

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

20

Messe Nürnberg 2011

Was kommt Neues?

NSR:

997 GT3, MK II und 917K

Ninco:

356er Cabrio

R8 LMS Racing Eisen!

u.v.m.

Zoppotrummpodrom!

Die etwas andere Rennstrecke!





In ist, wer drin ist!

Der Weihnachtstrubel plus der Jahreswechsel sind vorbei, die guten Vorsätze werden im Rückspiegel kleiner. Der Blick ist klar nach vorne gerichtet: Die 2011er Slotsaison hat begonnen und wir sind gespannt, welche Neuerungen uns die Tuner im Jahre Elf nach dem Millennium präsentieren werden. Das Jim Hunt Magazine wird Euch wieder hautnah durch die Saison begleiten und berichten, was es Neues gibt. Um genau zu sehen, was kommen wird, waren wir wieder für Euch live vor Ort auf der Nürnberger Spielwarenmesse. Ein umfangreicher Messeteil ist das Ergebnis unserer Recherche nach dem Besuch aller Größen der kleinen Slot Welt.

Wir gehen ins vierte Jahr und freuen uns, wenn Leute sagen, dass das Jim Hunt Magazine eine feste Größe auf dem Slot-Markt ist. Ein Zeichen dafür, dass unser Konzept aufgegangen ist. Wir geben weiterhin Vollgas, und werden die Szene aus unserer Sichtweise beleuchten und begleiten.

Der im letzten Jahr vorhergesagte Einbruch des Slotbooms hat sich wie viele Wetterberichte nicht bewahrheitet. Wenn man sich manch geäußerte Aussage eines Herstellers uns gegenüber anhört, muss man schon schmunzeln, welch redundanter Käse gegenüber Presseleuten aufgetischt wird.

Manchem scheint die Präsenz seiner Marke und die Weitergabe von Information an die potentielle Käuferschicht nicht so wichtig. Hauptsache die Verkaufszahlen an den Einzelhändler stimmen, denn „Kunden kaufen sowieso oder nicht“, hörte man schon öfters. Ob so eine Haltung auf Dauer marktfähig ist? Wir wissen es nicht. Der Endverbraucher ist letztendlich der Geprellte, kauft er nicht selten die Katze im Sack, bekommt er weniger gezielte Vorab-Information. Dafür gibt es manch dubiose Foren-Aussage, in denen Leute nicht selten Slotcars anhand von Vorab-Bildern beurteilen und damit über vermeintliches Fahrverhalten philosophieren. Ein neuer Trend: Bezahlte Marketing-Leute, die als Foren-User getarnt, gezielt Produktwerbung platzieren. Wenn Firmen über eigene Produkte Tests verfassen, was soll dabei rauskommen?

Trotzdem blicken wir zuversichtlich der neuen Saison entgegen. Die Aussagen wichtiger Hersteller auf der Messe stärken uns den Rücken. Ihnen gefällt, wie wir Magazin machen und das Hobby darstellen. Mittlerweile kennt man uns im In- und Ausland und noch stärkere Unterstützung wurde zugesagt. Das erfreut und macht auch ein wenig stolz.

Wir freuen uns mächtig auf 2011er Neuheiten sowie deren Weitergabe an Einsteiger wie Fortgeschrittene. Mit spitzer Feder und Humor werden wir Euch gezieltes Infotainment in den Slot legen. Ein dickes Dankeschön an alle, die unser Engagement kontinuierlich unterstützen. Jim Hunt Ausgaben werden längst weltweit im fünfstelligen Bereich regelmäßig gelesen oder angesehen. Die beste Bestätigung dass das, was wir gerne tun, gut und breit draußen ankommt.

„In ist, wer drin ist!“ das dachte sich auch ein Schweizer Slotkollege, der uns von einer Bahn vorschwärmte, die unbedingt ins Jim Hunt muss!

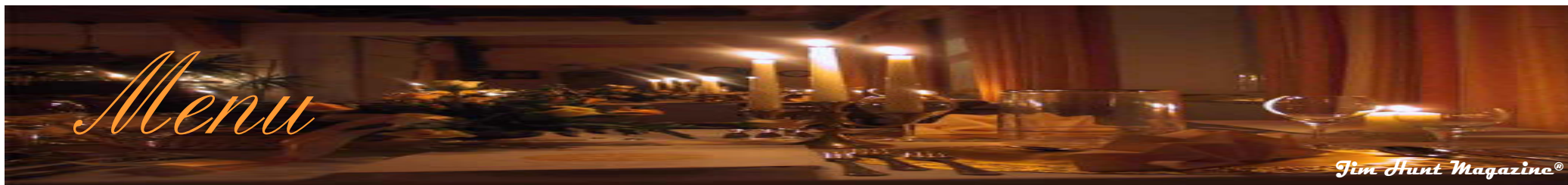
Er hat Recht: Das Zoppotrumpodrom wird Euch die Augen aus dem Kopf hämmern. Dazu gibt es wie gewohnt Tracktests und Vorstellungen für Rallye und Rundstrecke, modern wie klassisch.

Ihr bekommt diesmal kein normales Magazin, sondern ein verdammt dickes Messe E-Book.

Viel Spaß mit dem umfangreichsten Jim Hunt!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum

News & Facts

Tracktests

■ **Titelstory:** Zoppotrumpodrom –
die etwas andere Rennstrecke aus den 70ern

■ **Rallye:**

- Porsche 997 NSR
- Blauer 934er von Ninco
- Gigantisch: Alpine Gitane von Avant Slot

■ **Rundstrecke:**

- Powereisen: Porsche 997 von NSR
- Ford MK II gegen Porsche 917K von NSR
- Nincos ultimativer Renntrimm: Audi R8 LMS
- High End LMP2: Acura Sportprototyp
- Retro Rot: Porsche 356

Rennbahn 143

News aus der kleinen Welt

Reportage

Luca, der kleine Baumeister

■ **Rundstrecke:**

- SCX Megane Trophy im neuen Look!
- Jaguar D-Type und Mercedes 300 SLR
- Goldfinger: DB5 von Scalex!
- Button's doppelte Weltmeister Formel
- Aston Martin Gulf Set
- Klassik Camaro
- F1: Lotus 49 von Siffert, Gurney's Weslake
- Pioneer Renn-Mustang und Charger

Messebericht 2011

Nürnberger Geschichten, frisch von
der aktuellen Spielwarenmesse

„Wir haben dort mit den wichtigen
Leuten gesprochen und zeigen,
was sie für uns Neues in den Slot
bringen werden.“

Rallye Special auf Schnee:

Integrale Martini

MERCEDES

Kein Spielzeug - Nur für Sloter!

REF 50572

MERCEDES CLK GTR VINTAGE



www.ninco.com

Vintage
LIMITED SERIES

Vertrieb durch:



www.carsandco.de



Jim's Universum

Leserbriefe

Ein Dankeschön für das kostenlose Bereitstellen der Jim Hunt Magazine, die ich mit Begeisterung lese. Der Formel 1 Test in der letzten Ausgabe hat mich besonders angesprochen. Euch ist wieder der Spagat gelungen, wertvolle Information zwischen Zeilen zu verpacken und mit hohem Unterhaltungswert kritisch die Chassis-Konzepten gegenüber zu stellen. Das brachte mir klaren Aufschluss für meine Kaufentscheidung. Ich bin es leid, als zahlender Käufer den Testfahrer für Hersteller zu geben. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass diese mehr und mehr mit dem Weihnachtsmann liebäugeln, anstelle sich um die Konstruktion vernünftig fahrbarer Autos widmen. Der Kunde ist letztendlich der Geprüllte, muss er mit unausgereiften Konzepten Vorlieb nehmen.

C. Schlegl, München

Macht weiter so, Jim Hunt Magazine ist großes Kino! Eurer einzigartiger Style hat die Begleitung des Slot-Hobbys revolutioniert.

P. Vacek, Prag

Schmidbauer schließt Onlineshop

Nach gut einem Jahrzehnt macht ein großes traditionelles Slot-Fachgeschäft zu. Schmidbauer Modellauto aus Hebertsfelden/Ndb. hat seinen Onlineshop vom Netz genommen und für immer geschlossen.

Wir danken für viele Jahre bequemes und zuverlässiges Shoppen und die vertrauensvolle und Zusammenarbeit mit unserem Magazin. Wir wissen, dass es neben dem Geschäft mit den vielen kleinen Modellautos aller Maßstäbe noch ein großes Hauptunternehmen gibt. Damit wünschen wir alles Gute und sind trotzdem traurig, dass es diesen sehr gut sortierten Laden nicht mehr geben wird.

Liebe Redaktion,

Mit viel Enthusiasmus sauge ich jedes Jim Hunt Magazine auf. Bilder, Texte und Layout. Alles ist in sich stimmig und ein Genuss. Die Slotothek war ein genialer Einfall! Großer Kritikpunkt: Ihr solltet viel öfter raus kommen.

J. Teben, Lindau

Heute ein Aufkleber-König

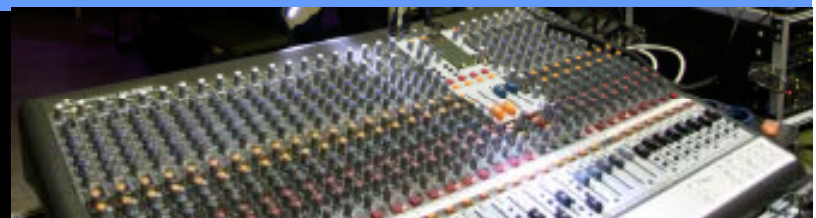


Aufkleber in zwei Größen für den Fan gibt es beim deutschen Importeur. Ideal für Auto, Slotkoffer, Hobbyraum oder wo auch immer...

Fans der Marke Scalextric bietet der deutsche Importeur ab sofort ein besonderes Schmankerl an. Es gibt Sticker mit dem charakteristisch blaugelben Logo in zwei Größen: Egal ob als Bandenwerbung, auf den Slotkoffer, auf dem Auto oder wo immer auch man kleben kann. Man kann zur britischen Kultmarke Farbe bekennen.

www.carson-modellsport.de

Reglertechnik total: Der neue Jim Hunt Trigger mit Separat Dashboard für absolute Feinabstimmung. Parameter für Beschleunigung und Bremse können nach Bahn- und Raumtemperatur, der Seehöhe, der Luftfeuchtigkeit, dem Luftdruck und dem Magnetfeld der Erde fein eingestellt werden. Sag noch mal einer, elektronische Regler seien kompliziert. Die sind gegen das Teil kalte Spaghetti Sauce.



Jim's Universum

Wieder zu haben: 1955 Set von Scalex!

Scalextric wagte sich vergangene Saison an ein interessantes Set für Klassikerfreunde: Den 300 SLR stellten wir bereits in allen Varianten, angefangen von Fangios Gerät über die Roadster-Version bis hin zum Uhlenhaut Coupé vor. Zu seiner Seite steht der Jaguar D-Type. Das Set ist wieder zu haben, war es zu schnell ausverkauft. Den D-Type gab es vor Jahren von Carrera. AutoArt lieferte kürzlich ihren Beitrag zu diesem Wagen ab. Wir berichteten, siehe in unserer SLOTOHEK!

NSR Jubiläums WM-Mosler

Fünf Jahre Weltmeister lautet die Ansage für den limitierten, mattschwarzen NSR Mosler. Fans der Marke ist es egal, dass die Proportionen des Überschallkämpfers optimistisch ausgelegt sind. Hauptsache schnell, lautet ihr Credo. Fraglich,

ob dieses Teil in Vitrinen vergammelt oder seiner Bestimmung, dem Fahren zugeführt wird. Bei uns keine Frage: Rennautos sind zum Fahren gebaut, nicht zum Anschauen. Ab damit auf den Kurs! Fahrleistungen möchten wir erleben, nicht lesen.

Nachdem das Set sehr schnell ausverkauft war, gibt es jetzt Nachschub aus England: Das limitierte Scalextric Set 1955 mit einem 300 SLR und einem D-Type ist wieder erhältlich, was Klassik-Liebhaber zu schätzen wissen werden. Sofern sie es nicht schon haben.



Das gute Buch

Jim's Universum

**Mercedes-Benz Supersportwagen
von 1901 bis heute**

Schneller, rarer, teurer und begehrter als Sportwagen definiert Supersportwagen. Der erste Supersportwagen wurde Ende 1900 gebaut. Mercedes überraschte damals mit dem Modell „35 PS“ und stellte die automobilen Welt auf den Kopf: Stärker, leichter und viel schneller als alle anderen Modelle. Mit einem neuartigen Rahmen, breiterer Spur und einem tieferen Schwerpunkt

war er Konstruktions- und Marketing Geniestreich, der die Marke dazu bewog, den Bau von Supersportwagen fortzusetzen und ihn Tradition werden zu lassen. Kein Hersteller kann auf eine derart lange Tradition in diesem Segment zurückblicken. Trotz logischer Unterschiede der Modelle zueinander: 110 Jahre Supersportwagenbau faszinieren bis heute. Dieser Bildband präsentiert jene Mercedes Traumautos, die Ikonen wurden. Angefangen mit dem 35 PS über die 20er und 30er Jahre extremen Spitzensportwagen mit Kompressoren unter dem Blechkleid geht die Reise weiter zum 300 SL Flügeltürer und zum legendären Uhlenhaut Coupé. Selbstverständlich fehlen nicht der C111 mit Wankelmotor bis hin zum aktuellen SLS AMG. Ein begeisterndes Spektrum von insgesamt 18 Supersportwagen, die in Wort und Bild unterhaltsam wie informativ vorgestellt werden.

Bibliographie: Mercedes-Benz Supersportwagen, von Thomas Wirth, 176 Seiten, 1309 s/w und 147 farbige Abbildungen, Format 245 x 290 mm, gebunden mit Schutzumschlag, € 24,95, ISBN: 3-86852-299-0



Das gute Buch

Jim's Universum

Formel 1 Weltmeister

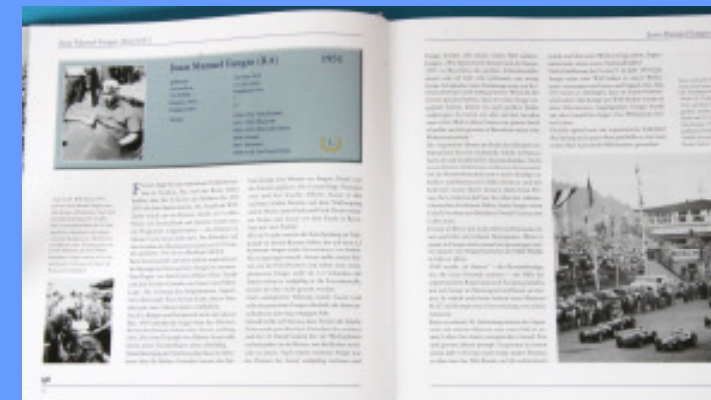
Seit 60 Jahren elektrisiert sie Zuschauer an den Rennstrecken und TV Geräten auf der ganzen Welt. Der Kampf der besten Autorennfahrer mit dem Gegner, der Geschwindigkeit, der Witterung, der Technik und den Tücken der Pisten übt eine schwer zu beschreibende Faszination aus. Die Gradwanderung der Piloten im Grenzbereich löst beim Betrachter Furcht, Respekt und Bewunder-

ung aus. Star-Kult durch Mechandising- Artikeln hat den Bekanntheitsgrad der Fahrer ins Unermessliche gesteigert. Fans und Fotografen begleiten sie auf Schritt und Tritt. Die früher einmal geschätzte Nähe von Fahrern und Zuschauern ist heute nicht mehr möglich. Der technische Fortschritt lies das Risiko der Piloten wachsen. Der Rennfahrertod gehörte lange Zeit zum Berufsbild. Fortschreitende Professionalisierung im Motorsports in den 70er und 80er Jahren rückte die Sicherheit in den Fokus. Seit dem tragischen 1994er Rennen in Imola, bei dem Ratzenberger und Senna ums Leben kamen, gab es bis heute keinen Toten mehr zu beklagen. Die Fahrer in der 60-jährigen Formel1 Geschichte haben sich unter sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen miteinander gemessen. Die immer wieder gestellte Frage, wer der beste Fahrer war, muss daher unbeantwortet bleiben. Im neuen Werk „Formel 1 Weltmeister seit 1950“ werden alle 31 Fahrer ausführlich, emotional und mit teilweise unbekannten Bildern portraitiert. Die Wahl des besten Rennfahrers aller Zeiten bleibt dem Leser selbst überlassen.

Bibliographie: Formel 1 Weltmeister seit 1950, von Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch, Ulrich Kudrass, 224 Seiten, 123 s/w und 152 farbige Abbildungen, 250 x 250 mm, gebunden mit Schutzumschlag. € 29,95, ISBN: 978-3-86852-304-1



Alle Weltmeister von damals bis heute sind in diesem Standardwerk für F1 Fans statistisch, informativ und chronologisch geordnet abgefasst. Geheimtipp!



Schumacher, Fangio, Fittipaldi, Villeneuve und alle anderen findet man in diesem Buch.



Das gute Buch

Jim's Universum

Gruppe 5 – Die Silhouette Formel 1976-1981

Die Kenner und Liebhaber des Rennsports der siebziger Jahre erinnern sich noch an extreme Karosserieformen und flüsternde Turbomotoren mit bis zu 800 PS Leistung, die meterlange Flammen aus den Auspuffrohren stießen. Gruppe 5 ist bis heute das Stichwort für eine Rennformel geblieben, die spektakuläre Rennwagen hervorbrachte, in denen die nationale und internationale Rennfahrer-Elite um Siege und Meistertitel kämpfte. Sie war die Mutter der DTM und die Rennserie übt bis heute eine große Faszination aus. Auf Youngtimer Veranstaltungen gehören jene Rennwagen zum interessantesten Gerät,

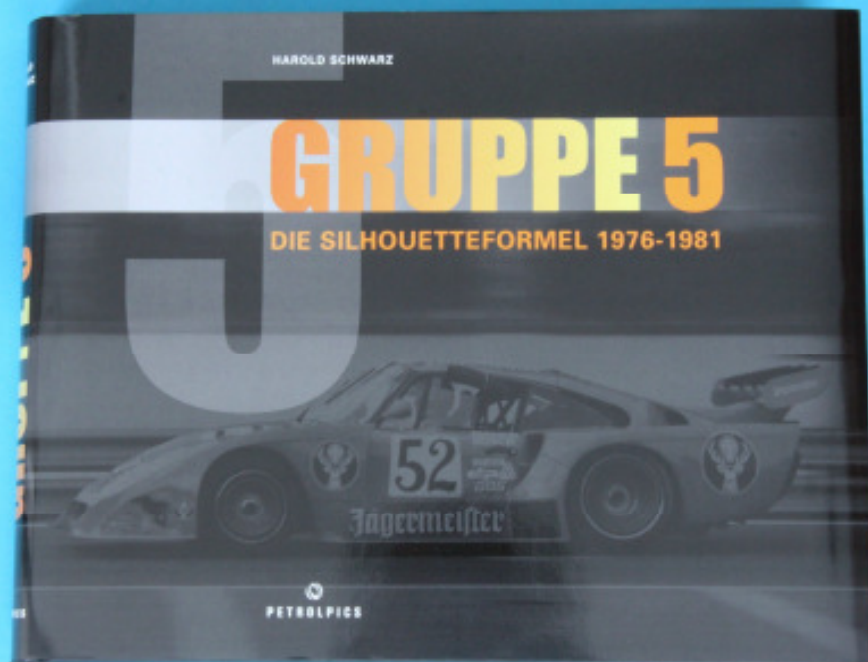
das über die Piste fährt. Klaus Ludwig kennt die Gruppe 5 aus dem Cockpit. Er schrieb nebenbei erwähnt das Vorwort zu diesem Werk.

Harold Schwarz, Jurist und passionierter Motorsportfan seit 40 Jahren knüpft mit diesem Werk an beide Erfolgstitel „Porsche 917- Die Helden, die Siege der Mythos“ und „Porsche 908 – Seriensieger, Spezialist und Dauerläufer“, bei denen er bereits als Co-Autor tätig war, an. Mit juristischer Präzision und Korrektheit führt er geordnet nach Jahreszahlen und allen damals beteiligten Automodell durch sein Buch, das man als Standardwerk der Gruppe 5 betiteln darf. Interessante Informationen wechseln sich mit

tollen Bildern ab und bieten Kopf wie Augen eine Reise durch die faszinierende PS Welt der damaligen Zeit. Vorsicht: Suchtgefahr!

Bibliographie: Gruppe 5 – Die Silhouette Formel 1976 –1981, 1. Auflage, ca. 320 Seiten, sehr zahlreiche farbige Abbildungen, Format 28 x 22 cm, gebunden mit Schutzumschlag. Autor: Harold Schwarz, ISBN-Nr. 978-3-940306-05-0

Tuner Fly baute Slotcars dieser Zeit: Capri, Lancia und BMW. Aber auch bei MRRC, Spirit und Racer wird man fündig, sofern man nicht schon alle hat...



Dieses Meisterwerk führt den Leser durch die Gruppe 5: Chronologisch und nach Marken sortiert kann man sich im Detail und mit schönen Fotos dokumentiert feuerspeienden Turbomaschinen aus dieser Ära widmen. Sensationell!



Titelstory

In Jülich steht ein AKW und das Zoppotrummpodrom. Designer Hans Jörg hat sich eine hammerharte 70er Jahre Rennbahnwelt gebaut. Die darf der Slotwelt nicht vorenthalten bleiben!



Zoppotrummpodrom

Jim Hunt Magazine®

Zoppotrummpodrom

Jim Hunt Magazine®

Hans Jörg Zopp aus Jülich ist 43 Jahre jung und von Beruf selbstständiger Designer. In seiner Freizeit wurde er zum 70er Jahre Slot-Styler. Leute, so eine Bahn sieht man nicht alle Tage! Auf 4Meter5 mal 2Meter10 entstand eine Strecke, die es derart in sich hat, dass einem die Augen bei Dauergrinsen aus dem Kopf fallen. 15,76 Meter misst eine spurausgeglichene Runde.

Hans Jörg kam zum Slotten wie so viele von uns: Als Kind hatten er und sein Bruder gemeinsam eine Universal, die üblicherweise irgendwann aus dem Leben verschwand und die kleinen Rennbahnautos in Vergessenheit gerieten. Aber jeder, der Benzin im Blut hat, weiß: Das alles ist eine schlummernde Angelegenheit und es sitzt tief in Dir. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis alles raus will und der in der Kindheit angeblich überwundene Virus neu ausbricht. Unterschiedlich lange dauert eigentlich nur die Inkubationszeit. Bei den meisten ist klar, dass der Slotvirus viel gewaltiger zuschlägt, als in jenen Kindertagen.

So lief es auch bei Hans Jörg ab. In den 90ern kehrte die Leidenschaft zurück und es entstand eine 70er Jahre Naturrennstrecke, die trotz Retro modernen Mischbetrieb analog und digital bietet. Ein lebendiges Diorama wurde bis ins kleinste Detail authentisch gestaltet. Wären keine Slots vorhanden, gingen die Bilder als Originalaufnahmen aus jener Motorsport-Ära durch, in denen (Zitat Hans Jörg) „Autos noch wie Autos aus-sahen“. Dafür bekommt er von uns 200 Prozent Sympathie und einen Platz in der Hall of Fame im Jim Hunt! Schienen-Sonderteile wurden selbst

angefertigt. Tom, sein Schweizer Slotkollege baute die Weiche für die Ausfahrt. Die Fahrbahn bekam aus optischen Gründen einen dunkelgrauen Anstrich, der zudem den Grip verbessert. Die Zeitnahme: Cockpit XP. Im Digitalmodus läuft sie über Dioden während im analogen Betrieb

Lichtschraken die gefahrenen Rundenzeiten erfassen. Ein Beamer wirft die Daten an eine Wand, die von 6 fest installierten Fahrerplätzen aus eingesehen werden können. Mehr zu beschreiben ist unnötig. Schaut Euch die Bilder an, die sagen alles! Mund zu! Die Tastatur dankt!

Das 70er Duell lebt neu auf: Porsche 917K gegen Ferrari 512 Cuda Lunga vor authentischer Kulisse.



Titelstory



Jim Hunt Magazine®

Streckenmarkierungen, Grünzeugs, Werbebanden, Peitschenlampen und und und bringen authentische Rennatmosphäre an die klassische Naturrennstrecke. Alles erhielt einen gezielten used look, der eine synthetische Plastik-Optik ausbremst.



Zoppotrummpodrom



Titelstory



Zoppotrumpodrom

Jim Hunt Magazine®



Alle Zoppotrumpodrom Fotos: H.J. Zopp, privat



Egal ob Gruppe C oder Tourenwagen: Jörg's Leidenschaft ist klar in den 70er Jahren angesiedelt. Das ist verständlich, beim Anblick dieser schönen Wagen!

Titelstory

Zoppotrummpodrom



Klein, schnell und gemein: Abarths mit ausgestellten Hauben röhren am Limit der Fahrphysik genauso wie alte BMWs und Sportprototypen.



Jim Hunt Magazine®

70er Jahre Biergartenbeleuchtung: Bunte Birnen über dem trinkenden Volk.



Zuschauer im Biergarten erleben Motorsport zum Anfassen.

Titelstory

Zoppotrumpodrom

Woher kommt dieser Kunstname? Nachname Zopp => Zoppotrumpf (Zauberer in der Augsburger Puppenkiste) => Zoppotrumpf + Motodrom = Zoppotrumpodrom



Flüssiges Layout auf dynamischen 4Meter5 mal 2Meter10. Öffnende und schließende Kurven bieten Fahrspaß und Herausforderung. Zweispurig analog wie digital mit bis zu maximal 6 Rennfahrern nutzbar. Ein Beamer wirft die per Cockpit erfassten Daten an die Wand.



Hüttengaudi: So stylisch kann eine alte Garage aussehen.



Obwohl die Figuren der gängigen Hersteller bekannt sind. Jede bekam mit Pinsel und Farben ihre Individualität auf den Leib geschneidert. Von wegen Großpackung kaufen und Mänekens auf die Tribüne klatschen. Das geht bei Hans Jörg gar nicht...

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

Rallye

Jim Hunt Magazine®



NSR Porsche 997

WHAT A TEST RIDE

Rallye

Rallye

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®

Die Nachricht schlug ein wie eine Bombe: Auf einer italienischen Slot-Messe ließ Tuner NSR die Hosen runter und man inszenierte die Markteinführung des aktuellen Zuffenhausener Sportmodells 997 mit einem fetten Renn Debut.

Bilder kursierten, Vermutungen wurden angestellt und plötzlich kam die erste Charge Autos nach Deutschland, die schneller abverkauft war, als es den meisten Leuten lieb war. Der Porsche 997 GT3 von NSR kam als nacktes Präsentationsmodell in Rennsportweiß und in Rot auf den Markt. Im Windschatten gleich ein Whitekit zum kreativen gestalten weiterer Versionen. Ein geschickter Schachzug, wie sich herausstellte.

Unter der Haube arbeitet ein technisches Novum der Edelmarke: Ein Schwingarm, der den Leitkiel in diversen Einstellungen ausklappen lässt. Das Bauteil ist der Tatsache geschuldet, dass der 997 sowohl in Rallyeversion als auch auf der Rundstrecke einsetzbar ist. Auf Letzterer stört der ausklappende Schwingarm und man kann ihn mit einer Feststellschraube in gewünschter Höhe fixieren. Auf holperigen Rallyekursen kann es sehr wohl von Vorteil sein, so einen mobilen Leitkielhalter unter dem Chassis zu haben. Der hält die Stromzufuhr für das potente Aggregat jederzeit aufrecht: Auch dann, wenn das Heck in Kurven die Strecke verlässt oder der Wagen aufgrund von Bodenwellen oder Kuppen anfängt zu hüpfen. Fährt man eine Plaspfah-WP, kann man sich einer starren Rundstreckenabstimmung annähern. Der technische Unterschied zwischen

Rallye- und Rundstrecke ist die Vorderachshöhe, deren Niveauregulierung über Madenschrauben von oben und unten einstellbar ist. Rundkurs:

Vorderwagen tief, Rallye mehr Bodenfreiheit. Da ist noch der Beifahrer, der an Bord bleiben oder samt Sitzschale und Gebetbuch raus muss.



Der leistungsstarke NSR Porsche 997 GT3 taucht plötzlich dem Nichts auf. Drei Versionen gibt es zum Debüt: Test Rallye Car in weiß oder rot sowie ein White Kit zum Selbstbauen und -lackieren.

Rallye

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®



Schön tief kauert der 997er von NSR auf der Strecke.

Optisch legt der NSR Porsche einen sehr bulligen Auftritt aufs Rennparkett: Breite Spur, weit ausgestellte Kotflügel und ein monströser Heckflügel, der Abtrieb spendieren soll. Die Kühlgitter im Bug sind verschlossen, dafür gibt es Kühlschlitze hinter den Vorder- und Hinterrädern, die frische Kühlluft dem Heckmotor zuführen. Anstelle dreiteiliger BBS Speichenfelgen besitzt dieser Wagen für Rallyes typische Felgen im Wagenrad-Design. Dies ist stabiler und belüftet die Scheiben besser, was beim permanenten Rallye Gas-Brems-Stakatto von Vorteil ist.



Durch und durch kraftvoll: Der brutale Hochleistungs-Porsche bricht durch Kurven, dass man über den Seitenhalt der gut angepassten Sitzschalen froh ist. Leichtbau an allen Orten senken den Schwerpunkt ab. Die stark ausgestellte Spur wirkt kontraproduktiv zu den Fliehkräften. Der optimistische Heckflügel mobilisiert auch in Rallyekurven maximal Abtrieb im unteren Geschwindigkeitsbereich. Der Magen sollte fit sein, sonst streikt er nach wenigen Kurven. Wer unrund fährt, fräst die Reifen von den Felgen, der Abtrieb ist enorm!

Wie bei NSR üblich sitzen drum herum leichte Hohlkammerfelgen, deren innere Luftkammer den Reifen maximalen Grip ermöglicht. Die Kraft ist derart vehement, dass nach getankten 12 Voltan die Hinterräder am Testwagen anfangen sich aufzulösen. Wie bei einem echten Rennslick waren nach der Testfahrt Gummiwürstchen auf der Reifendecke zu sehen. Ein Indiz für Kraft im Überfluss. Runter vom Gas, weich und rund fahren. Das ist schneller und schont Material! Felgen und Getrieberäder aus Alu sind mit einem soliden 1,2er Inbus verschraubt, der langfristig bessere Steherqualitäten beweist als ein dünner 0,9er Madengewindestift. Die schiere Gewalt mobilisiert ein King 21 Evo Aggregat im offenen, luftgekühlten Longcan Gehäuse. Es sitzt angeschragt vor der Hinterachse und stemmt bei maximal 21400 Touren brutale 322gcm Drehmoment auf die Hinterachse. Der Antriebshalter als Dreibein konzipiert ist über drei Schrauben entkoppelt einstellbar. Das Chassis ist rundum werkseitig verjüngt, dass es bei dezent gelösten Schrauben unabhängig von der Karosserie vollaktiv arbeiten kann.

Fährt man im Porsche um den Testparcours wird sofort klar: Das ist kein Verkehrsmittel für Fahranfänger! Man kann untertourig rollen, aber gibt man volle Kraftstoffzufuhr, explodieren alle sechs Zylinder, dass ungeübten Beifahrer schon beim Einrollen schlecht wird. Der Elfer fordert versierte Fahrer, möchte man sein Potential abrufen oder gar ausreizen. Der Übergang vom untertourigen Rollen auf Vollgas sollte man nur wagen, wenn

Rallye

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®

eine richtig lange Gerade ansteht. Nur dann kann man den maximalen Kick der brachialen Beschleunigung umsetzen. Präzise Rennsporttechnik unter der Haube hilft, den Wagen auf hohem Niveau schnell bewegen zu können. Vorausgesetzt der Fahrer ist kein Nervenbündel. Das Anbremsen vor Kurven gestaltet sich durchschaubar. Allerdings sollte vermeiden, den Driftwinkel in engen Richtungswechsel hektisch

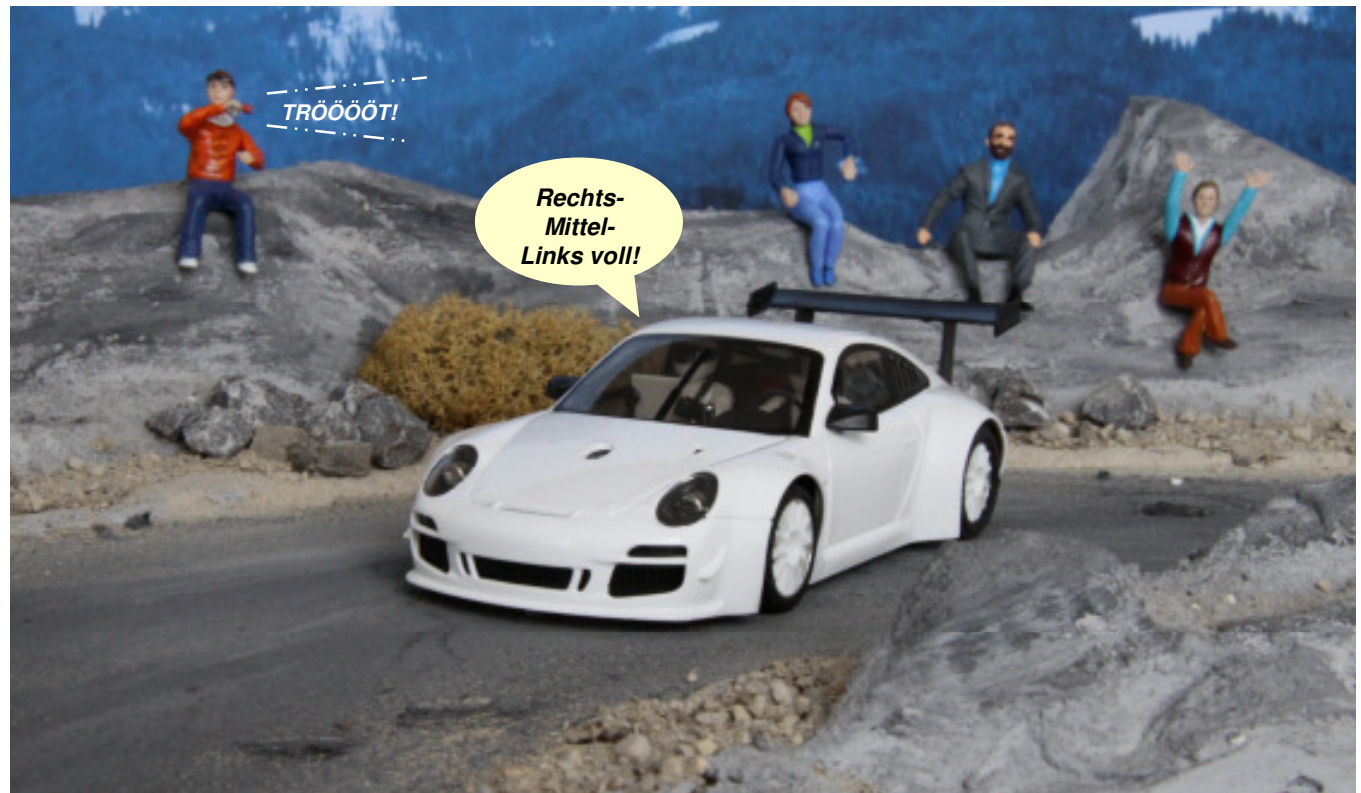
mit dem Gaspedal zu korrigieren. Nur mit Bedacht und Obacht ist dies zu machen. Kitzelt man den Übergang zur vollen Leistungsabgabe zu sehr, bleibt nach einem Quersteher mehr Zeit liegen, als wie wenn man zügig die Kurve durchrollt und auf der Geraden vollstreckt. Ein vorausschauend runder Fahrstil ist Muss, möchte man auf solide hohem Geschwindigkeitsniveau unterwegs sein. Pflichtprogramm ist zu wissen,

was man gerade tut. Sonst wird die Fahrt eher eine peinliche und kurze Vorstellung. Wer möchte in einem Rallye 997 GT3 von einem leistungsschwächeren Fiat Punto oder Renault Clio geschnupft werden? Nur weil dessen Pilot es besser kann? Solche Dinge haben wir schon bei Rallyes live gesehen und sie bedürfen keiner zusätzlichen Erklärung, dass so etwas überhaupt nicht geht! Das ist einfach nur peinlich und arm!

