

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

28



# GT40

**Ford France**



### **Premiere nach Abflug**

Liebe Leser, Freunde und Unterstützer des Jim Hunt Magazins. Es ist nun über ein Jahr her, dass mein Magazin erschien. Diesmal gibt's aus aktuellem Anlass ein etwas anderes Editorial.

Was so oft an der Rennbahn passiert, ereilte mich im August letzten Jahres persönlich. Ich bin abgeflogen, richtig hart und leider nicht im maßstäblich verkleinerten Cockpit eines Slotcars, sondern in real.

Von einem Tag auf den anderen fiel ich bei einem Trainingsunfall zugleich mit der Sonne vom Himmel. Nach dem harten Einschlag, Bergung und Einlieferung per Notarzt lag ich mit einer vorerst unschönen Prognose in der Notaufnahme des Krankenhauses. Es musste sehr schnell gehandelt werden, Notoperation bis tief in die Nacht. Am nächsten Morgen wachte ich mit höllischen Schmerzen in der Intensivstation auf. Die Ärzte hatten selbst Bedenken, aber der Rollstuhl blieb mir trotz äußerst komplizierter Bruchsituation erspart.

Es schreibt und liest sich jetzt alles so locker, aber es dauerte nun über ein Jahr, bis ich nach drei Klinikaufenthalten, zwei Operationen und unzähligen, mühseligen Reha Stunden zurück an die Bahn, zurück an meinen Fototisch und an den Schreibtisch konnte.

Ich kann wieder alles machen, kann wieder fahren, auch real. Und vor allem mein vor Jahren gegründete und längst etablierte Projekt Jim Hunt Magazin mit alter Stärke weiter führen.

Die Ausgabe ist nun eine Mischung aus dem Magazin, das kurz vor meinem üblen Crash fast fertig wurde und aktuellen Dingen. Ich habe mich zu diesem Schritt entschlossen, denn in einer derartig wilden Ausnahmesituation sind für mich solche Ausnahmen drin.

Vielen Dank an alle Menschen, die mich in der extrem schweren Zeit begleitet haben. Sowohl medizinisch wie privat und nicht zuletzt Ihr alle, die mir geschrieben und Mut gemacht haben. Besonderen Dank an alle Unterstützer des Jim Hunt, die weiterhin zu mir halten. Das ist mehr als ein Dankeschön wert. Nur so kann ich weiterhin für die vielen Leser kostenfrei publizieren.

Danke für das alles und nun geht es weiter. Life goes on. Ich freu mich darauf.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 28!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



**Menu**

Jim Hunt Magazine®

## Jim's Universum

*News aus der Umlaufbahn*

## Reportage

*Sammelsurium: Was ist los mit dem Markt?*

## Titelstory

*GT40 Ford France*

## Tracktests

### Rallye:

- Lancia 037
- Lancia Stratos mal zwei
- Ford Sierra Cosworth
- VW Käfer



### Rundstrecke:

- 3x Lotus: Evora und Exige
- Ford GT
- GT-Klasse: Maserati Trofeo - McLaren MP4-12C
- Pony Cars: Camaro und Mustang
- Donnerbolzen: Shelby Cobra
- MGB – kleiner Klassiker ganz groß
- Dauerbrenner: 550 Spyder, Austin Healey



# Jim's Universum

Die letzte Ausgabe mit dem **Lancia Stratos Special** hat meine Erwartungen an das Magazin weit übertroffen. Es war ein Genuss für meine Sinne, den Testbericht über das Slotcar zu lesen und parallel den Sound und bewegte Bilder der echten Rallye-Wagen präsentiert zu bekommen. Ein selbst gemachter Film im Magazin, das ist im Jim Hunt ein Novum, das mich und meine Slot-Freunde sehr begeistert hat. Idee und Qualität stimmen bei Euch. Dazu alles gratis! Wahnsinn! Macht weiter so! Vielleicht kommen öfter solch tollen Überraschungen, die die Qualität Eurer Arbeit auf ein besonderes Niveau heben. Danke!

Peter Bruckner

Warum bringt ihr nicht regelmäßig die **Paintbox**? Ich habe die schön gestalteten Fahrzeuge als kreative Ideenschmiede für meine Lackerversuche lieb gewonnen. Bitte bringt hier künftig wieder mehr davon. Der Rest von euch ist ganz großes Kino!

Tom Fröhlich

Danke für die geniale Idee mit dem **Rallyevideo** auf dem Titel von Jim Hunt 24! Dies neue kleine Gimmick setzt große Maßstäbe!

Paul Verhoven

Was ist mit **NSR** los? Karosserien in einem Fachmagazin, das kann doch nicht in deren Interesse sein! Ich kenne keine Publikation, die Slotcars so stilvoll in Szene setzt, wie das Jim Hunt. Wenn sich Hersteller derart präsentieren, ruft das bei mir Stirnrunzeln und Enttäuschung hervor. NSR als Premium-Marke sollte seinen Kunden in der Premium-Fachpresse komplette Autos zeigen. Wenn ich in einer anderen Publikation neue NSR Autos auf Minimalform reduziert sehe, frage ich mich, welchen Irrweg die Italiener dabei gehen. Dort sehe erkenne ich kaum etwas, schon gar keine Details. Bei Euch kann ich sogar neue Designvarianten in einem würdigen Rahmen betrachten, was mir als potentieller Käufer einen guten Einblick verschafft. Durch das Jim Hunt „beeinflusst“, habe ich schon einige nicht eingeplante Kaufentscheidungen gefällt. 430 Autos umfasst mein Fuhrpark aktuell.

Gerrit Schiegel

Hut ab vor dem gut gemachten Jim Hunt Mag! Bekannte haben mir dieses Medium empfohlen und bin für deren Tipp sehr dankbar. Jim Hunt ist eine große Bereicherung für mein Hobby. Mir gefällt die lockere und zugleich professionelle Art, wie Sie Themen beleuchten. Ihre Fotos entbehren jeglicher Kritik. Ich habe nirgendwo anders Slotcars auf adäquatem Niveau vorgestellt bekommen. Freue mich auf noch viele weitere Ausgaben Ihrer einzigartigen Lektüre. Ich würde sogar dafür etwas bezahlen, wäre Jim Hunt nicht **gratis**. Vielen Dank für diesen tollen Service, gerade in diesen Zeiten, in denen ständig alles teurer wird.

Pia Zimmermann

Den **Workshop** zum Ford Sierra von Ninco in der letzten Jim Hunt fand ich sehr erfreulich. Ich habe die Tipps gleich ausprobiert, die Federn aus dem Rundstrecken Sierra ausgebaut, ihn tiefer gelegt. Als Gegenwert erhielt ich ein deutlich besseres Fahrverhalten gegenüber dem Serienzustand. In meinem Rallye-Sierra habe ich wie von Euch beschrieben die Federbeine drin gelassen. Vielen Dank für den wertvollen Tipp, der wieder einmal eure Fachkompetenz unterstreicht. Macht weiter so!

Toni Meisterhoff

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Modelant News

Zwei exklusive Neuheiten kommen aus der kleinen Manufaktur für exklusive Liebhaber des Besonderen.

### 1zu32 Il Commendatore

Handgemachte Figur von Enzo Ferrari in Resine. Präsentiert in elegantem Holzkoffer. Limitiert auf 100 Stück.

### 1zu32 Hauptquartier der Scuderia Ferrari

Die Alfa Romeo Garage in Modena, genutzt von Enzo Ferrari zwischen 1929 und 1943, bevor er nach Maranello umzog.

Wegen ihres hohen Schwierigkeitsgrades und seiner Größe ist das Modell auf 25 Stück limitiert. Es wird nur auf Bestellung gebaut.

