

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

26



*Jenseits von Afrika:*

***Datsun 240Z***

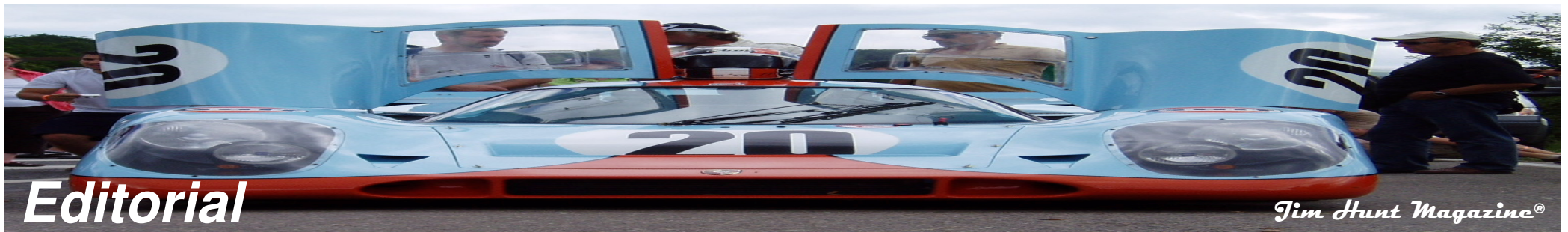
*Racer's erstes Rallyeauto*

**One Love**

**Paintbox**

**Wireless mit 2,4 Gigahertz**





## **Nach dem Rennen ist vor dem Rennen**

Schon wieder ist eine Saison vorbei – gerade fängt eine Saison an. Weihn8 ist die traditionelle Zeit der Wohnzimmer8 unter dem Tannenbaum. Viele werden mittlerweile digitalisiert sein, verspricht oder suggeriert die Werbung ein Mehr an Fahrspaß. Man bekommt mehr Features fürs Geld. Es wird sich zeigen ob das gut und teuer gemeinte Geschenk die Weihn8 zur Wein-N8 macht. Erfahrungsgemäß laufen seit Jahren frustrierte Digital-Neulinge um die Feiertage in den gängigen Internet-Foren ein und suchen schnellen Rat, weil das digitale Ding nicht so will oder funktioniert wie es soll. Zum Glück gibt es in der Online-Community viele Edelhelfer, die schnell und unkompliziert weiterhelfen. Bei analogen Bahnen lassen sich Kontaktprobleme leichter erkennen und abstellen als bei den aufwändigeren und empfindlichen Digitalbahnen.

Meine bis gut erhaltene, analoge Carrerabahn bescherte uns schon damals in den 70ern grenzenlosen Fahrspaß. Wäre das Teil an Weihnachten nicht gelaufen, wir hätten es vermutlich erst angezündet und hinterher mit kindlichen Tränen gelöscht. Die Anlage läuft bis heute. Beeindruckend welche Qualität damals „Made in Germany“ bot. Trotzdem sind wir neugierig, wie sich Digital weiter entwickeln und alles bringen wird. Da geht sicherlich noch einiges in Sachen Performance bei den Autos. Vielleicht kommt noch mal der ganz große Wurf...

Vielleicht besinnen sich die Leute gerade zu Weihn8 auf die einfachen Dinge zurück: Ruhe, Stille und Überschaubarkeit. Genau zu so einem Lebensstil passen die vereinfachten Ninco One Autos. Der spanische Hersteller zeigt, dass auch einfach und überschaubar viel Fahrspaß bieten kann. Wenn die Optik Niveau hält, stellt sich die Gretchenfrage, wozu man auf der Heimbahn aufwändig gestaltete Autos mit hochgezüchteter Technik braucht. Kann jeder Slotter die enorme Potenz an Leistung beim Auto abrufen? Wer hat eine großzügig geschnittene Bahn unter seinem Dach, die das Ausfahren dieser Leistungsträger ermöglicht? Oder ist es bei vielen so, als würden sie einen rennfertig getunten Porsche GT3 auf dem heimischen Supermarktparkplatz versuchen, voll auszufahren? So im ersten und kurzweilig im zweiten Gang bis zur nächsten Wendeschleife nächste Parkbucht in 60 Metern?

Mit relativ einfachen Mitteln zeigen die Mannen von Hölle von Kölle in ihrer Initiative, wie es laufen kann. Ihre Slot-it Rennserie ist mittlerweile fester Bestandteil der Szene. Out of the box Autos werden mit etwas Aufwand optimiert und sind konkurrenzfähig. Das letzte Saison-Rennen im Jim Hunt Racing!

Eine interessante Story erreichte uns: Im Skiort Maribor/Slowenien ergriff ein Heimatrückkehrer die Initiative zu einer Ninco Clubanlage. Wir berichten über das bemerkenswerte Projekt.

Jim Hunt war auf Testfahrten und hat die neusten Boliden hart am Limit bewegt. Es ist uns nicht nur in der Zeit nach Weihn8 wichtig, dem Einsteiger eine Art Leitfaden oder Leitkabel ins Hobby zu geben. Wir wollen neue Leute in und durch das Hobby begleiten und sie mit nachvollziehbaren Tipps ohne Extra-Budget mehr Performance und Fahrspaß aus ihren Serien-Slotcars herauskitzeln können. Wer den weiteren Weg zu aufwändigen Klassen gehen möchte, kann dies tun. Jeder soll nach seiner Facon glücklich werden. Aber viele werden durch hohen Aufwand eher abgeschreckt statt angezogen. Nicht jeder hat, will oder muss.

Auf die letzten Leserbriefe aus JHM 25 haben wir reagiert und die etwas vernachlässigte Paintbox ins Magazin zurück geholt: Repaints bekannter Fahrzeuge sollen Inspiration für eigene Ideen sein. Pinsel oder Airgun Marsch! Selbst lackierte Rennautos für persönliche Noten im Rennen.

Einen guten Saisonstart 2013, gesund bleiben und viel Spaß mit Jim Hunt No. 26!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Jim Hunt Racing

HvK

Slotracing in Maribor/Slowenien

## Workshop Paintbox

Kreativ lackierte Slotcars

## 2,4 Gigahertz

Ninco goes wireless

## Tracktests

### Rallye:

- RACER's Rallye-Premiere: Datsun 240Z Africa Rallye
- Hundeknochen forever! Ein neuer MK I
- Ford Fiesta WRC

### Rundstrecke:

- Ninco One: Deutsches Edelmetall gegen US-Bombs
- McLaren goes GT3
- Dreimal Formel 1: Lotus, McLaren, Mercedes
- Peugeot 908
- Porsche 917K von Carrera in 1zu24
- Lotus Cortina





**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

Jim Hunt Magazine®

## Kompliment!

Vielen Dank für die Jubiläums-Ausgabe Nummer 25. Die Redaktion hat mal wieder voll abgeliefert und die Artikel mit überragenden Fotos garniert. Die kritischen Töne im Editorial sollten für viele ein Denkanstoß sein, damit wir auch übermorgen noch slotten werden. Macht weiter so!

Jens Kittel

## Titel No.25

Das Titelbild der letzten Ausgabe hat mir sehr gut gefallen. Bin bei jeder Ausgabe begeistert, wie authentisch das Jim Hunt Magazine Slotcars in Szene setzt. Der Ninco R18 wirkt auf dem Cover wie ein echter Rennwagen! Begeisterung pur und eine Klasse Werbung für den Motorsport daheim!

Peter Kandlbinder

## Reifen sind zu hart?

Ich habe ein gebrauchtes Slotcar mit normalen Stock-Reifen ersteigert und wollte es auf meiner Carrerabahn bewegen. Nun habe ich festgestellt, dass die Reifen hart sind und das Auto sich wie auf Glatteis fährt. Es kommt kaum vom Fleck, weil die Räder durchdrehen. Habt Ihr für mich einen guten Wiederbelebungsstrick der Gummis oder muss ich neue Reifen kaufen?

Toni Beilstein

JHM:

Es kommt darauf an, wie stark die Gummi-Reifen ausgehärtet sind. Einen Versuch ist es wert, wenn man Ballistol am Start hat. Das Öl sparsam mit einem Finger auf die Reifen auftragen und die Hinterachse drehen. Anschließend das Auto aufbocken und eine Weile ruhen lassen. Nach gut einer Stunde den überschüssigen Film auf den Reifen sanft abwischen/einmassieren und das Auto auf der Bahn testen. Wenn man Glück hat, bleibt der Reifenkauf erspart. Wenn nicht, dann neue Gummis aufziehen. Kosten nicht die Welt und bringen eine gute Performance.

## Service-Engpass

Nach langer Bestellzeit, hielt ich meinen Audi R8 Playstation (AW) endlich in der Hand und stellte ihn zuhause erwartungsvoll auf meine Sloffire 300. Natürlich frisch geschmiert und geölt. Meine Freude hielt gerade mal 5 Runden, als mir das Zahnrad um die Ohren flog (Ursache unbekannt).

- Anruf beim Dealer meines Vertrauens
- Problemschilderung, leider kein Ersatzteil vorrätig
- Versprechen der schnellen Hilfe
- sogar unter Einbeziehung der Fa. Eicker direkt
- Ersatzteil sollte direkt von NSR Italien kommen (ital. Briefpost... auweia!)
- ich warte weiterhin aufs Christkind...

Fazit: Ein Premium-Renner der Premium-Preisklasse steht in der "Box" und bewegt sich keinen Zentimeter.

Mittlerweile (nach 8 Wochen) habe ich mir das benötigte 31er-Plastikzahnradchen "selbst gekauft" damit der GT3-Bolide etwas Auslauf bekommt.

Walter Hund

Nachtrag: Mittlerweile hat Herr Hund sein Ritzel direkt aus Italien bekommen, allerdings in einer anderen Zähnezahl als im Original.



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Racer Porsche 911 S

Die Nachricht kam aus dem Nichts über Nacht: Vor zwei Jahren sah ich auf der Nürnberger Messe den Porsche 911S als graue Resine Karosserie, noch im Entwurf-Stadium. Mir war damals sofort klar: Der muss unbedingt her! Nun haben die Italiener einen Onlineshop eingerichtet mit nur einem Auto bisher und dort bekommt man einen echten Racer für echte Racer. Zugunsten des Rennbetriebs kommt der Elfer im Detail reduziert und in Martini Version. Die Karosserie aus Resine, die Scheiben aus leichtem Lexan. Der Fahrer sieht klasse gemacht aus und die Technik ist wie bei einem echten Porsche zuverlässig, präzise und standfest. Slot.it steht mal wieder Pate und übernimmt Motor, Achsen, Getriebe.

Die Felgen sind komplett aus Alu und mit schönen Fuchs-Einsätzen versehen. Dazu gibt es Racer Reifen mit dem gewohnt hohen Niveau was ausgewogenen Grip angeht. Der Elfer zieht sauber seine Runden, allerdings muss man unter Umständen so wie wir die Radläufe hinten mit einem Messer nacharbeiten, damit die Reifen schön unter den Kotflügeln eintauchen und frei drehen können. Mit entkoppelter Karosserie und Motorhalter geht es präzise um den Kurs und es macht Spaß mit so einem klassischen Auto zu fahren. Von Fahrverhalten her erinnert er mich an das Fahren mit einem echten Elfer: Zieht und liegt klasse. Aber wenn er kommt, dann kommt er gewaltig. So muss das sein!



*Racer Porsche 911S in Silver Line zum Einsteiger-Kurs. Der Elfer ist technisch klasse gemacht und liefert authentischen Fahrspaß nach ein wenig Präparation der inneren hinteren Radläufe.*





# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Neue Designversionen von NSR



Ford MK IV british racing green



Porsche 997 GT3 Kelly Moss/Gulf



Audi R18 Le Mans No.3

Corvette C6R Prisoner Limited Edition silver



Audi R8 LMS ATEC



Fiat 500 Assetto Corse Shell





# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Carrera Challenge Tour 2012

### Tobias Radlinger Challenge Tour-Champion 2012

Rennspektakel im Nürnberger CINECITTA: Beim Finale der Carrera Challenge Tour 2012 lieferten sich Sieger der einzelnen Tour-Stationen einen fulminanten Showdown. Mit Nerven aus Stahl und ruhigem Daumen holte Tobias Radlinger den Gesamtsieg (AK ab 18) – sein älterer Bruder Manuel Radlinger ist amtierender Carrera World Champion. Platz 1 bei den 13- bis 17-Jährigen belegte Hans Hüttlinger aus Georgensgmünd, der seinem Formel-1-Vorbild Sebastian Vettel gleich zog und ebenfalls den Hatrick schaffte. Schon 2010 und 2011 holte er den Titel der Altersklasse II. Bei den Junioren in der Altersklasse von 7 – 12 Jahren setzte sich Lukas Schreppel gegen seine Kontrahenten durch.

Carreras Slotracing-Ereignis zog seit September über 120.000 Besucher in seinen Bann. Tausende Carrera-Piloten zeigten ihr Können an den Handreglern und boten Zuschauern in Deutschland wie Österreich spektakuläre Wettkämpfe. Es ging um den Titel der Carrera Challenge Tour 2012 und um sensationelle Preise: Der Sieger der AK ab 18 erhielt ein hochwertiges Reifenset von FALKEN High Performance Tyres (Wert bis 1.000 Euro). Zweit- und Drittplatzierte erhielten rasante Preise von Carrera. Spannung pur bot die brandneue 2,4 GHz WIRELESS+ Technologie. Dank ihr konnten sich die Piloten frei an der Bahn bewegen. Ultra-leichte, kabellose Regler mit einer Reichweite von bis zu 15 Metern sorgten für Freiheit an der Rennstrecke. Die Wagen ließen Motorsportfans erblassen: Vier originalgetreue Ferrari 458 ITALIA GT2-Modelle boten waghalsige Überholmanöver und spektakuläre Drifts. Weitere Informationen zur Carrera Challenge Tour 2012 unter: [carrerachallenge.com](http://carrerachallenge.com).