Weit ausgestellt Backen mit breiten Reifen auf vier Alus bringen Zuffenhausener Sixpack-Boxer Power perfekt auf die Straße. Auf ruppigen Rallyekursen kann man Unebenheiten über das einstellbare Spiel von Vorderachse und Schwingarm ausbremsen. Auf Plasphalt-WPs kann man das Ausrücken des Arms über eine Schraube blockieren, der L-Kiel hält auch so Tuchfüllung.



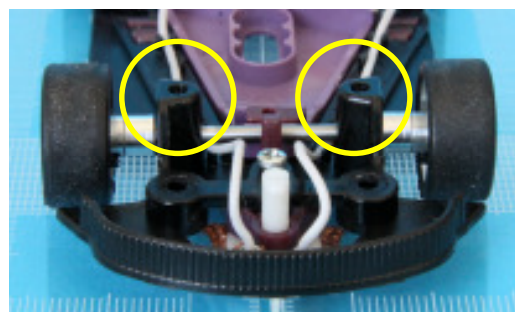
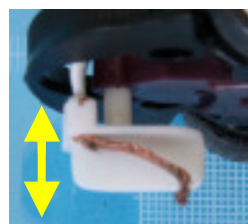
Solide Felgen im Wagenrad-Design machen bei harter Rallye-Beanspruchung eine gute Figur!



Rallye

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®



Einstellbare Vorderachshöhe über je zwei **Madenschrauben** von oben und unten. Ein langer L-Kiel Schaft hält Kontakt. Ausklappbarer Schwingarm, der für glatte Pflaster-Prüfungen lahm gelegt werden kann.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
138 mm	62,7 mm	38,2 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
74,5 mm	57 mm	61 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 g	King 21 Evo	Anglewinder

Die Chassis-Abstimmung ist bei diesem Wagen ein weites Feld. Je nach Einstellung der Vorderachshöhe und des Schwenkarms kann man ein großes Fass aufmachen. Das an sich beinhaltet sehr viele Veränderungen der Geometriedaten. Da wie bei jedem Rennauto noch viele weitere Parameter ins Setup mit einfließen, ist es eigentlich unmöglich, eine für sämtliche Bedingungen allgemeingültige Orientierungshilfe an den Leser abzugeben. Auf der Rundstrecke haben wir den Schenkarm des L-Kiels mit der Fixierschraube lahm gelegt, so bleibt der Elfer besser im Slot. Der Kiel hat einen langen Schaft, der ausfahren kann, und mit den Schleifer fehlenden Bodenkontakt sucht. Ein Auto für Könnern und Tuner, die wissen was sie tun und Konsequenzen lesen, auswerten und anpassen können.

Fazit:

NSR hat mit dem 997 GT3 ein Basissportgerät an die Startlinie gebracht, das durch einstellbare Parameter im Chassis sowohl auf der Rundstrecke wie auf Rallyepisten eingesetzt werden kann. Hochwertige Präzisionstechnik liefert eine beeindruckende Leistungsabgabe. Möchte man das Maximum herauskitzeln, ist bei der Sachverstand und Geduld bei der Abstimmungsarbeit gefragt.

Starker, luftgekühlter Boxer Motor der brutale 322 gcm Drehmoment bei maximal 21400 Touren ins gefräste Präzisions-Metallgetriebe feuert. Aufhängung und Karosserie sind entkoppelbar, was das Fahrverhalten enorm steigert. Der autonom ausfedernde L-Kiel liefert Strecken unabhängig jederzeit einen zuverlässigen Zündfunken. Weiche Schleifer gleiten unauffällig über den Leiter.

Ein Elfer vollstreckt

Rallye

Tuner Ninco schickt seinen gefederten
Youngtimer auf unsere staubige WP.



**Ein drehmomentstarker Boxer
mit Heckantrieb lässt das Herz
höher schlagen: Rallyefahren
in Reinkultur!**

Jim Hunt Magazine®

Rallye

Porsche 911

Jim Hunt Magazine®

Nincos Dauerbrenner in hochbeiniger Rallyeversion dreht eine neue Runde. Der vollgefederte Zuffenhausener Klassiker präsentiert sich im aktuell blauen Kenwood Dressing. Fahrwerkstechnisch bieten die luftgedämpften Schraubenfedern reichhaltig Federweg, der Unebenheiten der Fahrbahn glatt bügelt. Bei den ersten Elfer Modellen vor vielen Jahren bereitete die Federbeinaufhängung Probleme, scherten deren Lager kontraproduktiv gegen die Radlager der Achsaufhängung. Das ist längst Geschichte, Nincos schaffte konstruktive Abhilfe durch den werkseitigen Einsatz doppelter Lagerbuchsen, die sowohl die Achsaufhängung wie die Federbeine in einem Streich abwiegeln. Gegen Unkenrufe, ein gefedertes Fahrwerk würde ach so arg aufs

Getriebe gehen... Nun Leute, Motorsport macht Spaß, bedeutet aber Verschleiß! Da die meisten von Euch auf Schönwetter-Bahnen unterwegs sind, ein zu vernachlässigender Faktor. Wird nach vielen 1000 Kilometern vielleicht mal eine neue Hinterachse fällig? Motorsport kostet Geld!

Wer auf Kakaomehl Rallye fährt, der jammert nicht über verschleißende Getrieberitzel, sondern tauscht bei Bedarf und gibt Vollgas. Dafür bleibt im Einsatz der Wagen länger auf Ideallinie, sprich im Slot. Bei holperigen Fahrbahnübergängen profitiert man von gefederten Achsen und L-Kiel.

Viel Bodenfreiheit plus ein vollaktives Fahrwerk mit atmosphärisch gedämpften Schraubenfederbeinen absorbieren Kuppen und Schlaglöcher.



Rallye

Porsche 911

Jim Hunt Magazine®

Der Rallye-Porsche schluckt den Fauxpas der Strecke. Andere Autos schlagen unelegant durch und bahnen sich unkontrolliert den Weg frei zur Botanikdurchpflügung. Griffige Klassik-Reifen mit Volumen auf schönen Tiefbett Füchsen beweisen Nehmerqualitäten auf allen Untergründen. Den drehmomentstarken NC5 Boxer im Heck haben unsere Mechaniker in seiner Aufhängung mit Klebstoff fixiert. Seine Vibrationen unter Vollast reduzieren sonst die Kraftübertragung auf das

Getriebe, was die Konkurrenzfähigkeit im End-Effekt schmälern würde. Wer verliert schon gerne Zeit auf einer WP? Wer verliert in einem heiser brüllenden Elfer? Das ist ein Fall für Looser, also nichts für uns. Bekommt der Heißsporn vor dem Rennen eine kleine, optimale Aufbereitung, stimmt später das Resultat in der Ergebnisliste. Die Laune der Besatzung auch. Teamchef und Sponsoren jubeln, was sich positiv aufs Budget auswirkt. Schotter-Regen!

**Volles Rohr mit leerer Tüte:
Die ideale Gangart im Elfer!**



Der Youngtimer Porsche mit strömungsgünstigen Entenbürzel auf dem Motordeckel plus Sportspiegeln an den Türen. Klassische Tiefbett-Fuchsfelgen schaufeln Kühlluft zu den Bremsscheiben. Ungefilterter Hammersound dröhnt aus dem dicken Heckrohr ohne Wärmetauscher.

Rallye

Porsche 911

Jim Hunt Magazine®

Optisch bringt uns der Rallye-Elfer mit mächtig breiten Fuchsfelgen auf Betriebstemperatur. Er erinnert an alte Rallye-Kisten, die das Werk mal auf den Schwarzen Kontinent schickte. Wir haben früher mal einen Ninco Porsche (Jägermeister) für die Rundstrecke tiefer gelegt und seine Feder-

Elemente lahm gelegt. War ein wenig Arbeit und für die Rundstrecke ganz ok. Aber für einen Rallyewagen eher keine gute Idee. Einfach das Auto mit 12 Voltan bleifrei betanken und loslegen. Möchte doch jemand individuell trimmen: Einfach die beiden Seitenschweller unterhalb des Chassis

komplett mit je einem langen Streifen Pb bekleben. Damit die Trimmung nicht auf der Fahr-bahn liegen bleibt: Mit je einer Lage Gewebekleid sichern, damit das Schwermetall an seinem Ort bleibt. Egal ob Steinschläge oder harte Aufsetzer die Bodenwanne malträtiert. Karoschrauben dezent lockern, dann läuft der extrem männliche Porsche noch geschmeidiger um die Ecken. Mit minimal Aufwand vorbereitet stemmt der luftgekühlte Boxer - ohne MTS - seine Sechszylinder-Gewalt kontrolliert in den Untergrund. Festtag durch Klang im Gehörgang! Der Rest ist physikalisch ungefiltert pures Autofahren und hat glücklicherweise nichts mit elektronisch gesteuerten Magnet-Fahrhilfen gemein.

Fazit:

Der Rallye Elfer von Ninco ist eine solide Fahrmaschine für Freunde des klassischen Driftwinkels: Kraft im Überfluss, ein gefeder-tes Fahrwerk und solide Nehmerqualitäten wuchten ihn mit voller Drehzahl durchs Outback. Befreites Fahrern ohne MTS in Reinkultur! Optik: Geil!

Sein Sechszylinder Motor wurde eingeklebt, damit er seine Kraft direkter aufs Getriebe überträgt. Beim Gaswegnehmen vor Kuppen höre ich Porsche typisches Kugeln der Auspuffanlage. Ich stehe gewaltig auf dieses heißere Abbröckeln bei abflauernder Drehzahl. Wer den Wagen mit Blei trimmen möchte: Klassisch zwei Lagen unter die Seitenkästen. Wir fahren ohne, weil er sich auch pur schön direkt dirigieren lässt.



Slot Cars, Zubehör und Tuningteile!
Unsere starken Marken finden Sie beim
Fachhändler in Ihrer Nähe: Ein Klick genügt!

HT
AUTORENNBAHN.de



Wir rauchen in Avant Slots
aktueller A 310 durch Korsika.
Gitanes auf und unter der
Haube – nur für große Jungs!

Rallye



Jim Hunt Magazine®

Alpine Striche malen *Blauer Qualm auf Korsika*

Rallye

Alpine A310

Jim Hunt Magazine®

Der Titelheld aus unserer letzten Ausgabe geht in die zweite Runde. Avant Slot bringt eine weitere französische Plastikrennmaschine der 80er im Gitanes blauen Dunst Look. Trotz allem scheinheiligen Getue mancher Weltverbesserer in Sachen Tabak-Werbung. Hintenrum Steuern abkassieren, vorne rum schön tun. Super, dass sich die Avant Slot Spanier trauen, einen authentischen Rallyewagen im authentischen Gewand auf den Markt zu bringen. Welcher EU-Kommissar immer noch glaubt, Kids rauchen wegen eines Slotcars oder Spielzeugs, der ist vermeintlich ein paar Promille basisintelligenter als jugendliche Komatrinker nach Schulschluss.

Weg von der sinnfreien Politik und hin zur sagenhaften Rallyeflunder. Der Renault A310 erwies sich schon im letzten Test als absolute Granate, dessen einstellbares und entkoppeltes Fahrwerk in Kombination mit funktionierender Technik einen ernsthaften Angriff darstellt. Wer

dieses Fahrwerk in der Höhe auf seinen Einsatzbereich richtig abstimmt, bekommt ein Teil unter den Hintern geschallt, der anderen nur noch als blauer Dunst in Erinnerung bleiben dürfte. Schnell ist der Wagen da und schon wieder weg. Das Poweraggregat lässt es derart rauchen, dass diese



Am besten man ist Nichtraucher, sonst bleibt die Luft weg. Die Alpine ist ein derart kraftvolles Rallyegerät, das vom Fahrer das volle Lungenvolumen beansprucht, möchte er das Auto voll ausfahren. Die Franzosen verstanden es schon immer, brutale Fahrmaschinen für kurvigcs Geläuf zu bauen.



Rallye

Alpine A310

Jim Hunt Magazine®

Fakten alleine genügen, das Aufdrucken des damaligen Sponsors zu rechtfertigen. Ein wahrer Burner vor dem Herren! Und das, obwohl aus Gewichtsgründen kein Zigarettanzünder an Bord ist. Der Beifahrer entzündet nach der WP seine Chick am Reifen oder Motorblock. Wie heiß ist das denn?! Alle technischen Parameter sind im Einklang, die Kraft fließt sauber auf die Straße und alles andere ist reine Einstellungssache. Wer dazu zu bequem ist, soll besser 2 CV fahren.

Gebetbuch für ein fettes Halleluja der Driftwinkel: Der Beifahrer liest den Aufschrieb vor, der Pilot spult das Programm der beschleunigten Ansage ab.



Wir lieben es, Bestzeiten ins Kurvengeflücht zu brennen. Selektive Bergstraßen Kosikas stellen eine besondere Herausforderung dar, den Blick aufs Wesentliche zu fokussieren fällt nicht leicht. Ja nicht die Aussicht beachten. Fans haben wilde Signaturen auf den Teer gemalt. Bei uns nicht denkbar: Dagegen gibt es bestimmt Paragrafen und einen satten Kostenkatalog.



Rallye Spezial

Jim Hunt Magazine®

Integrale

1 zu 10



Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®

Vor Jahren musste ich sie als Schüler eines mathematisch-naturwissenschaftlichen Gymnasiums oft berechnen, obwohl ich den Begriff schon damals mit einem viel interessanteren Wert belegte als mein Mathelehrer. Ich fahre sie lieber: INTEGRALE ! Welch Wort, welcher Mythos, welches geiles Auto! Meine ersten sportlichen Gehversuche auf vier Rädern fanden bei vollen 1,2 Bar Ladedruck im Italo-Vierzylinder mit illegalem Wassersack im Kofferraum statt. Gänsehaut, die vermutlich mein alter Mathelehrer bis heute nicht kennen gelernt hat. Er berechnete viel lieber brav

Ober- und Untergrenzen und zeichnete Grafen ins Koordinatensystem. Ich sah viel mehr darin: Driftwinkel, Kurveneingangsgeschwindigkeiten, Gegenlenken und jederzeit schnelles Taktieren mit dem Gaspedal, um den Lader jenseits des Turbo Lochs bei Laune zu halten. Automatisiert gleichmäßiges Atmen, damit die Luft im Brustkorb zwischen den straff sitzenden Gurten nicht wegblieb. Hammer Time mit meinem damaligen Copiloten/Schulfreund Hansi (r.i.p.). Wir liebten den Speed und den rassiger Motorsound, wenn die Karre beim Beschleunigen unter Volllast lief.

Er war erfolgreich wie kein anderes Rallye-Auto in der WM. Lancia brachte nach dem siegreichen Stratos der 70er den vom Delta abgeleiteten Integrale an die Startlinie der 90er Jahre und dominierte das Geschehen. Sechs mal in Folge holte er von 1987 bis 1992 die Krone.

Das Auto entwuchs dem Neuanfang nach dem Ende der Gruppe B, in denen die Italiener mit dem 037 und anschließend dem Delta S4 unterwegs waren. Der Serien-Delta bekam Allrad, Spur und Kotflügel wuchsen in die Breite und je nach Evolutionsstufe erstarkte der Motor bis zum



Tuner Tamiya legt den Rallyegott der 90er neu auf. Nach dem Bausatz kommt nun die Ready to Run Lösung: Lancia Delta Integrale Martini! Er hat die werkstypischen „Korb felgen“ aufgezogen, alle Details stimmen, die leichte Lexan Karosserie wird über vier Schnellverschlüsse (Splinte) unauffällig auf dem Chassis fixiert. Allrad? Logisch, welche Frage!

Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®



Yeah, Baby! So breit sind Backen am Rallye-Sedici! Je nach Einstellung spendiert der Dachflügel mehr oder weniger Abtrieb. Zwei Rohre brüllen und feuern!



Zweiliter Turbo mit Vierventilkopf, dem Sedici. Die ersten Wagen sahen dem Serien Delta HF-Turbo noch sehr ähnlich, lediglich vier runde Frontscheinwerfer hoben sich markant ab. Zum Finale: Der mächtige Sedici, jener Werkswagen im typischen Martini-Look. Unser Testauto!

Am Integrale versuchten sich Tuner wie SCX und Team Slot. Es gab ihn mit Allrad über Riemenantrieb oder mit starrer Kardanwelle. Mit einer Karosserien aus Kunststoff oder Resine. Martini, Esso, Fina, es gab einige Versionen, wenn auch nicht alle.

Nun startet Tuner Tamiya mit dem Martini in 1zu10 durch. Eckdaten: Leichte Lexankarosserie, Allradantrieb, Differentiale, Öldruckstoßdämpfer und McPherson-Aufhängung. Aus Gewichtsgründen verzichtet man auf einen Leitkiel, dafür gibt's einen trimmbaren Lenkungs-Servo. Ein starkes Aggregat verteilt die Kraft über Kardan auf vier weiche Intermediates, deren geringer Luftdruck viel Grip mobilisiert. Lediglich 7,2 Voltan Sprit fließt durch die Brennräume des luftgekühlten Aggregats, während acht Mignonzellen das elektronische Gaspedal und die Servolenkung im Cockpit unter Strom setzen. Das ergonomische Griffstück bietet maximale Kontrolle ohne Ermüdungserscheinungen, so gut ausgependelt und leicht liegt es in der Hand. Den Gasfinger führt ein doppelter Trigger: Beim Bremsen unterstützt der zweite Steg die Rückführung des Fingers in Nullstellung für flottes Ankeren.

Temperamentvoll spurtet der eckige Italiener los. Wie das Original erreicht er hurtig den Drehzahlolymp und stemmt sich böswillig gegen physikalische Gegenspieler, die seinen Vortrieb bremsen. In Kurven das Allrad typische Untersteuern: Der Lancia schiebt auf feuchtem Asphalt über die Vorderachse, wenn man ihn mutwillig mit stoischem Vollgas durch den Richtungswechsel treibt. Geht man die Sache mit taktilem Gasspiel an, lässt er sich über einen Lastwechsel elegant um die Kurve wuchten. Ein gezielter Gasstoß am Scheitelpunkt leitet den Drift ein und dreht den Wagen schnell in tangential Position zum frühzeitigen Beschleunigen.



Beim harten Beschleunigen und vollem Grip gehen die Stoßdämpfer schon mal in die Knie, der Integrale verbeißt sich mit den Untergrund!

Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®

Pedal to Metal plus Gegenlenken, Mann sah das heiß aus! Bald bin ich mit dem Fahrverhalten vertraut und die vier Räder zeichnen verschieden große Integrale ins Koordinatensystem des weißen Untergrunds. Asphaltglühen schön und gut. Viel besser: Monte Feeling! Es ist Winter und

ich schauflte eine selsktive WP in den mit frischem Pulverschnee überzogenen Hof. Eine schiefe Ebene wird zum Col di Turini, den ich bergauf wie bergab befahren muss. Das erweist sich als Herausforderung: Grip aufbauen und das Spiel mit Fliehkräften im Quergang annehmen.

Vor dem Monte Start bekam die Elektrik im Chassis eine Schutzhülle (Haushaltsfolie, Tape) gegen Spritzwasser. „Drei, Zwei, Eins, START!“ Der Integrale stemmt sich mit maximaler Differentialsperre in den Untergrund und geht dabei hinten satt in die Federn. Mit gefühlvollem



Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®

Stakatto am Gas baue ich zum Beschleunigen auf rutschigem Weiß Grip auf und jage den Italiener durch die selektive Wertungsprüfung. Die innere Stoppuhr tickt, alle Aktionen laufen automatisiert ab: Gas, Bremse, Gegenlenken, Bremspunkt anvisieren, runder Fahrstil mit wenig bis Null Zeitverlust. Die Fahrlage bestimme ich über Lenken und Gastrimmung. Schnee spritzt hoch: Die unter Volllast schaufelnden Reifen lassen eine weiße Sau raus, die Laune macht.

Ich stelle den Lancia vor Kurven über einen Lastwechsel an, lenke gegen und trimme mit dem Gas: Wunderschön zirkelt der mehrfache Weltmeister um die Ecke. Beim Beschleunigen spritzt Schnee hoch wie es sich gehört! Pure Freude und Herausforderung, die Manöver in sämtlichen Variationen zu wiederholen und perfektionieren. Nach einigen Tankfüllungen beherrsche ich die weiße Hof-Monte und bürste den Integrale am Limit durch alle Fahrsituationen. Vollgas durch

Schnee spritzt und Fliehkräfte zerren am Integrale. Sein Allrad stemmt sich mit maximaler Leistung gegen die Störenfriede der dynamischen Fahrt. Der Könner am Volant bleibt cool und spielt mit den Elementen, egal ob weißer Schnee bei Frost oder Dreck bei Plusgraden. Der Lancia beherrscht sie alle.



Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®

eine fiese 90 Grad plus bergauf, Auto vorzeitig quer stellen, seitlich rutschen und im richtigen Winkel und passender Drehzahl die Einfahrt treffen. Zugleich Grip aufbauen, damit keine Zeit liegen bleibt. Die Abläufe automatisieren sich! Der Spritverbrauch hält sich trotz maximaler Schaufelarbeit auf Schnee erstaunlich in Grenzen. Mit zwei, drei 7,2 Akkus und einem potenten Ladegerät kommt man gut über die Etappen. Rotationsprinzip: Während der Fahrzeit lädt ein weiterer Akku. Beim nächsten Nachtanken ist er bereits randvoll... Wie weit man das Auto optimiert hängt vom Grad der Spinnerei und dem Team-Budget ab. Das vorliegende Chassis ist gehobenes Basissportgerät mit der Option auf viele Tuningteile. Kugellager anstelle Gleitlager sind langfristig eine

sinnvolle Ergänzung. Vielleicht noch ein Satz Reifen mit Stollen und einer mit Slicks? Die Ready to Run Lösung Tamiya Integrale (ohne Akkus) kostet gerade mal runde 150 Tacken. Vor wenigen Jahren war der Wagen noch als Bausatz für 300 zu haben... Die Zeiten ändern sich, aber Legenden sterben nie. Auf der Jim Hunt Fahr-Spaß Skala eine maximale 10!

Wir waren anfangs skeptisch, sind aber froh darüber, so ein Auto in den Test genommen zu haben. Mit dem Tamiya Integrale haben wir gerne über den Felgenreand unseres Slot-Motorsports geblickt. Manchmal tut eine kleine Abwechslung richtig gut: Spaß beim Durchlüften des Kopfs mit Motorsport ohne L-Kiel brachte uns eine Action, die es in wirklich sich hat.



Tamiya hat sämtliche Details an der Lexan-Karosserie wiedergegeben, der Lancia hat uns voll überzeugt. In Fahrt sieht man nicht, dass weder Besatzung noch Cockpit an Bord sind. Dafür gibt's ein funktionelles Chassis mit tiefem Schwerpunkt.



Wagendrehung: Gasspiel halten!



Leicht Gegenlenken und ...



Schieber auf, ab durch die Mitte.

Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®



1



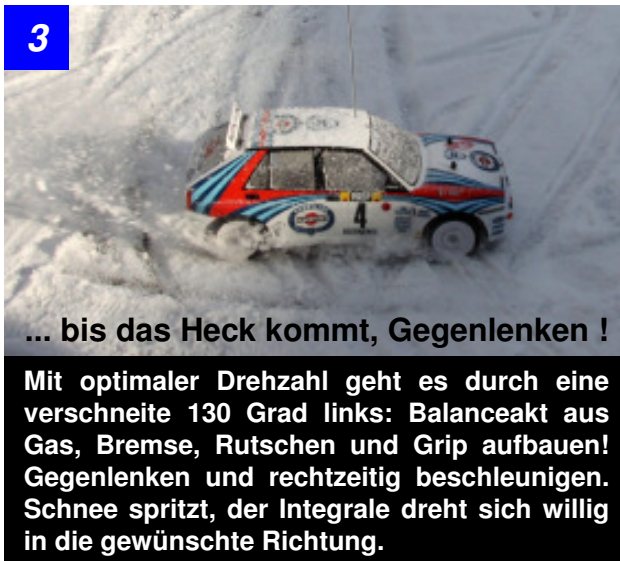
Nach Lastwechsel Einlenken...

2



Kontrolliertes Gasspiel, warten ...

3



... bis das Heck kommt, Gegenlenken !

Mit optimaler Drehzahl geht es durch eine verschneite 130 Grad links: Balanceakt aus Gas, Bremse, Rutschen und Grip aufbauen! Gegenlenken und rechtzeitig beschleunigen. Schnee spritzt, der Integrale dreht sich willig in die gewünschte Richtung.

4



Drift mit Gasspiel zum Grip Aufbau und...

5



gefühlvoll entschlossen Beschleunigen !

**So geht's im Integrale
flott durch eine
verschneite 130 Grad
Links...**

Rallye Spezial

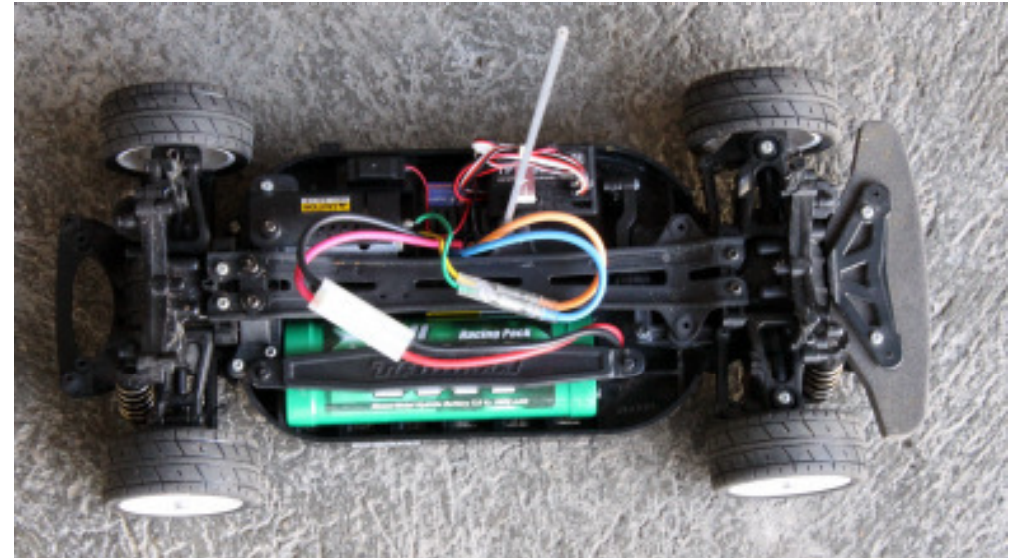
Integrale 1zu10

Jim Hunt Magazine®

Fazit:

Lancia Integrale von Tamiya: Ein RTR Startpaket mobilisiert großen Fahrspaß für draußen. Solide Allrad-Technik, Differentiale und aktives Fahrwerk mit Öldruckdämpfern lassen auf losem Untergrund den Tifosi raus. Schützt man die Elektrik vor Spritzwasser, kann man sogar auf Schnee richtig Gas geben. Eine mehrkanalige Reflexschulung mit großen motorsportlichen Emotionen an frischer Luft. Alles zum verträglichen Budget mit der Option auf Tuningmöglichkeiten.

Allradchassis mit Differenzialen und Stoßdämpfern, die zusammen mit den gut haftenden Intermediates den Integrale auf Zug halten. Die Funke liegt gut in der Hand und wiegt erstaunlich wenig. Akkus und Ladegerät sind nicht dabei, kosten aber keine Welt.



Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Startseite » Katalog

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



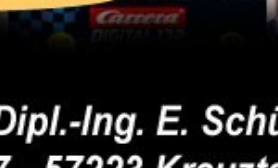
26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

vergessen

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

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

hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert!

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!

Rallye

Von **Alfa-Männchen** und **Allrad-Weibchen.**

**Michelle Mouton als erste
wilde Frau am Steuer der
Rallye WM. Walter Röhrl
stark am Gegenruder...**



Siegefähiger Sport Quattro

Rallye

RAC Sportquattro

Jim Hunt Magazine®

Tuner Revell legt eine weitere Version des kurzen Quattros auf. Nach seiner Premiere im November 2008 im JHM No.9 folgt ein weiterer kompakter Gruppe B Ingolstädter. Er wurde zur britischen RAC Rallye genannt und fuhr dort mit einer sehr schnellen Frauenbesatzung.

Mit maximalem Ladedruck geht es durch grüne Parkanlagen. Mit Vollgas um alte Schlösser, im Quergang über verregnete Landstraßen und mit überschwänglichem Schmutzlappenbewurf durch schlammige Wälder auf Elisabeth Island. Da Ingolstadt bekanntlich in Bayern liegt und wir britische Küche fürchten, importierten wir zum Tracktest hochkarätigen Leberkäs und kühlendes Weißbier. So gerüstet geht es mit der Fähre von Vlissingen/NL rüber zu den Briten. Nach einer strammen Nacht auf dem Ärmelkanal werfen wir den urigen Quattro an und rollen auf das Eiland. Wir werden uns nie daran gewöhnen, auf der falschen Seite Auto zu fahren. Mit Weißbier ginge das deutlich besser. Aber der Verschärfung Europäischer Richtlinien in Sachen internationaler Strafverfolgung trauen wir nicht über den Weg. Daher trinken wir Darjeerling Kenia Blend mit heißem Wasser. Nach einer Stunde Einrollen erreichen wir unseren Checkpoint im Share Wood Forrest. Nach dem üblichen Shake Hand geht es mit zischendem Lader entlang des wild flatternden Trassierbands über die rutschige WP. Verdammt, ich möchte nie in einem Land leben, in dem es mindestens einmal täglich regnet. Da versöhnen auch die milden Temperaturen des atlantischen Klimas nicht.



Frau Mouton am Steuer und Frau Pons auf dem Regiesitz: Das Frauenteam war damals für Audi ein doppelt gelungener Schachzug der Marketingabteilung. Die Fans waren scharf auf die knackige und schnelle Französin. Sie war schnell wie die Sau und lederte manch männlichen Rivalen ab. Hier fahren wir den kurzen Sportquattro über die RAC Strecke auf Liesel Island. Insidern ist bekannt, dass manche Wertungsprüfung mit Volldampf durch Parkanlagen schicker Obdache führt. Englands regelmäßiger Piss-Regen spendiert lädiertem Rasen ein erholendes Wellness-Programm.

Rallye

RAC Sportquattro

Jim Hunt Magazine®

Uns egal, denn im Cockpit herrscht Tropenklima. Der Lader pfeift und schiebt unsere bajuwarische Ring-Furie mächtig um den Kurs. Die schmalen Reifen, die uns Tuner Revell aufgezogen hat, kommen die schlammigen Bedingungen sehr entgegen. Das Wagengewicht drückt auf minimaler Auflagefläche in den weichen Untergrund. Wer auf schnellen Plasphalt unterwegs ist, findet in JHM No.9 Tipps, mit welcher Hardware man den Audi dazu umbauen kann. Alles in Allem eine

tolle Abrundung für Quattro Fans. Die Gruppe B ist zwar Geschichte, aber sterben wird sie nie! Michèle Mouton siegte als erste Frau bei einem Lauf zur Rallye-WM: 1981 in San Remo. Mit ihrer Teamkollegin Fabrizia Pons auf Audi Quattro folgten 1982 weitere Gesamtsiege, die Audi den Marken-Weltmeistertitel brachten. Nur knapp vor ihr gewann Walter Röhrl 1982 die Fahrer-WM. Ab Mitte 1984 fuhr die Französin den kürzeren Sport Quattro. Ihre italienische Co-Pilotin mit der mar-

kanten Brille und sie bewiesen unter anderem bei der RAC Rallye 1984 ihr Können, als sie dort den vierten Rang sicherten.

Fazit: Der Revell Sport Quattro ist eine der faszinierendsten Gruppe B Monster, die mit wenigen Kniffen auf variable Einsatzbereiche abgestimmt werden kann. Egal ob Frauen oder Männer darin Vollgas geben!

Der glühende Lader pfeift und katapultiert den Ingolstädter mit kurzem Radstand durch den Richtungswechsel. Schmale Reifen sind ideal für die schlammigen Böden auf der Insel. Wer schnelle Asphalt-Prüfungen bevorzugt liest in einer früheren Ausgabe nach, wie man den Revell Audi mit breiten Schluffen aufbereitet und abstimmt.