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



## Neuer Reifenkleber

Zur Fixierung des schwarzen Goldes auf den Felgen für mehr Performance setzt der sportliche Slotter Reifenkleber ein. Ein neuer Exponent hierzu kommt von SchleTek. [www.schleTek.de](http://www.schleTek.de)



## Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Andy Hajenski

### STRASSENKREUZER

Die spektakulärsten US-Cars  
der 1950er- und 60er-Jahre



Straßenkreuzer! Der Name sagt es schon: Schiffe von unglaublicher Größe, die über den Asphalt kreuzen. Heckflossen, Panoramascheiben, Zwei- oder gar Dreifarblackierungen, V8-Motoren, Automatik und Klimaanlage praktisch selbstverständlich, elektrische Fensterheber, als so etwas in Europa noch praktisch undenkbar war. Kaum eine andere Fahrzeuggattung übt ähnlich große Faszination auf uns aus wie die "Fullsize"-Modelle aus den USA aus der Zeit vor der Ölkrise. Unbegrenzte Hubräume und unbegrenzte Leistung, die im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, das die USA in den 50er- und 60er-Jahren tatsächlich noch waren, normalerweise nur zum "cruisen", zum entspannten Dahingleiten, genutzt wurden.

Dieses Buch erweckt eine längst vergangene Epoche automobiler Unbekümmertheit wieder zum Leben, eine Zeit, als weder Umweltschäden noch Energieeffizienz Thema waren, als die Faszination der Technik und die Freude am Fahren vorherrschten. Folgen Sie uns in eine andere Welt, in die Welt der automobilen Dinosaurier, die inzwischen fast gänzlich ausgestorben ist. Lesen Sie, wie die "Big Three" - die Konzerne General Motors, Ford und Chrysler - endgültig den US-Markt übernahmen. Lesen Sie von Autos, die im Jahrestakt immer größer und immer verrückter wurden. Reich bebildert bietet dieses Werk Hintergrundinformationen zur Entwicklungs- und Vermarktungsgeschichte der "Ami-Schlitten" - ein Buch, das sich keiner entgehen lassen sollte, in dessen Adern auch nur etwas Benzin fließt.

Straßenkreuzer. Die spektakulärsten US-Cars der 1950er und 60er-Jahre, 256 Seiten, ca. 400 farbige Bilder, 215 x 270 mm, gebunden, ISBN 978-3-86852-900-5

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## 24h Nürburgring – Die Geschichte der ersten 40 Rennen

24 Stunden Vollgas durch die Grüne Hölle – diese einzigartige Herausforderung lockt die Rennszene Jahr für Jahr zum legendären Nürburgring. Keine andere deutsche Motorsportveranstaltung hat mehr Teilnehmer und Zuschauer als das 24 Stunden Rennen auf der Nordschleife. Seit ihrer Premiere im Juli 1970 war die Veranstaltung von Kontrasten geprägt: Jung gegen Alt, Profis gegen Amateure, serienmäßige Tourenwagen gegen reinrassige Sportgeräte und dazu das berühmt-berüchtigte Eifel-Wetter. Der Langstreckenklassiker auf der schönsten und schwierigsten Rennstrecke der Welt brachte Helden hervor und ließ Träume zerplatzen, nur eines war er nie: langweilig.

Das offizielle Geschichtsbuch ist eine vollständige Chronik des 24-Stunden-Rennens von 1970 bis 2012. Die bekannten Buchautoren Wilfried Müller

und Jörg Ufer beschreiben den Werdegang des Langstreckenrennens von der Idee bis zur Gegenwart, erzählen spannende Anekdoten und stellen die großen Legenden dieses Klassikers vor – sei es Rekordstarter Volker Strycek, Rallye-legende Walter Röhrl oder die Erfolgsmannschaft von Olaf Manthey. Abgerundet wird durch komplette Ergebnislisten aller Auflagen.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein Publishing

Autoren: Wilfried Müller und Jörg Ufer

Format: 23,5 x 31,5 cm, Hardcover

Fotos: rund 700 in Farbe und Schwarzweiß

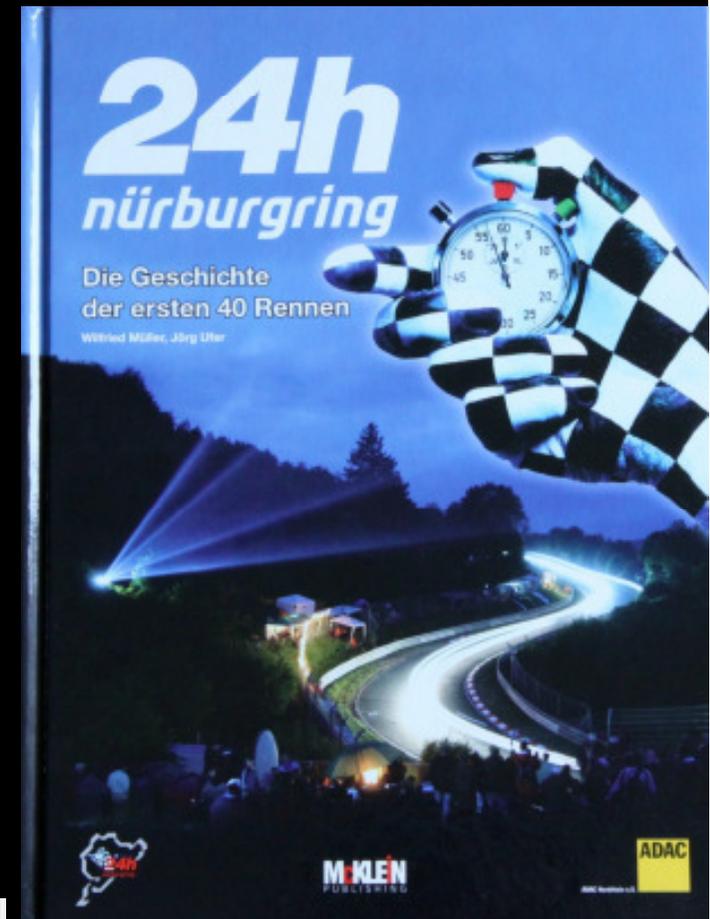
Seitenzahl: 336

Sprache: Deutsch

ISBN: 978-3-927458-62-8

Preis: 49,90 Euro

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



# Professionell kleben mit SchleTek



## Reifenkleber

- Für Metallfelgen
- Für Kunststofffelgen
- Greift Material nicht an
- Verhindert wandern
- Verhindert rutschen
- Ist ablösbar
- Sorgt für optimalen Vortrieb
- Mit Dosierspitze



## Klebstoffentferner

- Hochwirksam
- Orangenöl-Basis
- Greift Material nicht an
- Löst Aufkleber
- Löst jeden Schmutz
- Ersetzt alle Entfetter
- Entfernt Öl und Fett
- Entfernt Harz
- Riecht sehr angenehm



## Sekundenkleber

- Klebt alle Materialien
- Varianten:
  - Dünnflüssig
  - Dickflüssig
  - Gel
  - Schwarz
- Granulat erhältlich
- Füllt Löcher
- Schleifbar
- Überlackierbar



**www.SchleTek-Shop.de**  
**Tel.: (02150) 70 55 83 0**



**SchleTek-Shop**

**5 % Rabatt für alle Jim Hunt-Kunden: Stichwort Jim Hunt**

Titelstory



*Ecurie Ford France*

# FORD GT40

*Jim Hunt Magazine®*

*Ecurie Ford France*  
**Ford GT40**

*Jim Hunt Magazine®*

Es gibt kein vergleichbares Slotcar, das so lange erfolgreich für den Markt produziert wurde, wie der Ford GT40 von Scalextric. Vor gut 12 Jahren kamen die ersten beiden GT40 Gulf Versionen. Heiß begehrt auf dem Markt waren sie im Nu ausverkauft und die Preise der Spekulanten stiegen in ungeahnte Höhen. Es gibt mittlerweile

eine Vielzahl an Varianten. Sie unterteilen sich in den rundlichen GT40 und MKII, der eine kantige Heckpartie mit zwei aufgesetzten Luftrüsseln und einer fotogeätzten Spoilerlippe besitzt. Die legendäre GT Langstrecken-Flunder trägt den Namen, weil ihre Dachkantehöhe nur 40 Inch misst. Im Original kam ein 4,7 Liter V8 mit 380 PS zum Ein-

satz. Wir gehen nicht näher darauf ein, weil wir das schon in früheren Ausgaben ausgiebig getan haben. Für Interessierte gibt es reichlich GT40 Berichte in unsere 24 Stunden offenen Online-Kiosk zum Nachlesen. Der kostenfreie Download versteht sich von selbst.



**Nur 40 Inch ragt die GT Flunder in die Höhe. Seine satte Straßenlage offeriert einen breiten Grenzbereich wie Grinsen unter dem Fahrerhelm. Aufgeräumtes Cockpit: Rechtsgesteuert, offene Schaltkulisse. Die typischen Sitze mit Rundnieten fühlen straff an. Zentral angeordneter Drehzahlmesser und ganz links außen der Tacho bis 200 Meilen pro Stunde. Diverse Kippschalter, Öldruck, Ölthermometer und Elektrik.**



**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**

*Ecurie Ford France*  
**Ford GT40**

Warum kann ein Slotcar über so einen langen Zeitraum auf dem Markt erfolgreich bestehen? Ganz einfach: Weil es gut ist! Der GT40 von Scalextric ist ein Dauerläufer mit ausgewogenen Fahreigenschaften. Seine satte Straßenlage und das durchzugsstarke Aggregat mit Sidewinder-Getriebe erweist sich seit Jahren als unkomplizierte und ausgereifte Technik. Egal ob man mit oder ohne MTS fährt. Egal ob man die bereits gute Serienbereifung oder im Zubehör er-

hältliche PU-Reifen aufzieht: der GT40 marschiert ohne Mucken und zeigt sich in seinem Grenzbereich beherrschbar. Der Sidewinder mobilisiert sattem Druck beim Beschleunigen aus den Kurven. Die Reifen bringen die Kraft perfekt auf die Piste. Fährt man den Wagen mit Trimblei, aber ohne MTS lässt er sich durch einfache, nachvollziehbare Regeln kinderleicht abstimmen. Dazu den übliche Ölservice der mechanischen Komponenten wie Achslager, Ge-

triebe, Motorwelle und schon kann es los gehen. Sollte sich in schnellen Kurven ein scharrendes Geräusch offenbaren: Es liegt am Axialspiel der Hinterachse. Ein Kunststoff-Spacer zwischen Getriebe und Radlager behebt den Ton, die Kraft fließt direkter auf die Hinterachse. Beim Testwagen war das nicht zu beobachten, aber wir kennen das Problem aus früheren Tests. Ach ja, Fahrlicht besitzt der Brite ebenfalls. Er fährt normalerweise Langstrecke rund um die Uhr.

**Extrem tief sitzender Fahrer umgeben von eleganten Karosserie-Rundungen. Hinter dem Cockpit wütet satte Mittelmotor-Gewalt. An der Hinterachse sitzt ein ZF-Fünfganggetriebe. Drehmomentstark dank Sidewinder-Kraft.**



*Ecurie Ford France*  
**Ford GT40**

Die aktuelle Version ist der rundliche GT40 von Ford France, der unter anderem auch bei der „Tour de France d’Auto“ sowie in Le Mans 1966 fuhr. Damals standen sechs MKI sowie acht stärkere MK II am Start. Sein einfaches Design in Rennsportweiß mit dezenten blauen und zwei fein umrandenden roten Streifen gefällt durch elegante Schlichtheit. Schwarze Hallibrand-Felgen mit tiefem Bett und Zentralflügelmuttern bilden einen eleganten Kontrast zum Weiß. Die Lampengläser und die Heckscheibe sind ebenfalls schwarz umrandet. Durch seine einfache Bauweise ist der GT40 unkomplizierter im Betrieb als der MKII. Dessen Spoilerlippe am Heck kann nach Abflügen gerne liegen bleiben. Nicht selten verliert sie sich im Slot und verursacht böse Abflüge. Oder man sucht

vergeblich am Streckenrand nach dem fotogeätzten Teil. Es lässt sich ankleben. Noch einfacher: der GT40 hat diese Accessoire nicht. Selbstverständlich kann man die Qualität eines Rennwagens nicht daran messen, wie viele Teile bei einem Abflug abbrechen können. Trotzdem spielt diese Tatsache für manche Piloten eine entscheidende Rolle, möchten sie ihren Rennstall aufstellen. Am GT40 kann weniger abbrechen als beim MKII. Falls man sich die Frage stellt, gegen welchen ebenbürtigen Gegner der Boliden damals antrat: Ferrari 330 P4. Den haben die Briten von Scalextric ebenfalls auf ihrer Produktionsliste. Wenn es mittlerweile in der Fertigung ruhiger um dieses Modell geworden ist. Die Auktions-Preise haben dafür bei den seltenen Versionen umso mehr angezogen.



**Die doppelläufige Auspuffanlage im Detail. Darunter sitzt das synchronisierte Fünfgang ZF Getriebe**



**Wie üblich trafen wir das Original. Der kraftvolle V8 Sound lässt die Luft und Emotionen vibrieren: Welch Urgewalt!**



# LOTUS comeback



*Die Traditionsmarke kommt mit starkem Mittelmotor-Konzept zurück: Evora statt Esprit! Kann der Neue an die Tugenden des Alten anknüpfen?*

*Jim Hunt Magazine®*

Rundstrecke

# Lotus Evora

Tim Hunt Magazine®

Lotus gehört längst nicht mehr den Briten. Die traditionsreiche Manufaktur leistungsgesteigerter Motoren und eigens entwickelter Fahrzeuge lässt nach Jahren wieder in der Königsklasse Formel 1 aufhorchen. Der von ausschließlich Liebhabern gekaufte Elise/Exige sollte mit einem größeren Wagen ergänzt werden. Die Liga von Porsche Boxster, Mercedes SLK und BMW Z4 soll anvisiert werden. Lotus baut den Evora mit einem

3,5 Liter V6 Mittelmotor von Toyota. Sogar auf Rallyes tritt man wieder an und versucht an traditionelle Wurzeln früherer Tage anzuknüpfen. Sicher kein leichtes Vorhaben die Platzhirsche der Premiumhersteller in Bedrängnis zu bringen. Es bleibt die Tradition: wenige Liebhaber werden kaufen, andere orientieren sich am wertstabilen Angebot der Arrivierten. Trotzdem schön, dass Lotus wieder richtig Gas gibt.



Angriffslustiger Blick, gefräßiges Maul: Der Lotus Evora will es wissen. Wie viel Kampfgeist steckt im neuen Leichtbau- Mittelmotorwagen?



**Rundstrecke**

# Lotus Evora

*Tim Hunt Magazine®*

Scalextric bringt den Evora im Renntrimm. Zwei Versionen sind zu haben. Die Schwarz-Goldene knüpft an die „John Player Special“ Vergangenheit von Lotus an. Mal sehen, was sich im Cockpit auf der Rundstrecke tut. Der quer vor der Hinterachse verbaute Mittelmotor zentralisiert die

Massen im Lotus. In langsam gefahrenen Lastwechseln liegt er ruhig. Bei flott gefahrenen Kurven ist Vorsicht geboten. Im Grenzbereich offenbaren sich die Tücken eines Mittelmotors: kommt das Heck, dann richtig! Das durchzugsstarke Sidewinder-Getriebe mobilisiert zwar spritzig Kraft auf die Hinterachse. Aber der kontrollierbare Drehzahlbereich in schnellen Kurven ist sehr schmal ausgelegt.

**Lotus Rezeptur: Leichtbau.** Nur Materialien mit einem strengen Diätplan kommen zum Einsatz. Der Union Jack als Symbol der Tradition, obwohl die Marke längst nicht mehr in britischen Urheber-Händen ist.



**Lüftungsschlitze** in der Heckscheibe lassen den Mittelmotor abkühlen. Dazu modernes Flügelwerk, Flaps und einen Diffusor, der den Evora am Boden kleben lässt. LED Fahrlicht gibt es vorne und hinten ab Werk!

Rundstrecke

# Lotus Evora

Tim Hunt Magazine®

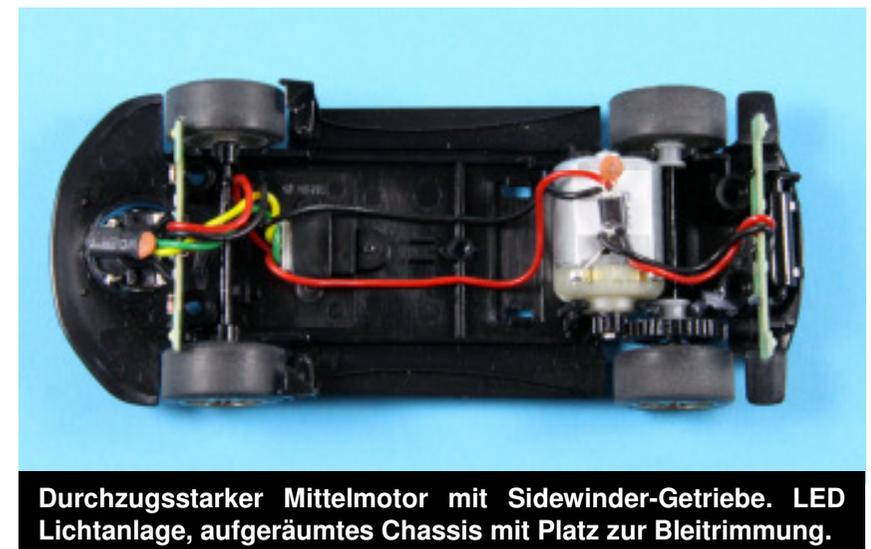
Ein kleiner Tick zu viel und es geht von der Ideal-  
linie hinaus ins Grün. Man muss versiert sein, um  
am Limit das Potential abrufen zu können. Das  
gilt besonders beim Abfangen des ausbrech-  
enden Hecks mit gezielten Gasstößen. Wer  
forsch zur Sache geht, fliegt ab. Das versteht sich  
ohne MTS. Hat man es drauf, lässt sich der  
Evora mit Schmackes um schnelle Kurven zir-  
keln. Ein ruhiger, runder Fahrstil ist unabdingbar,  
möchte man eine Spitzenzeit erzielen. Mit einer

kompletten Lage Blei im Magnetfach lässt sich  
seine Fahrlage stabilisieren. Die Reifen besitzen  
werksseitig genügend Gripp. Die Vorderachse  
bleibt in Kurven ruhig, also kann man auf Klarlack  
verzichten. Der übliche Ölservice der beweg-  
lichen Mechanik und das Anschleifen der Hinter-  
räder versteht sich von selbst. Der Evora gehört  
zweifelloos zu den interessanten Rennwagen.  
Allerdings zu jenen, die nicht jeder Fahrer ab Box  
am Limit bewegen kann. 12 Voltan ist die perfekt

explosive Mischung auf unserem Kurs ohne MTS.  
Für Einsteiger, winkelige Kurse oder warm up  
Runden können 9 Voltan reichen. Damit lässt es  
sich rund fahren und man kann sich gezielt an  
den schmalen Grenzbereich heran arbeiten. Im  
Umkehrschluss ist der Lotus ein Auto, das zum  
Ausbau des eigenen Fahrkönnens einsetzbar ist.  
Der Tanz am Limit ist ein schmaler Grat, der die  
Reflexe schult.

### Fazit:

**Der Lotus Evora Mittelmotor-Sportwagen mit  
durchzugsstarkem Sidewinder Getriebe for-  
dert Piloten am Limit alles ab. Scalextric hat  
einen heißen Rennwagen gebaut, der richtig  
bewegt Freude vermittelt.**



**Durchzugsstarker Mittelmotor mit Sidewinder-Getriebe. LED  
Lichtanlage, aufgeräumtes Chassis mit Platz zur Bleitrimmung.**

**Rundstrecke**

# *Exige oder Evora? Eine Frage der Größe*

*Colin Chapman's Lotus Formel: klein, leicht und ein starker Motor. So lebt seine Marke lange nach ihm weiter, obwohl sie nicht mehr Briten gehört. Scalextric sieht sich wohl dem Chapman Geist verpflichtet und legt aktuelle Lotus auf.*



*Jim Hunt Magazine®*



Klein und leicht bedeutet nicht unterlegen. Der Lotus Evija hat in vielen Rennen bewiesen, wie viel mehr, weniger sein kann. Scalex stellt den kleinen Bruder des neuen Evija auf die Rennstrecke und befeuert die kleineren Räder der Hinterachse mit Sidewinder-Power. Ein Geheimtipp für Fahrspaß und Herausforderung, möchte man es den größeren Wagen zeigen. Dezent in weiß und schwarz und ganz klar: Union Jack auf den Flaps. So schön kann fliegen am Boden sein.



## Rundstrecke



Im Vergleich zum kleineren Bruder wirkt der Evora träge, was er nicht ist. Wer sich ärgert, vom kleinen Lotus verblasen zu werden, sollte sich dem Fahrwerk widmen. Vorderachse tiefer legen und dann ab ans Testen. Der kleine Exige wird sich wundern.



*Jim Hunt Magazine®*





Der „etwas andere“ Shop für Slotcars  
und Modellbauzubehör in **1 : 32**



Slotcars,  
Resin-Karosserien,  
Figuren, Dekoration  
u.v.m.



*Jim Hunt Magazine 2013*

**www.Slot-Stop.de**

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

Rundstrecke

# CHEVROLET Camaro

Weiteres Ponycar der Extraklasse von Scalextric



*Jim Hunt Magazine®*

## Rundstrecke



Duelle, die nie enden: Chevrolet gegen Ford, das waren die Ponycar-Kriege aus Zeiten, als Öl endlose Ressource war. Das großvolumige V8 Blubbern machte richtig Spaß.



Scalextric bringt einen weiteren Exponenten dieser durstigen US-Boliden. Sidewinder-Getriebe und perfekte Straßenlage on board.



## CHEVROLET Camaro

Ein Käfig für Sicherheit. Sollte der Camaro zur Rolle ansetzen: festhalten und abwarten, er hat Nehmerqualität.





# Der große Durst

nach **großvolumigen Ponycars** ist unvergänglich.

**Tuner Scalextric** bringt den **Big Bang Mustang** im Castrol Look.  
Das große V8 Blubbern kann wieder beginnen und es möge niemals aufhören!

## Rundstrecke



*Tim Hunt Magazine®*

Aerodynamik damals



Volles Rohr und zeitgemäße Sticker

Die Zeiten als Treibstoff unbegrenzt schien waren so gold wie die Felgen am Castrol Mustang. Hubraum und noch mehr Hubraum, es war genug da um gierige Brennräume zu tränken. Es waren herrliche Duelle, in denen Ford gegen Chevrolet antrat und unzählige Privatteams um die Ehre kämpften. Tuner Scalextric baut weiterhin wunderbare Exponate dieser legendären US Sportwagen, die sich Ende der '60s bis in die '70s duellierten. Entfesselter V8 Sound mit durchzugsstarken Sidewinder-Getrieben, das ist Big Blues!



**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)**

***Ninco haut einen Evergreen  
raus: Die Cobra mit Giftzähnen  
in sonnengelber Haut.***



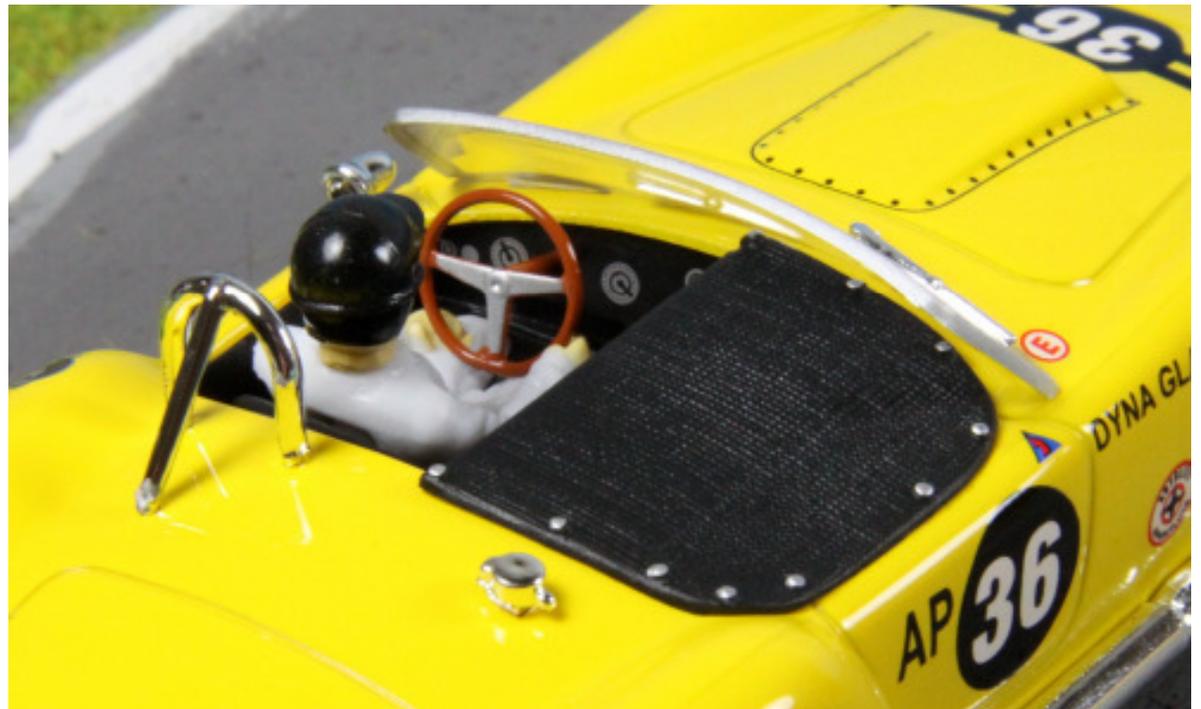
***Schlangenlinie***

Rundstrecke



Die Cobra ist ein bewährter Klassiker von Ninco. Eine weitere Version in sonnigem Gelb lässt seine Muskeln spielen. Hallibrand Felgen mit großen Zentralmuttern, reichlich Chrom und Nieten, wie es sich für das Hammerteil gehört. Offenes Fahrvergnügen mit Kraft im Überfluss. Das Inliner Getriebe arbeitet ruckelfrei. Burn up the road!

COBRA



# *Sonne auf der Haut*



# **FORD GT**

*Strahlende Aussicht: eine weitere Version des Langstrecken-Sportlers von Ninco mit Big Bang vor der Hinterachse.*

Rundstrecke



FORD GT



*Jim Hunt Magazine®*



Seit Markteinführung begeistert uns das Kraftpaket von Ninco: souveräner Lauf, Drehmoment satt und perfekte Straßenlage. Dazu eine Optik, die sich sehen lassen kann. Wir berichteten über zahlreiche Versionen. Nachschlagen! Ein echter Dauerläufer! Hier in aktueller Version.





# 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)

Rundstrecke

Jim Hunt Magazine®

# Furore in der GT-Klasse



SCALEXTRIC

## Maserati Trofeo und McLaren MP4-12C

## Rundstrecke



Das Maserati Schlachtschiff brilliert mit Laufruhe und Siegeswillen. Auch Nachts.



*Jim Hunt Magazine®*

Von wegen kleiner Italiener: Der Maserati Trofeo ist eine imposante Erscheinung der Langstrecke. Seine Abmessungen sind nicht kompatibel für italienische Dorfstraßen. Auch Rennstrecken mit engen Radien fordern seinen Piloten: mit Schmackes durch Kehren, damit das Heck ums Eck kommt, ohne innen hängen zu bleiben. Der lange Radstand bringt kultivierte Laufruhe auf schnellen Geraden und flotten Kurven mit größeren Radien. Hält man den Sidewinder auf Drehzahl und die Fuhre in Schwung, sind identische Rundenzeiten kein Problem. Zuverlässig spult der große Duce seine Rennkilometer ab. Fahrer, klein wie Berlusconi packen zwei bis drei Extra-Sitzschalen in den Sitz, damit man übers Lenkrad sieht. Besonders längere Renndistanzen machen den großen Italiener zum verlässlichen Begleiter: die Technik kommt von Scalex und die Geometriedaten ermöglichen auch nach vielen Runden souveränes Fahren. Ideal wenn das Rennen durch die Nacht geht: der stoische Geradeauslauf liefert bei Ermüdung Reserven, die bekanntlich über Sieg oder Niederlage entscheiden. Magnetfrei das Fach vor und hinter dem Motor mit einer kompletten Lage Blei auffüllen, Vorderreifen lacken, Ölservice und schon liegt der Pasta-GT-Sportler satt ohne Einsteiger-Fahrhilfe. Seine Pirellis liefern tollen Vorschub auf den meisten Pisten.



## Rundstrecke



*Jim Hunt Magazine®*

What a car! Hier kommt einer neue Designversion, die sich mehr als sehen lassen kann. Den McLaren stellten wir in einer früheren Ausgabe ausführlich vor. Nach kleinen dezenten Eingriffen geht noch viel mehr als bereits im Serienzustand. Die zuverlässige Technik von Scalex beim Antriebsstrang bringt den Briten aus legendärer Schmiede kraftvoll über die Rennstrecke, egal welches Profil sie hat. Ein verdammt schneller Allrounder, der Langstrecke wie Kurzstrecke wegbügelt als wäre es kalter Kaffee.

Der McLaren ist aus dem richtigen Werkstoffen geschnitzt, damit Fahrfreude aufkommt. Extrem flach, breit krallt er sich in den Untergrund und spielt mit der Physik, als wäre sie manchmal nicht vorhanden. Versierte Fahrer wie Einsteiger werden ihre Freude haben, besonders ohne Magnetfahrlilfe. Ein Tier!



**Mit oder ohne** Leitkiel ■■■



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

Rundstrecke



NINCO

**Silverstone**

**Audi R18**



*Jim Hunt Magazine®*

## Rundstrecke



Rund um die Uhr spitze: der Ingolstädter Langstreckenbolide in seinem Element

*Jim Hunt Magazine®*



P1 Klasse, mehr geht nicht auf der Langstrecke. Der R18 bewies seine Zuverlässigkeit. Ningo bringt noch eine Auskoppelung des Lightend Modells in der Silverstone Livery. Authentisch große Felgen und ein einstellbarer Antriebsstrang bilden technischen Finessen, eingerahmt vom spektakulären Flügelspiel aus dem Windkanal.



Mehr zu den Ningo Audi R18 gibt es in der Ausgabe 27 des Jim Hunt Magazines. Lightend und Lightning ausführlich!



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

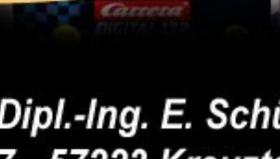


30346 - 65,99 EUR

**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



# Sebring MGB

*Auch in Übersee erfreuten kleine drehfreudige Engländer. Scalex bringt eine weitere schöne Version mit zweifarbigem Minilite Felgen.*

## Rundstrecke



Das leuchtende Rot mit einem weißen und hellblauen Streifen bringen klassisch edle Note an den kleinen britischen Rennwagen.



*Tim Hunt Magazine®*

MGB: Kompakte Maße in Kombination mit einem drehfreudigen Motor liefern eine agile Fahrweise auf dem klassischen Rundkurs. Stoßstangen fielen dem Rotstift zum Opfer. Dafür gibt's zweifarbige Minillite Felgen.



*Seit Jahren im Sortiment und jede neue Version eine Hymne an den klassischen Rennwagenbau: Ninco legt seinen Austin Healey und den Porsche 550 Spider neu auf. Zwei Versionen, die es in sich haben.*



**DAUERBRENNER**

## Rundstrecke



*Jim Hunt Magazine®*



Nicht nur wegen James Dean unsterblich: der Porsche 550 Spyder hat bis dato nichts an Kultstatus eingebüßt. Flacher und leistungsstarker Fahrspaß im kleinen Frischluft Rennwagen. Das Mittelmotor Aggregat begnügt sich mit magnetfreien 9 bis 10 Voltan um der Fahrphysik ihre Freuden abzuringen. Ninco hat diesen blauen Rennwagen sehr schön inszeniert. Ein Sammelobjekt für Gentlemen Driver, die kleine klassische Sportwagen zu schätzen wissen.

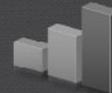
## Rundstrecke



Als flotter Rundstrecken Klassiker mit Persening geht dieses Exponat auf die Klassik Piste. Er zählt zu jenen von Ninco aufgebauten Wagen, die sowohl Kultstatus wie Sammlerwert genießen. Sein kultivierter Sechszylinder Inliner schnurrt kraftvoll und wuchtet genug Power auf die schmalen Klassikreifen mit wunderschönen Drahtspeichenfelgen. Das ist Autofahren, richtiges Autofahren!

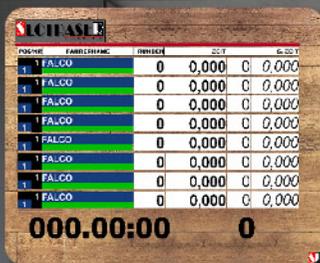
Rallye und Rundstrecke fuhr der Healey. Sie nannten ihn „Das Schwein“, weil er sich bei Rallyes so herrlich grummelnd durch den Dreck wühlte.





# LOT RASER

DIE ETWAS ANDERE ZEITMESSUNG



- Multi CU fähig / Digital & Analog gleichzeitig fahren.
  - Einzel- und Serienrennen.
  - Fahrer- und Fahrzeugdatenbank.
  - Verschiedene Tankmodi Analog und Digital verfügbar.
  - Mehrsprachen Unterstützung.
  - Umfangreiches Sound- und Sprachausgabe Setup.
  - Einfach zu bedienender Rennbildschirm Designer.
  - Einfaches Konfigurationsmodul.
  - Strafen während des Rennens vergeben.
  - Personalisieren von SlotRaser mit eigenen Schemas.
  - Schadenssimulationen Motor, Bremse, Reifen & Service.
  - Kindersicherung und Passwort Schutz.
  - Live Rennen mit Funk Kameras alleine oder im Netzwerk.
  - Rennstatistiken & Grafische Auswertungen.
- SlotRaser ist auch im Fachhandel erhältlich. Besuchen Sie uns für weitere Infos auf [www.slotraser.de](http://www.slotraser.de) !**

# 3...

**AUSPACKEN**

# 2...

**INSTALLIEREN**

# 1...

**CODE EINGEBEN**

# GO !!!

**LOSFAHREN !!!**

PORT 05 CU  
PORT 12 CU  
ANALOG OK

SCHEMA : STANDARD

FACHHÄNDLER & ONLINE SHOPS : Overdrive Slotservice in Leverkusen FON 02171 34 14 20 - [www.overdrive-shop.com](http://www.overdrive-shop.com) - [www.1systems.de](http://www.1systems.de) - [www.minidrom-shop.de](http://www.minidrom-shop.de) - [www.rennbahn-slotcar.de](http://www.rennbahn-slotcar.de)



Rundstrecke

Jim Hunt Magazine®



NINCO McLaren

**Never change a running system**

## Rundstrecke



*Jim Hunt Magazine®*

Der einstige Kultrennwagen der 90er war mein erster Ninco, noch vor dem Millennium. Mister Bean fuhr privat auch einen, BMW Manager Herr Pischetsrieder auch, aber nur kurz: er schoss ihn zum Totalschaden ab! Meiner fährt immer noch, weil ich besser fahren kann! Ninco baut ihn immer noch, immer wieder. Jetzt in Gulf! Immer noch einen Kauf wert, obwohl die Technik in die Jahre gekommen ist. Ein kraftvolles Auto mit Inliner, der mittlerweile alle NC-Varianten durch hat. Die Ersten hatten noch NC1, bis die Spanier alle durchnummerierten NC-Granaten eine nach der anderen in ihm verbauten. Derzeit bekommt der schnelle Brite kleine Reifen, was ihm optisch nicht gut steht. Tipp: Ninco Gummis mit mehr Fleisch aufziehen!



Eine Besonderheit: der Fahrer sitzt wie im Formelwagen in der Mitte des Chassis



# 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.*

**Nincos Bahnset** mit Wireless Reglern bringt Grüne Hölle Flair aufs Parkett.

Griffige Schienen, raffinierte Kurvenradien, viele Leitplanken und zwei kabellose Regler mit ungefährlichen Batterien überzeugen.

Wie jedes Bahnset ist auch dieses beliebig erweiterbar. Vorausgesetzt man hat großzügige Platzverhältnisse.

**15,86 m auf 5,13 mal 2,92 m**

**Nürburgring @home**

# Nürburgring @home

15,86 m auf 5,13 mal 2,92 m



Ausladende Maße beim Aufbau als Heimbahn. Das Set braucht Platz, dafür gibt's reichhaltigen Spielspaß. Die Schienen lassen sich schnell zusammenstecken und voneinander lösen. Ideal für den variablen Einsatz daheim.

Leicht und leichtgängig: Funkregler mit normalen Mignon Batterien im Griff. Kodierung einfach gelöst auf simplen Knopfdruck. Grünes Blinklicht signalisiert Einsatzbereitschaft.



Tim Hunt Magazine®



Störungsfreie 2,4 GHz Funktechnik, zwei Geschwindigkeiten und ein Richtungsschalter. Programmierknöpfe kinderleicht bedienbar.



# Nürburgring @home

15,86 m auf 5,13 mal 2,92 m



Flexibles Schienenmaterial mit diversen Radien lässt pure Fahrfreude aufkommen. Der Grip ist hervorragend und auf engstem Raum lassen sich durch die kleinen Radien tolle Kurse zaubern. Die Nürburgring Strecke kann bei engen Raumverhältnissen selbstverständlich kompakter aufgebaut werden als in der ausladenden Version, die wir zeigen.



Selektive Kurvenkombination

Eine Kurve die im Scheitelpunkt richtig zu macht. Nicht leicht zu fahren, möchte man schnell sein...



## Fazit:

Das großzügige 1zu32 Nürburgring Schienenset von Ninco gefällt durch Grip, diverse Kurvenradien, den schnelle Auf- und Abbau wie durch die unkomplizierten und leichtgängigen Wireless Regler. Ausbaufähig ist die Montageanleitung, was die Kurssetzung angeht. Hier könnten die Spanier auf jeden Fall deutlicher ins Detail gehen.

Flexibles Leitplankenmaterial in rot und weiß, das sich ohne Fummelei an die Bahn anbringen lässt.



Rallye

Jim Hunt Magazine®



# ***STRATOS!***

*Der Gruppe 4 Wagen mit Ferrari Mittelmotor ließ ganze Täler beben: Lancia mischte die WM auf. Ningo legt den Alitalia von Munari nach...*

## Rallye



Kurz, breit und flach wütet das Urvieh Lancia durch die WP.



*Tim Hunt Magazine®*

Der Stratos ist eine Ikone des Rallyesports. In der letzten Ausgabe brachten wir seine Premiere und ein Video, das alle Originale in Bild und Ton inszeniert. Ninco bringt nun den Werkswagen von Munari. Hervorragend gemacht und solide gebaut für Slot-Rallyes.





# **STRATOS!**

*Der Franzose Bernard Darniche ist im Anschluss an die Alpine Epoche auch im Stratos als blauen Reiter unterwegs. VSD zahlte das Projekt. Die Italiener lieferten das brutale Gruppe 4 Gerät.*

## Rallye



Volles Rohr über den ausgetrockneten Fluss. Die Bohlen der Holzbohle knacken leise, man hört sich nicht. Der Ferrari Mittelmotor übertönt alles.

Im französischen VSD Stratos erleben blaue Reiter blaue Wunder...



Acht Scheinwerfer für süße Nächte. Die Sekundenjagd in Lichtkegeln gehörte jene Tage zum Rallyegeschäft.



Rallye

Tim Hunt Magazine®



*Noch ein...*

# LANCIA 037

## Rallye



Flach, breit und kurzes Heck. Der 037 ist das letzte Gruppe B Auto mit Heckantrieb, bevor die Italiener mit dem Delta S4 den Ingolstädtern den Krieg erklärten.



Das Gruppe B Monster lässt keine Wünsche offen. Leicht wie ein Seidenhandschuh mit Abarth Mittelmotor und ein Handling, das Kurven zu Geraden macht. Ninco bringt eine weitere Design Version der italienischen Superautos für Rallyespezialisten. Ein Blick unter die Haube? In Jim Hunt No.24 wird man fündig!

Rallye

*Tim Hunt Magazine®*



# SIERRA RS

# COSWORTH



## Rallye



Egal ob enge oder weite Kehren: der RS meistert alle Radien. Sein langer Radstand liefert Spurtreue sowohl auf Geraden wie eine souveräne Kurvenlage, egal ob präzise auf Linie oder im Quergang gefahren. Ein Alleskönner mit einem breiten Grenzbereich.

*Tim Hunt Magazine®*



Als brave Familienkutsche mit einer damals für Aufsehen erregenden Karosserieform traf der Sierra eher das Herz braver Väter mit dem Hang zur Moderne. Als XR4i mit doppeltem Flügelwerk auf der Heckklappe polarisierte er die Fangemeinde. Als RS mit Cosworth Motor mischte er den Motorsport auf, egal ob Rundstrecke oder Rallye.



Kotflügelverbreiterungen, Schweller und Flügel, der RS liegt wie ein Brett. Sein aktiv gefedertes Fahrwerk mit Schraubenfedern und Luftdämpfung macht ihn souverän auf Unebenheiten. Ein Flammrohr lässt Abgase auf kurzem Weg entweichen.

**Scalextric wagt sich an das urdeutsche Automobil, das vor dem Golf die Massen bewegte. Beweis für uneingeschränkte Stabilität: Rallye-Einsätze bei der Monte und der RAC...**



**Rallye**

**K  
Ä  
F  
E  
R**

## Rallye



*Jim Hunt Magazine®*



Mit Karacho durch die Wertungsprüfung: Der RAC Käfer in dunkelrot mit schwarzen Felgen zirkelt selbstbewusst durch das kurvige Geläuf. Sein luftgekühlter Vierzylinder Boxermotor klingt nach schnurrender Nähmaschine. Sinnliche Rundungen punkteten weltweit in der Käufergunst. Er war das meistverkaufte Automobil, bevor der kantige Golf sein Erbe antrat.

## Rallye



Damals montierte man große Strahler aufs Dach, um bei den nächtlichen Etappen gerüstet zu sein. Während man bei der RAC noch mit schweren Chromstoßstangen antrat, war man bei der Monte schon professioneller am Start: blanke Metallstoßstangen und Spiegel wie Leisten sparten Gewicht. Schrilles Gelb signalisiert sportliche Ambitionen, die mit mattschwarzen Hauben eindrucksvoll untermalt wurden. In sie sind zwei Zusatzlampen windschnittig integriert.



*Jim Hunt Magazine®*



## Rallye



*Jim Hunt Magazine®*

Beengte Platzverhältnisse im Cockpit: Helm auf, Kinnriemen festzurren und loslegen. Der schmale, hohe Rennkäfer verlangt einen versierten Piloten am Volant. Die Boxer-PS müssten über die schmalen Räder auf die Straße gebracht werden. Hat man den runden Bogen raus, applaudieren die Zuschauer, denn sie lieben Alltagsautos im Rennanzug.



*Bei uns fährt der Leser mit!*



© 2012 *Jim Hunt Magazine*®

*Jim Hunt Magazine*®

Rallye

Jim Hunt Magazine®

Nach erfolgreichen  
„Hundeknochen“  
Jahren baut Scalextric  
nun den Nachfolger:



**Ford Escort MKII**

Rallye

# Escort MKII



Tim Hunt Magazine®

Der Hundeknochen ist eines der meist gebauten Slotcars der britischen Schmiede Scalextric. Nun entdecken sie den MKII für ihr Repertoire. Erfahrung haben sie genug, ein solide gefertigtes Rallyeauto auf die Federbeine zu stellen. Autos

aus der Manufaktur laufen rund, sind antrittsstark und solide konstruiert. Der Hundeknochen stellte manche Piloten vor das ernsthafte Problem, mit der Motorgewalt zurecht zu kommen. Sein kompakter Longcan besitzt Cosworth Gene und

es ist nicht jedermanns Sache, die verfügbare Leistung in angemessener Weise abzurufen. Ohne MTS sind sparsame 9 Voltan gefragt, dann klappt es sehr gut. Der „neue“ MKII: Länge läuft, dazu weit ausgestellte Radhäuser und ein hoher



Im Quergang durch die WP: der MK II liegt satt und hängt kraftvoll am Gas. Breite Minilite Felgen mit profilierten Rallyereifen halten ihn auf alle Untergründen in Spur. Breite Radhäuser beherbergen die gesteigerte Spurbreite. Nieten halten die Kotflügel.



Rallye

# Escort MKII



Tim Hunt Magazine®

Schwerpunkt, wie ihn Autos aus jenen Tagen hatten. Bei den inneren Werten bewährte Kost: der kompakte Cossy Longcan Inliner mit jener temperamentvollen Leistungskurve. Also zahme 9V in den Tank, wenn man authentisch ohne MTS fahren will. Das sitzt unter der Motorwelle. Also muss das Aggregat zum Ausbau des Haftverstärkers aus der Halterung gehebelt werden. Kein großes technisches Problem. Zudem kann man den Motor bei der Gelegenheit gleich in der Halterung verkleben. So läuft er bei voller Drehzahl vibrationsärmer und überträgt die Kraft präziser auf die Zahnräder des Getriebes. Die Maßnahme kitzelt noch das eine oder andere PS aus dem Triebwerk heraus. Hat man den Kleber bereits in der Hand, kann je ein Tropfen auf die Radlager hinten nicht schaden.



Länge läuft! Das Ford Coupé liefert satte Leistung und im Original einen kräftigen Sound. Der Cossy-Saugmotor mobilisiert Leistung über hohe Drehzahlen. Drifts machen Spaß, hat man sich mit der Schwerpunktlage des Autos vertraut gemacht. Dann klappen diese Manöver sehr gut. Optisch gibt der Escort den Charme vergangener Tage schön wieder. Hohe Stirn, aufgesetzter Heckspoiler und schlanke Stoßstangen. Eine Fahrmaschine für wilde Reiter durch das Reich der Driftwinkel. Heckschleudern haben bis heute ihren besonderen Charme.

Rallye

# Escort MKII



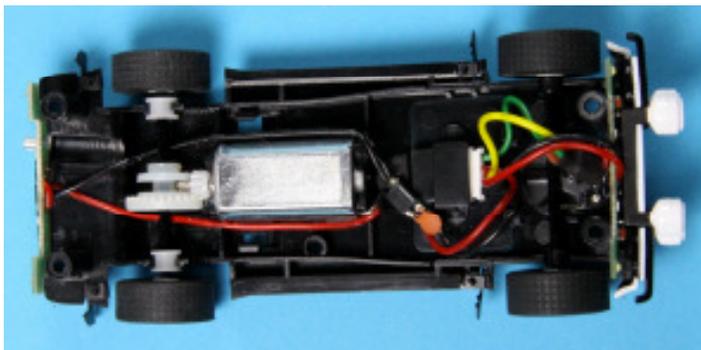
Tim Hunt Magazine®

Die Maßnahme fixiert sie in ihrer Halterung, was die Leistungsfähigkeit des Antriebsstrangs erhöht. Auf den Achsen sitzen wie beim MKI breite Minilite Felgen mit leicht geriffelten Profilreifen, die auf allen Untergründen eine gute Performance hinliegen. Es empfiehlt sich die Vorderreifen mit Klarlack zu versiegeln, was die Spurtreue des Escort in Kurven steigert. Die vier Zusatzscheinwerfer vor dem Kühler sind abge-

deckt, dafür leuchten LEDs vorne und hinten in Fahrt. Das Chassis bietet komfortabel Platz für eine ausgewogene Bleitrimmung nach den Bedürfnissen des Fahrers. Digitales Chiptuning ist selbstverständlich möglich, ein Schacht sowie Stecker sind bereits vorbereitet im Wagen. Der drehbare L-Kiel lässt sich über einen Kreuzschlitz von oben einstellen. 45 Grad Schwenkbereich sind ausreichend für schräge Drifteinlagen.

## Fazit:

**Der MKII von Scalextric bietet eine solide Basis für klassische Rallyes. Kraftvoller Motor, zentraler Inliner und ausgewogene Balance lassen schnelle Zeiten zu, sitzt ein Könner hinter dem Volant. Ein ehrliches Auto mit viel Potential.**



Blick unter die Haube: kompakter Longcan Inliner mit bekannter Drehfreudigkeit, die ohne MTS schon bei 9V kontrollierbaren Spaß bringt. Kunststoffgleitlager an der Hinterachse und integrierte Vorderachse. Der L-Kiel ist mit einer Kreuzschlitzschraube einstellbar. Bleitrimmung? Es gibt genügend Platz rundum im Chassis.



# 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

# Sammelsurium



*Vor einigen Jahren gab es eine Zeit, in der mutierten manche Slotcars zu gefragten Spekulationsobjekten. Autos waren plötzlich nicht mehr zum Fahren da. Sie wurden gejagt, erworben und eingelagert als seien sie wertvolle Kunstschätze.*

Staubdicht, Licht unempfindlich verpackt, ihrem eigentlichen Zweck vorbehalten. Slotcars waren plötzlich nicht mehr zum Rennen bestreiten da. Fuhr trotzdem jemand mit so einem besonderen Exemplar, war das für manche Blasphemie. Der Spruch „Der ist nur was für die Vitrine...“ war keine Seltenheit, sondern für viele Fans logische Konsequenz. Manchmal fragte ich mich schon, warum die Leute so was machen. Ein schönes Slotcar sammeln, warum nicht? Aber ich möchte a) damit Fahren und b) es ansehen können. Was habe ich davon, wenn es in einem abgedunkelten Karton heimlich im Keller vor sich hinfristet? Wird es später meine Altersvorsorge sein? Werde ich es einmal mit einem riesigen Gewinn verkaufen können? Von solchen Dingen träumten schon einmal viele kleine Leute, bevor sie von Ron Sommer mit der T-Aktie hinter das Licht geführt wurden. Das Geld war futsch, Ron auch. Die Aktie ging mit rasanter Talfahrt in den Keller, dass nicht einmal ein NSR Mosler mit 44K Tuning Motor hätte folgen können. Ätsch!

# Sammelesurium

Jim Hunt Magazine®

Kunststoff verträgt langfristig kein UV-Licht. Weiße Karossen vergilben unschön mit der Zeit. Bei langfristiger Einlagerung geben die Reifen ihren Weichmacher ab, was unschöne Flecken an den Kotflügelrändern hinterlässt. Im Umkehrschluss: Darf Patina an richtig alten Slotcars nicht sein? Meine Slotcars aus den 70ern sind auch noch lebendig, obwohl sie „im Freien“ stehen. Nichts ist für die Ewigkeit. Alles hat seine Zeit.

Einige Slotmodelle entwickelten durchaus eigentümliche Dynamiken auf dem Markt. Der Gruppe C Newman Porsche von Slot.it war lange Zeit Platzhirsch unter den Spekulationsobjekten. 100 Euro waren normal angesiedelt. Bekam man einen für 80 Euro, konnte man sich schon zu den Glücklichen zählen, die so einen Wagen „günstig“ ergattern konnten.



Jäger und Sammler. Der Urtrieb aus der Steinzeit hält bis in die Neuzeit an. Der Newman Porsche von Slot.it wurde über Nacht zum begehrten Kultobjekt. Lange Zeit waren die Preise in der Gegend von 100 Euro angesiedelt, obwohl das Auto im Laden um die 40 kostete. Zudem waren falsche Reifen montiert, statt der originalen Dunlop waren Good Year drauf. Findige Sammler rüsteten um. Dann kam nach Jahren das Nachfolgemodell, eine zweite Edition, die Preise waren im Keller.

# Sammelsurium

Jim Hunt Magazine®

Manche Fly Modellen erzielten ähnlich hohe Marktpreise. Die Exemplare des britischen Importeurs Gaugemaster kamen in limitierter Zahl (500) auf den Markt. Alle waren im elegant, wunderbar schimmernden Maron-Rot lackiert. Der Union Jack und die Startnummer 69 waren Markenzeichen der einmal sehr heiß begehrten Sammler-Autos. Ich habe sie auch gesammelt und bin mit Geduld hinterher gejagt. Mit der Zeit bekam ich ein Gespür für den Markt. Erstand alle Wagen, die ich wollte zu akzeptablen Kursen. Den Anfang machte der Lister Storm, dann kamen der heiß begehrte Capri, die Lola, Der Porsche GT1 '98 und der Joest dazu. Auch die Sets holte ich mir. Nur einen, den erwischte ich nicht. Das damals seltenste und zugleich teuerste

Auto war die Dodge Viper. Sie kostete über 100 Euro auf dem Markt. Einmal hätte ich sie beinahe für 80 Euro erstanden, aber der Deal platzte. Ich suchte und suchte nach einer guten Gelegenheit: Fehlanzeige! 120 Euro für das Fly Slotcar waren für mich inakzeptabel! Also verabschiedete ich mich davon, so eine Viper in der Sammlung zu haben. Man kann nicht alles haben... aber dann der Sinneswandel. Im letzten Jahr tauchten viele Gaugemaster Viper am Markt auf. Zu Traum-Preisen, die im Vergleich zu damals lächerlich sind. Ich kaufte eine original verpackte und nagelneue Viper aus den Niederlanden für 24,50 Euro. Ein Witz? Vom Laster gefallen? Notverkauf zur Wirtschaftskrise? Ich habe zur richtigen Zeit zum Traumkurs zugeschlagen.



Fly Porsche 917K Le Mans 70: Preisgarant bis heute!



Gaugemaster brachte auch Sets an den Start. Sie waren schnell ausverkauft. Die Preise schnellten nach oben.



# Sammelsurium

*Jim Hunt Magazine®*



Und ich holte mir noch eine Zweite für 23 Euro. Dazu noch einen zweiten Porsche GT1 '98 für 22 Euro. Was ist nur los auf dem Markt? Haben sich alle verspekuliert? Wie dem auch sei. Ich bin froh darüber, gute Geschäfte gemacht zu haben. Ich sammle nicht zur Absicherung meines Alters, sondern aus Leidenschaft zu Rennwagen, die mir gefallen. Dazu gehören auch Exoten, wie die Gaugemaster Autos, die es real groß nicht gibt.

Bei NSR ging der Schuss nach hinten los: Die ersten Autos waren aufgrund ihrer tollen Fahreigenschaften schnell vergriffen. Der Run auf die ersten Sets war anfangs groß. Doch es gab es sie (und teilweise gibt es sie immer noch) in ordentlicher Stückzahl bei den großen Händlern. Der Spekulationsboom schlug hier nicht so ein. Vielleicht auch deshalb, weil diese Autos wirklich gefahren werden. Bei mir werden alle gefahren. Es mag schon sein, dass es mehr und weniger Schrott verursachende Piloten gibt. Aber den Vitrinenspruch kann ich nicht mehr hören. Jedes Auto kann man so bewegen, dass auch nach der Fahrt noch alles dran ist. Wer keine sauberen Runden hinbekommt, sollte entweder mehr üben oder nachdenken, ob er im richtigen Hobby gelandet ist. Amen!

***Ich habe mal einen guten Spruch gelesen: „Beim Sammeln beschränke ich mich auf alles.“ In dem Sinne: Jeder wie er will, kann, muss, darf...***

**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](http://www.slotcardatenbank.de)

**DAS WAR DIE 28. AUSGABE VON  
JIM HUNT MAGAZINE.**

**WIR SEHEN UNS IN NUMMER 29 !**



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!