verschraubt, die Steher bleiben im roten Aufbau fixiert.





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

PORSCHE

# 996 GT3



*AutoArt 1zu24 Bollwerk in Rennsportweiß*

**Rundstrecke  
1zu24**

## **Porsche 996 GT3**

*Jim Hunt Magazine®*

Porsche GT3 ist der Superlativ für die Rennstrecke, möchte man darauf einen 911er pilotieren. Die Weissacher liefern ihn als käufliche Motorsport-Kundenversion aus. Qualität und Leistung stehen in Einklang und bieten Performance und Standfestigkeit, von der andere noch lange träumen werden.

AutoArt hat diesen 996er als kleinen 1zu32 längst im Programm. Wir fuhren ihn schon in den Anfangstagen unseres Magazins vor zwei Jahren und lackierten ihn in No.2 zur Pink Sally um.

Im Jahrgang 2010 entdeckt der Tuner dieses rennsportweiße Bollwerk nun auch für den großen Maßstab. Ganz ohne Sponsorenaufdrucke ist er etwas für Puristen oder solche, die ihn als Basis zum Aufbau eigener Kreationen oder Kundenrennsportversionen nutzen möchten. Die gewohnt gute Qualität bei den optischen Details hebt den Wagen in eine eigene Liga. Und das, obwohl es ein 1zu24 Komplettfahrzeug zum anständigen Budget ist. Dass man damit auf der Rennstrecke, oder gar im Scale-Racing nicht mit-

halten kann sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Das Kunststoffchassis und die sich darin befindenden Komponenten laufen für diese Fahrzeugklasse gut. Achillesferse der Autoarts im großen Maßstab ist und bleibt der leidige Leitkiel, der in seinen Dimensionen einfach viel zu mickrig ist, um den Wagen vernünftig im Slot zu halten. Fährt man mit serienmäßigem MTS kann die Hafthilfe hier einiges kaschieren. Sie hält den Porsche auf Ideallinie, hält sich der Pilot in Kurven im Zaum und reißt den Schieber nicht zu



**Tuner AutoArt zieht beim 1zu24er GT3 der 996 Baureihe optisch alle Register und achtet auf alle Details, auf die es bei diesem Porsche ankommt. Der mächtige Heckflügel und die weit nach außen gewachsenen Kotflügelverbreiterungen geben dem Rennsportler sein unverkennbares Gesicht.**



**Rundstrecke  
1zu24**

## **Porsche 996 GT3**

*Jim Hunt Magazine®*

frühzeitig auf. Für genussliches Sportcruisen über die heimatliche Rennpiste ist die Technik in Ordnung. Möchte man es richtig krachen lassen, muss ein anderes Leitkielkonzept mit längerem und tieferem Schwert in den Wagen. Oder man setzt die sensationell schön gemachte Karosserie auf ein solides Metallsportfahrwerk.

Die Lichtmaschine mobilisiert genügend Saft, so dass man auch mit Fahrlicht über den Kurs gleiten kann. Die Leuchtkraft ist ausreichend, allerdings zu schwach zur Ausleuchtung der Piste bei Nachtrennen, was nicht der Einsatzbereich dieses schönen Wagens ist.

Der Grip der Reifen, die auf schönen Speichenfelgen mit polierten Hörnern und Zentralmuttern aufgezogen sind, geht für diese Wagenklasse völlig in Ordnung. Die Achsen drehen sich leicht und problemlos. Wir haben lediglich die Gleitlager mit Öl versorgt, was die Leichtlaufeigenschaften unterstreicht. Ebenso die bekam die Motorwelle und die Schraubzapfen der Karosserie je einen Tropfen ab. Blei haben wir keines in den Wagen gepackt. Bedingt durch den eingeschränkten Einsatzbereich ist dieses Feintuning ein zu vernachlässigender Faktor.



**Verschraubte Speichenfelgen im polierten Bett. Die Kühlöffnungen in den Seitenscheiben heben den Sportler deutlich von der Straßenversion ab.**



**Die Spiegelei-Lampen stammten aus den Boxster und waren ein Indiz für schwäbischen Sparkurs. Nach harter Kundenkritik korrigierte Porsche ihre Form in leicht gefälligere Konturen...**

### **Fazit:**

***Der Porsche 996 GT3 von AutoArt im großen Maßstab ist ein sehr detailliert gefertigter Rennwagen, der durch den serienmäßigen, unterdimensionierten Leitkiel Federn lassen muss. Mit einem größeren Bauteil ließe sich viel mehr aus seinen sportlichen Genen herauskitzeln. Ideal für sportliches Cruisen auf der Heimrennstrecke oder eine tolle Basis zum Aufbau auf einem Metallfahrwerk.***

# Ballistol Universalöl für große und kleine

## *Rennwagen...*



**Tel.: 02150 70 96 25**  
**Info@Ballistol-Shop.de**  
**www.Ballistol-Shop.de**



**Ballistol-Shop.de**



Inh.: P.Michael Sommerhoff, Fronhofstraße 29, 40668 Meerbusch

# PLYMOUTH

# CUDA

*SCX baut dickes  
70er Eisen!*



*Burn up  
the road,  
man!*

*Click clack*

**Klassiker**

## **Plymouth CUDA**

*Jim Hunt Magazine®*

Der Plymouth AAR Cuda aus den 70ern war die Ausgeburt an Leistung und optisch eine Reverenz auf und neben der Rennstrecke. 500 PS und mehr standen je nach Tuningstufe unter der Haube an und warteten darauf aus ihren Brennräumen entweichen zu dürfen. SCX hat sich diesem US-Großkaliber gewidmet und zwei Versionen vorab auf den Markt gebracht. No.42 und No.48 stehen zur Auswahl. Das Dunkelblau-metallic glänzt sehr edel im Sonnenlicht. Damit keine Langweilerstimmung aufkommt, wurde die Lackierung mit rot-orange-gelben Streifen gemäß dem Zeitgeist der 70ties aufgepeppt. Kräftiges Good Year Walzenwerk auf der Hinterachse und leicht dezentere Dimensionen in Gummi an der Vorderachse unterstreichen die einmalige Optik. Die Nase der wuchtigen Fahrmaschine ist stark abgesenkt, was den Wagen auf Geraden durch den Anpressdruck des Fahrwinds auf den Boden presst. Aggressiver kann kein Auto im Rückspiegel auftreten. Die Hinterachse mit Sperrdifferential ist samt Antriebseinheit pendeln gelagert, was das Fahrverhalten in Kurven verbessert. Das entkoppelte Heck kann sich Unebenheiten der Strecke und der Seitenneigung der Karosse durch die Fliehkräfte anpassen. Minimales Lockern der Karosserieschrauben unterstreicht diesen positiven Effekt. Der Motor: Wie es sich für einen Big Banger gehört mobilisiert er mächtig Druck ab Drehzahlkeller und wie man es von Aggregaten mit SCX Kopf



**Mit böse abgesenkten Blick nähert sich der Cuda im Rückspiegel seinen Gegnern. Das Wüten des Laufzeugs unter den Motorhaube lässt den Boden vibrieren. Die Sidepipes atmen die Abgase des Großkalibers vor den kräftigen Hinterreifen aus. Ein Frontspoiler erhöht den Abtrieb, den das Powereisen braucht, um nicht abzuheben.**

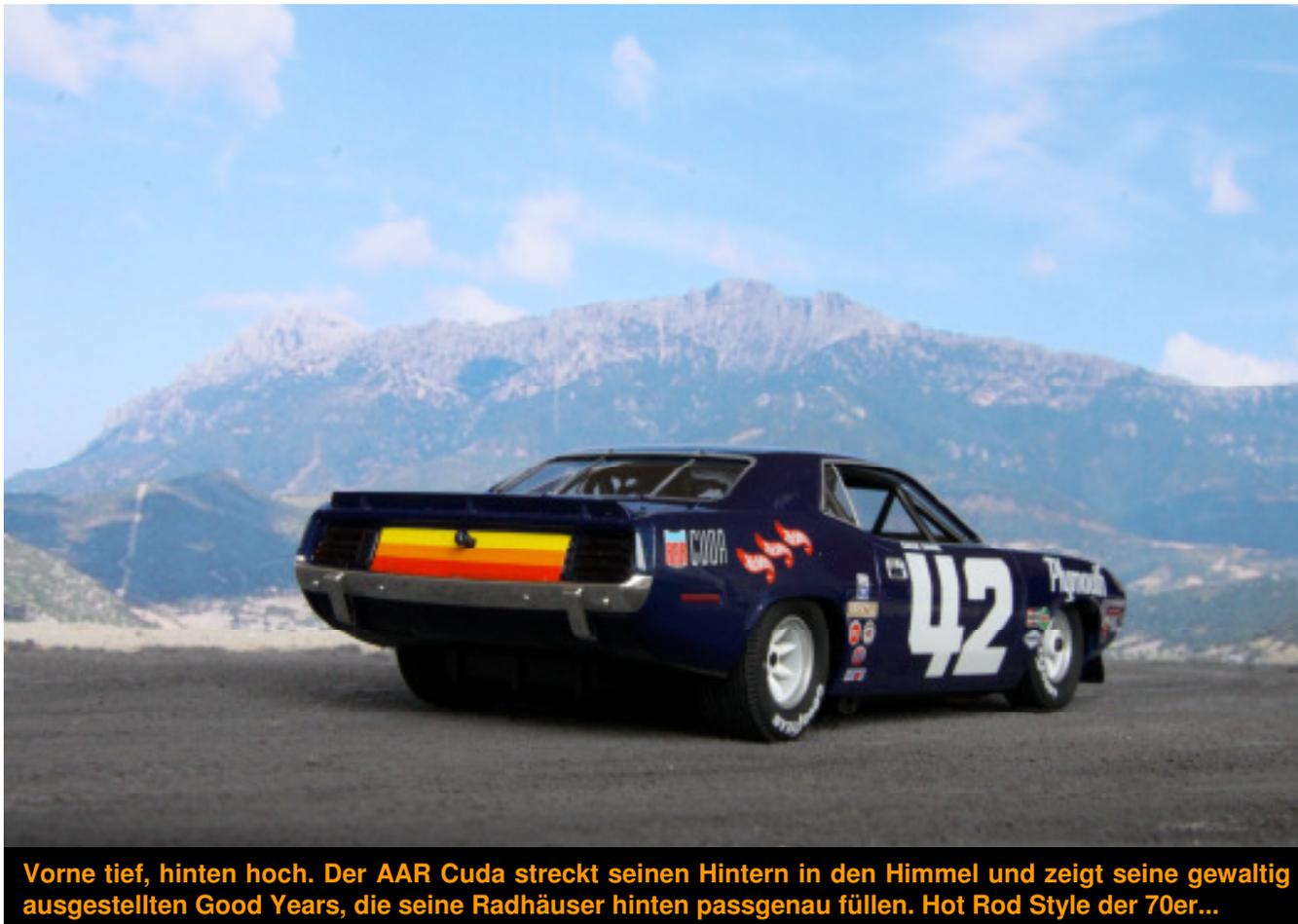
**Klassiker**

# Plymouth CUDA

*Jim Hunt Magazine®*

kennt, steht eine sehr angenehm abrufbare Drehmomentkurve zur Disposition. Wie es sich für so einen großvolumigen Brummer gehört, drückt er seinen Piloten vehement in den Sitz,

ohne dafür zu sorgen, dass er sich übergeben muss. Das Bremsverhalten: Kontrollierter Ankerwurf, der präzise am gewählten Punkt zur Verzögerung führt. Länge läuft und Breite stützt.



**Vorne tief, hinten hoch. Der AAR Cuda streckt seinen Hintern in den Himmel und zeigt seine gewaltig ausgestellten Good Years, die seine Radhäuser hinten passgenau füllen. Hot Rod Style der 70er...**



**Sensationell blaue Effekt-Lackierung, böser Blick. Indizien für eine Wagenklasse, die es in Europa so nicht richtig gab: Plymouth AAC Cuda**



**Klassiker**

# Plymouth CUDA

Jim Hunt Magazine®

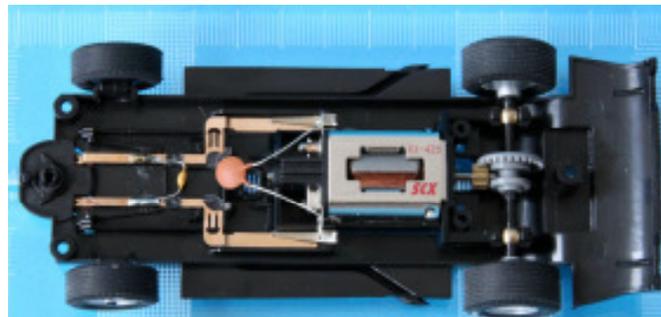
Diese Weisheit der Fahrwerksgeometrie trifft in Anbetracht der Cuda-Dimensionen voll ins Schwarze! Eine außergewöhnliche Fahrmaschine, die den Beat der 70 Jahre Rennen in den USA perfekt spiegelt oder besser mit ehrfürchtigem Bass-Dröhnen vermittelt.