NSR

**F
O
R
D**

MK II

Jim Hunt Magazine®



Rundstrecke

NSR Ford MK II

Jim Hunt Magazine®

Der 40 Zoll hohe Ford GT40 gewann in Le Mans und ist bis heute einer der großen Meilensteine im Rennwagenbau. Scalextric hat das Thema großzügig behandelt, es gibt so gut wie alle „wichtigen“ und bekannten Versionen, seine Weiterentwicklung MKII eingeschlossen. Genau den hat NSR für sich entdeckt und ein Dreiviertel Jahr nach Blick auf das erste Rohmuster bei der letzten Nürnberger Messe halten wir die rote Flunder mit der No.3 in den Händen. Dass bei NSR der Leistung an erster Stelle steht, dürfte jedem Sportfahrer klar sein. Die Italiener bauen keine Autos für Vitrinenputzer, sondern für Leute, die Slots mit schnellen L-Kielen zum Glühen bringen. Performance, Rundenzeit und Ausgewogenheit auf der Strecke stehen an erster Stelle. Die Optik folgt konsequenterweise dem seit Einführung der Porsche 917K erfolgten Quantensprungs: Die Proportionen der Karosse spielen seitdem keine untergeordnete Rolle mehr und man versucht so gut es funktionell geht das Aussehen der Realität anzunähern. Tief geduckt kauert der schnelle Ford auf dem Pflaster. Der Bug sitzt verdammt tief, dass wir gegensteuern. Die Langlöcher der Vorderachshalter bekommen oben limitierende Spacer aufgeklebt, damit die Vorderachse nicht mehr ganz so tief eintauchen kann. Das nimmt nicht nur die Hot Rod Optik, es verschwindet auch das Schleifen der Vorderreifen in den Radhäusern, das in mancher Kurvenfahrt bremste. Die Abstimmung erfolgte so, dass sowohl der L-Kiel (über Spacer) wie die Bodenfreiheit des Chassis vorne zu hinten im

absoluten Einklang stehen. Der Kiel dreht präzise, ruckfrei und sauber. Nicht zuletzt wegen des aufgeräumten Kabelbaums im Chassis. Weiche Kupferschleifer liefern zuverlässige Zündfunken, die dem Shark 20 Aggregat richtig

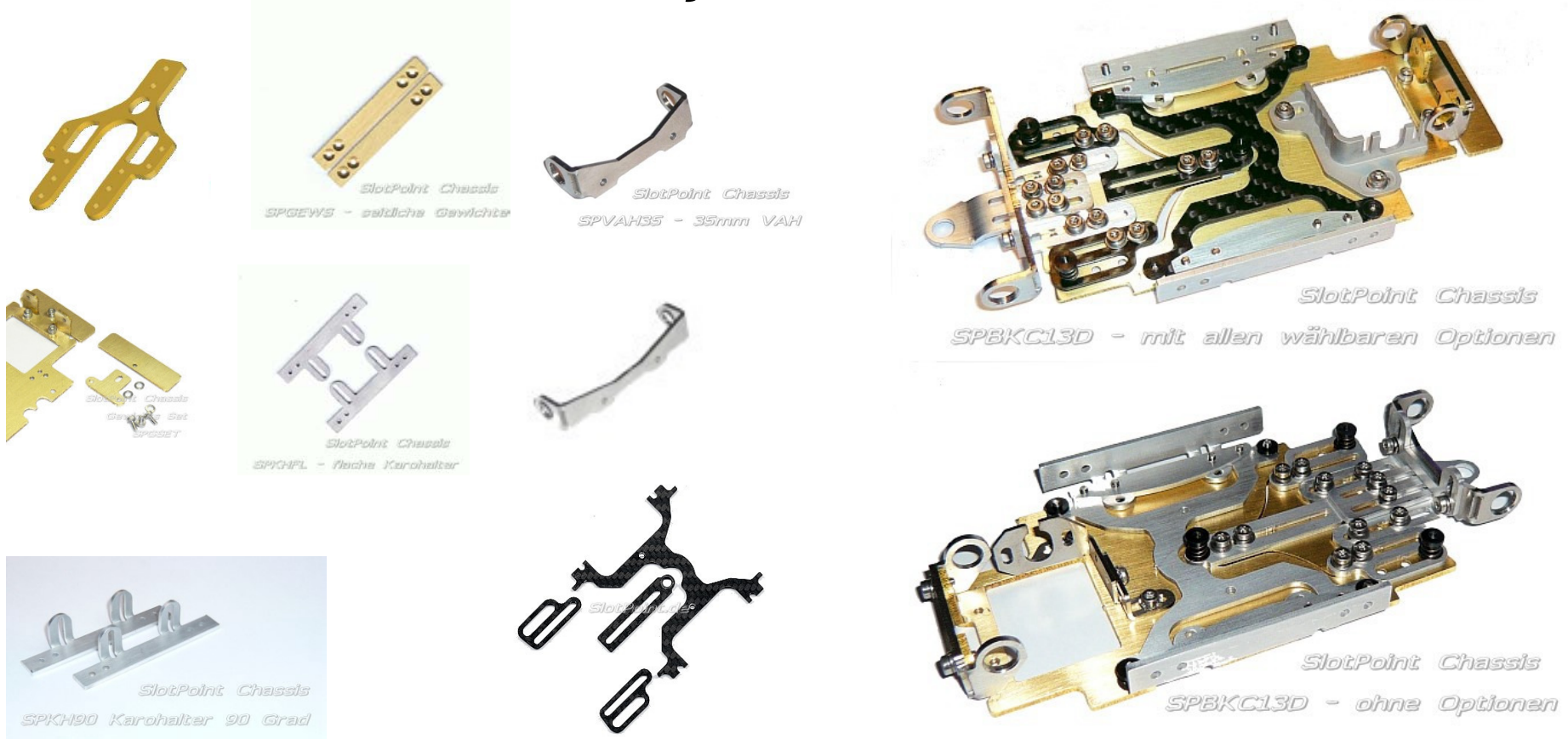
Temperament einhauchen. Seiner Typenbezeichnung nach markiert er dem Drehzahlolymp bei 20000 Touren. Je nach Kursverhältnissen konsumiert er bleifreien Rennsprit der Güte 9 bis 12 Voltan. Den Motor kennen wir bereits aus den



Maximal abgesenkter Schwerpunkt für eine unsouveräne Straßenlage. Wir bessern nach...



Slot Point Baukastensystem: Zahle nur, was Du brauchst!



© Jim Hunt Magazine® 2011

Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

Für kleine 13D und große 18D Motoren!

Rundstrecke

NSR Ford MK II

Jim Hunt Magazine®

hausteigenen NSR Klassikern MK IV, P68 sowie 917K. Diese Tatsache liefert zudem eine gewisse Chancengleichheit innerhalb stilechter Startfelder, die erfreulicherweise immer mehr anwachsen.

Der aufgebohrte Achtzylinder Nascar Motor werkelt unmittelbar im Kreuz des Fahrers, der im rechtsgesteuerten Ford MKII komfortabel lässig sitzt. Kein Krawallbruder, man kann ihn entspannt ohne Ohrenstöpsel fahren! Das Triebwerk ist als minimal angeschrägter Sidewinder verbaut. Sein Drehmoment von 164 gcm hält die Fuhre auf

Zug. Ein Könnner im Cockpit hält den Motor jederzeit bei Laune. So geht es mit idealer Ausgangsdrehzahl angriffslustig aus Kurven heraus, ohne dass das Heck in Verlegenheit kommt. Sein tiefer Schwerpunkt, die breite Spur und souveräne Komponenten ermöglichen sehr spätes Ankern vor Kurven und deren schnelles Durchrollen. Der Grenzbereich ist durchschau- und kontrollierbar. Man kann sowohl bewusst auf Linie fahren oder das locker sitzende Heck anstellen, sofern man sich damit einen Vorteil erhofft. Auf Geraden

profitiert der Fahrer vom spontanen Antritt des Triebwerks und seiner umsetzbaren Leistung, die Folge präziser Technik und angemessener Kraftabgabe ist. Das mobilisiert eine gelassen hohe Grundgeschwindigkeit, die Reserven für Attacken bereithält. Perfekte Voraussetzungen für die Langstrecke: Die Rundenzahlen bleiben kontrolliert hoch, Unfälle mit Zeitverlust gering. Für Langzeitreneinsätze ist der luftgekühlte V8 bestens gerüstet. Vier seitliche Kühlschlitze am Heck schaufeln Fahrtwind ins Innere, offene

Gierige Kühllöffnungen schaufeln Fahrtwind ins Wagenheck zum luftgekühlten Sidewinder V8 Motor. Fotogeätzte Lüftungsgitter klimatisieren den Motorraum, Abwärme wird nach außen gesogen. Zwei mächtige Pipes sorgen für Rock and Roll im Trommelfell. Die Erde bebt schon ab Standgas.



Rundstrecke

NSR Ford MK II

Jim Hunt Magazine®



Vorher: Die Karre frisst zu viel Teer. Reifen streifen im Radkasten, die Optik ist uns so viel zu unterirdisch.



Fotoätzgitter lassen Abwärme hinten entweichen. Die Gefahr ein Rennen wegen Leistungsverlust, Überhitzung oder gar Totalausfalls abbrechen zu müssen, wird minimiert. An solchen Details erkennt man, warum NSR Rennwagen baut: Zum Rennen fahren! Nebenbei sieht das hintere Kühlgitter richtig gut aus. An der Box oder im Windschatten kann man es mit Ohrstöpsel betrachten. Aus den mittig angeordneten doppel-läufigen Pipes orgelt ungefilterter V8 Big Bore Sound. Melodischer Klang vergangener Tage, in

denen Umweltliebhaber viel mehr beschäftigt waren berauschende Pflanzendämpfe zu inhalieren, als sich über Rock and Roll aus Auspuffrohren aufzuregen.

Technisch bekommen private Kundenrennteams von NSR allerfeinste Ware unter die Sitzschale gebaut: Gefräste, verschraubte Alu-Stegfelgen mit Hohlkammern, die Gewicht sparen und zugleich den Reifen die Möglichkeit bieten, sich mit maximaler Auflagefläche in die Strecke zu krallen. Präzisionsachsen, spielfreie Gleitradlager



Nachher: Wir nahmen dem Ford etwas der zu optimistisch gewählten Bodenfreiheit am Bug: Zwei Kabelbinder-Reste aus Kunststoff begrenzen die Eintauchtiefe der Vorderachse und der MK II steht zudem optisch in der Waage. Seine Vorderräder streifen in Kurven nicht mehr im Radhaus, die Optik ist nun stimmig und das Fahrverhalten erleidet keine Einbußen, im Gegenteil.

Rundstrecke

NSR Ford MK II

Jim Hunt Magazine®

hinten und ein dezent schnurrendes Getriebe: Eckdaten für schnelle Rundenzeiten! Zieht man die leicht profilierten Reifen mit Klebeband ab, kommt man sogar ohne Bleitrimmung aus. In den Alus stecken schwarze Hallibrand-Felgeneinsätze mit Dreispeichen Flügelschrauben zentral gesichert wurden. Zum Reifenwechsel braucht man keinen groben Schlägel, solide Inbus-schrauben auf der Nabeninnenseite tun es auch. Für die ideale Setup Findung steht sowohl zentral im Antriebshalter wie dezentral in den Seitenkästen der Bodenwanne genügend Raum für trimmendes Schwermetall zur Verfügung. Wer glatte Pisten abreitet, kann im Bereich des Side-

winders Ballast einkleben und so den Abtrieb an der Hinterachse erhöhen. Das Heck sitzt somit etwas ruhiger, falls man es als zu nervös empfinden sollte. Der über drei Schrauben entkoppelte Antriebshalter wie eine dreifache Karosserieaufhängung bieten die Möglichkeit ins Fahrverhalten gezielt einzugreifen. Der Könnler findet über das gelockerte Verhältnis der sechs Schrauben zueinander die perfekte Abstimmung/Entkoppelung. MTS aus dem Chassis werfen, Eintauchtiefe der Vorderachse mit Plastikresten begrenzen. Ölservice der Mechanik durchführen und mit angemessener Voltanzahl im Renntank an den Start gehen. Möchte man rund um die Uhr

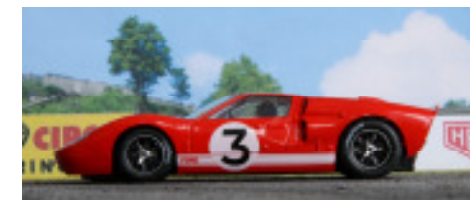
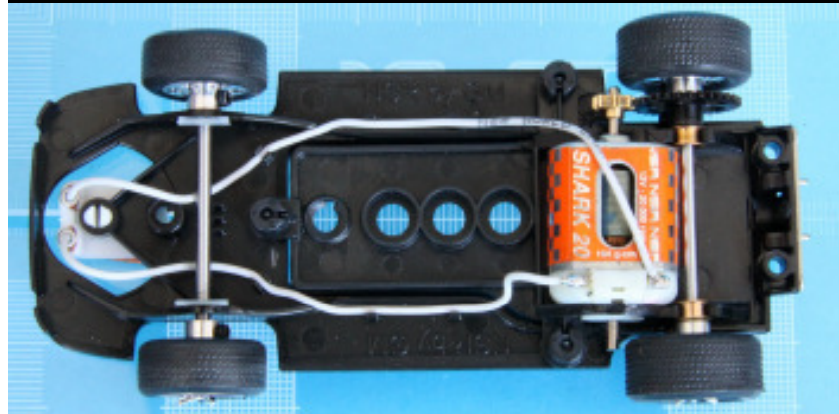
fahren kann eine Beleuchtung installieren: LED können bei dem großzügigen Platzangebot im Lampenraum des Chassis nachgerüstet werden.

Fazit:

Der Ford MK II von NSR bietet klassischen Sportfahrern ein leistungsstarkes ready to run Paket mit hochwertig und funktionellen Komponenten. Präzision, Leistung und Haltbarkeit stehen an erster Stelle und werden von einer hochwertigen Optik umkleidet. Mit einer höhenlimitierten Vorderachse kann man sein volles Potential abrufen.



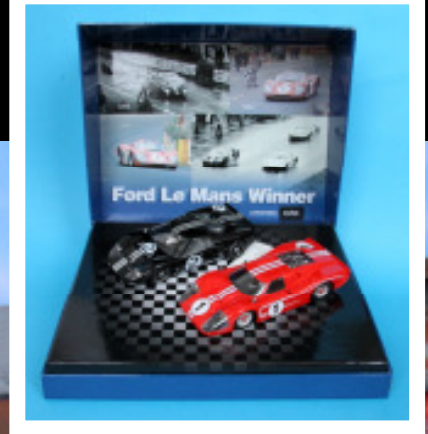
Solide Technik auf Fortgeschrittenen-Niveau: Mit 20000 Touren angemessen starker Shark Motor mit 164 gcm Drehmoment. Lediglich das Vorderachsspiel sollte korrigiert werden: Plastik-Kabelbinder Reste aufkleben. Radkasten und Rundenzeit sind in Kurven dankbar, bekommen sie keine Abreibung mehr.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
134 mm	61,6 mm	30,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,9 mm	56 mm	58 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
70 g	Shark 20	Sidewinder

NSR legt limitiert nach



Jim Hunt Magazine®

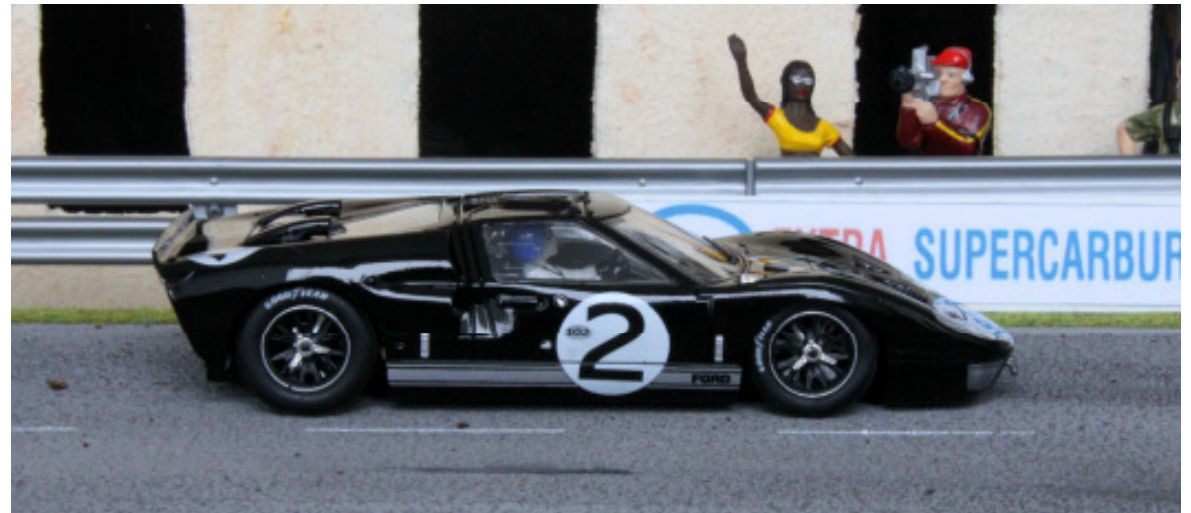
FORD Le Mans Winner Set



NSR legt limitiert nach

FORD Le Mans Winner Set

Rundstrecke



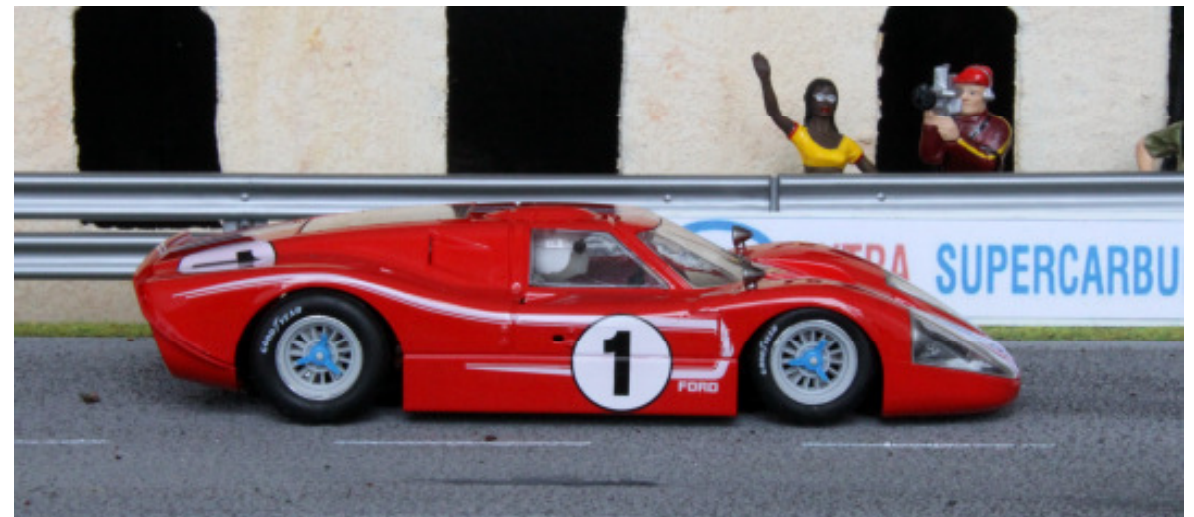
Der zweite MK II von NSR in schwarz. Souveräner Auftritt garantiert...



Jim Hunt Magazine®



NSR legt limitiert nach



Der MK IV kommt nach seinem Facelift (wir berichteten) nun in Rot!

FORD Le Mans Winner Set

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®



P
O
R
S
C
H
E
917
K

***Bei NSR dreht sich das bekannte Lüfterrad weiter:
Die Le Mans Gulfer 1970 feiern Einstand und
gehen mit Startnummer 20 und 21 mit uns ins Roll
Out. Es wird bei Ü 300 verdammt heiß im Cockpit!***

Rundstrecke

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Die ersten beiden der drei Le Mans Klassiker im weltbekannten Gulf Design kommen. Porsche 917K aus dem berühmt berüchtigten Rennstall in hellblau mit knallorange. Ob man sich darin wie Steve McQueen im 1970er Film „Le Mans“ fühlt oder einfach nur schnell Rennen damit fährt ist jedem selbst überlassen. Fakt ist, der 917K ist eines der sensationellen Geräte, mit dem NSR

seine in Handarbeit gefertigten Autos als Meilenstein der Rennsportgeschichte auf die Rennpiste schickt. Nummer 20 und 21 sind nun zu haben. Auto 21 kennt man aus dem Hollywood Steifen „Le Mans 70“ von Solar Film, worin es Steve Mc Queen pilotierte. Unterschiede zwischen beiden Wagen: No. 20 hat hinten einen mittigen Spoilerflap, während Wagen 21 ohne diese

aerodynamische Fahrhilfe der 70er Jahre auskommt. Wer mehr technische Details über den flachen Porsche nachlesen möchte: Unsere SLOTOTHEK zeigt gratis, in welchen Ausgaben weitere NSR 917K zu finden sind. Dieses Startfeld wächst und wächst kontinuierlich, wogegen niemand was hat. Ganz im Gegenteil!



Wenn auch minimale Abstriche bei Details erfolgt sind: NSR Rennwagen sind über jeden Zweifel erhaben und glänzen mit inneren Werten, die sagenhaften Fahrleistungen und Handling Eigenschaften ermöglichen. Präzision beim hohen Anspruch an die Mechanik zahlen sich im Rennen klar aus.



Rundstrecke

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®



Mehr NSR 917K:
www.jim-hunt-magazine.de
SLOTOTHEK!



In der Heckansicht kann man das starke Sidewinder Aggregat von NSR erkennen. Sattes Drehmoment und adäquate Leistungsdaten für diese historische Gruppe C Wagen sind in sich stimmig.



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
- Topspeed
- Tanksimulation
- Viele Auswertungen
- Eigene Rennbildschirme
- Windows XP / Vista

Test Rennbahn für Cockpit-XP mit 4 Spuren

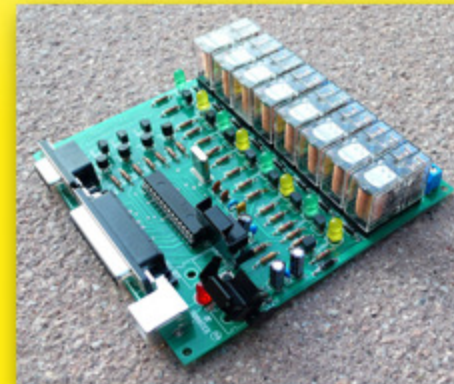
Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Tank	aktuelle Zeit Rundenzeit Sektorenzeit	aktuelle Runde Gesamtzeit Sektorenzeit	Fahrzeit (min:sek)
3	Christian P.	A1 - Team Deut	79.7	11,250 8,547 (s) 8,547 (s)	4 nach 96 nach 96	00:41,00 0 kmh 168 kmh
1	Thomas L.	A1 - Team Cana	79.4	9,078 7,453 (s) 9,078 (s)	4 nach 96 nach 96	00:39,46 0 kmh 209 kmh
4	Axel R.	A1 - Team Schr	84.8	10,844 9,734 (s) 9,734 (s)	3 nach 97 nach 97	00:42,03 0 kmh 175 kmh
2	Jens G.	A1 - Team Italia	78.8	12,594 7,437 (s) 7,437 (s)	4 nach 96 nach 96	00:40,25 0 kmh 150 kmh
Bahnrekord			6,516 sek.	Cockpit		Rennzeit: 14:13,62 min:sek.
Rennen: 100 Runden / 15 Min.						

www.cockpit-xp.de



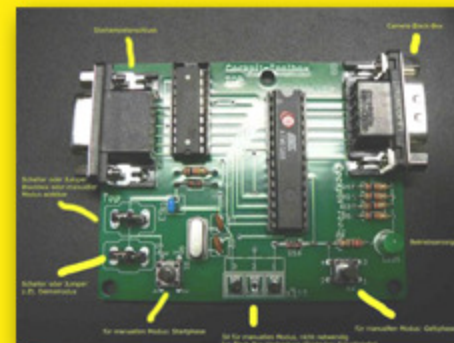
Cockpit-Toolbox

Inhaber Rainer Hölzel



- Transistorregler
- Elektronik u.
Zubehör für
Cockpit-XP

- LED-Startampel
- Tanknetzteil
- Powerplatine



- Steuerplatine
für BlackBox
(Digital)

www.cockpit-toolbox.de

Moviecar

Jim Hunt Magazine®

ASTON MARTIN

DB 5



Gestatten, meine Name ist Bond, James Bond...

GOLDFINGER

Moviecar

ASTON MARTIN DB5 Goldfinger

Jim Hunt Magazine®

Welch Auftritt: Gerd Fröbe als Auric Goldfinger mit fiesem Charakter und Gegenspieler Sean Connery als James Bond 007. Weltbekannt die Szene mit dem Laserstrahl, mit dem Goldfinger sich den Kronjuwelen des auf einem Metalltisch gefesselten Bond annähert, bevor die Aktion über ein geschicktes Rededuell abgebrochen wird. Vorher gab es einen spektakulären Auftritt des von Abteilung Q sensationell modifizierten Aston Martin DB5, dem Ur-Bondmobil: Ölschlamm-Werfer, ausfahrbare Rückenpanzerplatte gegen Beschuss von hinten und ein Schleudersitz, der über einen versteckten Knopf im Schaltknäuf den Bösewicht samt Beifahrersitz aus dem Silberfarbigen Edelsportwagen durch die Dachluke weit nach oben schießt.

Dazu hatte Bond vollautomatische Wechselkennzeichen und ein Ortungssystem mit diskretem Bildschirm in der Mittelkonsole: Quasi das Ur-Navi, entwickelt als Agenten Spezialausrüstung zur Blütezeit des Kalten Krieges. Neulich hat das Originalauto für eine stattliche Summe

den Besitzer gewechselt. Hart, dass die Briten dieses Filmkulturgut verschachern. So ein Auto gehört ins Museum und nicht in die Halle eines Privatsammlers. Abhilfe für diesen herben Verlust schaffen ebenfalls Briten: Scalextric bringt nun den edlen Dienstwagen für Bedienstete im

Namen, die für allerhöchste Qualität bürgen.



Die elegant geschwungene Linienführung verleiht dem DB5 ein unverkennbares Gesicht in der Menge.

Moviecar

ASTON MARTIN DB5 Goldfinger

Jim Hunt Magazine®

Geheimdienst Ihrer Majestät. Der DB5 ist das Auto aller Autos. Sogar ein Schleudersitz ist geboten, der über einen seitlich mit britischem Understatement angebrachten Stift aktiviert werden kann. Die Bahn mit Spezialschiene aktiviert im Vorbeifahren die Mechanik und schickt einen Bösewicht unsanft an die Frischluft. Im Set enthalten ein Spezialclip, den man seitlich an die Fahrbahn anbringen kann. Seine Nase aktiviert im Vorbeifahren den Schleudersitz. Ein

eingehaktes L-Profil im Chassis und eine Feder mobilisieren den Sitz für den schnellen Ausstieg über die Dachluke. Die wird über den Kopf des ungeliebten Passagiers geöffnet. Eine effektive Waffe für den finalen Exodus. Aber nicht genug der Gimmicks: Abteilung Q hat für feindliches Sperrfeuer von hinten eine ausfahrbare Panzerplatte im Heck des DB5 installiert. Drückt man auf die hintere Chromblende des Kofferraums, schießt das kugelsichere Panzer-

edelmetall gegen Himmel und schützt Mr. Bond vor Blei-Angriffen von hinten. Nach dem Einsatz schiebt man die Platte elegant in den Schlitz zurück und die einrastende Mechanik macht sie scharf für den nächsten Output. Möchte man das trügerische MTS ausbauen, ist etwas Geschick und Übersicht gefordert. Sonst springt die Mechanik des Schleudersitzes aus ihren Fugen und es kann kompliziert werden, ist man nicht mit Abteilung Q eingeschworen.



Elegantes Coupé mit allerlei Gimmicks an Bord. Abteilung Q hat dem schicken Aston Martin ein paar Extras eingebaut, die es in sich haben. Ein Schleudersitz bringt ungebetene Fahrgäste im Hauch einer Sekunde an die frische Luft. Ein Klasse 3 gepanzertes Schutzschild am Heck kann ausgefahren werden, so dass Kugeln von hinten nicht ins Interieur gelangen können. Da 007 auch nachts aktiv sein möchte, bekommt sein DB5 eine vollwertige Lichtanlage. Tuner Scalextric hat die Farbtemperatur so gewählt, dass sie zum klassischen Automobil passt. Kein Neonstrahler sondern warm und sanft schimmernde Glühlampen, die zur Ausleuchtung dunkler 64er Jahre Ecken reichen und trotzdem keine Funeln sind. Das hebt die Stimmung wie Belluga Kaviar und erzeugt einen authentisch stimmigen Look. Solche Details sind in unseren Golden Eyes a beautiful Mind!

Moviecar

ASTON MARTIN DB5 Goldfinger

Jim Hunt Magazine®

Dank unserer ausgezeichneten Beziehungen war dies keine Hürde und wir bauten die Magnetplatte aus dem Heck des Aston Martins. An ihre Stelle kam eine identisch große Bleiplatte als Schutzmaßnahme vor fiesen Fliehkraft-Attacken der Erde. Der von Scalextric gebaute Motor entfaltet seine Power wie für die Marke üblich sanft und gut beherrschbar, feuert man den passenden Voltansaft durch seine Vergaser. 9-10 reichen für ein historisches 60er Jahre Fahrzeug mit zeitgemäß schmalen Reifen jener Zeit. Der L-Kiel bietet eine zuverlässige Zündkurve, stellt man seine Schleiferbürsten richtig ein. Die Lichtanlage ist authentisch von ihrer Farbtemperatur gewählt, was uns besonders freut. Megahelle Schweiß-LEDs wären trotz 007 Status fehl am Platz. Scalextric hat besonderes Augenmerk darauf gelegt, den Klassik Aston Martin ins richtige Licht zu setzen.

Gut trainierte Agenten schaffen es mühelos mit dem klassischen DB5 den Klabautermann heraus zu lassen. Wer wie Johnny English fährt, wird den DB5 leben und sterben lassen.

Die klassisch silberfarbige Lackierung und feine Drahtspeichenfelgen mit Flügelschrauben sind in Kombination mit dem Formenspiel der Karosserie und Chromapplikationen ein Fest für Fans edler, klassischer Briten. Eine doppelflutige Anlage ragt aus dem Schatten der verchromten Stoßstange und tönt mit einer feiner britischen Sportsymphonie. Sie verstärkt die Paukenschläge im von Monty Norman komponierten „Bond Theme“

mit eindrucksvollem Pathos. Bei der Dramatik bleibt werden nicht nur Miss Money Penny's Auge feucht. Auch andere greifen zum Taschentuch, so

ergreifend klingt der Motor. Wegen des scharfen EU-Kriegswaffenkontrollgesetzes wurden die Bug-MGs als Attrappen gestaltet. Soft Cocks!



Q stand vor der Aufgabe, Doppelnulagenten vor feindlichen Angriffen so gut es geht zu schützen. Damit Heckenschützen keine Chance haben, fährt aus dem Heck des DB 5 auf Knopfdruck ein Panzerschild der Klasse 3 nach oben. Kugeln haben keine Chance, sie prallen ab und landen in der Windschutzscheibe der Verfolger. Man lebt nur zweimal. Das Motto funktionierte auch bei Goldfinger.

Moviecar

ASTON MARTIN DB5 Goldfinger

Jim Hunt Magazine®



Typischer Kühlergrill und Wechselkennzeichen am klassischen Nobelbriten des Secret Service. Seitlich: Der Abzugshahn für den Schleudersitz.



Chromspeichen mit Zentralverschlüssen und damals schon Scheibenbremsen waren Standard der feinen britischen Art.

Fazit:

James Bond 007 und Aston Martin DB5, zwei Ikonen der Filmgeschichte die Scalextric seiner britischen Tradition verpflichtet hervorragend inszenierte. Q bewies goldene Finger und baute dem Klassiker tolle Gimmicks ein: Schleudersitz, ausfahrbare Panzerplatte am Heck und ein stilvoll angemessen Fahrlicht. „Diamonds are forever“, der Slogan gilt für dieses Autos, das optisch ans Original sehr nahe heran kommt.

„Get out, Bastard!“

Klare Bedrohungssituation im rechtsgesteuerten DB5: Bond öffnet den Schaltknopf und aktiviert den darin befindlichen Knopf, der den ...



... Schleudersitz zündet. Zeitgleich öffnet sich die Dachluke, mit starken G-Kräften ...



... steigt der Bösewicht mit Wumme im hohen Bogen aus dem DB5. He doesn't live twice!



Moviecar

ASTON MARTIN DB5 Goldfinger

Jim Hunt Magazine®

**Das limitierte Set mit Agentenausweis ist Nr.1
von Drei. Den DB5 fuhr neben Sean Connery
auch Pierce Brosnan und aktuell Daniel Craig.**



P O R S C H E

356 Spider



Jim Hunt Magazine®

NINCO Klassik Abteilung restauriert roten Porsche mit erstarktem Triebwerk.

Porsche 356

Jim Hunt Magazine®

Er ist mit Sicherheit einer der begehrtesten Ninco Klassiker in der Sammlerwelt. Porsches erster Sportwagen, der 356 war schon damals Erfolgsgarant für die Marke und der Charme dieses knuffeligen Autos ist bis heute ungebrochen. Egal ob als Slotcar oder als reale Größe bei Klassik-Veranstaltungen. Dieses Auto wird nie langweilig und auch nicht an Wert verlieren. Ninco hat sämtliche Versionen des kleinen Rennwagens realisiert. Geschlossene Coupé Varianten, offene Rennwagen mit Verdeck und Käfig, wie geschlossene Cabrios. James Dean fuhr in einem weißen 356er Rennen, bevor er sich den traurig berühmt berüchtigten 550er Spyder, den Little Bastard holte und darin sein Ende fand.

Es ist mehr als erfreulich, dass Ninco dieses Automobil aus den früheren Jahren der Marke neu für sich entdeckt und wieder auflegt. Das rote Cabrio mit geschlossenem Verdeck sieht klasse aus und aus dem eigentlich perfekt zum Auto passenden NC-1 Motor aus vergangenen Tagen wurde nun ein stark frasierter NC-5. Wir dachten uns zunächst, die spannen, die Spanier. Aber weit gefehlt! Sie haben die Zeichen der Zeit erkannt und sich umweltfreundlich angepasst. Das NC-5 Triebwerk läuft hervorragend mit dem modernen energiesparenden 9 Voltan Treibstoff, der Kosten und Emissionen im verträglichen Rahmen hält. Wer rattscharfe 12 Voltan oder eine höher voltanige Brühe in den Tank kippt, dem werden mehr als nur die Ventile des kleinen Vierzylinders um die Ohren fliegen.

Wer denkt bei dem Zugeständnis an die Umwelt bleiben die Fahreigenschaften auf der Strecke, der irrt gewaltig. Der Longcan-Block als Inliner verbaut gibt dem Klein-Porsche eine satt neutrale Schwerpunktage. Der Verlauf der Drehmomentkurve mobilisiert satten Durchzug, der nicht nur

bei der Beschleunigung auf Geraden ein sehr authentisches Fahrfeeling aufkommen lässt. Besonders in Kurven zieht er nach einem kurzen Lastwechsel den kleinen 356er schön elegant und leicht schräg durch den Richtungswechsel. Damit kann man hervorragend quer durch



Mit diesem Auto bist Du nicht lange allein: Wir trafen Senioritas, Chiccas und schöne Vespas.

Rundstrecke

Porsche 356

Jim Hunt Magazine®

Passstraßen posen. Wer fährt hier schon eine Duc mit peinlichen Schleifpads an den Knien der Lederkombi? Mit offenen Verdeck, Wind im Haar und in der Bluse der Beifahrerin macht das alles viel mehr Spaß. Wem das dezent schnurrende Getriebe zu wenig Aufmerksamkeit erregt: Es gibt noch Porsche Tuner, die bauen die originale Auspuffanlage für den seltenen 356er Carrera Panamericana nach. Mit dieser Hurratüte am Heck kollabiert nicht nur jede blaue Hella Rund-

leuchte auf dem Dach vollstreckender Behördenkarren. Mit diesem frei ausatmenden Vierzylinder Boxer-Sound kann man sich in den Bergen auch als Lawinen-Sprenger sein Geld verdienen. Oder man schockiert Supermoto Fahrer: Knackig herunterschalten und es krachen lassen. Das schafft keine Akrapovic Anlage am großen Einzylinder Moped. Das Schöne daran: Alles ist legal, weil historisch original! Gelassen donnere ich an einer Kontrolle vorbei: Ein Motorradfahrer mit offener

Tüte wird zur Kasse gebeten. Lachhaft, da habe ich viel mehr Dezibel im Heck.

Fazit:

Der Porsche 356 Cabrio von Ninco ist die Wiedergeburt eines der schönsten Klassiker, die es für die elegante Fahrt durch den Schlitz gibt. Technisch ausgereift und emotional packend fährt man nicht lange ohne weibliche Begleitung auf dem Beifahrersitz.

Der rote Klassik Porsche mit Stahlfelgen und verchromten Radkappen sieht schnuckelig aus. Kein Mensch sieht im an, dass es in Wirklichkeit ein scharfer und seltener Carrera ist. Bei den inneren Werten wütet auf aufgebohrter NC-5 Vierzylinder, der mit mageren 9 Voltansprit angemessene Leistung offeriert. Drehmoment und Kraft für sportliche Touren.



Aufmerksamkeit garantiert: Optisch und leistungsmäßig sinnlich gerüstet erobere ich die Piazza.

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



FERRARI 250 GTO Targa Florio

Sizilianisches Rennpferd

Rundstrecke

250 GTO Targa Florio

Jim Hunt Magazine®

Hinter dem Mythos Targa Florio verbarg sich eine Mischung aus Sonderprüfung und Rundstrecke in einem. Die Strecke führte entlang an der Küste und durchs selektive Kurvengelände auf Sizilien. Es war damals Kult an dieser verrückten Veranstaltung teilzunehmen. Bekannte Fahrer traten teilweise unter Pseudonym an, um sich weder mit der obersten Motorsportbehörde noch mit ihrem Brötchengeber Probleme einzuhandeln. Alle großen Marken aus dieser Zeit waren dort am Start: Ferrari, Alfa, Porsche, um nur einige zu nennen. Die Zuffenhausener waren dort so erfolgreich, dass es bis heute ein Modell mit dem Namen „Targa“ gibt. Ein Schutzbügelcabrio, das ursprünglich für dieses Rennen gebaut wurde. Enzo war sehr viel daran gelegen, Erzfeind Alfa zu zeigen, wer die Stiefelspitze im Land regiert. So war es absolut klar, dass der 250 GTO dort genauso antrat, wie später noch viel wildere



Er ist bis heute einer der wenn nicht das sinnlichste Automobil aus Enzos Blechschneiderei: Der 250 GTO mit seinen fließend eleganten Linien und einem eindrucksvoll klingenden Zwölfzylinder unter der Haube. Zugleich eines der teuersten gehandelten Autos auf unserem Planeten. Es gab da neben den Roten eine Version in Mintgrün mit Startnummer 14. Sie lief bei der Targa Florio auf Sizilien.