# Jim's Universum

## Maserati – Italienischer Luxus und Flair

Maseratis Geschichte reicht weiter zurück als die der Rivalen aus dem Land der glamourösen Supersportwagen. Im Gegensatz zu Ferrari und Lamborghini waren Maseratis Straßensportwagen seltener Gegenstand der Forschung. Manches Detail schien von etwas Mysteriösem umgeben. Die ersten Maserati Rennwagen tauchten 1922 auf. Erst nach Übernahme durch Orsi in den 30er Jahren wurden die ersten Straßensportwagen gebaut. Anfang der 50er Jahre entstanden die ersten Gran Turismo in minimalen Stückzahlen. Trotz des Namens hatten sie mit den Gründern des Unternehmens nicht mehr viel zu tun, nachdem diese die Konkurrenzfirma OSCA gegründet hatten. Die Konzentration auf Formel 1 und Sportwagenrennen in den 50er Jahren steigerte das Renommee der Marke und führte fast zum finanziellen Ruin. Ein Sechszylindermodell, der 3500 GT lieferte den Wiederaufstieg des Unternehmens. Das goldene Zeitalter ausgefallener Modelle, gefolgt von einer Reihe klassischer V8 einschließlich des legendären Ghibli begann. Mit den viertürigen Quattroporte betrat die Marke Neuland. Die Übernahme durch Citroën Ende der 60er Jahre gipfelte im Hightech-Mittelmotorwagen Bora (Spitze 272 km/h). Unter Leitung von De Tomaso stieg die Produktion rasch, die Qualität ging auf Talfahrt. Fiat rettete das Unternehmen und es ging wieder aufwärts. Maserati-Experte Martin Buckley beschreibt die faszinierende Achterbahnfahrt Maseratis von den

Anfängen bis heute. Kauf Tipps, Fahrindrücke und technische Informationen sowie Portraits der wichtigsten Akteure runden die Bibliografie ab.

*Maserati, Italienischer Luxus und Flair, von Martin Buckley, 176 Seiten, 240 größtenteils farbige Abb., 217 x 277 mm, gebunden mit Schutzumschlag, € 35.-, ISBN-Nr.: 978-3-86852-633-2*



# Jim's Universum

Praxisratgeber Klassikerkauf

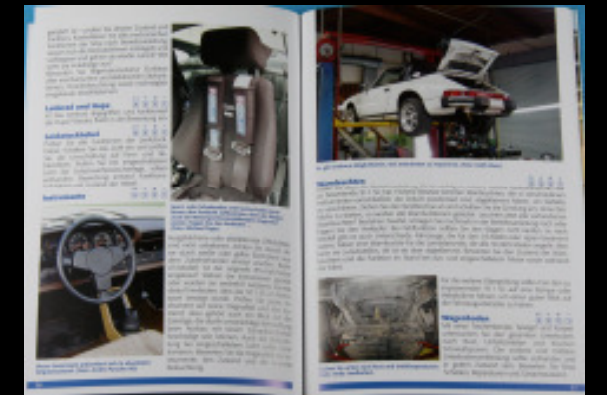
**Porsche 911 SC**

Alle Modelle von 1978 - 1983

Deutschlands populärster Sportwagen lebte mit dem K-Modell, dem 911 SC weiter. Das potentielle Erfolgsmodell brachte die Stuttgarter Sportwagenbauer ab 1978 durch wirtschaftlich schwierige Jahre. Die nahezu unzerstörbare Technik brachte dem Wagen einen sehr guten Ruf. Seine überschaubare Elektronik ermöglicht bis heute Hobbyschraubern selbst Wartungs- wie Reparaturarbeiten durchzuführen. Zahlreiche heute noch existierende SC haben nicht selten hohe sechsstellige Kilometerlaufleistungen, was sie gerade wegen ihrer Zuverlässigkeit zu gesuchten Klassikern macht.

Wie gewohnt präsentiert sich auch dieser neue Band als kompakter Ratgeber und unverzichtbares Hilfsmittel bei der Beurteilung des Zustandes beim Kauf eines 911 SC. Jeder Interessent findet wichtige Kauftipps, egal ob Coupé, Targa, Cabrio oder RS. Diese sind unverzichtbar, möchte man keine bösen Überraschungen erleben. Zudem ergänzen wichtige Adressen und Ansprechpartner den Begleiter. Für alle Neunelfer-Fans ein unentbehrlicher Helfer mit hohem Praxisnutzen.

*Bibliografie: Praxisratgeber Klassikerkauf: Porsche 911 SC, von Adrian Streather, 60 Seiten, 112 farbige Abbildungen, 148 x 210 mm, Paperback, € 9,99, ISBN: 978-3-86852-636-3*







# www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing



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



sideways



BRM

Carrera

MB SLOT



Scaleauto



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

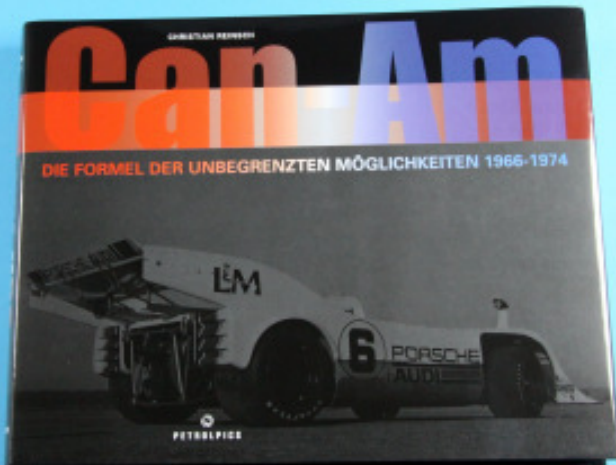
# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

CanAm

Die Formel der unbegrenzten Möglichkeiten

1966-1974



Chaparral, Ferrari, Lola, McLaren, Porsche und Shadow sind Rennwagen-Marken, die auch immer wieder mit der amerikanischen Sportwagen-Rennserie „Can-Am“ verbunden werden. Von 1966 bis 1974 begeisterten die Gruppe 7-Rennwagen mit großvolumigen-V8-Motoren und unglaublichen Turbo-Triebwerken Fans in USA und Kanada. Die weltbesten Fahrer, darunter viele Formel-1-Piloten, starteten bei den Rennen. Mit dem Porsche-Einstieg wuchs das Interesse

auch in Europa und Deutschland. Ohne auf natürliche Ressourcen schauen zu müssen entwickelte man Motoren, die gegen Ende der Can-Am um 1000 PS erreichten. Das Reglement setzte kaum Grenzen. Ansaug-Ventilatoren im Heck, Rotax-Motoren an jedem Rad, Mini-Reifen, Luftbremsen, anstellbare Flügel und Titanium-Chassis – für die Ingenieure war sie Spielwiese und Traum zugleich. „Can-Am – Die Formel der unbegrenzten Möglichkeiten 1966-1974“ nimmt den Leser mit auf eine spannende Zeitreise. George Follmer, Can-Am-Champion 1972, und Vic Elford, 1970 auch Fahrer des legendären Chaparral 2J, haben Vorworte beigesteuert. Das Buch verschafft Überblicke zu jeder Saison. Rennwagen werden technisch ausgiebig erläutert – sowohl bekannte Marken, wie McLaren und Porsche, wie auch vergessene „Eintagsfliegen“, wie beispielsweise Honker II oder Wolverine von 1967. Seltene Bildmaterial, technischen Daten ausgewählter Rennwagen und Rennergebnisse von 1966 bis 1974 runden das Meisterwerk ab.

*Gebundene Ausgabe: 352 Seiten - 179 Farbbilder - 145 s/w-Bilder. PETROLPICS Motorsport Publishing. Sprache: Deutsch. ISBN-10: 3940306234. ISBN-13: 978-3-940306-23-4. Größe: 28 x 22 x 3 cm*





Film ab

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## 24 HOURS. SO CLOSE.

"24 HOURS. SO CLOSE." ist der dritte Teil der Trilogie über das 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring von den Filmemachern Tim und Nick Hahne.

Nach dem Weberfolg "24 HOURS IN 1950 FRAMES" und dem Doku-Spielfilm "24hours - ONE TEAM. ONE TARGET." aus dem Jahr 2011 waren sie mit ihren Kameras wieder ganz nah dran am BMW Team. Und das Team wiederum war ganz nah dran - am Sieg.

Im Mai 2012 startete das BMW Team Schubert mit seinen sieben Starpiloten, um das vielleicht strapaziöseste Rennen der Welt zu gewinnen. Die DVD "24 HOURS. SO CLOSE." enthält nicht nur die Dokumentation des Rennwochenendes, sondern auch zahlreiche Onboard-Runden aus dem Cockpit des BMW Z4 GT3 - darunter Uwe Alzens Rekordrunde aus dem Qualifying. Nie wurde der Nürburgring im Rahmen eines 24 Stunden Rennens schneller umrundet als vom Tourenwagen-Star, der den "Hellride" auch gleich in seiner unnachahmlichen Art kommentiert hat.

**Trailer:** <http://vimeo.com/51429965>

Die Onboardkameras liefern faszinierende Einblicke. Der Zuschauer nimmt Platz auf dem Beifahrersitz, wenn Jörg Müller von der Pole Position ins Rennen geht, fährt mit dem 500 PS starken BMW Z4 durch die Nacht, lauscht dem Boxenfunk bei der Reifenwahl im Regen und ist beim Fahrerwechsel hautnah dabei. Das alles informativ und mitreißend kommentiert von den BMW Piloten. Insgesamt 120 Minuten spektakuläre Bilder, wie man sie so noch nicht gesehen hat.

### Bezugsadresse:

RacingWebShop, In der Rosenau 19, 51143 Köln  
Tel.: +49 (0)2203-9242570 Fax: +49 (0)2203-9242590 [www.racingwebshop.com](http://www.racingwebshop.com)





# ***DATSUN 240 Z***

*Im roten Sportcoupé durch den Schwarzen Kontinent*



*Jim Hunt Magazine®*

**Racer schickt seinen ersten Rallyewagen sofort in die härteste Prüfung: Afrika Rallye**



# Datsun 240Z

*Tim Hunt Magazine®*

Racer wagt sich innerhalb der hauseigenen Sideways Linie an den ersten Rallyewagen: man feiert Premiere mit dem legendären Datsun 240Z. Die Italiener entschieden sich für die beiden Versionen der Africa Rally. Ab auf den schwarzen Kontinent und im historischen Gerät geht es unter sengender Hitze durch Wadi, Wüste und Co. Erhaben sitzt man in der hochbeinigen Version des sportlich japanischen Klassikers. Eine Fahrt durch die Wüste ist alles andere als eine Kaffee-fahrt. Das Material wird an die Schmerzgrenze gebracht und nicht selten darüber hinaus. Der Beifahrer ist Manager des Unternehmens. Er navigiert, repariert, versorgt. Wenn es ganz hart kommt, klettert er auf die Steigeisen der hinteren

Stoßstange, hält sich an den beiden zusätzlichen Haltegriffen auf der Heckklappe fest und verstärkt durch seine Präsenz am exponierten Ort den Grip der Hinterachse. Racer hat wie gewohnt an alle Details gedacht. So sind auch diese Henkel montiert. Die Besatzung sieht klasse aus, ihr Teint unter Helm und Brille ist salonfähig. Wie

beim Original sind auch in diesem Datsun dünne Lexanscheiben montiert. Sie splintern nicht so leicht wie Glas und reduzieren das Gewicht in den hohen Bereichen des Fahrzeugs. Feine Scheibenwischer mit fotogetränktem Gestänge sorgen für freien Blick, geht es durch die brackige Brühe einer Flussfurt oder großen Pfütze.



Status quo im Wadi! Datsun mit Heckantrieb brilliert auf losem Untergrund. Entfesselt man seinen Slotit Motor, kommen Samurai Gene zum Vorschein: Angriffslustig nimmt er jede Herausforderung an.





# Datsun 240Z

*Tim Hunt Magazine®*

Drei Zusatzscheinwerfer auf Haube und am Bug wie zwei exponierte Leuchten neben der A-Säule sind Kennzeichen für Rallyefahren im Busch. Voluminöse Reifen bringen den Japaner sicher durchs Outback und nehmen es mit allerlei Untergrund-Beschaffenheiten auf. Schmutzfänger hinten reduzieren den Auswurf beim Abrufen der vollen Leistung. Man vertraut auf vier verschraubte Leichtmetallfelgen die einen ausgezeichneten Rundlauf bieten. Zudem lässt

sich damit die Spurbreite verändern. In den Radhäusern ist noch etwas Luft. Die Alus drehen sich auf kalibrierten Achsen von Slot.it. Das Aggregat wie das Inliner Getriebe stammen vom gleichen Tuner. Die Maschine ist in einem verschraubten Vierpunkt-Träger aufgehängt, den man am Unterboden im Pendelspiel an die Anforderungen es Geländes einstellen kann. Nur der Vollständigkeit halber erwähnt: Die Leute von Racer verstehen es vorzüglich ihre Fahrzeuge

Abzustimmen: Der Datsun ist ab Werk perfekt ausgependelt. Ein kleiner Ölservice der Achsen (Radlager, Motorwelle und L-Kiel) und er lässt sich ohne Einsteiger MTS perfekt navigieren. Die Zündkabel verlaufen in der Bodengruppe aufgeräumt und wandern in harmonischen Bögen zum L-Kiel. Wen die Lust nach Schwermetall ruft: das Chassis bietet die Option zur Unterbringung von Trimmblei, falls man denkt, dass man es tatsächlich unter dem Hintern braucht.



Zwei hochgesetzte Safari Scheinwerfer, drei Zusatzlampen am Bug unterstützen die Scheinwerfer mit ordentlich Lux. Fürs Durchkämpfen zäher Schlammflöcher sind Trittbretter auf der Stoßstange hinten plus Haltegriffe an der Heckklappe montiert: Der Beifahrer kann so den Grip an der Hinterachse durch seine exponierte Präsenz unterstützen.

