

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

22

**Nürnberger Messe -
Was kommt 2012?**

Fiesta RS - Fit für die WRC?

Ninco E-Type

NSR R8 LMS

Korsika Rallyebahn in Holz

u.v.m.



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Zielflagge 2011, Startflagge 2012

Hochsaison im Slot. In der Zeit vor und nach dem Weihnachtsfest brummt das Slotartikel-Geschäft. Viele Leute bekommen traditionell wie seit Jahrzehnten üblich eine Rennbahn-Startpackung und Zubehör unter den geschmückten Nadelbaum. Lediglich die Altersstruktur mancher Spielkinder hat sich geändert. Neben Kleinen sind es immer wieder mehr große Kinder, die sich ihren Spieltrieb bewahrt oder neu entdeckt haben. Eine gute Sache, nicht nur für den Einzelhandel und die Hersteller unserer Hardware, ist dieses Klientel in der Regel kaufkraftstark. Spiel, Spaß und Spannung gibt es nicht nur im süßen Schokomantel überraschender Eier. Spielen ist das aktive Abschalten vom Alltag, Fachleute nennen das Psychohygiene. Durch sinnlich aktiven Spaß den Kopf frei machen für Neues. Das reinigt den Rechner unter der Schädeldecke vom Alltag. Das ehrgeizige Spielen mit alten und neuen Rennwagen ist zudem das Eintauchen in die aufregend faszinierende Rennsportwelt, die sich nur wenige im realen Maßstab leisten können. Neben großem Budget erfordert dies zudem viel Zeit. Wer hat die in unserer gehetzten Zeit schon. Die Rennbahn daheim ist schnell aufgebaut oder sie steht fest im Raum. Strom an und ab geht's! Ohne großen Aufwand kann man losfahren und quer durch alle Klassen und Jahrzehnte Rennsport hautnah erleben und gestalten. Der hauseigene Rennstall stemmt das Budget, havariert einmal ein kostbarer Sportprototyp in

der Mauer. Egal ob der heimische Transfer im kleinen, mittleren oder in den größeren Maßstäben statt findet. Allen geht es um das gleiche Erlebnis: Die sinnliche Wahrnehmung von Geschwindigkeit, Konzentration für die Ideallinie, taktilem Gespür und Taktik. Selbst an der Kinderrennbahn mit starken Magneten zeigt sich schnell, dass es nicht um das schnellste Auto geht, sondern darum, wer die Nerven behält und zur rechten Zeit am rechten Ort Gas gibt, auf Linie bleibt: Mit diesen Zutaten zeigt sich, wer der Bartel und wer der Mostholer ist. Wer sich im Hobby weiter voran wagt und auf Magneten verzichtet, erhöht merklich die Anforderungen an alle genannten Parameter. Das aufregende Spiel mit Beschleunigung, Aufbau von Grip und ein runder Fahrstil sind unabdingbar, möchte man schnell und sicher ins Ziel kommen. In Verbindungen mit Gegnern kristallisiert sich schnell heraus, wer cooles Geschick dauerhaft unter Beweis stellen kann. Es ist der höchste Spiel-Level, den man im Slot erleben kann. Die Herausforderung wächst, im Windschatten folgt der gesteigerte Spaß. Der Mensch ist nun mal so veranlagt, dass er etwas leisten mag, an seinen Aufgaben wächst. Durch den geschickten Einsatz technischer Tricks und Kniffe holt man mehr aus seinen Boliden heraus. Hier kommen wir vom Jim Hunt Mag ins Spiel, greifen unter die Arme, wie man aus Serienmaterial ohne großes Investment mehr Fahrspaß heraus kitzeln kann.

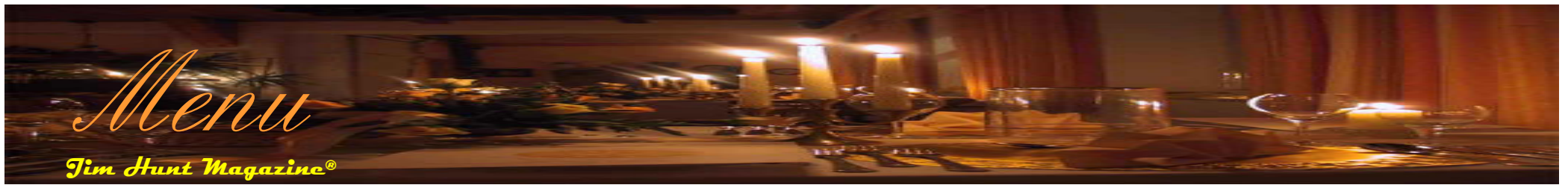
Ein Kann, aber kein Muss. Wer mit Magnet glücklich ist, soll das auch weiterhin tun. Wem das alles viel zu wenig Aufwand ist, kann sich in Rennklassen mit Metallfahrwerken und feinmechanischen Anforderungen bewegen. Eine interessantes Feld für Leute, die im Hobby einen sehr hohen technischen Anspruch und und ans Budget haben, kostet so ein selbst aufgebauter Rennwagen ein Vielfaches eines Serienautos aus der Box. Im Grunde egal, allen geht es um die gleiche Sache: Rennsport und Spaß erleben, egal in welcher Liga was Maßstab, Kosten und Aufwand angeht. Jeder soll nach seiner Facon glücklich werden, solange man nicht verbissen herangeht. Das kilt jeden Spaß und Sportsgeist. Eine spielerische Schule, die sich auch auf andere Lebensbereiche übertragen lässt.

Wir zeigen wieder neben interessanten Design-Versionen bekannter Kühlergrille auch den neuen Audi R8 LMS von Tuner NSR sowie den heißen Rallye-Fiesta von SCX! Anschnallen, Startknopf drücken und mit einem breiten Grinsen unter dem Helm in die neue Saison 2012 losfahren. Die Zeit läuft schon! Ach ja, in Nürnberg auf der Messe waren wir auch...

Viel Spaß mit Jim Hunt No.22 !

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum

News & Facts

Reportage

Korsika Rallyebahn in Holz von Wolfgang



Tracktests

- **Titelstory:** *Fiesta RS2000 WRC – hat SCX alle Tugenden eingebaut?*
- **Rallye:**
 - Porsche 997 GT3 RS – weiterer NSR Rallye-Elfer*
 - MGB – Scalextric hat ihn*
 - Ford RS200 – Gr. B Monster schlafen nie!*
- **Rundstrecke:**
 - Audi R8 LMS Testcar – NSR meets Ingolstadt*
 - Aston Martin DBR9, Audi R8 LMS*
 - BMW M3 GTR – Vollgas!*
 - Formel 1 – Jim Clark und sein Lotus 49*
 - Porsche 997 GT3 RS - AutoArt legt nach!*
 - McLaren Supersportwagen*
 - Ford MK II – Sind sieben Liter genug?*
 - Aston Martin DB5 – James Bond gibt Vollgas!*
 - Käfer - Volkswagen von Scalex*
 - u.v.m.*



Jim's Universum

Österreicher wird Scalextric Weltmeister

Eine phänomenale Zeit von 24,13 Sekunden für zehn Runden gelang Norbert Ruby mit einem Lamborghini Gallardo von SCALEXTRIC, Werte von denen selbst ein F1-Champion nur träumen kann – egal auf welcher Strecke. Der Österreicher aus der Nähe von Wien ist mit seiner im November in Friedrichshafen erzielten Bestzeit Champion der ersten SCALEXTRIC Weltmeisterschaft 2011. Er wurde deshalb im Februar 2012 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg mit einem ganz besonderen Pokal geehrt: Er hat die Gestalt eines Jaguar-Slotcar-Racers, der stilecht auf einem Stück Schiene steht und die Fahrerinsignien und die Landesfarbe von Norbert Ruby trägt. Die SCALEXTRIC Weltmeisterschaft wird weltweit, von Deutschland bis Singapur, auf identischen Platinumbahnen ausgetragen: Jeder eingetragene Pilot muss zehn Runden absolvieren, es zählt die aufaddierte Zeit. Um eine optimale Chancengleichheit zu erreichen, werden die Fahrzeuge direkt von SCALEXTRIC gestellt. Neben dem beliebten Lamborghini Gallardo kamen Porsche 911, Maserati MC12 und auch ein Ford GT zum Einsatz. Norbert Ruby traf beim Wettbewerb auf der Wiener Modellbaumesse auch auf den CARRERA Weltmeister Andreas Loth, der mit dem Bahnmaterial von SCALEXTRIC ebenfalls sehr gut zurecht kam. In der Gesamttabelle wurde Loth mit einer Zeit von 25,50 Sekunden immerhin respektabler Vierter.

Jim Hunt Magazine gratuliert Norbert Ruby zur WM Krone!

Weltmeister Rubys härtester Gegner lauerte hingegen am anderen Ende der Welt: Peter Dimmers aus Australien fuhr in Victoria die zweitschnellste Zeit des Wettbewerbs. Jetzt allerdings kann Norbert Ruby niemand mehr den Pokal streitig machen, den er aus den Händen von SCALEXTRIC Marketing Manager Paul Chandler und dem Communications Manager des Importeurs Kristian Fischer erhielt. Obendrauf gab es eine lebenslange SCALEXTRIC Club-Mitgliedschaft, über die sich Ruby ganz besonders freute. Da er keine Kreditkarte besitzt,

hatte er diese bislang nicht selbst beantragen können.

Allzu lange wird sich der Österreicher jedoch nicht auf seinen Lorbeeren ausruhen können, denn bald heißt es bei den Slotcar-Racern in aller Welt wieder: Gentlemen, start your engines! Die SCALEXTRIC Weltmeisterschaft geht in die zweite Runde und auch 2012 werden wieder nationale Meister gekürt. Die Bestzeitenliste wird erneut auf www.scalextric.com veröffentlicht. Wie heißt es so schön im Ex-Chart-Hit „Ruby“: Let the clocks be reset!



SCHNELLES HOBBY - SCHNELL GELIEFERT

WWW.SLOTBOX.DE

DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30



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

Jim's Universum

Alufelgen präzise kürzen lassen!

Siggi Bleck vom Bleck Center bietet als Tuningservice für sehr anspruchsvolle Slotter das präzise kürzen Alufelgen auf Wunschmaß an. Seine hauseigenen Felgen sind in der Szene mehr als bekannt, liefert und garantiert er eine Präzision von unter 2/100 mm Toleranz. Der sich daraus ergebende Rundlauf plus wenig Gewicht wirft andere aus dem Windschatten! Einfach den Link rechts oben in den Browser kopieren und schon kann man loslegen! Man kann Alufelgen aus dem Warenkorb des Bleck Center Shops wählen oder sogar eigene Alus einschicken. Millimeter angeben und schon geht's los. Klasse!

<http://www.bleck-center.de/slotracing-modellbau-zubehoer/reifen-felgen-kompletraeder/alufelgen-design-topf-usw/service-felgen-kuerzen/dienstleistung-slotcarfelgen-kuerzen.html>

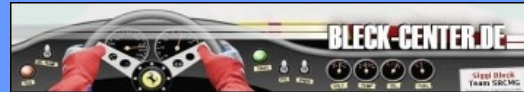


Foto: Bleck Center

Das Bleck Center kürzt Laufflächen von Alufelgen auf Wunschmaß. An der CNC-Drehbank kommen zentrierende Spannhülsen anstelle eines 3 bis 4 Spannfutters zum Einsatz, was die Präzision erhöht.



Foto: Jim Hunt Magazine

Erlkönig Torpedo 1 Peterminna

Während die Italiener im schicken Lambo Gallardo ihre Verbrecher jagen, greifen hierzulande die Sparmaßnahmen greifen um sich. Auf einer äußerst geheimen Rennstrecke im Süden paparazten unsere Spione einen neuen Polizeiwagen der zur Verbrechungskämpfung künftig Dienst tun soll. Der einsitzige Supersportwagen Torpedo 1 Peterminna ist verdammt wendig, schadstoffarm und gut getarnt. Er fährt meist einen Meter unter der Gürtellinie von normalen Autos. Er kann sogar unter SUV durchfahren und an deren Bodenblech diskret einen Peilsender platzieren. Der Vollstrecker in Uniform kann schnell ein- wie aussteigen, um bei der Verbrechensbekämpfung sofort am Start zu sein. Das schicke Himmelblau ist noch ein Tarnanstrich. Im Original wird er in den gewohnten Farben über die Straßen rollen.



Foto: Bleck Center

Der gute Film

Jim's Universum

24hours - ONE TEAM. ONE TARGET.

Der Film begleitet das BMW Team auf dem Weg zum großen Ziel: dem Sieg bei dem 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring 2011. Es ist eine der größten Motorsportveranstaltungen der Welt. Über 200.000 Zuschauer an der Strecke. Mehr als 200 Autos mit 750 Fahrern am Start. Nicht nur das: es ist die Bühne für große Geschichten. Leid und Freud. Anspannung und Müdigkeit. Dramatik und Emotion. Die Extreme liegen so eng beieinander, wie kaum anderswo. Weltmarken demonstrieren Kompetenz. Privatteams suchen das Abenteuer ihres Lebens. Das alles oft in ein und derselben Box. Fans grillen an der Strecke, feiern Parties im Licht des Lagerfeuers und im Glanz des Mythos, während auf der Strecke Mensch und Material bis an die Grenzen beansprucht werden. Das alles komprimiert auf 100 Minuten.

Mittendrin die beiden Autos des Vorjahressiegers BMW mit ihren acht Piloten. Monatelang haben sich Fahrer, Ingenieure und Mechaniker auf das

wichtigste Rennen des Jahres vorbereitet. Die Filmemacher Tim und Nick Hahne waren mit ihren Kameras von den ersten Testfahrten bis zum Fallen der Zielflagge dabei und begleiten das BMW Team auf dem Weg zum angepeilten Ziel: dem Sieg beim 24 Stunden Rennen.

Eine Geschichte, deren Ausgang sie bis zum Schluss selbst nicht kennen und in deren Verlauf sie tiefe Einblicke in die Psyche der Piloten und die Strategie des Langstreckenrennens gewinnen konnten. So hautnah wie nie zuvor. Die Rennfahrer werden zu Schauspielern. Ihre faszinierenden Rennautos zu ihren Komplizen. Die einzigartige Nürburgring-Nordschleife wird zum Set. Und das 24 Stunden Rennen wird zum Film.

Technische Daten:

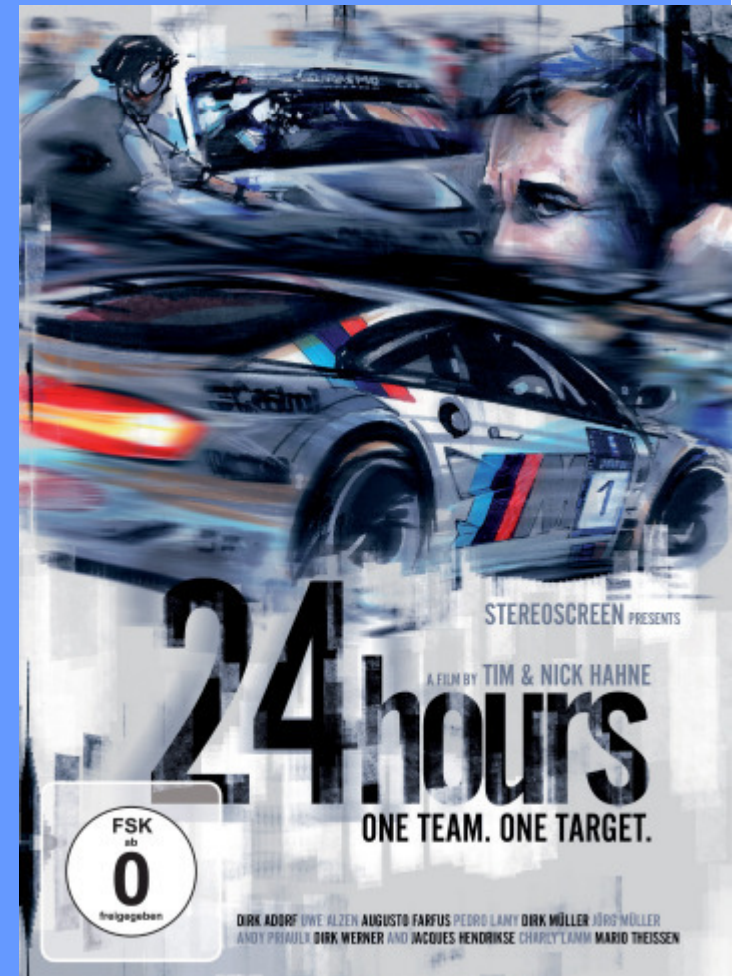
Bildformat: 16:9 Full HD
Tonformat: 5.1 Dolby Digital
Regionalcode: 0 (Alle Regionen)
Laufzeit: 104 Minuten
Sprachen: Deutsch und Englisch
Untertitel: Deutsch und Englisch
Blu-ray disc: 25,90 Euro
DVD: 23,90 Euro

Bezugsadresse:

RacingWebShop
In der Rosenau 19
51143 Köln
Deutschland
Tel.: +49 (0)2203-9242570
Fax: +49 (0)2203-9242590
www.racingwebshop.com

Bonusmaterial:

- Trailer
- Onboard Runde mit Kommentar Dirk Adorf
- Streckeninfos und Animation Nordschleife
- Fahrerportraits
- Fotos



Bei uns fährt der Leser mit!



© 2012 *Jim Hunt Magazine*®

Jim Hunt Magazine®

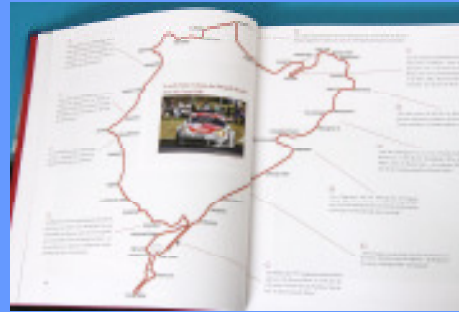
Das gute Buch

Jim's Universum

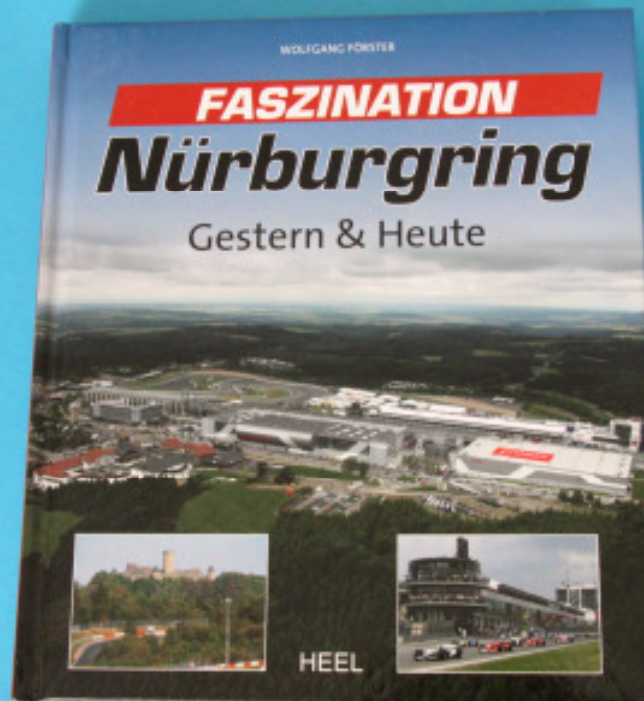
Faszination Nürburgring – Gestern und Heute

Seit Eröffnung 1927 übt die schwierigste und aufregendste Rennstrecke der Welt eine magische Anziehungskraft auf Fahrer wie Zuschauer aus. Nirgendwo sonst auf der Welt gibt es den Mix aus idyllischer Lagerfeuerromantik und spannender Motorsport so dicht nebeneinander. Journalist und Motorsportler Wolfgang Förster zeichnet in diesem Buch eindrucksvolle Bildstrecken und Texte nach. Motorsportler kommen zu Wort. Sabine Schmitz gewann zweimal die 24 h am Ring und war beim VLN ganz oben auf dem Treppchen. Mehrfacher VLN Sieger und BMW Werksfahrer Dirk Adorf nennt die Nordschleife die eindrucksvollste als die schönsten, spannendsten, schwierigsten und unglaublichsten 20.832 Meter Asphalt der Welt. Seine authentisch geschilderten Eindrücke im Werks-M3 gehören zu den eindrucksvollsten Erlebnisberichten vom Ring. Förster widmet sich neben dem nicht unumstrittenen „Zukunftsprojekt Nürburgring 2009“ mit Motorsportfreizeitpark, Kart-Bahn, Casino und bis derzeit immer noch nicht funktionierenden schnellsten Achterbahn der Welt eingehend mit den Rennsport Highlights am Ring: ADAC Eifelrennen, ADAC 1000 Km Rennen, Formel 1 und das 24 Stundenrennen oder die Langstreckenmeisterschaft. Sie alle haben Rennsportgeschichte geschrieben.

Abgerundet wird das Werk von zahlreichen Einblicken hinter die Kulissen der Rennstrecke, Vielzahl von Attraktionen wie Gleichmäßigkeitsprüfungen, Ring-Taxi, Motorsport Akademie



Die schönste Rennstrecke der Welt gestern bis heute in einem kompletten Buch in Text und Bild. Hervorragend!



Fahrsicherheitszentren, dem Naherholungsgebiet Eifel, dessen Qualitäten schon die alten Römer zu schätzen wussten.

Bibliografie: Wolfgang Förster: Faszination Nürburgring. Gestern und Heute. 160 Seiten, 28 s/w und 112 farbige Abbildungen, 204 x 235 mm gebunden, 19,99 Euro, ISBN: 978-3-86852-496-3



Das gute Buch

Jim's Universum

Vergessene Rennstrecken – Legendäre Kurse in aller Welt

Rund um die Welt liegt eine ganze Reihe von historischen Rennstrecken in tiefer Agonie. Schutzlos den Mächten der Natur ausgesetzt, erinnern nur noch die verfallenen Boxengassen und Tribünen an die einstmals große Zeiten. Von NASCAR Land in North Wilkesboro oder Middle Georgia bis zu den großartigen europäischen Superstrecken in Monza und Brooklands, sind diese untergegangenen Motorsportarenen nur Denkmäler für Siege, Niederlagen, Triumphe und Tragödien, die sich hier vor den begeisterten Zuschauern abspielten.

Mit so gegensätzlichen Wurzeln, die vom Nationalsozialismus bis zu den Schwarzbrennern der US-Prohibition reichen, bieten diese Strecken Einblicke in unterschiedliche Epochen und die Entwicklung des Rennsports. Diese Strecken, die große Piloten hervorbrachten und sie mitunter zerstörten, wurden für dieses Buch aufs Neue besucht und in ihren heutigen Zustand fotografiert. An ihre großartige Vergangenheit erinnern Abbildungen aus ihrer aktiven Zeit und ausführliche Texte.



Mit mehr als 175 Bildern bietet dieses Buch einen einmaligen Blick auf einige der vergessenen Strecken. Ob Avus oder Montlhéry, Brooklands oder Middle Georgia – stets umweht die Bilder dieser einstmals von Zuschauermassen und Motorenlärm geprägten Arenen eine Aura von Wehmut und Vergänglichkeit. Ein Buch voller Emotionen, das jeden Motorsportliebhaber in seinen Bann ziehen wird.

Bibliografie: Vergessene Rennstrecken, legendäre Kurse in aller Welt, von S.S. Collins und Gavin D. Ireland, ca. 176 Seiten, ca. 220 farbige Abb., gebunden mit Schutzumschlag, 255 x 255 mm, 29,95 Euro, ISBN: 978-3-86852-472-7



Forza Fiesta!



SCX legt als erster Tuner den neuen Rallye Ford auf. Was leistet sein 1,6 Liter Turbo im Detail?

Fiesta RS WRC

Tim Hunt Magazine®

Der neue Ford Fiesta RS wurde mit der Spannung einer Fahrwerksfeder von uns sehnlich erwartet. SCX inszeniert als erster Tuner den Wagen der 2011er Rallye WM. Der Finne Mikko Hirvonen, der damit den WM-Lauf in Schweden gewann. Ein mit Garret Turbo aufgeladener 1,6 Liter Eco Boost Vierzylinder leistet bei 600 Touren 300 PS. 450 Nm Drehmoment liefert er schon bei 4500 Touren. Sechs Gänge sind über die sequentielle Wippe abrufbar. Wie viele Ford Motorsportwagen stammt auch der aus den Hallen von M-Sport. Original werden auf Schotter und Schnee 15 Zoll-, auf Asphalt 18 Zoll-Räder eingesetzt. Unser Testwagen läuft mit Straßenbereifung, was der Optik in den Radhäusern positiv entgegen kommt. Eine enorm erstarkte Spurweite hilft, den Fliehkräften im Quergang erfolgreich zu widerstehen. Weit ausgestellte Radhäuser nehmen Michelin Längsrillen Reifen



SCX hat seinem RX- Motor einen Turbolader spendiert, der eine mit ansteigender Drehzahl dynamische Leistungsentfaltung an den mechanischen Allrad abgibt. Die für den Tuner typische Drehmomentkurve bei niedrigen Touren blieb erhalten, was dem Auto eine ausgewogene Explosivität verleiht: Der RS zieht gut aus Kurven, setzt die Kraft perfekt um und spurtet auf Geraden richtig kraftvoll durch.



Fiesta RS WRC

Tim Hunt Magazine®

auf. Vierrad-Antrieb über eine mechanische Kardanwelle verteilt die Kraft permanent über zwei ausgelagerte Getriebe auf die Vorder- wie Hinterachse. Viele rotierende Massen beim Antrieb verursachen bekanntermaßen eine gewisse Trägheit im System. Genau die kommt dem Rallye-Ford sehr zu gute: Zusammen mit dem drehmomentstarken und mit anschwellender Drehzahl temperamentvoll hochdrehenden Vierzylinder, ergeben sich ideale Parameter für kontrollierbares Fahren auf winkligen Rallyepfaden. Im

Gegensatz zur Rundstrecke sind die Anforderungen an Agilität bei Antrieb und Bremsen noch mehr gefragt: Der Pilot muss blitzschnell reagieren können und die Kraft bei verdammt schnellen Rhythmuswechsel in engen Kurven wie auf losem Untergrund umsetzen können. Diese Qualität vereint der neue Ford hervorragend in sich. Sein Aggregat hängt ab Drehzahlkeller gut am Gas, ohne jedoch hektisch und unkontrollierbar loszulegen. Mit zunehmender Drehzahl zieht sein Turbo kraftvoll durch und katapultiert den 1,6 Liter

rasch auf seinen Drehzahlolymp mit präzise abrufbarer Spitzenleistung. So gerüstet kommt der RS gut aus engen Ecken und zieht auf Geraden schnell durch bis Maximalleitung. Beeindruckend ist seine Bremsanlage: Durch die auf Zug übersetzten Getriebeanstufung ergibt sich im Umkehrschluss beim Bremsen ein ausgezeichnet präziser Ankerwurf. Der Ford lässt sich richtig hart in den Kurveneingang prügeln. Erstaunlich wie spät man bremsen kann, ohne in Schwierigkeiten zu kommen. 330er bis 335er

Niedriger Schwerpunkt und breite Spur halten den Fiesta sauber auf Zug. Allerdings sollte man Kurven mit maximalem Ladedruck meiden: Das Heck kommt im Grenzbereich und Zehntel bleiben liegen.



Fiesta RS WRC



Tim Hunt Magazine®

Brembo Pizzen verzögert mit der Präzision einer Schweizer Uhr. Der RS verhält sich gelassen und gutmütig beim Eingang zum Lastwechsel. Allerdings sollte man im weiteren Verlauf wissen was man tut: Wie im Lehrbuch beschrieben erst im Scheitelpunkt der Kurve aufs Bodenblech

steigen. Andernfalls reagiert der tendenziell buglastig ausgependelte Ford mit einem locker sitzenden Heck. Das lässt sich zwar über Gasstöße im Nu abfangen, aber es bleibt wertvolle Zeit auf der WP liegen. Der Fiesta braucht keine langwierige Eingewöhnungsphase, möchte man sich

mit seinem Charakter vertraut machen. Es macht nebenbei verdammt viel Laune aufzugasen und den kompakten Sportler um die Ecken zu zirkeln. Anbremsen, Anstellen vor Kurven? Kein Problem. Die Mischung der vier Sport-Michelins ist ein gelungener Kompromiss aus Grip und Rutschen, was über das Gaspaddel gesteuert wird. Balast in Form von Blei musste keines in den Wagen. Es würde zwar den Grip erhöhen, aber dem Wagen seine spontane Agilität rauben. Lediglich das MTS unten im Heckbereich abschrauben. Ein üblicher Ölservice der beweglichen Mechanik wie Achslager, Motorwelle und minimal Fett auf beide Getriebe, schon kann man loslegen. Bei unserem Testwagen haben wir die vier Reifen dezent auf Schmirgelpapier angeraut, eine kleine werksseitige Unwucht kam somit zum Erliegen. Die fünf Schrauben, die das Chassis mit der Karosserie verbinden soweit aufdrehen, dass sich die Bodengruppe aus ihrer serienmäßigen zu starke Montage-Vorspannung löst (wölbt sich zurück in ihren natürlichen Normalzustand). Sogar bei Nacht gibt der Bolide eine gute Figur ab. Leistungsstarke LEDs vorne leuchten die Piste perfekt aus, man sieht präzise wo es hingeht. Die



Macht auch bei Plusgraden eine gute Figur: Volles Rohr durch tiefe Wälder des Nordens. Bricht man im voll ausgedrehtem Vierten über Kuppen oder wie hier über eine Brücke, vergeht einem kurzzeitig Hören und Sehen. Die Spoilerlippe ist resistent gegen Aufsetzer. Frischluft strömt durch die flache Dach-Hutze ins Cockpit. Diverse Antennen halten Kontakt zum Teamradio und Eurosport, die live aus dem Cockpit übertragen.

Fiesta RS WRC



roten Hecklampen markieren die Position, fährt der RS von einem weg. Der doppelte Heckspoiler wurde vom WRC-Focus übernommen, jedoch in der Größe proportional angepasst. Der L-Kiel besitzt SCX typisch eine doppelte Zündanlage, unter der Haube führen Kupferleitbleche den Zündfunken in die Brennräume des Motors weiter. Die Zentriermechanik des Kiels bleibt, sie stört nicht die Drifts des Fiesta. Ungebremstes Zurückschwenken des Hecks in Normal Null Fahrlage. Fünf Antennen auf dem Dach halten

Kontakt zum Team, eine flache Hutze belüftet das Cockpit und eine integrierte Cam überträgt bewegte Bilder zu Eurosport. Beim Startvorgang: nicht empfehlenswert sich hinter dem Wagen zu positionieren. Läuft das scharfe Turbo-Aggregat beim Anzählen auf voller Drehzahl, züngeln böse

Flammen aus dem großzügig dimensionierten Rohr. Der Sound ist beim Wagen voll in Ordnung: Weder Leisetreter noch Krawallburg. Kernig und dank eines motorsportlich klingenden Resonanzkörpers nicht zu überhören.

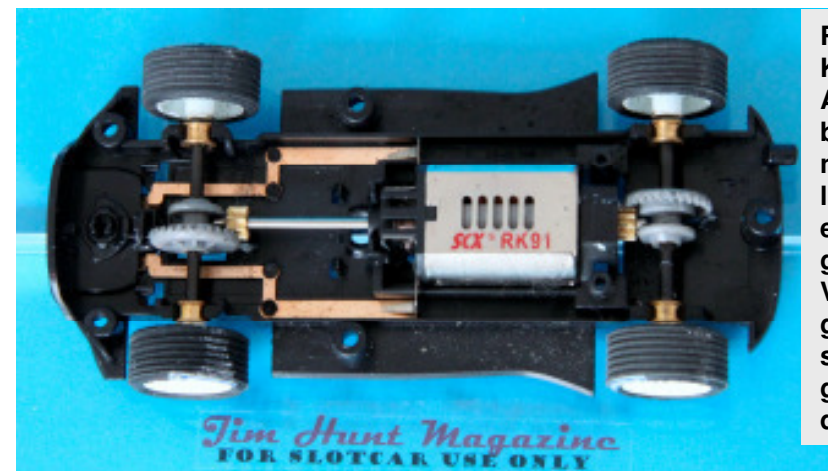


Heißes Asphaltglühen in Portugal: Der Fiesta macht Laune auf allen Untergründen, ist man mit seinem Handling am Limit vertraut.

Ford Fiesta RS WRC		
Länge	Breite	Höhe
124,2 mm	62,7 mm	42,1 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
77,3 mm	56,2 mm	56,2 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
84 g	RX	4x4 Inliner

Fazit:

Der neue Rallye WM Fiesta von SCX feiert einen furiosen Einstand auf dem selektiven Rallyepfad. Ausgewogener Charakter, klar durchschaubare Fahreigenschaften und ein für den Einsatzbereich gut aufeinander angestimmtes Aggregat und Getriebe werfen ihn ganz weit nach vorne. Ready to go!



Robuster 4x4 mit Kardan und zwei Ausgleichsgetrieben. Nur ein kleiner Ölservice und los geht's. So einfach kann es gehen. Kraftvoller Vierzylinder: Er ist gut eingestellt, sein Turbo zieht gut kontrollierbar durch.

MGB

Jim Hunt Magazine®

Kleines Autos ganz groß.



Kopf in den Nacken und genüsslich durch die englische Grafschaft tuckern. Ganz nett zum Einrollen bei Übergabe bei Scalextric auf der Insel. Wir suchen schnell den Rallyepfad und prügeln ihn nach Share Wood Forrest durch den Schnee, wie damals bei der Monte...

Rallye

MGB



Tim Hunt Magazine®

Immer wieder eine Freude in der Redaktion, kleinere sportliche Autos zu testen. Klar macht das wahnwitzige Glühen mit einem flachen, breiten und extrem potenten Sportprototypen verdammt viel Laune. Aber es sind oft auch die Kleinigkeiten, die das Leben schön machen. Der MGB von Scalextric ist wieder so ein kleiner Rallyeklassiker mit großem Herz, der solche Freuden ans Tageslicht bringt. Knapp gehaltene Abmessungen, überschaubarer Platz im Cockpit, schmale Reifen und ein freches Motörchen, das seine Drehzahlen peitschen lässt wie ein Großer. Das Auto aus der Monte Carlo mit Speichenräder und wild rotierenden Zentralverschlüssen an den Naben sieht auf den ersten Blick einfach aus. Ist es im Grunde auch und es ist immer wieder eine spannende Frage vor Fahrtantritt: Hat der Tuner den Wagen richtig hingekriegt? Stimmen Leistung und technische Parameter überein oder ist es zu viel des Guten? Aufgrund der knappen Platzverhältnisse implantierte man zur Hochzeit einen schmalen Longcan Compact-Motor mit Scalex-Zylinderkopf. Als Inliner montiert greift er ins Getriebe der Hinterachse und gibt bereits mit magerem 9 Voltan Normalbenzin ausreichend Kraft ab. Genügend für sportlichen Vortrieb ohne MTS, das haben wir sofort ausgebaut, schließlich gehört dieser Klassiker zu jenen Automobilen, die man im Quergang durch Kurven lenkte. Perfekt ausgependelt nimmt der MGB den Plaspflast unter seine schmalen Räder, baut schön Druck auf und wuchtet sich sportlich durch Kurven. Wirft man ihn mit dem richtigen Lastwechsel in selbige,



Szenewechsel: nach dem Einrollen mit britischem Understatement ging es in den Schnee, zurück auf unseren Kontinent. Es macht verdammt viel Spaß den Klassiker durchs Landl zu jagen. Hier brechen wir voll ausgedreht über eine Kuppe und nehmen die sich schnell im Kreuz bemerkbar machende Kompression: Der MG bleibt souverän in der Spur und auf Zug, der Germknödel in meinem Magen kündigt sich kurzzeitig an... Der Brite begeistert auf der verschneiten WP mit gutem Geradeauslauf.

Rallye

MGB



Tim Hunt Magazine®

lässt er sein Heck elegant ausbrechen und versprüht dabei jenen Charme, den man von so einem Automobil erwartet. Dabei gehen Motorisierung und Fahrwerk absolut konform: Die Kraft reicht für dynamische Drifts mit authentischem Fahrbild. Der Dampf reicht perfekt für schönes Ausbrechen, ohne Quersteher infolge zu heftiger Leistungsdaten. Wir sind sehr überrascht, wie schön sich der Brite trotz seiner schmalen Räder manövrieren lässt. Minimal Blei im Chassis und schon liegt er noch souveräner. An welcher Stelle wir trimmen, zeigt - wie bei uns üblich - das

Chassisfoto gegen Ende der Story. Bei den Scalex-Leuten gehört eine Lichtanlage zum guten Ton. Auch der kleine MG hat eine und damit sie nicht durch die Karosseriehaut scheint, wurde bereits werkseitig (!) mit Farbe gegengesteuert. Klasse gelöst, ist doch nicht schwer! Die Vorderräder haben wir für ein störungsfreies Kurvenverhalten zusätzlich mit Klarlack überzogen. So bauen sie keinen Grip an der Vorderachse auf, den das schmale Wägelchen dort nicht gebrauchen kann. Der übliche Ölservice der rotierenden Achsen, der Motorwelle

sowie der Karosseriesteher gehört bei uns zu jedem Auto dazu. So läuft alles seidenweich und kitzelt ein paar Extra-PS aus den Eingeweiden des Fahrzeugs. Fett aufs Inliner Getriebe und schon schnurrt der klassische Rallyebrite geschmeidig um den selektiven Kurs. Die Flügel-schrauben der Zentralverschlussmuttern an den Speichenfelgen quirlen den Schnee wie ein Mixer durch ein leichtes Sorbet. Stilvoller kann man den Rallyepfad nicht aufnehmen.



Mein Beifahrer kündigt eine scharfe Kurve an: Respektvoll trete ich aufs betagte Bodenblech, stelle die Karre vorher per Lastwechsel an und lasse ihn unter voller Drehzahl durchgehen. Präzise zieht der MG seinen Drift durch, ich kann sogar mit einer Hand lenken und die Aussicht genießen.

Rallye

MGB

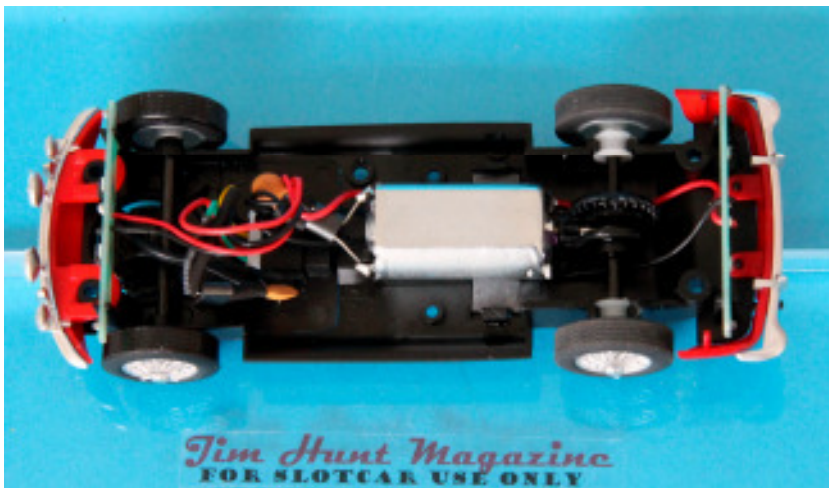


Tim Hunt Magazine®

MGB		
Länge	Breite	Höhe
121,1 mm	48,9 mm	38,9 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
72,6 mm	44,7 mm	44,3 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
66 g	Scalex Compact	Inliner

Fazit:

Der MGB von Scalextric ist ein Rallye Monte Carlo Klassiker, der Fahrspaß und Dynamik innerhalb dezenter Leistungsdaten vereint. Klein jagt ganz groß durch wilde Driftwinkel und zaubert breites Grinsen ins Gesicht. Für Genießer, die tolle Automobile ohne MTS lieben und damit stilecht umgehen können.



Tim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

Schmale Klassik-Reifen fräsen mit erhöhtem Druck sowohl durch losen Untergrund und bauen auch auf Plaspfalt Grip auf. Vorne kam Klarlack aufs schwarze Gold, was in Kurven positiv glänzt! Klassischer Longcan-Inliner im kompakten Alu-Gehäuse. Ins ausgeräumte MTS-Fach unter ihm haben wir eine Lage Blei eingeklebt: Perfektes Handling! Ölservice und Start!



NINCO

www.ninco.com

Pimp my
NINCO 1

MERCEDES SLS



Vertrieb durch:

REF 55050 MERCEDES SLS GT3



www.carsandco.de

Rallye

Ford RS200



Jim Hunt Magazine®

1983 entwickelte Ford einen Hochleistungsportwagen, eigens für den Einsatz im Rallyesport. Im weitmaschigen Reglement der Gruppe B waren technische Dinge erlaubt, die zu einer berauschenden Leistungsexplosion führte. 200 Wagen mussten zur Homologation, zur Zulassung für

den Rennsport durch die oberste Motorsportbehörde gebaut werden. 1984 feierte der Wagen seinen Einstand in der Rallye-WM und kämpfte gegen Monster wie Peugeot 205 Turbo 16, Lancia Delta S4, ARG Mini Metro 6R4 und dem kurzen Audi Sport Quattro.

Die Ford Motorsport Tuner implantierten der Spezialentwicklung zunächst einen 1,8 Liter Cosworth Vierzylinder Motor mit Vierventilkopf. Ein zusätzlicher Garrett Turbolader schaufelte von 0,8 bis maximal 1,2 bar Ladedruck in den Brennräumen des 374 PS scharfen Aggregats. Die Ausgeburt an Leistung: Ford baute 20 RS200 mit einem aufgebohrten 2,137 Liter Motor für Rallycross, der höllische 650 PS mobilisiert.

Damit die Kraft auf losem Untergrund gebracht werden kann, griff Ford zu Selbstsperrdifferenzialen von Ferguson. 37 Prozent vorne, 63 hinten des Kraftflusses fließen auf die 225er 16 Zoll Pirellis. Über einen mechanischen Hebel im Cockpit kann man zudem ein Mitteldifferential sperren, ideal bei Glätte: Vier Räder schaufeln dann mit gleicher Kraftverteilung durch den gefrorenen Mutterboden.

Links 80° zwei-voll- macht auf



Das Ford Mittelmotor-Konzept verhält sich überraschend neutral: Souverän geht's durch alle Kurvenradien. Die Herzfrequenz läuft proportional zur Drehzahlkurve des Turboaggregats.



Rallye

Ford RS200



Jim Hunt Magazine®

Lange Jahre nach SCX entdecken die Inseltuner von Scalextric diesen wunderbaren Gruppe B Boliden neu.

Zum Punkten beim heimischen WM Lauf kommt nicht viel Arbeit auf die Mechaniker zu. MTS raus, anstelle des Haftverstärkers kommt in sein Fach eine einzige Bleilage. Die mechanischen Komponenten wie Radlager, Motorwelle und Leitkiel-drehteller bekommen zur Reduzierung der Reibung einen dezenten Ölservice. Das spurt-starke Sidewinder-Getriebe erhält für einen geschmeidigeren Lauf etwas Fett auf seine Verzahnung. Das war's auch schon.

Die Ingenieure von Scalextric haben den RS200 werksseitig perfekt ausgependelt. Der Gruppe B Wagen liegt sehr satt auf dem Rallyepfad. Sein Sidewinder geht spurtstark zur Sache, vermeidet es aber in Kurven wilde Mittelmotor-Spielchen zu treiben. Stets gut kontrollierbar geht es durch den Richtungswechsel sämtlicher Radien. Das Spiel mit Gas und den Fliehkräften ist ein Leichtes. Kein nervöses Ausbrechen oder Überreagieren. Der Pilot ist jederzeit Herr der Fahrlage und kann den Gruppe B Ford sehr präzise dirigieren. Die vier Pirelli Reifen bieten ab Serie ein ideales Gripniveau für Rallyeeinsätze. In Kurven bleibt

ein vortriebhemmendes, nerviges Stempeln aus. Auf Klarlack an der Vorderachse kann getrost verzichtet werde. Das serienmäßige Axialspiel der beiden Achsen liegt im absolut verträglichen Toleranzbereich, man kommt ohne Spacer aus. Beim L-Kiel sollte man darauf achten, dass sein Drehbereich durch die festgelöteten Kontakte nicht gehemmt wird. Es geht unter dem Frontlichtbalken verdammt eng zu. Gegebenenfalls die Kontakte von Hand zurechtbiegen und schon ist der Drehteller ruckfrei im Lot. Die Lichtanlage illuminiert ordentlich. Für wilde Nacht-Prüfungen sollten die Schutzkappen der Zusatzscheinwerfer

Egal wie hart man dem agilen Ford aufs Bodenblech tritt. Er lässt sich weder aus der Ruhe, noch aus seiner Fahrlage bringen. Klasse gemacht!



Rallye

Ford RS200

Tim Hunt Magazine®



Raus aus dem Schnee und mit Vollgas durch britische Wälder. Der RS200 zieht mit langen Radstand und niedrigen Schwerpunkt souverän durch Matsch, Modder und über Schotterbänder. Sein antrittstarker Turbomotor leistet mit 12 Voltan-Sprint die perfekte Synthese aus Vortrieb und Kontrolle. Siegermaschine auf jedem Untergrund!



von Hella demontiert werden und leistungsstarke Zusatz-LED aus dem Zubehörprogramm eingebaut werden. Ob Schnee, Asphalt oder Schotter: Der RS200 beherrscht alles Tugenden mit viel Laufruhe und guter Kontrollierbarkeit. Ein Wagen aus vergangenen Tagen, als Rallyeautos aus der WM das Attribut Monster trugen. Die Rennsportabteilung von Scalextric hat dem Ford die Gene eines Siegers eingebaut und zugleich das monströse Gruppe B Fahrverhalten kultiviert.

Fazit:

Der RS200 von Scalextric ist ein wunderbar inszenierter Gruppe B Bolide, der die Rallyepfade mit einer beeindruckenden Fahrlage meistert. Optisch ist den Briten der Spagat aus Optik und Stabilität gelungen. Eine spaßpendierende Fahrmaschine mit den Mythos vergangener Tage in kultivierter Form nachempfinden lässt.

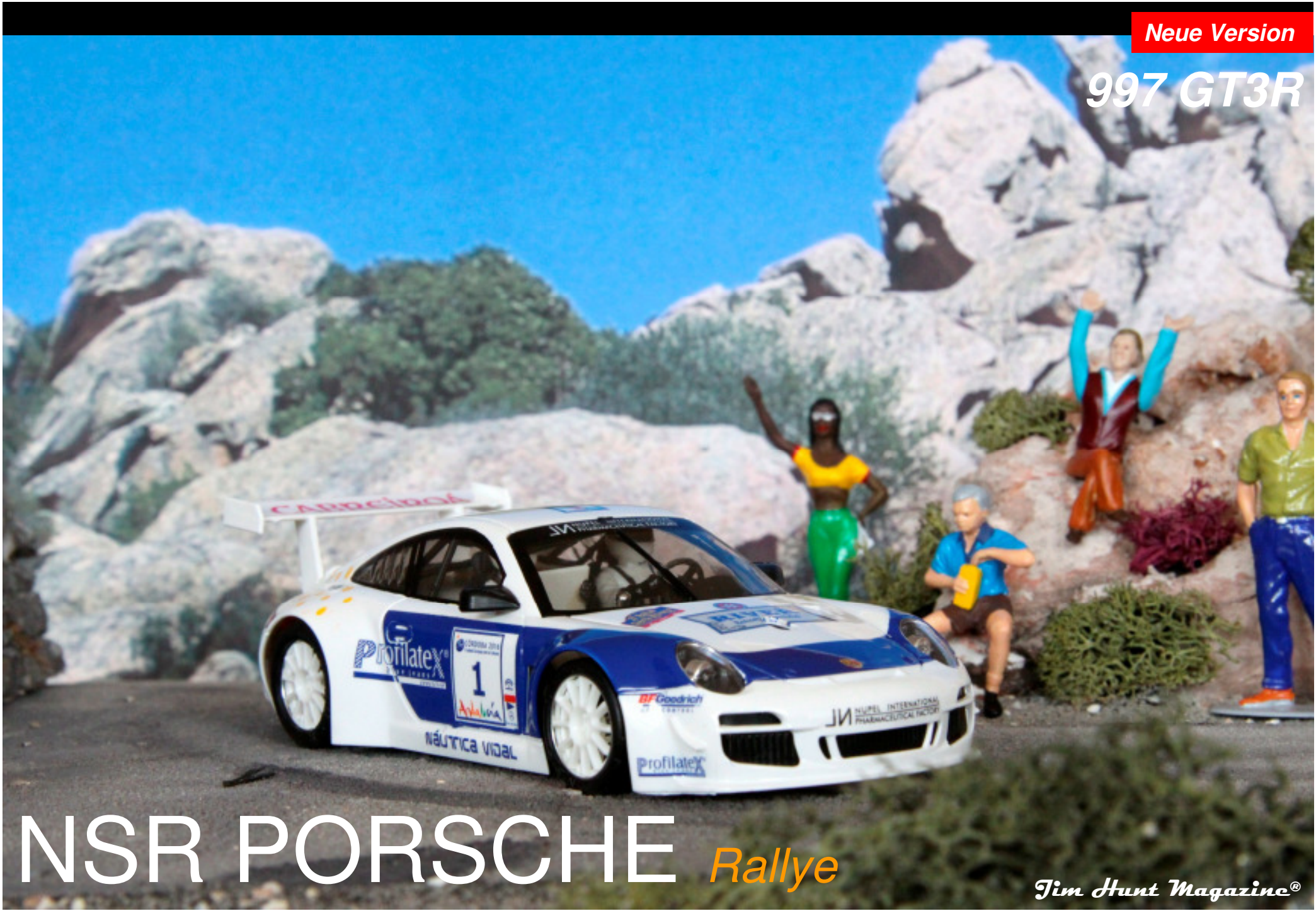


Blei ins MTS-Fach, Ölservice: Take off!

Ford RS 200		
Länge	Breite	Höhe
126,4 mm	57,8 mm	40,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
79,2 mm	53,7 mm	53,1 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
83 g	Standard	Sidewinder

Neue Version

997 GT3R



NSR PORSCHE *Rallye*

Jim Hunt Magazine®

Rallye

Neue Version



997 GT3R

Mit diesem Auto kann man nichts falsch machen, außer es falsch fahren.

Siehe auch: JHM No.20



Leistungsstarker Dauerbrenner NSR Porsche 997: Hochwertige Technik unter der Haube bringen auch in der neuen Rallyeversion von Kurve zu Kurve Pluspunkte .

Jim Hunt Magazine®

Jaguar E-Type

Ninco kommt auf sanften Pfoten mit einem britischen Kult-Klassiker geschlichen. Wie fährt sich die Rennkatze mit Frontmotor unter ihrer langen Schnauze?



Jim Hunt Magazine®

Jaguar E-Type

Jim Hunt Magazine®

Der E-Type von Jaguar feierte seinen ersten Auftritt beim Genfer Autosalon 1961.

Sein Designer Malcom Sayer gab dem britischen Sportwagen eine extrem lang gestreckte Motorhaube, an die sich eine im Vergleich dazu eher kleine Fahrerkabine und ein stark abgerundetes Heck anschloss. Unter der langen Schnauze steckt ein 6-Zylinder-Motor mit 325 PS, die aus einem Hubraum von 3,8-Litern geschöpft werden. Neben dem relativ günstigen Preis bot der E-Type kraftvolle Fahrleistungen. Allerdings kam bei hoher Geschwindigkeit nicht jeder mit seiner Länge und zugleich schmalen Spur zurecht.

Jaguar plante erst keine spezielle Version für den Rennsport. Dies wurde schon 1962 revidiert und 13 "Lightweight" Rennkatzen wurden gebaut.

Ninco bringt ohne Vorankündigung ein E-Type in eleganter Coupé Version auf den Markt. Die üblichen Unkenrufe waren gleich wieder zu hören, weil der Wagen einen Frontmotor verbaut hat. Wie schon oft verklingen diese nach dem

ersten Fahrtst. Souverän ausgependelt liegt die britische Katze auf dem Track und das sogar ohne MTS! Wir haben den Motor in seiner Verankerung und sein hinteres Kardanlager mit dezenten Tropfen Kraftkleber flexibel gesichert.



Lange Schnauze, gieriges Maul und tief geduckter Schwerpunkt: Die britische Ninco-Katze greift an.



Jaguar E-Type

Jim Hunt Magazine®

So bleibt der Antrieb in seiner Aufhängung, auch wenn der Standard Motor im kleinen Gehäuse voll ausdreht. Wie auf dem Chassisfoto zu sehen, haben wir mittig im Chassiswanne eine Lage Blei eingeklebt und sind vom Fahrbild des E-Type elektrisiert. Wunderschön zieht er seine Bahnen mit 12 Voltan im Tank und lässt sich mit einem

durchschaubarem Grenzbereich um die Ecken wuchten. Trotz schmaler Klassik-Bereifung alles kein Problem, im Gegenteil. Länge läuft und Vorurteile halten so lange, bis sie wiederlegt werden. Aus Erfahrung gebe ich grundsätzlich nichts mehr auf derartige Vorverurteilungen, denke mit einem Grinsen zurück als Fly damals

seinen 911er mit Heckmotor brachte und die Kundenschar anhand von Fotos schlaue Kommentare abgab. Die Autos lassen sich ohne großen Aufwand MTS frei für ihre Bestimmung auf Heimkursen aufbereiten.

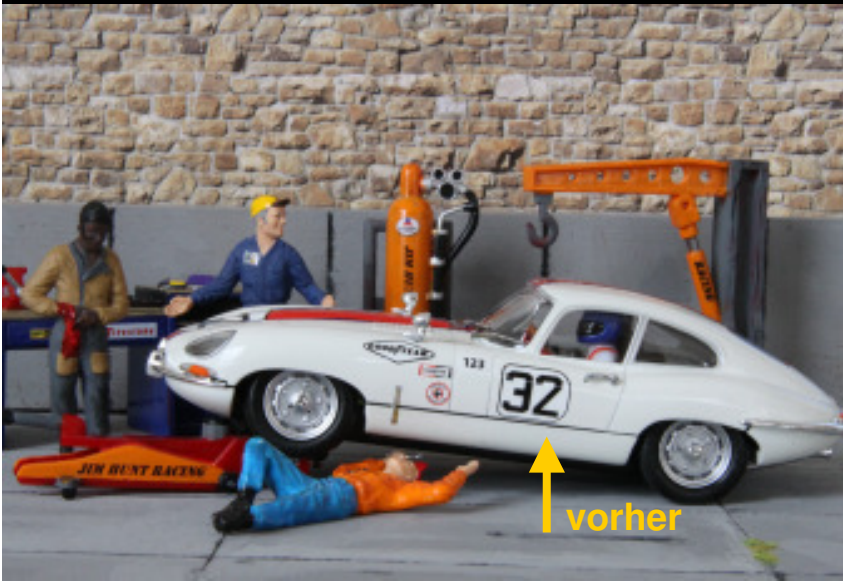
Optisch ist bei der Produktion ein unschöner faux-pas passiert: Die Abmessungen der Bodenwanne passen nicht exakt zu der des Aufbaus. Im Klartext haben die Jaguars in der Trennlinie zum Einstieg hin einen klaffenden Spalt. Den kann man von Hand minimieren, allerdings war zu hören, dass er bei vielen Exemplaren nach der Fahrt sich wieder öffnet. Die Karosse springt dann vom Unterbau, was optisch unschön aussieht. Mit einer feinen Feile kann man Hand anlegen und dafür sorgen, dass die Karosse spannungsfrei von selbst über dem Grat rutscht, bzw. diesen nicht mehr verlässt.

Bei unserem Testwagen ist nach vielen ausgiebigen Runden ohne MTS der Spalt auf einer Seite etwas größer geworden, als im von Hand zusammengedrückten Zustand. Eine unschöne Sache, die sich die Verantwortlichen im Hause Ninco sicherlich zu Gemüte geführt haben und in einer zweiten Serie bereits nachbesserten. Letztendlich muss jeder Kunde selbst für sich entscheiden, ob er diese Brit-Katze haben will und mit diesem behebbaren Makel leben kann oder nicht. Kunde mit zwei Linken Händen wird das sauer aufstoßen. Versierte Rennfahrer legen kurz Hand an und schon passt das Spaltmaß.



Schöne Formensprache und Klassikelemente in Chrom bringen nicht nur die Flügelschrauben auf Drehzahl.

Jaguar E-Type *Blick unter die Haube*



Spalt des Anstoßes: Chassiswanne und Aufbau wurden bei der ersten Serie nicht kongruent bemessen. Am Testwagen: 0,4 mm Differenz, die ein Spaltmaß hinterlassen. Entweder lebt man mit britischer Autobaukunst oder greift zur feinen Feile und nimmt Material und Spannung weg. Wenn man den Jaguar mit MTS fährt, klappt plötzlich der Spalt (Bild unten).

Ohne MTS, aber Blei im Bodenblech nimmt in Fahrt Druck weg, der Spalt bleibt meist zu. Mittlerweile ist das Problem laut Ninco in Serie behoben.



Rundstrecke



Jaguar E-Type

Tim Hunt Magazine®

Wäre interessant zu wissen ob bei Ninco jemand gepennt hat oder ob man die Passungenaugigkeit der Originale imitieren wollte. Klassikliebhabern ist der Wagen wärmstens ans Herz zu legen. Mit minimalst Aufwand glänzt er mit einem tollen authentischen Fahrverhalten, und das sogar trotz des anfangs von manchen beklagtem Frontmotor. Wo sitzt der eigentlich beim Original? Ja genau, auch vorne. Wer also immer noch jammert und behauptet ein Auto mit Frontmotor wäre unfahrbar darf sich weiterhin Vorurteilen wie Illusionen

hingeben. Der Jaguar fährt souverän, nimmt man ein paar kleine Kniffe, die für jeden magnetfrei aufbereiteten Wagen fällig sind, in Angriff. Fährt man mit MTS, ist das kein Thema, der Gravitationsverstärker saugt den Wagen samt Bodenblech fest an die Strecke. Aber ohne macht es mehr Spaß, ist stilvoller und bringt das Feeling, das man in einem echten E-Type ebenfalls genießen kann. Der Tanz auf einem Vulkan mit dem Wissen, dass man die längste, schönste und am tollsten fauchende Schnauze vor sich hat.

Fazit:

Der neue Jaguar E-Type von Ninco ist eine gelungene Überraschung mit tollen Klassiker-Fahreigenschaften. Anfängliches Spaltmaß-Geplänkel der aller ersten Serie ist ärgerlich, aber kein Beinbruch, weil behebbar. Der versierte Fahrer greift zur Feile und fährt mit etwas Blei im Bodenblech, breitem Grinsen und ausgefahrenen Krallen.



Tim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

Schmale Spur und Reifen, aber Länge läuft. Frontmotor unfahrbar? Blödsinn! Sogar ohne Magnetsauger MTS fährt der E-Type souverän. Blei im Innenbereich hinter den Motor und unter die Messingradlager der Hinterachse. Motorwellenlager hinten und das Aggregat einkleben, Vorderreifen klar lacken, Ölservice und ab geht's. Klassik Fahrgeuss der Extraklasse. Katzen-Liebhaber werden schnurren.





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

Audi R8 LMS

Testcar von NSR



Rundstrecke

R8 LMS

Tim Hunt Magazine®

Letzten Februar auf der Messe in Nürnberg konnten wir uns die Nase an der Vitrine von NSR platt drücken, bevor wir den ersten Audi R8 LMS in den Händen halten durften. Es handelte sich dabei um einen Vorserien-Prototyp, der noch handgeschnitzt aussah. Die Überraschung war den Italienern gelungen. Beim Chassis erkannte man das neue Chassis mit Schwingarm, das wir aus dem Porsche 997 und der Corvette C6R kennen. Nun rollt der Ingolstädter Supersportler aus den Werkshallen von NSR und zwei Uni farbige Rollouts in silber und rot sind zu haben. Kürzlich erschien die erste Rennversion im Stars and Stripes Look.

Bevor wir den Wagen auf die Piste zum ersten Rollout schicken, drücken wir die MTS-Pille raus. Zudem verlangt die Vorderachse eine fundierte Einstellarbeit. Mitgelieferte Madenschrauben mit störungsresistenter Inbusgröße (NSR-üblich)

müssen von unten und oben ins Chassis gedreht werden. Zwei Schrauben von unten, zwei von oben lassen vielfältige Setup-Möglichkeiten in der Einstellung der Vorderachshöhe vornehmen. Wir entscheiden uns für eine neutrale Fahrlage, die



Satter Stand in den Kotflügeln: Präzise Tiefbett-Alufelgen mit schönen Kunststoff-Einsätzen. Kühlöffnungen rundum be- und entlüften das Aggregat, welches das Sidewinder Metall-Getriebe befeuert.



Rundstrecke

R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

gesamte Bodenplatte des R8 soll parallel zur Piste verlaufen. Die vier Schrauben beschränken den Schwenkbereich der Vorderachse wie ihre Einbauhöhe. In Konsequenz bedeutet das die Höhe des Vorderwagens kann über diese vier Schrauben präzise eingestellt werden. Der L-Kiel

steckt im Schwingarm, der ausreichend weit ausfedern kann um Bodenkontakt zu halten. Wer auf seinen Ausrückwinkel Einfluss nehmen will: eine mitgelieferte Präzisionsschraube kann eingebaut werden und den Weg limitieren bzw. auf Null setzen. Im Letzten Fall hat man dann

einen starren Schwingarm, nutzt aber immer noch den Ausrückweg des L-Kiels, der zudem autonom höhenverstellbar arbeitet. Wir ließen ihn gewähren und haben die Schraube weggelassen. Der Audi liegt störungsfrei und sehr kultiviert auf unserem schnellen Pflaster.



Bei den inneren Werten das übliche Programm von NSR: über drei Schraube entkoppelbarer Dreibein-Antriebshalter. Hinterachse, Getriebe wie Motor finden darin Platz und arbeiten unabhängig vom Chassis, was der Fahrlage in Kurven ungemein positiv entgegen kommt. Ein kraftvoller King 21 Evo3 Longcan Anglewinder mit präzise gefertigtem Metallgetriebe sorgt für kraftvollen Vortrieb. Mit maximal 21400 Touren drückt er brutale 350gcm auf die kalibrierte Antriebswelle. Die Slicks krallen sich dank ihres

Elegant bullige Linienführung und satte Fahrleistungen: Der R8 ist eine Macht in Kurven: Tiefgang, Spurtreue und transparenter Grenzbereich für radikales Räubern.

Rundstrecke

R8 LMS

Tim Hunt Magazine®

Luftpolsters zwischen ihnen und den Präzisions-Aufelgen griffig in den Plaspflast. Hauchdünne Doppelstege in den Felgen halten die Reifen und zwischen ihnen sitzt dieses Luftpolster, das dem schwarze Gold die Möglichkeit bietet, sich beim Beschleunigen mit maximaler Auflagefläche in den Untergrund zu krallen. Mit zunehmendem Pick-up, also dem Aufnehmen von Schmutz verlieren die Reifen logischerweise wie an allem Rennwagen an Haftung. Bei einem so stark motorisiertem Boliden wie dem NSR R8 macht sich so ein Umstand schwerwiegender bemerkbar als an einem vergleichbar schwächer motorisiertem Gerät. Der Grip an der Hinterachse geht verloren, ein geschicktes Händchen ist beim Beschleunigen gefragt. Irgendwann ist es unumgänglich an die Box zu kommen, die Reifen mit Klebebahn abzuziehen und schon kann man mit neuem Gripniveau den Kurs unter die Räder nehmen. Selbstverständlich unterdrückt diesen Effekt ein eingebautes MTS.

Wer will allerdings mit so einer sportlichen Flunder mit Einsteigerfahrhilfe um den Kurs jagen? Wir nicht! Schön gestaltete Speichenfelgeneinsätze runden das hochfunktionelle Räderpaket optisch ab. Man sollte sie in den Felgen verkleben, sonst könnte ihr Verlust im Rennen sehr schnell anstehen. Sie sind zudem lackierbar, falls jemand individuelle Wünsche am Start hat. Den Rollout Audi von NSR gibt es in silber und in rot, was das Fahren im Originalmodus wie auch das Selbstgestalten der Karosserie offen lässt.

Wie bei NSR üblich liegt der Focus klar auf der Funktionalität und den inneren technischen Werten. Die Optik ist in den letzten Jahren ständig hochwertiger geworden. Klar nicht so hochdetailliert wie bei manchen anderen Herstellern, aber sehen lassen kann sie sich in

jedem Fall. Schöne das gerippte Kühlfenster im Bereich des Mittelmotors sieht klasse aus. Zwei kraftvoll intonierende Endrohre, ein Heckdiffusor, Spiegel und Lampengläser sind längst Standard. Seitliche Kühllöffnungen schaufeln Frischluft zum mächtigen Aggregat.

Die Vorderachse bekam von uns je zwei 0,5mm Spacer. Der R8 sieht nicht nur besser aus, er stützt sich noch satter ab und demonstriert Laufkultur und Gelassenheit, ideal für harte Langstreckenrennen.



Rundstrecke

R8 LMS

Auf der Piste zeigt sich der Audi von seiner besten Seite: Kraftvoll zieht er aus dem Stand durch bis auf sein Maximum, das er schnell und seidenweicher Laufkultur erreicht. Kurven meistert er mit souveräner Ausgeglichenheit. Wie das oft zitierte Brett liegt der Bayer auf Kampflinie und zieht sauber seinen Strich durch den Richtungswechsel. Es ist dabei egal, ob man dabei im Teillastbereich vorsichtig rollt oder den Schieber aufmacht. Der Audi stemmt sich durch seine kompakten Maße und seine Spurbreite gelassen gegen die Fliehkräfte und bleibt trotz klarer Kampfansage gelassen auf der Ideallinie. Emotionen werden geschürt, lässt man die bayerische Mittelmotor-Flunder richtig fliegen. Bei NSR bedeutet Grundgeschwindigkeit eben etwas anderes als bei manch anderem Tuner. Der Audi fühlt sich sowohl im niedrigen als auch im hohen Geschwindigkeitsbereich pudelwohl. Ein Langstreckeneinsatz auf so einem Boliden kann ich mir sehr gut vorstellen.

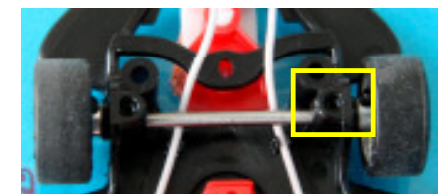
Fazit:

Der Audi R8 von NSR wird dem Ruf der italienischen Weltmeister-Schmiede ab Box gerecht: Eine siegfähige Fahrmaschine mit hochwertig kompromissloser Renn-Technik unter der leichten Haube, deren Optik eine für die Klasse angemessen gute Figur hinlegt. Handarbeit und viel Fahrleistungen für Leute, die einen hohen Anspruch haben wollen.



Sidewinder mit beeindruckenden Leistungsdaten im entkoppelten Antriebshalter. Für zuverlässige Zündfunken gibt's den einstellbaren Schwingarm um den L-Kiel. Für die perfekt individuelle Setup-Findung: höheneinstellbares Vorderachs-Pendelspiel über Madenschrauben. So kann man den R8 auf wendig selektive wie schnelle Vollgaskurse abstimmen. Perfekt! Die Kunststoffscheibe mit Kühlrippen? Logisch!

Audi R8 LMS Testcar		
Länge	Breite	Höhe
139,4 mm	62,2 mm	36,7 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
82,7 mm	57,7 mm	61,9 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
87 g	King 21 Evo	Anglewinder



Sind 600 PS und 600 Nm genug?



Jim Hunt Magazine®

McLaren ist zurück

In den 90ern brachten die Briten mit ihrem F1 den Supersportler schlechthin. Nun sind sie zurück mit einem Schnäppchen. Scalextric geht mit in die Vollen!

Rundstrecke

McLaren MP4-12C

Tim Hunt Magazine®

McLaren hat wieder einen Supersportwagen am Start. Für läppische 200.000 Euro kann man den MP4-12C kaufen. Im Vergleich zur legendären Fahrmaschine aus den 90ern ein Sonderangebot. Der von 1993 bis 1998 gebaute McLaren F1 wäre knapp 1,5 Millionen Mark zu zahlen. Pischke, der damalige Mann von BMW und später VW nagelte so einen Supersportler mit Totalschaden in die Botanik. Er war den 627 PS des BMW V12 wohl nicht gewachsen. Vollausedreht waren 391 km/h drin. Zu viel für den Auto-Konzernlenker.

Elf Jahre später, 2009 war die Zeit reif für einen neuen McLaren Supersportler. Der MP4-12C ist wieder ein eigenständiges Projekt, die mehr oder weniger erfolgreichen Liaison mit Mercedes ist vorbei. Selbstverständlich fließt beim Projekt wieder Formel 1 Technik ein: Carbon-Monocoque für minimales Gewicht und Sicherheit. Der eigene Biturbo V8 holt aus 3,8 Litern Hubraum wilde 600

PS und 600 Nm heraus. Null auf Hundert in 3,3 Sekunden, die doppelte Geschwindigkeit steht in 9,1 Sekunden auf der Uhr. Die über Paddel geschalteten sieben Gänge flutschen über ein Doppelkupplungsgetriebe auf die mächtigen 20 Zylinder der Hinterachse. Vorne bescheidene 19 Zoll Schläppen. Es ist klar, dass Scalextric sich der britischen Tradition verpflichtet fühlt, auf den



Leicht, stark, flach und breit: Supersportwagen kommen ohne solche Parameter nicht aus, um ihrer atemberaubende Performance auf der Straße gerecht zu werden. Ein Biturbo holt aus nur 3,8 Litern 600 PS und 600 Newtonmetern aus dem hauseigenen McLaren Aggregat. Scalextric hat die Werte hervorragend fahrbar umgesetzt.



Rundstrecke

McLaren MP4-12C

Tim Hunt Magazine®

Zug aufspringt und mit voller Leistung im Windschatten des McLaren mitfährt. Supersportler ohne Sponsorengelächter scheinen auch bei Slotherrenfahrer einen gewissen Stellenwert zu genießen, tauchen mit großer Regelmäßigkeit Traumwagen aus dieser Kategorie auf. Aston Martin, Porsche, Lamborghini, Koenigsegg, Pagani und Ferrari sind von einigen Schmieden zu haben, gehören diese Autos zu den heißen Wettbewerbern des McLaren. Wir haben schon manches der Edelrenner am Limit gefahren und lieben Ausnahmefahrten in hochtechnisierten Fahrzeugen dieser Liga immer wieder aufs Neue.

So auch im MP4-12C: Helm auf und los geht's auf die Piste. Die Beschleunigung dank des automatisierten Sidewinder-Getriebes ist beeindruckend. Seidenweich und ruckfrei zieht es alle Gänge durch und katapultiert und auch mit ausgebaute Traktionskontrolle MTS ins Nirvana der Fliehkräfte und berauscherer Geschwindigkeit. Pedal to Metal gilt hier nicht, Pedal to Carbon trifft das Thema auf den Zylinderkopf. Der 3,8 Liter Biturbo wuchtet den kohlefaserleichten Briten mit

orangefarbiger Signallackierung vehement um den Kurs, dass einem Hören und Sehen vergeht. Der Abtrieb ist den Briten gelungen, sauber kann man auf Kampflinie durch Kurven ziehen. Radikales Cornering? Kein Problem. Der McLaren bleibt spur stabil, man muss ihn schon verdammt falsch und hart rannehmen, möchte man sein Heck aus der Ideallinie lupfen. Dank leistungsstarker Keramik-Bremsanlage erlaubt er einen verdammt späten Ankerwurf erst unmittelbar am



Damit seine Leistung auf die Straße fließt: 20 Zoll hinten, 19 Zoll vorne. Perfektes Beschleunigen wie Bremsen.



Formel 1 Technik: Die Kühler sitzen seitlich hinten. Dadurch kann die Bugnase sehr flach gehalten werden, was den Abtrieb erhöht.

Rundstrecke

McLaren MP4-12C

Tim Hunt Magazine®

Kurveneingang. Beim Anbremsen sind kurzzeitig Blackouts möglich: Nicht im Motormanagement, sondern unter dem Fahrerhelm, so gewaltig packen die Bremszangen zu. Hin und wieder taucht der Klabautermann auf und verschwindet wieder, sobald sich der Kreislauf dem harten Tritt aufs Pedal akklimatisiert. Weiche, breite Rennslicks mobilisieren einen gelungenen Mix aus Traktion und Leichtlauf auf Pflasphaltmischungen der bekannten Rennbahndesigner. Klarlack auf den Frontreifen eliminiert kontraproduktiven Grip in Kurven ohne MTS. Perfekt rollt der Briten nach dieser Maßnahme durch den Richtungswechsel, egal ob enger oder weiter Radius. Anstelle des Haftverstärkers haben wir das Magnetfach mit einer Lage Blei aufgefüllt. Hinter den Motor kam ebenfalls eine schlanke Lage Schwermetall. Ölservice und ab auf die Strecke. Schon ist der MP4-12C fahrfertig präpariert. Kleiner Schönheitsfehler noch: Während die roten LED hinten

McLaren MP4 -12 C		
Länge	Breite	Höhe
141,2 mm	65,8 mm	37,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
83,9 mm	58,3 mm	59 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
86 mm	Standard	Sidewinder

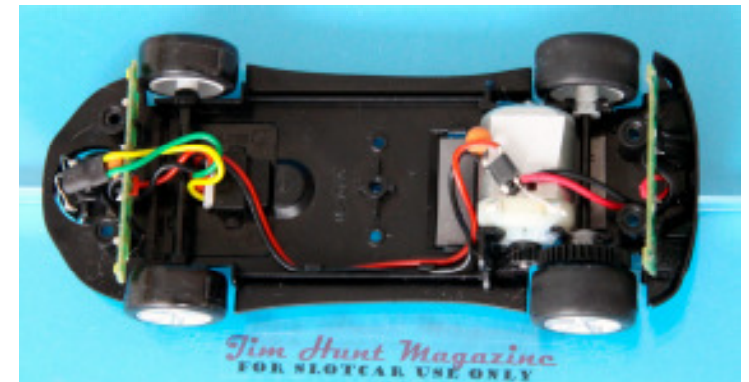


State of the Art bei Supersportlern: Das Aggregat sitzt sichtbar unter eine Glashaube mit seitlichen Lüftungsschlitzen. Dazu gibt's ein bulliges Heck für die stabile Straßenlage.

wunderbar leuchten, vorne scheinen sie seitlich durch die Außenhaut der Karosse. Mit einem Pinsel Silberfarbe an dieser Stelle innen auftragen und der Supersportler hat seinen letzten Schliff für den perfekten Auftritt!

Fazit:

Scalextric hat den aktuellen Supersportler von McLaren mit beeindruckend durchschaubaren Fahreigenschaften ausgestattet. Optik und Leistungsfähigkeit runden den flachen Briten ab und heizen dem Fahrer ordentlich ein. So muss es im Cockpit einer teuren Fahrmaschine heimischer Slot-Scheichs zugehen.



Kraftvoller Sidewinder im Heck. Er bekam eine Lage Blei vor und hinter das Motorgehäuse ins Chassis, das erhöht Abtrieb und Grip. Vorderräder klar lacken und mit kontrolliertem Vollgas geht's ab auf die Piste.



Ideallinie **Slotshop**

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

www.ideallinie-slotshop.de

California Dreamin'



Briten schicken ein
deutsches Kultauto an
die Westküste. Wir
lassen uns vom heißen
Boxersound treiben...

Kult-Tour

Volkswagen Käfer

Jim Hunt Magazine®

Blumenkinder am Straßenrand. California Dreamin' klingt aus dem Radio und die Brandung am Strand ist perfekt zum Surfen. Knapp bekleidete Damen posieren vor den auftrainierten Männern am Muscle Beach. Das süße Leben der Westküste hat uns voll erfasst und der Boxersound des knuffigen Volkswagens erinnert an eine Nähmaschine von Pfaff. Ein luftgekühlter alter Elfer klingt ähnlich, nur wesentlich brutaler. Das Sardinendosendach lässt sich perfekt aufrollen und der Sunshine State beglückt uns mit voller Lux-Stärke. Eine coole Rayban auf die Nase und schon steigt der Coolnessfaktor im Cockpit dieser wilden Fahrmaschine merklich. Die Beachboys trällern nun im Radio und ich bekomme verdammt viel Lust endlich an den Strand zu gehen. Aber es geht nicht, wir müssen für Scalextric deutsches Kulturgut auf vier Rädern

testen. Der frisch restaurierte Wagen ist eine Augenweide und die Blicke an der Uferpromenade sind uns gewiss. Fast schon unglaub-

lich, dass wir uns im Concour d'Ellegance gegen dicke Straßenkreuzer und ihr mächtiges V8-Wummern durchsetzen können. Girls like this

Ein Blick zum Verlieben: Knuffige Käferromantik.



Lässiges Cruisen an der Strandpromenade macht mit dem Volkswagen von Scalextric richtig Laune. Stilvoller in Blech gekleidet kann man nicht auftreten. Es muss nicht immer ein dicker V8 sein...

Volkswagen Käfer

Jim Hunt Magazine®

Volkswagen. Chevy fährt hier jeder Hillbilly. Also rauf aufs Gas und wir lassen die 34 Pferde wild galoppieren. Neben meiner offenen Seitenscheibe rollt ein Mustang im Standgas vorbei und ich bin tief beeindruckt, als ich einen Shelby Sticker an seinem Blech ausmache. Egal, heute ist Understatement im Sunshine State angesagt. Was soll man schon sagen, umgeben von 34

Pferden und sinnlich geschwungenem Blech aus Wolfsburg. Die Tatsache, dass ein Mann aus der Wolfsschanze die Idee zu diesem Automobil hatte, lassen wir hinter uns und genießen die dezente Fahrt. Der Drehmomentverlauf des Boxer-Motors gefällt mir gut. Er kommt schön aus dem Drehzahlkeller und stemmt auch in Fahrt seine letzten Reserven deutlich angenehmer als ein Reihenmotor. Das kenne ich aus meinem Porsche, allerdings geht darin die Marie eine Spur deutlicher ab, drückt man das Pedal hart aufs Metall. Egal! Sonne, Wind und Wogen wie der Blick auf sagenhafte Bikinis am Straßenrand lassen den Wunsch nach Drehzahl, Leistung und Racing verstummen. Ellbogen raus und schön

lässig cruisen. Schmale Reifen senken den Verbrauch und bringen den Käfer schön geschmeidig in Fahrt. Dickere Schlappen würden eine ordentliches Tuning-Programm des Fahrwerks, der Bremsen, der Maschine und allerlei bedeuten. Heute pfeifen wir auf Leistung! Der Weg ist das Ziel und Stil ist keine Frage der Pferdestärken unter der Haube, sondern der flotten Käfer auf dem Beifahrersitz.

Fazit:

Der coole Käfer von Scalextric bringt das Lebensgefühl von wildem Flower-Power und deutschem Bürgertum hervorragend unter das Verdeck. Ein Volkswagen, bei dem der Name noch Programm und kein Marketinggag ist. Ein knuffiges Auto zum Liebhaben und genussvollen Cruisen! Hold the line and light my fire!



Ein Sonnendach für den Sunshine State. Die frische Lackierung in Babyblau und Weiß macht eine hervorragende Figur vor dem Strandcafé. Der Boxersound klingt durch seine zwei Heckrohr wie in alten Tagen: Nähmaschine und kraftvolles Röhren in Harmonie. Doppelte geschwungene Stoßfänger geben dem Volkswagen den letzten Klassikschliff. Ein Auto zum Träumen. Träume werden darin wahr.



Neue Version

SLS AMG

Große Räder, preiswertes One Setup und optisch klar zugelegt. Der Motor läuft kultiviert und bietet sehr angemessene Leistungsdaten.



Jim Hunt Magazine®

In der letzten Ausgabe des JHM stellten wir den Ninco SLS als Prototyp vor. Nun kommt die One Kundenversion.

Rundstrecke



Optisch und fahrdynamisch gefällt der SLS der preisgünstigen Ninco One Linie. MTS raus, Vorderäder mit Klarlack versiegeln und schon kann es losgehen. Unser Testwagen hatte ein sehr lautes Getriebe, das wir mit Zahnpasta (Schleifpartikeln) einlaufen ließen. Hinterher war deutlich mehr Ruhe unter der Haube und mehr Druck auf der Kurbelwelle. So macht der SLS Spaß. Die Kühlerfront um den Stern wurde gegenüber dem Prototypen deutlich verfeinert. Uns gefällt er mit den großen Kunststoff-Felgen deutlich besser als mit den fahrdynamisch tollen, aber viel zu kleinen Alus.



Neue Version

SLS AMG



Zahnpflege gegen Getriebekreischen auf unserem Einlaufstand.



Jim Hunt Magazine®

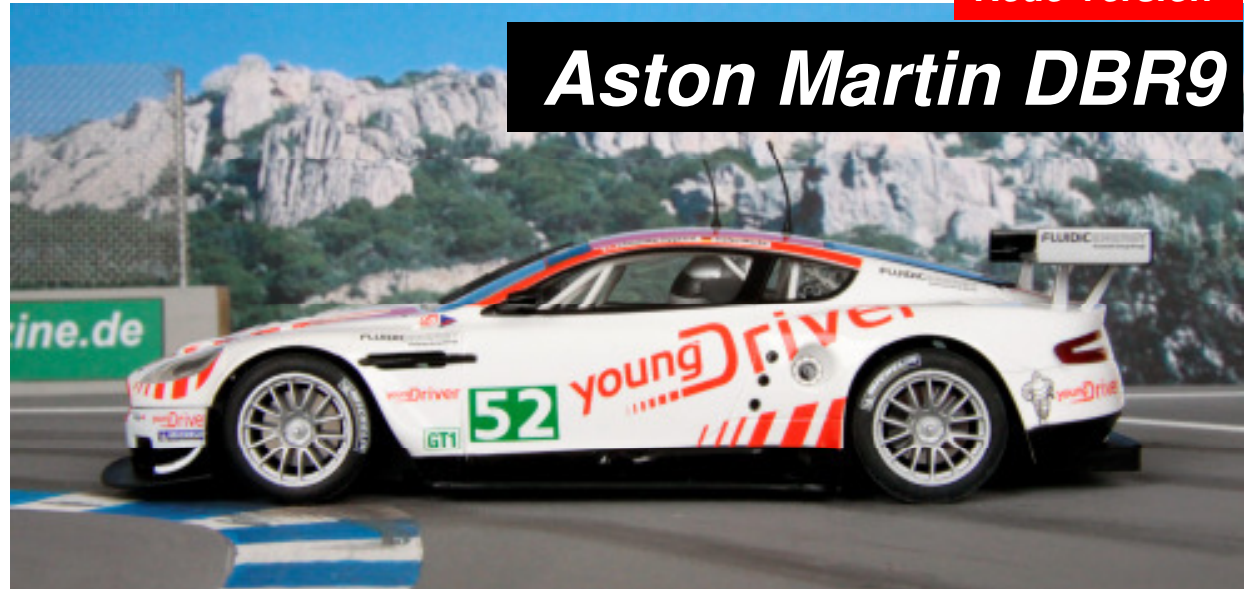
Neue Version



Scalextrics Supersportler für die GT1 Klasse ist britisch, nobel, Dauerbrenner und nicht klein zu kriegen: Eine neue Version dreht ihre Runden...

Jim Hunt Magazine®

ASTON MARTIN *DBR9*



Der Aston Martin steht nach anfänglichen Werkseinsätzen längst auch für Privat-Teams zur Verfügung. Es gibt mittlerweile diverse Versionen des britischen Dauerrenners, längst haben ihn Sammler für sich entdeckt. Wir haben ihm sogar schon einen Workshop gewidmet, in dem wir den Wagen in drei verschiedenen Tuningstufen aufgebaut haben.



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



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



*Porsche 997 Rennsportversion
mit Käfig und Hochleistung satt.
Was geht ab im Über-Elfer?*

Jim Hunt Magazine®

GT3 RS von AutoArt

Rundstrecke

Porsche 997 GT3 RS

Jim Hunt Magazine®

AutoArt geht das Thema Sport-Porsche gerade dann an, als beim Original die Bauzeit ausläuft. Den GT3 RS gibt es nicht mehr als Neuwagen, es sei denn man greift den Markt der privaten Sammler und Spekulanten ab. Das bleibt uns erspart, geht der Tuner aus Fernost in die Vollen mit zwei knalligen 997ern in Knallgrün und Orange. Die Farben gab es schon einmal in den 70ern, als man mit schrillen Farbtönen sportlich interessierte Kunden für flotte Elfer gewinnen wollte und konnte.

Wie von AutoArt gewohnt, gibt es optisch wie üblich nichts zu mäkeln. Es ist unübersehbar, dass hier ein Modellautohersteller mit Knowhow für eine verdammt hohe Detailtreue am Bauen ist. Die Messlatte liegt dabei dermaßen hoch, dass man fast meinen könnte, die Über-Sportelfer wären Standmodelle. Weit gefehlt, sie fahren! Und die Ingenieure gehen sogar den mutigen Schritt wie ihn Fly vor Jahren wagte: Der Motor sitzt da, wo er beim Porsche hingehört. Hinten und zwar hinter der Hinterachse. Wird sich dieser mutige Schritt auszahlen? Wie werden die beiden Autos fahren? Es ist kein Geheimnis, dass die meisten Wagen dieser Manufaktur nicht mit den Fahreigenschaften erfahrener Konkurrenten aus Italien mithalten können. Es ist sicher auch nicht das Ansinnen von AutoArt neue Rundenrekorde mit ihren Wägen aufzustellen. Es geht um Optik, Emotionen und Leidenschaft. Und die bekommt der Kunde im satten Format. Die profilierten Reifen können sich sehen lassen, wenn sie vom

Gripniveau klar nicht mit PU und anderen soften Rennmischungen mithalten können. Die Felgen sind entgratet und laufen an beiden Testmustern rund. Mit MTS fahren die Autos wie auf Schienen,

ideal für Einsteiger oder solche, die durch eingeschränktes Fahrkönnen im Grenzbereich ihre schönen GT3 nicht schrotten wollen. Also fahren wir den einen erst mit nur einem Magnet



Ohne MTS geht's mit Karacho über kurvigem Geläuf in heimatlichen Gefilden. Die GT3 RS malen Striche auf den Asphalt und lassen keinen Zweifel aufkommen. RS bedeutet Rennsport und nichts anderes.

Porsche 997 GT3 RS

Jim Hunt Magazine®

im Wagen und kommen damit hervorragend zurecht. Es bleibt ein klar definierter, breiter Grenzbereich und wuchtet man den Porsche beherzt durch die Kurve, schwenkt sein Heck kurz aus. Die Übersetzung ist auf Alltag abgestimmt. Die Heckwasserboxer ziehen

stramm durch, sind allerdings keine bissigen Furien, die vorsichtig gezähmt werden müssen. Man sollte sich einen vorausschauenden, runden Fahrstil angewöhnen. Dann ist man am besten mit dem wunderschönen Supersportwagen mit Straßenzulassung unterwegs. Der fest im Innen-

raum der Karosserie eingeschweißte Käfig verlangt Respekt. Ohne Helm kann man sich die Birne ganz schön anstoßen, vor allem dann, wenn das Heck aus dem Drift in Normalnull-Lage zurückkehrt und der Wagen plötzlich wieder Grip aufbaut.

Nun zur Gretchenfrage: Wie fährt der Wagen ohne Hafthilfe? Also beide MTS aus dem Chassis entfernt und eine erste Testrunde. Noch etwas unentschlossen geht es um den Testparcours und schnell wird klar: Es muss Blei ins Chassis. Ohne Trimmung macht das alles wenig Sinn.



Wer hat die Nase vorne? Peppige Farben verkünden im Rückspiegel, dass keine Leisetreter am Start sind. Einer mit und einer ohne MTS. Für jeden Geschmack ist etwas dabei. Lackierung und Details sind eine Wucht und heben die Messlatte erneut deutlich an. Für Freunde Zuffenhausener Sportwagen ein Muss.



Porsche 997 GT3 RS

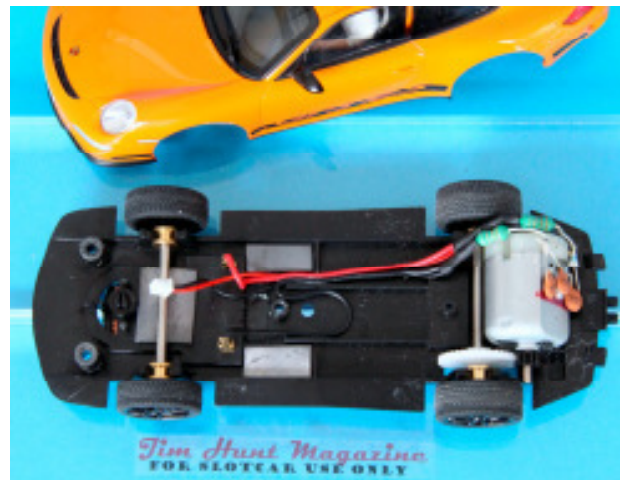
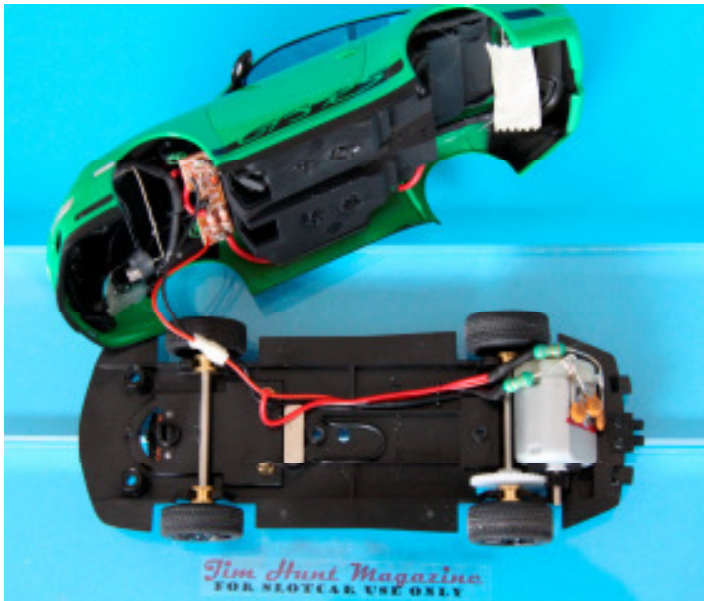
Tim Hunt Magazine®

Wie auf den Chassis-Bildern zu sehen ist, kommt man mit ausgleichendem Ballast im Vorderwagen gut zurecht. Der Sechszylinder Sidewinder in schräg gekippter Anordnung hält den Schwerpunkt hoch, aber genussvollem Heizen auf privaten Rennkursen steht nichts im Wege. Der obligatorische Ölservice der Radlager,

Getriebe, Motorwelle und L-Kiel sorgt für den wünschenswerten Leichtlauf der beweglichen Mechanik und schon geht's mit deutlich mehr Fahrspaß rund. Ach ja, eine Lichtmaschine hat AutoArt auch verbaut. Also kann man mit Fahrlicht vorne zeigen, wer kommt. Mit Fahrlicht hinten, wer vorne fährt.

Fazit:

AutoArt hat sich mit dem Porsche 997 GT3RS technisch an eine authentische Motorlösung gewagt, die in der passenden Abstimmung mit MTS oder Blei auf Heimkursen harmoniert. Ein runder Fahrstil, Gefühl fürs Auto im Grenzbereich und ein ästhetisches Auge bringen den Fahrer weit nach vorne.



Porsche 997 GT3 RS		
Länge	Breite	Höhe
142,2 mm	58,7 mm	41,5 mm
Radstand	Spurbreite vorne	Spurbreite hinten
75,2 mm	53,3 mm	55,7 mm
Gewicht	Motor	Getriebe
91 g	Heck Standard	Sidewinder

Der grüne läuft mit MTS vorne, der orangefarbige komplett „ohne“. Er bekommt Trimmblei in den Vorderwagen, was das Gewicht des geeigneten Heckwasserboxers ausgleicht. Das Sidewindergetriebe ist gutmütig abgestimmt, ein guter Kompromiss aus Biss und Fahrbarkeit. Messingradlager rundum und straßentaugliche Profilreifen können mit Rennslicks nicht mithalten, sind aber auf Landstraßen gut fahrbar. Vorausschauendes, rundes Fahren ist angesagt. Hektisches Verschleißfahren mit wildem Tanz auf Gas und Bremse bringt wenig Freude. Ein Ölservice der Antriebsteile bringt klare Pluspunkte.

Neue Version

Ferrari 458 Italia

Carrera bringt nach dem Debüt in rot und gelb eine Version in graumetallic. Selbstverständlich mit digitalem 132 Chiptuning.



Rundstrecke



Perfekt inszenierte Formensprache, wie es sich im Supersportwagen Bau gehört. Der 458 Italia zeigt auch in edlem Grau, was Design bedeutet. Carrera hat den Wagen wunderschön aufgebaut und er fährt sich mit wie auch ohne MTS angenehm mit einem durchschaubarem Grenzbereich.



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Ferrari 458 Italia



Schöne Fünfspeichen, große Pizzen und scharfe Bremszangen. Obligatorisch: Das Poweraggregat unter der Glashaube im Heck.



Mit oder ohne Leitkiel ■■■



Hautnah dabei mit
Tim Hunt Magazine®

Voll draufhalten ...

Scalextric bringt zwei neue Resistant- Rennausführungen für großen Fahrspaß zum überschaubaren Budget: **Audi R8 LMS und Lamborghini Gallardo GT**

Neue Versionen



Jim Hunt Magazine®

RESISTANT
Audi R8 LMS



Robuste Karosserie ohne Cockpit Inlet, dafür Nehmerqualitäten und weniger Gewicht. Die Fahrmaschine ist ein Gipfelstürmer, nicht nur für Einsteiger. Optisch sehr schön gebaut und schnell wie der Teufel, auch ohne MTS. So muss ein LMS sein.

Der Audi vom Team Rosberg gefällt durch sein klares Design, eine Mischung aus dezent und auffällig. Silber, schwarz und gelb geben ihm eine ganz besondere Note.



Rundstrecke



Der Lambo in schwarz und gelb ist einfacher gebaut als der Audi R8. Anstelle von Scheinwerfergläsern gibt es nur Aufkleber, die allerdings bei voller Fahrt egal sind. Kein Auto für Vitrinetrachter, sondern für reulose Heizer auf dem GT-Kurs. Hier spielt der Gallardo seine Nehmerqualitäten aus.



Neue Version

RESISTANT Lamborghini Gallardo GT



Lediglich die Spiegel und der exponierte Heckflügel können bei harten Ausritten leiden. Der restliche Body kann einiges ab.



Jim Hunt Magazine®

Neue Version

Escort MK I

Er ist nichts für Leisetreter und verlangt nach einem strengen Herrchen, damit er nach seiner Pfeife tanzt. Tuner Scalextric bringt einen neuen Bello, der ab Standgas mit seinen Zähnen fletscht.



Jim Hunt Magazine®

Hundeknochen auf Ideallinie

Rundstrecke



Dicke Striche malen ist keine Kunst, das aggressive Cosworth Aggregat liefert Leistung satt. Es ist aber Kür, die Performance auf den Kurs zu bringen, ohne die Botanik zu durchpflügen. Klassisch ohne MTS geht die Maschine schon mit 9 Voltan Magermix Sprit ab wie Luzi im Schlafrock. Der Escort lässt sein Heck tanzen, aber nur wenn ein Könner am Volant sitzt. Andere mutieren zum Gärtner und fahren in die Grasnarbe. Der Klabauteermann sitzt im Tank!



Neue Version

Escort MK I



Das Dunkelrot mit Silber sieht klasse aus und kaschiert den Kampfhund, der einen Knochen in seinem Maul vor sich trägt. Weit ausgestellte Radhäuser nehmen Hallibrand Felgen auf, die mit breiten Schlappen für Grip sorgen, sofern man nicht zu scharfen Sprit in die Brennräume lässt. Die zwei Schmutzlappen am Heck muten befremdlich an, sind aber ein Indiz dafür, dass es auf der Insel viel Regen gibt. Wer sich ästhetisch beleidigt fühlt, kann sie leicht demontieren.



Jim Hunt Magazine®

Lotus Cortina

Neptune Racing Team

Teach them
a lesson!



Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



Charakteristische Hecklampen mit Benzsternen, die Kopf stehen.



Neue Version

Lotus Cortina



Jim Clark fuhr ihn und viele Privatfahrer auch. Der Ford Cortina bekam ein scharfes Aggregat von Lotus verpasst und vollstreckt die Tourenwagen-Szene der 60er Jahre. Im Gegensatz zur Revell-Ausführung bekommt man bei Tuner Scalextric die Ausführung mit Stahlfelgen, hat auch was. Authentische Fahreigenschaften sind ab Werk drin, tankt man 9 bis 12 Voltan.



Jim Hunt Magazine®



Slot Point Baukastensystem: Zahle nur, was Du brauchst!

SlotPoint Chassis
SPGEWS - seitliche Gewichte

SlotPoint Chassis
SPVAH35 - 35mm VAH

SlotPoint Chassis
Gewindestift
SPDST

SlotPoint Chassis
SPKHFL - flache Karohalter

SlotPoint Chassis
SPKH90 Karohalter 90 Grad

SlotPoint Chassis
SPBKC13D - mit allen wählbaren Optionen

SlotPoint Chassis
SPBKC13D - ohne Optionen

© Jim Hunt Magazine® 2011

Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

Für kleine 13D und große 18D Motoren!

Neue Version



SCX schickt die heiße Schnitzer Version auf die Strecke.
Wir steigen ein und berichten live aus dem Cockpit

BMW M3 GT2

Jim Hunt Magazine®



BMW M3 GT2

Manchmal passt es einfach. Vergangenen Spätsommer waren wir auf Recherche beim Jochen Rindt Revival auf dem Salzburgring. Als Zaungast trafen wir den M3 GT2 vom Schnitzer Team, zudem auch die in Jim's Universum vorgestellte superheiße DVD über das Team und die Vorbereitung der 24 Stunden passt. Nun ergibt sich ein praktischer Synergie-Effekt, bringt SCX genau zur richtigen Zeit das richtige Auto. Den M3 in exakt der Ausführung. Also nichts wie los und alle Ressourcen ausschöpfen. Der Bayer von SCX ist wie von Carrera schon einige Zeit auf dem Markt, aber eben nicht in genau dieser Ausführung. Schnell den Test beider längst vorgestellter Wagen vor dem geistigen Auge Revue passieren lassen und noch mal kurz ein Blick ins Archiv. Schon sind alle Eckdaten präsent.

Klar, der Über-3er von SCX hat ein Aggregat verbaut, das schön aus dem Drehzahlkeller mit V8 typischem Drehmoment aufwartet und seine Leistung dank genügend Hubraum über das weiterhin ansteigende Drehzahlband abfeuert. Dazu der pendelnd gelagerte Antriebshalter im

Heck, der Motor, Getriebe und Hinterachse vom Haupt-Chassis entkoppelt. Das sorgt in Kurven für die nötige Performance, die man braucht um Rennen auf dem heimischen Kurs für sich entscheiden zu können. Damit der Zündfunken auch in Schräglage überspringt, haben die



Motorcharakteristik, Fahrwerk und Reifen sind beim SCX M3 gut aufeinander abgestimmt. Dies erlaubt (ohne MTS und ohne Blei) radikales Cornering in schnellen Kurven. Spätes Ankern vor selektiven Schikanen und kraftvolles Beschleunigen aus engen Kehren? Mit selbstverständlicher Gelassenheit!



BMW M3 GT2

Spanier ihre Doppelzündanlage am L-Kiel verbaut, die über Leiterbleche ihre Impulse an die Motorelektrik weitergeben. Mit 12 Voltan im Tank legt der Über-Bayer kraftvoll los, ohne auf die für die Marke typischen Fahreigenschaften abzulegen. SCX Motoren haben in ihrer Leistungskurve nach oben hin deutlich an Bums zugelegt. Aber das perfekte Durchzugsmoment ab Drehzahlkeller blieb nach wie vor erhalten, was das Fahren sehr angenehm macht. Kein hektisches Hampeln an der Pedalerie, sauberes Fahren auf Zug ist die Devise. Besonders in Kurven profitiert man von der Motorcharakteristik, bleibt weniger Zeit liegen. Schön geschmeidig durchziehen ohne Traktion durch wilde Leistungsdaten liegen zu lassen. Die Gummimischung der Dunlops Slicks steuert ihren Beitrag zur gut gelungenen

Ausgewogenheit auf den gängigen Plasphalt Kursen. Zurück zum Sprit, wir fahren den BMW absolut bleifrei. Er kommt ohne Trimmung aus, lediglich der obligatorische Ölservice der Antriebsselemente war von Nöten, um die Leichtlaufeigenschaften des rollenden Konzepts zu steigern. Selbstverständlich ist der Rennwagen rundum LED-illuminiert. Wir mussten die zwei Kontaktsteherbleche zurecht biegen, damit die Lichthupe ausgeschaltet und Dauerlicht bei voller Fahrt drin blieb. Weiter so SCX, wir sind von dieser Art Autos zu bauen begeistert. Ein ideales Gefährt für Heimkurse egal wie lange und selektiv die Bahn gebaut ist. Der BMW nimmt sie mit seinem gut abgestimmten Aggregat unter die Fittiche.



Entkoppelter Antriebsstrang für mehr Performance und Grip in Kurven. Dazu eine Doppelzündungsanlage und Dunlop-Slicks mit gelungener Mischung für heimische Kurse.



Optisch schöne Liniensprache und geschwärtzte Kühlöffnungen. Aber die integrierten Flammrohre sehen echt mager aus: Etwas schwarze Farbe schafft Authentizität...

Neue Version

LOTUS

49

Mr. Jim Clark

Jim Hunt Magazine®



Rundstrecke

Neue Version

Lotus 49 Jim Clark

Jim Hunt Magazine®

Lotus und Jim Clark, eine Erfolgsgeschichte, die leider durch den Tod des Weltmeisters ihr Ende fand. Aber genug der Melancholie. Scalextric brachte schon vor einiger Zeit den sagenhaften Formel-Wagen aus den Roaring Sixties auf die Strecke und echte Formel-Fans kommen an diesem Gerät einfach nicht vorbei. Gab es den Lotus 49 zunächst vor ein paar Jahren in einem sofort nach Markteinführung ausverkauften Doppelset zusammen mit Dan Gurney's Eagle, wird man nun mit einem Einzelstück, das leider auch schon wieder so gut wie ausverkauft ist, bedient. Den Briten von Scalex war sicher von vornherein klar, dass man mit diesen Auto den

großen Wurf landen wird. Sind die Leute auf der eigenen Insel sowieso absolut F1 affin, ist es auch hierzulande kein Problem, so ein Wägelchen unter die Leute zu bringen. Ein Selbstläufer par excellence und man muss sich schon verdammt reinhängen, um einen zu bekommen, bevor er wieder restlos ausverkauft ist und nur noch zu Mondpreisen ersteigern kann. Den Lotus 49 führen wir vor geraumer Zeit in JHM No. 20 Zurück zu Jim Clarks realem Gerät: Lediglich fünf Autos wurden 1967 gebaut. Für sein überlegenes Aluminium-Monocoque und das Fahrwerk waren Maurice Phillippe and Colin Chapman, Mr. Lotus, verantwortlich. Kein Kraut war gegen dieses

Gerät gewachsen, schon gar nicht durch die Bestückung des Cockpits mit Jim Clark, dem Ausnahmekönner jener Tage. Er gewann die großen Preise der Niederlande, Großbritannien, USA, Mexiko, Südafrika wie Spanien. Mit der Ford Cosworth V8 Maschine mit Aluminiumblock und Kopf im Heck vollstreckte Clark die Weltmeisterschaft. 2.993 Liter Hubraum, wegweisende Vierventiltechnik DOHC und einer Einspritzanlage von Lucas standen 410 bhp / 306 KW bei 9200 Touren an. Belüftete Girling Bremsscheiben verzögerten zuverlässig und Jim Clark brachte die Cossy Gewalt über ein ZF-Fünfgang Getriebe auf die Hinterräder. Nur 530 Kilo brachte der Formelrenner auf die Waage, Sicherheit gab es so gut wie überhaupt nicht. Dafür entschädigte ein Leistungsgewicht von 0,77 bhp/Kilo. Keine Fahrer, Helden saßen im Cockpit und der Tod fuhr immer mit. Diese traurige Gewissheit wurde Tatsache für Jim Clark. Er starb in Hockenheim.



Jim Hunt Magazine traf letzten Sommer einen Lotus, wie Jim Clark ihn fuhr. Es ist unfassbar, was diese Fahrer riskiert haben, steht man 1zu1 vor so einem schlanken Wägelchen....



Rundstrecke



Neue Version

Lotus 49 Jim Clark



Die authentisch inszenierte Wiederbelebung von Jim Clarks Waffe: Der Lotus 49 ist ein kleines Kunstwerk, das eindrucksvoll unter Beweis stellt, wozu Tuner Scalextric fähig ist: Optik und Technik harmonieren perfekt, auch ohne MTS. Handle with care!



Jim Hunt Magazine®

Carrera lies vor einigen Jahren mit diesem Porsche aufhorchen, man baute einen wunderbaren Wagen und schöne Versionen. Zuwachs!



PORSCHE *Moby Dick*

Er war die Ausgeburt des Flügelwachstums bei Porsche. Tuner Carrera hat seinen Klassiker neu inszeniert und nun auch mit Digital-Technik bestückt.



Aerodynamik der 80er Jahre. Damals klebte man Fäden an die Karosserie und beobachtete mit Kameras Verwirbelungen bei realer Fahrt. Zum Teil rollte man dazu sogar auf Autobahnen mit roter Nummer. Heute undenkbar...



Porsche Moby Dick



Massives Flügelwerk, breite Kotflügel und Aerodynamik-Rotor-Abdeckungen an den BBS-Speichenfelgen: Rennsport der 80er.





Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

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

TRANS AM

Pioneer ließ mit fabelhaften Mustangs aufhorchen. Nach Fastback kam **Notchback**. Hier zwei V8, denen der Gaul bei SCCA-Rennen durch geht.



***DAN GURNEY,
WATKINS GLEN 1968***



***DEAN GREGSON
SCCA 1967-1969***

Rundstrecke



Neue Version

Ford Mustang Notchback

302 c.i. V8 von Windsor mit 483 PS bei 7300
und 418 lb/ft Druck bei 5200 Touren.
Kelsey Hayes Scheibenbremsen vorne,
Ford Trommelbremsen hinten.



Jim Hunt Magazine®

**DAN GURNEY,
WATKINS GLEN 1968**

**DEAN GREGSON
SCCA 1967-1969**

Rundstrecke



Neue Version

Ford Mustang Notchback



Schicke 15x8 Zoll America Racing Fünf-Speichen Felgen...

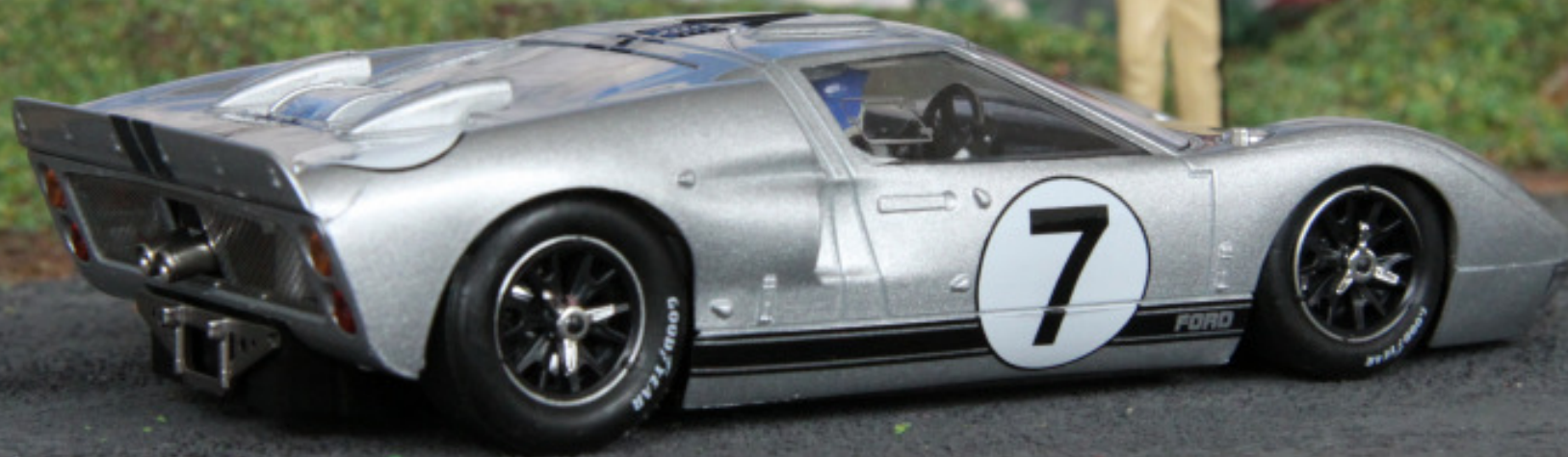


Trotz 302 Kubik-Inch ist weniger Mehr. Pioneer verbaut durchzugsstarke, aber authentische Motoren, die ein reales Fahrbild mobilisieren. Ihr Sidewinder-Getriebe wuchtet die 482 Pferde auf die Hinterachse der weichen Good Years. Wunderbare Detailarbeit runden diese Wagenklasse ab. Dagegen müssen sich andere verdammt anstrengen, möchten sie mit dieser Darbietung Schritt halten. Selbst die Verpackung ist kein Karton, sondern hat Stil und liefert Info zum Vorbild wie vernünftig E-Teile ab Werk.



Jim Hunt Magazine®

Neue Version



7 Liter
Hubraum statt Verbrauch!

NSR: Ford MK II

Le Mans 1966

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke



NSR Ford GT Mk II Le Mans 1966. Silber und schwarz steht dem Ford GT MK II perfekt. So glänzend er sich fotografiert, fährt er auch, stellt man sein Vorderachsspiel ein. Wie man das macht, siehe JHM No. 8.

Neue Version

Ford MK II



Siehe auch: JHM No.8,18,21



Jim Hunt Magazine®

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



Bei uns in Deutschland

Neue Version

Nincos Klassiker ist im wahrsten Sinne des Wortes einer. Den knuffigen Porsche gibt es seit Jahren und auf dem Oldtimer-Markt erzielen seine Exemplare stattliche Preise. Sammler machen auf ihn Jagd wie Klassik-Liebhaber, die elegante Wagen schätzen und sportlich fahren.



Testirosa

Jim Hunt Magazine®

P O R S C H E 3 5 6

Rundstrecke



Neue Version

Porsche 356



Der 356 hatte allerlei Motoren. Vom NC-1 über die gesamte Palette bis zum brutalen NC-5, der nur mit viel Blei im Chassis und 9 Voltan fahrbar war. Der aktuelle NC-14 Speeder steht im gut: Fahrbar umsetzbarer Druck.

Mit seinen tief in den Radkästen stehenden Stahlfelgen hat der 356 eigenen, sportlichen Charme, der ihn zeitgenössisch in Szene setzt. Welch Auto!



Jim Hunt Magazine®

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Tim Hunt Magazine®

Nürnbergger Messe Geschichten 2012



Messe Nürnberg 2012

Kommentar

Jim Hunt Magazine®

Alle Jahre wieder... Klingt abgedroschen und altbacken, das ist wirklich nicht unser Stil. Dieses 2012er Jahr war ein besonderes Messejahr: Es war irgendwie anders als sonst: Die Anfahrt bei Eiseskälte per Auto gestaltete sich flüssig. Die Einfahrt nach Nürnberg zum Messegelände ging trotz Rush-hour lässig über den Asphalt. Dort wo man sich in den letzten Jahren durch eine Blechlawine staute, freie Fahrt bis vors Messezentrum. Der Parkplatz war gut besucht, aber nicht so proppenvoll wie in den letzten Jahren. Das Eintreten in die Hallen spiegelte das, was man draußen ahnen konnte. Es waren nicht so viele Leute da. Auf den Gängen konnte man übersichtlich bequem flanieren und die Stände waren gut einsehbar. Es war kein Problem mit den entsprechenden Leuten vor Ort zu sprechen, in den letzten Jahren ging ohne Termin wenig bis gar nichts. Einige Hersteller fehlten gänzlich, andere hatten keinen eigenen Stand mehr. Das Angebot in den Vitrinen glänzte durch seine Überschaubarkeit. Die Krise, verursacht durch üble Banker und ihre Zockermentalität hat auch unser Hobby erfasst. Mit ganzer Härte wird klar, was sich in den „großen Slot-Ländern“ Italien, Spanien und Großbritannien abspielen muss. Der Rotstift regiert und die Firmenlenker haben alles andere als eine leichte Aufgabe, den Karren im Slot zu halten. Das Sortiment strafft sich, egal ob beim Nischen- oder Großserienanbieter. Viele Designversionen als vorsichtiger Kompromiss. Eine überschaubare Zahl an Formneuheiten.

Richtig große Sensationen blieben aus. Jeder schaut auf sich und versucht sich anscheinend im dichten Dschungel des Konkurrenzdrucks und der wirtschaftlich angespannten Marktsituation zu positionieren. Die globale Slot-Gemeinde scheint näher zusammen zu rücken. Was sich anhört wie ein Horrorszenario ist keines. Die Überschaubarkeit tut gut. Die Vielzahl an Neuheiten, die in der Vergangenheit auf den Markt gebracht wurde, wie sollte das langfristig gut gehen? Es kommen einige interessante Formneuheiten. Und das Gute an ihnen: Der geneigte Fan kann sich heuer viele Wünsche erfüllen, bleibt die Zahl überschaubar und auch finanzierbar.

Revell zeigte nur zwei Autos aus aktueller Serie, eine Heckflosse und eine Lotus Cortina. In Sachen Slotcars wird pausiert, die Energien fließen in Richtung RC. Die Hersteller-Armada an ready to run RC Cars, Hubschraubern etc. auf der Messe nahm einen derart hohen Stellenwert ein, dass man sich schon fragt, wer das alles kaufen soll und ob nicht alle einen falschen Weg auf dem Zettel haben. SCX fehlte komplett. Spekulationen kursieren und wir werden in Kürze mehr wissen. So richtig rauslassen wollte bisher weder der Hersteller noch der Importeur.

Kontraproduktiv der Vorab-Hype im www: Wir bekamen von einigen Herstellern bereits Wochen vor Messestart die Liste plus Bilder aktueller Neuheiten zugeschickt. Das ist für unsere Presse-Arbeit sehr hilfreich. Wer muss noch auf eine Messe fahren, wenn man auch von zu Hause aus alles bequem vorab ansehen kann? Das gilt für Händler wie Privatpersonen, die immer wieder mit Fotohandys bewaffnet durch die Hallen geistern.

Ich habe den Messeaufenthalt genossen und es war eine ruhig abzuspulende Messe mit Zeit für gute Gespräche. Einzig die Füße waren nach dem langen Marsch durch die ewige Hallen genau so müde wie in den Vorjahren. Es bleibt spannend!

Jürgen Kellner

Herausgeber Jim Hunt Magazine®

Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Avant Slot



Die Spanier geben im Rallyesektor richtig Gas. Der Manta kommt und nicht wie bei einem spanischen Vorreiter mit verhunztem Dach. Die Proportionen des Messemusters lassen einen schönen Wagen erwarten und Versionen für den 400er Rallye Manta gibt es genügend. Dazu hartes Gerät für die Raid, eine klassische Alpine aus den 80ern und aktuelle WM-Geräte von Mitsubishi und Subaru.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Avant Slot



Das Thema Langstrecke mit Porsche, Audi und Pescarolo wird angeboten. Moderne LMP1, LMP2 wie Kremer Porsches aus vergangenen Zeiten.

Die 1zu24er Vorjahrsmodelle (links oben) sind noch zu haben. Und: Kürzlich erschienene Lotus Exige im strammen GT Look.

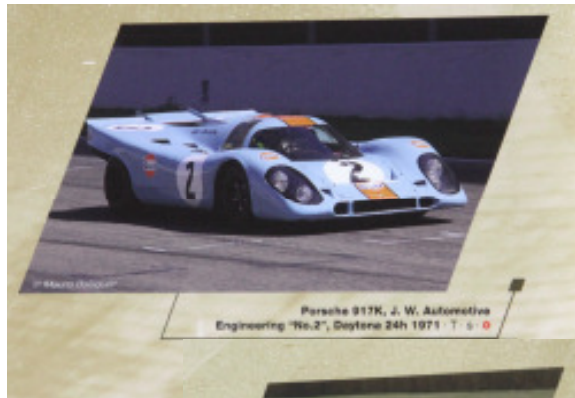
Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Carrera 124

Carrera als System-Anbieter im großen Maßstab bringt neu den R8 LMS sowie Designversionen den Ford MK II, Ferrari Breadvan, Cheetah wie dem Ferrari 599XXund 997 GT3 RS.

Brutale News: Der Porsche 917 kommt. Gulf und Le Mans 70, das verkauft sich von selbst. Ein Bahnset mit dem 917er und dem MK II gibt's dazu.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Carrera 132



Klassikfieber: Alfa GTA in Renn- und Tuningversion. Dazu neu die Cobra in offen und Hardtopversion. Und zweimal Cheetah!