Rundstrecke

250 GTO Targa Florio

Jim Hunt Magazine®

Prototypen. Tuner Scalextric hat die mintgrüne Startnummer 14 ausgegraben und restauriert. Wir fuhren bereits ihren den Roten 250 GTO, siehe SLOTOHEK auf unserer Website. MTS raus, Blei rein, die schmalen Reifen auf Speichenrädern verlangen eine geschickte Trimmung. Sowohl Ballastmenge, Verteilung, Triggerwahl und die Spritgüte verlangen Aufmerksamkeit. Wer glaubt, klassisch schmales Gefährt lässt sich von grober Metzgerhand dirigierten: Ernüchterung nach dem derben Einschlag an einer Felswand macht klug. Obwohl der 250 GTO Rennmaschine ist, verlangt er einen vollausgebildet taktile Fahrer am Volant. Wer zu harten Sprit in die Brennräume spritzt, produziert Burnouts mit wild schlingerndem Heck. Oder üble Abflüge, deren Wiederholung keiner Nachfrage bedürfen. Stil-echt bewegt, lassen sich elegante Runden

abspulen, die mit hohem Anspruch an die Fahrtechnik Konzentration und Bedacht voraussetzen. Wer das nicht hat, sollte weder einen klassischen GTO bewegen, noch an der Targa Florio teilnehmen. Sonst überlebt man nicht einmal die erste Runde.

Fazit:

Der GTO von Scalextric richtet sich an den abgeklärten Klassik-Rennfahrer, der im Wettbewerb besonnen mutig angreift und sich im engen Grenzbereich zu Hause fühlt. Unter diesen Voraussetzungen kann man sogar bei der Targa Florio antreten und punkten.



Vier Flöten für Zwölf Zylinder: Einmaliger Klang und Gänsehaut sind garantiert. Dank Scalextric ist das Klassische Meisterkonzert erschwinglich.



*Ponycar Schlacht geht mit unverminderter Härte weiter:
Chevrolet legt den Mustangs heiße Eisen in den Weg.*

Jim Hunt Magazine®

*Burn up the
road, Jim!*

*Yeah, teach
them a lesson!*



Heavy
CHEVY TIMES

Rundstrecke

Camaro Classics

Jim Hunt Magazine®

Er war Chevrolets Erstschlagswaffe gegen Ford in den Ponycar Kriegen, die in den späten 60ern begannen: Chevy Camaro gegen Ford Mustang. Die Legenden zweier Großkonzerne im Krieg um die Käufergunst auf dem US-Markt. Wir haben schon öfter über diese sensationellen Automobile berichtet. Die Slotothek bringt Aufschluss, welche Ausführungen wir über die Strecken gescheucht

haben. Nun bekommt die Chevy Armada einen neuen Mitstreiter: Den orangefarbenen No.78 mit blauen Streifen. Der aktuelle Camaro (aus dem Französischen übersetzt: Kamerad) ist von seinen Proportionen breiter als der Mustang. Ein

Wiener Slotangel hat mir mal gestanden, dass er mit diesem Auto schneller unterwegs sei als mit dem Pony von Ford. Ponycar War ist Glaubenssache, aber kein Grund für einen Glaubenskrieg. Den überlassen wir Leuten mit hässlichen Kutten.

Großkalibriges Blubbern aus Sidepipes verkünden den Angriff auf die Rundenzeit. Mittig angeordnete Rundinstrumente im einfachen Cockpit stehen für maximale Kontrolle. Good Year Schlappen für Grip!



Zeiten in denen Sprit billiger war als Coca Cola sind leider vorbei. Trotzdem darf diese Gangart nicht sterben. Es ist wichtig, technisches Kulturgut zu pflegen. „Chevrolet, the heardbeat of America!“

Rundstrecke

Camaro Classics

Jim Hunt Magazine®

Unsere bekennende Tracht heißt Rennoverall, als Schleier nehmen wir eine feuerfeste Sturmhaube und damit es bei Einschlägen nicht so schmerzt setzen wir einen Helm auf. Klar ist ein Jethelm unvernünftig, was den Schutz des Kiefers angeht. Aber er kühlt ein wenig und sieht einfach viel cooler aus als eine geschlossene Vollvisierhaube. Aus dem Kamerad dringt sonorer V8 Sound, der über ein Sidewinder-Getriebe auf die Schlappen der Hinterachse übergeht. Zwei seitliche Spacer

zwischen Felgen und Radlager bringen axiale Präzision für noch mehr Speed, die lässt den Small Block voll ausgedreht jubeln. Die L-Kiel Federzentrierung fliegt aus dem Chassis, Zusatzgewicht das keiner braucht und zudem behindert dieses Gadget das ruckfreie Zurückkehren des Wagens aus dem Drift in die Normallage Null. Ansonsten Ölservice und hart aufs Gas! Yeah, Chevrolet – The heartbeat of America! Hubraum statt Wohnraum für den American Way of Drive!

Fazit:

Obwohl Scalextric den Chevy Camaro nicht wie angekündigt in der neueren Form brachte, punktet das ausgereifte und hubraumstarke Männer-Auto auf der ganzen Ideallinie. In harten Zeiten muss man eben Abstriche machen. Aber so lange keine Auswirkungen auf die Performance spürbar sind, geben wir munter Vollgas und erfreuen uns am satten V8 Druck in allen Fahrlagen! Hammertime!



Drive hard or go home! Der Camaro verlangt eine stramme Gangart. Breite Spur und kraftvoller Sidewinder machen den durchzugsstarken V8 angriffslustig. In Kurven ist er den schlanken Mustangs überlegen. Leistungsorientierten Leute von Chevrolet sind hart am Gas unterwegs.

FORD MUSTANG
FASTBACK



PIONEER GIBT GUMMI : WEITERE RENNVERSION EINES PONYCARS + + +

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Mustang Fastback

Jim Hunt Magazine®

Pionier gibt weiter klassisches Vollgas im böse blubbernd, großvolumigen V8 Segment. Die bereits vorgestellten Mustangs bekommen Konkurrenz in beeindruckender Patriot Lackierung. Die Farben der Stars and Stripes in einer aufregenden Interpretation. Ride hard, Baby! Das Fahren der zuverlässigen Technik bei passender Voltanzahl transportiert Donnerbolzen Feeling an die klassische Rennstrecke. Wer denkt, damit müsste man moderne Flundern abhängen, hat zu viel Fast and Furious Filme angesehen und den Blick für die Realität verloren. Ein Mustang ist hartes Gerät, aber aus anderen Zeiten. Mehr Info dazu findet Ihr über unsere SLOTOTHEK!



Lässig ist Pflicht:

Der Fahrer reißt die Gänge gefühlvoll durch, greift ins gelochte Dreispeichenlenkrad. Chill and Race! Mustang fahren ist fast Religion. Offene Scheibe: Kühler Fahrtwind ins heiße Gerät.



Der angriffslustige Blick des neuen Fastback bringt Ehrfurcht mit einem Vorschlaghammer in den Rückspiegel der Gegner. Mächtiges Schaufelwerk, auch Frontspoiler genannt, presst den kantigen V8 Donnerbolzen mit dem cW-Wert eines Ziegelsteins in den Boden.



**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



**LIMITED
EDITION**

N° 2942A
Ford GT40
brit. Racing

SCALEXTRIC
1:32 Scale Slotcars

**Informationen
und Händler unter:
www.carson-modelsport.de**



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

FORD GT40

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



*Pioneer kommt mit einem weiteren Dodge Charger.
Wir haben seinen dicken V8 schon blubbern lassen.*



***Super
Charged***





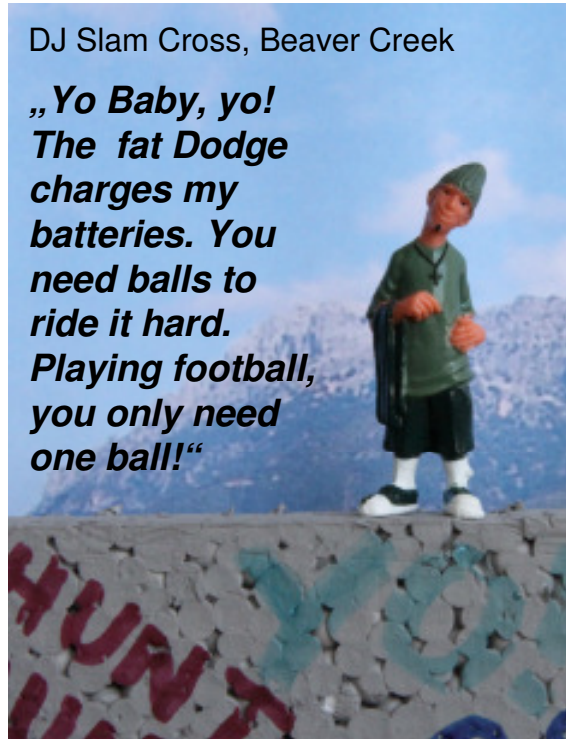
Ernesto Gra Fitti, Brooklyn:

**„Jim Hunt is cool, the Charger’s hot!
Both bring a big smile on my face,
brother ! Go and get them !“**

More Dodge Charcer: Jim Hunt No.19

DJ Slam Cross, Beaver Creek

**„Yo Baby, yo!
The fat Dodge
charges my
batteries. You
need balls to
ride it hard.
Playing football,
you only need
one ball!“**



**„I love my Babe as the fat Charger.
If I had to choose? Don’t ask for,
Dude!“** José Carburatores, Mexico



Jim Hunt Magazine®

Volume I



Jim Hunt Magazine®

***Chevrolet Corvette
Grand Sport***

ROARING SIXTEES

Volume II

Jim Hunt Magazine®



***Cobra Daytona
Coupé***

ROARING SIXTEES

Rundstrecke

Cobra Coupé & Corvette

Beide Klassiker der starken Hubraumfraktion gab es bereits, allerdings in diversen, anderen Ausführungen. Nun besinnt sich Revell auf diese wunderschönen Speed-Eisen aus den 60ern aufs Neue: Die Restauration der 63er Corvette Grand Sport wie des 65ers Cobra Daytona Coupé standen ganz oben auf der 2. do Liste.

Die Formensprache beider US-Donnerbolzen trifft den Spagat aus Kraft, Dynamik und Muskelspiel, ohne in eine optische Blutgrätsche auszuufern. Wirft man einen Blick auf die Leistungsdaten der Aggregate von damals, läuft einem vor Erfurcht der Schauer den Rücken hinunter. Setzt man den Output an der Hinterachse in Relation zur nicht vorhandenen aktiven wie passiven Sicherheit bei

den Rennwagen, leuchtet ein: Rennen fahren damals war eine richtig heroische Männersache! Der Heldentod fuhr immer als blinder Passagier mit. Er saß dem Fahrer beim Ritt am Limit im Nacken, nicht nur weil der damals noch ohne Nackenstütze fuhr. Wie im Sessel einer Lounge nahm der Hasardeur auf dem Sitzmöbel Platz und trug zum Alibi einen dezenten Gurt, der heute höchstens TÜV Sicherheits-Anforderungen in einem Kinder-Karussell stand hält.

Die *Shelby Cobra Daytona* von 1965 feuerte mit 380 PS unter der Haube über die Achterbahn der Eifel. Das reichte für 300 km/h, was in Anbetracht des Baujahres und der quasi nicht vorhandenen Sicherheitsreserven bis heute Wahnsinn ist.



Rundstrecke

Cobra Coupé & Corvette

Corvette Grand Sport # 50 Nassau Speedweek

1962 war man sich bei Chevy einig, dass man Mister Shelby mit seinen mächtig donnernden Cobras und somit Ford nicht das Feld überlassen wolle. Zora Arkus-Duntov begann mit einem Programm zur Entwicklung einer rennfähigen GT-Version. Geringes Leergewicht, viel Dampf unter der Haube und selbstverständlich alles auf der Basis des neuen Corvette C2 Prototyps. Die

Corvette Grand Sport bekam im experimentellen Durchlauf verschiedene Motoren eingesetzt. Das Rennen machte meistens der 6,2-Liter-Small-Block mit 550 PS. Neben Jim Hall fuhr auch Roger Penske das nur in geringer Auflage gefertigte Fahrzeug. Penske steuerte den dritten Wagen des Mecom-Racing-Teams mit der schwarz umkreisten Startnummer 50 und lief beim Governor's Trophy Rennen bei der Nassau Speed Week auf dem dritten Platz ein.

Voluminöse Gummiwalzen bringen die 6,2 Liter Power auf die Strecke. Sidepipes intonieren den Output des Small Blocks bei 12 Voltanspritz am besten. Hammertime!



Formensprache wie ein Jagd-U-Boot. Bricht die Grand Sport Vette mit Vollgas um die Ecke bleibt kein Auge trocken. Der Streckenposten mit Feuerlöscher ist von Nöten. Nicht selten fackeln feuerspeiende Sidepipes die Werbebanden ab.



Rundstrecke

Cobra Coupé & Corvette

Cobra Daytona Coupé # 56 Nürburgring '65

Die kräftige Vette war ein Grund, dass die Shelby Cobra ein Dach bekam: Es zeigte sich, dass der offene Wagen ab 250 Sachen stark mit der Aerodynamik und der Fahrer mit dem Luftholen kämpften. Unter dem Strich stand ein unstabiles Fahrverhalten. Carroll Shelby glückte das Manko aus und entwickelte auf Basis der offenen Cobra die geschlossene, 380-PS-starke Coupé-Version. Bis zu 300 km/h waren von nun an kein Problem mehr. Ab 1965 gewann man damit die ersten Weltmeisterschaftsrennen. Der uns vorliegende

weiße Testwagen ging nur ein einziges Mal an den Start. Seine rot-weiß-blauen Streifen der französischen Flagge wurden bei den 1000 Kilometern auf dem Nürburgring eingesetzt. Die französische Ford-Zentrale ließ sich das Auto von Alan Mann in England und lackierte es eigens für den einmaligen Einsatz um. Bereits nach dem Rennen kam die weiße Farbe runter und der ursprüngliche Zustand wurde wieder hergestellt. Jo Schlesser und André Simon griffen ins Volant. Platz 3 in der GT3 wie ein Gesamt-Zwölfter sprangen bei der einmaligen Aktion heraus.



Mit Blei lässt sich das schlanke Coupé für 12 Voltan Kraftstoff trimmen. Können wissen, dass Cobras eine ruhig Hand am Volant fordern. Nichts für Hektiker!



Cobra Daytona Coupé: Für seinen einmaligen Renneinsatz in Weiß bekam es diese Lackierung. Nach dem Nürburgring ging der Donnerbolzen zurück an Alan Mann und wurde „zurücklackiert“.



www.rennbahnhaus.de



© Jim Hunt Magazine 2010

Das Rennbahnhaus in Stuttgart

1:24 1:28 1:32

Hohenloher Str. 60 70435 Stuttgart
Telefon: 0711/8706242 Telefax: 0711/8706259
info@rennbahnhaus.de



Exklusiv für Deutschland



*Dan Gurney's
Eagle Weslake*

*Jo Siffert's
Lotus 49*

Formel 1 Klassiker

F1 Klassiker Lotus 49, Eagle Weslake

Jim Hunt Magazine®

Zwei Legenden sowohl im Cockpit als beim Drumherrum hat Inseltuner Scalextric erneut aufgebaut. Der Lotus 49 von Jo Siffert wie den dicken Eagle Weslake von Dan Gurney bringen Stimmung in die klassische Rennformel. Beide Autos haben wir schon vorgestellt, aber nun erfahren sie eine zweite Huldigung durch weitere legendäre Rennfahrer, die man einfach kennt und liebt.

Jo Siffert stammte aus der Fribourger Unterstadt und war ein armer Kerl. Mit harter Arbeit und null finanzieller Unterstützung von daheim schaffte er es tatsächlich in die Formel 1. Mit Freunden als Mechaniker im Gepäck bereisten sie Europa und

ernährten sich von geklauten Obst und günstigen Cornflakes mit Milch, weil das restliche Geld für Reifen und Sprit draufging. Mit einem völlig unterlegenen Wagen fuhr er gegen sein großes Idol und Weltmeister Jim Clark, der nach wenigen Rennen feststellen musste, dass er soeben von

einem unbekannten Schweizer mit Null Budget abgehängt wurde. Siffert stieg schnell auf und wurde zum meist beschäftigten Rennfahrer seiner Zeit: Formelwagen, Langstrecke, Berg. Er war überall zuhause und sehr erfolgreich, so dass er bei Porsche u.a. unter Vertrag genommen wurde.



Jo Siffert und sein Lotus 49, betreut vom engen Freund und Mechaniker Heini Mader.



F1 Klassiker Lotus 49, Eagle Weslake

Jim Hunt Magazine®

Steve McQueen war von ihm derart angetan, dass er im Film Le Mans genau so angezogen sein wollte, wie Jo Siffert. Den weißen Gulf-Rennanzug mit Firestone und TAG Heuer Logos, wer kennt den nicht.

Leider verunglückte der erfolgreiche Schweizer viel zu früh in England bei der F1. Noch mehr ein schöner Schachzug der Briten, Siffert in einem seiner schnellen Wegbereiter, dem Lotus 49 für

uns aufzulegen. Nach Jim Clarks Tod ging Siffert zu Lotus und um dieses Auto geht es hier. Ein heißes Teil für Klassik Liebhaber, das neben einer herausragend optischen Inszenierung auch technisch ohne MTS kein Auge der Begeisterung trocken lässt.

Parallel dazu schieben die Briten den dicken US Formelwagen von Dan Gurney, Mr. CanAm nach. Dan fuhr ebenfalls Formel und sehr erfolgreich für

Bruce McLaren's desse dicke CanAm Brummer (wir berichteten über M6A von Tuner Revell). Der Eagle Gurney Weslake war damals ein hammerharter Donnerkeil in Zigarrenform aus USA, der aufhorchen lies.- Wir stellten den Wagen bereits vor, ein Blick in die SLOTHOTHEK verrät, in welchen Ausgaben man mehr Technik über diese beiden Klassik F1 nachlesen kann. Ein Blick lohnt in jedem Fall. Ihr Erwerb auch.



Der Eagle Weslake mit seinem mächtigen Motor verlangt etwas Zuwendung, möchte man alle seine PS herauskitzeln. Dan Gurney sitzt im Cockpit, während der Mechaniker das hintere Gestänge der Aufhängung prüft. Noch ein paar Liter nachtanken und dann geht es ohne MTS los auf die historische Strecke.

Rundstrecke

F1 Klassiker Lotus 49, Eagle Weslake

Jim Hunt Magazine®



Über unsere SLOTHOTHEK auf www.jim-hunt-magazine.de gibt's zusätzliche Info beiden Autos.



Jo Siffert starb 1971 im Cockpit eines Formel 1 in Brands Hatch, wo alles begann. Bis heute erinnern sich Tausende an das Ausnahmetalent, das ohne Startkapital im Rücken zum am meisten beschäftigten Fahrer seiner Zeit aufstieg. Wer genau hinsieht, erkennt seinen roten Helm mit Schweizer Kreuz in vielen Slotcar Cockpits. Nur ein Indikator seiner Beliebtheit bis heute.





www.revell.de

Chevrolet Corvette Grand Sport



Cobra Daytona Coupé



© 2011 Jim Hunt Magazine®

classic slot dreams and more

STERNFLUNDER *Mercedes CLK GTR*

Auf dem Weg zum Millennium war er der Star auf der Rennstrecke und konnte sogar fliegen, wie der Über-Benz in Le Mans bewies. Nun bekommt er erneut Unterluft: Ninco legt den Vintage neu auf.



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



CLK GTR *Vintage*

Jim Hunt Magazine®

Alles was gut ist, kommt wieder! Was man in der Mode oft mit Grauen beobachtet, freut einem umso mehr, geht es um automobiler Träume. Der Mercedes CLK war das Mittelklasse Sportcoupé der späten 90er. Der wütete über zahlreiche Yuppie-Meilen, stand vor Geschäftszentralen auf dem Parkplatz des Prokuristen und der Wagen erlebte eine einzigartige Präsenz in der DTM, als Vodafone noch Mannesmann hieß. Die ultimative Konsequenz für die Rennstrecke war der GTR, der mit extrem flacher und breiter Interpretation der Karosserieformen eine Flunder für Le Mans abgab. Trotz oder gerade wegen seiner Flügel, konnte er sogar fliegen. Wer kennt es nicht, das wahnsinnige Video aus Le Mans 1999, als ein GTR Unterluft zog und wie ein Frisbee abhob.

Ninco hatte damals den Wagen im Programm und er verkaufte sich mehr als gut. Es gab drei Versionen: Warsteiner, Mercedes Ersatzteile und

Millenium zum Jahrtausendwechsel. Nun kommt der Warsteiner neu an den Start. Geändert hat sich im Grunde nur der Motor. Aus dem damals

Tief, breit, stark: Diese Parameter liefern ein nahezu idiotensicheres Fahrverhalten. Ideal für Langstrecke!



Rundstrecke

CLK GTR *Vintage*

Jim Hunt Magazine®

brachialen NC2 wurde nun ein NC5, der aber dem Benz mit ausladenden Geometriedaten sehr gut zu Gesicht steht. Sollte jemand Probleme haben diese Performance ernsthaft auszureizen, das Chassis bietet genügend Platz für Blei. Das großzügige Raumangebot der Bodengruppe erlaubt endlose Abstimmungsvarianten, von dezent bis maximaler Zuladung, dass die Strecke in die Knie geht. Fahrtechnisch ist der Wagen ein ausgewogener Schwabencharakter. Durch seine Geometriedaten flach und sehr breit liegt der Benz gutmütig auf der Strecke. 12 Voltan ohne

MTS sind mühelos auf dem Kurs umsetzbar, ohne in ernsthafte Schwierigkeiten zu kommen. Egal ob lange Gerade oder enge Kurve. Der Über-CLK nimmt jede Fahrsituation gelassen unter seine breiten, griffigen Slicks. Der L-Kiel versorgt die Zündanlage mit einem jederzeit zuverlässigen Funken. Die Kabelverlegung ist aufgrund der übersichtlichen Situation unter der Haube kein Problem. Bremsst man Kurven unnötig hart und spät an, quittiert der Schwabe dies mit einem leicht tanzenden Heck. Der drehmomentstarke NC-5 geht dann voll auf Anker. Solche

Fahrmanöver sind mit diesem Auto im Grunde genommen völlig überflüssig. Handelt es sich um keinen Mercedes Sprinter, der von Termin zu Termin hetzt. Sondern um einen perfekt ausgependelten Langstreckenläufer, der gelassen und mit breitem Grenzbereich viel Wegstrecke im Renntempo abspulen kann. Besonders Piloten, die das Fahren ohne MTS erlernen wollen stellt Ninco ein gutmütiges Fahrschulrennauto zur Verfügung: Fahrfehler werden optisch sichtbar, aber sie münden nicht in permanente Abflügen, die man an der Rennstrecke mit viel Fußweg



Breiter und flacher geht es nicht. Der Über-CLK war die konsequente Ableitung des sportlichen Coupés der 90er für den großen Motorsport. Ninco hatte ihn schon damals am Start und legt ihn nun neu auf!



Rundstrecke

CLK GTR *Vintage*

Jim Hunt Magazine®

ständig nachkorrigieren muss. In den Endneunzigern, als das Sloten zu neuem Leben erwachte, wurde das Akustik-Thema noch nicht so stark thematisiert wie heute. Ein wenig Resonanz ist zu hören, bietet der Innenraum ein gutes Klangvolumen. Es ist allerdings keine Krawallburg, der Mercedes ist zu hören, aber er wütet nicht so aufdringlich, dass Oropax Aktien durch die Decke gehen würden. Empfehlenswert ist in jedem Fall, den potenten Motor in seiner Aufhängung zu verkleben. Dann sitzt er ruhig und

greift präziser und verschleißarm in die Getriebezähne. Anfänger stellen oft die Frage, ob das Einkleben ein Problem sei. Klares Nein! Kleber nur auf die drei bis vier Berührungspunkte der Aufhängung dezent geben und trocknen lassen. Zu Servicezwecken oder Motortausch kann selbiger mit einem Schraubendreher gefühlvoll aus der Verankerung gehoben werden. Alles in allem eine eckige, flache Angelegenheit. Von Ninco mutig und schön zugleich, dass man diesen GTR noch einmal neu erwerben kann.

Einziger Wermutstropfen: Der exponierte filigrane Stern auf der Haube ist ab Auslieferung ein Unikat. Schade, zwei drei Ersatzteile wären gut.

Fazit:

Der CLK GTR aus den späten 90ern ist in die Jahre gekommen. Das Vintage Modell, nun mit starken NC-5 Motor bekam genügend Leistung eingepflanzt, um heute mithalten zu können. Der breite Grenzbereich und die mondäne Optik bringen tolles Rennsportflair neu zurück auf die Strecke.



Heckflossen und Flügelwerk hielten den CLK GTR am Boden, Ausnahme in Le Mans hob er auf einer Kuppe ab. Großzügige Luftkanäle im Body versorgen Aggregate mit Frischluft oder saugen Abwärme aus dem Wagen. 18 Zoll war damals Maximum bei den Rädern. Ninco Slicks glänzen mit hervorragenden Fahreigenschaften auf allen Bahnbeschaffenheiten.



GULF Kurs



Wir freuen uns über den DBR 9 im Gulf Look. Originell war seine Startnummer 007, zeitgleich zum neuen Bond Film mit Daniel Craig.

Die Nachricht, dass Aston Martin in Kooperation mit Lola einen LMP1 bei der Le Mans Series an den Start bringt, brachte viele total aus dem Häuschen!

Nun ist Scalextric fertig und liefert uns ein limitiertes Set mit beiden Gulf Autos, dem DBR9, nun mit 009 und den LMP1 mit der 007!

Beide Rennwagen sind alles andere als Doppelnullen!

Rundstrecke

Gulf Aston Martins

Jim Hunt Magazine®

Scalex veranstaltete ein wenig Trommelwirbel, als die Kunde durchs Land zog, man bringe den LMP von Aston Martin. Und damit die Nachricht zum Paukenschlag avancierte, schob man gleich das Thema als Set auf den Markt: Zwei Gulf Aston Martins: DBR9 und LMP1, welch heiße Ansage! Durch eine Verzögerung in der Auslieferung auf dem Festland seitens der Briten, wurde die Fangemeinde heißer Brit-Racer richtig kirre gemacht. Endlich hat das Warten ein Ende. Das Set des Jahres von Tuner Scalextric ist da! Ob sich das Warten gelohnt hat? Von ersten Eindruck her in jedem Fall! Mal sehen, was sich auf der Strecke offenbaren wird. Die Neugier fokussiert sich auf den neuen LMP, den heißen Sportprototypen der britischen Nobelmarke. Den nicht weniger spektakulären DBR 9 kennen wir bereits aus diversen Versionen (wir berichteten), auch in scharfer Gulf Optik! Neu ist die Ausführung als Nummer 009, die vorher als 007 Einstand feierte. Dieser GT ist eines der besten Rennautos, die man sich ootb und ohne MTS auf die Piste stellen kann: Minimal Blei in den Bug und seine Hinterachse mit einem Spacer axial distanzieren und man hat ein rattenscharfes Gerät in der satten 12 Voltan Spritklasse. Redaktionell wie privat hatte ich schon sehr viel mit diesem Briten zu tun, fuhr sogar damit eine Rennserie und kann daher aus Erfahrung sagen: Mit diesem Auto kann man nichts falsch machen! Es sei denn man gehört zu jenen, die besser Hallen-Halma spielen, als Slotten sollten.



Aston Martin ist in der großen Sportprototypenklasse LMP1 dabei: In Kooperation mit Lola entstand ein Gerät der Superlative für den Einsatz bei der Le Mans Series. Das Aufspringen des Sponsors Gulf in den legendären Farben komplettiert den sagenhaften Auftritt auf dem Rennparkett. Wir sind gespannt, wie Inseltuner Scalextric den Boliden technisch wie fahrdynamisch umgesetzt hat.

Rundstrecke

Gulf Aston Martins

Jim Hunt Magazine®

In unserer Slotothek kann man einiges über den DBR9 nachschlagen. Es gab sogar einen eigenen Workshop für dieses tolle GT-Auto.

Absolut brandneu der LMP1! Sowohl in 1zu1 wie als Slotcar ein Novum auf der Rennstrecke. Mit gewohnt guter Scalex-Technik unter der Haube kann bei diesem Projekt wenig schief gehen. Sein zentral angeordnetes Aggregat mit Standard Motorblock befeuert den schwergünstig flachen und breiten Sportprototyp der großen Hubraumklasse mit der nötigen Vehemenz. Nach dem üblichen Checkup, MTS raus, Ölservice kann es im neuen Renn-Super-Aston losgehen. Platz nehmen im geschlossenen Cockpit und

nach der ersten Orientierung findet man zwischen allerlei Schaltern und Anzeigen den Startknopf, der ein Biest zum Leben erwachen lässt. Hinter der Sitzschale fängt es an kernig zu kreischen. Schon im Standgas lässt sich erahnen, dass man das Standgeräusch mit nur einem Pedaltritt in ein infernales Gewaltenspiel umwandeln kann. Ich betätige das präzise rastende Schalt-Paddle und schon geht es ab: Der Über-Aston katapultiert mich auf ruckfrei auf 300 Sachen, wobei mein

Gehirn gefühlt immer noch an der Startlinie verweilt. Langsam gewöhnt sich mein hart beschleunigtes Körpergefühl an die hurtige Ortsveränderung. Ich tauche ein ins berauschende Vollgas-Nirvana der LMP1. Ein verdammt schneller Franzose, Stephane Sarrazin dreht Trainingsrunden im neuen Peugeot 908, wobei ich ihn mit britischem Humor in seiner schwarzen Diesel-Wolke stehen lasse. Über den Klang eines Aston braucht man sich keine Sorgen machen:

Streng nach FIA Reglement sitzt der Heckflügel weit innerhalb der Außenlinien der Kunststoffkarosserie. Diese bekam mittig an Heck Ausbuchtungen für eine einwandfreie Rotation der Gearbox. Das Auto besitzt eine starke LED Lichtanlage für Nacht-Stints. Zur telemetrischen Kommunikation mit der Box und das Teamradio stehen drei Antennen zur Verfügung.





Ideallinie **Slotshop**

**Der Slotladen und Onlineshop in der Nähe
des Nürburgrings**

www.ideallinie-slotshop.de

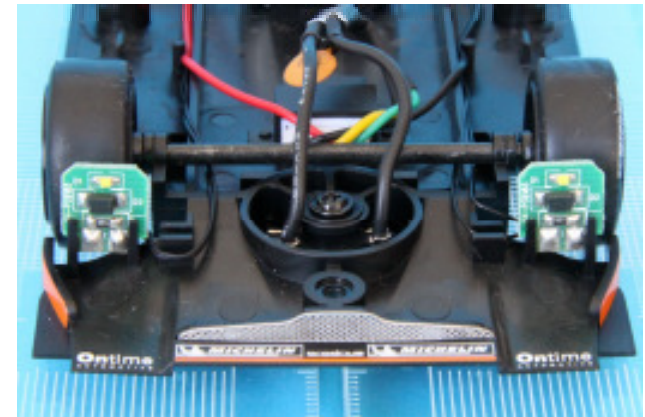
Rundstrecke

Gulf Aston Martins

Jim Hunt Magazine®

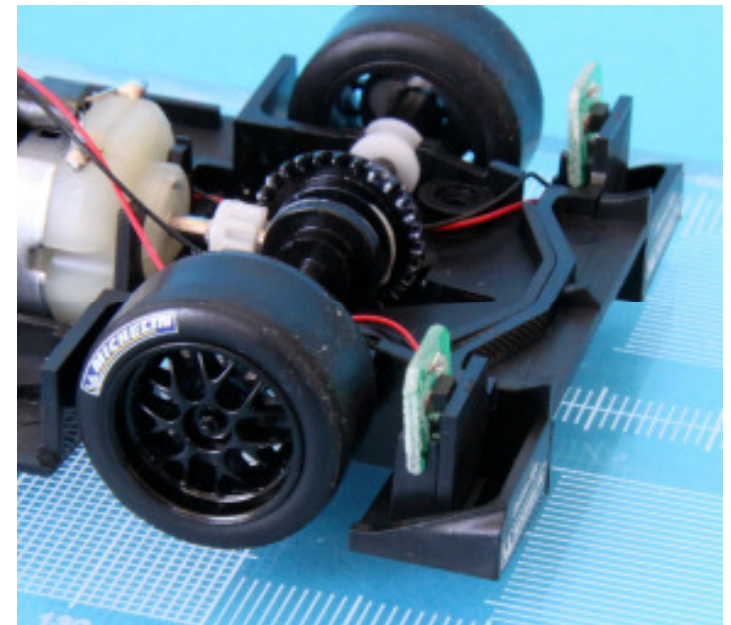
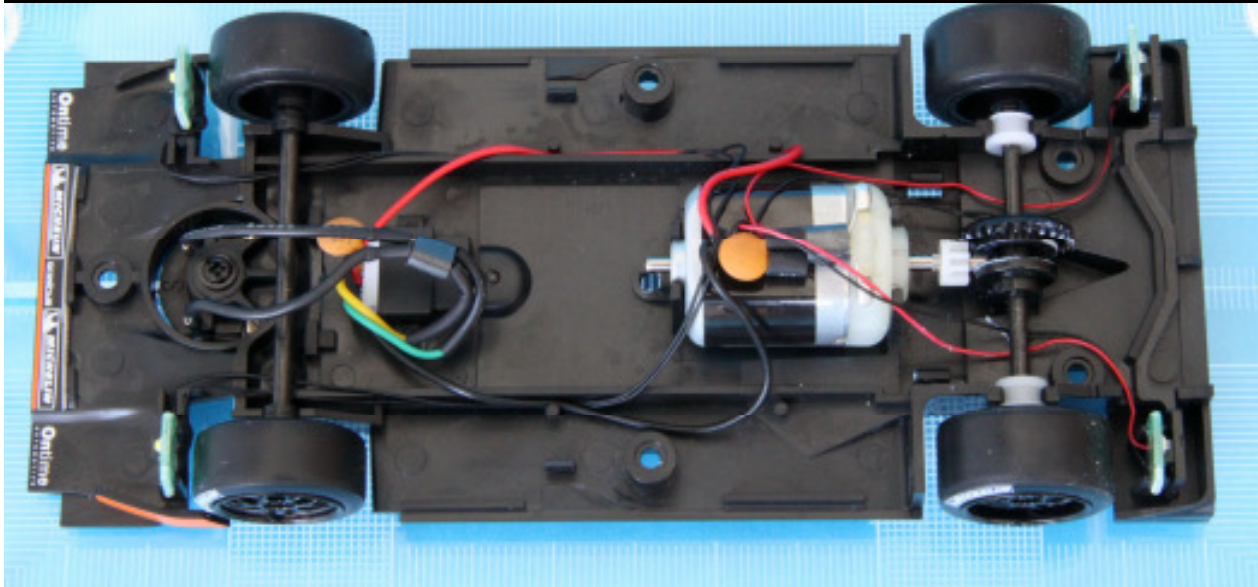


Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
145 mm	62,8 mm	32,3 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
90,2 mm	61,6 mm	62,6 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
82 g	Standard	Inliner



Leistungsstarke LED weisen nachts den Weg

MTS raus, Ölservice und loslegen: Ab Kaltstart ein souveränes Fahrzeug. Platz für Blei wäre vorhanden, wir kamen bei 12 Voltan Kraftstoff ohne Ballast aus. LMP1 liegen verdammt gut!