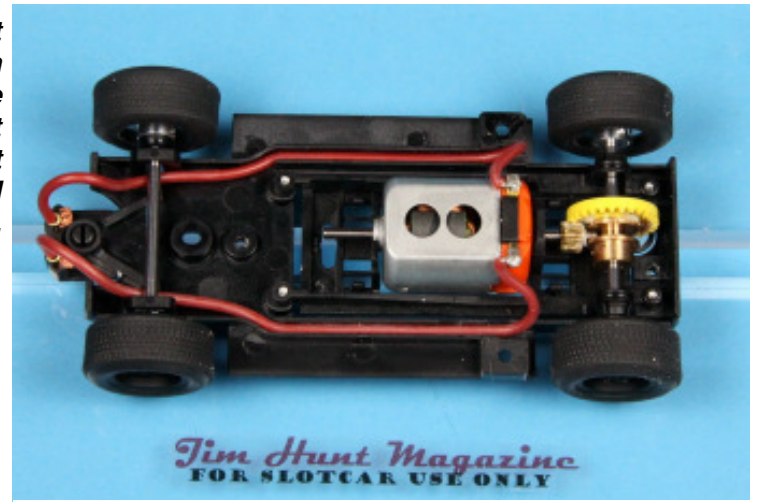




# Datsun 240Z

Die Abgase entweichen durch eine mittig angeordnete Doppelflutanlage am Heck des Wagens. Die Formensprache des Datsun Coupés ist trotz der derben Afrika Rallye Version gediegen: lange Schnauze, schöne Rundungen und die Besatzung sitzt weit hinten, kurz vor der Hinterachse. Ganz so, wie man sich bis heute ein sportlichen Coupé vorstellt und wünscht.

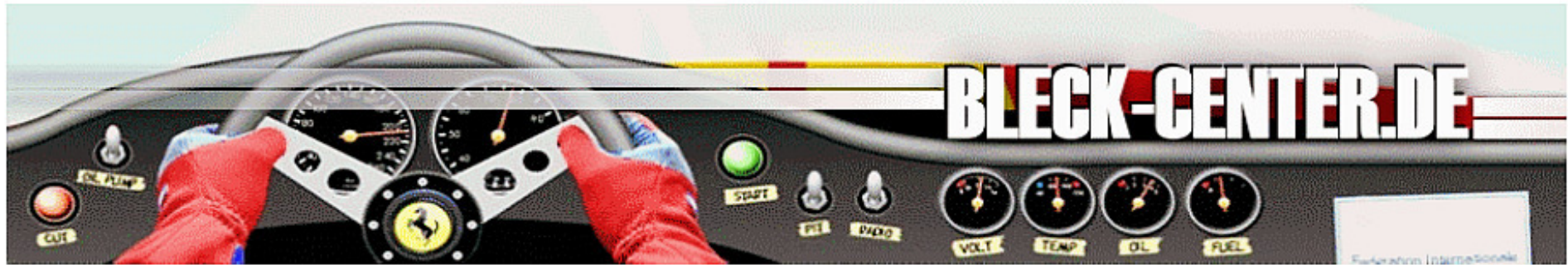
**Fazit: Racer's Einstand im Rallyesegment ist mehr als gelungen: Der Datsun 240Z ist ein heißes Eisen, vor allem wenn er durch die Wüste fährt. Die Version der Afrika Rallye hat es in sich, was mit zuverlässigen Slot.it Komponenten, dicken Ballonreifen und solider Verarbeitung der Resine-Karosserie. Sind auf weitere Versionen neugierig.**



**Kraftvoller Slot.it Motor, einstellbare Aufhängung, Inliner-Getriebe und Achsen erster Wahl. Vorbildliche Zündkabelverlegung und leicht drehender L-Kiel für harte Ritze durch den Busch. Standfester geht's nicht.**







www.Bleck-Center.de \* 41069 Mönchengladbach \* Aachener Str.441



über 80 verschiedene Felgengrößen für 1zu24er  
über 60 verschiedene Felgengrößen für 1zu32er



Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

## SlotPoint Chassis CNC gefertigt! Zahle nur was Du brauchst!

Wir fertigen Chassis für Moosgummi und PU Reifen... auch nach eigenen Kundenwünschen.



**Für kleine 13D und große 18D Motoren!**



**NINCO**

*Jim Hunt Magazine®*

# 2,4 GHz wireless



Die Frequenz stammt aus dem RC-Bereich und gilt als unanfällig und bringt neue Freiheit an die Bahn: Regeln wie ein Vagabund?

# Duellier-Pistolen

NINCO

# 2,4 GHz wireless

Jim Hunt Magazine®

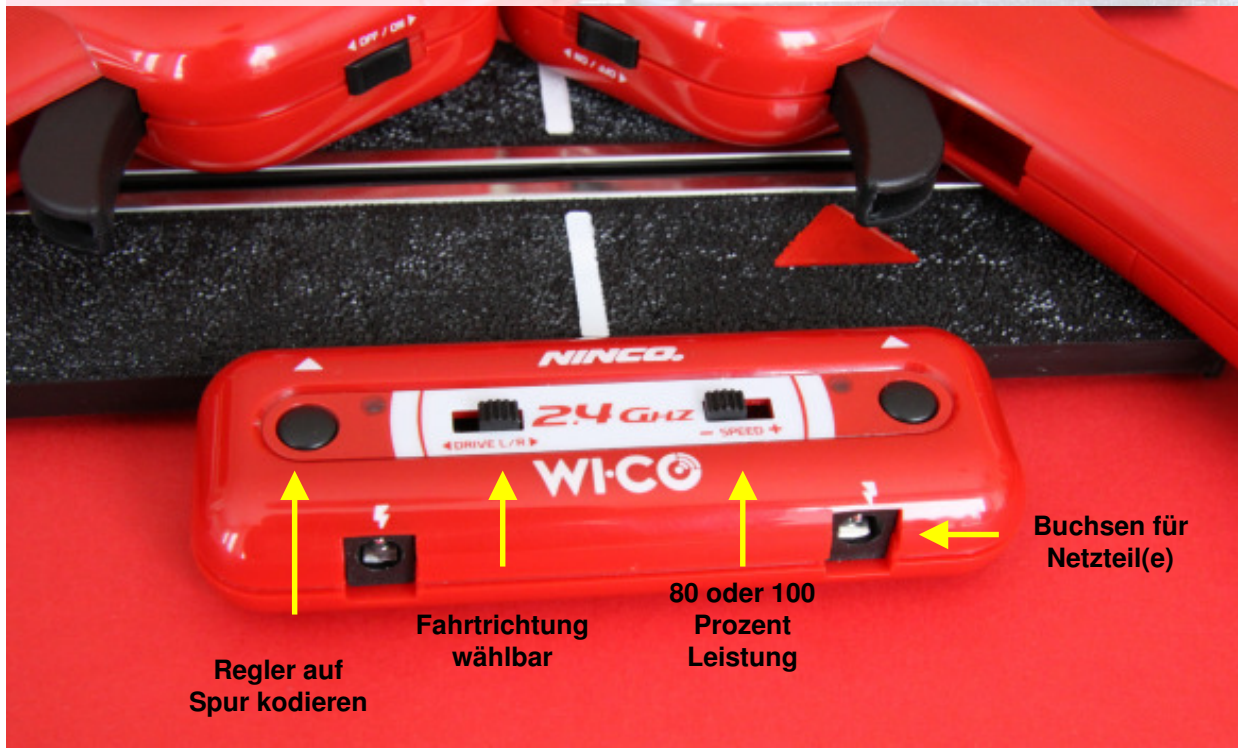
## Duellier-Pistolen

Viele träumen schon lange davon. Endlich ohne festen Standort und kabellos die Rennwagen lenken. Scorpion fuchtelte mal vor Jahren auf der Messe mit so einem tollen Regler rum. Man konnte ihn wie ein Barmixer shaken und um die menschlichen Körperachsen rotieren lassen, ohne Einbußen in der Funktionalität. Das Teil verschwand wie es kam. Leider. Carrera kam mit

einer Lösung, die allerdings schwer war und als Umsetzer fungierte eine im Gewand eines Renngebäudes (Mobil-Ölflasche) getarnter Funkmast. So richtig durchgesetzt hat sich das Teil nicht. Sonst gäbe es nicht mittlerweile eine Alternative. Aus dem RC Bereich stammt die 2,4 GHz Frequenz, die als nicht mehr störungsanfällig gilt. Der bisherige Standard hat des öfteren andere

Frequenzen als Störfaktor hin und wieder aufgeschnappt. Jeder, der RC Autos bewegt, kannte das: das Auto fuhr plötzlich von Geisterhand wie es keiner wollte. Hat wohl einer gerade telefoniert oder sein WLAN zu laut aufgedreht...

Nun kommt eine neue Freiheit an die Bahn. Ninco liefert ein absolut konkurrenzlos günstiges Set für das Umrüsten der analogen Bahn auf



**Einfach loslegen: Netzteil(e) anstecken, Regler einschalten, kodieren und los geht's. Die Fahrtrichtung kann gewechselt werden. Bei Speed Minus stehen 80%, bei Plus 100% Leistung zur Verfügung.**



NINCO

# 2,4 GHz wireless

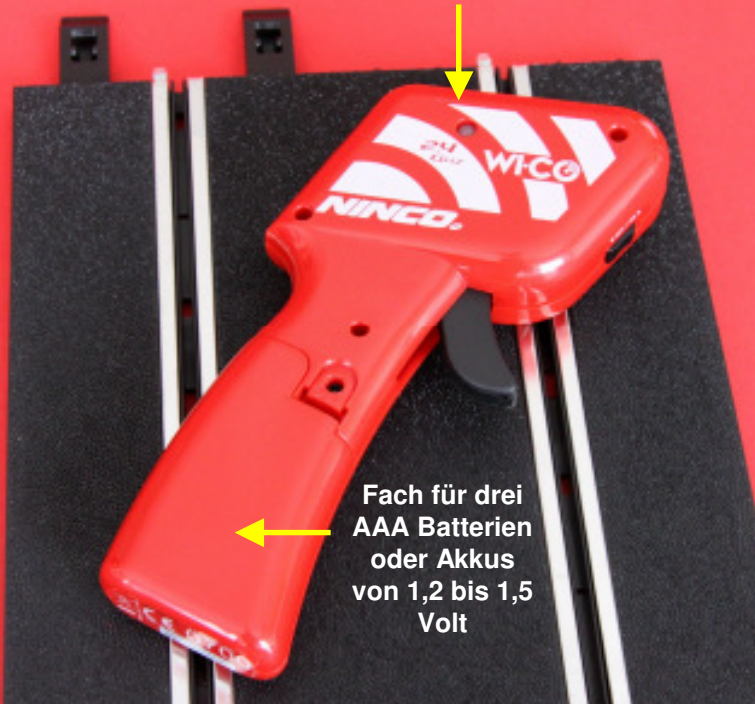
## Duellier-Pistolen

Funkregler. Eine Anschlusschiene, zwei Regler und eine Ausgleichsschiene sind im Set. Dazu gibt es eine Anleitung. Lediglich die Batterien für die Regler muss man sich noch besorgen. Entweder man nutzt Einweg-Ware oder Akkus. Die Regler liegen mit gewohnter Ninco Haptik sehr angenehm in der Hand. Leichtgewichtig und sehr bedienungsfreundlich mit weichem Abzug lässt sich das Auto feinfühlig steuern. Ideal für längere Renndistanzen, wer will schon, dass ihm

beim Duell der Arm abfällt. Mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Die Bedienung ist ausgesprochen einfach, verständlich und sinnlogisch. Eigentlich darf man es aus Garantie- und was weiß ich alles für Gründen gar nicht sagen: Aber man könnte die Ninco-Anschlusschiene auch an anderen Systemen nutzen, also dafür umbauen. Der Anschluss, ähnlich simpel wie jeder analoge Box: Je zwei Kabel gehen in den Slot von unten. Eine neue Freiheit, kabellos und offen für alles! Psst!

Jim Hunt Magazine®

LED: erfolgreiches Kodieren grün, Fehlermeldung rot.



Fach für drei  
AAA Batterien  
oder Akkus  
von 1,2 bis 1,5  
Volt

**Ninco verspricht bis zu 30 Meter Reichweite. Wenn Liesel von der Post neue Autos bringt, kann man ferngelenkt weiter Rennen fahren. Früher musste man anhalten, wenn es an der Tür klingelte oder der Teekessel piff. Nach 30 Sekunden Pause geht der Trigger in den Öko-Energiesparmodus. Vollgas geben und man ist wieder dabei.**

**Weicher Abzug, fein geriffelter Schaft. Die Trigger sind sehr leicht, liegen angenehm und griffig in der Hand. Geringe Bedienkräfte, gefühlt reibungslos gleitet der Abzug. Eine tolle Waffe für wenig Geld. Die neu gewonnene Freiheit an der Bahn bietet viele Perspektiven und die Option zwei Fahrer an den neuralgischen Punkten platzieren zu können.**