### Fazit:

**Lange erwartet, endlich da. Der Cuda von SCX belohnt die Fans durch seine einzigartige Performance: Brachiale Optik und gute Fahrleistungen, die mit seiner Verarbeitung im Einklang sind. Der drehmomentstarke Motor mobilisiert die Wumme ohne unnatürliche Leistungsexplosion. 12 Voltan tankt der waschechte US-Motorsportfan und die guten alten Zeiten kehren zurück.**



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
150 mm	62,6 mm	37,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
86,8 mm	56,6 mm	59,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	RX 42B	Inliner



**Vorne funktionelle Einzelradaufhängung, hinten Messinggleitbuchsen. Bleifrei schnell unterwegs dank pendelnd gelagerter Antriebseinheit, die sich der Fahrbahn und Fahrlage stets anpasst.**

**Offenes Fenster und zusätzlicher Ansaugschlauch für freies Durchatmen des luftgekühlten Piloten. Sei blasser Teint: Indiz für brachiale Beschleunigungen?**



# Scalextric bringt zwei Neue

*Chevrolet Camaro – der Gegenpol zu Erzrivale Ford, die mit Mustangs in den Pony Car Wars antraten. Wir berichteten bereits über die legendären Schlachten beider US-Werke aus Mo-Town, die es verstanden über eine volksnahe und populäre Rennserie, die Kauflaune des Publikums anzukurbeln.*



*Mitte 70er: Warren Agor Racing*

*69er Studenten Revolte Uni Pittsburgh*

# CAMARO FIEBER

**Klassiker**

## Pittsburgh Camaro

*Jim Hunt Magazine®*

Die Universität Pittsburgh beschäftigte sich mit Fahrzeugkunde und welches Mittel ist dafür am besten geeignet, um Lehrbeispiele in die Praxis umzusetzen und zu testen? Ganz einfach. Motorsport! Man stellte Ende 1969 den Camaro fertig, um mit ihm Rennen fahren zu können. Man stieg gleich richtig hart ein und testete die Fähigkeiten des Autos und der Studenten-Mannschaft bei den 24 Stunden von Daytona. Der Fahrer hieß Bob Fryer, der bis 1971 mit dem Wagen bei der Trans-Am und SCCA Rennen teilnahm. 1971 gewann man sogar das ARRC American Road Race of Champions. Der Camaro rannte noch bis 1977, bis er in Rente ging. 1992 war seine Restauration abgeschlossen und man kann ihn bis heute bei diversen SVRA Veranstaltungen live sehen und hören. Tuner Scalextric gab uns die Gelegenheit dieses Bollwerk zu testen. Wir haben zwar die Universität längst hinter uns gebracht.

Aber ein paar Extrasemester in so einem Gerät, das kann nicht schaden. Der Chevrolet ist eine ausgezeichnete Fahrmaschine um bei Ponycar Rennen gegen den Ford Mustang anzutreten. Wir haben von beide Fabrikaten schon in früheren Ausgaben ausgiebig vorgestellt.

**Die Studentische Fakultät Motorsport von damals ist wie der Camaro längst in die Jahre gekommen. Trotzdem sitzt noch jeder Handgriff, die dem Baby ein paar Extra-PS entlocken. V8 at its best!**



**Aggressiver Blick trotz blind abgedeckter Lampen. Der Universitäts-Camaro ballert über den Campus.**



**Klassiker**

## **Camaro 70er**

Der neue orangerote Camaro von Warren Agor sieht rattenscharf aus und fährt adäquat zur Optik. Souveränes V8-Vollgas: Die Paradedisziplin des großvolumigen Bollwerks. Technisch folgt er der in No. 11 vorgestellten Camaro Chaparral Version. Solides Scalextric Tuning unter der Haube bietet eine hohe Standfestigkeit der Komponenten und Fahrleistungen, die hammerhart überzeugen...

**Fazit: Große Glücksgefühle für Fans der US Big Bang Klasse. Einsteigen und Feeling inhalieren!**



Steigt man dem Kamerad voll aufs Bodenblech, bringen die Sidepipes die Luft zum Vibrieren. Breiter Good Year Grip verwandelt Burnouts zum Raketenstart. Launch Control ist etwas für neuzeitliche Schnullis...



Großer Durst: Der V8 lässt Einiges durch seine Brennräume zwitschern. Dafür bekommt man Leistung satt und Sidewinder-Großserientechnik vom Feinsten. Der mächtige Frontspoiler bietet erforderlichen Anpressdruck beim Einlenken der großen Fuhre in engen Kurven wie auf schnellen Geraden...



*Jim Hunt Magazine®*

® **Revell**



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



© 2010 Gim Hust Magazine®

*classic slot dreams and more*

*Alfa Romeo*

33/3 Longtail



*Le Mans Racer*

*Jim Hunt Magazine®*

**Klassiker**



## Alfa 33/3 Longtail

*Jim Hunt Magazine®*

Le Mans 1970, legendäres Thema, toller Film. Wer den Kult-Streifen mit Steve McQueen nicht kennt, lebt am Hobby historischer Motorsport irgendwie vorbei. Neben den Porsche 917K und Ferrari 512 Coda Lunga gibt es selbstverständlich noch viele interessante Rennfahrzeuge aus diesem Kultrennen rund um die Uhr. Racer hat das Thema aus italienischer Sicht beleuchtet und neben tollen Ferraris nun dessen unmittelbaren Erzrivalen Alfa entdeckt. Den 33/3 gibt es längst. Nun kommt seine Weiterentwicklung in Form des Longtail, der konsequenten Verlängerung des schnellen Spiders für die lange Mulsanne Gerade, auf der sich das Rennen entscheidet. Vier verschiedene Longtail rollen aus der Racer Manufaktur, wir haben uns die Nr. 36 ausgesucht,

das Rennauto von Adamich und Courage. Es beendete damals das Rennen leider nicht: Elektrik- und Kolbenprobleme warfen ihn in Runde 222 ab. Uns aus heutiger Sicht egal, sieht der Wagen trotzdem super aus und gefällt uns in der klassisch roten Farbe mit weißer Nase gut.

Auto Delta hieß die Motorsportabteilung von Alfa Romeo, die für den Aufbau und Einsatz der schnellen Flundern verantwortlich war. Nicht nur in Le Mans, auf allen Rennstrecken damals duellierte man sich mit der Konkurrenz, insbesondere mit Ferrari, der aus der gleichen

### Alfa-Emblem am Kühler als Erkennungsmerkmal



**Der 33/3 bekam ein verlängertes Heck für mehr Spurstabilität auf Hochgeschwindigkeitsgeraden.**



**Klassiker**



## Alfa 33/3 Longtail

*Jim Hunt Magazine®*

Gegend stammte und das Feindbild No.1 war. Umgekehrt war der Commentatore ebenfalls besessen, die anderen Italiener zu schlagen, zu demütigen und ihnen zu zeigen, dass sei seinen Weggang von Alfa zu bereuen hatten.

Racer überlässt in Detaillierung und Auswahl der Komponenten nichts dem Zufall. Präzision von Slot.it bei Motor, Aufhängung, Getriebe und Achsen lässt keine Wünsche offen. Die Bodengruppe selbst kommt aus eigenem Haus. Ebenso die präzisen, geschraubten Alu-Felgen samt Reifen. Die handgefertigte Resinekarosserie spricht eine deutliche Formensprache und gibt den langen 33/3 perfekt wieder.



Adamich im Cockpit sitzt umringt von Lüftungsgittern und dem typischen 33/3 Dreibeinspiegel.



Zwei Frontflaps und senkrecht stehende Heckflossen stabilisieren das Alfa Heck bei Vollgas. Alufelgen mit breiten Firestones lassen schon ab kalter Betriebstemperatur die Strecke glühen. Das Setup der Bodengruppe liefert dem seigfähigen Italiener eine satte Straßenlage.



**Klassiker**



## Alfa 33/3 Longtail

Jim Hunt Magazine®

MTS raus, kleiner Ölservice und ab geht es auf den langen Rundkurs. Vehement und zugleich gut kontrollierbar spurtet der Italiener los und erreicht mit getankten 12 Voltan Kraftstoff mit einem sehr authentischen Fahrbild seine Vmax. Der Sidewinder von Slot.it wuchtet den Spider stramm auf Vollgas und die Verzögerung kann sich ebenfalls sehen lassen. Spät vor der Kurve anbremsen und den Richtungswechsel gutmütig durchfahren. Was will man mehr... Der Alfa liegt wie ein Brett und seine Reifen bieten optimalen Grip, der eine stabile Fahrlage im Grenzbereich mobilisiert. Wer behauptet, Racer Rennwagen

sind Schmuckstücke hat Recht. Wer sagt, sie sind nur was für die Vitrine hat einen Wicklungsfehler in der oberen Zündspule. Sicherlich sind die Autos nichts für Grobmotoriker und viel zu schade für harte Rennschlachten, brechen hektische Einsetzerhände sofort die schönen zahlreichen Details aus fotogeätztem Kleinstmaterial ab. Aber wer mit Können und Sachverstand auf dem Kurs unterwegs ist, muss nicht mit 100 Touren über Standgas um den Kurs tuckern. Es reicht schon, wenn man derartig schwache Performance bei manchen Klassikver-

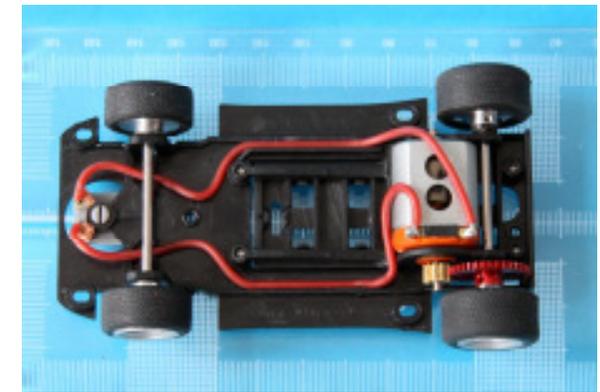
anstaltungen sieht. Den Alfa kann man kräftig bürsten, sofern man es versteht, sich auch im Grenzbereich kontrolliert zu bewegen. Sein Achtzylinder bietet in jeder Situation Souveränität, mit einem kompensierenden Gasstoß eingreifen zu können. Abflug mit Rolle sind das Leid der Anfänger. Solche gehören in einen Fiat 500.

### Fazit:

**Der Alfa Romeo 33/3 Longtail von Racer bietet offenes Le Mans 1970 Prototypen Feeling auf allerhöchstem Niveau. Qualität in Technik, Verarbeitung, Detaillierung und Optik sind eigentlich nicht zu toppen. Es sei denn, das Alfa Museum lädt ein zur Spritztour im Original. Bravissimo!**



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
140 mm	66,4 mm	31,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77,9 mm	58,2 mm	63,5 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
102 mm	slot.it orange	Sidewinder



**Bewährte Slot.it Sidewinder Technik befeuert den schnellen Alfa 33/3.**

# www.sora.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24 1:32 1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

## *Die Vitrinenmacher*

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

# *Superlimited Racer*



FERRARI 412P

*Jim Hunt Magazine®*

# ***Targa Florio 1967***

# Superlimited Racer

FERRARI 412P *Targa Florio 1967*

Limited Edition schreiben viele auf ihre Boxen um einen Hauch Exklusivität als Verkaufsargument zu platzieren. Wann ist ein Auto limitiert? Kann man das überhaupt an der Stückzahl fest machen und wenn ja, in welcher Größenordnung ist dies interessant? Hier kommt ein Ferrari, den es nur 203mal gibt. Racer hat seinen 412 P in einer streng limitierten Auflage produziert: Das Auto von Herbert Müller und Jean Guichet, mit dem beide die Targa Florio auf Sizilien 1967 klar machten. Ein Bolide der Extraklasse, wie von Edeltuner Racer gewohnt. Alles Handarbeit wobei das Auto auch richtig gut fährt! Slot.it Technik liefert seidenweichen Lauf und Leistung. Das Resine rundum, gespickt mit feinsten Details für anspruchsvolle Premiumslotter. Wir lassen hier einfach unsere Bilder sprechen...