Rundstrecke

Gulf Aston Martins

Jim Hunt Magazine®

Kein kastriertes Gefauche, sondern satter Klang, wie man ihn sich für den Gehörgang und die Gänsehaut wünscht. Die Ingenieure haben mir verraten, dass sie eine neue Abstimmungssoftware am Start hätten, die das Fahren von Kurven schneller ermögliche, als ich mir diese vorstellen könne. Woher wollen diese Regen-Insulaner wissen, was ich mir alles vorstellen kann? Leider behielten sie Recht. Die Fliehkräfte sind derart hoch, dass ich mich trotz H.A.N.S. wie in einem Kampfjet nach drei Mass Bier und einem

halben Brat-Hendl fühle. Im Speed-Nirvana sehe ich plötzlich Queen Mum und Robbie Williams im Duett singen. Ich ziehe hart am Trinkschlauch, der aus den Eingeweiden des Cockpits in meinen Helm führt. Fahrtwindgeköhltes Inselwasser reguliert meinen Körper zurück auf Renn-Normaltemperatur. Ich sehe wieder die klare Situation: Ich im Aston Lola fahre vorne und hinter mir versuchen andere Wagen vergeblich an meinem Windschatten zu lutschen. Sarrazin geht es wie bei der Monte: Reifenschaden...

Fazit:

Die Aston Martin Lola ist vom Start weg ein beeindruckender Sportprototyp für die offene LMP1 Klasse. Im Standardsetup und mit einem Ölservice kann ohne Blei mit 12 Voltan im Tank erfolgreich loslegen. Wenn es nicht klappen sollte, liegt es nicht immer am Auto! Nächte illuminiert eine leistungsstarke LED-Anlage. Gulf verpflichtet zum professionellen Fahrstil. Welch Donnerkeil!



Rundstrecke

Gulf Aston Martins

Jim Hunt Magazine®



Dauerbrenner und einer der ausgereiftesten GT1: Aston Martin DBR 9 von Tuner Scalextric. Wir haben sie alle gefahren und kennen das Auto und seine Qualitäten in und auswendig. Mehr dazu in der Slotothek. Dort findet Ihr wo wir welche Version fahren sowie technische Daten zum Nobelbriten.



Zwei Mini Blei unter die Vorderachse, Ölservice und Hinterachse spacern. Perfekt bei 12 Voltan MTS frei!

Degradiert zur 009: Die magische 007 prangt nun auf dem stärkeren LMP1. Miss Money Penny tröstet an der Box.



Gipfelstürmer!

*Nach seinem Debut in unserer letzten Ausgabe
liefert Tuner Ninco die Endstufe des Ingolstädters:*



R8 LMS Lightning

Rundstrecke

R8 LMS Lightning

Jim Hunt Magazine®

Im letzten Jim Hunt glänzte der Ninco R8 LMS mit potenten Fahrleistungen und einer scharfen Optik! Nun kommt die härteste Version, die knallharte Rennmaschine mit allem, was der Tuner in seinen hauseigenen Regalen zur maximalen Leistungssteigerung anbieten kann.

Damit optisch ja keine Langeweile aufkommt, bekam der Wagen einen lauten Look: Dazu passt aktuell nichts besseres auf die Piste als die Inszenierung des blau gelben Bilstein R8 LMS.

Bei den inneren Werten überschlagen sich die Superlative: Titanteile, hochwertigste Felgen und ein Dampfhammer, der in einem entkoppelbaren Chassis-Halter 270 gcm bei 23500 Touren leistet. Die kleinen Räder sind optisch nicht jedermanns Sache. Aber das ist kein Wagen für Leute, die ihre Nase an der Vitrinenscheibe platt drücken. Der Ingolstädter wurde für Siege gebaut! Ein Auto für Leute, die ihre Nase eher als Hindernis sehen, weil sie beim schnellen um die Kurve blicken

eventuell stört. Führt man diesen R8 seiner realen Bestimmung, der Rennstrecke zu, sieht man weder Alus, noch optische Details. Eine blau

gelbe Silhouette zischt vorbei. Innere technische Werte wie einen maximal tief abgesenkten Schwerpunkt nimmt man als gewinnbringenden

Halbtransparente Rauchglas-Scheiben verschleiern geschickt die radikale Abspeck-Kur. Das Fehlen des Cockpits senkt den Schwerpunkt deutlich ab.



Brutalste Evolutionsstufe des Ninco Audi R8: Der Lightning. Vollgestopft mit Hochleistungstechnik: Chassis mit einstellbarer Aufhängung und minimal reduzierten Massen jagen die Bestzeit. Flexibles Spiegelmaterial schützt vor Schäden beim Lacktausch oder Drehern mit Feindberührung.

Rundstrecke

R8 LMS Lightning

Jim Hunt Magazine®

Vorteil mit. Im Bayern sollte die Konzentration auf andere Dinge fokussiert sein, als auf optische Kleinigkeiten: Fahren und Gewinnen lautet die Devise im Gefährt, die Optik steht hinten an. Man sollte nicht vergessen den Fokus auf die Madenschrauben in den Felgen und Ritzel zu legen. Es kann vorkommen, dass diese bei mehrmaligem Benutzen ausnudeln. Dieser Makel ist ab 2011 (Ninco Messereport) abgestellt. Positiv, wenn Hersteller auf berechnete Kritik reagieren.

Fazit:

Der R8 LMS Lightning von Ninco liefert dem ambitionierten Rennfahrer eine technisch interessante Basis für den Angriff auf die Bestzeit. Optische Abstriche verstehen sich in dieser Liga von selbst, geht es um maximale Ausreizung technischer Vorteile. Wer bei 260 Sachen Nieten zählt, hat ein Problem, das wir nicht behandeln können und wollen!



Kleine Räder liefern einen niedrigen Schwerpunkt sowie minimal rotierende Massen: Beschleunigung wie ankern laufen minimal zeitverzögert ab. Speedeed!



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
141 mm	62,9 mm	37,6 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,8 mm	60,9 mm	62,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
81 g	NC12	Anglewinder



Breite Spur und eine einstellbare Aufhängung hinten entkoppeln Motorhalter und Hinterachse im Chassis. 270 gcm sattes Drehmoment drücken bei maximal 23500 Touren.

Erst Entfetten, dann Schmieren



Ballistol Silikonspray

schmiert, schützt und pflegt Kunststoff, Gummi und Metalle - ohne Mineralöl.

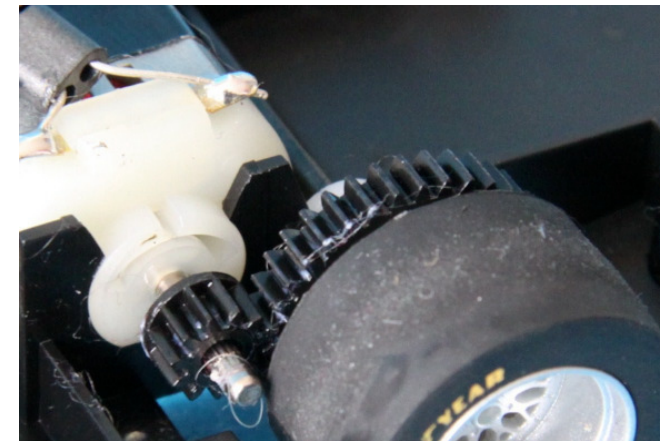
Gibt Kunststoffen ihr natürliches Aussehen zurück

Hält Gummi elastisch

*Besonders geeignet für
Kunststoffzahnräder, Plastikgetriebe,
Gummilager...*

*Verhindert, dass Gummi austrocknet oder
porös wird*

Hinterlässt keinen Fettfilm und klebt nicht



Ballistol-Shop.de



J
A
G
U
A
R

XKR



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Jaguar XKR

Jim Hunt Magazine®

Gleich zu seiner Markteinführung schlug er voll ein und bewies auf dem Markt bis heute eine hohe Preisstabilität. Der Jaguar XKR von Tuner Scalextric ist ein Dauerläufer mit hohem Potential auf der Strecke wie in der Vitrine. Länge läuft lautet das Credo das für die schnelle Brit-Katze uneingeschränkt gilt. Ihr langer Radstand und schwarze Pfoten zeigen Krallen auf der Langstrecke. Genau dort spielt das ausdauernde Raubtier seine Zähigkeit voll aus. Die Samtpfoten sollten mit Klebstoff auf den Felgen gesichert werden und eine dezente Fußpflege mit Schleifpapier hinten schadet nicht, die Bodenhaftung vor allem in schnellen Kurven zu verbessern. Schleift man die Räder an, krallen sie sich mit ihrem kompletten Querschnitt im Pflaster fest. Noch ein wenig Nagellack auf die vorderen Läufe und

schon steht ein sehr breiter und gutmütiger Grenzbereich zur Disposition. Der XKR ist perfekt präpariert für die Jagd. Runde für Runde kann man gelassen Gegner belauern, im passenden Moment beherzt angreifen und anschließend verspeisen. Elegant lässt sich der Jaguar durch

das Revier treiben. Der seidenweich schnurrende Sidewinder feuert gut dosierbare Kraft auf die Hinterachse. Damit langfristig keine Hüft- und Schulterprobleme auftreten empfehlen wir bei Bedarf Umpfi's therapeutische 0,2 bis 0,5 mm Kunststoffspacer zwischen Radlager und das

Angriffslustige Katzenaugen markieren die Gangart. Frontkühlgitter lassen Frischluft zu den Innereien. Gelassen kühl nimmt sich der XKR seine Gegner vor.



Eleganter Langstreckenläufer: Scharfe Krallen, hohe Laufkultur und sicher breiter Grenzbereich.



Rundstrecke

Jaguar XKR

Jim Hunt Magazine®



Reifen schleifen, verkleben und Achsspacer hinten schärfen Krallen: Sorglos schnelles Kurvenfahren.

Getrieberad. Das begrenzen des minimal serienmäßigen Axialspiels kitzelt noch mehr Performance aus der Katze. Sie liegt in Kurven noch ruhiger und ihr Grenzbereich wird noch größer. Zudem verstummt das leise Schnarren unter voller Querbeschleunigung. Das steigert die Kunst des Anschleichens ungemein. In zwei geschlitzten Augen leuchtet Feuer: Leistungsstarke LEDs vorne wie hinten markieren die Position bei Tag und Nacht. Die Tarnung auf dem Fell sieht klasse aus und ist ein Mix aus Dynamik, Angriffslust und britischem Understatement. Ein robustes Rennauto ohne Katzenjammer. Der Motor verträgt 12 Voltan mit und ohne Bleizusatz.

Fazit:

Auch in zweiter Auflage besticht Scalextrics Jaguar XKR mit perfekten Anlagen für die ausdauernde Langstreckenjagd. Mit wenig Feintuning schärft man die Krallen der Katze und kitzelt alle PS aus ihr heraus. Mit wachen Sinnen jagt sie auf weichen Pfoten Gegner für Gegner, egal ob am Tag oder bei Nacht. LEDs lotsen verlässlich durch die Dunkelheit. Eine elegante und ausgeglichene Art, Langstrecke zu fahren.



Tim Hunt Magazine®



RENAULT

ME

GA

NE

SCX

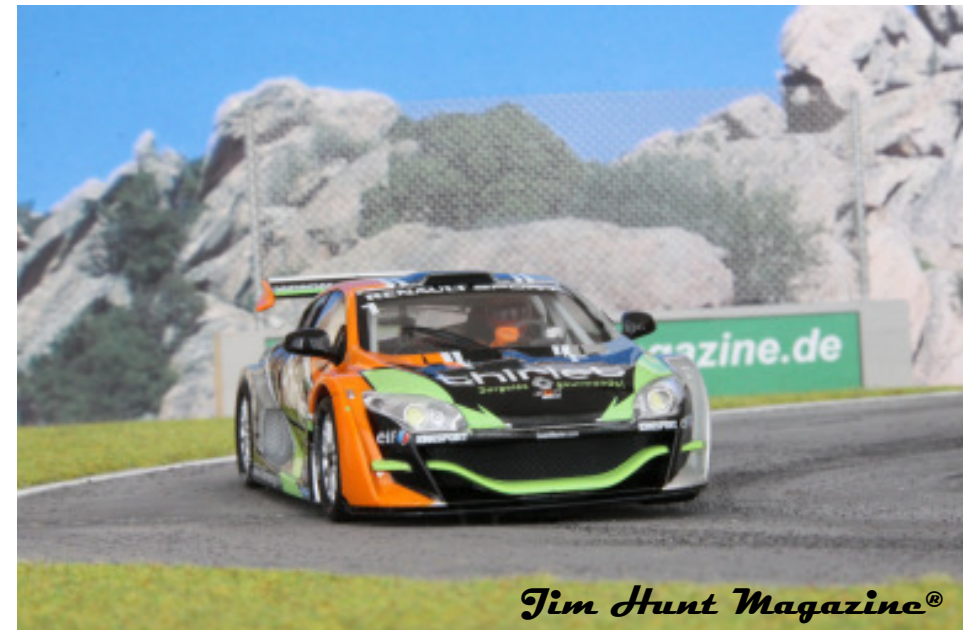
Round 2



Mehr Info zum Megane von SCX in
Jim Hunt Magazine No. 19! Go 4 it!



*Der schnelle Franzose von SCX feierte in unserer
letzten Ausgabe Einstand. Nun legt der spanische
Rennstall nach und bringt eine frische, knallige
Design-Version des beliebten Sportwagens.*



Jim Hunt Magazine®

online-shop

HOTSLOT

fahren · basteln · spass

... die neue adresse für **slotracing** 1:32 www.hotslot.de

Start:

Slotcars 1:32
Verschleiß- und Ersatzteile
Tuningbedarf
Zubehör (Regler, Netzgeräte ...)
HotSlot Eigenprodukte
Material und Hilfsmittel
Club- und Fanartikel

Planung:

Bahnen und Streckenteile
Frässervice für Holzbahnen
Umsetzung eigener Ideen (Hotbox etc ...)
Dienstleistungen (Lackierungen, individuelle
Decals und Bandenwerbungen etc.)
Bedarfsorientierter Ausbau des Sortiments
Erweiterung auf andere Maßstäbe

Wir testen auf:

Ninco analog/digital, Carrera Evolution, Holzbahn Eigenbau, 10m Lichtschrankenstrecke

Angebot:

Ninco Ascari
mit NC-5 Motor



solange Vorrat reicht € **27,50**

NINCO





WORLD CUP ACURA

Rundstrecke

Acura Worldcup Lightning

Jim Hunt Magazine®

Für das Speed Fest aller Speed Feste hat die Marke Ninco ein eigenes Auto aufgelegt. Der sauschnelle Acura bekam ein schickes weißes Kleid und den Schriftzug der Ninco WM auf seiner Außenhaut stilvoll in Szene gesetzt.

Wie bei Lightning üblich kommen nur allerfeinste Teile zur Verwendung. Ob man das Auto als Andenken an die WM-Rennsportveranstaltung steril aufbewahrt oder fährt ist Einstellungssache. Man ist entweder Rennfahrer oder Vitrinenputzer.



Der Acura ist ein guter alter Bekannter, gab es ihn schon in diversen Versionen, die wir alle vorgestellt haben. Nun in unschuldigem World Cup Weiß mit Hochleistung unter der Haube und typischen Elementen der Slot Veranstaltung auf Gran Canaria 2010. Lightning bedeutet nur das Beste war gerade gut genug. Aber was soll es sonst schon sein für eine WM...



Noch mehr Leserservice:

Jim Hunt Magazine®

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

SLOTOTHEK

Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.

Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.

Inklusive: Workshops und Paintbox

Kostenlos auf

www.jim-hunt-magazine.de

Those were the days...

Wie Jenson Button mal so einfach Weltmeister wurde.



Brawn GP



Rundstrecke

Brawn GP 2009

Jim Hunt Magazine®

Ende der 90er wurde ich von meinem damaligen Verleger nach Italien geschickt. Ich war damals aktiver Rennfahrer und in meiner knappen, freien Zeit noch Testfahrer für ein Motorsport-Magazin. Südlich des Gardasees fand die Kart-EM statt. Dort sollten zwei Fahrer am Start sein, die nächstes Jahr in die Formel 1 wechseln würden. Nun ja, was es nicht alles geben soll und mitten im Schumi-Fieber wollten damals alle aus ihren Tillet Kart-Sitzschalen in die Formel 1. Also fuhren wir dorthin, trafen unseren freien Mitarbeiter Stefan Guggen. Der Ingenieur konstruierte damals das Chassis, das frisch die WM gewann. Wir tranken Espresso bei Herrn Sparco und bewunderten seine mobile Schneiderei für Rennanzüge. Vorher Pressekonferenz mit dem Chef der FIA, Ernst Buser. Interviews, Fotos und was es eben vor Ort zu tun gibt. Trainingsläufe und dann ab ins abgeriegelte Fahrerlager, das uns Presseleuten weit offen stand. Darin trafen

wir zwei junge Fahrer, einen Spanier und einen Engländer. Sie fahren ihre letzte Saison im Kart und dann ab in die Formel 1. Das waren Jenson Button und Fernando Alonso! Was keiner dachte passierte: Beide gingen ihre Wege und mittlerweile reden wir von zwei Weltmeistern. So leicht dürfte heute ein Interviewtermin heute sicher nicht mehr drin sein, wie damals. Jenson ging seinen Weg und die Briten hatten im Lucky Strike Honda ihren neuen Helden. Da der sympathische

Brite auch optisch etwas hermachte, lief die Marketingmaschine auf Maximaldrehzahl. Dann kam was jedem Rennfahrer mal passiert. Ich weiß das aus eigener Erfahrung im Profi Rennsport zu gut. Es läuft irgendwann aus unerklärlichen Gründen nicht mehr. So eine saure Gurkenzeit ist lehrreich fürs Leben. Sie fordert Durchhaltevermögen und eine verdammt dicke Haut! Dieses Schicksal ereilte auch Jenson Button. Es ging talabwärts, er verlor Beliebtheit und die erfolgreiche Aufbruchstimmung bekam eine dicke Bremsspur verpasst.

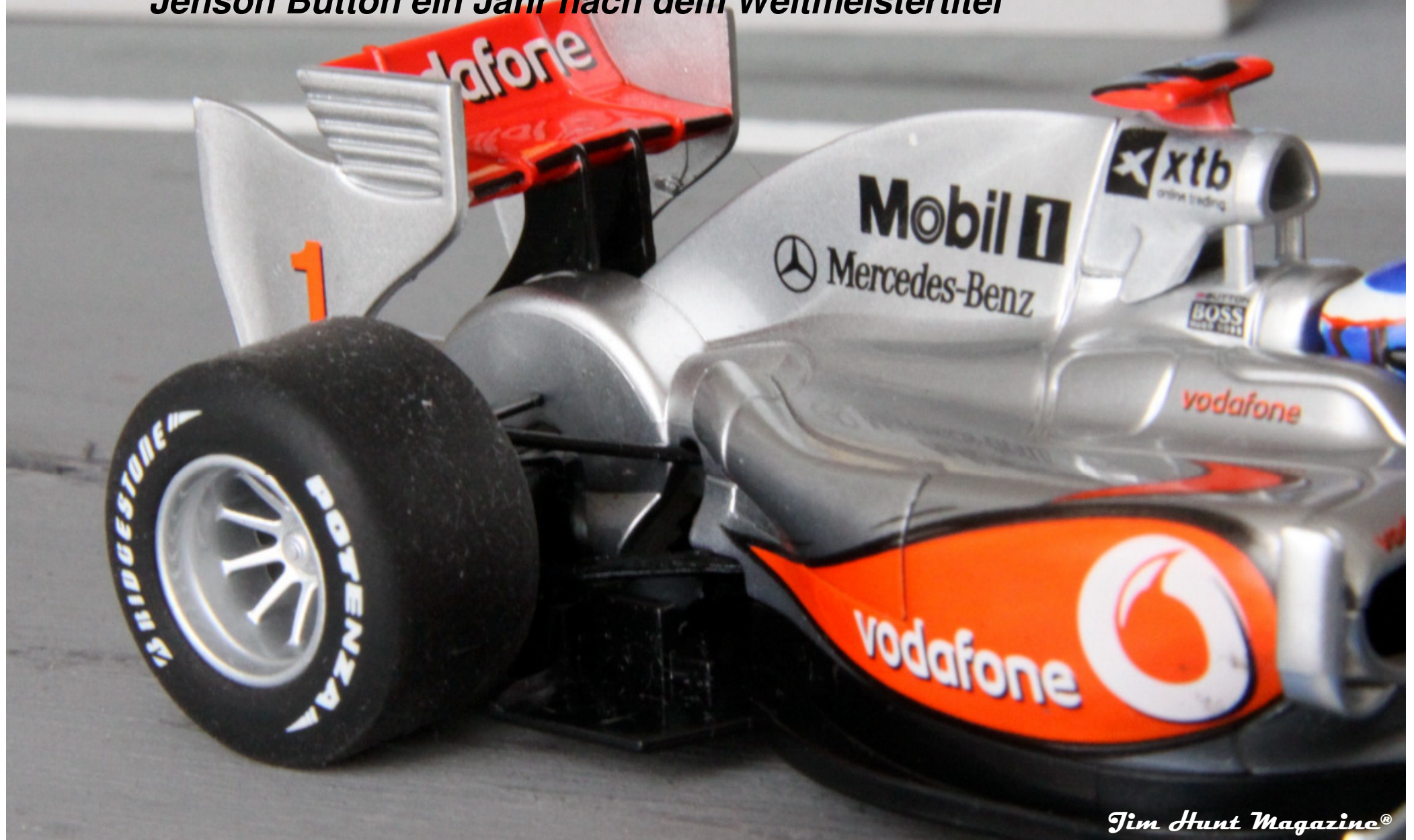
Ende 2008 kam die Nachricht, dass der Virgin Plattenchef, ein durchgeknallter Rock and Roller mit verdammt viel Geld einen Formel 1 Stall eröffnen würde. Die anfängliche Skepsis über den Wert dieser Schlagzeile wich, als Ross Brawn nach Abdanken Michael Schumachers von Ferrari weg ging und mit ins Virgin-Boot stieg. Jenson Button wurde als Fahrer verpflichtet und als Underdogs mit anfänglich wenig ernsthafter Beachtung strafte das Team alle seine Skeptiker wie Gegner böse ab. Es wurde unheimlich für die großen Rennställe in der Königsklasse: Neues Team, wilde Parties in der Box. Dazu ein völlig neues Auto, wenig bis Null Entwicklungszeit und dann souveräner Weltmeister 2009! Welch Erfolgsstory! Scalextric gedenkt dem einmaligen Durchmarsch in der F1 Geschichte mit einem limitierten Set der Weltmeister Button, Brawn und ihres Boliden. Der Brawn GP lies alle hinter sich. Ein Jahr später ging es zu einem neuen Rennstall. Die folgenden Seiten erzählen weiter...



L-Kiel am richtigen Ort und ausgependeltes Chassis. Die Jagd auch ohne MTS bietet viel Fahrspaß.

Those were the days...

Jenson Button ein Jahr nach dem Weltmeistertitel



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

McLaren Mercedes 2010

Jim Hunt Magazine®

Ein Jahr nach dem WM-Titel wechselte Jenson Button zu McLaren Mercedes. Das große Geld winkte und lockte. An der Seite eines weiteren britischen Weltmeisters, dem beliebten Lewis Hamilton lief es im Silberpfeil Team recht rund, aber der Vorjahrestriumph konnte absolut nicht wiederholt werden. So ist eben der Rennsport. Scalextric gibt seine Helden nicht auf und inszeniert sie in ihrem optisch ansprechenden Silberpfeilen mit peppig neonroter Vodafone Werbung auf den Kiemen. Technisch hat es Scalextric voll drauf. Die Formelwagen aus dem britischen Rennstall haben den L-Kiel an der richtigen Position, nämlich vor der Vorderachse, was ein sehr stabiles Fahrverhalten auch ohne

Mit zunehmender Renndauer sammeln die Reifen Pickup der Strecke. Mit Klebeband abziehen, dann geht's mit neuem Grip auf Bestzeitenjagd.



MTS ermöglicht. Es macht extrem viel Spaß, mit einem massenzentrierten F1 durch den Slot zu heizen. Die breiten, weit ausgestellten Räder mobilisieren Grip, der über den Fahrer aufgebaut und gehalten werden muss. Trotzdem steht eine atemberaubende Performance auf dem Helmvisier geschrieben, denn mit etwas „Er-FAHR-ung“ holt man das letzte PS aus den Formel Autos heraus. Abflüge oder Feinkontakt sollte man wie in einem echten F1 redlichst vermeiden. Die empfindliche Peripherie verzeiht so was normalerweise nicht. Der Detaillierungsgrad an Autos der Königsklasse ist mittlerweile auf einem Level angelangt, dass es eine Freude ist. Schließlich fährt beim Betrachter von heute mehr denn je das Auge mit. Möchte man das MTS aus dem Auto ausbauen und gezielt im engen Chassis mit Blei trimmen, sollte eine besondere Mischung vorhanden sein:



Aufwändiges Flügelwerk, eine authentisch konstruierte Aufhängung und kleinste Details maximieren die Optik in nie da gewesener Weise. Der Formelwagenbau hat mittlerweile einen sehr hohen Standard erreicht. Schattenseite sind der Materialverlust bei derben Abflügen und der Aufwand bei der Wartung. Umsicht, Vorsicht und technisches Verständnis sind gefragt, möchte man sich an die Technik unter der Haube eines modernen Formelwagens wagen. Grobmotoriker sollten einen Mechaniker machen lassen, der genau weiß was er wie tut.



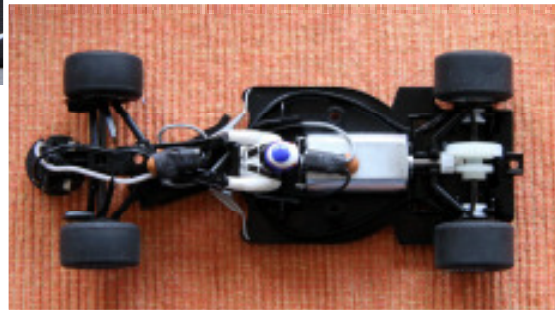
Rundstrecke

McLaren Mercedes

Pianistenhände, technisches Verständnis und viel Geduld. Mal so eben auseinander schrauben und anschließend zusammenbauen ist nicht! Die Aufhängung vorne sowie das Unterbringen der Kabelstränge nach dem Eingriff verlangen Umsicht, Geduld und viel Fingerspitzengefühl. Lohn des Aufwands ist eine atemberaubend schnelle und schöne Fahrt im Cockpit eines der schnellsten Rennautos der Welt.

Fazit:

Scalextric hat mit den beiden Formel Wagen von Jenson Button ins Schwarze getroffen. Fahrleistungen und Optik liegen auf einem Level, der die WM-Krone zurecht verdient. Fahren ohne MTS braucht technisch versierte Hände, so fein sind mittlerweile die Details am filigranen Gefährt. Das fordert Mechaniker wie Fahrer alles ab, möchte man heil ankommen.



Jim Hunt Magazine®



Das Chassis des McLaren F1 wirkt aufgeräumt, der L-Kiel ist am richtigen Platz vor der Vorderachse, was ein stabiles Fahrverhalten mit als auch ohne Magnet ermöglicht. Die Vorderreifen bekamen Klarlack, weil wir logischerweise ohne MTS unterwegs sind. In den hinteren Magnet-Schacht kam eine Lage Blei für Abtrieb an der Hinterachse. In die Bugnase (dort wo der Mechaniker steht) kam eine schlanke Bleiladung für Stabilität in Kurven. Fahren macht verdammt viel Spaß, fordert so ein F1 sehr wache Reflexe. Ein schneller Tanz auf Messers Schneide, pure Herausforderung auf hohem Level!





OÖ Slotcarshop

Austraße 6 - 4552 Wartberg an der Krems

Shop - Racetrack - Bar

Tel.: 0676 - 411 52 54
Mail: office@slotshop.at



Wir sind für Sie da:

Di.: 17:00 bis 20:00

Fr.: 14:00 bis 18:00

Sa.: 13:00 bis 18:00

Online: 0-24 Uhr



slotcarshop.at

... DER online Store
für IHR Slotcarequipment!

Wir sind Carrera PROFI Großhändler! - Händleranfragen erwünscht!



Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

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

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

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

Jim Hunt Magazine®

Luca, der kleine Baumeister ganz

Rallyebegeisterter Neunjähriger (!!!) baut Diorama für seine Slotcars. Zusammen mit dem Papa geht es zu Rallyes. Daheim bauen beide ihre ihre Eindrücke nach und sauen ihre Autos mit L-Kiel authentisch ein. Hier das erste selbst gebaute Diorama vom kleinen Mann mit großen Talent.

Fotos und Textinformation: Rüsse privat

Luca, der Baumeister

Luca hat einen Bereich der Deutschland Rallye dargestellt: „Die Panzerplatte“ WP Baumholder. Hier zu sehen ein Abschnitt mit 90° Kurve. Die Planung haben Vater und Sohn gemeinsam gemacht.

Die Basis besteht aus einem Rest von einer Spanplatte und etwas Styropor. Als Straßenbelag dient ein Sperrholzrest, der mit Leim bestrichen wurde. Nachdem der Leim getrocknet war, wurde eine Schicht Füllspachtel aufgetragen.



Als der Spachtel durchgetrocknet war wurde er plan geschliffen.

Wenn durch das Schleifen eine ebene Oberfläche vorhanden ist, werden die Betonfugen mit dem Bleistift eingezeichnet und danach mit einer Reißnadel oder Nagel in den Füllspachtel geritzt.

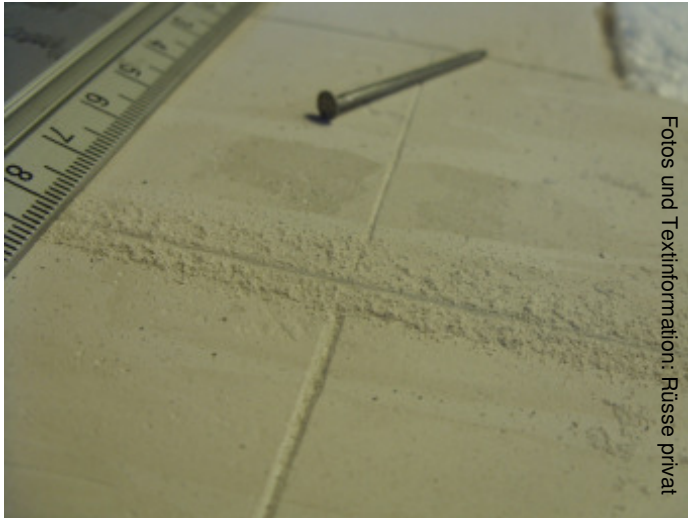
Nun wird mit einer harten Drahtbürste noch eine Struktur und die Fahrbahn geklopft um eine verwitterte Oberfläche nachzubilden. Einige Risse werden zusätzlich mit der Reißnadel in die Oberfläche geritzt um so den Witterungseinfluss hervorzuheben und dem Straßenbelag ein gewisses Alter zu geben.

Luca hat sich mächtig ins Zeug gelegt, damit alles so echt wie möglich aussieht! Vorlage war die Panzerplatte bei der Deutschlandrallye, die der Neunjährige mit seinem Papa besuchte. Nichts Play Station, sondern raus in die Realität ist angesagt!

Fotos und Textinformation: Füsse privat

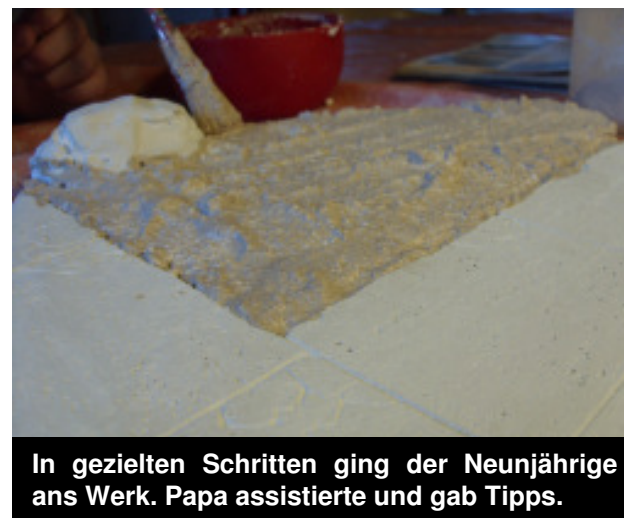


Luca, der Baumeister



Jetzt geht's weiter mit dem Formen der Landschaft. Hierfür hat Luca Sägespäne und verdünnten Leim gemischt und auf das Styropor neben der Farbahn satt aufgetragen.

Während das Leimgemisch trocknet wurde die Fahrbahn mit sehr stark verdünnter Abtönfarbe (schwarz und braun) lasiert, bis der gewünschte Effekt erreicht war. Nach Durchtrocknung des Leims und der Farbe auf der Fahrbahn kann es an die Erdfarbe für die Rasenfläche gehen. Hier hat mein Sohn Abtönfarbe unverdünnt aufgetragen. Es wurde dann auf die getrocknete braune Abtönfarbe wieder satt leim aufgetragen. Jetzt kann der Streurasen mit einer Streudose von "Noch" in das Leimbett eingestreut werden.



In gezielten Schritten ging der Neunjährige ans Werk. Papa assistierte und gab Tipps.



Luca, der Baumeister



Um das Ganze noch realer zu gestalten, sind noch Baumstämme, Büsche und Wildgräser (aus dem Modellbauladen) aufgebracht worden. Die Baumstämme sind aus getrockneten Ästen einer Nordmantanne. Die Grasnarbe ist vor und nach der Kurve weggefahren. Hier blitzt etwas Erdreich durch. Die Erde ist aus dem Garten, gesiebt und anschließend getrocknet. Um es real aussehen zu lassen, sollte man dann aber wieder verschiedene Körnungen verwenden. Die Erde auf der Fahrbahn ist in ein dünnes Leimbett eingestreut.

Jetzt fehlen nur noch die Gummispuren in der Anbremszone. Die wurden mit schwarzer Abtönfarbe dargestellt. Hierfür haben wir einen Pinsel in die Farbe getupft und anschließend fast komplett auf einem Tuch ausgestrichen. Mit dem Rest der im Pinsel verblieben ist wurden die Bremsspuren auf die Fahrbahn aufgebracht. In die Betonfugen hat Luca mit eine Spritze Leim eingebracht und ich habe sofort Streurasen eingestreut, somit sind auch hier Gras- und Moosreste wie auf einem echten Feldweg zu finden. Das Absperband wurde aus Plastiktüte gefertigt.

Durch genaue Beobachtung der realen Vorlage und Tipps vom Papa wurde die Alterung/ Verwitterung der Betonplatten vorgenommen.



Luca, der Baumeister



Das Endprodukt nach vielen Einzel-Arbeitsschritten. Baumeister Luca hat dabei viel Geduld mit Ausdauer bewiesen. Sensationell, wie wir meinen!



Lieber Luca,
Die Jim Hunt
Redaktion bedankt
sich bei Dir! Wir
wünschen Dir viel
Spaß beim Rallyes
anschauen und
nachbauen der
Szenen!

Respekt und Hut ab
vor Deiner Leistung!

Wir sind uns sicher,
dass Du noch viele
schöne Sachen
bauen wirst!
Vielleicht zeigst Du
uns mal wieder ein
Werk von Dir!