Formel 1 mit Red Bull, Ferrari und McLaren Mercedes. Dazu den SLS als Safety Car, nun auch als Einzelmodell zu haben.



Selbstverständlich kommt man auch bei Carrera nicht am Audi R8 vorbei. Nummer 1 und 2 wird es geben und wir sind sehr auf die Umsetzung der LMP1 Flunder gespannt.



Bestehende Formen des Audi R8 LMS und des SLS wie des 599XX in weiteren Designversionen ergänzt.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Carrera 132



Die bestehenden GT2 Ferraris bekommen zwei neue Versionen zur Seite gestellt. Der BMW 202 eine neue Livree. Zwei neue Golf 24 drehen ihre Runden auf der Rennbahn und als kleine Sensation der Nordschleifen Gewinner Porsche 997 vom Manthey Racing wird erscheinen. Ein längst überfälliger Schritt!



Diese beiden Sets beinhalten die neuen, leichten Wirelessregler mit 2,4 GHz Technik und der neuen Kommandozentrale.



Carrera greift wieder das Rallyethema auf. Der aktuelle Citroen C3 von Loeb und der Mini Countryman aus der aktuellen WRC kommen, einzeln wie im Bahnset.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Scalextric



Im Supercar Sektor kommt der Bugatti Veyron hinzu. Er ergänzt weitere Designversionen des McLaren, den wir hier im aktuellen Hunt vorstellen.

Der Klassiksektor freut sich auf den Golden Leaf Lotus 49 von Jim Clark, in einer der schönsten Lackierungen überhaupt.



Ein blauer D-Type und ein weiterer MGB kommen.

Die Formel 1 erhält neben neuen McLaren Mercedes und Mercedes GP als Formneuheit Lotus Renault GP.

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

Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Scalextric

Neue Designversionen bekannter Formen von Audi, Porsche, Ford, McLaren Mercedes und Corvette.



Brandneu: WRC Fiesta und Mini. Auch bei Scalextric ein heißes Thema. Unten das Siegerauto vom Scalextric Weltmeister Norbert Ruby, der zur Übergabe eigens aus Österreich anreiste.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Scalextric

Police Mini, Renn-Mini und eine weitere Lotus Cortina. Unten: Ein bunter Strauß Resistant Fahrzeuge vom Audi, Porsche und Lambo.



Eine Limited Edition des klassischen MGB und eine weitere Version des Ford RS200 Gruppe B! Richtig heiß: Der Mini Metro kommt und ein Set für Rallyecross mit den starken Gruppe B Klassikern RS200 und Mini Metro.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Scalextric

Briten lieben Filme und bringen klar den dritten DB5 aus Goldeneye und logischerweise ein Set zum 50 Jahre James Bond Film SKYFALL: Was drin ist wird noch nicht verraten!

Gelber Transformers Camaro im rostigen Used Look.

Richtig heiß und exotisch. Scalextric hat die Star Wars Lizenz, produziert heiße Motos von Battle of Endor. Luke Skywalker und ein Stormtrooper jagen darauf durch die Bäume des Waldplaneten Endor.

Im kleine Maßstab gibt es den X-Wingfighter von Luke Skywalker, der von Darth Vaders Tie Fighter gejagt wird.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Ninco

Ford Sierra und Lancia o37 als Formneuheiten waren zu sehen. Oben im Hintergrund eine neue ganz Version des neuen Jaguar E-Type in British Racing Green. Es handelt sich um die Version mit Hardtop.



Neuer Wireless Regler, der mit drei Knopfdrücken aufs Auto eingestellt wird. Im Praxistest gefiel der wahnsinnig weiche Trigger, sein leichtes Gewicht und die gute Kontrollierbarkeit. Zwei Modi stehen zur Wahl: Einsteiger und Köhner. Selbstverständlich mit störungsfreier 2,4 GHz Technik. Die Farbe des Prototypen war etwas orangestichig. In Serie kommt ein knallroter Trigger, der gewohnten Ninco Farbe.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Ninco



Neue Varianten bei der leistungsstarken Sport Linie und bei Ninco 1. Als Formneuheit: Camaro!



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Slot.it



Die Italiener bringen auch den Audi R18 bei den modernen Fahrzeugen. Aston Martin Lola wird bald da sein. Neu ausgegraben: Porsche 911 GT1 98, wie ihn Fly vor Jahren schon hatte. Wir sind gespannt, denn das dürften Brenner vor dem Herren werden. Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und solide Slot.it Technik unter der Haube...

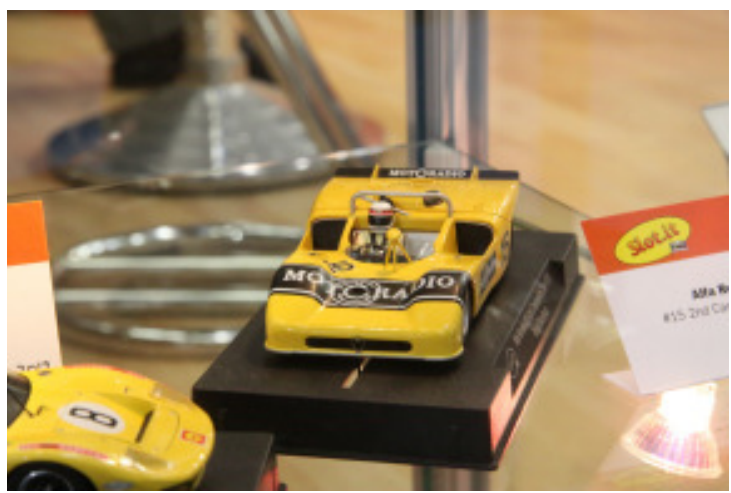


Slot.it



Bei den Gruppe C kommt der Lancia LC2 in zwei Versionen. Der Toyota und Mazda erhalten je eine neue Farbvariante. Der Porsche 962 KH wird neben dem aktuellen Jägermeister um eine Gulf Livery erweitert.

Bekanntes im neuen Look: Alfa 33/3 und Ford GT40.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Racer



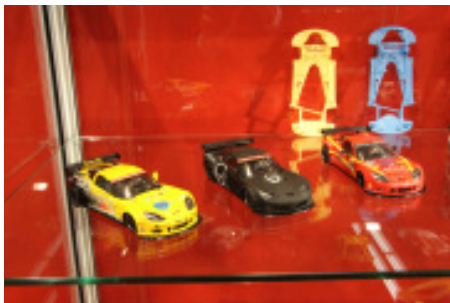
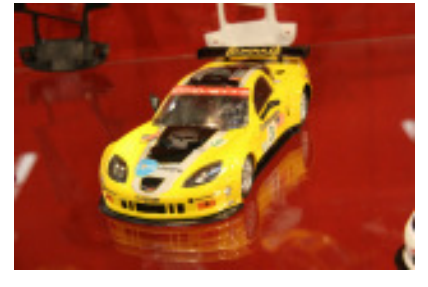
Die Edelschmiede baut sein erstes Rallye Auto. Es ist der Datsun 240 Z. Der Toyota erhält eine neue Rennversion in gelb grün. Brandneue Gruppe 5: Lancia Beta Monte Carlo und der Ford Capri Turbo. Der Italiener kommt zunächst in Giro d'Italia Ausführung in schwarz-rot, der Capri in Würth Deko. Wir haben bereits einen Prototyp am Start und stellen ihn im nächsten Jim Hunt ausführlich vor. Schöne Ferrari 312P für den Klassikfan und bewährte Rileys werden weiter rollen.



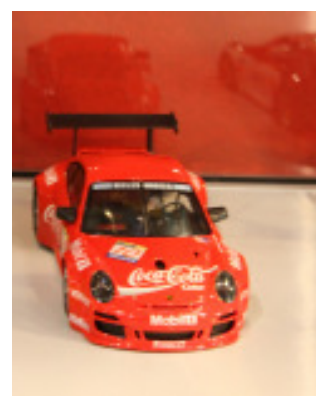
Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

NSR



Bei der Weltmeisterschmiede
rollen diverse Versionen ihrer
Corvette, des 997ers und des
R8 LMS vom Stapel...



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

NSR



Bei den klassischen Fahrzeugen werden alte Ressourcen ausgeschöpft. Porsche 917K, Ford GT MK II wie P68 rollen in neuen Lackierungen an die Startlinie. Reale Ausführungen bekannter Klassiker gehören genauso zum Portfolio wie Fantasieversionen, die sich sehen lassen können.



Für Freunde des Piccolo Sportformats: Fiat 500 Abarth im Rennanzug in bunt diversen Ausführungen. Wir sind neugierig, wann was alles kommen wird.



WWW.SLOTITNOW.COM



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 · prinzregentenufer 3 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

NSR



Ein LMP1 Toyota wird kommen, hier noch als großes Handmuster.

Neu bei NSR: 2mm Achsmaß für Renneinsätze. Weniger Gewicht der rotierenden Massen sollen die Technik im dreieckigen Antriebshalter schneller positiv wie negativ beschleunigen... Einerseits toll, andererseits schon wieder ein neues Achsmaß, das die Kompatibilität untereinander einschränkt.

Na klar, der Audi R18 war auch bei NSR ein Thema. Allerdings hält die Audi AG streng Wache beim Nachbau ihrer bekannten Flitzer: Die kürzlich angekündigten bunten Versionen des R18 wurden gestrichen.

Dann zeigte man seine komplette Palette an Tuningteilen, Ölen und Werkzeugen. Ein bunter Strauß Tuningteile.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

MRRC



Die Cobra aus dem festen Sortiment erhält zwei Varianten mit Dach: Coupe und Hardtop. Dazu gibt's zwei Cheetah in gelb und blau. Der Ford GT MK IV rollt in No.1 und 2 aus der Box.



Der klassische Elfer bekommt Martini Streifen und einen Entenbürzel.

Tolle Formneuheit: Die klassische Corvette mit Split-Window macht neugierig auf mehr...



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

LMM



Le Mans Miniatures: Die Franzosen bringen klar, den Audi R18. Wer hat ihn nicht am Start. Neu: Die ersten Ausführungen des Ford GT40 mit Speichenrädern und eckiger Schnauze...

Flyslot

Bei den Spaniern ging es moderat ruhig zu. Neben bekannten Autos war der 997er in einfacher Ausführung zu sehen. Es hat ein Sound-Modul das Fahrgeräusche anspielt. Klar funktioniert das eher als Hintergrundmusik, denn es ist unmöglich den Sound maßstabsgerecht zum Fahrbild zu synchronisieren... Dafür sind Slotcars viel zu schnell.



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Kyosho Dslot43

Der RC Hersteller steigt nun voll in den kleinen Maßstab ein. Wunderschöne Rennwagen mit drehbarem Leitkiel und einstellbaren Fahrwerken werden Freunde in 1:43 begeistern. Und dann kommt das, was wir in der Redaktion schon oft diskutiert haben. Endlich wagt ein Hersteller die Kooperation mit einem Modellautohersteller. Kyosho setzt auf Formen und Knowhow von Spark und erweitert damit seine Palette an Slotcars künftig mit weiteren richtig heißen Rennwagen. Die Gruppe C wie aktuelle Le Mans Boliden werden anrollen!



Messe Nürnberg 2012

Jim Hunt Magazine®

Kyosho Dslot43

Ein hervorragend funktionierender Wireless Regler sorgt dafür, dass die kleinen Autos perfekt bewegt werden können. Kyosho macht keine halben Sachen, sondern geht das Thema Slotten richtig an. Dazu gehört ein breites E-Teil und Tuningteile Sortiment, wie im RC Bereich üblich. Und es kommen Tuningchassis.

Klar natürlich gibt es auch eine eigene Kyosho Bahn für Dslot 43! Wir sind gespannt auf diese vielversprechende Renntechnik mit wenig Platzbedarf und viel Fahrspaß. Mal sehen, ob man an die Mini Z Erfolgsstory anknüpfen kann.



TOUR de CORSE

Jim Hunt Magazine®

Wolfgang aus dem hohen Norden ist bekennder Fan der Korsika Rallye. Er baute seinen Traum in Holz und erlebt nun wilde Driftwinkel sämtlicher Rennklassen auf dem Eiland.



TOUR de CORSE

Jim Hunt Magazine®

Rallyebahn

Auf die Idee zu der Bahn brachten mich einige Bergrennstrecken auf Oldslotracer und der Besuch zweier Etappen der Tour de Corse 1992 (war gerade mit meiner Frau dort im Urlaub), der mich damals sehr beeindruckt hatte.

Im Juli 2005 begann ich mit dem Bau meiner Korsikabahn auf meinem Dachboden. Ich nahm dafür eine 10mm starke MDF-Platte, die 260cm lang und 125cm breit war.

Darauf zeichnete ich mit Bleistift einen Streckenverlauf, der in Serpentina einen Berg hinauf gehen sollte. Ich fräste einen 3mm-Slot ca. 6mm tief in die Platte und dann parallel einen zweiten, da ich von Anfang an eine Endlosbahn geplant hatte, mit Kehren an beiden Enden.

Zwischen den Slots ließ ich einen etwa 8 – 9mm Steg für den mittleren Stromleiter stehen.

Die engen Kehren der Serpentina haben einen Kurvenradius von 10 – 12cm, sind also relativ eng. Nachdem die Slots auf der Grundplatte fertig waren, baute ich unten eine enge Start-/Ziel-Schleife und oben eine weitere Kehre. Die Start-/Ziel-Schleife hat einen Radius von 11cm und die obere Kehre einen von ca. 27cm.

Jetzt sägte ich mit der Sticksäge die Grundplatte soweit ein, dass ich die Serpentina von Kehre zu Kehre immer weiter ansteigen lassen konnte. Ich unterfüllte mit Styropor- und Holzresten und komplettierte die Felsen mit etwa 15 Dosen 2K Montageschaum.



Wildes Pfeifen von Fünfzylinder Turbo Quattros gehört genauso zum guten Ton wie das heißere Fauchen klassischer Rallye-Elfer. Wolfgang gibt ihnen alle Asyl mit ausgiebig Freilauf.



ÖLWECHSEL

www.Ballistol-Shop.de



**Schienenpflegestifte und Präzisionsöler
mit und ohne Ballistol.**

KONTAKTFREUDIG • SAUBER • SCHNELL

TOUR de CORSE

Jim Hunt Magazine®

Rallyebahn

Als Stromleiter benutzte ich selbstklebendes Kupfertape. Die Farben waren Acrylfarbe in Anthrazit für den Straßenbelag und Abtönfarbe für die Felsen. Die ursprüngliche Strecke war ca. 29- 30m lang (hoch und runter), nach dem Umbau im letzten Winter habe ich sie um ca. 5 – 5,5m verlängert, indem ich eine Patte (2,2 x 0,7m) mit einer Kirchenruine und einem Bachlauf eingefügt habe.

Die Grundfläche der Bahn beträgt damit ca. 4,8m x 1,5m. Der Höhenunterschied zwischen unterer und oberer Kehre beträgt 41cm.



Das italienische Drehmoment darf nicht fehlen: Wilder Abarth 131 sowie Gruppe B Lancia Delta S4.



TOUR de CORSE

Jim Hunt Magazine®

Rallyebahn

Da ich die Bahn (wegen des Baues meiner großen Rundstreckenbahn) eh von einer Seite des Dachbodens auf die andere Seite umstellen musste, habe ich von Januar bis April 2010 die Rallyebahn erweitert, dabei konnte ich gleich eine Kirchenruine und einen Bachlauf mit einfügen, was mir schon länger vorschwebte.

In den letzten Monaten habe ich dann mit Bäumen, Islandmoos usw. die Bahn weiter ausgestaltet, so dass Sie mir mittlerweile ganz gut gefällt. Für die Stromzufuhr nutze ich ein regelbares Netzteil, Regelbereich: 0 – 15 Volt und als Regler einen Parma Eco Regler mit 35 Ohm.



Französisches Hausrecht auf Korsika: Renault Gordini 8 und Renault Alpine. Très chic!



TOUR de CORSE

Jim Hunt Magazine®

Rallyebahn

Unter der Start- und Zieldurchfahrt ist ein Sensor der Racecontrol zur Zeitmessung angebracht.

Das Fahren der engen Kurven nicht jedermanns Sache, ein gefühlvoller Finger am Drücker ist gefragt. Wenn man es raus hat, macht es richtig Spaß, die Rallyeboliden von SCX, Ninco, Scalextric, Team-Slot usw. über die Strecke zu jagen. Die Bahn kann gern von Interessierten besichtigt und gefahren werden. Kontakt über freeslotter.de oder slotcarforum.de, eine PN an „korsikabaer“.

Jim Hunt Magazine® bedankt sich bei Wolfgang für seinen Bericht und die Bilder!

**Walter Röhl im Ascona. Eine Serpentine später:
Eine scharfe Gruppe B Celica...**



Panoramablick auf Wolfgang's Korsika Rallyebahn



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

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

C-, S-, N- Kurs oder 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

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.

DAS WAR DIE 22. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 23 !



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf providerabhängige Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten, lassen unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen und treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge.

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!



SCALEXTRIC

Showroom



Jim Hunt Magazine®