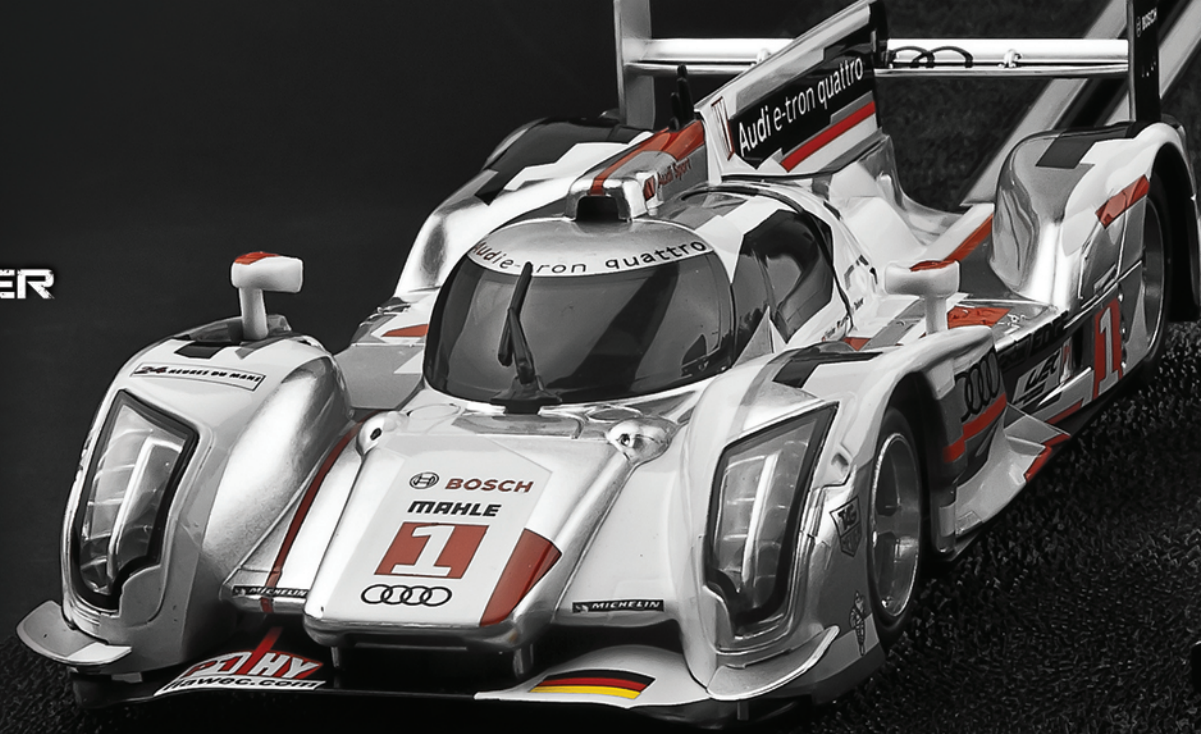


# NINCO®

KEIN SPIELZEUG NUR FÜR SLOTER

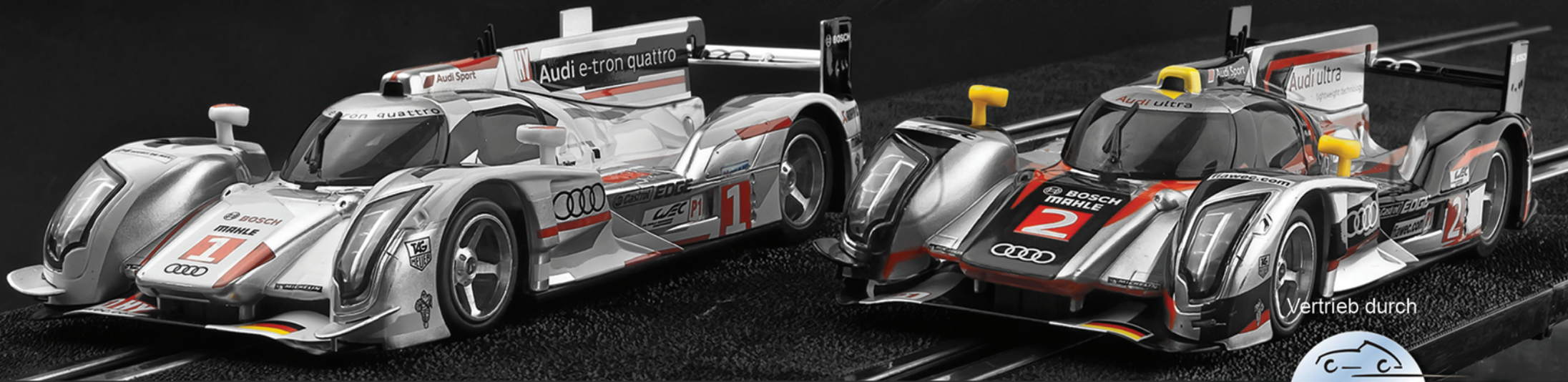
## LIGHTNING

FEATURED WITH PRORACE COMPONENTS



**NINCO** REF 50606 AUDI R18 "E-TRON"

REF 50607 AUDI R18 "SEBRING"



Vertrieb durch

**CARS&CO**  
COMPANY

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

[www.ninco.com](http://www.ninco.com)



# *Ein Hundeknochen liegt im Busch vergraben ?*



*Wie eine verstärkte Mischung aus  
Wüstenfuchs und Windhund jagt  
dieser Brite durchs Outback.*

## *Ford Escort MK I*

*Rallye London-Mexico*

*Jim Hunt Magazine®*



Rallye

## Escort MK I

Jim Hunt Magazine®

Ein weiterer Hundeknochen britischer Herkunft erblickt das Licht der Welt. Die Manufaktur Scalextric hat sich erneut einem Klassiker aus dem Hause Ford angenommen und das Auto von ....neu aufgebaut. Mit wilden Verstrebnungen ist das die Besatzung im Gerät gegen Überschläge

aller Art gewappnet. Es ist kein Geheimnis, dass die kompakten Cosworth Vierzylinder Motoren im MK I einen wilden Reiters brauchen, um Am Limit Herr der Lage zu sein. Ohne MTS eine Herausforderung, ohne Trimmblei geht da wenig und auch die Betankung sollte nicht mit allzu

explosiver Mischung erfolgen. 9 Voltan können bereits reichen, um dem kompakten Motörchen sein Temperament zu entlocken. Das Inliner Getriebe feuert ohne Reue seine Kraft auf die Hinterachse. Trotz ausgestellter Kotflügel und verbreiterter Spur kontert die schmale Bauweise.



**Air time dank des temperamentvollen Vierzylinder Inliner Aggregats: Schubkraft, um den MK I dynamisch über Kuppen zu wuchten. Der robuste Geselle bekam für den Marathon-Einsatz massives Stahlrohr vor Kühler und hoch zum Dach. Das rettet die Besatzung bei Wildwechsel und Überschlägen. Marathon fahren heißt weder zimperlich zu Material und sich selbst sein, sonst hat man schon nichts verloren. Unnötiger Ballast wie Stoßstangen wurden eingespart. Das Nötigste, ein leistungsstarker Motor blieb an Bord.**





Rallye

# Escort MK I

Jim Hunt Magazine®

Der Ford braucht einen Meister am Volant, Lehrlinge straft er gnadenlos ab. Diese rustikale Ausführung ist auch ganz gut für Einsteiger geeignet. Der ausladende Käfig schützt deutlich mehr als eine rein integrierte Zelle, sollte es zu unkontrollierter Botanikdurchquerung durch eine

zu optimistischer Linienwahl kommen. Versierte Haudegen erfreut die Explosivität britischer Motorbaukunst. Sie jagen den Ford im Quergang durch jede Wertungsprüfung und holen alles aus ihm heraus, was letztendlich nur in einer neuen Bestzeit münden kann. Kompakte Abmessungen

tendieren zwar am Limit gerne zu Überschlägen, gekonnt eingesetzt bringen sie jedoch ganz klare Handling-Vorteile gegenüber großer Kisten auf selektiven Etappen. Dazu gibt es einen starken Heckantrieb mit 100 Prozent Differentialsperre, was will man mehr... OK, ein Bier vielleicht.



Unter den ausgestellten Kotflügeln rotieren stabile Minilite Leichtbau-Felgen mit gut dämpfenden, voluminösen Schlappen. Serienmäßigen Hecklampen mussten einer streng gewichtsoptimierten Lollypop Alternative weichen. Der „Telegraph“ finanziert das wilde Unternehmen als Hauptsponsor. Schicker Look: die roten Streife mit blauen Nadelstreifen spiegeln den Charme vergangener Tag perfekt. Nach oben gebogene Schmutzlappen vorne am Bug halten Scheinwerfer bei schlammigen Wasserdurchfahrten. Damals waren Marathon-Rallyes unbarmherzig lange.



W

R

C



*WILSON'S WILD FIESTA*



Rallye

# Fiesta WRC

Tim Hunt Magazine®

Wir haben in der letzten Ausgabe den aktuellen Fiesta aus der WRC vorgestellt. Nun steht eine weitere Version des schnellen Ford am Start. Es ist das Auto des Briten Wilson. Stark verdunkelte Scheiben deuten nicht etwa auf den Renneinsatz

unter stark sengender Sonne hin. Es handelt sich beim Rallyewagen um eine robuste Version ohne Fahrer-Inlet, dafür mit starken Nehmerqualitäten. Wer richtig Rallyes fährt wird dies zu schätzen wissen. Die Fahrt am Limit bei stark beengten

Platzverhältnissen und Limits am Streckenrand wie Felsen, Bäume, Mauern zerstören das Auto im Hauch einer Sekunde, begeht man einen Fahrfehler. Während Rundstreckenfahrer mit einem Fluchen unter dem Helm ins Kiesbett



Design: Dezentenes Rennsportweiß, schwarz-grüne Akzente, Union Jack auf dem Dach. Wilson's WRC-Maschine steht für Leistung und Nehmerqualitäten. Die robuste Bauweise kommt ohne Fahrer-Inlet aus. Man könnte meinen, es verberge sich unter abgedunkelten Scheiben, wie sie bei südlichen Rennen unter sengenden Sonne eingesetzt werden. Einfach, robust und gut. Ideal für harte Rallye-Einsätze.



Rallye

# Fiesta WRC

Tim Hunt Magazine®

rutschen, wird beim Rallyefahren das Gebetbuch des Beifahrers schnell zum religiösen Aufschrieb: Für Stoßgebete bleibt wenig Zeit, bis es richtig übel im Gebälk kracht. Aus der Perspektive ist der Wilson Ford die perfekte Fahrmaschine für harte Reiter oder das ideale Fahrschulauto für Rallye-Einsteiger, die sich an das Einmaleins des Fahrens ohne Hafthilfe auf losem Untergrund herantasten möchten. Der Ford steckt einiges

weg. Der auflackierte Union Jack am Dach kann mit wilden Überschlügen bearbeitet werden. Die Funkantenne für das Bordradio ist flexibel. Lediglich der Heckflügel könnte nach diversen Botanikrollen beleidigt abfallen. Optisch ist Rennsportweiß mit grünen und schwarzen Akzenten angesagt. Die Aufschrift M-Sport zeigt, dass der Wagen ein Werksauto ist. Diese Rennsport-Firma, beheimatet in den abgeschiedenen Lage

baut Rallyewägen für den Ford Konzern auf. Ihr Erfahrungsschatz ist unübertrefflich, alle in der WM eingesetzten Werksautos kommen von dort. Die Wagen werden vor Ort ausgiebig am Limit getestet. Es ist schier unglaublich, wie die Testfahrer diese Autos an den steilen Klippen entlang treten. Ein kleinster Fehler endet nach dem Abflug im nassen Grab. Go hard or go home! Reueloses fahren, die Dinger funktionieren eben!



**Kompakte Bauweise, breite Spur und tiefer Schwerpunkt: Der Fiesta fliegt förmlich um die Kurven. Sein Sidewinder schaufelt solide Kraft auf die Hinterachse, stabilisiert das ausbrechende Heck mit nur einem Gasstoß. So sollen echte Rallyeautos sein.**





*Bei uns fährt der Leser mit!*



© 2012 *Jim Hunt Magazine*®

*Jim Hunt Magazine*®



**Überraschung zum Jahreswechsel:  
McLaren's Supersportwagen nun für  
die Rennstrecke im Gulf Design!**



*Jim Hunt Magazine®*

**„Fasten the seat belt!“ McLaren goes GT3**



**Rundstrecke**

## McLaren GT3

*Jim Hunt Magazine®*

Angriffslustig tief positioniert er eine gedrungene Keilform auf die Rennpiste. In seinen Radhäusern sitzen knapp eingepasste Slicks auf schwarzen Speichenfelgen. Optisch verspricht der McLaren eine Menge. Wird es sein Versprechen auf der Rennstrecke einlösen? Der quer eingebaute 3,8 Liter Mittelmotor mit Biturbo Aufladung stemmt angemessenes Drehmoment über ein Side-winder-Getriebe auf die Hinterachse. Das Scalex

übliche Axialspiel der Hinterachse limitieren wir durch den Einsatz dünner Plastik-Spacer. Die Getriebezähne fluchten besser, das akustische „Schnarren“ in schnell gefahrenen Kurven entfällt. Gut gerüstet hängt der Brite präzise am Gas, er lässt sich äußerst gutmütig im Grenzbereich pilotieren und unterstreicht damit seine Qualitäten für den Einsatz auf der Langstrecke. Sämtliche Kurvenradien lassen sich gelassen pilotieren.

Egal ob man spät bremst oder zu früh aufs Pedal steigt: Der McLaren folgt präzise seinen Befehlen und setzt sie mit stoischer Gelassenheit um. Ein runder Fahrstil ist in diesen Wagen ab Werk eingebaut. Seine Kohlefaser Karosserie wird von vier Schrauben gehalten. Lockert man diese Minus 1U, entspannt sich die Bodenplatte und die Straßenlage wird merklich besser. Auf unnötige zwei Zusatzschrauben für das Cockpit hat Scalex



**Sehr tief liegt der Brite auf der Rennstrecke. Seine aggressive Linienwahl beschränkt sich auf die Außenhaut, ansonst fährt er sich sehr ausgewogen, beinahe schon zahm. Ideale Parameter für die Langstrecke. Flexible Seitenspiegel gefallen uns sehr gut.**



Rundstrecke

# McLaren GT3

Jim Hunt Magazine®

glücklicherweise verzichtet. Diese haben bisher bei den meisten Rennwagen die Fahrlage ohne MTS empfindlich beeinflusst. Nimmt man die Karosse ab, bleiben seitlich zwei Flaps hinter den Vorderrädern stehen. Diese können später an den Slicks streifen, richtet man sie bei Montage

der Karosserie nicht akribisch aus. Die Flügel integrieren sich form- wie unfallsicher in die Karosserielinien. Richtig gut gefallen uns die flexiblen Sportspiegel, wie sie schon der Aston Martin DBR9 an seiner Außenhaut hatte. Sie geben bei Rempelen nach, bleiben am Wagen.



Elegant, flach und ab Werk gut ausgependelt. So muss ein GT3 gemacht sein. Fahrfreude pur.



Achtung bei Karosseriemontage: Halbmond-Flaps können sich verkeilen, das Vorderrad bremsen.