Jürgen Kellner,
Herausgeber
Jim Hunt Magazine®
und die Redaktion

Papa hat die Autos richtig
eingesaut und gesupert. Wir
stellten in einer früheren
Ausgabe seine Werke und
Technik im Rahmen unseres
Workshops für schmutzige
Rallyeaautos vor.

Unten ist Luca beim Finish
angelangt. Jedes Detail soll
passen und perfekt sein!
Einfach klasse!



***JIM HUNT* RACING**

Rennpause

Liebe Rennfahrer,

zum Jahreswechsel war an vielen Rennorten Winterpause. Mittlerweile brummen die Motoren wieder. Trotzdem haben wir uns aus aktuellen Anlass (Messereport) entschieden, erst in der nächsten Ausgabe 21 wieder über heiße Duell und Veranstaltungen zu berichten.

Wir freuen uns über neue Beiträge aus der Rennszene und werden bald wieder mit Euch am Start sein.

***Rennsportliche Grüße
Die Redaktion***



...der Rennkalender der deutschsprachigen Slotszene



Wer kennt das nicht? Man plant eine Rennserie oder ein Einzelrennen und sucht dafür einen freien Termin. Wir bieten allen Slottern nun einen zentralen Terminkalender an, wo Ihr Eure Termine eintragen und koordinieren könnt.

Einfach kostenlos anmelden und mitmachen!

Infos bekommt Ihr auch unter:
support@slot-kalender.de



Funktionen:

- Kalenderansicht
- Listenansicht
- Rennserienansicht
- Eintragungsservice
- Supportforum

Anmelden und mitmachen: <http://www.slot-kalender.de>



Bazar

Kostenlose private Kleinanzeigen

Sende Deine private Kleinanzeige an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Betreff: **Kleinanzeige schalten**

Suche Fly Targa Florio Modelle
Chiffre DO 239

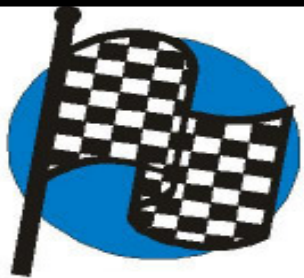
Biete Carrera 124 Schienen Konvolut. Diverse
Kurvenradien mit Randstreifen schwarz und viele
Geraden. Chiffre NB 237



Lust auf spannende online Rennen?

www.GPLRACER.eu

GPL MODS ONLINE RACING LEAGUE



S L O T R A C I N G

KICHERER

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

www.slotracing-kicherer.de



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011



Foto: Spielwarenmesse Pressoffice

**Unsere Redaktion war 2011 für Euch
wieder vor Ort und traf die Größen der
Szene. Hier der ultimative Messereport!**

Nürnberger Geschichten



**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

„Was kommt für uns 2011 in den Slot?“

Wie jedes Jahr waren wir für Euch zur Recherche auf der großen Nürnberger Messe.

Der Markt tut das, was bitter nötig war: Er sortiert sich. Hersteller straffen ihre Sortimenter, was allen nur gut tun kann, denn nicht jeder Endverbraucher kann jährlich eine superbreite Palette an Neuheiten kaufen. Das bedeutet nicht, dass das Angebot 2011 dünn sei. Es gibt wieder tolle Neuheiten, auf die man sich freuen kann. Dazu interessante Designversionen bekannter Modelle.

Neu: Der Trend zu 1zu43, was schon immer einen festen Platz in unserem Jim Hunt Magazine hat. Modellbauerhersteller Kyosho bringt ein voll einstellbares Chassis im kleinen Maßstab und zeigt, wie geil man kleine Autos bauen kann.

Die bekannten Spaniern und Edellitaliener zeigten ihre News und wir freuen uns auf das, was schrittweise 2011 kommen wird.

Ninco stellt XLOT neu auf: Wahlweise mit Metall- oder Kunststoff-Chassis, um technisch weniger versierte Einsteiger in 1zu28 preisgünstig anzusprechen. One und Sport bieten überschaubare Formneuheiten wie Designversionen. Technische Detail-Mängel wurden bei Lightning behoben, was uns positiv auffällt.

Avant Slot baut weiterhin technisch hochwertige Rallye- und Rundstreckenfahrzeuge. Wir freuen uns auf heiße Driftwinkel in in der neuen Saison.

Slot.it zeigte seine neuen Ford MK II und eine neue Version des Lancia LC2 mit flacher Nase. Dazu eine neue Rundstrecken Lola wie ein überarbeitetes Chassis am Porsche 962C mit Sechspunkt-Aufhängung. Plus schöne Designversionen bekannter Kandidaten in bezahlbarer Stückzahl.

Racer bringt u.a. den 250 GTO wie den Fiat Renn-Transporter. Und es wird einen klassischen Elfer geben. Die Karosserie war schon am Start!

NSR baut neu den R8 in LMS Rennversion mit Schwingarm. Eine Bereicherung für die Porsches und die neuen Corvetten. Dazu schöne Designvarianten der 917K, P68 mit Flügel und neue Ford MK II.

Die Marke MRRC ist nun in den Händen von H+T und nach der Messe wird Kurt Petri erste Neuheiten bringen. Sie sprechen ernsthafte Slotter an und bieten zum schmalen Budget Porsche 911, 910, Cheetah und Kellison. Alle mit verstellbaren und entkoppelten Fahrwerken! Wir freuen uns!

Fly bringt zwei neue Modelle: Einen Lotus F1 und einen motorsportlichen Fiat Punto.

MSC baut das, was wir mal schon gebaut haben: Porsche 959 Paris-Dakar! Dazu Gr.B Versionen des RS200 und des Mini Metros. Und man geht auf die Rundstrecke mit drei neuen Modellen!

Le Mans Miniatures bringt ansprechend detailliert heiße Teile, die teilweise schon ausverkauft sind. Scalextric bringt zur Bahnrad-WM in England ein Set mit Zeitfahrmaschinen, also Bahn-Rennräder. Wer den Kopf schüttelt: In GB ist dieser Sport extrem populär und wird sich dort gut verkaufen. Im Kerngeschäft gibt es schöne Designversionen und mehrere neue Form-Modelle durch alle Hubraumklassen. Ein RS200 wie ein MG kommen bald. Und: Ein digitales Mega-Set mit 6 Autos.

Carrera bringt ein breites Angebot an Designversionen bekannter Modelle. Formneuheiten wie den 2002er BMW gab es nur als Bild. Manches Evo-Modell ist nun in 124 zu haben. Quer durch die Maßstäbe 143, 132 und 124 kann analog wie digital mit Schlitzautos der Österreicher spielen.

Faro aus der Tschechischen Republik zeigt seine Palette an Skodas und Tatras. Aktuelle wie klassische Rennwagen aus Zeiten des Ostblocks werden bestimmt in ihrer Nische Käufer finden.

Enttäuschend: AutoArt mit nur einem (!) Modell. Der im März kommende M3 E30 markiert die Abschlussvorstellung der Chinesen im Slotsektor.

Viel Spaß bei unserem Messe-Rundgang!

Jürgen Kellner, Herausgeber Jim Hunt Magazine

AutoArt

Avant Slot

Das war alles von AutoArt!



Der M3 E 30 kommt noch, dann ist Schluss. AutoArt bringt nichts Neues für Slotter. Unverständliche Inkonsistenz der Chinesen, war ihr Alfa GTAm eine Granate! Mit kürzeren Getriebeabstufungen in allen Autos, hätten Verkaufszahlen besser ausgesehen. Schön sind die Autos ja!



Aktuelle Mitsubishi, Subaru und Peugeot



Neu: Kremer Porsches in drei Versionen! Nicht im Bild der Repsol. Unten ein Mirage Gruppe 8 Wagen.



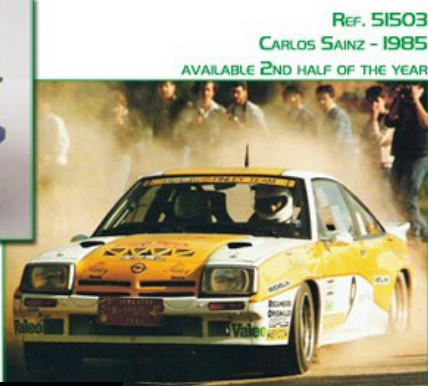
Die Spanier von Avant Slot geben richtig Vollgas. Sie erweitern ihre Palette in den Bereichen Rallye und Rundstrecke um einige heiße Eisen, Werkzeug und Tuning.



Avant Slot



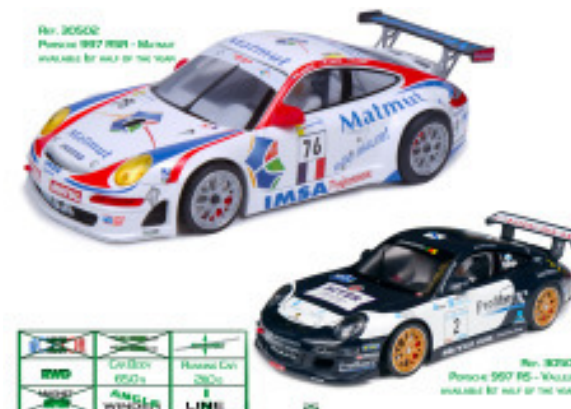
Ref. 51501
VATANEN ROTHMANS MANX 1983
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



Ref. 51503
CARLOS SAINZ - 1983
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



Ref. 50212
PESCAROLO MAZDA No.24 - LMS 2009



Ref. 30502
Porsche 997 RSR - Manual
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

Porsche 997 GT3 RS & RSR



Ref. 30303
Porsche 997 RS - Rallye
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

Richtig heiß wird der Manta 400. Rallyefans werden auf dieses Auto mit tollen Proportionen und massiver Technik unter der Haube stehen. Der Rüsselsheimer WM-Wagen wird in beiden Versionen ein Verkaufsschlager sein. Ebenso heiß: Lotus Elise GT1!

Der Pescarolo Mazda rockt neben dem TDI Audi die Langstrecke der Le Mans Series.

In 1zu24 kommen zwei Porsche 997: Einmal RSR für die Rundstrecke und einmal RS für Rallye.

Dazu gibt es drei verschiedene Rallye Peugeots im großen Maßstab.

LOTUS ELISE GT1



Ref. 51601
STREET CAR LIMITED EDITION
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



Ref. 51603
Le Mans Team Thai
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



Ref. 50117
Team Koles No.14 - Le Mans 2010
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

Ref. 50118
Team Koles No.15 - Le Mans 2010



Ref. 30303
Team Omy
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Ref. 30301
Peugeot WRC
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Avant Slot

Ref. 30402
AVOIDER - DAKAR 2008
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Ref. 30403
AVOIDER - DAKAR 2009
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



44	44	44
44	44	44
44	44	44

II

Das Raid-Thema wird bei den Spanier groß geschrieben. Quads und Trucks kommen für die Hatz durch die Wüste.

Unten: A310 in Renault Werksfarben!

Ref. 5103
GITANES - RAC RALLY
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Ref. 5102
YACO - RALLY 8376
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

Ref. 5104
RED ROALTY
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



44	44	44
44	44	44
44	44	44

7

SUZUKI QUAD DAKAR
MAN TRUCK DAKAR

Ref. 50405
KTM - DAKAR 2002
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Ref. 50407
MAN - DAKAR 208
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR

44	44	44
44	44	44
44	44	44

10

SUBARU IMPREZA WRC - GR.N



Ref. 51006
OXIDA - CANTABRIA 2010
AVAILABLE 2ND HALF OF THE YEAR



Ref. 51001
SUBARU WRC CONCEPT
40TH TOKYO MOTOR SHOW
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

44	44	44
44	44	44
44	44	44

6

Profi-Werkzeug und ein Drehmoment-Tester für Motoren stehen hoch im Kurs. Damit kann man seine Boliden warten und tunen. Zudem gibt es ein reichhaltiges Angebot an Tuning.

ALPINE A310

Ref. 50601
PORSCHE SPYDER - TEST CAR
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR



Ref. 50605
TEAM ESSEX - LE MANS 2009
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

Ref. 50603
PORSCHE SPYDER - AMLS
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

44	44	44
44	44	44
44	44	44



Ref. 50604
TEAM ESSEX - LE MANS 2008
AVAILABLE 1ST HALF OF THE YEAR

PORSCHE SPYDER



Ref. 60109
Screwdrivers set

Ref. 60101
Banco Motor
Miniscale
Torque
Magnetic power



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

Carrera Evo und 132 Digital



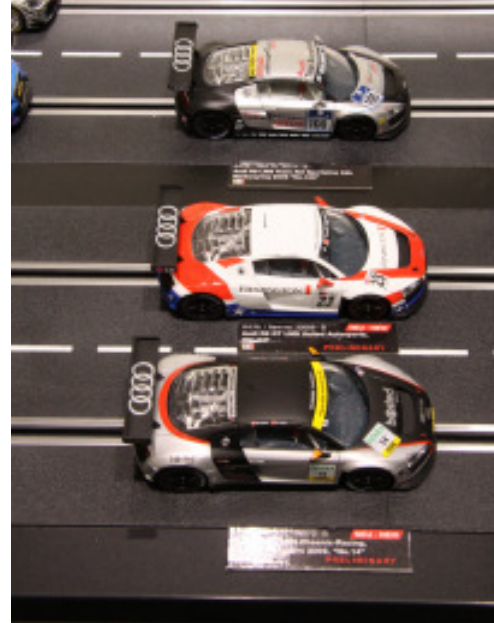
Opel GT und Capri RS in zwei neuen Farbvarianten, die daheim auf der Rennstrecke optisch was hermachen.



Die Österreicher bringen den bereits angekündigten SLS in zwei Zivilversionen als Formneuheit. Dazu kommen zwei Farbversionen des kürzlich erschienenen F458.



Ein neuer 917/30 und ein blauer McLaren für die laute Gangart der Big Bang Klasse. Unter: Neue Versionen des LMS R8.



Aktuelle Formel 1 von Ferrari, Red Bull und McLaren. Unten neue DTM Farbvarianten.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Carrera Evo und 132 Digital

Neu: Ferrari 458 GT2, Mercedes SLS AMG GT3 und eine weitere GT2 Version des aktuellen BMW M3 rollen an. Dazu: Designversion Chevrolet Corvette C6R und zwei alt Bekannte im neuen Look: Moby Dick, Ferrari 512BB, eines der technisch besten Autos die Carrera jemals baute: Magnet ausbauen, Ölservice und loslegen. Unten: Neuer 599XX in gelb!



Auf den BMW 2002 waren und sind wir gespannt. Ein Warsteiner und eine Tuningversion kommen. Es lag noch kein Muster vor, Illustrationen waren zu sehen. Wir sind gespannt, wie die Proportionen ausfallen werden.

Große Donnerbolzen für CanAm und alle Rennen, in denen maximaler Hubraum erlaubt ist. Eine neue Designversion des McLaren M20 aus der Interserie von 1974 und eine Lola T222 als völlig neues Fahrzeug.

Carrera 124 Digital

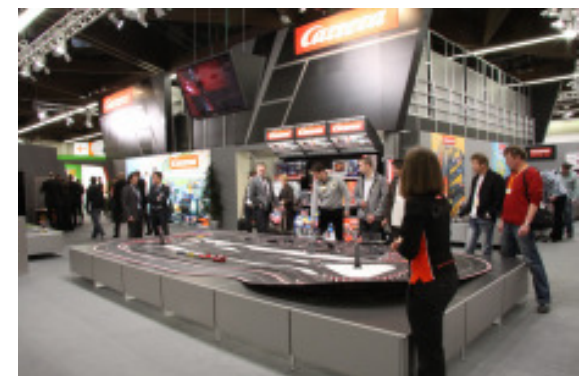


Im großen Maßstab der Ferrari Breadvan, ein Auto das Ferrari Mitarbeiter privat gebaut haben. Ein Harold und Maude Auto auf italienisch. Dazu ein neuer 250er GTO in blau, ein weiterer Ford GT MK II und ein 330er P4.

Neuzeitliche Boliden von Aston Martin, Porsche und Ferrari im großen Maßstab.



Richtig alte Eisen von Maserati und neu aufgelegte Stromlinienwagen. Diese Modelle waren bereits 2010 angekündigt und sind nun am Start.



MRRC

Die nun in deutschen Händen geführte Marke MRRC hat sich viel vorgenommen. Bereits nach der Messe kommen zwei alte Elfer. Richtig schöne Klassiker mit entkoppeltem Fahrwerk. Einfach, gut und preiswert. Bravo!



Zwei Elfer zur Premiere: einmal mit klassischen Stahlfelgen und mit typischen klassischen Füchsen. Chromzierrat wie damals üblich ist reichlich vorhanden. Wir freuen uns!



Luftgekühlte Elfer klingen am besten.



Rundstrecke, Rallye, Klassik und Moderne

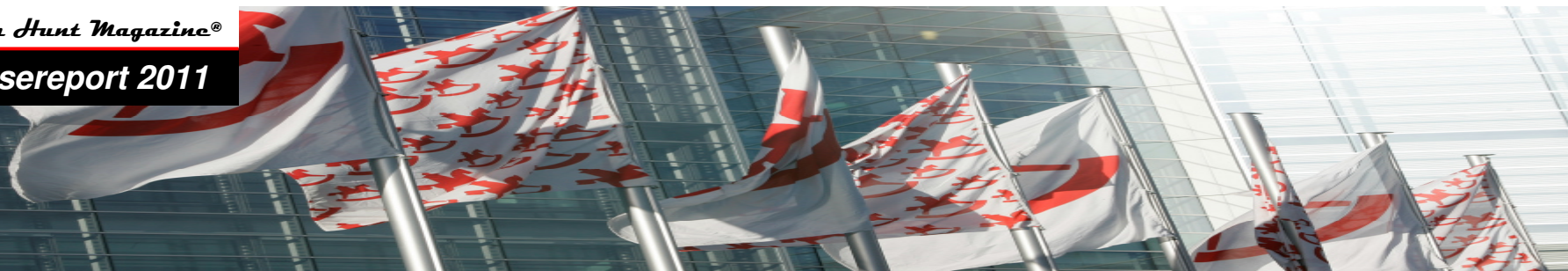
Egal ob mit oder ohne Leitkiel...

„Bei uns fährt der Leser mit.“

Jim Hunt Magazine®



www.jim-hunt-magazine.de



Je zwei weitere Ford MK IV und Porsche 910er kommen!



Prototypen einer Cheetah und eines Kellison wurden uns zur Ansicht vorgelegt. Die Felgeneinsätze sind noch mit Tape gesichert. Die Formensprache überzeugte uns bereits bei den Vorab-Mustern. Wir sind auf die lieferbaren Neuwagen gespannt.



Kellison



Cheetah



Le Mans Miniatures

Neben klassischen Matras bringt LMM den aktuellen Audi R15!



Chapeau et
bienvenue Angèle
dans notre
Jim Hunt Magazine!



Die Modelle in limitierter Stückzahl richten sich an anspruchsvolle Sammler, die dem optischen Aspekt einen sehr hohen Stellenwert einräumen. Fahrtechnisch sind nicht alle Wagen voll einsetzbar.



MSC

Scaleauto



Bei Scaleauto eine schicke Holzbahn und neue 1zu24 Versionen von Porsche und der M3 BMW. Das übliche Ersatzteil- und Tuningsortiment stand logischerweise wieder am Stand. Unglaublich, wie viele Klein-Teile diese Marke bietet...

MSC bringt den Rallye Porsche 959 Paris-Dakar!



Neue Versionen der kürzlich neu erschienenen Gr.B Mini Metro und Ford RS200 kommen von MSC im Laufe des Jahres.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Ninco XLOT



Der lang angekündigte M3 E30 war live zu sehen. Die DTM Version mit den typischen M-Farben wird demnächst erscheinen. Mal sehen, wann die Rallyeversion im Seven Up Look kommen wird.



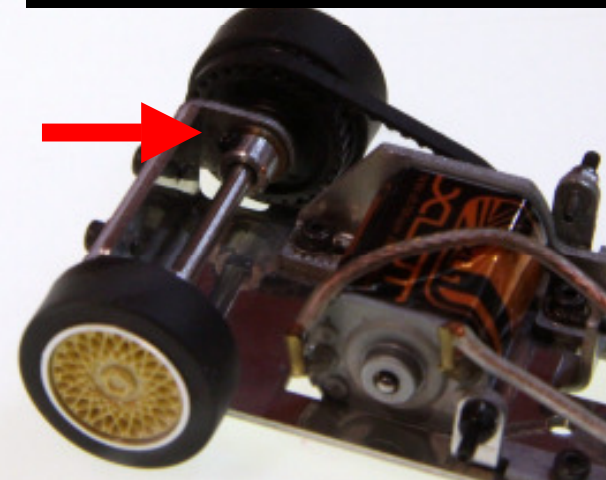
XLOT fährt ab sofort zweigleisig. Es gibt nach wie vor das Metallchassis für Fortgeschrittene und für Einsteiger in den ruhiger laufenden 1zu28er Maßstab auch ein Kunststoff-Chassis. Gedacht für Leute, die mit dem Einstellen eines Metallfahrwerks nicht zurecht kommen. Der Preis (Plastik) wird sich etwa auf Lightning-Level einpendeln.



Noch nicht am Stand zu sehen, aber schon im Katalog: Lancia Stratos Alitalia und Pirelli. Beide Versionen sind Motorsport Fans mehr als bekannt. Wir sind gespannt, wann diese Hammerteile auf den Markt kommen werden. Wir freuen uns bombastisch auf beide Rallye-Legenden der 70er. Es war das erste Auto, das speziell gebaut wurde, Rallyes zu gewinnen...

LANCIA Stratos!!!

XLOT 1zu28 macht Fahrfreude, die billigen Madenschrauben (wir berichteten) an den Achshaltern weniger. Ihr Ausnudeln ist endlich Geschichte. Ninco reagierte und verbaut ab sofort Bessere und Größere.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Ninco One



Die preisgünstigen und robusten Ninco One Wagen bestechen durch solide Karosserien ohne Inlet, gefälliger Optik und sehr guten Fahreigenschaften out of the box. Neue Versionen des Mustang, des Lamborghini Diablo, der Corvette C6R und des Megane Trophy stehen an. Gute Autos müssen nicht teuer sein. Crashresistente Wagen sind ein Geheim-Tipp für Einsteiger oder Digitalfahrer.





Schneller Ford GT „Medley“ in elegantem Blau-Schwarz kommt!



Lamborghini Diablo Valvoline mit Alufelgen und Sportchassis.



Neue Version der Rallye-Citroens mit Sport-Technik.



Lightning R8 LMS und Megane in kernigem Grün mit Gelb.



Lamborghini Murcielago Blancpain

Noch nicht am Stand zu sehen, aber schon im Katalog:

RALLYE:
 Ford Fiesta S2000 „Pons“.
 Ford Sierra Cosworth
 Lancia 037 Martini !!!

RUNDSTRECKE:
 Camaro Daytona, neue Rennversionen.
 Mercedes SLS AMG

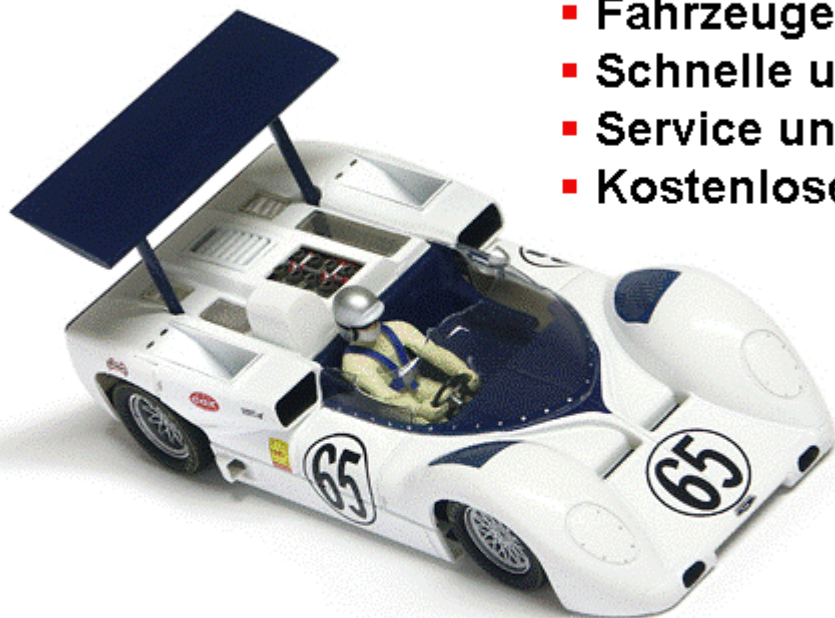


Dauerbrenner Mosler MT900 R



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

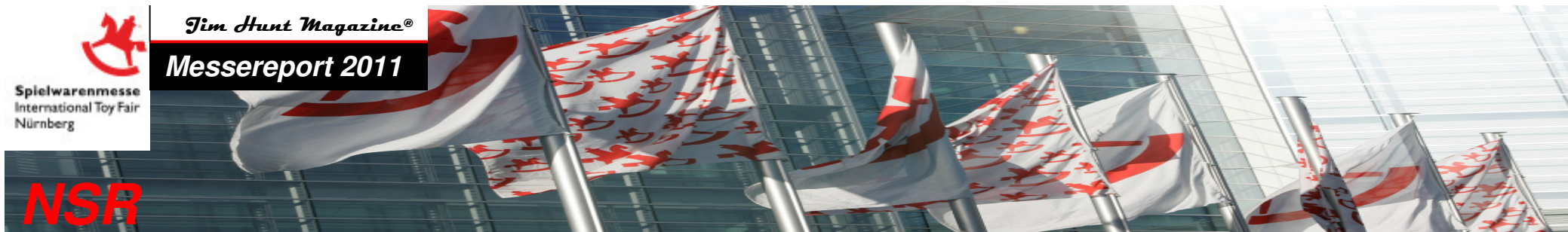
MB SLOT



Scaleauto



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



Die Palette der NSR 997 wächst: Jägermeister, Hybrid, Veltins, Loctide und eine roten Version. Rundstrecke und Rallye, jeder wird bedient.



Erlkönig: Audi R8 LMS von NSR. Der Ingolstädter mit Schwingarm-Chassis bietet eine tolle Ergänzung zu den hauseigenen Porsches und der neuen Corvette...

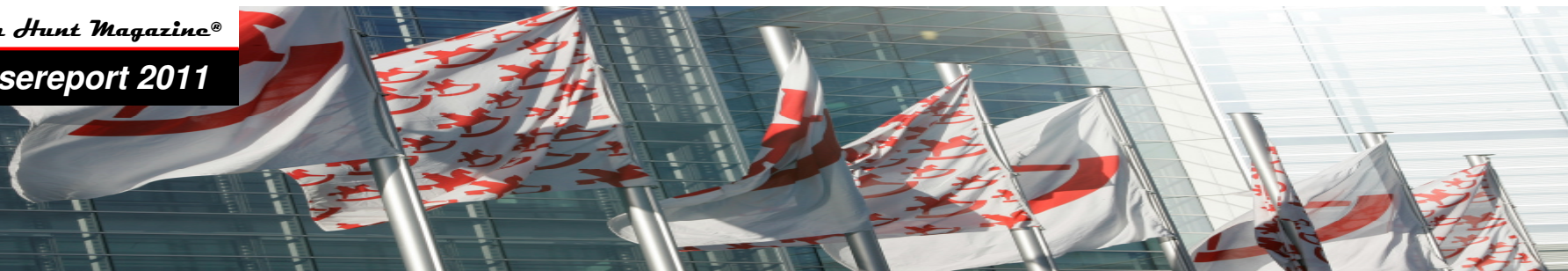




Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

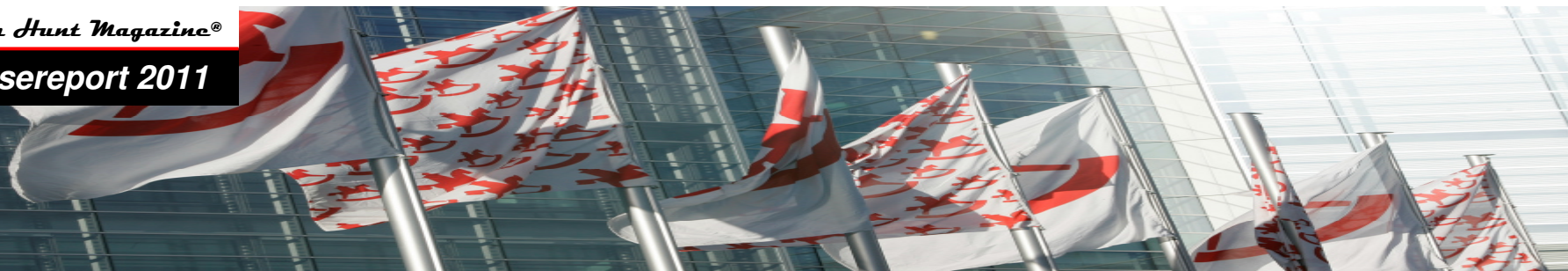
Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

NSR



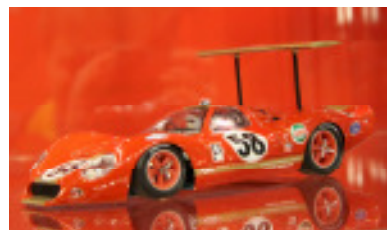
Auch die C6R wird von den Italienern gebaut. Diese zwei Versionen waren zu sehen.





Die Slotlandia 2010 Flotte war auch zu sehen.

Die klassische Ford Schlacht ist bei NSR ein großes Thema. Der P68 kommt in drei Varianten, eine mit exponiertem Flügel. Die Fantasie Gulf-Version geht bestimmt gut auf dem Markt. Der Hurricane, die offene Version des MK II dürfte interessant werden. Dann kommen noch drei MK II in Gelb, Hellblau und Silber.

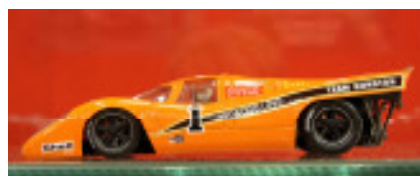




Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

NSR



Schöne Versionen des Porsche 917K rollen an. Team Gunston und der Sandeman Piper. Links drei neue Mosler MT900R. Unten das reichhaltige NSR Tuningangebot mit Motoren, Getriebe, Felgen, Reifen, Werkzeug und Kleinteilen.





Die Edelmanufaktur Racer aus Italien fertigt hochwertigste Slotmodelle, die neben ihren feinen Details nicht nur gut aussehen, sondern auch vorzüglich out of the box fahren. Unter ihrer Resine Karosse verbirgt sich Slot.it Technik (Motor, Getriebe, Achsen, Aufhängung) und selbst gefertigte Chassis, Felgen und Reifen. Die Autos sind alle perfekt ausgependelt und laufen vorzüglich. Anfänger und Feiglinge stellen sie in die Vitrine, wo sie gut aussehen. Aber zu schade sind, so ein Dasein zu fristen. Diese Autos muss man fahren. Mit Können, Gefühl und Köpfchen geht das.



Alfa 33/3 wie Fiat 500 Abarth sind nach wie vor zu haben. Letztere stammen aus der Silverline, deren Preis niedriger ausfällt als bei Premiummodellen von Racer.



FERRARI 250 GTO



Der 350 GTO wird kommen. Noch handelt es sich um Prototypen, wie mir der Chef verriet. Die Serienwagen werden ihre Hinterräder tiefer in den Radhäusern sitzen haben und fluchten.



Drei Rennversionen und vier Stradale Versionen wurden am Messestand gezeigt. Mal sehen, wann die 12 Zylinder fertig sein werden.



Prototyp eines 512 Spiders. Das Thema Le Mans 70 wird durch diesen Hersteller aufgewertet.

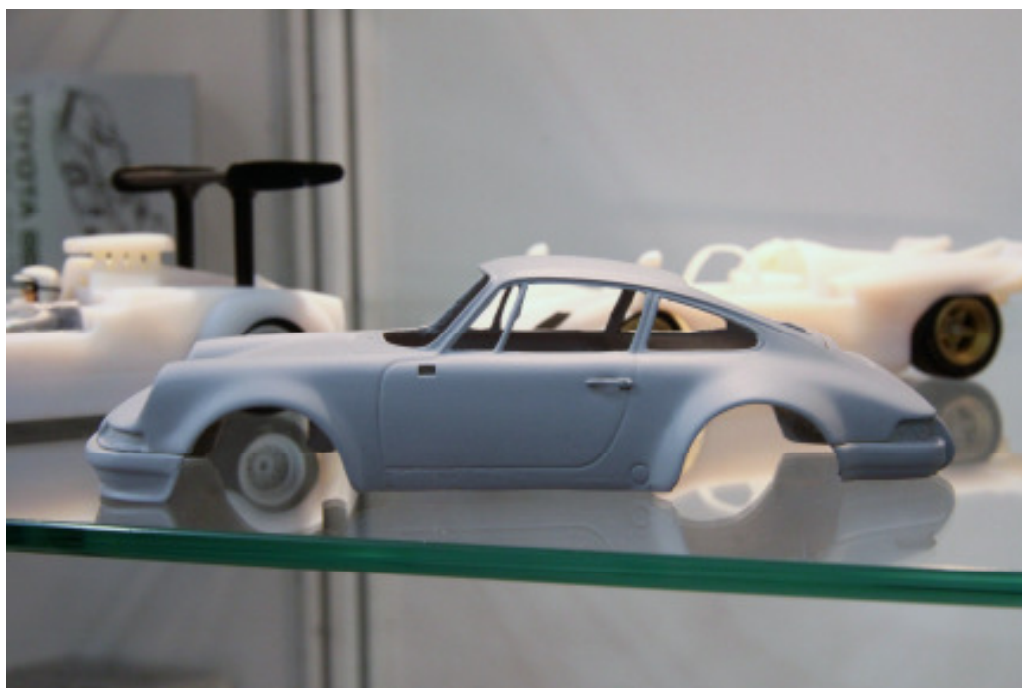


Racer



Zwei Le Mans Gewinner, die auf den Transporter passen: 250 P und 275P.

Fiat Renntransporter als Prototyp. Es wird noch ein wenig dauern. Der Preis wird fahrfertig laut Racer um die 600 Euro betragen.



Prototyp von Chaparral mit Hutze und runden Kotflügeln hinten. Wir sind neugierig auf das Endprodukt!

Links klassischer Elfer! Das Vorabmuster weckt Leidenschaft und man kann davon ausgehen, dass der Wagen aus der Racer Manufaktur ein Hammer werden wird!



Revell Slotcars



2011 wird ein Jahr der Design-Varianten bei Revell. Lotus Cortina, NSU TT und Trabant kommen auf die Piste. Dazu ein neuer Funcup Käfer mit M&M auf dem Blech und ein schöner, offener McLaren Bolide in rot. Der Mercedes Benz 220 SE bekommt eine limitierte Version verpasst.



Revell 1zu24 Kits



Für die Vitrine oder als Karosse auf einem großen Rennfahrwerk: SLS und R8 Spider. Oder der new Mini mit Union Jack auf der Hütte können doppelt genutzt werden. Als Deko in 1zu24: Feuerwehr Benz und London Bus. Vielleicht baut ein verrückter Slotter einen L-Kiel in den Doppeldecker. Damit wäre die Show bei Rennen noch größer als bei einem Sieg. Oder man dreht in der Rennpause eine entspannte Touristenrunde auf der Bahn.



Für gemächliche Fahrer gibt es den 2CV von Citroen, die Ente. Oder den 300 SL Flügeltürer für Herrenfahrer, die es klassisch edel lieben. Sicher eine tolle Basis für Klassik-Rennserien.



Revell's Hauptgeschäft ist nach wie vor der Plastikmodellbau und neuerdings auch der RC-Markt.

www.jim-hunt-magazine.de



Jim Hunt Magazine®

Bei uns fährt der Leser mit!