*Jim Hunt Magazine®*





*Jim Hunt Magazine®*

## *Superlimited Racer*

FERRARI 412P *Targa Florio 1967*





## *Superlimited* Racer

FERRARI 412P *Targa Florio 1967*

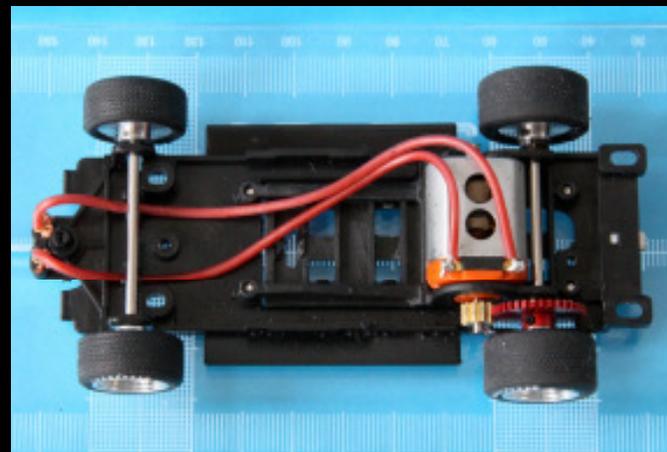
**Fazit:**

*Der 412P von Racer in 67er Targa Florio Version ist ein limitiertes Kleinod für anspruchsvolle Slotter, die historische Slotcars auf sehr hohen Level lieben. Das sensationelle Fahrverhalten macht es unmöglich, den Ferrari in der Vitrine zu parken. Er gehört klar auf die Strecke!*

*Jim Hunt Magazine®*

### Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
138 mm	66,1 mm	31,8 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,7 mm	59,7 mm	63,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
103 g	slot.it orange	Sidewinder



# PORSCHE 550 Spyder



*Er löste den 356er ab und läutete eine neue Ära im Sportwagenleichtbau ein. James Dean kaufte sich einen und wurde in ihm unsterblich.*

*Chassis Nummer 550-051*

**Klassiker**

## 550 Spyder

*Jim Hunt Magazine®*

Damals war der kleine, schnelle und wendige Porsche 356 das Maß aller Dinge. Die Stuttgarter Sportwagenbauer stellten mit dem kleinen, extrem leichten und starken Porsche 550 Spyder ihre Vorrangstellung selbst auf den Kopf, um sie mit dem neuen offenen Modell weiter auszubauen. Motorsportfan James Dean kaufte sich sofort so ein German Vehicle und schrieb „Little Bastard“ aufs Heck. Wie traurig die Geschichte endete ist jedem ernsthaft interessierten Fan bekannt. Revell traute sich schon vor Jahren an dieses Kleinod von Porsche. Es gab den Wagen in zwei Versionen, eine mit und eine ohne Radhausverkleidung hinten. Eine limitierte Mille Miglia Version folgte und selbstverständlich auch die legendärste Version, die des Little Bastard von James Dean. Dann wurde es ein wenig ruhig um den kleinen Großen.

**Damals waren in Rennen Stahlfelgen mit schmalen Reifen normal, hatte man keine Speichen montiert.**



**Klein, handlich und leistungsstark. Als der 550 Spyder in den 50ern auf den Markt kam, stand die Sportwagenwelt Kopf. Der deutsche Zwerg war ein konkurrenzfähiges Auto, das sogar in höheren Hubraumklassen einen ernsthaften Konkurrenten darstellte. Die blaue Version wurde für einen schnellen Franzosen gebaut, um den Wagen mediengerecht vor seiner Markteinführung in Le Mans antreten zu lassen. Es hat sich gelohnt...**



**Klassiker**

## 550 Spyder

*Jim Hunt Magazine®*

2010 kommt eine neue Version mit einmaliger Historie auf den Markt. Ein Franke ist heute Besitzer dieses Kleinods und fährt das Teil bei historischen Rennen. Der Porsche 550 mit der Fahrgestellnummer 550-0051 wurde im Mai 1955 gebaut und 10 Tage vor offizieller Auslieferung

bereit gestellt, um beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilzunehmen zu können. Gedacht war der mit einer für Franzosen typischen blauen Karosseriefarbe versehene 550 für Gustave Olivier. Im Le Mans Rennen von 1955 erreichte er darin den fünften Platz im Gesamtklassement.

In der Klasse bis 1500 ccm belegte er Platz Zwei. Im Folgejahr wurde der Wagen veräußert. Seit den 90er Jahren befindet sich der Spyder in den Händen jenen Sammlers aus dem süddeutschen Raum. Im Zuge der umfassenden, akribischen Restaurierung wurde das Fahrzeug in den Urzustand versetzt, trägt wieder die ursprüngliche blaue Farbe und fährt weiter Rennen. Unser Testwagen begnügt sich ohne MTS mit 9 Voltan Sprit. Damit lässt er sich in sportlicher flotter Gasstellung um die Kurven wuchten und das Heck authentisch ausschwenken. Zur Stabilisierung der Fahrlage haben wir den L-Kiel mit Spacern an die Slot-Tiefe angepasst und sein Spiel reduziert. Das Vorderachsspiel hat Revell werksseitig richtig eingestellt. Im Chassis finden individuelle Tuner trotz beengter Platzverhältnisse genügend Raum zur Bleitrimmung. Wir haben das MTS-Fach im Unterboden mit 5g befüllt. Hier entfaltet das Blei in niedrigster Position eine optimale Wirkung. Die Radlager der Hinterachse wurden noch ins Chassis eingeklebt, damit hier kein störendes Spiel den Vortrieb bremst. Schon ist der 550er startklar für die sportliche Ausfahrt.

**Typische Lüftungsgitter und mittige Krawalltüte**



### **Fazit:**

**Revell hat mit dem aktuellen 550er großen historischen Motorsport neu aufgegriffen. Legt man ein paar kleine Maßnahmen an, kann man den kleinen Porsche authentisch mit 9 Voltan verbleitem Benzin um den Kurs jagen. Ein tolles Gerät mit großer Historie!**

# *Dan Gurney's* **Eagle Gurney-Weslake**

**Scalextric erweitert  
erneut das Startfeld  
seiner Klassik F1**



# Eagle Gurney-Weslake

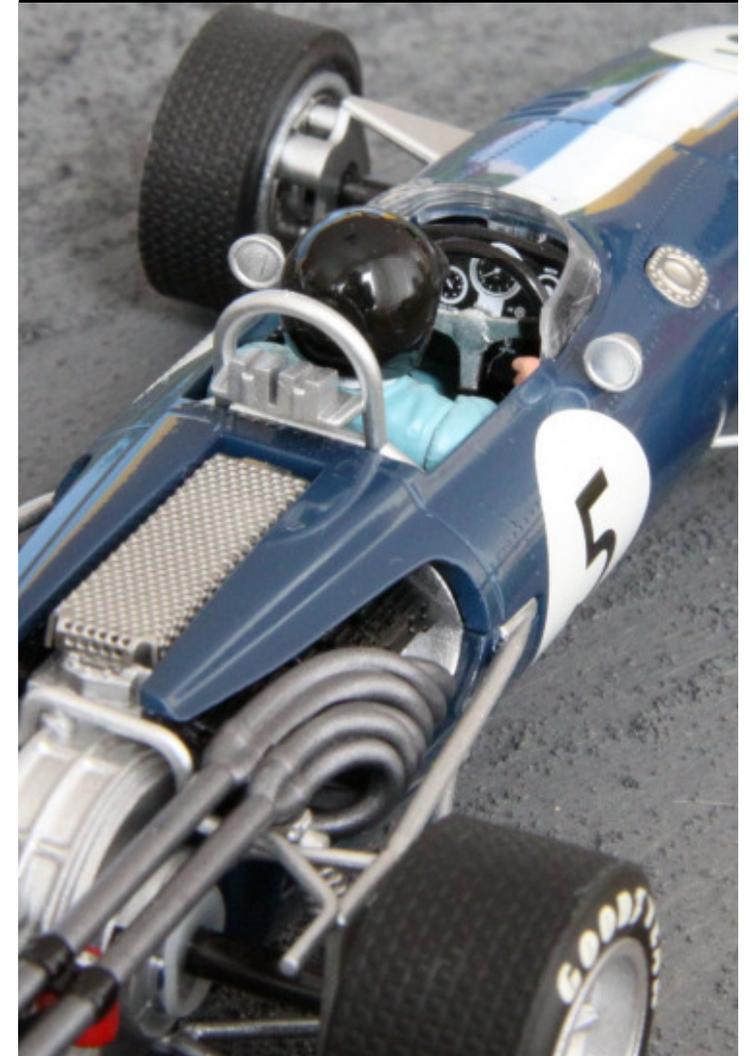
*Jim Hunt Magazine®*

All American Racers aus Santa Ana in Kalifornien war für die Konstruktion und Bau des Eagle F1 verantwortlich. Insgesamt wurden nur vier davon gebaut. Herausragend für die damalige Zeit war der Einsatz von Titan bei der Fahrwerksfederung und eine Magnesium Monocoque Hülle. Der Grand Prix von Belgien im Jahr 1967 wurde damit gewonnen. Ein Dreiliter V12 mit Vierventilkopf von Gurney Weslake befeuerte den Formel Wagen und leistete bei 11000 Touren maximal 410 PS. Ein Fünfgang Getriebe von Hewland übertrug die Kraft auf die Hinterachse, deren

Getriebeglocke im Wagenheck offen liegend bewundert werden kann. Vier Auspuffrohre quellen über die beidseitig sechsfachen Fächerkrümmer aus dem Motorblock, der im Kreuz der Piloten seine Gewalt entwickelt. Die Lackierung orientiert sich dem damaligen Motto, dass jede Nationalität seine eigene Farbe im Rennzirkus hatte. Amerika war mit dunkelblau-weiß im Geschäft. Auf den weit ausgestellten Sternfelgen sitzen Good Year Walzen mit feinem Profil, wie sie in jenen Tagen in der Formel 1 üblich waren. Im Bugmaul sitzt ein glänzendes Fotogätztes Kühlgitter.

**An alles gedacht: Alibi Bügel und Fächerkrümmer.**

**Eagle Zigarre mit ausgestellten Rädern: Der klassische F1 wurde perfekt in Szene gesetzt.**



# Eagle Gurney-Weslake

*Jim Hunt Magazine®*

Der Fahrer sitzt völlig offen und ungeschützt, so wie es sich für einen heldenhaften PS-Ritter gehörte. Der Überrollbügel hat eher Alibi-Funktion, musste man beim Unfall den Kopf einziehen, damit der Wagen ohne Helmkontakt am Boden über den Bügel abrollen konnte. Aus heutiger Sicht schier unglaublich, dass man so mal Rennen gefahren ist. Und langsam waren die Autos in keiner Weise. Nicht verwunderlich, dass in vielen Rennen viele Fahrer ihr Leben ließen. Scalextric hat sich in Aufbau und technischer Um-

setzung beim Eagle Gurney absolute Mühe gegeben. Filigranste Details wurden penibel umgesetzt, die Zeiten in denen solche Zigarren Nebensache im Sortiment mancher Hersteller waren sind vorbei. Es ist eher so, dass man sich schon genau überlegen sollte, wer ins Cockpit so eines formidablen Klassikers klettern darf, damit der Wagen den Ritt heil übersteht. 9 Voltan Magermixsprit reichen vollkommen, um authentisch um den historischen Rennkurs zu fahren. Das Axialspiel der vorderen Räder haben wir mit

je einer 0,2mm Distanzdisc reduziert. Das Fahren ohne MTS ist machbar, wenn auch die Platzverhältnisse zur Bleitrimmung im Boot limitiert sind. Es geht im MTS-Fach hinter dem Motor als auch im Bug vor und unter dem Fahrer. Der Longcan Compact Motor zieht kräftig an und wie man es von Scalextric kennt, offenbaren weder Aggregat noch Getriebe raue Laufgeräusche. Dezent schnurrend geht es präzise und schnell wie die Sau um den Kurs. Fährt man mit Bedacht, bleibt man am Leben.

**Der V12 mit gewaltigem Getriebe spielt im Klassiker eine zentrale Rolle...**



**Im gierigen Maul sitzt ein hochglanzpoliertes, fotogeätztes Lüftungsgitter...**

# Eagle Gurney-Weslake

Jim Hunt Magazine®

Übertreibt man es, trifft man nach einem fulminanten Totalschaden Jim Clark in der Petrus Bar.

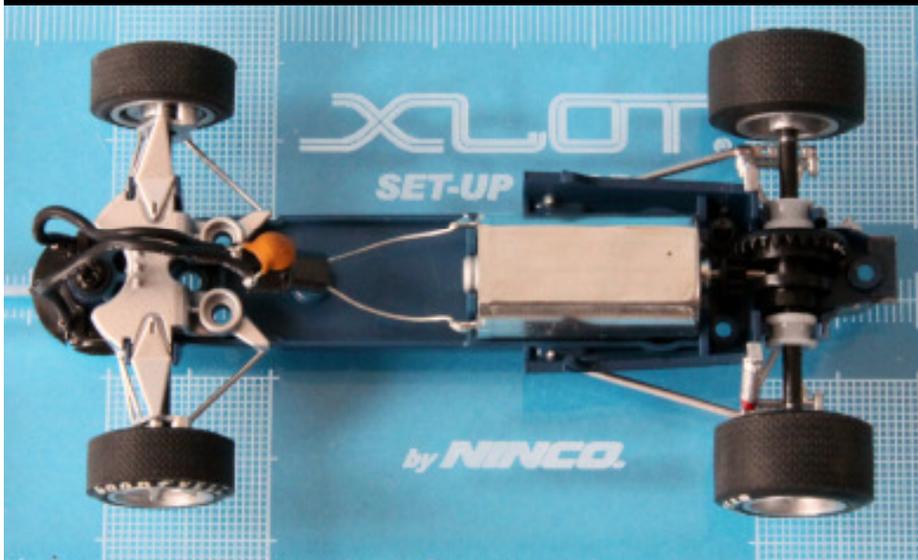
Für Reuelose Heizer sind Autos von diesem Schlage eindeutig zu schade. Unfälle verzeiht die Technik nur schwer, das filigrane Gestänge an der Aufhängung wurde nicht konstruiert, um Stockcar zu fahren. Heißt aber im Umkehrschluss nicht, dass man den Eagle mit gestutzten Flügel um den Kurs treiben darf. Es wird der Fahrer und sein Können auf die Probe gestellt, möchte man richtig schnell und havariefrei um den Kurs fliegen. Absolut authentisch, so wie damals 1967. Biegst Du falsch ab, wartet Petrus an der Pforte.

Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
127 mm	57,2 mm	29,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77 mm	54,5 mm	57,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
49 g	V12Longcan compact	Inliner

**Fazit:**

*Mit dem Eagle Weslake Gurney hat Scalextric mal wieder alle Register gezogen. Der klassische Formel 1 reiht sich in die Startfelder der Engländer ein und bereichert sie mit einer Rarität aus dem amerikanischen Formelsport. Optik, Technik und Stil begeistern jeden Fan, der einen Sinn für das puristische Rennen fahren in der ganz großen Motorsportklasse hat. Let the good times roll!*

Massenzentralisiertes Minimum mit Power und etwas Platz für Blei...





# 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



**Spielwarenmesse**  
International Toy Fair  
Nürnberg

**Was  
kommt**

**2010?** Der große *Jim Hunt* Messe-Report

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Spielwarenmesse 2010

Wie jedes Jahr ging es auch heuer auf die Messe nach Nürnberg. Die Spielwarenmesse ist eine feste Institution für Fachbesucher aus aller Welt. Endverbraucher müssen draußen bleiben, damit in Ruhe Geschäfte gemacht werden können.

Die gesamte Messe zu besuchen ist nahezu unmöglich. Wir beschränken uns logischerweise auf den Slot-Sektor. Was bringt das neue Jahr 2010? Wie wirkt sich die Wirtschaftskrise auf den Markt aus? Genau umgekehrt zu anderen Markt-Bereichen! Haben die Leute weniger Geld zur Verfügung, geben sie es für Dinge daheim aus. Lieber Spielen als teure Urlaubsferienreisen.

Trotzdem wollen die Slot Hersteller kein Risiko eingehen. Was bringt es, Produkte auf Halde zu produzieren, die letztendlich keiner kauft...

Die Sortimenter sind gut aufgestellt, aber nicht mehr so breit. Bei den Fahrzeugen beschränken sich die Hersteller auf einige Formneuheiten und nutzen parallel bewährte Modelle für aufregend neue Lackierungen.

Dass unzähligen Designversionen ein und des selben Modells keinen Sinn machen hat Fly in den letzten Jahren vorgemacht und ist mit der Taktik langfristig nicht unbedingt gut gefahren. Viele Sammler haben aufgegeben, weil es irgendwann unmöglich war, dabei zu bleiben.

Leute sollen sich Modelle, die ihnen gefallen auch leisten können. Lieber Klasse statt Masse ist vielerorts das Credo. Das heißt aber nicht, dass man spärliche Stände vorfand. Im Gegenteil: Das Sortiment ist nach wie vor groß und kunterbunt.

Aber trotzdem überschaubarer, was allen Beteiligten, sowohl Endkunden wie Handel nur gut tun kann. Wir freuen uns auf ein spannendes Slotjahr 2010. Viel Spaß beim Messerundgang mit Jim Hunt Magazine!



# 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**

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Revell 2010

Revells Domäne ist der Plastik-Modellbau und ein dazu gehöriges breites Zubehör. Dazu gibt es fein detaillierte DieCasts in 1:18. Neu ist der RC-Sektor, in den immer mehr Hersteller einsteigen. Interessant für 1:24 Slotter: Vier DTM Bausätze mit Wagen von Audi und Mercedes. Auf einem Metallchassis montiert lässt sich die Krone der DTM ausfahren. Auch als Standmodelle legen die Boliden einen sehr sportlichen Auftritt hin. Der rote AMG Mercedes SLS aus der aktuellen TV-Werbung mit Schumi folgt im November. VW T3 Joker, wer kennt den Camper nicht? Revell bringt ihn ebenfalls in 1:24. Dazu gibt es noch einen historischen Mustang Convertible und eine blaue Corvette C6 in Straßenversion.

## 1zu24 Bausätze und Zubehör



Revell präsentiert tolle Bausätze für Slotter, die im großem Maßstab 1:24 Autos selbst aufbauen. Eine neue Airgun mit Minikompressor begeistert nicht nur den Airbrush-Profi am Messe-Stand. Klein, kompakt und leistungsfähig: Nicht nur für Einsteiger perfekt!



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Revell 2010

## 1zu32 Klassiker



*Rothmans oder Werkswagen? Beide Versionen sehen super aus und spannen uns auf die Folter...*

Aber war da nicht noch 1:32? Klar, hier glänzt Revell mit feinen Nischenmodelle, an die sich sonst kein Hersteller herantraut. Die beiden für 2009 angekündigten Rallye Opel Ascona 400 stehen nun als fertige Modelle am Stand und warten auf harte Rallyeritte. Wir freuen uns auf ihr Erscheinen im Laufe des Jahres. Neben dieser Formneuheit kommt der McLaren M6 von Dennis Hulme: Ein CanAm Bollwerk der Superlative, das den Frühsommer glühend heiß werden lässt! Die Startfelder mit NSU TT und Simca 1000 Rallye 2 werden durch zwei bunte Varianten ergänzt



*Revell bringt mit den Asconas und dem McLaren zwei Formneuheiten. Dazu Designversionen des NSU, Simca, BMW und Porsche.*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Revell 2010

Dazu wird der Porsche 550 Spyder und der ausladende Bayer, der Gruppe 5 BMW 320 neu aufgelegt. Beide Modelle haben wir weiter hinten bereits im Tracktest!

*Revell liefert Modell- und Dioramenbauern tolles Ausgangsmaterial. Der Rest liegt in Künstlers Hand.*

Revell		Slot Cars Neuheiten-Überblick	
GUILD TOYS Dream!		Slot Cars new items overview	
08322	Porsche 550 Spyder, 550-051 Chassis Number	1/32	02/10
08320	1000 Rallye 2 "C. Wilde"	1/32	09/10
08321	NSU TT "J. Thomas"	1/32	09/10
08323	BMW 320 DRM 1977, R. Peterson	1/32	02/10
08319	McLaren M6A, Dennis Hulme	1/32	06/10
08330	Opel Ascona 400, Rallye Monte Carlo 1981	1/32	07/10
08331	Opel Ascona 400, Rallye Monte Carlo 1982	1/32	07/10

*Schon im JHM-Test: BMW und Porsche*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Ninco 2010

Die Spanier geben mit ihrer dreigliedrigen Palette weiterhin richtig Gas: XLOT 1zu28 wie das duale Hauptthema 1zu32 bleiben auf der Überholspur: Ninco Sport mit toll detaillierten Autos und Ninco 1 mit leichten, einsteigerfreundlichen und robusten Wägen ohne Inlet liefern Einsteigern bis Fortgeschrittenen ein breites Spektrum.

Parallel dazu gibt es eine bunte Palette an Startpackungen und Schienenpackungen. Zubehörteile für den anspruchsvollen Slotter, der seine Autos tunen möchte stehen in allen Kategorien parat.

Das Sortiment ist straff aber keinesfalls klein. Für jeden Fahrertyp und verschiedene Rennthemen ist etwas dabei. Schlanker: Der Rallyesektor...



*Hier noch auf Messe, bei uns schon im Test: Der XLOT Porsche Jägermeister, Mustang und der neue Renault in weiteren Versionen und eine Leichtbau-Karo des Ford GT für Rennfahrer mit dem Hang zu Airgun, Pinsel, Farben und Decals...*



*Der neue Renault Megane kam bereits zur Messe in den Handel. Mehr dazu in unserem Tracktest...*

*Zweimal Hochleistung, die bereits im Handel ist: Acura und Ford GT Lightning mit Lexanchassis und hochwertigen Metallkomponenten plus Rennmotoren: Das lässt den Slot glühen!*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Ninco ProRace Evo 2010



*Für 2010 gibts Rennsportchassis mit separatem Motorhalter! Die dreibeinige Aufhängung kann über Schrauben vom Hauptchassis entkoppelt werden, was die Fahrleistungen nach oben schrauben wird. Erhältlich für Ford GT, Renault Megane Trophy, Lamborghini Murcielago und Gallardo sowie für den neuen Audi R8!*

**Anspruchsvolles Tuning**

*Aluminium-Magnesium Leichtbaufelgen in 15 – 16 – 17 Zoll. Wir haben sie schon im neuen Lightning Ferrari gefahren! Dazu neue Reifen mit 25 Shore und Grip 0 für vorne...*



*Neu: Schraubbare Motorritzel sowie Nylon-Spurzahnräder für einen leiseren Lauf. Erhältlich in vielen Abstufungen, die das individuelle Tuning erleichtern. Ein interessanter Schritt!*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Ninco Sport 2010



*Dauer(b)renner im neuen Look: Der Ford GT kommt in silber-rot. Parallel dazu: Eine Leichtbau-Karosserie und ein Lexanchassis, welche neuerdings schon im Handel sind. Eine zweite Version in weiß-hellblau war nur als Bild zu sehen...*

**Premium 1zu32**

*Der Audi R8 ist auch bei Ninco Sport ein heißes Thema. Den schnellen Bayer wird es in S-Line und Bilstein-Version geben. Die Option mit den neuen Nachrüst-Chassis mit einstellbarem Motorhalter und die neuen Getriebeteile bieten hervorragende Tuningmöglichkeiten. Wir sind gespannt!*



*Zwei neue Versionen des Murcielago kommen. Oben sind die neuen Alu-Magnesiumfelgen aus der Pro Race Evo Serie montiert.*



### Ausblick 2010:

- Lotus Exige Red Bull
- Citroen C4 Remember
- Mosler Gravity

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Ninco1 2010



*Robust, ohne Cockpit und tolle Fahrleistungen. Ninco 1 Autos haben Rauchglasscheiben und liegen trotzdem optisch auf hohem Level. Die reinrassigen Fahrautos sind nicht nur für Einsteiger interessant. Sie belasten das Teambudget in der verträglichen Gegend der 30000 Cent-Skala.*

*Ausblick: Zwei Versionen des Lamborghini Diablo, die zur Messe noch nicht vorlagen. Eine gelbe Corona und eine schwarze Actua Renn-Version mit Flügel und Spoiler werden kommen...*

One





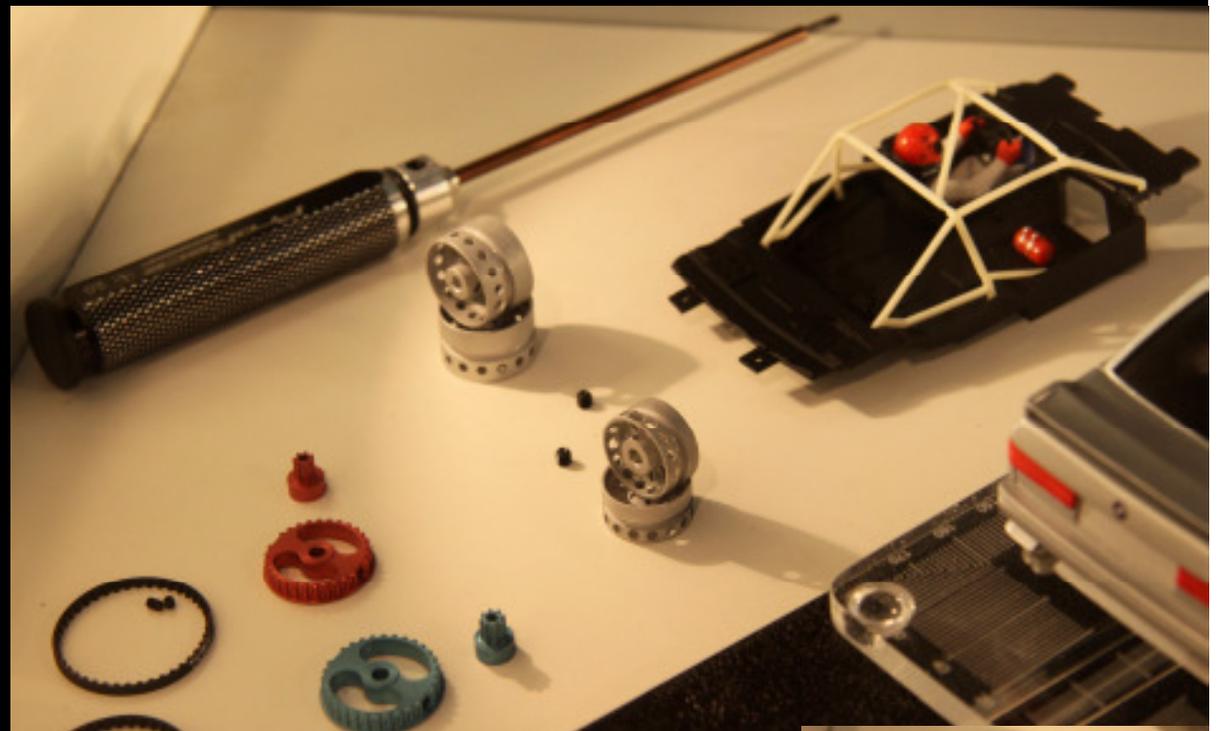
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Ninco XLOT 2010



*BMW M3 E30 hier noch als Handmuster wird als DTM (Warsteiner und M-Streifen) sowie als Rallyewagen (grün-silber, 7up) auf den Markt kommen. Ein Karosseriekit für Selbstbauer folgt. Und: Der Jägermeister Porsche ist da.*



*Der bewährte Riemenantrieb bleibt. Die verschieden abgestuften Tuninggetriebe (wir berichteten) lohnen sich, wenn man noch mehr herausholen möchte. Neu sind die leichten XLOT Felgen, die rundum an ihrem Innenhorn gegen Übergewicht perforiert wurden. Innen tragen sie den gleichen Stern wie die 1zu32er ProRace Evo Felgen.*

*Dazu wird es neue XLOT-Reifen geben: Härten von Shore 20, 30 und 50 werden lieferbar sein.*

**1zu28 – der mittelgroße Maßstab**



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010

Die Briten straffen ihr Programm und bringen neben Neuheiten auf dem üblich hohen „Out of the Box“ Qualitätsniveau eine Einsteigerlinie für Kinder, bei der man lizenzfreie Autos produziert, die Rennvorbildern optisch angenähert sind. Dazu gibt es günstigere Schienen, die mit dem Standardmaterial kompatibel sind. Man möchte sich im günstigen Spielzeugmarkt positionieren.

Scalextric hat die exklusive Mercedes Lizenz, was gerade beim anrollenden Schumi-Hype ein kluger Schachzug sein dürfte. Erst kommt noch das F1-Siegerauto von Jenson Button, der Brawn GP. Extrem heiß: Aston Martin Gulf in einem Set! Es kommt der DBR9 und die Lola Aston Martin,

das LMP- Geschoss! Das wird bestimmt kein Ladenhüter! Klassikfans werden mit einem 1955 Set mit einem 300SLR und einem Jaguar D-Type verwöhnt. Cineasten kommen mit dem Goldfinger DB5, dem Bond Auto schlechthin auf ihre Kosten. Der silberfarbige Aston Martin besitzt sogar einen Schleudersitz, der über eine Spezialschiene ausgelöst werden kann.

Ein dicker Dodge Charger „Duke of Hazards“ in orangerot kommt als Formneuheit für Freunde des großen Hubraums. Bei den robusten Fahrautos kommt der Audi R8 Bilstein und ein Flatex Gallardo. Beim Schienenmaterial bleibt alles wie gehabt. Bei Digital auch.

Bei den fein detaillierten Modellen kommt der R8 LMS im Flatex Look. Dazu ein neuer Jaguar XKR GT3 und eine weitere Version des Ford GT-R, den wir bereits in weiß in diesem Mag vorstellen, wie den brandneuen Mercedes SLR McLaren No.722. Ein neuer Porsche 993 GT3R steht an. Ebenfalls: Ein silberfarbiger Aston Martin DBR9 mit neonroten Applikationen.

Pony Cars: Eine neue rote Mustang Version und zwei Camaros, darunter ein Sunoco.

Klassik Formel 1 aufgepasst. Lotus 49 Jo Siffert in blau rollt an! Wie geil!

Je eine Designversion der Lotus Cortina, des Ford Escort MKII, Ford GT40 und Mini Morris rollen an den Start. Neu: Caterham R500, die offene Fahrmaschine für wilde Ritte.

Pro Performance bietet zwei Sets mit weißen unlackierten Wagen mit Kugellager, drei Tuning-Motoren, Alufelgen und Achsen, verschiedene Getriebeabstufungen und Aluschrauben.



**Bei Analog und Digital bleibt alles wie gehabt. Neu die Scalextric Start, eine preisgünstige Einsteigerlinie für Kids mit reuelosem Spieltrieb.**





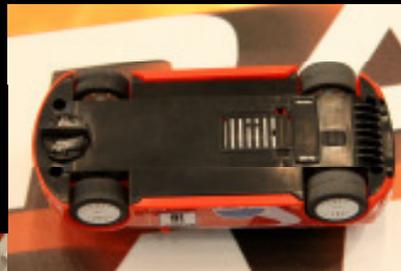
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Tim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010



Die neue günstige „Start“ richtet sich an Kinder. Alles ist einfacher gemacht, das senkt den Preis. Lizenzfreie Autos zum Rennbahnspielen ohne Reue...



Autos und Schienen sind einfacher ausgeführt. Trotzdem kompatibel zum Standard von Scalextric. Vielleicht gewinnt man so neue Käuferschichten für die Zukunft? Wäre schön, wenn manche Youngster beim Slotten bleiben. Der Kauf hochwertigerer Ausstattung ist später immer noch möglich...



Der Audi R8 LMS ist bei nahezu jedem großen Hersteller im Programm. Hier die robuste Ausführung ohne Cockpit der günstigen Linie. Es wird ihn aber auch in der hochwertigen Ausstattung geben. Siehe eine Seite weiter ...

**Für Einsteiger und Crashfahrer...**

Der Gallardo in robuster Ausführung im Flatex Look





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 kmh 168 kmh
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79,4	9,078 7,453 km 9,078 (4)	4 nach 96	00:39,46 0 kmh 209 kmh
4	Axel R.	A1 - Team Schr	84,8	10,844 9,734 km 9,734 (1)	3 nach 97	00:42,03 0 kmh 175 kmh
2	Jens G.	A1 - Team Italia	78,8	12,594 7,437 km 7,437 (2)	4 nach 96	00:40,25 0 kmh 150 kmh
Bahnrrekord				6,516 sek.		
Rennzeit				14:13,62	min:sek	

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



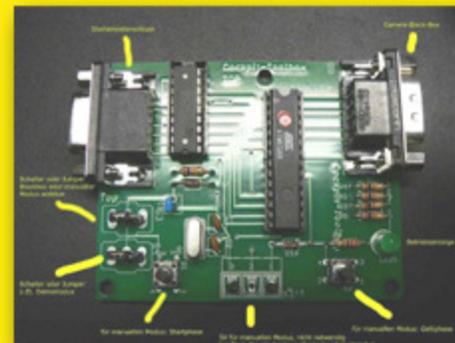
## Cockpit-Toolbox

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)



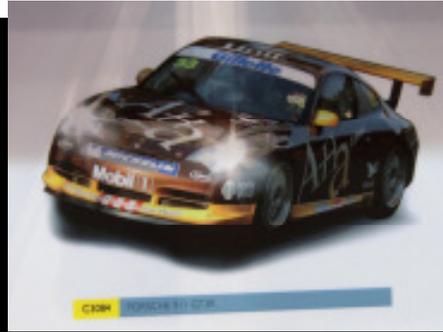
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010



Aston Martin Set



Hier das neue Programm für die Rundstrecke:



Audi R8 LMS noch als Rohmuster. So wird er später aussehen...



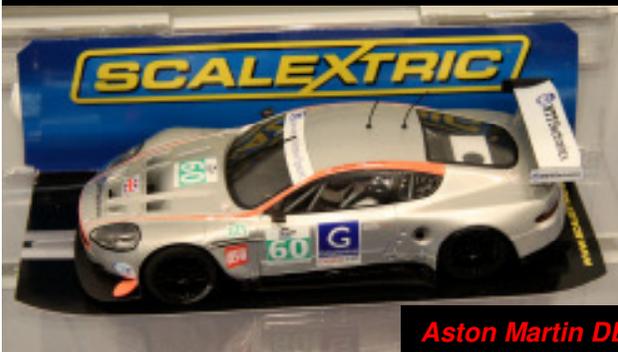
Ford GT-R



SLR McLaren 722



Dauerthema Mini



Aston Martin DBR9



# Der große *Tim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010



C3048 BRAWN GP

Das Weltmeisterauto, der Brawn GP von 2009 steht in den Startlöchern.

Formel 1 Fans kommen voll auf ihre Kosten...



Der neue Formel 1 Benz: Man munkelt, dass es ein limitiertes Schuhmacher Set geben könnte. Liegt eigentlich auf der Hand, denn man hat die weltweiten Lizenzrechte. Es wäre ungeschickt, diesen Multiplikator nicht nutzen.



C3039M MERCEDES GP





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010



*James Bond Goldfinger: Wer kennt den DB5 nicht, mit dem Sean Connery hinter Gerd Fröbe her ist? Das Bond Auto schlechthin kommt mit Schleudersitz, der sich über ein Schienenteil aktivieren lässt.*

### Klassik-Freuden...

*Jaguar D-Type in British Racing Green. Er kommt in einem 1955 Set zusammen mit einem 300 SLR...*



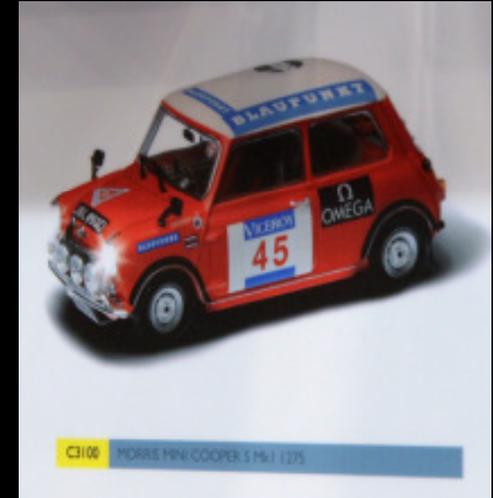
C3092 LOTUS TYPE 49

*Jo Siffert's Lotus 49 kommt! Man kann nur hoffen, dass er nicht so schnell ausverkauft sein wird, wie das rot-goldene Modell in UK.*

*Und eine weitere Cortina...*

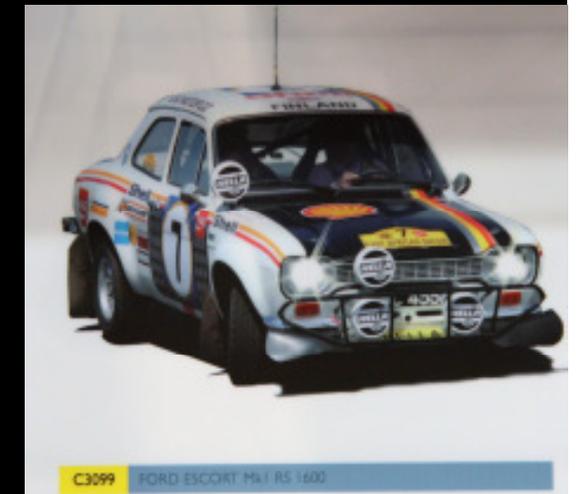


C3096 FORD LOTUS CORTINA



C3106 MORRIS MINI COOPER S MK1 1275

*Zwei Rallyehaudegen von der Insel: Mini Morris und Escort MKII.*



C3099 FORD ESCORT Mk1 RS 1600

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Scalextric 2010

### US-Donnerbolzen

Die Pony Car Wars gehen weiter: Camaro Sunoco und Mustang Boss 302 erhalten zwei neue Partner für die Duelle des blubbernden Hubraums. Das Rennthema ist nahezu unerschöpflich, nahmen damals u.a. auch unzählige Autohändler teil. Sunoco geht immer gut!

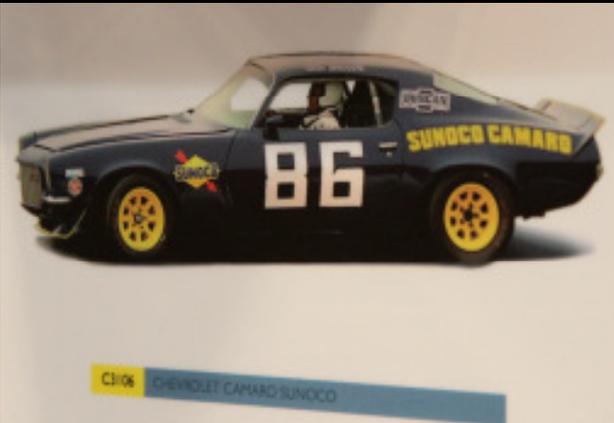
Mächtiges Gerät: Dodge Charger von Dukes of Hazard. Den Älteren unter Euch wird das noch was sagen.



Neu: Chevrolet Camaro Z28



C3128 CHEVROLET CAMARO Z28



C3105 CHEVROLET CAMARO SUNOCO



C3107 FORD MUSTANG TRANS-AM BOSS 302





# www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing



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



sideways



BRM

Carrera

MB SLOT



Scaleauto



Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,  
Fon: 02401-695454 Em@il: [service@slot-store.de](mailto:service@slot-store.de), web: [www.slot-store.de](http://www.slot-store.de)

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Slot.it 2010

Die Italiener zeigen neben Fahrzeugneuheiten ihr Oxigen-Digitalsystem, das bis 20 Fahrzeuge aufnehmen kann aber auch analog genutzt werden kann. Ideal für Clubs wie anspruchsvolle Privatfahrer. Ihren bewährten Trigger haben sie mit einem Bauteil auf Wireless-Funktion aufgerüstet. Sie hält Funkverbindung zur Steuerbox.

Bei den Autos sticht das Chaparral Set in die Augen. Slot.it bringt damit einen weiteren Kult-Klassiker aus dem Prototypen Segment. Schon im Vorjahr gezeigten Neuheiten sollen nun in Serie gehen. Der Silkcut Jaguar wie der Calsonic Langheck Nissan gehören dazu. Der Gruppe C Mazda kommt in der weiß-blauen Version.

Neu aber nur als Rohmuster zu sehen: Ford GT40 und MKII auf den man gespannt sein darf. Überraschung: Ein Gruppe C Toyota! Abwarten, wann die kommen werden. Viel Spaß am Stand!



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Slot.it 2010



*Empfänger des Funk-Triggers:  
Einfach in die Anschlussbox stecken.  
An das Kabelende des Reglers kommt  
eine kleine Box, die Impulse sendet.*

*Über Monitor kann man das Rennen  
akribisch verfolgen. Über Kopfhörer  
kann man Musik hören und zugleich  
diskret Teamradio empfangen...*



*Ford GT40 und MKII, Gruppe C Toyota*



**12. Februar bis 8. März 2010**

**25%**

**[www.schmidbauer-modellauto.de](http://www.schmidbauer-modellauto.de)**

bei Bestellungen auf lagernde und lieferbare Ware in unserem Onlineshop oder Ladengeschäft. Alle darin vorgestellten Artikel sind lagernd und lieferbar, außer gekennzeichnete Neuheiten! Andere Rabatte oder Skonto werden während dieser Aktion nicht gewährt.

## **Versandkostenfrei**

- innerhalb Deutschlands ab € 50 Bestellwert
- Österreich, Belgien, Luxemburg und  
Niederlande ab € 120 Bestellwert

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

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Racer 2010

Edelmarke Racer präsentiert einige Neuheiten in Resine, wie in ihrer Mittelklasse Silver Line wie in der Einsteigerserie Sideways, welche man in China fertigen lässt und somit günstiger wird.

Dem Thema Ferrari nähert man sich aus der Sicht des 250 GTO und 250 LM N.A.R.T. Dazu kommt eine seltene offene Variante: 312P Spider.

Der Ford P68 erhält einen mächtigen Flügel.  
Der Chaparral 2E rundet das Sortiment ab. Den neuen Alfa 33/3 Longtail haben wir bereits in dieser Ausgabe im Test.



312p Spider



250 GTO



250 LM N.A.R.T.



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Racer 2010



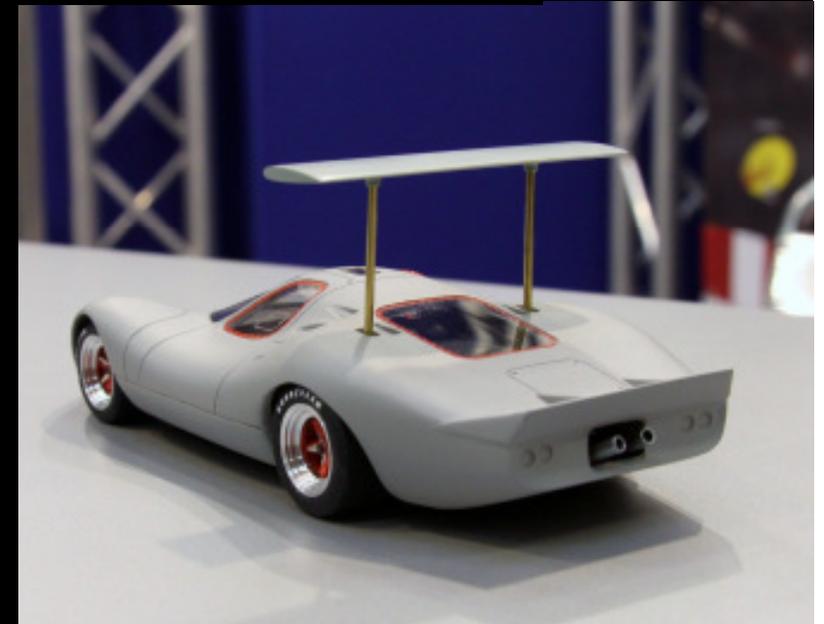
935 Momo



Chaparral 2E



Ford P68 mit Monsterflügel



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Racer 2010

In der Silver Line, der Mittelklasse Linie gibt es den ersten Fiat 500 Assetto Corse in bunter Sponsorenlackierung. Dazu gibt es eine limitierte Serienversion mit transparentem Sonnendach. Der 67er Toyota 2000 GT wird ebenso kommen.

Beim Sublabel Sideways kommt ein neuer Riley, der schon bald in den Handel kommt.

*Neue Version im Sideways Sublabel*



*Toyota 2000 GT*



*Erster bunter 500 Assetto Corse und limitierte Straßenversion*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Carrera 2010



Die Österreicher haben die Ferrari Exklusiv Lizenz klar gemacht, was selbstverständlich in allen Produktlinien von Go-Evolution – Digital 132 - Exklusiv und Digital 124 umgesetzt wird. Dazu gibt es noch einige weitere Neuheiten. CanAm Boliden kommen in 1zu32 an den Start. Der BMW M3 GT2 wie das Thema Audi R6 LMS werden groß gespielt. Und: Bestehende Modelle erhalten neue Ausstattungsvarianten.

Das Digital Bahnsystem erhält einen neuen Rundenzähler und neue Anzeigeeinstrumente, die dem Fahrer noch mehr Spaß und Überblick am Streckenrand verschaffen sollen. Aber seht selbst auf unserem virtuellen Rundgang bei Carrera...

*Schön gestaltete Bahn am Messestand*

*Wie jedes Jahr darf ein Original nicht fehlen: Audi R8 LMS*





*Jim Hunt Magazine®*

**Bei uns fährt der Leser mit!**



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report



## Carrera 2010



*1zu24 neu aufgelegte Stromlinien von Mercedes und Auto Union. Ein neuer Ford Mk II in blau. Und: Cheetah! Zwei Versionen sollen kommen. Dazu ein Klassik Maserati (Bild oben). Die bewährten Klassiker GTO und 412P waren ebenso zu sehen, wie das restliche, bestehende Sortiment.*

*Neue Instrumente: Tankanzeige, Controltower, Counter und Rundenzähler*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Carrera 2010



Art.Nr. / Item no. 30521  
Porsche 917/30  
Sunoco Porsche Audi „No.6“, '73  
NEU - NEW



Art.Nr. / Item no. 27945  
Ford Capri RS „Tuner 3“  
NEU - NEW



Nr. / Item no. 30507  
NEU - NEW

1zu32 Capris: Links Tuning-, rechts IMSA-Rennversion...

**Gewaltige CanAm Power: Porsche 917/30 und 72er McLaren M20. Beide kommen je in zwei Ausführungen... Die Auspuffanlagen werden feuerspeiende LEDs enthalten!**



Art.Nr. / Item no. 30522  
Porsche 917/30 CANM '74  
NEU - NEW



Art.Nr. / Item no. 30519  
Opel GT Steinmetz '72  
Rennwagen 1972  
NEU - NEW

1zu32 Steinmetz Opel GT in Rennversion und Tuningvariante.



Art.Nr. / Item no. 30524  
McLaren M20 '72  
Ray Woods Racing „No.73“, '73  
NEU - NEW



Art.Nr. / Item no. 30523  
McLaren M20 '72  
McLaren Cars „No.8“, '72  
SAMPLE



Art.Nr. / Item no. 30520  
Opel GT Steinmetz '72  
Tuner 1"  
NEU - NEW



Art.Nr. / Item no. 30520  
Opel GT Steinmetz '72  
„Tuner 1“  
NEU - NEW



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Carrera 2010



Allgegenwärtiger Audi R8 LMS auch bei Carrera. Zwei Versionen vorerst...

Vize-Vettel's F1 Red Bull. Die Ferrari F1 werden folgen.

Ebenso die neuen 599XX!



Mercedes SLS Coupé AMG wird kommen!

Designvarianten bekannter Gesichter: SLR, Scirocco und Porsche 997!



Bayern-Power: BMW M3 GT2



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## SCX 2010

SCX zeigt ein straffes Sortiment, nicht alle Neuheiten waren schon zu sehen. Es fehlte noch die blaue Korsika Renault Alpine, die die Tage schon auf den Markt kommen wird. Die beiden Hemi Cudas waren schon zu bestaunen. Ebenso drei neue Nascar Versionen. Der Lancia Delta Integrale (Fina) steht in den Startlöchern und wartet auf die nächste WP. Dazu kommt ein aktuellerer 307er Peugeot. Das Fiat 850 Coupé kommt nun in Abarth Rundsteckenversion und für Bergrennen. Audi R10 TDi als graue Alternative! Nahezu alle analog wie digital zu haben.



*Integrale...*



*Audi R10 TDi*



*Peugeot 307 Rallye*



*Fiat 850 Abarth*



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

SCX 2010



Nascar Varianten des Chevy Impalla und den Toyota Camry in analog wie digital



Mächtige Bollwerke: Hemi Cudas



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Flyslot 2010

Die Spanier präsentierten sich spa(rta)nisch. Es war zwar jemand am Stand, aber die Dame las lieber in ihrer Zeitung. Durch Gesten gab sie aber zu verstehen, dass man sich Prospekte selbst nehmen durfte... In den Vitrinen sah man ein Rohmuster des Targa Florio Alfa TZ2, der in der 1966er Version kommen soll. Dazu noch ein weißes Rohmuster eines Lamborghini Diablo.

Sonst keine Neuheiten in Sicht. Den Alfa 156 Racing gibt es nun als Jägermeister. Vielleicht ein geschickter Versuch die Kassen zu füllen... Wir sind gespannt, wie die Marke weiter laufen wird. Die im letzten Jahr angekündigten Rallyewagen Peugeot 205 T16 sowie der Ford RS200 waren spurlos verschwunden... Schade, aber vielleicht kommen sie doch noch irgendwann mal.

### Lambo Diablo im Renntrimm...



Neu: Alfa TZ2 Targa Florio 67



Jägermeister Alfa 156 Racing

## AutoArt 2010

Die Chinesen bieten den Lancia Fulvia HF im Rallyelook. Es sind noch weitere Neuheiten wie Lotus Exige angekündigt, aber war noch nicht zu sehen...



Fulvia 1zu32 Slotmodell und Standmodelle 1zu18...



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## NSR 2010

NSR baut künftig den Ford MKII. Das erste Handrohnmuster sah noch nach FIMO aus.

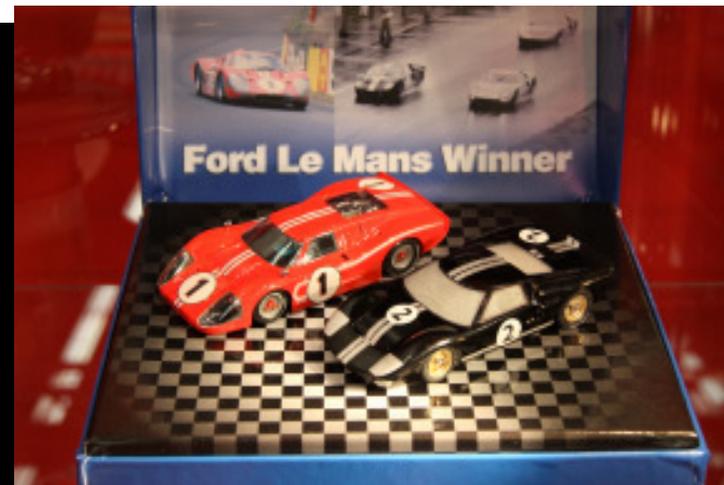
Fiat 500 Assetto Corse ist ein heißes Thema, es kommen noch drei Versionen, Karosserien und Chassis in verschiedenen Härtegraden.

Bei Porsche 917K gibt man richtig Vollgas und bringt nahezu alle interessanten Versionen. Drei 70er Gulf Autos kommen auch, aber nicht als Set sondern einzeln. Man möchte Kunden die Möglichkeit geben, die Modelle zeitversetzt kaufen zu können. Dazu gesellen sich eine Piper Version in grün, der 917K Piper-Attwood Gunston in orange und die weiße Version von Pedro Rodriguez. Der Über-Mosler kommt als schwarz-weiße Version, als mattschwarzer Momo, als gelbe Variante und in einer limitierten WM-Box.

Selbstverständlich haben die Italiener Tuningteile, wie Motoren, Ritzel und Werkzeug am Start. Aber Kenner wissen das seit Jahren.



*Rohmuster Ford MK II*



*Ein limitiertes Ford-Set wird kommen: Ford MK IV und MK II. Wir sind gespannt...*

*Den bereits in Auslieferung befindlichen Ford P68 Nürburgring ergänzt NSR durch eine limitierte Fantasieversion in edlem British Racing Green mit Gold.*

*Die MK IV wurden optisch überarbeitet.*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

**NSR 2010**



*Volles Programm bei Porsche 917K – Wir sind total aus dem Häuschen!*





# Ideallinie **Slotshop**

Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe  
des Nürburgrings

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

# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## NSR 2010

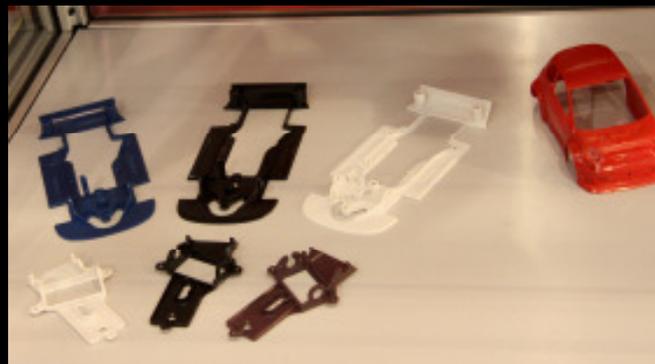


*Eine schnelle Mosler Phalanx wartet auf Renneinsätze...*



*Monte Carlo aktuell: Fiat und Renault. Beim Clio wartet man noch auf den Ausgang der Monte Carlo, daran orientiert sich das Design des kommenden Autos.*

*Assetto Corse total! Das 500er Rennfieber geht nun richtig los...*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

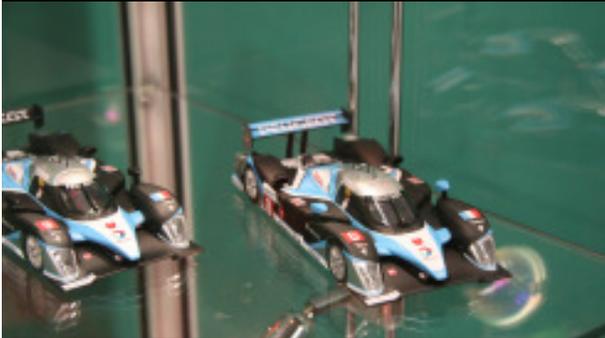
## Avant Slot 2010

Avant Slot baut sein Engagement in 1zu24 aus. Man setzt auf Rallye wie Rundstrecke.

Bei den 1zu32ern bleibt die Kost wie gehabt: Schnelle Le Mans Boliden der LMP1+2 wie Rallyeautos, Trucks und Quads.



*1zu24: Porsche 997 und Peugeot 307 Rallye. Dazu: Ford RS 200! Freude der Gruppe B werden ausflippen. Bewährte Quads und Trucks sind für Wüstenfahrer erhältlich, ein Genre, das in unseren Breiten leider nicht so geht wie in Spanien.*



*Alle drei 2009 LMP1 Peugeot sind zu haben. Und: Scharfe Rallye-Peugeots, ebenfalls in 1zu 32. Das Set ist limitiert...*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## BRM 2010

Die Marke für den großen Maßstab legt einige Brikets nach. Neben dem Ausbau der bewährten Gruppe C Palette durch Toyota kommt der neue Renault Megane Trophy! Für Rallye der aktuelle WRC Subaru. Und: Porsche 917K Gulf... BRM hat sich bei den Kennern einen guten Namen gemacht, baut man aufwändige Fertigmodelle mit vernünftigen und schraubbaren Komponenten.



*Neben reichhaltigem Gruppe C Angebot kommen nun auch moderne Rallyeautos und Rundstrecken-Fertigfahrzeuge für den großen Maßstab!*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Spirit 2010

Die Spanier sind während des Jahres 2009 ein wenig aus dem Blickwinkel verschwunden. Nun sind sie wieder da und zeigen Modelle aus dem Vorjahr. Mal sehen, ob sie diesmal kommen werden. Wir hoffen und wünschen uns das!



*BMW 635 CSI Gitanes und Bastos...*



*Racing Peugeot: Granate!*



*Jägermeister Golf I Rallye Hessen*



## MB Slot 2010

Die Italiener präsentieren ihr schon bekanntes Programm: Hochwertige Tuningteile, Fahrwerke, Trigger und Fertig- und Bausatzmodelle...



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## MB Slot 2010



*Hochwertige Zubehörteile für den Fortgeschrittenen*



*Bekannte Ferrari 430: Optisch und technisch sind diese Boliden auf sehr hohem Niveau...*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Top Slot 2010



*Porsche 917 und Chaparral: Das ist der, der durch ein Snowmobile-Aggregat und einen Propeller im Heck die eigene Bodenhaftung erhöhte...*



## MSC



*Ford RS200 und Mini Metro R6. Dazu anspruchsvolle Fahrwerke, nur Edelteile sind gut genug.*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Scaleauto

Die Briten zeigen ihr gesamtes Zubehörsortiment, das dem engagierten Slotter eine bunte Vielfalt an Tuningteilen bietet.

Bei den 1zu24 Fahrzeugen kommen neben dem neuen Cup Porsche noch weitere Versionen hinzu, darunter auch ein Wagen für Rallyes. Neu auch der BMW M3 GT2, der noch als Rohmuster vorlag. Man kann spekulieren, welche Farben wohl kommen werden...



*1zu24 BMW M3 GT2 und schöne Porsches...*



# Der große *Jim Hunt* Messe-Report

## Le Mans Miniatures 2010

Die Franzosen haben sich für 2010 ein hohes Ziel gesteckt: Die Autos sollen nicht nur superfein detailliert ausfallen, man möchte auch am Setup und somit den Fahreigenschaften feilen. Wir sind gespannt, wie sie ihre Hausaufgaben machen werden. Die Palette: Ein Blick auf die Bilder genügt, um schwach zu werden.

*Legendäre Prototypen, die an der Sarthe fuhren...*



*Man wagt sich auch an den klassischen Porsche 911 RS. So einen fein gemachten Entenbürzel hat es in 1:32 bisher noch nicht gegeben.*

*Selbstverständlich darf bei den Franzosen ein klassische Le Mans Matra nicht fehlen...*



# Jim Hunt Fachvokabeln

**MTS** = Magnetic Traction System

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

**L-Kiel** = Leitkiel

**Doppelzündung** = Doppelte Schleiferwicklung

**Zündanlage** = Kabelverlegung im Chassis

**Voltan Sprit** = Energieklasse 9V, 12V usw.

**Tuner** = Fahrzeugschmiede/Hersteller

## Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Schlussredaktion: Sushi Neda

Freie Mitarbeiter: 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 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

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

# ***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*

- **Neue NSR Classic Serie in Oberberg**

*JIM HUNT RACING*

- **Hölle von Kölle in Aachen**

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*



Reportage

# JIM HUNT RACING

O  
B  
E  
R  
B  
E  
R  
G

Fotos und Text: Christian Einhaus, CCO

*NSR Classic Serie für jedermann:  
Club bietet seriennahes Glücken*

# JIM HUNT RACING

NSR Classic Cup – die Spaß-Serie im Carrera-Club-Oberberg (Engelskirchen-Bickenbach)

Slotcar-Racing soll Spaß machen – Dieses Motto steht für uns Hobby-Rennfahrern an erster Stelle. Komplizierte Reglements und verbissene Mitfahrer rauben nicht selten weniger Ambitionierten oder denen, die Zeitgründen nicht so intensiv bauen können, den Spaß. Diesen Frust klammern wir bei unserer lockeren Rennserie aus. Ein simples Reglement, bei dem jeder mitfahren kann, war Ziel der NSR Classic.

Zugelassen sind Porsche 917 und Ford MK IV von NSR, sie bleiben nahezu im Serienzustand.

Die Vorderräder dürfen geschliffen und versiegelt werden. Die Schleifer sind freigestellt. Blei darf ins Auto und wie im Club üblich wird mit Moosgummi-Kompletträdern von Scaleauto gefahren.

Das Schöne: Die Einfachheit funktioniert. Zu den bisher abgspulsten zwei Rennen kamen je neun Fahrer. Anstelle viel an ihren Autos zu basteln, wurden umso mehr Trainings- und Rennrunden gefahren. Die NSR-Flitzer lassen sich zwar im Vergleich eher gemächlich um den Kurs steuern, aber das ist in Anbetracht der Chancengleichheit relativ zu sehen. Der Fahrspaß ist dabei immens.

Das Fahrzeugfeld gibt, trotz der Auswahl aus nur zwei Autos, ein schönes Bild ab – und es wird aller Voraussicht nach in Zukunft noch um den neuen Ford P68 erweitert. Die Rennen sind bisher fair verlaufen – Reparaturen kleinerer Art dürfen erfolgen, während KEIN Strom auf der Bahn ist. Ein Motorwechsel gehört nicht zu den im Zeitfenster liegenden Arbeiten. Wenn nötig, wird aber das Rennen pausiert, um Autos fahrbar zu machen. Diese Besonderheit führt dazu, dass die Fahrer nach Ihren tatsächlichen Fähigkeiten und der Tagesform um die Plätze fahren, und nicht das Material entscheidet.



## TERMINE :

18.03.2010

15.04.2010

27.05.2010

24.06.2010

08.07.2010



# JIM HUNT RACING

Beide bisher gefahrenen Rennen konnten vom Initiator der Serie, Christian Einhaus, für sich entschieden werden. Er spulte zweimal über 200 Runden bei 5 Minuten Fahrzeit auf jeder der sechs Spuren insgesamt ab. Auch die Plätze zwei und drei sind bisher zweimal identisch belegt worden, auf Rang zwei Stephan Flamme, und Dritter wurde Thomas Block. Aber es geht in der Serie nicht nur um die Plätze – Ziel ist es unkomplizierten Fahrspaß in den Vordergrund zu holen. An den Rennabenden ist das soziale Miteinander genau so wichtig wie die NSR-Serie.

Zum Leidwesen aller Ford-Jünger haben die Porsche-Freaks bisher eindeutig die Nase vorn, denn die drei Führenden sind alles Piloten aus Zuffenhausen.

Aber es sind ja noch einige Rennen, bei denen um Punkte gekämpft werden kann. Als besonderes Bonbon wird das letzte Rennen der Erst-Saison auf einer Holzbahn außerhalb des CCO stattfinden, als besonderes Erlebnis zum Abschluss.

Es handelt es sich immer um Donnerstag-Abend-Termine, die Bahn ist ab 18.30 Uhr zum Training geöffnet. Ab 19.45 ist Wagenabnahme, gegen 20 Uhr Rennstart.

Es wird in diesem Jahr ein Streichresultat geben. Ab der nächsten Saison dann zwei, weil es dann mehrere Läufe stattfinden.

Der Club freut sich, neue Gesichter begrüßen zu können. Der Einstieg auf eine große Clubbahn kann einfacher fast nicht gelingen...

Kontakt: Christian Einhaus, [rennplauze@gmx.de](mailto:rennplauze@gmx.de)



*„Einfaches Reglement,  
jeder kann mitfahren“*



Reportage

# JIM HUNT RACING

1-3-5-7-8-6-4-2



1-3-5-7-8-6-4-2

WWW.RENNBAHNCENTER-AACHEN.DE  
START & ZIEL

Die Hobbyrennserie mit Slot.it Autos war diesmal im Westen am Start.

37 Fahrer folgten dem Aufruf

**Hölle von Kölle  
gastierte in Aachen**

# JIM HUNT RACING

## HvK – Die Legende geht weiter

Die HvK-Gruppe wurde am 16.01.2010 in Herzogenrath-Merkstein freundlich in den Räumlichkeiten des Renncenters Aachen aufgenommen. Die vorkommende Gastfreundschaft lies keinen Wunsch unerfüllt.

Nach dem Begutachten der 4 schönen Bahnen, die das Renncenter zu bieten hat, machten einige einen kurzen Abstecher in den angrenzenden Laden, in dem einige Mitfahrer ihren Fuhrpark verstärkten.

Da man krankheitsbedingt auf die Leiterin des Centers verzichten musste, konnte man nicht wie geplant auf der 8-spurigen Holzbahn fahren. Es wurde kurzer Hand auf die 8-spurige Carrera-bahn umgestiegen. Das überschaubare Layout, eine größere Acht mit Zusatzkurven war auf den ersten Eindruck eine sehr leicht zu fahrende Bahn, die aber trotzdem Geschick und Konzentration voraussetzt, um flüssig und zügig um dem Kurs zukommen.

Schnell waren die ersten 8 Plätze für das Training vergeben und das angenehme Summen der Slot.it-Motoren erfüllte den Raum. Zwei Minuten Trainingszeit, dann rutschte man eine Spur auf und der nächste der 37 angemeldeten Fahrer konnte einsteigen. Zwischendurch wurden unter-



einander Erfahrungen zur Bahn ausgetauscht und der letzte Feinschliff am Wagen vorgenommen. Jeder half jedem, es ging wie immer sehr kameradschaftlich zu.

Das Ziel: Anfänger sollen von den „alten Hasen“ lernen können. Konkurrenzkampf bei Rennen ja, neben der Bahn nein! Die unverkrampfte Atmosphäre kommt gut an.

# ***JIM HUNT' RACING***

Nach Ende des Trainings ging man zur Fahrzeugabnahme über: Kontrolle, ob die eingesetzten Fahrzeuge dem Reglement entsprachen. Dann wanderten die Boliden in den Park Ferme und erhielten eine Nummer zur Wahl des „Best of Show Car“. Jeder Fahrer hatte eine Stimme, die er noch vor dem Qualifying abgab.

Der erste Pilot fuhr vor den Augen der Konkurrenz eine Solo-Minute und versuchte seine schnellste Rundenzeit zu erzielen. Sie war ausschlaggebend für den Platz in einer der 5 Startgruppen. Bei 37 Fahrern wurden 2 Gruppen à 8 Fahrern und 3 Gruppen à 7 Fahrern gebildet. Die Gruppe mit dem langsamsten Fahrer begann.

In jeder Startgruppe entwickelten sich interessante Rennen, was für Fahrer wie Zuschauer sehr spannend war. Zwischen den Spurwechseln, neugierige Blicke auf die Bildschirme:

**„Wie viele Runden bin ich gefahren?“**

**„Wo liege ich?“**

**„Wer ist vor mir?“**

**„Wen muss ich im Auge behalten?“**

Spannung bis zum Schluss, kleinste Fahrfehler entschieden über die engen Platzierungen.

Es folgte die Siegerehrung für das Rennen und die Top 3 des „Best Of Show Car“.

Jeder Teilnehmer bekam eine Urkunde und den sicheren Applaus seiner Mitfahrer. Alle gingen mit einem Lächeln nach Hause, weil man einen schönen Tag mit Gleichgesinnten verbrachte.

Beim nächsten Rennen werden sich sicher wieder viele der mittlerweile bekannten Gesichter an der Bahn einfinden.

*Boxengassenreporter: Oliver Krieger*



# Spielwarenmesse 2010





Hier der erste von zwei neuen DTM-Boliden die in diesem Jahr noch auf die Rennstrecke kommen sollen. Bis auf das Design entspricht das Modell dem Vorjahresfahrzeug.



Carrera GO!!! 61189 Audi A4 DTM 2009 Audi Sport Team Abt Lady Power „K. Legge“

Carrera GO!!! und Carrera D143 Schaubahnen

Die Spielwaremesse in Nürnberg ist der Jahreshöhepunkt was die Neuheiten für unser Hobby angeht. Hier ein kurzer Umriss von allem was es im Maßstab 1:43 für die Rennbahn zu sehen gab.

### Carrera GO!!!

Mit einigen Überraschungen wartete diesmal Carrera auf, neue Fahrzeuge, Schienen und Zubehörteile waren zu bestaunen. Einige Rennthemen wurden um Autos erweitert andere Themen sind komplett neu.



Carrera GO!!! 61179  
Red Bull RB5  
„Sebastian Vettel, No.15“

Die Formel 1 Autos werden immer detailierte, wie bei den Großen werden nun auch im kleinen Maßstab mit Sliks gefahren. Außer dem Red Bull sollen noch drei weitere F1-Fahrzeuge aufgelegt werden, Ferrari F1 2010, McLaren-Mercedes MP4-24 und Renault R30 Showcar.

Ein komplett neues Rennthema auf der GO!!!, die Rally Dakar. Die härteste Rally der Welt erhält nun Einzug in die Kinderzimmer und Rennbahn-Spielkeller. Den Anfang machen der VW Tuareg und der BMW X3. Die Karossen und die Cassis sind mit vielen Details, wie z.B. angedeuteten Stoßdämpfern oder flexiblen Spritzlappen liebevoll gestaltet. Die Fahrzeuge lassen sich trotz relativ hohem Schwerpunkt anständig fahren. Die Muster lassen auf tolle Autos hoffen.



Prortotypen vom VW Race Tuareg 2 „Rally Dakar 2009“ (61169) und der noch unbedruckte BMW X3 CC „Rally Dakar 2009“ (61170)



Carrera GO!!! Porsche GT3 Cup  
„RACE VERSION 1“ (61171)

Mit dem neuen Porsche GT3 Cup ist den Machern von Carrera ein echtes Sahnestück gelungen. Gratulation an den Designer!



GO!!! und Looping? Geht doch!  
Übrigens wird es den Porsche noch in einer Straßenversion als GT3 RS geben.



Kleider machen Leute...  
In der neuen Farbgebung ist der PickUp Truck (61187) eine heiße Tunerschleuder geworden. „Flame Rider“ treffender geht es nicht. Mit einer Unterbodenbeleuchtung ausgestattet kann sich das Teil bei allen nächtlichen Treffen an jeder Tankstelle sehen lassen.



Das erfolgreiche Disney Cars Thema wird auf der GO!!! mit zwei weiteren Autos fortgesetzt. Der hochaufbauende Hook fährt erstaunlich gut, was auf den Kunststoffmix zurück zu führen ist. Die Spiegel und der Kran sind aus flexiblem Material. Die Sally ist ein kleiner zierlicher Sportwagen den es in Zukunft noch zu testen gilt.

So viele neue Schienen und Zubehör gab es bisher noch nie für die Carrera GO!!!: Einspurkreis, Schikane mit Fässern, Kamelbuckel mit einer Brücke, Fangzäune und Fahnen. Übrigens passt die Buckelpiste mit der Brückehervorragend zu den neuen Dakar-Autos.

Was ist aus dem Nissan 350Z geworden? Fantastisch, fast unglaublich, was man mit ein bisschen Farbe erreichen kann, der ist mal richtig schön anzuschauen! Im Handel wird das Auto als Nissan 350Z „N Project“ (61186) zu haben sein.



Gespannt dürfen wir auch auf die angekündigten Ferraris und den AMG Mercedes SL 63 sein. Leider waren davon nur vorab Bilder zu sehen.

### Carrera DIGITAL 143

Völlig Überraschend präsentierte Carrera für die D143 eine neue Doppelweiche. Das wird viele Fans der kleinen Digitalbahn sehr freuen. Ansonsten sind die Neuheiten bereits angekündigt worden, Als Neuheit gab es nur den neuen F1er von Sebastian Vettel.



Carrera D143 Doppelweiche

### SCX Compact

Für die SCX Compact gab es auf der Messe leider keine Neuheiten zu sehen! SCX hat auf [www.scxworldwide.com](http://www.scxworldwide.com) für 2010 folgende Fahrzeuge angekündigt:

- Chevrolet Corvette C6.R
- Plymouth AAR ,Cuda

Wann und wo – Spanien, USA oder Deutschland – die Fahrzeuge auf den Markt kommen sollen ist noch nicht bekannt. Auch mit welchem Design die Autos gestaltet werden wurde nicht mit-

geteilt. Bleibt uns zu hoffen das im Laufe des Jahres mehr kommt.

### Cartronic

Cartronic hat mit der neuen Car Speed eine gut funktionierende Rennbahn im Maßstab 1:43 gezeigt. Gewöhnungsbedürftig sind die Blechschleifer an den Autos. Neu ist das zur Carrera GO!!! kompatible Schienensystem. Die lange Gerade ist etwas länger als die der GO!!! und der Kurvenradius ist auch etwas weiter.



Gut anzuschauen und zu fahren waren die schon bekannten Audi R8 und die



Cartronic Car Speed Schaubahn

neuen als Muster gezeigten Porsche. Spannend könnte die Jerry Cotton Bahn mit zwei Jaguar E-Type werden. Autec hat einen großen Schritt in Sachen Fahrzeugqualität gemacht.



## Artin

Im letzten Jahr war Artin noch mit einigen Interessanten Neuheiten am Start, doch dieses mal waren nur Verpackungen von diversen Sets mit schon bekannten Fahrzeugen zu sehen. Die 2009 hoffnungsvoll vorgestellten Digital-Pläne für 1:43 scheinen nicht verwirklicht worden zu sein, davon war nichts zu sehen und erfahren. Auf Papier angekündigt sind zwei Fahrzeuge, ein Nissan Skyline und ein Porsche 911.



Eine Artinbahn für den Supermarkt?

## Best-Lock

Brick Block Slot Car so nennt sich das Lego kompatible Chassis von Best-Lock. Das Chassis wird mit einer Tüte Bausteinen in verschiedenen Versionen verkauft. Da kann jeder Lego-Fan seinen Rennwagen nach seinen Vorstellungen bauen.



Die Fahrzeuge passen laut Hersteller auf alle Bahnen zwischen 9 und 15 Volt. Am Chassis ist ein Schiebschalter an dem man zwei verschiedene Geschwindigkeiten wählen kann.

## True-Scale-Miniatures

Von True-Scale-Miniatures aus den USA waren wunderschöne Maßstabstreue Werstatt ausstattungen in 1:43 zu sehen. Über Verkaufspreise war leider nichts zu erfahren.

## Fazit

Die Spielwarenmesse 2010 hat deutlich gezeigt das sich am Markt was tut: Der 1:43er Bereich entwickelt sich. Ob Fahr-



zeuge, Sonderschienen, Zubehör oder Figuren viele Hersteller setzen auf den Maßstab. Wir können uns auf ein Jahr mit vielen tollen Neuheiten freuen.



**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

VINTAGE



PORSCHE 911S

RENNBAHN 1:43

**VINTAGE**



Hier wieder ein Klassiker von Jouef, der Porsche 911 S mit der Nummer 7. Die Franzosen brachten den Porsche mitte der 70er Jahre auf den Markt. Auch das Auto ist hat eine mitlenkende Vorderachse (siehe JHM No.15 Seite 136)



**Fahrzeugschein**

Länge	Breite	Höhe
102 mm	45 mm	32 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
54,5 mm	41,5 mm	39 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
36,5 g	Standard	Inline

RENNBAHN 1:43

**PORSCHE 911S**



# Interview-Interview-Inter Jim Hunt Magazine®

**Sven Bernad, 36 Jahre, fest liiert, keine Kinder, seit fast 5 Jahren in der Spielzeugindustrie bei Stadlbauer, zuvor war er in der Sportartikelindustrie tätig.**

**JHM:** Herr Bernad Sie arbeiten für Carrera was ist Ihr derzeitiger Aufgabenbereich dort?

**Sven Bernad:** Ich bin Produktmanager für die Autorennbahnen im Maßstab 1:43. Kernaufgabe ist die Umsetzung der Produkte bis zur Produktionsreife mit allem was dazugehört.

**JHM:** Wer bestimmt welche Fahrzeuge, bzw. Bahnen es in den Läden zu kaufen gibt?

**SB:** Das kommt darauf an... Das Standardsortiment wird im Prinzip aus einem Gremium bestehend aus Geschäftsleitung, Produktmanagement, Design und Technik definiert, unter Berücksichtigung der vertriebsseitigen Wünsche. Sonderartikel entstehen in der Regel auf Wunsch des entsprechenden Kunden oder Distributeure.

**JHM:** Für die Carrera GO!!! gibt es Fahrzeuge aus verschiedenen Rennserien welche Rennserie lies sich bisher am besten verkaufen?

**SB:** Ganz klar Formel 1.

**JHM:** Welche Rennserien werden in naher Zukunft weiter gepflegt?

**SB:** Formel 1 ist immer ein Thema - ansonsten muß ich die weitere Beantwortung dieser Frage aufs nächste Jahr verschieben (schmunzelt).

**JHM:** Was war das erfolgreichste Auto aller Zeiten von der GO?

**SB:** Der Ferrari F2004, der 2005 auf den Markt kam.

**JHM:** Welches ist Ihr Lieblingsfahrzeug von der GO?

**SB:** Ein spezielles Lieblingsfahrzeug gibt es nicht. Ich freue mich aber immer auf Muster neuer Fahrzeuge, die das erste Mal bemustert werden. Da kann es dann schon passieren, daß eines der ersten Muster zeitweise auf dem Schreibtisch stehen bleibt.

**JHM:** Warum ist die GO!!! Technik seit 2001 quasi unverändert?

**SB:** Zum einen weil sie erfolgreich ist, zum zweiten haben wir noch kein kostenneutrales Verbesserungspotential gefunden.

**JHM:** Die Carrera GO!!! war in den letzten Jahren ein sehr erfolgreiches Produkt, was ist Ihre Prognose wie sich der Maßstab 1:43 entwickeln wird?

**SB:** Für uns als Systemhersteller ist es wichtig weiterhin spannende, für Kinder attraktive Themen umzusetzen. Dann werden wir mit dem Produkt in 1:43 auch in Zukunft Erfolg haben. In diesem Sog kann sich sicher der eine oder andere Nischenhersteller etablieren, der dann mehr den Hobbymarkt bedient. Ich bezweifle allerdings, daß dies Ausmaße wie in den größeren Maßstäben annehmen wird.

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

**SB:** Mit drei Jahren habe ich zu Weihnachten eine Carrera 160 bekommen - diese habe ich heute immer noch und wird auch ab und an noch aufgebaut.

**JHM:** Spielen Sie noch regelmäßig Rennbahn?

**SB:** Ab und an - aber rein aus Spaß an der Freude ohne Wettbewerbscharakter.

**JHM:** Vielen Dank für das Interview!

# 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)

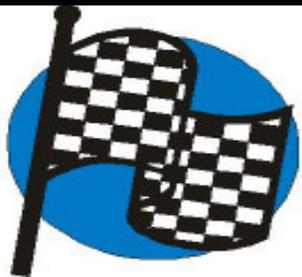
**Suche** Slot.it Audi R8C Presentation und Qualifying No. 10. Presentation hat links und rechts die Startnummern 9 und 10 unterschiedlich, der Qualifying No.10 hat silberne Seitenkästen. 1. U. 2. Edition gesucht, zu unterscheiden an den schwarzen (1st Edition) und schwarzen (2nd Edition) Auspuffrohren. 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**



**SLOT RACING**

**KICHERER**

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

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

# DAS WAR DIE **16.** AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

## WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 17 !**



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!