Rundstrecke

# McLaren GT3

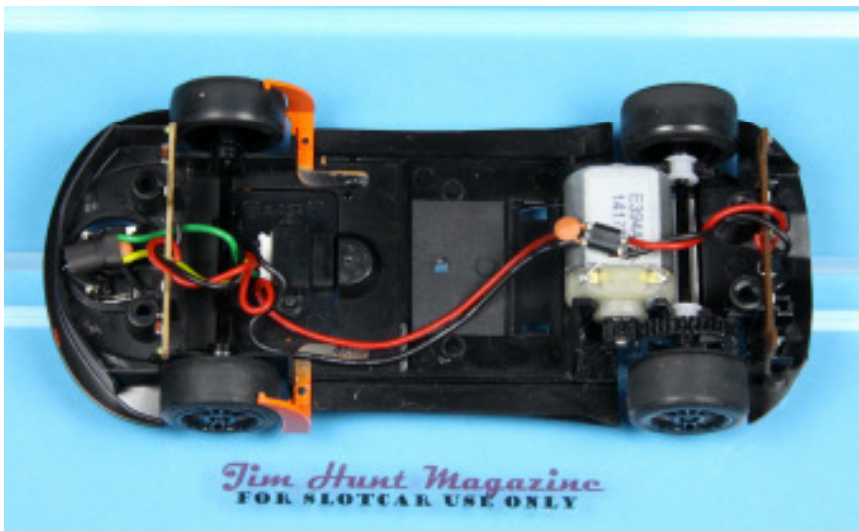
Jim Hunt Magazine®



Wir tanken 12 Voltan Kraftstoff. Die Mischung vereint satten Vortrieb mit Kultiviertheit, angemessene Kraft fließt von den Brennräumen direkt auf die Straße. Das MTS unter der Hinterachse fliegt konsequent aus seinem Fach und es wird durch eine Lage Blei ersetzt. Das Zusatzgewicht erhöht den Abtrieb, spendiert ein plus an Grip der Hinterachse, die durch den knapp davor platzierten Motor ohnehin eine gute Abstimmung in England erfuhr. Treibt man den Mc hart am Limit durch Kurven, bringt diese Maßnahme das gewisse Etwas, um sie noch schneller und präziser durchheilen zu können. Seine Slicks überzeugen auf Plaspfalt. Das schwarze Gold beschleunigt und bremst den

Nobel-GT mit einer gelungenen Mischung aus Biss und Freiraum am Limit der Querkräfte. Von der Fahrdynamik her können wir uns das Versiegeln der Vorderräder mit Klarlack sparen, so gut liegt das Chassis des geringfügig modifizierten Testwagens. Für den Rennbetrieb kann man trotzdem mit Klarlack versiegeln, dann ist noch das eine oder andere Zehntel drin.

Scalextric verbaut üblicherweise eine leistungsfähige Lichtanlage in seinen GT. So auch hier, sogar die Fronthaube wurde von innen ab Werk mit matter Farbe versiegelt, damit kein Streulicht durch sie scheinen kann. Leider verlieren sich die Lichtkegel der Frontscheinwerfer in den kleinen Augen des Briten, während die Hecklampen klare Lux-Werte abliefern. Als Positionslichter ok, möchte man die Strecke ausleuchten, muss man sich eine alternative Lösung einfallen lassen. Ein kleiner Wehrmutstropfen am Ende, aber kein großartiges Problem an sich. Unter dem Strich haben die Briten bei ihrem GT3 fahrdynamisch alles richtig gemacht.



**Durchzugsstarkes Duo: Scalex Motor plus Sidewinder-Getriebe. Griffige Slicks mit gerundeten Kanten ab Werk. Die Hinterachse bekommt dünne Spacer aus Kunststoff, damit ihr Axialspiel geringer wird. LED Lichtanlage und die Option auf Digital-Chip Einbau im Bugbereich lassen keine Wünsche offen. Die zwei orangefarbenen Flaps brauchen Aufmerksamkeit beim Montieren der Karosserie: Sonst klemmen die Vorderräder. Der McLaren liegt sehr tief und es geht sehr präzise in den Radhäusern zu.**

**Fazit: Der neue McLaren von Scalextric ist ein absoluter Geheimtipp für die moderne GT3 Klasse. Er besitzt viel Potential und liefert auch ohne MTS sehr ausgewogene Fahreigenschaften, die die Grenzen des Limits weit hinauszögern.**



# [www.rennbahnhaus.de](http://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](mailto:info@rennbahnhaus.de)



**Bei uns in Deutschland**



# Attacke der Supersport-GT

*Jim Hunt Magazine®*

**Voller Fahrspaß, super Optik und  
das alles zum schlanken Budget.  
Geht das?**



***Ninco One geht in die Offensive***



## Rundstrecke

# One Love

Tim Hunt Magazine®

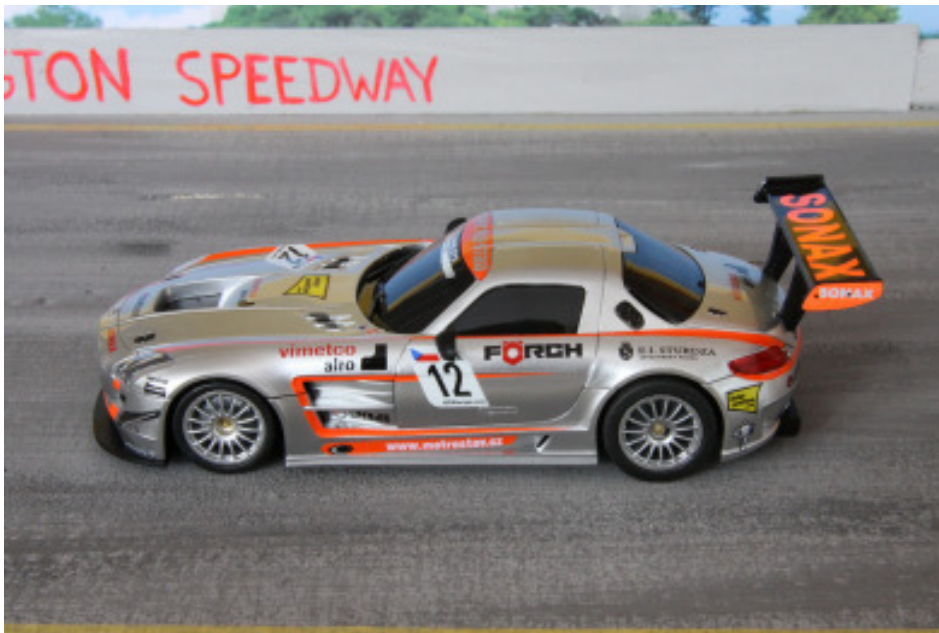
**„Ich brauche einen stärkeren Motor mit mindestens 35000 Umdrehungen, starke Zusatzmagneten und Starkstromanschluss“**

So näherten sich manche Kollegen dem Fahren mit Slotcars, weil angeblich die Fahrleistungen ab Werk nicht den Ansprüchen genügten. Die Wichtigtuerei mancher spülte Geld in die Kassen der Händler und Hersteller sinnfreien Potenz-

Tunings. Aber es nervte gewaltig an der Bahn, wo man sich gemeinsam traf, den besten Fahrer zu küren. Der Spaß ging schneller flöten als eine Panflöten-Truppe vor dem Kaufhaus. Ein Tuningwahn des Absurden.

**„Viele Leute wissen einfach nicht, worum es beim Slotracing geht“ (Zitat Importeur K.P.)**

Die Kunst besteht darin, relativ chancengleiches Rennen nebeneinander zu realisieren. Das macht die Herausforderung und den Nervenkitzel eines Fahrerduells aus. Ein zu gewaltig motorisiertes Auto lässt dafür keinen Raum, schon ein kleiner Fahrfehler und der Gegner kann nicht mehr aufschließen. Egal ob Zweispurbetrieb oder mehrspurige Clubbahn. Fliegt einer ab, zischt der übermotorisierte Gegner mit Mach 3 davon.



Der erfolgreich eingesetzte Mercedes SLS sorgt auch bei Ninco One für Furore. Hier eine weitere Version mit neonroten Akzenten zum bewährten Klassiksilber der schwäbischen Sternenkrieger.





## Rundstrecke

# One Love

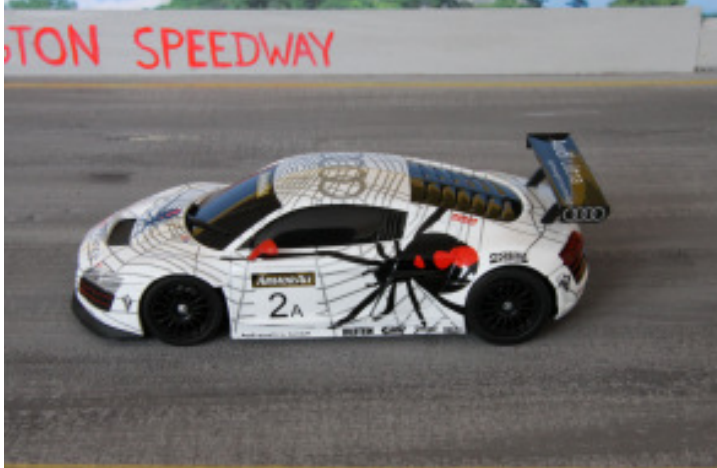
Tim Hunt Magazine®



Niemand ist in der Lage PS-Monster dauerhaft am Limit sicher zu bewegen. Die Performance geschundener Reifen lässt schneller nach als einem lieb ist: Mangelnder Grip in Kombination mit starken Motoren mobilisiert ein Fahrerlebnis wie mit Slicks auf Glatteis.

Wer immer noch glaubt sein Slot-Nirvana mit völlig überzüchteten Autos zu finden, soll ruhig weiter nach dem Sinn dieser Rennspielart in der schwarzen Ritze suchen. Dort wird man nichts finden. Das Ergebnis der Sucht nach mehr Tuning findet sich in Einzelteilen neben der Bahn.

Zwei neue Audi R8 LMS ballern über den Kurs. Super gelöst, sie besitzen flexible Außenspiegel, die nicht so leicht abbrechen. Leider sind die Wagen wie der SLS ab Werk sehr laut. Wir greifen zum Skalpell.





# One Love

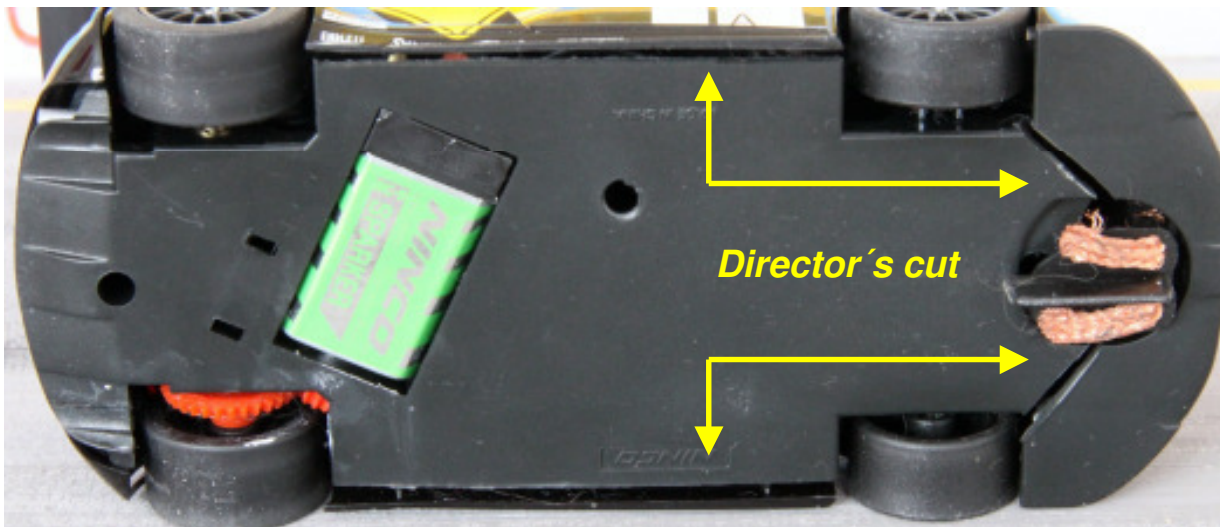
## Flugversuche?

Übermotorisierte Autos fliegen eher unkontrolliert ab, zerschellen nicht selten an Hindernissen, die man bei der Bahnplanung nicht im Hinterkopf hatte. Ideal für Flugversuche, aber mal Hand aufs Herz: für diesem Zweck gibt es RC-Helikopter. Materialversuche sollten Hersteller durchführen,

nicht Endverbraucher. Es gibt auch Leute, die definieren ihre Rennerlebnis durch die hohe Zahl der Abflüge. Aber mal ehrlich: Wer mag mit einem präzise aufgebauten Rennwagen gegen solche Rüpel antreten? Spätestens nach mutwilligem Crash No.3 geht einem der Helm

hoch, in der Boxengasse spielen sich Szenarien ab wie zu Stucks wild-goldenen Zeiten.

Ninco One geht seit Markteinführung vor Jahren (wir berichteten) neue Wege: Schöne Autos mit angemessenen Motoren, guten Fahrverhalten ab Box, auch ohne MTS. Ihre Scheiben sind aus Rauchglas, damit das fehlende Cockpit optisch nicht ins Gewicht fällt. Sie sparen sich das hoch sitzende und „schwere“ Inlet. Der tief gewonnene Schwerpunkt: positiv für die Straßenlage.



SLS und R8 Karossen ruhen auf den über stehenden Frontspoilerlippen des Chassis. Zusammen mit dem Hohlkörper der leeren Karosse und mit dem etwas laut laufenden Plastikgetriebe klingt das nicht nett. Das Getriebe kann man fetten, zur Not mit Zahnpasta (mit Schleifpartikel) einlaufen lassen. Mit dem Entkoppeln der Karosserie vom Chassis herrscht ab sofort ein zurückhaltendes Soundpaket, das keinem auf die Nerven geht. Seitlich wird von der Bodenwanne Material mit einem Cutter entfernt, damit die Schweller der Karosse keine Berührungspunkte mehr bieten. Die Frontspoilerlippe wird an die Karosse geklebt.



Optisch sehr hohe Ansprüche bei Ninco One: Fotoätzteile, flexible Spiegel.



## Rundstrecke

# One Love

Jim Hunt Magazine®

„Weniger Leistung ist mehr!“

Wer jemals einen One Megane pilotiert hat, weiß wovon die Rede ist. Ninco hat mit dem Franzosen volle Leistung abgeliefert. Aber auch optische Randgänger gab es: Der Chevrolet WTTC war an sich keine Augenweide, obwohl Ninco ihn schön lackierte. Ein Plastik-Lambo und ein Camaro vom

**Ford GT: Super Lackierung, tolle Speichenfelgen, auf den ersten Blick kaum glauben: ein detailreduzierter Ninco One.**





## Rundstrecke

# One Love

Tim Hunt Magazine®

Strengen Sparkurs gezeichnet folgten. Die Spanier haben dazu gelernt, bringen weitere One Boliden, denen man ihre einfache Herkunft auf nicht mehr ansieht: schön lackierte Karosserien, in Größe und Optik authentische Felgen und geräumige Chassis-Konzepte, die sich mit Blei auf Wunsch abstimmen lassen. Robuste Rennwagen, den Rempler wegstecken. Negativ: die Geräuschkulisse bei SLS wie R8: lauten Plastik-Sidewinder Getriebe nerven. Die Karossen liegen

auf robusten Spoilerlippen des Chassis auf, was den lauten Klangeffekt verstärkt. Der geneigte Mechaniker kappt die Frontlippe mit zwei Schnitten vom Chassis, klebt sie an der Karosserie an. Das Getriebe mit Zahnpasta (Schleifpartikel) einlaufen lassen: Ruhe und kultivierter Lauf! Zielgruppe sind Rennställe analoger Einsteiger, Digitalfahrer und Fortgeschrittene, die sich auf Wesentliche besinnen wollen: pures Rennen fahren mit gleichen und widerstandsfähigen



**Hammertime: Lang, wuchtig und gutmütig zu pilotieren. Der satte Mustang FR500 ist ein Bollwerk der Extraklasse.**





## Rundstrecke

# One Love

Tim Hunt Magazine®

Waffen zum limitierten Budget. Ideal für Rennen daheim. Ideal, um neue Leute gewinnen zu können. Ideal für Nachwuchs-Rennfahrer, die mit dem Taschengeld haushalten müssen. Das One-Konzept passt zum Zeitgeist und der wirtschaftlichen Lage in Europa. Man kann auch mit wenig Budget Rennen gestalten. Es muss nicht immer teuer gefrästes Hightech sein. Wäre gelacht, wenn es da in Zukunft keine geeigneten Rennen oder gar Serien gäbe.



Die One Corvette aus den Anfangszeiten der robusten Einsteigerlinie nun im neuen Look. Die französische Trikolore kleidet die US-Waffe perfekt ein. Eine problemlose Fahrmaschine, die sich in jedem Rennen blicken und messen kann.





# www.sora.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24 1:32 1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

## *Die Vitrinenmacher*

© 2010 www.jfm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



*Jim Hunt Magazine®*

# *Peugeot 908 FAB*



## *Rund um die Uhr glücklich*

*NEUE DESIGNVERSION DER FRANZÖSISCHEN LE MANS FLUNDER*



**Rundstrecke**

# Peugeot 908 FAB

*Tim Hunt Magazine®*

Der französische Rivale von Audi in der großen Klasse der Langstrecken-Prototypen wird in einer neuen Kundenversion aufgelegt. Optisch sehr ansprechend und reizvoll geht die schnelle Baguette-Flunder auf die Strecke, um Markenkollegen, Ingolstädtern und neuerdings auch Briten in ihren Aston Martin Lolas Paroli zu bieten. Der 908er ist ein wunderbarer Flachmann, der wie alle Sportprototypen aufgrund seiner Länge gut läuft und in Kurven sehr spät an sein Limit kommt. Zielgruppe: Langstreckenfahrer, die sich innerhalb eines geräumigen Zeitfensters auf hohem Niveau zahlreiche Runden drehen. Hektische Sprinter, die schon im Ziel sein wollen,



**Flach, lang und tief: Der Peugeot ist ein perfekter Dauerrenner für die Langstrecke!**





Rundstrecke

# Peugeot 908 FAB

Jim Hunt Magazine®



bevor Motor und Reifen warm werden, sollten sich anderes Gerät beschaffen, am besten mit Magnet. Der Peugeot rollt souverän um den Kurs, ohne MTS kann man Lage Blei ins hintere Magnetfach einkleben. Das liefert beim Beschleunigen ein Plus an Grip und erhöht den Anpressdruck der Hinterachse in Kurven. Das Heck verhält sich so im Grenzbereich ruhiger.

Der Franzose fährt einen noch sauberen Strich als ohnehin. Vorsicht ist bei der Demontage der Außenhaut geboten. Es geht bei dieser Wagenklasse ähnlich eng zu, wie in einem Formelauto. Letztendlich handelt es sich so gut wie um ein verkleidetes F1 Fahrzeug, wie Kenner der Materie wissen.



Tiefstapelei im Detail: Maximale Schwerpunktabsenkung, Rücklicht-LED sitzen unten im Chassis Ende.







Rundstrecke

# Formel 1



Formelwagen ziehen auch auf Slotrennstrecken sehr viele Fahrer in ihren Bann. Die pfeilschnellen Monoposti fordern versierte Piloten im Cockpit. Einsteiger werden schnell zum Absteiger oder besser gesagt zum Aussteiger. Trotz maximal zentralisierter Massen muss man hellwach sein, möchte man diese Art von Rennwagen am Limit beherrschen. Das wird erst richtig bewusst, wenn man ohne Einsteigerfahrhilfe MTS physikalisch uneingeschränkt versucht, die Grenzen der Fahrbarkeit so weit wie möglich zu verschieben. Wer behauptet, man könne Slot-Formelwagen nicht ohne Magnet betreiben setzt entweder auf den falschen Rennstall oder hat zu wenig Erfahrung.



Auf den ersten Blick wirken die Formen fast gleich, doch beim genauen Hinsehen offenbaren sich Details, die den Boliden fernab der Lackierung ein charakteristisches Profil verleihen.



Traditionsbewusst: Lotus entdeckte die klassischen John Player Special Farben von damals neu, das Rot dazu steht dem Konzept sehr gut. McLaren Mercedes wie Mercedes GP setzen aufs dezente Silberpfeil Image, das lediglich durch die Farben der Geldgeber bunte Akzente erhält.





Rundstrecke

# Formel 1



Geheimnis des Erfolgs ist die schlaue Anordnung des Leitkiels im vorderen Bugbereich. Mit einer angemessenen Spritgüte (zwischen 9 und 12 Voltan) fahren die Autos einen sauberen Strich und man spürt den Vorteil der konzentrierten Massen. Formelwagen liegen wie die großen Vorbilder ruhig und sicher in Kurven. Sauber abgezogene und bei Bedarf leicht angeschliffenen Reifen auf der Hinterachse liefern Grip und spendieren satten Vortrieb. Im Einzelfall kann es nötig oder gewinnbringend sein, wenn man die Vorderräder mit Klarlack überzieht. Ihr unterdrückter Grip unterstützt die Laufruhe in Kurven ungemein, falls sich ab Werk nervöse Tendenzen zeigen sollten. Ein obligatorischer Ölservice der Radlager, der Motorwelle sowie des Leitkiel Drehpunkts verstehen sich in der Königsklasse von selbst. So holt man das Maximum aus den Boliden heraus. Wer das Fahrverhalten seines Renners mit Trimmblei entscheidend verändern möchte, stößt nicht selten an die gleichen Grenzen, die auch die Konstrukteure der Formel Wagen im Vorfeld spüren. Es geht verdammt eng, knapp und unmöglich im Chassis zu. Das Magnetfach muss meist herhalten, bietet es die größtmögliche Kapazität für Blei. Wer im Bereich des Bugs trimmen möchte, muss ein verdammt geschickter Mikrosystem-Bastler sein, um in den stark limitierten Freiräumen etwas Trimmmaterial unterzubringen. Inliner-Motoren, meist in kompakter Longcan-Bauweise sind Mittel zum

**Realitätsnaher geht's kaum: Der Lotus ging erst nach einigen Runden richtig ab. Der McLaren lief ab Box schnell und spritzig. Der Mercedes GP stotterte eingangs, schuld war ein verbogener Schleifer.**





## Rundstrecke

# Formel 1



Zweck oder Diktat der beengten Platzverhältnisse. Der Getriebedurchmesser macht es unumgänglich, dem Heck eine unschöne Beule ent wachsen zu lassen. Darüber muss man hinweg sehen. Fly experimentierte bei klassischen Formelwagen mit einem Exzenter-Getriebe, das bei optimaler Wartung funktionierte, aber sich nicht durchsetzte. Die meisten Konstrukteure kommen am kompakten Inliner nicht vorbei. Bei der Formel 1 der neuen Generation kommt man

optisch voll auf seine Kosten. Feinste Flügelchen, Flaps, Antennen und kleinste Details sind perfekt wiedergegeben. Im Rückblick auf Formelwagen der Anfangsjahre ist man heute auf hohem Großserienniveau. Das bedeutet aber Materialverlusts, wenn es mal kracht. Es fliegen die Fetzen wie in der echten Formel 1. Weiterfahren ist erst nach einem Boxenstopp möglich. Eine umsichtige Fahrweise ist unumgänglich. Freistehenden Räder reagieren verzeihen keine Rempelien.

Formelwagen fliegen bei Berührung in Kurven sofort im hohen Bogen ab. Der Schlawere gewinnt das Rennen. Hat man sich an den Tanz auf Messers Schneide gewöhnt, sind auch ohne MTS sehr schnelle Rundenzeiten und Fahrspaß auf sehr hohen drin. Nicht umsonst heißt die Formel 1 die Königsklasse des Motorsports. Diese Formalität gilt auch in 1zu32. Eingangsfrage: Lotus, Mercedes oder McLaren? Der individuelle Geschmack entscheidet!



Jeder Konstrukteur setzt bei Heck- und Frontflügel auf individuelle Shapes, deren Formfindung aus dem hauseigenen Windkanal stammt.



# 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

© 2011 · fixpunkt gmbh · nürnberg · www.fixpunkt.de



*Blue for you!*



*Lotus Cortina*

*Jim Hunt Magazine®*



Rundstrecke

# Lotus Cortina

Tim Hunt Magazine®

Eine neue Cortina Designversion in sagenhaftem Blau steht bereit. Die Tuner von Scalextric haben alles gegeben, um den Klassiker aus den Händen von Colin Chapman angemessen in Szene zu setzen. Die auffällige Hippie Farbe schmeichelt der Netzhaut und bietet zudem Übersicht im Nirvana des Renngeschehens. So leicht verliert man den auf Basis des Ford Cortina aufgebauten Lotus nicht aus den Augen. Trotz schmaler Bauweise gilt auch hier: Länge läuft! Klassik-Freunde wuchten den schlanken Cortina beherzt um die Ecken und lassen seinen drehfreudigen Vierzylinder in den höchsten Tönen jubeln.

Das Aggregat hat einen Inliner-Block, der absolut standfest gilt. Wer beim Klang des Triebwerks keine Emotionen empfindet, hat definitiv Ketchup anstelle Benzin in den Adern. Scalextric hat es sich nicht nehmen lassen, die giftige Drehzahl-Kurve 1zu1 zu übernehmen. Wer den Wagen ohne MTS angemessen bewegen will, kann bereits mit ökologisch vertretbarem 9 Voltan Magermix zu Glücksgefühlen ansetzen. Ob Blei haltig oder frei ist Geschmackssache. Im Chassis findet der geneigte Tuner ausreichend Unterbringungsmöglichkeiten für das trimmende Schwermetall. Colin Chapman ist unsterblich!



Klassisch kantige Formen, knallblau mit weiß. Das rockt die Retro-Szene!





# ***Le Mans 1970***

## ***PORSCHE 917K***



*Carrera bringt die Legende in D124.  
Jim Hunt traf den original 917K von  
damals und vergleicht nun beide.*

*Jim Hunt Magazine®*



Rundstrecke

## Porsche 917K Salzburg

Jim Hunt Magazine®

Gibt es eine vergleichbare Legende zum flachen Sportprototyp 917K? Porsche holte 1970 mit ihm den Sieg in Le Mans. Hans Herrmann und Richard Attwood pilotierten den aufwändigen und bei vielen Fahrern als unfahrbar geltenden Rennwagen zum Sieg. Wer kennt es nicht, das markante, sich schnell drehenden Lüfterrad über dem luftgekühlten Mittelmotor. Bis heute wird der Klassiker in unzähligen Versionen wie Maßstäben gebaut. Das Modell von Fly in 1zu32 war und ist eines der teuersten Sammlerobjekte. NSR zog nach und liefert sehr sportliche Fahrleistungen. Kyosho reduziert den 917K auf 1zu43 und begeistert eine große Fangemeinde kleiner

Autos. Nun holt Carrera zum großen Wurf aus und das kann man so wortwörtlich nehmen: die Salzburger bauen den damals von Porsche Salzburg eingesetzten Wagen im großen 1zu24 Maßstab. Selbstverständlich ihrer Linie folgend digital, das sich für analoge Nutzer zudem schnell

abschalten können. Beeindruckend schön präsentiert sich der Bolide seinen Betrachtern. Im großen Maßstab kommen die Details besser zur Geltung als bei kleineren Rennwagen. Lackierung und Bedruckung: Das Rot ist gut getroffen und die nach hinten auslaufenden weißen Streifen



Jim Hunt traf das Original und den Carrera 917K.



Rundstrecke

# Porsche 917K Salzburg

Tim Hunt Magazine®

und Sponsor-Pickerl sind schön wieder gegeben. Leider fehlen die Namen der Fahrer, vielleicht ein Lizenzproblem? Ein Detail, das auffallen mag, aber genauso gut vernachlässigbar ist. Auspuff- und Getriebe in der Heckansicht sind schön wieder gegeben worden. Ebenso die Schnellverschlüsse der Heckhaube. Klar, das Lüfterrad über

dem Mittelmotor darf nicht fehlen. Der Farbton ist etwas zu gelb ausgefallen. Am Original war es weiß und ist mit der Zeit leicht vergilbt. Also etwas zu viel Patina ab Werk. Ab damit auf die Langstrecke! Mit zwei MTS an Bord zieht der Porsche streng diszipliniert seine Runden. Man muss schon 18 Voltan tanken, möchte man voran

kommen. Wie es sich für ein Le Mans Langstrecken Auto gehört: Der Porsche hat eine Lichtenanlage. Seine Frontscheinwerfer leuchten hell und geben ein sehr ansprechendes Fahrbild ab. Gelbe Lampenabdeckungen hatte das Original nicht. Weder auf dem originalen Rennplakat noch beim echten Originalauto ist dies zu



**Titanrahmen, Auspuff und Getriebe im Heck des echten 917K. Am Slotmodell sind diese Details anwenderfreundlich vereinfacht wieder gegeben.**





**Mit oder ohne** Leitkiel ■■■



**Hautnah dabei mit**  
**Tim Hunt Magazine®**



Rundstrecke

## Porsche 917K Salzburg

Tim Hunt Magazine®

sehen. Schade sind fehlende LED Rücklichter. Es sind nur Attrappen vorhanden. Nichts leuchtet hinten. Der vor der Hinterachse schwerpunkt-günstig positionierter Mittelmotor mit Sidewinder-Getriebe liefert Durchzug und stemmt Kraft auf die Hinterachse. Die Serienreifenmischung harmoniert gut mit dem C-Bahnbelag, fährt man ohne Magnet, ist etwas Zuwendung nötig. Anschleifen mit Schmirgelpapier und regelmäßiges Abziehen mit Klebeband sind hilfreich. Dann bieten die Reifen einen gefälligen Kompromiss aus Grip und Abrufen des Fahrkönnens. PU

Reifen mögen besser haften, allerdings lagen die Autos damals nicht so satt, wie sie es heute tun. Optimistische Kurvengeschwindigkeiten mussten Piloten vom Schläge eines Herrmann/Attwood und Konsorten oft im Drift über das Gaspedal abfangen. So gesehen liefert die Serienbereifung der Weg zum authentischen Betrieb des 917K. Es ist eine Herausforderung ohne Hafthilfen eine schnelle Runde in den Kurs zu brennen. Aber genau das macht ihn reizvoll. Autos, die jeder am Limit bewegen kann sind keine klassischen Sportwagen, eher modernes Gerät mit Mikropro-

zessor gestützten Fahrwerk, Motorsteuerung und allerlei Helferlein, die genau das minimieren, was der eingefleischte Rennfahrer sucht: ungefilterten Fahrspaß sowie Runde für Runde Bestätigung, die Physik des Autos zu beherrschen. Durch das Gewicht des großen 1zu24 Porsche muss man sich genau überlegen, ob man sich optimistisch oder defensiv an späte Bremspunkte herantastet. Trotz reduziertem Gewicht, es ist und bleibt er ein Großer. Infolge seiner Masse bremsst er später als ein leichter Floh in kleineren Maßstäben. Aber das sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.



Das Original hatte keine gelben Lampenabdeckungen. Die beiden oberen Hauptscheinwerfer sind beim Slotcar im Durchmesser zu klein geraten. Der Carrera 917K schnurrt ruhig. Das Original: eine explosive Symphonie. Ich liebe das heißere Abbröckeln im Schubbetrieb beim Anbremsen vor Kurven.





Rundstrecke

## Porsche 917K Salzburg

Jim Hunt Magazine®

Etwas Öl auf Messingradlager und Getriebe, der Porsche schnurrt und rollt noch sanfter. Das mittlere MTS lässt sich mit wenig Mühe entfernen. Der 917K wird nun lebendiger, agiler. Schon mit 15 Voltan kommt Freude auf, mit 18er Betankung geht's richtig zur Sache. Stellt man sich auf das Verhalten des Klassikers ein, kommt man mit der Zeit gut zurecht. Er hängt gut am Gas und beschleunigt kontrollierbar. Kurven aller Radien nimmt er mit Gelassenheit. Es macht Spaß durch eine enge 1er Kehre zu zirkeln. Das MTS-Paket unter der Hinterachse hält das Heck im Zaum. Wilde Lastwechseln in mutig genommenen Kurven überlisten es: quer geht's durch die Kurve. Nun zur Königsklasse: Fahren ohne MTS. Die Hafthilfe mit einem spitzen Gegenstand bequem aus dem Halter hebeln. Ab sofort wird's ungemütlich im Cockpit: Der 917K ruft wie das

Original nach einem wagemutigen Meister. Vorausschauendes Fahren, Gefühl und Mut sind gefragt, möchte man ihn beherrschen. 15 Voltan reichen schon, später fließt 18er Sprit durch die Brennräume. Aber vorher trimmen wir das Chassis mit Blei. Unumgänglich: Reifen immer wieder an der Box mit Klebeband abziehen. Gut gereinigt helfen sie zu einem guten Rennverlauf. Der 917K spurt und fordert zugleich. Eine Herausforderung wie wir sie lieben. Zündkontakt

hält ein mit drei Millimeter Spiel ausrückender Schwingarm. Doppelzündung mit zwei Schleifern auf beiden Seiten des L-Kiels liefert zuverlässig Energie. Die Rückstellmechanik lassen wir im Auto, da sie dem Wagengewicht keine negativen Einflüsse bei der Kurvenfahrt entgegen steuert. Sechs Karosserieschrauben müssen geöffnet werden, möchte man die Mechanik warten. Möchte man auch die Karosserieschrauben zur Entkoppelung lösen, gestaltet sich das schwierig.



Das charakteristische Lüfterrad darf natürlich nicht fehlen. Es dreht sich und schaufelt Kühlluft zum Zwölfzylinder. Die Titanrohre des Rahmens ließ Piech, damals verantwortlicher Chef-Ingenieur, mit Gas füllen. Druckanzeigen gaben Mechanikern bei Boxenstopps Aufschluss, ob die Konstruktion hält. Ein Rahmenbruch hätte sich dadurch sofort gezeigt. Die Fahrer hatten Angst vor dem wilden 917K und sie wussten von alledem nichts...





Rundstrecke

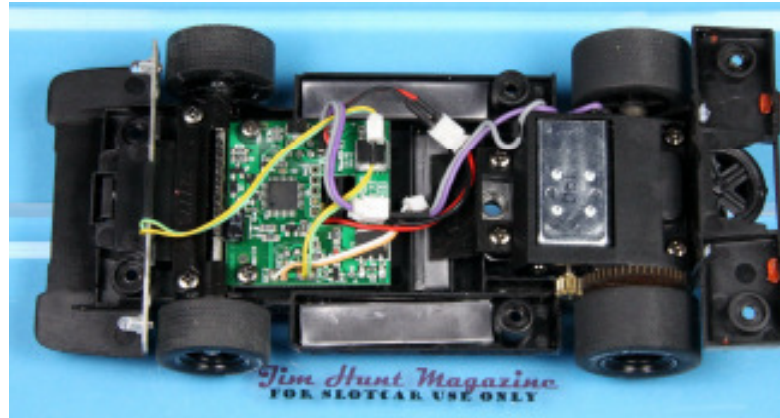
# Porsche 917K Salzburg

Tim Hunt Magazine®

Sie drehen sich vorbildlich präzise in ihren Gewindehülsen, fallen aber im gelockerten Zustand aus dem Auto. Die Entkoppelung der Karosserie ist mit vorliegendem Material nicht lange möglich. Für den Heimbahnfahrer praktisch: ein ab Werk eingebauter Fahrtrichtungsschalter. Man kann mit einem Fingertipp die Kursumrundung wechseln.

## Fazit:

***Carrera Porsche 917K: In Proportionen und Technik schön gefertigter Le Mans Klassiker, der zurecht viele Heimbahn-Fans im großen Maßstab erfreuen dürfte. Ohne Magnet fährt er sich anspruchsvoll wie das Original, was Reiz durch Herausforderung bietet. Schade, dass er keine komplette Beleuchtung erhalten hat. Ansonsten großes Lob an die Macher!***



Sidewinder Getriebe, kraftvoller Motor: alles was ein Klassiker braucht. LED leider nur vorne. Platine mit Steckverbindungen für schnelle Boxenstopps. Wir packen jeweils zwei Lagen Blei in die Seitenkästen des 917K, was der Laufruhe ohne MTS sehr entgegen kommt. Jetzt lässt er sich sehr authentisch bewegen, eine Mischung aus Laufruhe und Nervosität.

Zwei echte Legenden im Original: So sieht das Cockpit eines Porsche 917K von innen aus. Der äußerst erfolgreiche Pilot Hans Herrmann greift bis heute ins Lenkrad klassischer Rennboliden. Es war eine Freude beide Rennsportlegenden live in Harmonie erleben zu dürfen.







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





0  
0  
7





# 007 Goldeneye

## DB5

Die letzte Sammelbox des legendärsten Bond Mobils aller Zeiten. Der klassische Aston Martin DB5 ist aus dem Genre nicht mehr weg zu denken, seit ihn Sean Connery erstmals in Goldfinger über die Leinwand jagte. Bis heute in die modernen Filme mit längst anderen Darstellern haben sich Nostalgie und Eleganz dieses wunderbaren Automobils gerettet. Auch Pierce Brosnan durfte ihn fahren, Tina Turner rührte dazu den Titelsong und wir staunen nun über das dritte Sammelbox aus dem Hause Scalextric, die die Trilogie der silberfarbigen DB5 komplettiert.



Pierce Brosnan durfte nach einigen Jahren automobilverfehlungen endlich wieder die britische Edelmarke Aston Martin fahren. Der Klassiker aus Goldfinger legt auch nach Jahrzehnten eine von anderen unerreichbare zeitlose Eleganz hin.







# SKYFALL

## 007

Jim Hunt Magazine®

James Bond ist Legende, Mythos und seit ihm Daniel Craig spielt eine verdammt coole Sau. Im aktuellen Streifen „Skyfall“ erfährt man sehr viel aus dem Privatleben von Bond. Zurückgekehrt zu seinen Wurzeln findet in seiner Heimat, einer gottverlassenen Gegend der Showdown statt. Der automobile Fan kommt auf seine Kosten, als sich James Bond mit Chefin M in die unwirtliche Gegend im legendären Aston Martin DB5 zurück

zieht. Der MI6 flog in die Luft, es gibt ein Leck beim Geheimdienst. Nirgendwo glaubt sich Bond sicherer als in der unwirtlichen Gegend, in der normalerweise niemand nach ihm sucht. Es beginnt mit einer klangvollen Herrenauffahrt durch die schottischen Highlands. Bond lässt den schönen DB5 über Bilderbuchstraßen schnurren. Das Baujahr des Wagens geht mit dem seiner Chefin konform. Beim Showdown haut es mich

fast aus dem Kino-Schalensitz: Der DB5 wird von Schurken zerschossen, perforiert und dann fliegt er komplett in die Luft. Ich hoffe, dass es sich um eine Attrappe handelte. Scalextric geht genau zum Film mit dem wunderbaren Skyfall Set an den Start und bringt erneut einen DB5. Das Auto kommt zusammen mit einem schwarzen Range Rover heraus, dem mondänsten SUV der Welt. Es bleibt nur zu hoffen, dass niemand so blöd ist, die Schluss-Szene des DB5 im Film zu Hause nachzuspielen. Sylvester liefert allerhand Pyrotechnik, also lasst die Finger davon! Das wäre kein Kracher und eine von der Freiwilligen Feuerwehr geflutete Bahn macht auch keinen Spaß. Wenn es in GB auch viel regnet...





# 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 H-Bahn** = C- Carrera S-  
Scalextric/SCX N- Ninco H- Holzbahn

## 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](http://www.jim-hunt-magazine.de) liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.*



**3 Rennbahnen:**  
6-spurige Carrerabahn 36m  
4-spurige Holzbahn 24m  
und demnächst 4-spurige Carrerabahn 12m

**JEDER KANN  
MITMACHEN!**

*rennspass*

*oberhausen*



**Nähe CentrO - Gewerbegebiet Im Lipperfeld**  
Zur Eisenhütte 14 (Gebäude hinten) 46047 Oberhausen  
Telefon 0208/7401291 [www.rennspass-oberhausen.de](http://www.rennspass-oberhausen.de)

**3 Rennserien:**  
Rennserie für Jedermann - Start Ende Januar  
Scaleauto 1:24 Rennserie - Start Anfang Februar  
Rennserie NSR - Start Anfang Mai



# ***JIM HUNT RACING***

*Jim Hunt Magazine®*

*JIM HUNT RACING*

*Jim Hunt Magazine bietet Rennserien eine Bühne. Viel Spaß beim Einblick in diesen Ausschnitt des Renngeschehens. Vielleicht macht es neugierig auf mehr...*

*JIM HUNT RACING*

**XXVIII. Freeslotter - Slot.it - Rennen**

*JIM HUNT RACING*

**"Hölle von Kölle" am 17.11.2012 in Köln**

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*

*JIM HUNT RACING*





# JIM HUNT' RACING

HvK am 17.11.2012 in Köln

Jim Hunt Magazine®

Endlich ist HvK mal wieder in Köln und dort auch noch auf der richtigen Rheinseite angelangt! Unser 12tes Rennen am 20.03.2010 fand auf der großen Bahn (50 Meter) vom SRC Köln statt. Da es ein HvK-Anliegen ist nach Möglichkeit immer wieder auf neuen Bahnen zu starten war diesmal die „kleine“ Bahn dran. Wobei „klein“ bei 34 Metern Spurlänge und 6 Slots relativ ist. Da am Vorabend eine andere Rennveranstaltung ausgetragen wurde konnten wir diesmal kein Training anbieten. Was aber die Qualität der Veranstaltung in keinsten Weise beeinflusste. Hier ist sicherlich auch der Umstand hilfreich gewesen das beim SRC alle Rennen auf PU-Reifen ausgetragen werden. Und wir somit mit den Ortmann-Competition-Reifen keinerlei Probleme hatten. Die Zeit für das Training von 9 bis 11 Uhr wurde von allen Fahrern intensiv genutzt. Hier wird bei uns die Zeitmessung so eingestellt dass die Fahrer nach 3 Minuten die Spur wechseln und somit alle Teilnehmer die Gelegenheit hatten die

Bahn mindestens 2x durch zu trainieren. Bereits parallel zum Training fand die Abnahme der Fahrzeuge durch Daniel Bachmann statt. Diese technische Hürde wurde aber von allen Fahrzeugen ohne Probleme gemeistert. Dann fand das obligatorische Qualifying statt. Hier hatte jeder Fahrer eine Minute lang die Möglichkeit sich für eine möglichst gute Startgruppe zu qualifizieren. Nach Qualifying wurde die „Best-of-Show-Wahl“ durchgeführt. Hier nehmen alle Fahrzeuge teil die von den Fahrern selbst lackiert und gedecalt worden sind. Hier nun die Sieger von diesem Schönheitswettbewerb: Dann konnte die erste Gruppe das Rennen beginnen. Bei 22 Teilnehmern hatten wir festgelegt das wir in drei Gruppen starten: die erste Gruppe (mit den schlechtesten Ergebnis aus dem Qualifying) wurde mit 8 Fahrern bestückt, die beiden anderen Gruppen waren jeweils 7 Fahrer stark. Vorteil dieser Einteilung war das für die Platzierung der Einsetzer jeweils

genügend Fahrer vorhanden waren. Weil – die „kleine“ Bahn benötigt schon 7 Einsetzer. Und HvK-Regel ist das die Gruppe die gefahren ist anschließend einsetzen „darf“. Bzw. bei der ersten Gruppe sind dann die „Spitzenfahrer“ gefordert den Einsatzdienst zu leisten. Nachteil dieser Einteilung und bei nur 3 Gruppen ist das einem wenig Zeit übrig bleibt um Fachgespräche zu führen oder sich dem reichlichen Angebot an Essen und Trinken zu widmen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an unsere Gastgeber: von 9 Uhr an wurde Frühstück angeboten, gegen Mittag gab es warmes Essen und am Nachmittag wurde Kuchen angeboten. Das Ganze wurde durch warme und kalte Getränke abgerundet. Durch die Einteilung der Gruppen gemäß Qualifying gab es in allen drei Gruppen sehr spannende Rennen um die jeweilige Platzierung. Sehr positiv das sich die Anzahl der Abflüge in Grenzen hielt. Hier vor allem ein Lob an die erste Gruppe wo ja ein paar Fahrer dabei waren die





# JIM HUNT RACING

HvK am 17.11.2012 in Köln

Jim Hunt Magazine®

noch nicht über Rennerfahrung verfügen. Der spannendste Kampf fand allerdings um Platz Zwei und Drei statt. Teilweise nebeneinander fahrend lieferte sich hier Gregor Peiter und Daniel Bachmann ein äußerst enges Rennen bis zur Schlusssekunde. Davon gänzlich unberührt fuhr Wolfgang Grundbach Runde um Runde dem Sieg entgegen. Über 10 Runden Vorsprung auf den zweiten Platz ist bei einer Fahrzeit von 6x 8 Minuten schon ein hervorragendes Ergebnis. Herzlichen Glückwunsch zum Tagessieg an Wolfgang! Wolfgang Grundbach hat auch in der inoffiziellen Jahreswertung mit großem Vorsprung gewonnen. Ein Erfolg, den Wolfgang sich mit sehr viel Fleiß zu Recht erarbeitet hat! Nachdem auch die letzte Gruppe, wo die besten Fahrer am Start waren, ihre Turns beendet hatten schloss die Veranstaltung mit der Siegerehrung. Für HvK-

Verhältnisse waren wir sehr früh fertig. Grund hierfür ist das mit 22 Mitfahrern das Feld doch nicht so groß war wie wir es uns erhofft hatten. Wir denken aber dass wir mit dem geänderten Modus in 2013 wieder deutlich mehr Fahrer an den Start bekommen werden.

Auch hoffen wir dass wir in 2013 es schaffen regelmäßig Rennen nach HvK-Reglement in Köln platzieren zu können. Vielen Dank an Manfred Hühn vom SRC Köln das er uns diesbezüglich das Angebot gemacht hat an jedem 2ten Dienstag im Monat eine der beiden Bahnen in Köln-Weidenpesch benutzen zu dürfen. Bis es soweit ist sind noch ein paar Kleinigkeiten zu klären. Im Freeslotterforum und auf unserer HP <http://www.hoellvonkoelle.de/> werden wir hierüber informieren.



Das Siegerfoto der Top Drei. Ergebnisse eine Seite später. Besorgt Euch mal einen gescheiten Blitz! ʘ





# JIM HUNT RACING

HvK am 17.11.2012 in Köln

Jim Hunt Magazine®

Designwettbewerb der selbst gestalteten Rennfahrzeuge. Es gibt zwei Dritte Plätze!



**Platz 1  
JohnQ**

Best of Show  
17.11.2012  
SRG Köln



**Platz 2  
Elwood66**

Best of Show  
17.11.2012  
SRG Köln



**Platz 3  
SchneckeSR**

Best of Show  
17.11.2012  
SRG Köln



**Platz 3  
Defjam**

Best of Show  
17.11.2012  
SRG Köln

## Das Endergebnis:

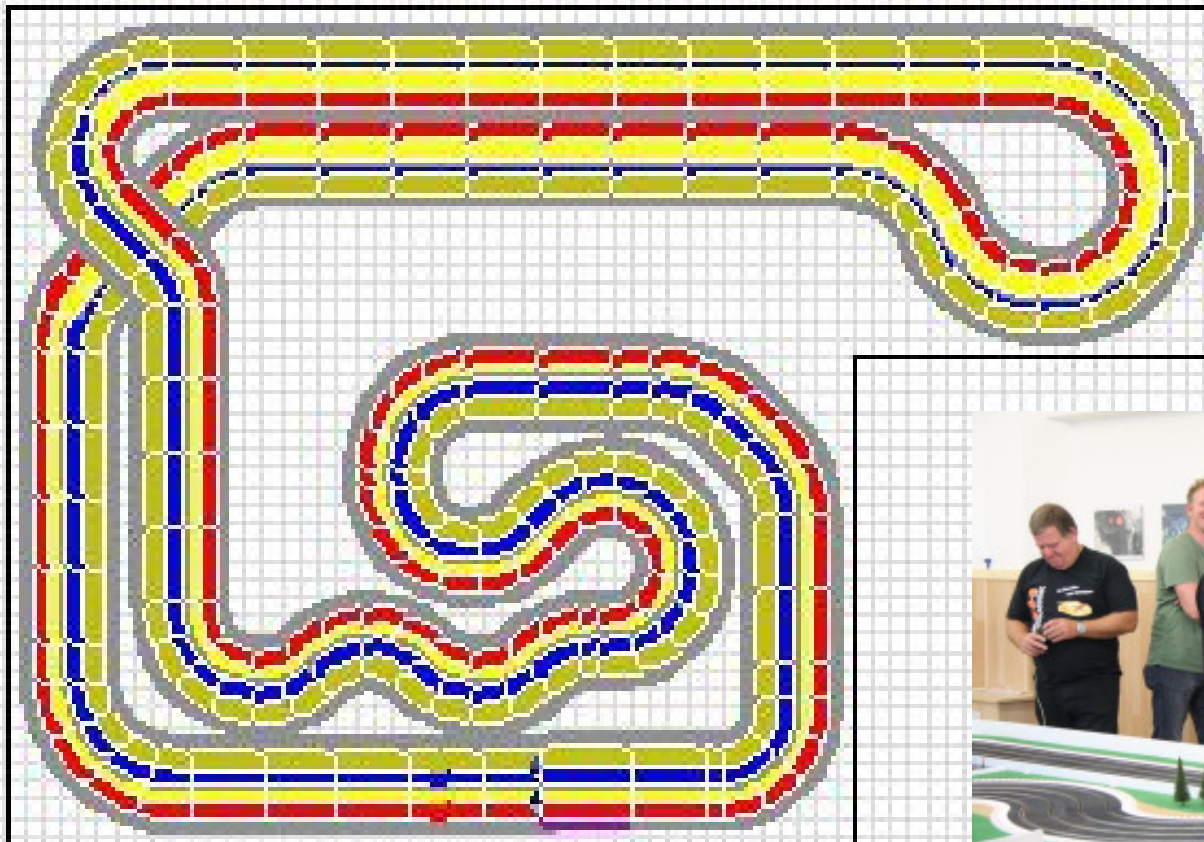
- Platz 1 - 329,26 Runden - Turbo - Wolfgang - Nissan - GT
- Platz 2 - 318,66 Runden - slot toyota - Gregor - Toyota - Gruppe C
- Platz 3 - 318,23 Runden - JohnQ - Daniel - Mazda - Gruppe C
- Platz 4 - 314,32 Runden - Defjam - Frank - Nissan - GT
- Platz 5 - 314,16 Runden - schlaubi1971 - Torsten - Nissan Tommibezwinger - GT
- Platz 6 - 312,34 Runden - Racer1Mike - Mike - Porsche - Gruppe C
- Platz 7 - 307,28 Runden - Pate - Frank - Audi - GT
- Platz 8 - 306,46 Runden - Michael - Michael - Audi - GT
- Platz 9 - 306,06 Runden - slot68 - Torsten - Audi - GT
- Platz 10 - 302,91 Runden - elwood66 - Jörg - Audi - GT
- Platz 11 - 299,58 Runden - HomerJ76 - Simon - Porsche - Gruppe C
- Platz 12 - 299,34 Runden - hudubelebe - Bernd - Toyota - Gruppe C
- Platz 13 - 298,92 Runden - Fortunafanpfeife - Uwe - Toyota - Gruppe C
- Platz 14 - 296,71 Runden - schneckser - Stefan - Audi - GT
- Platz 15 - 292,03 Runden - TheWhistler - Oliver - Porsche - Gruppe C
- Platz 16 - 288,58 Runden - swampthing - Volker - Toyota - Gruppe C
- Platz 17 - 287,6 Runden - Gast - Burkhard - Nissan - GT
- Platz 18 - 282,91 Runden - Gast - Sven K. - Nissan - GT
- Platz 19 - 280,23 Runden - Dragstar - Christian - McLaren - GT
- Platz 20 - 278,7 Runden - Zoppotrummp - Hans Jörg - Lancia - Gruppe C
- Platz 21 - 271,35 Runden - Gast - Sven - Audi - GT
- Platz 22 - 264,64 Runden - Gast - Karl-Heinz - Lancia - Gruppe C



# ***JIM HUNT' RACING***

*Jim Hunt Magazine®*

*Maribor/Slowenien kennen sicher viele von Skiweltcup. Das Wintersport-Ressort ist neuerdings auch in Händen eines Slotters, der eine große Eigeninitiative zeigt. Er kehrte zurück in seine Heimat und versucht dort, eine Slot-Szene zu etablieren. Viel Erfolg beim mutigen Projekt.*





# JIM HUNT RACING

## Maribor/Slowenien

Jim Hunt Magazine®

### Die vierspurige Ninco Bahn von Dali Pompe

Auf einer Tischplatte aus 18mm Span, überzogen mit Teppich zur Absorbierung von lauten Klappergeräuschen entstand die 31,90 m lange Ninco Bahn. Alle Spuren sind gleich lang.

Um ein angenehmes Ambiente im Raum zu schaffen, wurde Laminat an die Wände montiert.



Dali Pompes vierspurige Ninco Anlage entsteht Schritt für Schritt.



Zeitnahme, Grundkonstruktion, Stormversorgung. Nichts wird dem Zufall überlassen. Schritt für Schritt realisiert Dali den Wunsch einer eigenen Anlage in seiner alten neuen Heimat Slowenien.

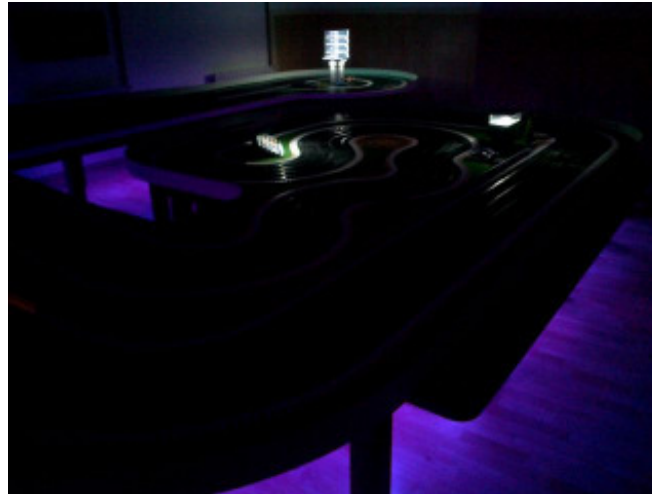


# JIM HUNT RACING

## Maribor/Slowenien

Drei verschiedene Anschlussmöglichkeiten für Hand-regler (3mm Stereo Bananenstecker, 6mm Stereo Bananenstecker und dreimal 4mm Bananenstecker) wurden realisiert. Für jeden Fahrer ist frei wählbar, ob er mit Plus oder Minus Regulierung fahren will. Um eine gleichmäßige Spannung an der Bahn gewährleisten zu können, wurden die Elemente mit Bypässen verbunden, die die Segmente an die Zentraleitung anschließen. Es wurden ca. 200m Kabel verbaut.

Eine Time & Light Zeitmessung nimmt die Resultate ab. Es gibt sogar einen Nachtmodus: Unter dem Tisch befinden sich mehrfarbige LED. Es sind 16 verschiedene Farben sind möglich, die Sonnenunter- und Sonnenaufgang eindrucksvoll in Szene setzen können.





# ***JIM HUNT RACING***



**Lust auf spannende online Rennen?**

**[www.GPLRACER.eu](http://www.GPLRACER.eu)**



## Slot-Kalender.de

...der Rennkalender der deutschsprachigen Slotszene 

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

Einfach kostenlos anmelden und mitmachen!

Infos bekommt Ihr auch unter:  
[support@slot-kalender.de](mailto:support@slot-kalender.de)



**Funktionen:**

- Kalenderansicht
- Listenansicht
- Rennserienansicht
- Eintragservice
- Supportforum

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





**Noch mehr Leserservice:**

# ***Jim Hunt Magazine***<sup>®</sup>

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





Workshop

# Paintbox



**Kreativ selbst lackierte Rennwagen mit Pinsel oder Airgun**





Slot.it Alfa 33/3: von Hand gepinselt, Tamiya Acrylfarben dunkelgrün und weiß. Fahrerhelm mit Revell Ferrarirot akzentuiert.





*Slot.it Gruppe C Toyota: Ferrarirot von Revell mit Airgun aufgetragen. Bug mit Pinsel und Neonrot von Revell. Glanzschwarzer Acryllack von Tamiya von Hand gepinselt. Abschlepphaken in Neongelb von Revell.*





Slot.it Sauber C9: Mattweiß Revell mit Airgun aufgetragen, Gelb und Schwarz von Tamiya Acryl von Hand gepinselt.



Paintbox

Workshop



Slot.it Sauber C9: Mattweiß Revell mit Airgun aufgetragen, Rot und Royalblau/Tamiya Acryl von Hand gepinselt.







**GOKARLI** *rennbahnshop*

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



**DAS WAR DIE 26. AUSGABE VON  
JIM HUNT MAGAZINE.**

**WIR SEHEN UNS IN NUMMER 27 !**

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