Scalextric



Bei den Briten steht McLaren's neuer Supersportwagen voll im Trend. Weil zwei Briten bei der Marke unter Vertrag stehen, gibt es ein limitiertes Set. Insgesamt werden vier MP4 kommen. Bugatti wurde zudem als Thema der Supercars entdeckt.



Schöner MG in Monte Carlo Version kommt im ersten Quartal. Optisch zeigte man einen marktfertigen, reizenden Klassiker.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Scalextric



Gruppe B Fans aufgepasst. Für die legendäre Rallyeliga liefern die Briten ihren Beitrag von damals, den starken Ford RS200. Es war bereits ein fahrfertiges Modell am Stand.



Extrem lässig wird der Mini Morris Police mit Blinklicht auf dem Dach. Hoffentlich bekommt er wie alle Scalex Polizeiautos eine richtig fiese Sirene spendiert.



F1 Fans bekommen den Mercedes GP Petronas in detaillierter Ausführung. Die zwei Vorjahreswagen von Schumacher und Rosberg gab's nur in Billigversion im Startset.



Das Krauts-Vehikel bringen ausgerechnet Tommis auf den Markt. Der 63er Käfer wird anrollen. Wir freuen uns auf viele Versionen. Neben der zivilen Version werden auch Sport-Käfer möglich sein. Mal sehen, was kommt.

Scalextric

Vier neue R8 LMS



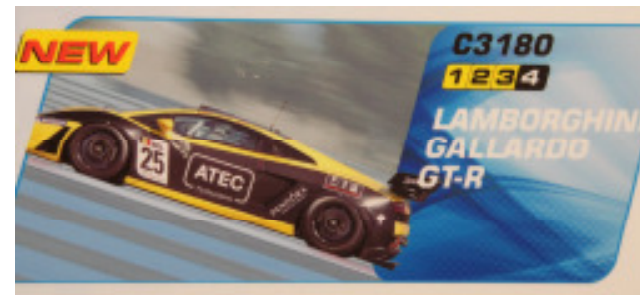
Zwei neue Ford GT



Jaguar XKR und ein Porsche Spyder für die LMP 2 Klasse. Rock it all!



Zur Verstärkung der GT2 Felder kommt Big Banger aus USA: Corvette C6R, ein Rennauto, an dem heuer kein Hersteller vorbei zu kommt. Ein Lamborghini Gallardo GT-R als konsequente Fortführung der bestehenden Palette. Mal sehen ob man eine einfache crashresistente, oder eine feiner detaillierte Version des Edeltaliansers auflegen wird. Selbst mit Rauchglas (wir berichteten darüber) ein schönes Auto zum Heizen.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

Scalextric



Die Racing Kit Cars in weiß bekommen zwei neue ins Segment. Nach dem Nascar und dem Aston Martin DBR9 kommen nun ein Audi R8 LMS und die Lola Aston Martin LMP1 dazu. Mit drei verschiedenen Motoren, Alus hinten, Silikonreifen, variablen Übersetzungen und Leichtbauschrauben kann sich der Tuner beim Abstimmen des Autos vollends individuell austoben.

Insgesamt drei neue Camaros.



Bekannte Wagen in neuen Ausführungen von Ford, der britischen Marke.

Scalextric



Neue Startpackungen. Eine mit sechs digitalen Autos wird kommen. Das Bond Thema ist in GB selbstverständlich heiß.

Bahnradssport hat im verregneten GB eine große Tradition. Zur WM im eigenen Land kommt dieses Zeitfahr-Bahnset. Einer, Steher Verfolger sind möglich. Für Dorny fehlen die fetten Männer in Strumpfhosen auf schmalen Mopeds...



Für die Kleinen im Kinderzimmer: Scalextric Micro im Minimalmaßstab.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

SCX



SCX bringt neue Cudas für
die große Hubraumklasse
und einen 2CV des Ösi Clubs
aus der St. Eiermark.



Neue DS Zitrone in Orange.



Einer unserer Favoriten: BMW M3 Art Car! Hammer!



Kommen neu: MG-A im Rallye-Trim!



Vintage Alpine für die Rundstrecke.

M3
Safety
Car!



Bekannte Rallye-Eisen im neuen Look von Renault, Ford und Fiat.



SCX



Jaguar XKRS - Jaguar XKRS SCX



Aston Martin DBR9 SCX



Young Driver SCX



Porsche 911 GT3 Cup SCX



Renault Megane Trophy SCX

Neu für die Rundstrecke. Jaguar XKRS gesellt sich zu zwei weiteren DBR9 Varianten und einem neuen Cup Elfer in wild blauer Lackierung.

Am SLS führt kein Weg vorbei. Es kommen zwei AMGs, Nr. 7 und 8.



Eine verschmutzte Hummer H2 Version war zu bestaunen. Schade, dass das Thema Raid hier nicht konsequenter verfolgt wird. Fans gäbe es genug...



Mercedes Benz SLS AMG (C197) n° 8 SCX



Ford Fiesta WRC SCX

Neuer WRC Fiesta! Extrem heiß!



Mercedes Benz SLS AMG (C197) n° 7 SCX



Subaru Impreza WRC SCX



Peugeot 908 HDI FAP SCX

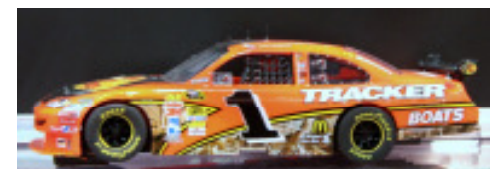
908 FAB im neuen Look. Brandneu: Lotus Renault F1!



Lotus Renault SCX



Eigenkreationen: Sehr vogelwild!



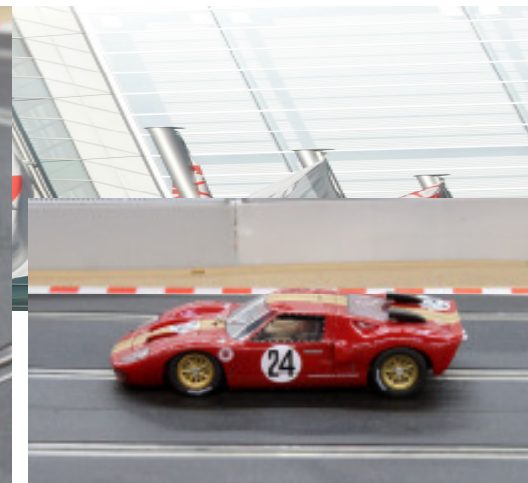
Nur ein neues NASCAR



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

Slot.it



Viermal Ford GT MK II bei Slot.it!
Jeder für sich eine Schau!



Die Fakten des neuen Ford GT liegen klar auf der Hand.

Der Le Mans Klassiker kommt vorerst in den vier gezeigten Versionen. Der Spagat aus Optik und Technik liegt auf gewohnt gutem Level, die Autos machen richtig Laune. Die Gulf Version in der limitierten Box dürfte kein Problem auf dem Markt sein. Vorstellen und ausverkaufen.

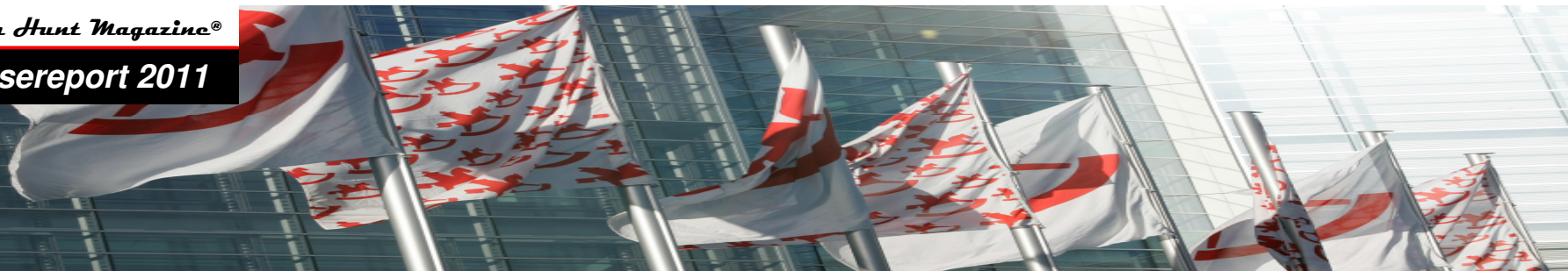




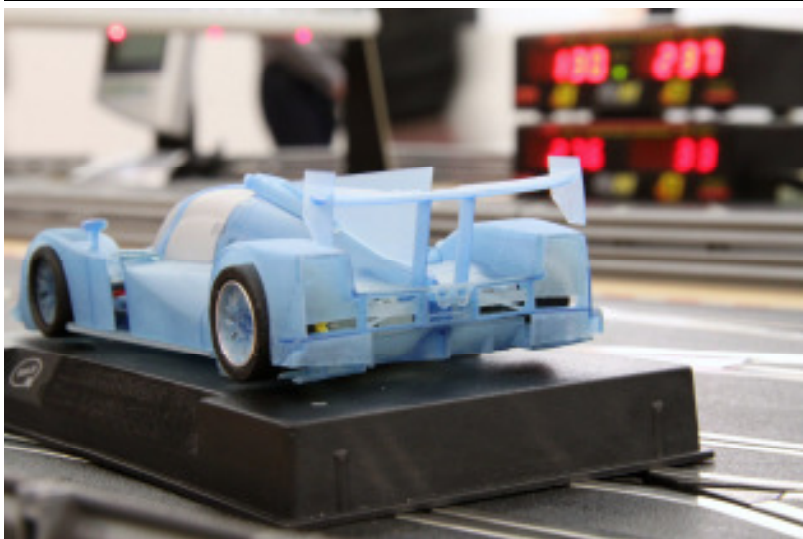
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

Slot.it



Neue Lola B 09/ 60 für die Langstrecke. Mal sehen, wann sie kommen wird. Hier noch der Prototyp.



Halboffenes Cockpit an der Lola zeigt wie sie mit und ohne Scheibe aussehen wird.

Prototypen



Der Lancia LC 2 mit flacher Schnauze wird uns schmecken. Martini, geschüttelt oder gerührt? Was sonst!

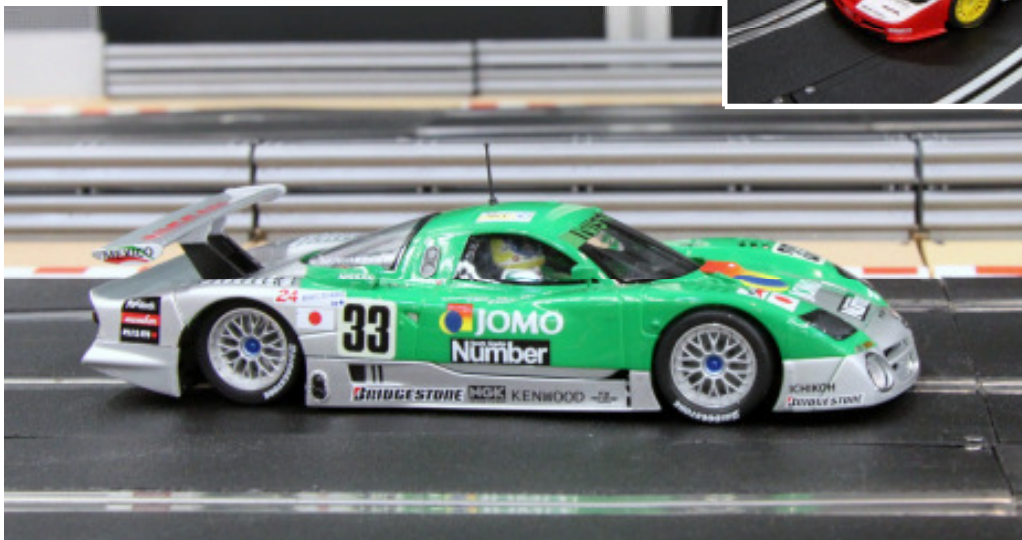




Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®
Messereport 2011

Slot.it



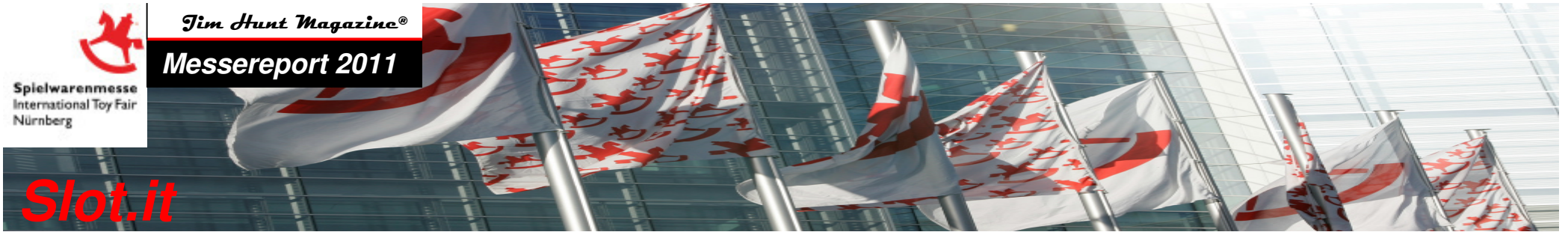
Neuer Toyota Gruppe C, der bald kommt. Wunderschön umgesetzt!

Unten eine weitere Version des Wankel Mazdas im Werkslook und ein historischer Alfa 33/3 in blau.

Der Langheck Nissan R390 kommt in silber-grün, eine Augenweide! Der Audi No. 10 versucht es auf der Außenspur.

Ganz oben: McLaren in weiß rot gelb.





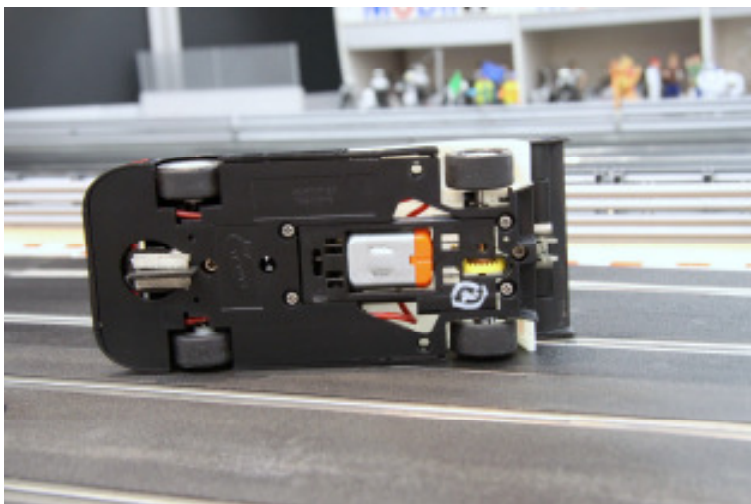
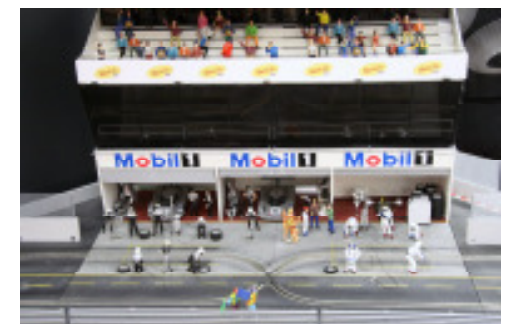
Die Gruppe C wird nie untergehen. Porsche 962C in Marlboro Lackierung. Wir kennen den Strichcode nicht und rauchen deshalb auch nicht. Das Chassis bekam eine neue Sechspunkt-Aufhängung, so dass man in diesem Punkt offen für alles bleibt.



Hier der Versuch einen Jaguar XKR6 auf die Beine zu stellen. Sein entkoppeltes Chassis mit Sechspunkt-Halter und der Einbau von BBS Felgen zeigen, dass man bei Slot.it viel ausprobiert. Erscheinen ungewiss.



Nissan und McLaren mit starkem Flat6 Motor: Schon zu haben!



Top Slot



Höchst detaillierte Klassiker, überwiegend von Mercedes bei Top Slot. Aber man schlägt auch neue Töne an, wie man oben sieht!



Freunde des klassischen Sterns bekommen eine Fülle an interessanten Neuheiten des 300ers präsentiert. Sowohl Flügeltürer, Cabrio wie seltene Rennversionen entstehen in Resine durch präzise Handarbeit.



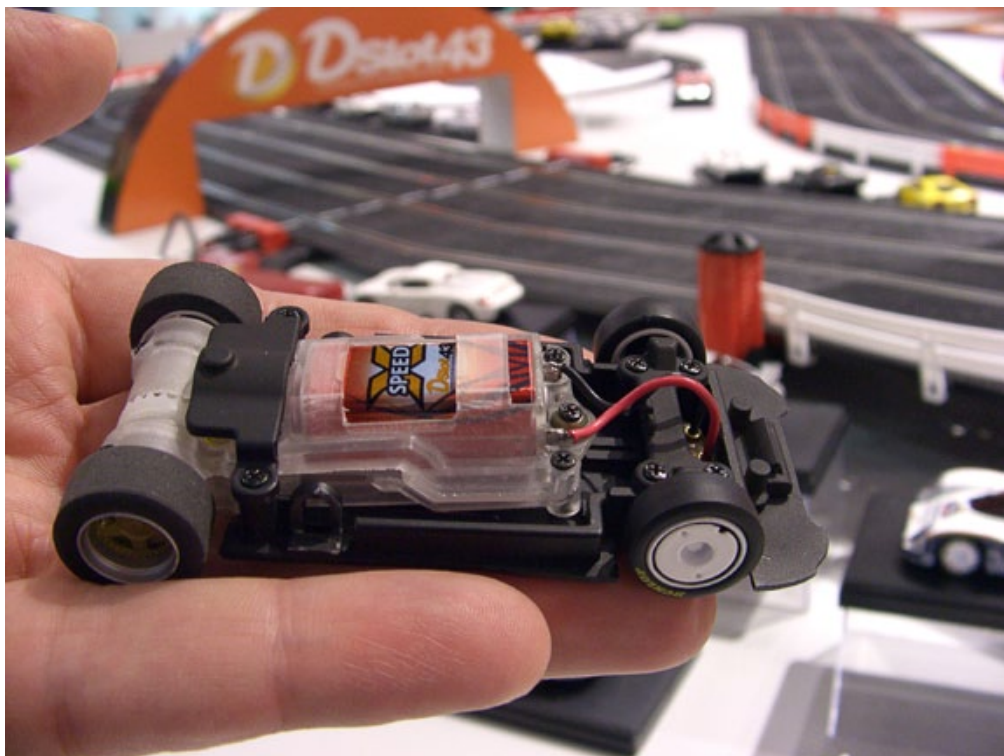


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011

DSlot43



Der bekannte RC-Car Hersteller Kyosho betritt Neuland. Mit DSlot43 bauen die Japaner nun ihre ersten Slotcars. Die Idee ist einfach, wie kann man die bereits vorhandenen und gut gelungenen dNaNo-Bodys noch verwerten – ganz einfach, man baue ein vernünftiges Slotchassis dazu und schon öffnet sich ein neuer

Markt auf. Warum man den Maßstab 1:43 gewählt hat, wurde mit der Größe begründet. In 1:43 lässt sich einfacher eine passable Rennstrecke zuhause (Japan?) verwirklichen, als in einem größeren Maßstab. Die 1:43er Szene ist in den letzten Jahren stark gewachsen und damit auch die Nachfrage nach anspruchsvollerem Renn-



Das werden die ersten sechs Fahrzeuge sein, mit denen Kyosho sein neuestes Produkt DSlot43 auf dem deutschen Markt einführen will: Porsche 911 GT3, Lamborghini Murcielago LP640, Mazda 787B, GT-R (R35), Porsche Carrera GT, Porsche 962C LH



DSlot43 Porsche 962 LH

material. Wie auch immer, wir sind darüber nicht böse.

Der erste Eindruck machte uns staunend – die Japaner haben da was ganz großes geschaffen! Die ersten Proberunden waren sensationell, Spielfreude pur! Wir konnten uns kaum mehr von dem Spielzeug trennen. An zwei Messtagen sind wir mehr als eine Stunde mit den Autos gefahren und durften dabei alles probieren und testen, was es an Möglichkeiten gab. An dem DSlot43 Chassis sind etliche Parameter einstellbar, so kann man z.B. den



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011

DSlot43

Pendelweg der Vorderachse regulieren und je nach Bedarf für eine Holzbahn oder eine Plasticschiene einstellen. Die Hinterachse ist gefedert, hierfür soll es optional verschieden starke Federn geben. Sehr interessant ist die Möglichkeit, die Höhe der Haftmagneten mittels zweier Schrauben einzustellen. Je nach Strecke kann ein anderer Downforce eingestellt werden und das Fahren auf Plasticschienen ohne Randstreifen stellt kein Problem dar. Um den „Downforce“ exakt einstellen zu können, will Kyosho eine passende Waage

DSlot43 „Downforce“-Waage, um die Haftkraft der Magneten für alle Fahrzeuge exakt einzustellen.

anbieten. Ein Prototyp war bereits zum Testen am Messestand verfügbar.

Nach Auskunft der Japaner sollen die Fahrzeuge bereits im Mai/Juni für einen Preis von rund 30 Euro in Deutschland zu haben sein. Es werden nur komplette Fahrzeuge verkauft, keine einzelnen Chassis. Angeboten werden soll auch eine Menge Tuningmaterial.

Neben einem schnelleren Motor soll es auch verschiedene Zahnräder und Federn geben. Der Gedanke an die vielen Fahrzeuge, die Kyosho schon für den Maßstab als RC-Auto gebaut hat, lässt auf so einiges hoffen. Aston Martin, Corvette, Lancia Delta integrale...

Lamborghini Murcielago LP640 in grün und gelb





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Carrera GO!!! + D143

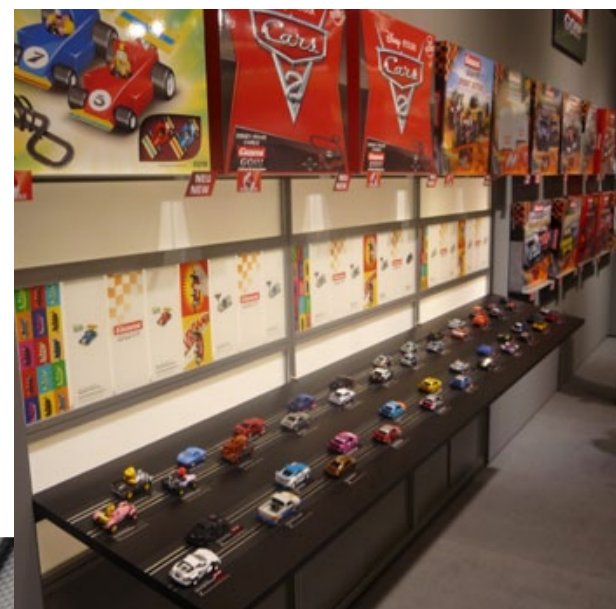
Der Marktführer Carrera hat auch 2011 für seinen erfolgreichen Maßstab, die Carrera GO!!!, einiges an Neuheiten zu bieten. Zu sehen bekamen wir manche neue Designvariante und als einzige Formneuheit für den deutschen Markt den bereits

aus Amerika bekannten Dune Buggy. Die restlichen Formneuheiten waren leider nur als Vorabbilder zu sehen. Echte Überraschungen ist der Kurvenspurwechsel und die voll befahrbare Wippe. An Schienen soll es einspurige Geraden als Ergänzung zum

Einspurkurvenkreisel geben. Das Zubehör wird zukünftig mit zwei geraden Schienen in den Längen von 100 mm und 114 mm ergänzt. Carrera ließ es sich nicht nehmen, jeweils für die Carrera GO!!! und die Carrera DIGITAL143 eine eigene Schaubahn aufzustellen. Wie jedes Jahr, konnte man auch alle aktuell verfügbaren Fahrzeuge und Sets auf dem Messestand bewundern.

Der Prototyp von dem Kurvenspurwechsel ließ sich schon ganz anständig fahren und verspricht einiges an

Carrera GO!!! Schaubahn mit fast allem was es an Schienenmaterial gibt



GO!!! Sortiment und Kurvenspurwechsel





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Carrera GO!!! + D143

neuen Gestaltungsmöglichkeiten und Fahrspass.

Die bereits im JHM No.19 vorgestellten Dune Buggy haben uns auch in den zwei neuen Desingvarianten sehr gut gefallen. Der in Sand-Camouflage gestaltete hellere Buggy wird dem auf die Räder gedruckten Motto „GO!!! Dirty“ voll gerecht. Man nimmt ihm die Wüstentauglichkeit ab. Aufgefallen ist uns die von 2001 ausgegrabene „Seal“ Bedruckung auf dem roten Buggy. Eines der ersten GO!!! Formelautos war ebenfalls damit dekoriert.

Um im Gelände zu bleiben: von den angekündigten WRC Fahrzeugen, Citroen DS3 und Ford Fiesta waren leider keine Bilder zu sehen. Dagegen konnten wir den BMW X3 CC „Raid 2010, Novitsky“ in voller Farbenpracht bestaunen. Die „Dirt Version“



Die Dune Buggys in zwei neuen Deko Varianten.

vom VW Race Touareg gab es dagegen nur als Bild.

Vom Stuttgarter Autobauer Porsche wurden gleich drei Fahrzeuge in ein neues „Kleid“ gepackt und vorgestellt. Der schon länger bekannte Porsche RS Spyder ist nun mit den Farben des „Team Essex“ geschmückt und macht damit nicht die schlechteste Figur.



Im „kindgerechten“ Design präsentiert sich der Porsche GT3 Cup „Monster FM“, der in real von U. Alzen gefahren wird. Der dritte im Bund ist ein blauer Porsche GT3 RS mit roten Felgen.

Ein weiterer Sportwagen aus Stuttgart wurde mit dem AMG Mercedes SL 63 in rot realisiert.





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Carrera GO!!! + D143



Ferrari 599XX als gelbe Variante Nürburgring 2010 „No. 97“

Der Ferrari 599XX ist nun auch als gelbe Variante Nürburgring 2010 mit der Nummer „97“ zu haben. Die beiden angekündigten Ferrari 458 GT2 waren leider auch nicht zu sehen.

Das sehr beliebte DTM Thema wird mit zwei weiteren Fahrzeugen erweitert: Einmal der Audi A4 DTM vom Audi Sport Team Phoenix, gefahren von „A. Prémat“ und als zweites der AMG-Mercedes C-DTM vom Deutsche Post Team von David Coulthard. Gespannt kann man sein, wie das Thema nach dem Einstieg neuer Hersteller fortgeführt wird.

Audi A4 DTM und AMG-Mercedes C-DTM



Die auf der GO!!! bekannten Kinderthemen werden auch dieses Jahr mit zwei neuen Carforce Autos ergänzt. Als absolute Neuheiten werden fünf Fahrzeuge aus dem Walt Disney Film Cars 2 umgesetzt. Ein ganz neues Thema werden SpongeBop Rennautos sein.



Für den DIGITAL 143 Bereich werden wie in der Vergangenheit einige GO!!! Autos „digitalisiert“. Im einzelnen sind das der gelbe Ferrari 599XX Nürburgring „No. 97“, der Porsche GT3 Cup „Monster FM, U. Alzen“, die beiden DTM Audi von Audi Sport Team Phoenix, „A. Prémat“ und Audi Sport Team Abt Lady Power „K. Legge“, sowie zwei AMG-Mercedes C-DTM 2007 Deutsche Post AMG „D. Coulthard“ und Pixum „M. Lauda“



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Carrera GO!!! + D143

SCX Compact



DIGITAL 143 Fahrzeugpalette



Vier Cars 2 Fahrzeuge konnten schon angeschaut werden, leider durften wir keine Bilder machen.



SCX Compact Messebahn mit Fahrzeugen aus dem neuen Sortiment



Aus dem Zubehör die befahrbare Wippe in Aktion

Mit vielen Neuheiten konnte SCX Compact wieder nicht aufwarten, aber immerhin wurde als neues Fahrzeug ein Renault Megane in Rennversion angekündigt. Das Auto soll es in einem Set mit einem Seat Leon geben. Außerdem wird es einige der bisher nur im Ausland verfügbaren Autos in Zukunft auch in Deutschland zu kaufen geben. Das sollen die gel-

Set mit zwei Renault Megane





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Tim Hunt Magazine®

Messereport 2011

SCX Compact

be Compuware Corvette und drei Porsche 911 GT3 CUP sein. Für Sammler nicht uninteressant, es ist der vielgesuchte UPS Porsche dabei.

Einen ganz neuen Weg geht Tecnitoys mit den Rennbahnautos aus Construblocks. Das Schienenmaterial und die Fahrzeugtechnik stammen von der SCX Compact Overtake, der Rest wird aus Plastikbausteinen zusammengesetzt. Für die Kleinen bestimmt eine spannende Sache, mit zwei Autos Rennen fahren, bei Bedarf die Spurwechseln, hintereinanderherjagen und wenn das keinen Spass mehr macht, einfach die Bahndeko-

ration umbauen. Übrigens sollen die Construblocks mit vielen Plastikbausteinen anderer Hersteller kompatibel sein.



Rennbahn, Deko inklusive



MondoMotors

Nach den Fiat 500 und den Lamborghini vor zwei Jahren ist es etwas ruhiger um MondoMotors geworden. Umso überraschter waren wir, ein neues Set zu entdecken. Das Set soll zwei Geländefahrzeuge Campagnola Iveco beinhalten. Es war aber leider nur die Verpackung zu sehen. Als Neuheit wurden noch zwei Fiat 500 in anderem Dekor gezeigt.



Fiat und IVECO von Mondo





Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Revell (Amerika)

Eine etwas andere Spiel-idee: Spinn Drive von Revell (Amerika). Mit einer Handkurbel wird der Strom für den Rennbetrieb produziert. Die Kurbel fungiert auch als Geschwindigkeitsregler, je schneller man kurbelt, desto schneller fährt das Auto. Nett sind die mit LEDs bunt beleuchteten Räder. Spielen konnten wir mit vier schön bedruckten Autos im Phantasie Design. Die Spinnbahnen gab es wohl schon vereinzelt im Weihnachtsgeschäft im deutschen Handel.



Die Rennbahn mit der Kurbel...



Sonstiges...



SafetyBag

In einem Systemkoffer von SafetyBag entdeckten wir eine komplette Carrea GO!!!-Bahn mit allem Zubehör. Durch einen Zwischenboden wird der Inhalt im Deckel optimal gesichert. Das System bietet eine Vielzahl an Einteilungsmöglichkeiten, so dass es auf jeden Bedarf abgestimmt werden kann. Bestimmt eignen sich diese Koffer auch ideal für das Slot-hobby.

TrueScale

Der amerikanische Hersteller von Figuren im Maßstab 1:43 wurde dieses

Jahr am Messestand von Schuco präsentiert. Von Truscale sind komplette Boxen Crews und Werkstatt-ausstattungen zu haben. Jeder, der sich neben dem Rennbahnspielen seiner Strecke ein paar dekorative Highlights gönnen möchte kommt hier voll auf seine Kosten.



Fazit:

Auch wenn einige Firmen ihr Engagement im Maßstab 1:43 reduziert haben (Cartronic, Artin), können wir uns auf einige Neuheiten im Jahr 2011 freuen.



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Magazine®

Messereport 2011

Das war unser 2011er Slot-Messe-Rundgang über die Spielwarenmesse in Nürnberg.

Wir freuen uns auf die neue Saison und werden Für Euch in gewohnter Qualität über Neuheiten berichten. Die Ersten kommen bereits nach der Messe auf den Markt.

Wir lesen uns!

Die Redaktion



Autorennbahn Center Bottrop

mit der längsten 6spurigen Carrerabahn im Ruhrgebiet.

Inhaberin: Monika Posdziech

Essener Str. 88-90

46236 Bottrop

www.autorennbahncenter-bottrop.de



Öffnungszeiten

Di, Mi, Do ,So 11-22

Fr, Sa 11-24

Montag geschlossen

Feiertage offen

Startgeld

Kinder + Jugendliche

• Tageskarte € 5.-

• Komplett* € 7,50.-

Erwachsene

• Tageskarte € 6.-

• Komplett* € 10.-

Leihauto: 3 €.- Leih-Regler: 2 €.-

* Tageskarte mit Leihauto und Regler

Rennen

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

Service

Reparaturen, Beratung

Events

Kindergeburtstage, Firmenfeiern
mit Betreuung durch Rennleitung

Snacks

An der Theke

Shop

großes Sortiment

Vier große Carrerabahnen

Holzbahn

20 m
8-spurig

30 m
6-spurig

32 m
6-spurig

50 m
6-spurig

40 m
6-spurig



Porsche RS Spyder Van Merksteijn Motorsport



Buntes amerikanisches Pony



Proto Slot-Kit – Slot Racing 43 Neues Chassis aus Frankreich!



Interview-Interview-Interview
Tim Hunt Magazine®

Peter Pfister, a.k.a. pfuetz, 39, glücklich verheiratet, 2 Söhne 11 und 8, wohnhaft in Hornstein (Österreich), begeisterter Mountainbiker zu jeder Jahreszeit, HTL-Ingenieur für Maschinenbau, beschäftigt als Projektleiter für stationäre Löschanlagen bei Siemens.

Jim Hunt Magazine: Peter, du spielst seit einigen Jahren im Maßstab 1:43 Rennbahn, wie bist Du dazu gekommen?
Peter: Zu Weihnachten 2000 habe ich von meiner Frau eine „Fast Lane“ Bahn bekommen. Als Kind hatte ich nie eine Rennbahn, wollte aber immer eine. Irigendwann habe ich das meiner Frau erzählt und da kam dann die Überraschung. Zwischen durch durfte Sie dieses Geschenk wohl manchmal schon bereut haben.

JHM: Was war deine erste Rennbahn?
Peter: Eine „Fast Lane Directional Challenge with Bridge“. Mit 2 Loopings, einer Hängebrücke und einem Flyover, ca 2,5 mal 1,1 Meter, mit 2 Citroen Xsara Rally Autos und der Möglichkeit die Fahr- richtung spurweise umzuschalten. Die Autos gibts bis heute. Die Streckenteile dürfen sich irgendwie gepaart haben, denn ich habe ca. 2 Umzugskartons mit Streckenteile und diversen Zubehör un- ter meiner Holzbahn stehen. Hin und wieder wird mit den Kindern gemeinsam eine Strecke aufgebaut, meistens dann wieder mal mit Loopings und allen möglichen Rallystreckenteilen, Hängebrücke, Klapp- Sprung, Kreuzung und 5-facher Spirale.

**Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg**

Tim Hunt Magazine®
Messereport 2011

Wild Orange



Wild Orange

TUNEDUP bis der Schnee schmilzt!
Carrera hat im letzten Jahr einen weiteren Pickup Truck auf den amerikanischen Markt gebracht. Die Farbwahl ist super extrem, Andy Warhol hätte seine Freude daran gehabt, Hotrod Flammen in Popart. Technisch hat sich an dem giftig wirkenden Geschoss nicht viel geändert, einzig eine grüne Unterbodenbeleuchtung ist neu an dem Modell.



Wild Orange



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
113 mm	51,5 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
69 mm	46 mm	46 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
50 g	Standard	Inline

Carrera GO!!! PickUp Truck „Wild Orange“
Art.Nr. 61200 bisher nur in den USA erhältlich.

Porsche RS Spyder Van Merksteijn Motorsport



Porsche RS Spyder Van Merksteijn Motorsport

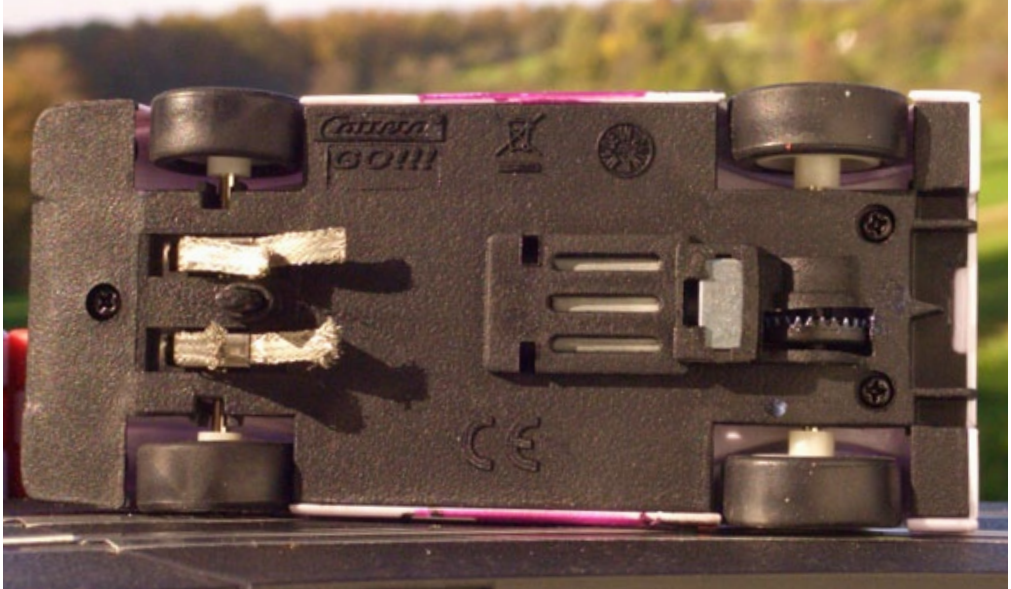


Porsche RS Spyder Van Merksteijn Motorsport

Der Porsche RS Spyder startet als Le-Mans-Prototyp 2 in der Le Mans Serie. Das sind Sportwagen mit kleinem Hubraum, jedoch geringerem Mindestgewicht (LMP2). Die Rennen dieser Meisterschaft werden in mehreren 1000-km-Läufen ausgetragen, wobei ein Rennen spätestens nach sechs Stunden beendet wird. 2008 konnten Peter van Merksteijn, Jeroen Bleekemolen und Jos Verstappen in der LMP2-Kategorie vier Klassensiege und einen zweiten Platz mit dem Porsche RS Spyder einfahren und wurden LMP2-Meister der Le-Mans-Series.

Am 15. Juni 2008 ging der Porsche beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start und beendete das Rennen, mit Peter van Merksteijn, Jos Verstappen und Jeroen Bleekemolen am Steuer, auf dem 10. Gesamtrang und als Klassensieger der LMP2.

Mit dem Porsche RS Spyder „Van Merksteijn Motorsport“ (61188) ist 2010 die dritte Designvariante des LeMans Renners für die Carrera GO!!! erschienen. Die Fahreigenschaften sind mit denen der Vorgängermodelle identisch – mit etwas Übung lassen sich die Autos sicher und schnell auf der Strecke fahren.



Fahrzeugschein		
Länge	Breite	Höhe
108,5 mm	48 mm	28,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
67 mm	48 mm	48 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
42,5 g	Standard	Inline



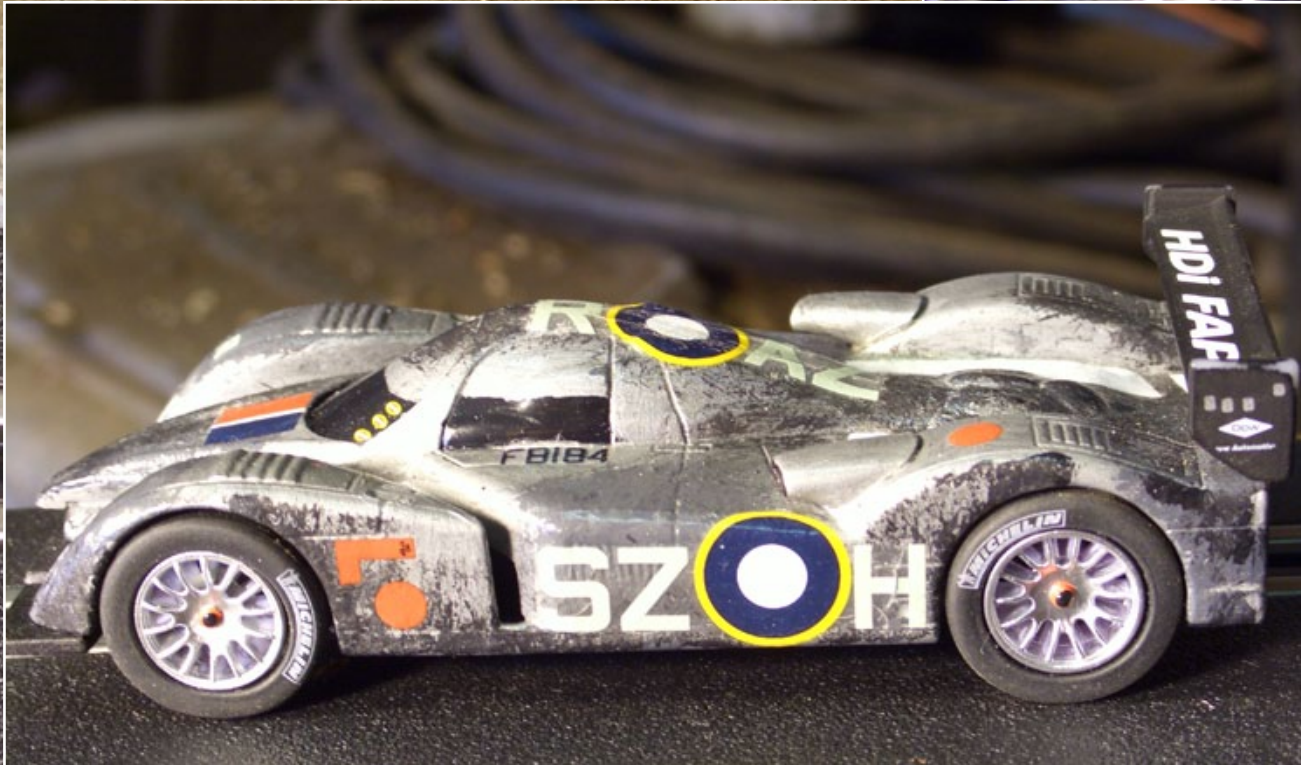
HEAVY METAL

mit Pinsel und Farbe!

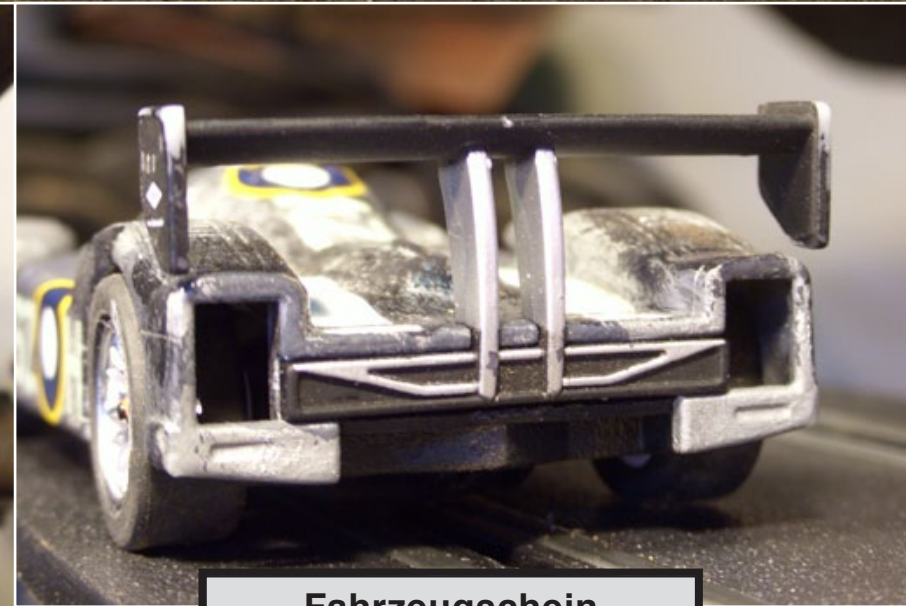




HEAVY METAL



Der hier gezeigte Peugeot 908 HDI FAP ist mit einfachsten Mitteln – ein paar Decals und etwas Farbe – zu einem fliegenden ALMS Renner umgestaltet worden. Die Decals stammen von Flugzeugmodellbausätzen und sind hier einfach zweckentfremdet eingesetzt! Der Flitzer muss nicht jedem gefallen, aber aussergewöhnlich ist er allemal und macht optisch gut was her. Das Original stammt von der Carrera GO!!! und wurde optisch von Arne Mombächer verfeinert.



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
108 mm	47 mm	30 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
69 mm	47 mm	47 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
27,5 g	Original	Inline

Buntes amerikanisches Pony



Buntes amerikanisches Pony

2006 wurde der erste Ford Mustang in klassischem Grün für die Carrera GO!!! produziert und avancierte schnell zum Bestseller. Für die USA wurde 2010 der beliebte Klassiker in grellen „kindgerechten“ Farben hergestellt. Leider sind die älteren Mustangs sehr rar im Handel.



Der original Mustang von 2006 aus dem Film „The Fast And The Furious 3 - Tokyo Drift“



Ford Mustang ,67 „Custom“ aus dem Jahr 2007 für den amerikanischen Markt



Fahrzeugschein

Länge	Breite	Höhe
109 mm	43 mm	39 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
64,5 mm	37 mm	39 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
38 g	Standard	Inline

Proto Slot-Kit – Slot Racing 43

Neues Chassis aus Frankreich!



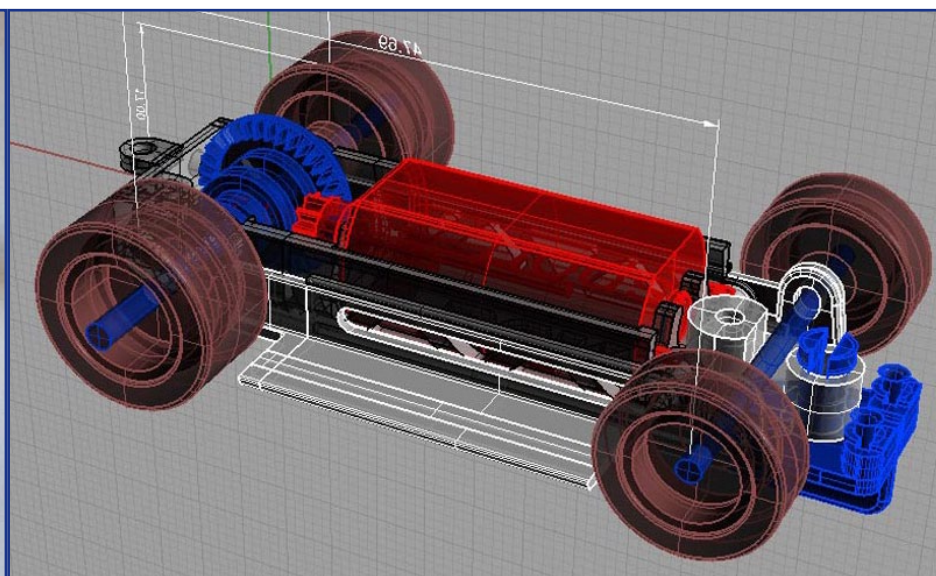
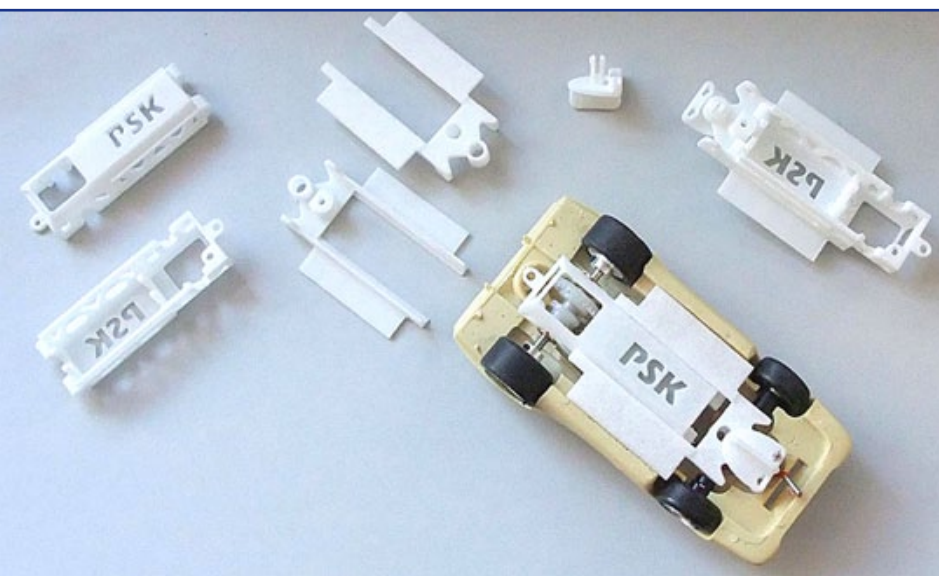
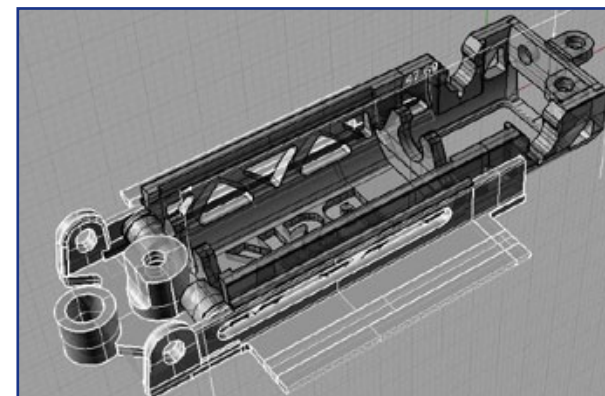
NEW!



Proto Slot-Kit aus Frankreich hat ein neues Chassis für den 1:43er Maßstab konzeptuoniert und mit der Bezeichnung „Slot Racing 43“, in den Handel gebracht. Hergestellt wird es aus Polyamid mit einem 3D-Drucker. Das Chassis ist einzeln erhältlich oder wird als Set mit Motor, Motorritzel, Hinterachse mit Ritzel (25 Zähne), zwei Rädern, Lagern, Schrauben, Leitkiel und Schleifern verkauft. Das Set enthält auch Nylon Lager für 2 mm Achsen, die bei den alten Jouef Autos üblich waren.

Statt der Kunststofflager sollen auch handelsübliche Messinglager für 2,4 mm Achsen verwendet werden können. Hier einige Maße von dem Chassis: minimaler Hinterraddurchmesser: 15 mm, minimaler Achsabstand: 47,5 mm, maximaler Radstand: 74,5 mm, Mindestbreite zwischen Vorderrädern: 20 mm, minimaler Abstand zwischen den Hinterrädern: 18,7 mm. Wir hoffen demnächst von unseren ersten Tests berichten zu können. www.proto-slot-kit.com

Proto Slot-Kit – Slot Racing 43 Neues Chassis aus Frankreich!



GOKARLI

rennbahnshop



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

GOKARLI

Slotcardatenbank

Jetzt gibt es ganz neu die Slotcardatenbank:
www.slotcardatenbank.de

Eine Rennbahn aus den 80er Jahren, wie man sie oft auf Flohmärkten, beim Trödler oder im Internet findet; kann man damit noch etwas anfangen?

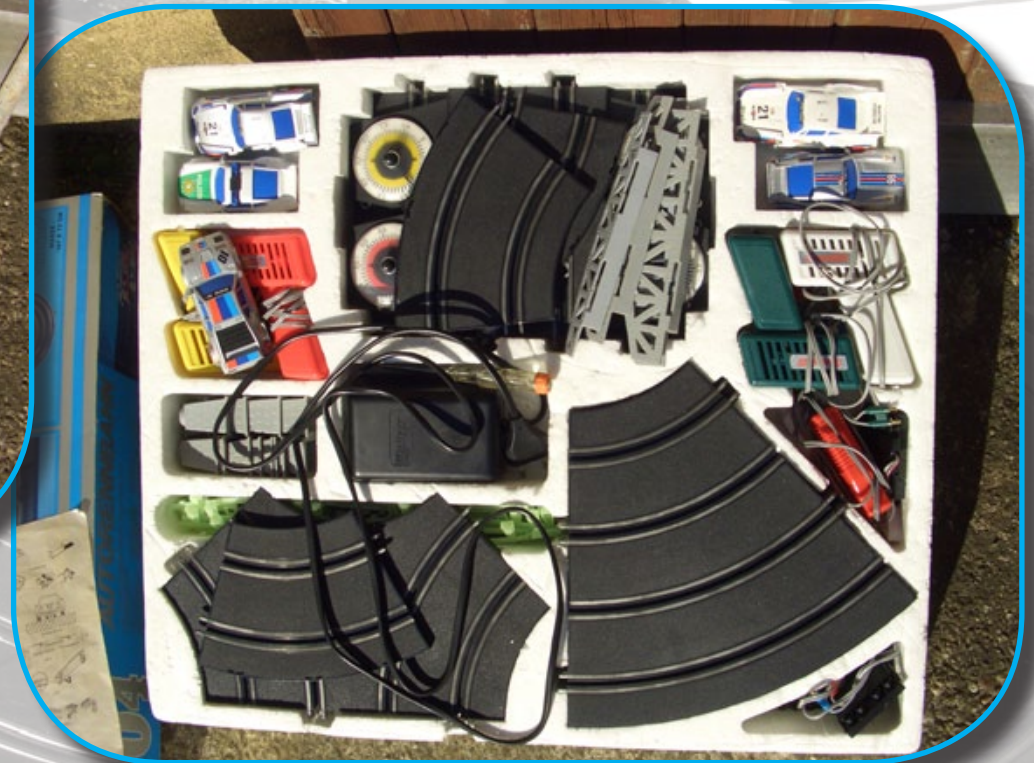


Testfahrt auf historischem Rund



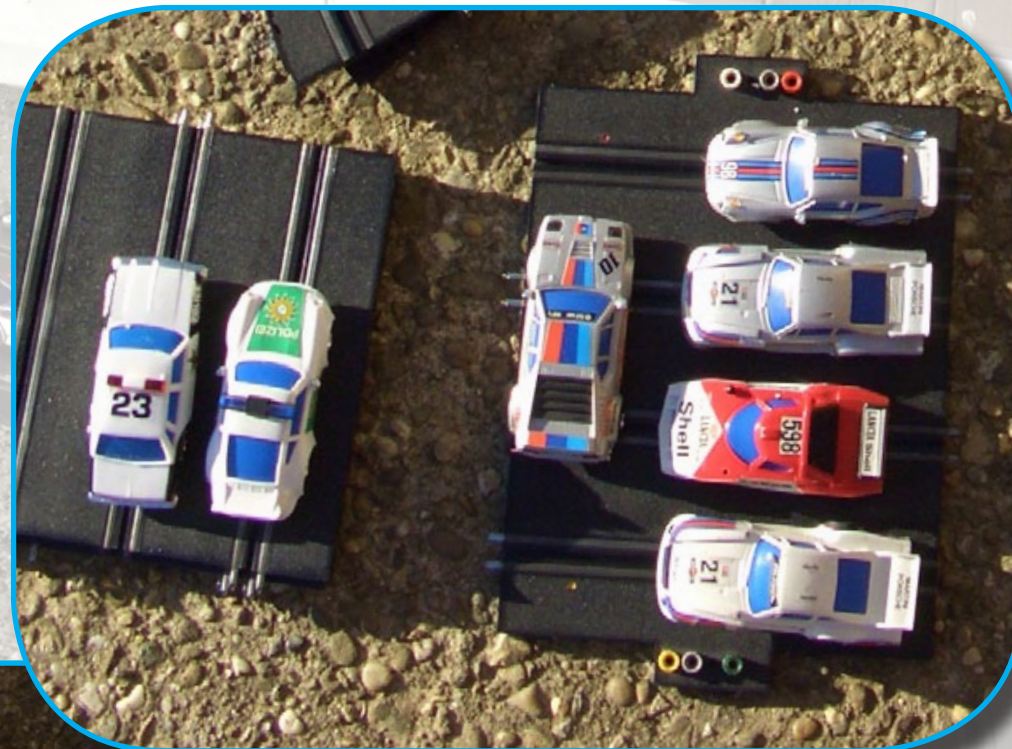
Maserati Bora, Lancia Stratos, Porsche 930 und Porsche 935, diese große Namen versprechen ein echtes Abenteuer auf der Rennstrecke, von dem viele Autobesister nur träumen können. Wir konnten uns der Versuchung stellen und auf einem historischem Rund, bestehend aus vierspurigem Streckenmaterial die Fahrzeuge zu testen. Die Packung gab es beim Trödler für sagenhafte 10 Euro. Ein erster Blick in die Schachtel ließ erkennen, dass wir mehr Inhalt bekommen haben als in der Verpackung ursprünglich enthalten war.

Allerlei, mehr oder weniger brauchbares Zubehör: Leitplanken, die im Dunkeln leuchten. Brückengeländer und Stützen, die aussehen wie von einer Eisenbahnbrücke. Ein paar nette Schildchen, die man am Fahrbahnrand ankleben kann. Ein „Start-Ziel-Banner“, Schienenklam-



mern. Ein Trafo. Fünf Regler. Ein Schraubendreher für Reparaturen. Zwei Tütchen mit diversen Ersatzteilen. Einen Berg Schienenmaterial, das sehr renovierungsbedürftig aussieht, die Stromleiter sind relativ stark korrodiert und müssen aufgearbeitet werden.

Testfahrt auf historischem Rund



Und außerdem sieben Autos! Für 10 Euro eine ganze Menge Material. Neben den angegebenen Fahrzeugen sind noch ein BMW M1, ein Polizei Porsche 930 und ein amerikanischer Chevrolet Malibu Polizei-Wagen dabei. Für die Testfahrt an einem kalten sonnigen Wintertag muss uns ein einfaches Oval genügen. Vier Wagen funktionieren gar nicht, sie machen keinen Ruck. Die restlichen drei lassen sich mehr schlecht als recht über die Bahn bewegen. Mit den einfachen Reglern und den doch schon sehr harten Reifen will keine richtige Spielfreude aufkommen. Einzig die beiden

Testfahrt auf historischem Rund

Polizeiautos entschädigen durch den Sound, den sie beim Fahren von sich geben. Beide sind neben den funktionierenden Blinklichtern mit einem Soundmodul ausgestattet, das sehr nach amerikanischen Polizeiwagen klingt.



Fazit: Das Material macht einen sehr billigen Eindruck. Will man dennoch die Strecke und die Autos wieder voll funktionsfähig bekommen, bedarf es einiger Arbeit. Wahrscheinlich tut man besser daran, sich für wenige Euros eine neue Rennbahn im Maßstab 1:43 zu kaufen und die Autos, die man behalten möchte, auf das neue System umzubauen. Ansonsten kann man die Autos, speziell die Chassis, auch gut als Bastelgrundlage für andere Projekte verwenden. Die 10 Euro sind auf jeden Fall gut investiert! Der Malibu Polizei-Wagen wird behalten und an das Carrera GO!!! System angepasst.

Testfahrt auf historischem Rund

Peter Pfister, a.k.a. pfuetze, 39, glücklich verheiratet, 2 Söhne 11 und 8, wohnhaft in Hornstein (Österreich), begeisterter Mountainbiker zu jeder Jahreszeit, HTL-Ingenieur für Maschinenbau, beschäftigt als Projektleiter für stationäre Löschanlagen bei Siemens.

Jim Hunt Magazine: Peter, du spielst seit einigen Jahren im Maßstab 1:43 Rennbahn, wie bist Du dazu gekommen?

Peter: Zu Weihnachten 2000 habe ich von meiner Frau eine „Fast Lane“ Bahn bekommen. Als Kind hatte ich nie eine Rennbahn, wollte aber immer eine. Irgendwann habe ich das meiner Frau erzählt und da kam dann die Überraschung. Zwischendurch dürfte Sie dieses Geschenk wohl manchmal schon bereut haben.

JHM: Was war deine erste Rennbahn?

Peter: Eine „Fast Lane Directional Challenge with Bridge“. Mit 2 Loopings, einer Hängebrücke und einem Flyover, ca 2,5 mal 1,1 Meter, mit 2 Citroen Xsara Rally Autos und der Möglichkeit die Fahrtrichtung spurweise umzuschalten. Die Autos gibts bis heute. Die Streckenteile dürften sich irgendwie gepaart haben, denn ich habe ca. 2 Umzugskartons mit Streckenteile und diversem Zubehör un-



ter meiner Holzbahn stehen. Hin und wieder wird mit den Kindern gemeinsam eine Strecke aufgebaut, meistens dann wieder mal mit Loopings und allen möglichen Rallystreckenteilen, Hängebrücke, Klapp- Sprung, Kreuzung und 5-facher Spirale.

JHM: Wie kommt es das du dich überwiegend mit Artin Autos beschäftigst?

Peter: Am Anfang stand eine Artin Bahn, mit den 7.5V wollten die GO!!! Autos nicht so recht laufen, da fing ich an mich mehr mit den deutlich günstiger verfügbaren Artin Autos zu beschäftigen. Wenn man in die Artins ein bißchen Arbeit reinsteckt, laufen die überzeugend gut.

Als Basis für Umbauten ist das Artin Chassis aus meiner Sicht wesentlich besser geeignet als ein GO!!! oder SCX Chassis, es ist deutlich schmäler und der Radstand kann sehr einfach angepasst werden. Außerdem kann recht einfach ein drehbarer Leitkiel an das Chassis angepasst werden.





Interview-Interview-Inter

Tim Hunt Magazine®

JHM: Du bist sehr viel in englisch sprachigen Foren aktiv, was ist dort anders als z.B. im Carrera GO!!! Forum?

Peter: Der Zugang zum Slotten kommt mir entspannter vor. Bevor die Amis z.B. etwas theoretisch versuchen anzugehen, nehmen die den Schraubenzieher oder den Dremel und versuchen das einfach einmal. Ich mag diesen Zugang. Als ich 2003 angefangen habe mich intensiver mit dem Thema Rennbahn auseinanderzusetzen, gab es 2 Foren, die recht aktiv waren – das GO!!! Forum und das HomeRacingWorld-Forum. Im GO!!! Forum ging hauptsächlich eben um die Carrera GO!!!, wobei zum Thema Umbauten sich zu der Zeit auch sehr viel getan hat. Das HRW-Forum konzentrierte sich eher auf Artin, da Artin dort drüben sehr viel einfacher und günstiger verfügbar war. Bereits nach kurzer Zeit fand ich heraus,

das dort ein paar sehr kreative Leute unterwegs sind, bei denen es sich lohnt, mitzumachen.

JHM: Du bist bekannt dafür das du dich immer wieder mit sehr speziellen Themen auf der Rennbahn auseinandersetzt, wie kommt das?

Peter: Ich bin eigentlich ein spontaner Mensch, sofern das die Randbedingungen zulassen, wer hat schon für alles Zeit, das er gerne machen würde. Wenn ich etwas sehe, das mir gefällt, dann tue ich es einfach, wie zum Beispiel ein paar Busse für ein Demolition Derby basteln. Da kann der Rest der Welt den Kopf schütteln, das juckt mich nicht im geringsten. Wenn mir eine Idee nicht gleich gefällt, lasse ichs bleiben. Alte Amischlitten haben mich schon in meiner Kindheit fasziniert, deswegen bin ich davon

besessen, sämtliche verfügbaren AMT-Kits in Slotcars zu verwandeln. Da gehts mir mit den Details schon mal durch.



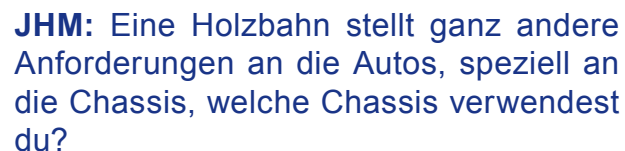
JHM: Neben den vielen Auto-Eigen- und Umbauten hast du dir nun auch eine Holzbahn gebaut, waren dir die Plastikschienen nicht mehr gut genug oder wie kam es dazu?

Peter: Als ich anfang das Netz zu durchstöbern, stieß ich ziemlich schnell auf die Seite von OldSlotRacer. Als ich dort sah, was möglich ist, war ich sofort fasziniert. Auch war der eine vorhandene Kurvenradius der Artin K1 Kurve bald als wenig abwechslungsreich erkannt. Carrera hatte auch lediglich die K1. Über das GO!!!Forum erstand ich dann eine gebrauchte Nürburgring-Bahn (Artin), die man auch 4-spurig ausbauen konnte, also waren auch K2 dabei. Nach der Erfahrung mit dem größeren Radius stand für mich fest, das die Möglichkeiten, die der Bau einer Holzbahn bietet, einmal ausgetestet werden müssen. Ich arbeite gerne mit Holz und habe bereits das Stockbett der Kinder und ein





Die nächste Holzbahn ist bereits in Planung, denn es gibt immer was zu verbessern. Wenn einen das Holzbahnvirus erfaßt hat, kommt nur schwer davon wieder los – will es auch gar nicht.

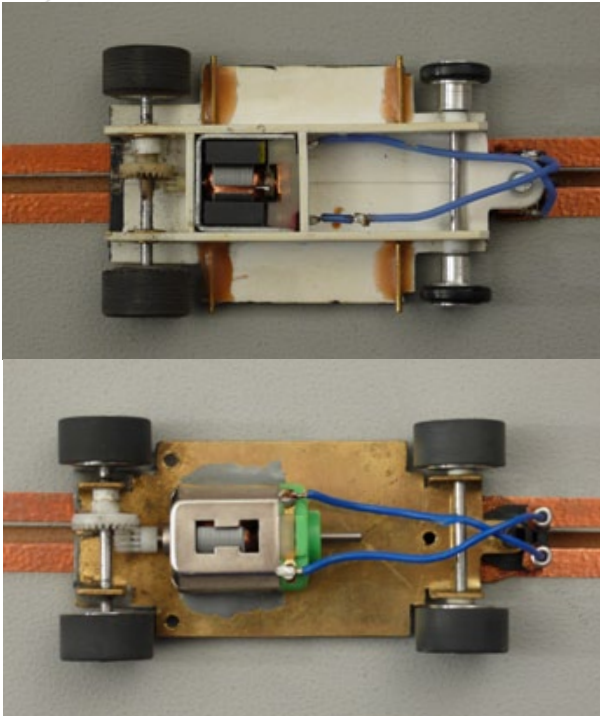


Peter: Wenn wir ein Rennen auf allen drei Spuren fahren, kommen meistens SCX-Autos zum Einsatz oder Eigenbauten.

Karosserie passen oder sich ein Chassis für den speziellen Umbau anbietet, weil der Radstand oder die Spurbreite gerade gut passen. Bei SCX Chassis besteht der Vorteil, das schon ein drehbarer Leitkiel verbaut ist.

In letzter Zeit gehe ich immer mehr dazu über auch die Chassis selber zu basteln.





kleinen Sets maximal bei Toys'R'Us vertreten und Carrera produziert Spielzeugautos. Sicher gibt es Sachen, die ich mir im Maßstab 1:43 wünschen würde, aber wenn es keinen Markt dafür gibt, verstehe ich auch, das es nicht gemacht wird.

Es hat keinen Sinn, sich 1:43er Autos zu wünschen, die wie kleine Fly oder Racer 1:32er aussehen, mit klaren Scheiben, Fotoätzteilen, Fahrerfiguren, Innenleben, drehbarem Leitkiel, Achslagern und Alufelgen mit Inlets, wenn man sich dafür die Verkäufe in anderen Maßstäben



beschneidet, das ist kontraproduktiv. Aber vielleicht wächst der 1:43er Markt ja so, das wir in naher Zukunft doch den Racer Porsche oder Kyosho Autos über unsere Bahnen scheuchen können. Bis dahin müssen wir uns unsere Traumautos wohl weiter selber basteln.

Ob jetzt ein gekauftes Chassis nacharbeite oder gleich eines selber aufbaue – der Aufwand ist ähnlich. Wenn ich's selber gebaut habe, weiß ich wenigstens wer am Fahrverhalten schuld ist. Außerdem macht es mir Spaß ein Auto von Grund auf aufzubauen.

JHM: Wie siehst Du das Engagement der großen Hersteller im Maßstab 1:43, sollten die mehr für uns tun?

Peter: Zur Zeit ist es ja eher still. SCX schweigt sich aus, Artin ist mit ein paar



Peter: So richtig vermissen? Eigentlich nichts.

Interessant könnte ein Digitalsystem sein, in dem sechs Autos auf einmal fahren können.

Schön wäre es, wenn detailliertere Autos kommen würden, wie bereits oben beschrieben, aber hier besteht ja Hoffnung.

JHM: Gehst du gelegentlich Fremd und spielst mit Rennautos anderer Maßstäbe?

Peter: Den Ausschlag mich eingehender mit Rennbahnen zu beschäftigen,



gab ein Abend bei Bekannten mit einer 4-spurigen 68 Meter Scaley-Strecke. Damals hat es mich richtig gepackt. Die 1:32er waren sehr schön detailliert, der Mustang hatte es mir richtig angetan, auch der GT40 war toll. Allerdings hatte ich da schon ein paar 1:43er. Ich musste feststellen das man mit gut präparierten 1:43ern das gleiche Fahrverhalten wie mit 1:32ern erhält.

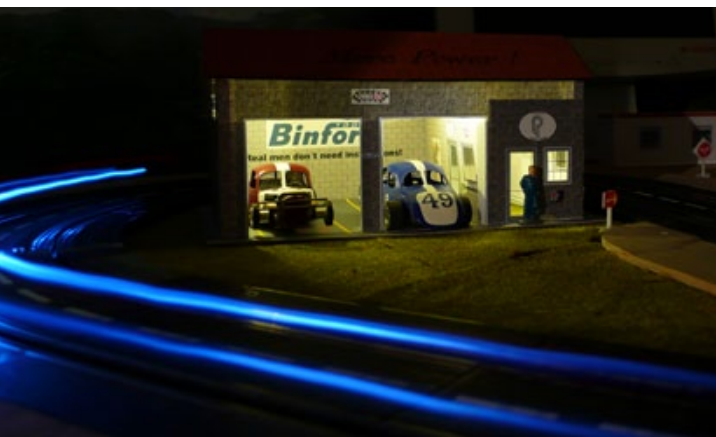
Ich selbst habe vier Stück 1:32er – alles Scalextric Mini Cooper, aber nur weil ich die alten Minis liebe. Außerdem noch fünf H0er, einen Marchon Jeep, Tomy Poli-

zeiauto und drei GT40, davon zwei mit klaren Scheiben. Auf der Plastikbahn sind die H0er genial zu fahren, auf Holz, naja, da fehlt wohl noch das Wissen um die richtige Abstimmung.

Wenn ich auf gefahrene Zeit umrechne,
fahre ich zu 99,99% 1:43er Autos.

JHM: Sammelst du Slotcars oder spielst du „nur“ damit?

Peter: Ich bin kein Sammler, warum soll man in Autos, die still stehen, einen Elektromotor einbauen? Es werden alle Autos gefahren, auch die Kinder



JHM: Spielst du regelmäßig Rennbahn?

JHM: Was sagt dein Umfeld zu deinem Hobby, spielen Deine Kinder mit dir noch Rennbahn?

JHM: Vielen Dank für das Interview!

DAS WAR DIE 20. AUSGABE VON **JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN **NUMMER 21** !



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Wem diese nicht schmeckt, muss mit ihr leben oder zum Lachen in den Keller gehen. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben!