

# Jim Hunt Magazine®

38



*Messe Nürnberg 2018/19*

**Walter Röhrl im Ford Capri**

**Yardley McLaren**

**Porsche 908/3**

**Pikes Peak  
Peugeot 205**

**BMW M6 GT3**



## Messefieber

Die Messe ist vorbei, das was alles kommen wird noch lange nicht. Jedes Jahr sind wir als Jim Hunt Magazine live bei der Nürnberger Spielwarenmesse. Es war wieder eine interessante Messe und es war schön zu sehen, was kommen wird und last but not least ist es immer wieder schön, die Menschen hinter den Marken live zu treffen. Mit ihnen zu plaudern und einfach eine gute Zeit zu verbringen. Ich bin immer sehr zeitig vor Ort. Es ist schön die Ruhe vor dem Sturm zu erleben, wenn noch fast niemand im Messegebäude ist. Ein paar Aussteller sind schon da, Security Personal und langsam erwacht die Nürnberger Spielwarenmesse zu Leben. Es ist Routine, aber keine Langweilige. Praktisch, sich vor Ort auszukennen, denn die Hallen sind wirklich riesig und in den ersten beiden Male, als ich vor Jahren dort war, fiel die Orientierung nicht immer leicht, obwohl ich ein abgeschlossenes Geografie Studium habe. Es ist sehr bunt, sehr groß und wahnsinnig interessant zu sehen, was die Aussteller - nicht nur aus der Slot Branche - alles präsentieren. Das Gesicht der Messe hat sich mit den Jahren verändert. Oder besser gesagt das Angebot hat sich verschoben. Eigentlich müsste die gesamte Welt mit kleinen Flugobjekten spielen. Drohnen, Drohnen, Drohnen bedrohen seit Jahren den Messebesucher von allen Seiten, in allen Größen und sämtlichen Qualitätsstufen. So gesehen bin ich erleichtert, dass ich kein Magazin für Flugdrohnen herausgebe, dann sonst wäre der Messerundgang eine einwöchige Herausforderung und die Arbeit in der Redaktion kaum zu bewältigen. So gesehen sind wir mit Slotcars echt gut

aufgestellt. Das Angebot ist überschaubar, aber nicht klein oder langweilig. Es gibt genug Neuheiten, wenn man die alle kaufen würde, bräuchte man wirklich ein sehr gesundes Teambudget und verdammt viel Zeit, um das alles täglich fahren zu können. Carrera macht den größten Stand und liefert die meisten Neuheiten. Scalextric ist nach wie vor da und zeigt einiges Interessantes, aber die Briten zeigen auch: wir machen etwas kleiner als noch vor Jahren. Slot.it mit Policar ist immer wieder einen Besuch wert, Maurizio Ferrari hat interessante Dinge am Stand. NSR ebenso, der rote Stand mit dem Importeur Marc Eicker ist seit Jahren Pflichtprogramm. Und am Rande des Slot Business gibt es noch allerlei feine, schöne Dinge, die ich mir angesehen habe. Aber das alles zu zeigen würde den Rahmen sprengen und das Thema auch. Viel Spaß auf unserem Messerundgang! NSR liefert den 908er aus. Die Strich 3 Version wurde letztes Jahr als Prototyp gezeigt, nun stand er auf dem Messestand, fahrfertig und klar: wir haben ihn schon gefahren und sagen, was unter seiner Haube und auf der Rennstrecke Sache ist. SRC/OSC wird einen wunderbaren Yardley McLaren aus den 70ern bringen. Wir haben ihn schon gefahren. Es ist noch ein Prototyp, aber bis auf die Räder ist schon alles an ihm am rechten Ort. So gesehen eine echt exklusive Story, die für Fans der klassischen Formel 1 mehr als interessant sein dürfte. Weiterhin klassisch zeigen wir Walter Röhrl's Gruppe 2 Capri aus seinen Lehr- und Wanderjahren Anfang der 70er Jahre, als ihn Jochi Kleint aus Hamburg unter Vertrag nahm. SRC/OSC hat Walter's Capri hervorragend in Szene

gesetzt! Bleiben wir beim Rallyethema. Als das Aus der Gruppe B beschlossen wurde, wichen die Franzosen von Peugeot geschickt aus und setzten ihre Autos bei der Rallye Dakar in Afrika und beim Pikes Peak Bergrennen in den USA ein. Die Testversion von Ari Vatanen, den gelben 205 T16 aus 1987 fuhren wir wie wild auf Schotter gen Himmel und berichten, was sich dabei tut. Carrera hat den BMW M6 als GT3 am Start. Wir fuhren beide Bayerischen Groß-Coupés, mit und ohne Digital Chip an Bord. Wunderbare Gefährte, die nicht nur Bayern gefallen werden. Im Rückblick zeigen wir die simple Einfachheit des Seins. MRRC hat den klassischen Langheck Ford MK IV so wunderbar in Szene gesetzt, dass sich Scalex mit seiner aktuellen Interpretation Fragen stellen sollte. Die Briten zeigen, so kann es auch gehen: einfach, schön und schnell wie die Sau dank entkoppeltem Einheitsfahrwerk ab Werk. Eine tolle Sache! Und eine Bahn zeigen wir noch: den Speicherring in Bonn! Auf dem Dachboden der ehemaligen Bundeshauptstadt geht es richtig rund.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 38!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



Menu

Jim Hunt Magazine®

## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Messebericht

Nürnberger Spielwarenmesse 2018

## Bahnorama

Speicherring Bonn



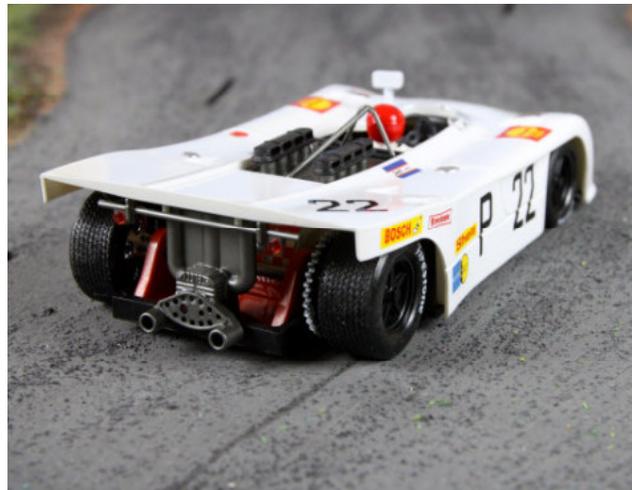
## Tracktests

### Rallye:

- Ford Capri RS, Walter Röhrl's Lehrjahre
- Pikes Peak Peugeot 205 T16 von Ari Vatanen

### Rundstrecke:

- BMW M6 GT3 – ganz groß
- Ford MK IV – ein Rückblick
- F1 Yardley Mc Laren 1972 Denny Hulme
- Porsche 908/3 – Was hat er drauf?



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Rallye ist zurück!

Geniales Rallye Special in der letzten Ausgabe. Bitte bringt wie früher regelmäßig dieses Rennthema. Die perfekten Fotos und die spritzigen Texte machen das Jim Hunt zum einmaligen Produkt im Slotcar Journalismus.

Dennis Kramer, e-mail

Endlich sind wieder Rallye Autos im Jim Hunt Magazine. Ich verschlang früher dieses Thema besonders. Hoffentlich bleibt das ab sofort fester Bestandteil in jeder Ausgabe.

Rick Plummer, e-mail

Anm. der Redaktion:

*Vielen Dank fürs Lob. Rallye mögen wir neben den anderen Rennthemen auch sehr, sehr gerne. Die Frequenz des Themas im Jim Hunt Magazine liegt nicht an uns, sondern an den Herstellern. Die Zahl der Neuerscheinungen im Slot Rallye Thema ist in den letzten Jahren leider immer weiter verknapppt worden. Wir hoffen, dass sich das künftig ändern wird und derzeit sind wir wieder gut damit vertreten. Wir haben dieses Mal wieder zwei sehr interessante Fahrzeuge aus den 70ern und 80ern an Board. Viel Spaß damit.*

Der Artikel über die SRC/OSC Peugeot 205 T16 haben mich begeistert! Bitte bringt weiterhin regelmäßige Testberichte oder Geschichten rund um Rallye wie in früheren Ausgaben. Das waren Storys der besonderen Art, die mir viel humorgeladene Momente geschenkt haben. Ich erinnere mich noch an eure Rallye Tests in Italien oder die Story in Finnland. Kurzweilig, einmalig und genial in Szene gesetzt.

Rudolph Tansauer, e-mail

Die klassischen Capris habt ihr in Text und Bildern perfekt inszeniert. Ich hatte das Gefühl, diese Zeit noch einmal mitzuerleben, als würde ich gleichzeitig am Streckenrand zusehen und mit im Cockpit sitzen. Der perfekte Mix aus Information und Unterhaltung. Macht weiter so und bitte viele weitere Nummern eurer einmaligen Lektüre, die den Motorsport an der Rennbahn auf besondere Weise näher bringt.

Karl Benati, e-mail

Ich habe das Jim Hunt Magazine neu für mich entdeckt und alle Ausgaben heruntergeladen. Das alles für Null Euro. Das ist in unseren hochkommerziellen Zeiten eine Besonderheit der Extraklasse. Die Bilder der Carrera GT3 Fahrzeuge haben mir sehr gefallen. Ich mag diese Klasse sehr und das Titelbild des Ferraris hat mich erstaunt. Ist das ein echtes Rennauto oder ein Slotcar? So perfekte Slotcar Bilder habe ich noch nie vorher gesehen. Ich habe Jim Hunt Magazine auf facebook sofort gesucht und gefunden. Die dort veröffentlichten Fotos sind große Klasse! Vielen Dank für das alles.

Tom Weidner, e-mail

Anm. der Redaktion:

*Vielen Dank. Stimmt, Jim Hunt Magazine ist seit geraumer Zeit auch auf facebook mit einer eigenen Site vertreten. Dort werden regelmäßig schöne Fotos veröffentlicht und der eine oder andere interessante Link, Videos und alles, was unseren Lifestyle ausmacht. Wir haben weltweit Freunde gewonnen, die regelmäßig unsere Beiträge verfolgen und mögen. Das freut besonders und wir werden weiterhin mit unserem Projekt für Euch Vollgas geben.*

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Wer wird „Carrera Profi Liga“-Champion 2018 ?

Spannender geht es kaum! Erstmals startet die „Carrera Profi Liga“ und holt Carrera Profi-Fahrer an die Rennstrecke. Beim Treffen der Spitzenklasse treten die besten Fahrer aus Deutschland und Österreich gegeneinander an, um den Titel zu erringen. Bereits seit November 2017 können sich die Carrera Clubs qualifizieren und läuten damit die aufregende Trainingsphase bis zum 31. März 2018 ein. Jetzt ist Gas geben angesagt! Carrera ruft die Besten der Besten ins Rennen, um sich Gegnern zu stellen und als neuer „Carrera Profi Liga“-Champion in die Geschichtsbücher einzugehen. In den Rennen schenken sich die Carrera Clubs keinen Zentimeter, denn alle wollen Champion werden! Mit quietschenden Reifen und röhrenden Motoren werden sowohl ganze Carrera Clubs als auch Einzelfahrer über die Carrera Schienen im Kampf um den Titel jagen. Die Teilnehmer können sich bis zum 31. März 2018 für den spannenden Wettkampf qualifizieren und ihre Bestleistung zeigen. Jeder Club, ob im Dachzimmer oder im Kellergeschoss zuhause kann sich als Austragungsort bewerben und seine Gegner zum Spitzenduell herausfordern, dabei benötigen die Piloten besonderes Fahrgeschick und einen ruhigen Daumen, denn die originalgetreuen Boliden im Maßstab 1:24 sind schwierig zu bändigen. Bis zum Finale im Frühjahr 2018 haben alle Rennfahrer Zeit, sich auf die zahlreichen und harten Rennen vorzubereiten, denn die

Konkurrenz ist stark. Nur wer zum großen Finale in der Carrera World vor hunderten Fans stahlharte Nerven zeigt, ist des Titels würdig. Auch international glühen

die Reifen wieder. Im Zuge der Carrera PRO LEAGUE treten Spieler aus aller Welt gegeneinander an und zeigen, was Geschwindigkeit heißt.



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Ostorero: zwei neue Indy 500 Klassiker

Es gibt ab sofort zwei weitere Exponenten aus der Indy 500 Reihe. Es handelt sich um handgefertigte Resine Modelle mit Foto geätzten Details und Chassis. Angetrieben von einem 20K Motor. Die neuen Modelle bekamen zudem eine neue Box mit neuen Sockeln aus Holz, die in Asphalt Farben lackiert sind. Dazu findet man die bekannten Ziegel des Indianapolis Ziels.

Das erste Modell ist der Simoniz Special # 16, der erste Watson Roadster of the '50. Er wurde von Jim Rathmann gefahren. Er war Dritter in der Startaufstellung und wurde zweiter nach einem sehr langen Zweikampf mit Rodger Ward. Eine kleine Besonderheit: in diesem Jahr hatte der Watson keine Stoßstange hinten.

Der Bryant Special # 8 wurde von Len Sutton gefahren. Er war Achter in der Startaufstellung und er musste leider das Rennen wegen Kupplungsproblemen frühzeitig beenden. Ein Modell wurde sogar von ihm für Ostorero signiert. Es handelt sich dabei um das 1962er Modell von ihm. Das echte Auto von 1961 wurde mittlerweile restauriert und versteigert.

Die Modelle sind ab sofort lieferbar in RTR Version und in den kommenden Wochen werden auch Kit Versionen lieferbar sein: vorlackiert und unlackiert.



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## SRC OSC News

Die spanische Marke für wunderbar detaillierte und technisch interessante Fahrzeuge kommt mit einem neuen Motor, klassischen BMWs, einem neuen Capri und klassischen McLaren Formel1 auf den Plan. Zudem wird es bei den Porsche 914/6 weitere Versionen mit einem überarbeiteten Chassis geben. Was bei der Marke besonders gut gefällt: Designversionen beschränken sich nicht nur auf eine andere Lackierung. Nein, es werden verschiedene Elemente bei der Karosserie dem Original real nachgebaut. So gibt es also verschiedene Karosserieformen von ein und dem selben Ableger, sofern es beim Vorbild baubedingte Unterschiede gibt. Das ist ein Maß für sehr hohe Detailtreue, die nicht jeder Slotcar Hersteller bietet.



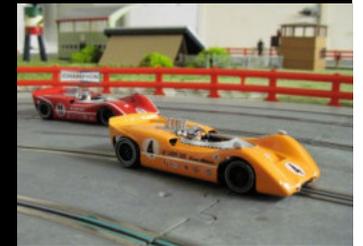
# Jim's Universum

## Thunderslot News

Dieses Jahr trafen wir uns leider nicht auf der Messe, weil es terminlich nicht klappte. So gesehen schade, aber trotzdem versorgt uns die Marke mit News, was kommen wird. Das Thema CanAm bleibt vorerst die Domäne, was uns freut. Es ist eine tolle Sache, wenn ein Thema konsequent verfolgt wird und das liefert nicht nur bunte Startfelder. Es liefert Abwechslung und zugleich eine Konstante. Eine weitere Lola Spyder von Andretti wird kommen. Die Auspuffanlage ist auf dem Heck angebracht, anders als beim bisher erhältlichen Modell. Dazu kommt der McLaren M6 in zwei Versionen: orange und rot. Wir sind sehr gespannt! Aber es dürfte klar sein, dass Thunderslot Vollgas geben wird und richtig schnelle Fahrmaschinen bauen wird. Das was bisher kam, war der Hammer!



Jim Hunt Magazine®



# Innovativer Gleitstoff für mehr Speed

## DryFluid Extreme Slot

### Gleitstoff für Speed und langes Lagerleben

DryFluid Extreme Slot wurde speziell für Slotcars entwickelt, um die Speed Leistung optimal zu steigern. Die Wirkung des Gleitstoffes setzt ein, wo andere Schmierstoffe ihre Grenzen aufzeigen. Niedrigste Gleitreibung, höchste Speed Wirkung und geringste Bindung von Staub und Schmutz waren Hauptziele der Entwicklung. Neueste Erkenntnisse aus der Luftfahrt- und Fahrzeugtechnik und Erfahrungen leistungsorientierter Slotcar Fahrer flossen in den Gleitstoffe ein.

### Was ist DryFluid Extrem Slot ?

DryFluid ist eher ein Gleitstoff als ein klassischer Schmierstoff. DryFluid ist kein Wachs, es ist weder ölend, noch fettend. Es ist frei von Silikonen. Durch die Verwendung von Trockenpartikeln, Gleitpolymeren und High End-Gleitfluiden wird eine bisher unbekannte Schmierwirkung erreicht ohne dabei weder Staub noch Schmutz zu binden. Die leistungssteigernde Wirkung von DryFluid Extrem wird jeden Slotcar-Besitzer begeistern.



### DryFluid Extrem Slot Produkteigenschaften

- Steigert die Leistung von Wellen und Lagern
- Geringste Gleitreibung für Leichtgängigkeit und die Reduktion des Verschleißes
- Mehrstufiges Gleitstoffsystem mit Sofort- und Langzeitschmiereffekten
- Bindet keinen Staub und Schmutz
- Extrem gutes Kriechvermögen
- Höchste Materialverträglichkeit mit allen gängigen Metallen, Kunststoffen und Gummiwerkstoffen
- Hervorragend:Haft- und Korrosionsschutzeigenschaften

### Die Anwendung von DryFluid Extreme Slot

Hauptwirkung von DryFluid Extreme ist die Reduzierung des Gleitkoeffizienten und damit der Leistungsverluste durch Reibung. Eine anfängliche 2-3 malige sparsame Anwendung erhöht den Langzeiteffekt. Die zu behandelnde Teile gut reinigen und vor dem Auftrag DryFluid Flasche zum Aufmischen der Feststoffpartikel kurz schütteln. Die verwendeten Trockenkomponenten binden keinen Staub und Schmutz und garantieren optimale Langzeit-Schmiereffekte.

Inhalt 10 ml.

Artikelnummer: 42 6026908 031 1

Preis: 13,90 € inkl. 19% MwSt.

(Preis pro 100 ml: 139 €)

Der Vertrieb von DryFluid erfolgt über den Fachhandel oder unseren Online-Shop. [www.dry-fluids.com](http://www.dry-fluids.com)

# Innovativer Gleitstoff für mehr Speed

## DryFluid Extreme Gear Lube

DryFluid Extreme Gear Lube wurde speziell für hochbelastete Getriebe im Modellbaubereich entwickelt. Es zeichnet sich durch extreme Druckfestigkeit und ein hervorragendes Haftvermögen aus. Durch den Einsatz von Festschmierstoff-Komponenten zeigt es nur eine geringe Neigung zur Staub- und Schmutzbindung. Haupteinsatzgebiete des neu entwickelten Gear Lube sind Getriebe von Modell-Helikoptern, RC-Cars und Trucks, Modelleisenbahnen und Servos. Hervorragend auch für Wellen und Kardansysteme jeglicher Art. DryFluid Extreme Gear Lube ist eher ein Gleitstoff, als ein klassischer Schmierstoff. Es ist kein Fett, nicht ölend und frei von Silikonen. Durch die Verwendung von Trockenpartikeln, Gleitpolymeren und extrem haftenden High End Gleitfluiden erzielt es bisher nicht erreichte Schmiereffekte. Insbesondere die Langzeitwirkung wird jeden Modellbauer begeistern.



### Dry Fluid Gear Lube Produkteigenschaften

- Begeisternde Schmiereigenschaften
- Reduziert Leistungsverluste durch Reibung
- Reduziert Laufgeräusche
- Mindert den Verschleiß
- Extrem druckfest
- Langzeitstabil
- Höchstes Haftvermögen
- Hohe Materialverträglichkeit mit Metallen, Kunst- und Gummiwerkstoffen
- Geringe Neigung zu Staub- und Schmutzbindung

### Anwendungshinweise:

Eine dünne Schicht Gear Lube reicht für eine extreme Schmierwirkung. Auftrag nach Möglichkeit auf senkrecht stehendem Zahnrad durchführen und es dabei drehen. Für schwer zugängliche Stellen und punktuelle Anwendungen die beiliegende Kanüle verwenden. Zur feinen und gleichmäßigen Verteilung direkt nach dem Auftragen des Gear Lube ein Feinhaarpinsel zum Ausstreichen verwenden. Getriebe, die bisher nicht mit Gear Lube behandelt wurden: erst gründlich reinigen!

Inhalt 10 ml, Artikelnummer: 42 6026908 073 1

Preis: 13,90 € inkl. 19% MwSt.

(Preis pro 100 ml: 139,00 €)

Inhalt 20 ml, Artikelnummer: 42 6026908 071 7

Preis: 20,90 € inkl. 19% MwSt.

(Preis pro 100 ml: 104,50 €)

Der Vertrieb von DryFluid erfolgt über den Fachhandel oder unseren Online-Shop. [www.dry-fluids.com](http://www.dry-fluids.com)



Foto: Dryfluids

# *Servus Walter !*

**FORD CAPRI RS**



***Olympia Rallye 1972***

Rallye

## Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

1968: Walter Röhrl fuhr mit seinem Freund und Entdecker Herbert Maracek bei der Bavaria Rallye auf einem kleinen Fiat 850 Coupé. Die beiden unbekannt und unbedarften Leute fuhren einfach mal so mit und es kam wie es kommen musste: sie fielen aus, weil der Alltags Fiat eben nicht konkurrenzfähig war. Die Lichtmaschine machte schlapp. Trotzdem ließen sie aufhorchen, denn einige Zeit während der Wertungsprüfungen lagen sie im kleinen Fiat verdammt weit vorne. Sein Freund und Beifahrer wurde im

Nachhinein tätig und machten den Deal mit Kleint Racing in Hamburg klar. Die nahmen Walter Röhrl unter Vertrag und es ging 1971 auf dem Gruppe 2 Ford Capri RS weiter. Sie gewannen die Wiesbaden Rallye,

die Rudolf Diesel Rallye und wurden Zweite bei der Rallye Bavaria und der Hessen Rallye. 1972 wechselte Jochen Berger zu ihm ins Cockpit und beide gewannen mit dem Capri die Baltic Rallye.

Den Capri stellen wir in der letzten Ausgabe ausführlich vor. Hier ein weiteres Exemplar und klar: es dürfte eines der interessantesten sein. Es handelt sich um den Wagen von Walter Röhrl, in dem er seine Rallye Lehrjahre absolvierte...



Rallye

# Ford Capri RS

Jim Hunt Magazine®

SRC/OSC legt nun den legendären Capri vom Walter auf. Es ist eine wunderbare Maschine. Technische Daten findet ihr in der letzten Jim Hunt Ausgabe, dort zeigten wir die Kleint Racing Jägermeister Rallye Capris in vollem Umfang. Trotzdem, diese

Designversion aus den Lehr- und Wanderjahren von Walter Röhrl können wir nicht vorenthalten. Das Auto war innerhalb kürzester Zeit ausverkauft. Der Hersteller legte nach und baute extra für uns noch ein paar Exemplare, was uns echt stolz macht und ehrt. Walter

und ich kommen aus der gleichen Stadt und vor einigen Jahren sind wir mal gemeinsam Rad gefahren. Er war mal bei uns daheim und hat was getrunken, das ist ewig her und heute würden manche Leute so was ungemein vermarkten. Wir nicht. Es war eine schöne



Kleint aus Hamburg nahm Walter unter Vertrag...

Rallye

# Ford Capri RS

Tim Hunt Magazine®

Zeit und ich erinnere mich noch, als er mir daheim bei sich in Regensburg den roten Porsche 959 zeigte, den er damals hatte. Und den Audi Sport Quattro. Zurück zum Rallye Capri von SRC/OSC. Unter seiner Haube

arbeitet ein Inliner Konzept, das massenzentriert die Kraft auf die Hinterachse weiter leitet. Der Antriebshalter ist entkoppelt und beweglich. Technisch ist der Capri eine feine Sache. Wenn man auch sagen

muss, dass der Tuner keine Autos für Einsteiger ohne technische Kenntnisse baut. Die Wagen brauchen minimal Service, möchte man jederzeit das Maximum herausholen. Schraubendreher und Gleitstoffe reichen.



# RACE TO THE CLOUDS

*Pikes Peak 1987*



*Ari Vatanen*

# *Peugeot 205 T16*

*Jim Hunt Magazine®*

## Rallye

# Pikes Peak 1987 Peugeot 205 T16



Jim Hunt Magazine®

Pikes Peak 1987: die Gruppe B fand ihr jähes Ende mit dem final tödlichen Unfall von Henri Toivonen und Beifahrer Sergio Cresto im Lancia Delta S4. Die Maschinen wurden zu gewaltig, die Unfälle zwangen die FIA zum handelt. Es kam, was keiner wollte: das Aus der Gruppe B. Peugeot war damals mit dem 205er sehr gut im Geschäft und als Ausstiegsszenario zeigten sich die Franzosen sehr geschickt. Sie verlängerten den 205er und präparierten einen für die Rallye Paris Dakar, die damals noch in Afrika, dort wo sie eigentlich hingehört, stattfand. Einen weiteren 205er präparierten

sie für das imageträchtige Race to the Clouds, dem Pikes Peak in USA. Er sollte mit Ari Vatanen am Steuer dem Audi S1 Paroli bieten, was letztendlich nicht möglich war. Walter und der S1 waren schlichtweg zu gewaltig, er gewann. Peugeot ballerte auf Platz 2. Nichtsdestotrotz ist der Peugeot 205 eine äußerst interessante Fahrmaschine in der Historie des Gruppe B Zirkus gewesen und wen kümmert es schon, dass er nun Bergrennen fuhr. Das war im Gegensatz zu heute eine völlig andere Nummer. Wie schon erwähnt findet die Paris Dakar nicht mehr in Afrika statt, was nicht nur

schade, sondern schlichtweg Bullshit ist. Die Tour de France hat auch nichts in Finnland verloren, nur weil dort vielleicht irgendwas besser zu machen sei... Ebenso verhält es sich mit Pikes Peak. Damals Ende der 80er war es pure Magie, als die selbstgebauten Mobile im Drift den staubigen Pfad gen Himmel hochfuhren. Immer eine handbreit vom Abgrund entfernt. Die Fahrten von Walter Röhrl im Audi S1 und Ari Vatanen im 205er und später im 405er Peugeot waren nicht weniger spektakulär. Heute fahren sie auf Asphalt. Nun, der Abgrund bleibt da. Aber im Vergleich



Kurz vor dem Testlauf: Ari wartet im Peugeot. Walter im Audi S1. Abgeklärte Routine im Cockpit, vor den Autos geschäftiges Treiben der Offiziellen. Walter fummelt wie üblich an seiner Armbanduhr, er stoppt immer mit. Ari hat seinen blonden Scheitel zurecht gemacht unterm Helm. Er summt eine finnische Polka beim Anzählen...



## Rallye

# Pikes Peak 1987 Peugeot 205 T16



Jim Hunt Magazine®

zu den Helden auf Schotter hat das heute schon ein wenig den Geschmack von Schnulli Driver... Die Welt ist softer geworden. Heute schalten sie mit Paddles. Damals waren Männer am Steuer, die die sequenzielle Schaltwippe mit der rechten Hand wuchteten, harte Kupplungen traten. Helden mit monströsen Maschinen, ohne Elektronik Schnickschnack, der alles erleichtert. Die Dakar findet mittlerweile in Südamerika statt. Welch Schwachsinn. Liegt die Zielankunft Dakar eigentlich im Senegal. Vielleicht wird's ja noch was und irgendwann

lagern sie die Tour de France doch noch aus nach Finnland, weil es dort viel kühler ist zum Atmen, das erspart dann wenigstens Asthma Sprays im Peleton. Denn fast jeder hat da Asthma, die anderen dopen so. SRC OSC erinnert an ein wahres Meisterwerk der Motorsportgeschichte: der gelbe Pikes Peak Peugeot 205T16 in Testversion. Ari Vatanen war der Mann der Stunde. Sein blonder Seitenscheitel in Form einer Badekappe gekämmt war wirklich legendär, so wie sein perfekter Fahrstil. Der lange blonde Finne hatte es

wirklich drauf. Wenn auch der Walter noch eine Spur mehr drauf hatte und das 1987er Rennen am Berg für Audi Quattro gewann. Unter der Haube hat der Peugeot die gleichen inneren Werte wie die 205er aus dem letzten Jim Hunt 37. Wer also mehr technische Details nachlesen möchte (falls das jemand noch nicht getan hat), bitte zur letzten Ausgabe greifen. Und nun viel Spaß beim Zurücklehnen und dem Betrachten der Bilder. Vielleicht spürt ihr mit zunehmender Höhe wie die Luft immer dünner wird. Und wie schmal der Grad

**Ari holt alles aus dem Turbo 16 raus. Mit höllischer Speed jagd er in Richtung Wolken, vor den Kurven stellt er den Wagen kurz an und bleibt hart auf dem Gas, nur keine Zeit liegen lassen. Der 205er brüllt infernal und lässt keinen Zweifel aufkommen: Hier kocht der Chef!**



## Rallye

# Pikes Peak 1987 Peugeot 205 T16



Tim Hunt Magazine®

zwischen Abflug in den Abgrund und Siegesfahrt ist. Wer nach der finalen Version sucht. Die gibt es bei Scalex. Mit Monsterflügel und Startnummer. Dafür mit weniger technischer Performance auf höchstem Niveau wie ihn der SRC/OSC Peugeot bietet. Der Vierturbo Motor mit Garrett Turbo holte aus nur 1775 Kubik wilde 424 PS bei 7500 Umdrehungen. Für Sound und Gewalt war mehr als gesorgt. Denn das alles entsprach einer

Literleistung von 238,87 PS. Dazu das niedrige Gewicht von 907 Kilo und klar: Allrad. Der Peugeot war eine Macht und es war klar, dass man nicht jeden Chauffeur ans Lenkrad lassen konnte. Das wäre fahrlässig gewesen. Es musste jemand her mit Erfahrung, Können, Wahnsinn und Killerinstinkt. Der schnelle Finne Ari hatte diese Tugenden in sich und er zeigte eindrucksvoll, was in diesem Wagen steckte.

Heute kann das jeder, der es drauf hat, nachmachen. Der Peugeot von SCR/OSC ist optisch wie technisch eine ausgefeilte Fahrmaschine für den wilden Rallyepfad. Ob man auf losem Untergrund oder auf Asphalt unterwegs ist, eigentlich eine reine Frage der Reifenwahl. Der Allrad 205er legt in allen Gangarten professionell los und liefert die ideale Basis für kurvigem Geläuf, egal ob bergauf, bergab oder in der Ebene.

**Ari kommt im voll ausgedrehten Dritten quer ums Eck geschossen. Mit abgeklärtem Blick geht's zum Gipfel. Der Peugeot ist in seinem Element.**



**Der mächtige Heckflügel sorgt für den nötigen Anpressdruck und Traktion an der Hinterachse. Der kurze Franzose fährt sich wie ein Samthandschuh.**



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



*Jim Hunt Magazine 2013*

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

**[www.Slot-Stop.de](http://www.Slot-Stop.de)**

Der „1:32 Shop“

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

# Swedish GP 1973



*Denny Hulme*

**Yardley McLaren**

## Rundstrecke

# Denny Hulme Yardley McLaren

Jim Hunt Magazine®

Die Macher von SRC/OSC liefern Rennfahrzeuge auf absolutem Spitzenniveau. Sie legen ihren Fokus klar auf eine extrem hohe Detailtreue und fahrdynamische Balance, was sich sehen lassen kann. Wer sich mit diesen Fahrzeugen befasst, sollte zwei Dinge haben: sehr feinfühliges Hände und Geduld. Sie sind nichts für ungeduldige Grobschlächtige, die besser beim Stockcar aufgehoben sind. Wer sich bei diesen Fahrzeugen als Mechaniker unter die Haube wagt, muss sich vorher genau überlegen, wie er vorgeht. Akkordarbeit und Hektik machen schnell einen Strich

durch die Rechnung. So wie es bei einem echten Mechaniker auch sein sollte. Vorher denken, dann handeln. Der neue Yardley McLaren von Denny Hulme aus 1973 ist so ein Schmuckstück der Formel 1 Geschichte. Es handelt sich um einen Prototyp, der uns lebenswürdigerweise schon vor Markteinführung zur Verfügung gestellt wurde. Einzig die Räder sollen noch anders sein in Serie. Aber damit kann man leben. Optisch sieht der rasende Sarg atemberaubend gut aus. Was sich in den letzten Jahren auf dem F1 Klassik Sektor getan hat, verdient mehr als Anerkennung. Es

muss gehuldigt werden, welche Lawine Fly damals losgetreten hat in dieser Wagenklasse. Sie fingen an, die Autos noch detaillierter zu bauen. Scalextric folgte im Windschatten und SRC/OSC setzt dem Thema die Krone auf. Ob man die einfacheren Details an der Karosserie nennen mag oder in technische Gestänge und Geröhre eintauchen will. Motor, Getriebe und Vorderachse, das sind absolut feingliedrige Einheiten hoher Modellbaukunst ab Werk. Die lenkbare Vorderachse ist ein Wunderwerk, das die Eingangs zitierten feinen, geduldigen Mechaniker Hände braucht,



So war die Formel 1 der 70er: der Yardley McLaren bietet pures Rennfahren mit brutalen Kräften in Kurven, auf Gerade, eigentlich immer.



## Rundstrecke

# Denny Hulme Yardley McLaren

Jim Hunt Magazine®

möchte man sich mit ihr technisch auseinander setzen. Wer diese Voraussetzungen nicht mitbringt: Finger weg! Es ist schade um die Mechanik und die Nerven. Man sollte sich schon auf dem Niveau eines Goldschmieds oder Uhrmachers bewegen, damit man

sich mit diesen feinen Dingen erfolgreich befassen kann. Nach ein paar logischen Schritten lässt sich der Yardley ganz gut auseinander nehmen. Auspuffrohre aushaken, Vorderachse zerlegen, was von selbst passiert. So fein ist dort alles im lenkbaren Bugbereich.

Nach ein paar gedanklichen Fingerübungen bekommt man das wieder zusammen, wie es sein sollte. Aber Geduld, Zeit, Fingerspitzengefühl! Sonst wird das nichts. Wie bei einem echten F1 ist hier alles höchst komplex. Warum wir die Kiste auseinander genommen



Feinste Details: Motor, Fächerkrümmter, Getriebe und Achsaufhängung. Wie in echt!



## Rundstrecke

# Denny Hulme Yardley McLaren

Jim Hunt Magazine®

haben? Der Magnet muss raus! Er sitzt unter dem Fahrer und das Fahrverhalten soll sich pur zeigen können. Die Getriebeeinheit im Heck bekommt sogleich einen Ölservice. Nun läuft alles noch weicher. Der kompakte Ford Motor wird im Chassis mit Klebstoff fixiert, nun sitzt er in seinem engen Bett fest. Es geht wirklich verdammt eng zu unter diesem technischen Boliden der 70er. Aber es geht, wenn man es richtig macht. Auf der Rennstrecke offenbart er nun seine Leistungsfähigkeit. Ohne Fahrhilfe. Wir sind in den 70ern und es ist traurig genug, dass heute alles mit Elektronik gestützt wird. Wir lieben das klassische Fahren und so sind wir hier genau richtig. Der F1 überträgt seine schiere Kraft auf richtig breite Walzen.

So gehört sich das! Grip im Überfluss, es macht Spaß mit dem historischen Gerät zu fahren. Die extrem feingegliederte, bewegliche Vorderachse arbeitet zuverlässig. Klar gegen die Wand sollte man damit nicht fahren. Aber das ist mit einem echten Rennwagen auch nicht ratsam. Also ich hab damit kein Problem, so etwas versteht sich bei mir von selbst, dass man nicht gegen eine Wand oder Hindernisse fährt. Ich gebe nach dem Warmlaufen mal richtig Gas. Der Ford Motor nimmt das Gas sauber an. Die Zündfunken sind gleichmäßig es gibt keinerlei Motorstottern oder anderweitige Aussetzer. Der F1 zieht mit maximaler Gasannahme seine Runden und ich fühle mich wie ein König im exponierten Cockpit. Die gelbe Scheibe nimmt etwas

Fahrtwind von meinen Schultern, aber der Druck ist nach wie vor gewaltig. Auf dem Visier sammeln sich tote Fliegen. Selbst schuld, wozu müsst ihr vor mir rumfliegen... Ich würde in Deckung gehen, wenn so ein F1 Geschoss auf mich zurast. Zudem es ist nicht zu überhören. Hinter meinem Rücken brüllt der Motor als gäbe es keinen Morgen. Ich muss schalten, von Hand. Wie ein Mann. Es gibt zum Glück keine langweiligen Wippen. Die Kupplung ist stramm, ich brauche richtig Beinkraft. Die Bremse ist ehrlich aber hart. Steige ich zu beherzt aufs Pedal, fängt es an zu rauchen, die Vorderräder stehen kurz. Runde für Runde gewinne ich an Routine und lasse es krachen. Es macht verdammt viel Spaß mit diesem Monoposto die Physik zu kitzeln. Fragile Vorderachse? Vergessen. Wozu soll ich gegen eine Wand fahren? Es macht viel mehr Spaß auf der Ideallinie zu räubern. Der Yardley McLaren liegt hervorragend. SRC/OSC ihr habt es drauf! Unsere Mechaniker auch. Sie haben ihn perfekt eingestellt.



**Souverän zieht der Klassik F1 seine Runden um den selektiven Kurs. Die Balance ist ausgezeichnet. Der Grip ebenso. Hat man sich mit der Dynamik vertraut gemacht, denkt man nur noch an die Ideallinie und fährt emotional elektrisiert seinen Stint. Keiner denkt über die fragile Vorderachse nach. Auch nicht, was passieren würde, wenn... Formel 1 der 70er ist nichts für ängstliche Naturen. Rennen fahren, um zu gewinnen. So, dass man überlebt. Im Cockpit wie auf den wirklich legendären Fahrerlagerpartys.**

**Nur vier Schrauben lösen die Haube. Es verlangt einen sehr versierten Feinmechaniker, möchte man den Yardley McLaren erfolgreich warten.**



# 1000km Nürburgring 1970

*Jim Hunt Magazine®*



*NSR*

# PORSCHE 908

Rundstrecke



## Porsche 908 1000km Nürburgring 1970

Tim Hunt Magazine®

Einfach, dezent und schnell wie es sein soll. Der Porsche 908/3 von NSR feiert ein Jahr nach seiner Ankündigung auf der 2017er Spielwarenmesse in Nürnberg sein Debüt auf der Rennbahn. Prätig präsentiert sich das Zuffenhausener Spyder Geschoss der schnellen 70er Jahre Prototypenklasse. Was steckt in ihm? NSR ist bekannt dafür, sehr schnelle Fahrmaschinen mit einer äußerst ausgefeilten Performance zu bauen. Nach dem erfolgreichen Porsche 917K, diversen Fords (GT40, 3 Liter, MK IV) kommt nun endlich wieder ein Porsche ins Klassik Segment der schnellen Italiener. Es ist kein Geheimnis, dass bei der Marke seit ihrem Bestehen, die technischen Parameter klar im Vordergrund stehen. Mit den Jahren wurde aber auch an der Optik immer weiter gefeilt und so ist es auch beim 908er. Was sein muss ist da, was nicht, wird zugunsten der Racing Performance reduziert auf ein Maximum. Trotzdem sieht er sehr gut aus und kann sich durchaus mit anderen optisch messen. Der Spagat aus Optik und Technik ist auch bei diesem Exponent



Optik und Technik spielen gut zusammen, wobei NSR klar den Fokus auf maximale Leistung gelegt hat. Sein kraftvoller Achtzylinder feuert aus zwei dicken Rohren. Die offenen Ansaugtrichter wurden bei Porsche mit Abdeckhauben abgeschirmt. Besser nicht nur bei launischem Eifelwetter. Der Fahrer sitzt direkt vor dem Motor. Einziges Sicherheitsgimmick damals: ein dezenter Überrollbügel...

## Rundstrecke

# Porsche 908 1000km Nürburgring 1970

Tim Hunt Magazine®

sehr eindrucksvoll gelungen. Einfach, flach, rennsportweiß und beeindruckend zieht der Klassiker agil seine Bahnen. Unter der Haube sitzt das typische NSR Antriebskonzept: nicht ganz Sidewinder und auch kein Anglewinder. Nennen wir es Sidewinder minus ein, zwei Grad. Das heißt, der Shark 20 Motor sitzt nicht exakt im 90 Grad Winkel zum Antriebsstrang, sondern leicht schräg aus der Flucht. Der Antriebshalter ist von Haus aus entkoppelt, was die Leistung des labil und somit schnell agierenden Fahrwerks auf ein hohes Niveau stellt. Wer noch ein paar Abstimmungsfeinheiten vornimmt, kitzelt das letzte PS aus dem 908er heraus. Der kompakte Motor ist eine gelungene Mischung aus purer Leistung und Angemessenheit. Seine Kraft kommt er mit dem 64g leichten Wagen spielerisch zurecht. 164gcm Drehmoment reichen für stramme Stints. Bei 12 Voltan Sprit entfaltet sich auf dem Drehzahlolymp 20000 Touren/Minute schiere Kraft, die den Porsche sehr frech losschickt. Es ist denkbar, den 908er mit moderaten 10 Voltan zu betanken. Denn auch diese Spritgüte genügt locker, um



Einfach, flach und rennsportweiß präsentiert sich der 908er Spyder in der Grünen Hölle. Mit sehr tief abgesenktem Schwerpunkt liegt er auf der Piste und zieht seine Runden. Optimal aufbereitet ist sehr viel Leistung drin, das sich über gängige Parameter im Chassis und der Spurbreite einstellen lässt.

## Rundstrecke



# Porsche 908 1000km Nürburgring 1970

Jim Hunt Magazine®

gut bei der Musik zu sein. Die vier Aluminium Stegfelgen mit Hohlkammer mobilisieren ein Luftpolster für die Reifen, was zu einem sagenhaft guten Grip ab Werk führt. Wir haben die Stock Reifen lediglich mit Klebeband abgezogen und das reicht, um sehr sportlich seine Rundenzeiten abzuspulen. Der L-Kiel arbeitet sehr frei, die weichen Schleifer liefern einen sauberen Zündfunken. Die Zündkabel im Chassis sind ordentlich verlegt, es kann ratsam sein, sie mit Klebeband oder -stoff in den Seitenstegen zu fixieren, damit sie wirklich ruhig sitzen. Die Karosserie wird wartungsfreundlich über nur zwei Schrauben gehalten.

Dezentes Lockern. Zusammen mit dem an sich entkoppelten Abtriebshalter ergibt sich ein wirklich sehr feinfühliges Setup, das besonders in Kurven ihre Vorteile ausspielt. Der 908er liegt wie das ach so oft zitierte Brett. Beschleunigung und Bremsen sind hervorragend. Er zieht sauber los, zieht sauber durch und bremst, wie es sich gehört: alles ist klar definiert, so wie man es von einem Wagen dieses Schlags erwartet. Was haben wir gemacht? Die mitgelieferten vier Madenschrauben zur Einstellung der Vorderachse haben wir von oben und unten ins Chassis gedreht. Ziel ist es, die Höhe des Vorderwagens präzise auf der

Richtplatte einzustellen und zugleich der Vorderachse das axiale Pendelspiel zu nehmen. Ab Werk hängt der Bug viel zu flach zur Piste hin. Eine Angleichung auf identisches Niveau zur Hinterachse sorgt nicht nur für ein neutrales, ausgeglichenes Fahrverhalten. Es verhindert auch, dass der 908er aufsetzt. Die schmale Vorderachsspur haben wir seitlich mit je einer 1mm Distanz austariert. So stützt er sich in Kurven wirkungsvoller ab als im Serienzustand und zudem sieht die Spur authentischer aus. Die Hinterachse erhielt an beiden Seiten jeweils einen 0,5mm Spacer. Nun sitzen die Räder schön in der Karosserie, der Wagen



**Kompakter Spyder: kurz, breit und stark. Er steht für agiles Rennen fahren, leistungs- und reaktionsstark nimmt er die Rundenkilometer unter die Reifen. Ob 10 oder 12 Voltan muss jeder für sich herausfinden. Man sollte reaktionsschnell und wach bleiben, geht man mit ihm ans Limit. Legt er richtig los, wird die Luft dünn, für Gegner oder einen selbst...**

Rundstrecke



## Porsche 908 1000km Nürburgring 1970

Jim Hunt Magazine®

liegt deutlich besser als vorher. Auf eine übertriebene Optik wollen wir echt verzichten, das überlassen wir anderen. Die Räder müssen schön authentisch in der Karosse sitzen, so wie es in den 70er eben war. Abschließend wurden alle Lagerpunkte der Achsen, die Motorwelle und das Getriebe mit Gleitmittel gewartet. Die neu gewonnene Leitgängigkeit der Komponenten erhöht ihre Lebensdauer und steigert zugleich die Fahrleistung des Spyders. Von den Proportionen her wirkt der Klassik Sport Prototyp gut

getroffen, deutlich besser als das ältere Modell von Fly aus der frühen Vergangenheit der Marke. Wer schon einmal einen echten Spyder gesehen hat weiß, dass der ganz schön breit ist, so wie das Gerät von NSR. Der Fahrer sitzt eingebettet in seinem Cockpit und ist umgeben von schneller Leichtigkeit wohin seine Augen blicken. Damals gab es keine Sicherheitsaspekte, bis auf den Überrollbügel. Hätte man einen Frontalcrash gehabt, wären die Beine des Fahrers als Erstes in Mitleidenschaft gezogen worden. Jo Siffert klagte mal

bei in einem Interview, dass man zu dieser Zeit öfters Blasen an den Füßen hatte, da die heißen Leitungen des und der Ölkühlers an sich, sehr nah zur Pedalanlage war. Ob das beim NSR Spyder ähnlich ist, wir werden es nie erfahren und das ist auch gut so. Heiß sind die Rundenzeiten, der Regler und die Reifen. Das soll in der Komfortzone des Rennsports 2018 genügen. Der Siegerwagen der 1000km Nürburgring aus 1970 ist ein sagenhafter Einstieg von NSR in die Spyder Welt. Es kommen noch weitere Versionen. Wir freuen uns!



Hohes Technik Niveau: Aluminiumstegfelgen, kalibrierte Achsen, Präzisionsgetriebe, entkoppelter Antriebsstrang und eine einstellbare Vorderachse. Der 908er hat einstellbare Parameter zum schnellen Rennen fahren. Seine sagenhafte Performance maximiert den Spaß und reduziert Rundenzeiten auf ein Minimum.

# *Reduced to the max*



***MRRRC FORD MK IV***

## Rundstrecke

# Ford MK IV

Jim Hunt Magazine®

Von der Insel kommen ganz kleine, feine Rennwagen. Gemeint sind die von MRRC. Die Traditionsmarke beherrscht den Spagat aus Einfachheit, Robustheit und maximale Chassis-Karosserie Entkoppelung ab Werk. Basis bildet das raffiniert einfache und zugleich geniale Standard Chassis, der sich in seiner Länge auf sehr viele Formate einstellen lässt. Zentral sitzt ein Longcan

Motor mit kleiner Blockgröße. Er lässt sich mit einer Schraube zusätzlich sichern, was der Fuhre nur gut tut. Vibrationen verschwinden dann nicht im Getriebe. Sondern jedes PS fließt effizient in den Antriebsstrang, der logischerweise als Inliner konzipiert ist. Die L-Kiel Situation ist einfach erzählt. Er hat senkrecht etwas Spiel, das sich mit dem Einsatz von Distanzscheiben

(aus dem Zubehör) perfekt auf die Bedürfnisse einstellen lässt. Oder man ersetzt ihn gleich durch ein verschraubtes Pendant. Die Reifen besitzen guten Grip, der für die Heimbahn locker ausreicht. Die Achsen sind meistens sehr nahe bis optimal gerade, was bei manchen Großserienherstellern nicht immer der Fall ist. Auf das Standard Chassis setzt MRRC



Klein, fein und trotzdem alles dran und drin, was man braucht. MRRC baut den MK IV in sagenhaft einfach und trotzdem wunderschön. Stimmige Proportionen, tolle Details und ein überzeugender Look. Mit sehr wenig Aufwand lässt sich der klassische Bolide magnetfrei optimieren. Fahrfreude und Optik sind dabei im Einklang.

## Rundstrecke

# Ford MK IV

Jim Hunt Magazine®

verschiedenste Karosserien, die durch typenabhängige Felgen optisch perfekt ergänzt werden. Ab Werk sitzt im Chassis auch bei MRRC ein Magnet, den man allerdings ganz leicht ausbauen kann. Setzt man je eine Lage Blei in die zwei Magnetfächer vor und hinter

dem kompakten Inliner Aggregat, schon hat man meist das ideale Setup gefunden. Karosserieschrauben noch etwas lockern und schon geht es los. Sehr schön los, denn die Autos laufen mit 12 oder niedrigerem Voltan Sprit hervorragend. So einfach ist das Konzept.

Der obligatorische Ölservice der Antriebsmechanik bei Radlager, Getriebe und Motorwelle versteht sich von selbst. Die Karosserieschrauben leicht lockern, schon fährt er noch geschmeidiger um die Kurven. Das MRRC Fahrwerk ist perfekt vom Aufbau entkoppelt.

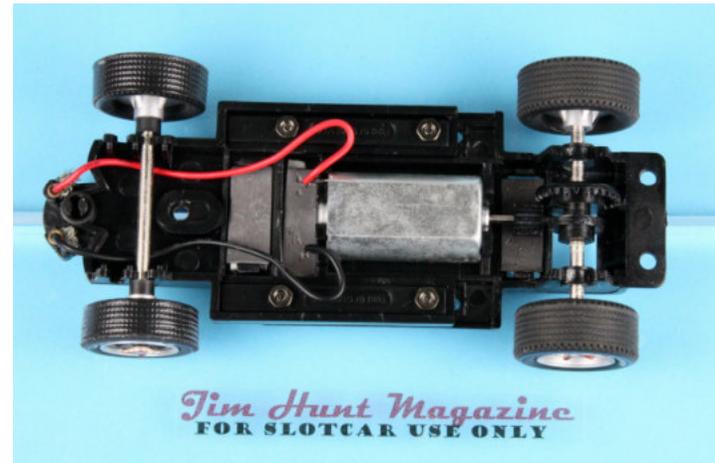


**Rundstrecke**

# Ford MK IV

*Tim Hunt Magazine®*

Der Reifengrip ist perfekt. Die Vorderräder mit Klarlack überziehen und es kann losgehen. Den Inliner Motor haben wir fest geschraubt. Schade, dass das nicht ab Werk ist, denn die Löcher sind bereits im Halter wie Motor vorhanden. So läuft alles noch einen Tick besser. Blei vor und hinter den Motor und es kann los gehen. Manche Ausführungen kommen mit zwei Lagen aus, manche brauchen vorne noch eine weitere Blei Einheit. Der L-Kiel bekam einen Spacer spendiert. Das reduziert sein Axialspiel.



Ein Exponent aus der überschaubaren aber trotzdem breiten Flotte von MRRC ist der Ford MK IV. Er ist formtechnisch sehr gut umgesetzt. Nicht so schwülstig wie der neue von Scalextric. Beim MRRC sind die Proportionen stimmig, die Heckpartie fällt sehr schön fließend und elegant ab, wie es beim Gerät aus der Vergangenheit der Fall war. Warum man bei Scalex hinten überdimensionale Dragster Reifen aufzog und das Heck derart entgleiten ließ, darüber kann man sich nur wundern. Der Ford vom MRRC läuft sehr sauber um den Kurs. Nach dem obligatorischen Ölservice aller Lagerpunkte und des Getriebes, schnurrt das einfache Kerlchen Runde für Runde präzise und mit einem wunderbar überschaubaren Grenzbereich um den Kurs. Die Reifen begeistern, der Spagat aus Grip und Schlupf ist sehr schön wiedergegeben, wobei ihre Tendenz klar zum Grip neigt. Optisch ist die Karosserie wunderschön lackiert, die Logos darauf peppen die Optik auf und es ist schon unglaublich und glaubhaft zugleich, dass dieser Hersteller es schafft, so ein schönes, einfaches und hervorragend funktionierendes Rennauto auf die Ideallinie bringt. Mittlerweile hat sich eine schicke Sammlung aus Fahrzeugen dieser Marke bei mir eingenistet. Ich mag dieses Konzept und freue mich immer wieder auf das Fahren dieser wirklich interessanten Gefährt.

American Classic oder Hallibrand Felgen. Wie beim Original sind die Flügelschrauben links rot und rechts blau. Übersicht beim Radwechsel an der Boxe. Rechts-oder Linksgewinde... Dieses Problem gibt es beim Slotcar nicht.

# BMW M6

## Bayerischer GT3



## Rundstrecke

# BMW M6 GT3

Jim Hunt Magazine®

Der Sechser BMW hat eine lange Tradition die zurück in die Achtziger Jahre geht. Der M635 CSi war die Antwort der Bayern auf den schwäbischen Porsche 911 Turbo. Die Zuffenhausener mussten nachrüsten und brachten eine kleine Serie des Turbo Elfers in S Variante, die den erstarkten M6 von damals wieder leicht auf die Plätze verwies, denn er war mit dem Vierventil Sechszylinder, der auch im M1 werkelte zu schnell für den Porsche Turbo geworden. Mein damaliger Trainer fuhr so einen M 635 CSi und ich

werde die Rekordfahrt von Nürnberg nach Regensburg nie mehr vergessen. Es war beachtlich, welche Kraft in diesem Wagen steckte. Der Sound war atemberaubend und die Performance auf der Autobahn eine Darbietung der besonderen Art. Danke Coach, das war echt ganz großes Kino für mich in den 80ern. Das war den Bayern nicht genug. Parallel zur Straßenversion gabs die Rundstreckenvariante, die in einigen Exemplaren für Furore sorgt. Spirit baute vor einigen Jahren diese wunderschönen Autos, leider gibt es die Marke nicht

mehr und ich bin froh, ein paar dieser Boliden im Rennstall zu haben. Nun kommt Carrera aus der Boxe. Sie haben sich Zeit genommen und den aktuellen M6 als GT3 fertig gestellt. Wunderschöne Formen und Farben. Der Detaillierungsgrad ist sehr hoch und es macht bereits im Stand Freude, den Bayern zu betrachten. Es ist ein großes, ein sehr großes Auto. Klar der Sechser an sich ist ein stattliches Gerät. Als GT 3 mit erstarkten Attributen für die Rennstrecke erst Recht. Ein mächtiger Heckflügel sorgt für Abtrieb und



Angriffslustig offenbart sich der 6er im Rückspiegel der Konkurrenz, falls die ihm überhaupt von vorne zu sehen bekommt. Der große GT3 lässt sich durch wenig aus der Ruhe bringen. Stoisch und präzise zieht er seine Linie durch. Länge läuft, das zeigt sich bei wenigen so eindrucksvoll wie bei diesem neuen Rennsport Boliden aus Bayern.

## Rundstrecke

# BMW M6 GT3

Jim Hunt Magazine®

Grip an der Hinterachse. Ausgestellte Radhäuser für eine breitere Spur und das gewisse Etwas, wenn er sich von hinten im Rückspiegel nähert: tiefer Respekt und nichts wie weg, sonst wird's ernst. In den Radhäusern schlummert tiefschwarze Leichtbau Felgen mit Slicks, die zu einem bulligen Gesamtschwarz verschmelzen. Die Karosserie bietet feine Details und trotzdem die von Carrera gewohnte Solidität. Der M6 hat Nehmerqualitäten, man muss bei einem Ausritt ins Kiesbett nicht sofort befürchten, das Auto abzuschreiben. Alles ist solide konstruiert, der Wagen

verzeiht Fehler, sollte man etwas schief gehen, beim Rennen fahren. Sind wir schon unterwegs auf der Piste: mal sehen, was er auf der Strecke kann. Der M6 punktet durch seinen wirklich langen Radstand und die enorme Spurbreite. Das sorgt in der Tat dafür, dass er Fehler verzeihen kann, wenn er es überhaupt muss. Gediegen und ruhig gleitet er über die Rennstrecke.

Wir haben schon lange keinen Wagen mehr gefahren, der eine derartige Gelassenheit präsentiert. Aber keine Spur von Gemütlichkeit, der M6 ist dabei wirklich schnell unterwegs. Sein Inliner Motorkonzept verteilt die Kraft gleichmäßig auf die Hinterachse. Es gibt keine hektischen Beschleunigungs- oder Bremsmanöver. Absolut ausgeglichen nimmt er die Rennstrecke unter

**Schnelle Richtungswechsel nimmt er genauso gelassen unter seine Slicks wie lange Geraden. Sein ausgeglichenes Temperament im Fahrwerk macht ihn prädestiniert für lange Renn Distanzen. Hier spielt er seine Trümpfe voll aus.**



## Rundstrecke

# BMW M6 GT3

Tim Hunt Magazine®

seine BMW Nieren und bleibt dabei in jeder Fahrsituation sehr gut beherrschbar. Wir fahren mit 12 Voltan Sprit und haben die Hafthilfen ausgebaut. Die L-Kiel Rückstellfeder ebenso. Das ist nicht nötig, wenn man auf den Haftverstärker vertraut. Fährt man ohne,

ist das Einlenkverhalten noch eine Spur präziser. Der Grip der Slicks ist auf der Carrera Bahn eine ausgewogene Mischung. Wir haben sie mit Klebeband abgezogen und das reicht bereits für eine solide Laufleistung. Die Rundlinge liegen ab Werk mit ihrem

gesamten Querschnitt gut auf der Strecke, ein Rundscheifen haben wir daher nicht für nötig erachtet. Die Vorderräder haben wir in Serienzustand gefahren, da sie keinen kontraproduktiven Grip in Kurven zeigten. Der BMW ist ein rundes Konzept, das nicht nur zu einem runden Fahrstil erzieht. Er fährt sich auf seiner bereits erwähnten Geometriedaten sehr rund und er dürfte auf Langstreckenrennen der perfekte Partner sei, wenn die Konzentration der Piloten mit fortlaufenden Stunden nachlässt. Auf den M6 ist Verlass. Runde für Runde, Stunde für Stunde. Die Schubert Version gibt es bisher nur in Digital132, was sich auf analogen Bahnen ebenfalls fahren lässt. Man hat dann Fahrtlicht, was den optischen Aspekt klar unterstreicht. Den Stars and Stipes gibt es in Evolution wie in Digital132. Wir haben ihn als Gegenstück zum digitalen Schubert in analog gefahren. Ach ja, die Getriebe und Lager sind bei Carrera ab Werk gut mit Gleitmittel versorgt. Ein wunderbares Konzept der M6. Leise, schnell und ausgewogen. Siegfähige Freude am Rennen fahren.



**Inliner Konzept für zentralisierte Massen. Langer Radstand: Laufruhe und Souveränität: BMW M6.**



[ Bitte wählen! ] ▾

## PRODUKTÜBERSICHT

- [Arrows](#)
- [Avant Slot](#)
- [DSlot143](#)
- [BRM](#)
- [Carrera Digital 124 >>](#)
- [Carrera Evolution >>](#)
- [Diverse Hersteller >>](#)
- [Fly >>](#)
- [Fly Alpha](#)
- [LM Miniatures >>](#)
- [Mr Slotcar](#)
- [MRRC >>](#)
- [MSC](#)
- [Ninco >>](#)
- [NSR >>](#)
- [Policar](#)
- [Racer >>](#)
- [Revell >>](#)
- [Scaleauto](#)
- [Scalextric >>](#)
- [Schnäppchen](#)
- [SCX >>](#)
- [Sideways >>](#)
- [Slotwings >>](#)
- [Slot.it >>](#)
- [SRC >>](#)
- [Spirit >>](#)
- [Thunderslot](#)
- [Zubehör >>](#)

## ALLGEMEINES

- ✎ [FAQ'S](#)
- ✎ [Links](#)
- ✎ [Newsletter](#)

### Proto



CB080P 512BB

### Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

### Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

### Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

### Dekoration



LS313 Reklametafel

Wenn Sie Fragen haben sollten oder etwas bestimmtes suchen, können Sie uns wie folgt erreichen:

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

### Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

Aktualisiert: 04/09/17

### Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

### Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

### Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

### Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

### Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

### Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

### Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

### SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16

Designversion

Tim Hunt Magazine®

# Porsche 997 RSR



# Silverstone 2009

**Designversion**

# Porsche 997 RSR

Der NSR Porsche ist keinesfalls in die Jahre gekommen. Er ist nach wie vor ein Leistungsträger im modernen GT Sport. Die aktuelle Version stammt aus Silverstone 2009. Das einfache aber effiziente Farbenspiel rennsportweiß mit schwarz und gelb wirkt eindrucksvoll. Rote Akzente unterstreichen die rasante Optik. Auf dem Heck sitzt ein mächtiger Flügel, der den Wagen mit Boxermotor auf Kurs hält. Unter der Haube arbeitet ein ausklappbarer, einstellbarer Schwingarm für eine zuverlässige Zündkurve in allen Fahrsituationen. Der kraftvolle Motor mobilisiert wie bei NSR gewohnt ordentlich Leistung und Drehmoment, der den Zuffenhausener temperamentvoll auf die Jagd schickt.



Designversion

Tim Hunt Magazine®

# Fiat 500 Assetto Corse



# Klein ganz groß

## Designversion

# Fiat 500 Assetto Corse

Der kleine Fiat von NSR geht im Renntrimm weiterhin flott an den Start. Der sehr kompakte Sportler im Hosentaschenformat bringt sehr viel Fahrfreude an die Strecke. Die überschaubaren Abmessungen und die inneren technischen Werte zaubern einen formidablen Auftritt auf das Rennparkett in der kleinen Hubraumklasse. Die Familie an Assetto Corse Fiats wächst beständig, so dass sich sehr schön bunte Startfelder realisieren lassen. Der 500er hängt temperamentvoll am Gas und liegt sehr souverän auf dem Asphalt. Seine breite Spur und sein ausgeklügelter Schwerpunkt lassen ihn zum ernsthaften Gegner auch im Rückspiegel größerer Wagen werden. Ob man Markenpokal oder offene Klasse bevorzugt? Ausprobieren und man wird staunen, was in dem kleinen Kerlchen steckt.





**Spielwarenmesse**  
International Toy Fair  
Nürnberg

***Was  
kommt  
2018/19?***



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



Anfang Februar öffnete die Spielwarenmesse in Nürnberg wieder ihre Pforten. Das internationale Parkett zeigte was momentan im Trend ist. Jim Hunt Magazine zog am ersten Messtag los um die wichtigste News für unsere Leser zu recherchieren. Vor einigen Jahren bedeutete das verdammt viel Laufarbeit, Termine, Fotojobs und inmitten der riesigen Hallen Orientierungsarbeit. Das Angebot war wirklich sehr breit gefächert im Gegensatz zur Jetztzeit. Was hat sich verändert? Das Angebot an Slot Ausstellern hat sich auf der Messe neu strukturiert. Kleinere Anbieter sind nicht mehr vertreten. Und wenn doch, dann mit straffem Sortiment und kleinen Ständen. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht mehr genügend Angebot an Slotartikeln zu kaufen gibt. Heute spielt sich eben vieles in www ab. Standkosten und hohe Hotelrechnungen sind nicht mehr für

alle drin. Der alljährliche Hype, wer als erstes wackelige Fotos knipst und unkommentiert ins Netz stellt... das hat sich mittlerweile auch etwas beruhigt. Die Szene bietet mehr Gelassenheit und Übersicht. Genau hinschauen ist das, was langfristig zählt und funktioniert.

### Was gibt es Neues?

Weltmarktführer Carrera dominiert mit dem breitesten Angebot. In allen Maßstäben geht es analog wie digital rund und es warten diverse interessante Neuheiten mit Leitkiel im Slot.

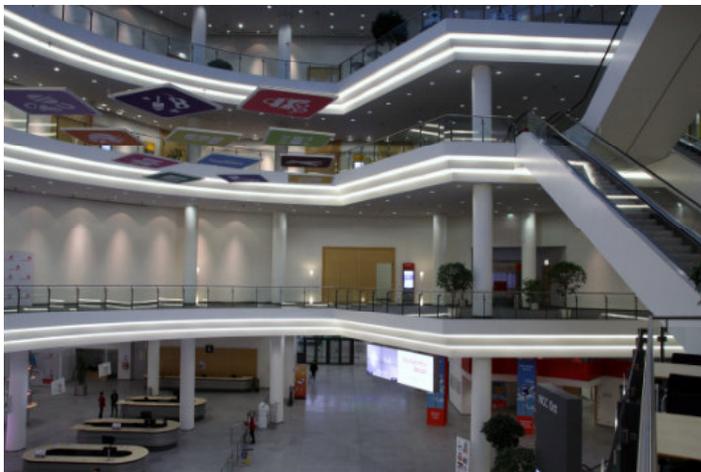
Scalextric zeigt sich dieses Jahr auch etwas kleiner als man es von früher her kannte. Doch das Angebot der Briten kann sich sehen lassen. Neben Designversionen warten ein paar echte Neuigkeiten auf die Fangemeinde.

Ninco baut leider immer mehr ab. Sie zeigten sich trotzdem mit einem extrem schlanken Sortiment. Schade, dass nicht mehr möglich ist. Hatten die Spanier einmal richtig tolle Autos realisiert. Vielleicht geht es dort irgendwann mal wieder aufwärts bleibt zu hoffen.

Die schnellen Italiener von Slot.it mit Policar und NSR sind wie jedes Jahr vertreten. Sie halten die Fahne hoch und zeigen, was sie sich Neues ausgedacht haben.

Nicht alle Hersteller sind auf der Messe präsent. Es gibt einige Neuheiten, die sich sehen lassen können. Thunderslot baut sein Sortiment an CanAm Boliden weiterhin aus. SRC startet durch mit wunderschön gemachten Fahrzeugen. Siehe in Jim's Universum, weiter vorne! Das Slot Karussell dreht sich weiter, Jahr für Jahr. Stunde für Stunde. Runde für Runde.

***Viel Spaß bei unserem Messe Rundgang! Wir freuen uns auf die Neuheiten... Einige kommen zeitnah, andere werden auf sich warten lassen. Nur die Ruhe, wir werden rechtzeitig berichten, sobald die neuen Wagen zu haben sind.***



# Was kommt 2018/19?

*Jim Hunt Magazine®*



**Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?**

***Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck***



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



### Slot.it / Policar

Start der Messerunde bei Maurizio Ferrari. Jedes Jahr treffe ich ihn früh morgens und jedes Jahr hat er einen Staubsauger in der Hand, um seinen feinen Stand in Stand zu halten. Wir kennen uns seit vielen Jahren. Es gibt einen ausgezeichneten Espresso, den er im Inneren des Stands zaubert. Wir reden über Oldtimer restaurieren, zeigen uns Bilder. Reden über dies und das, über alte Bekannte. Und klar, es gibt Neuheiten zu bestaunen. Die Vitrinen sind offen, die Kamera scharf und los geht's. Zudem steht auf seinem Stand eine Neuheit, der Policar Track. Ein neues Schienensystem komplett in Schwarz, noch im Prototypen Status, aber aussagekräftig und man kann auf einem kleinen Oval testen, wie sich das

fährt. Der Testshot ist noch nicht, wie es sein soll. Die Randstreifen haben schon die strukturelle Beschaffenheit, wie die Strecke hinterher im Auslieferungszustand strukturiert sein wird.

**Policar Formel 1 Klassik. Es dauert gut ein Jahr, bis so ein Modell von der Idee bis zum ersten Modell realisiert werden kann. Die Palette an Lotus wird weiter ausgebaut. Der Ferrari wird heiß erwartet... Wir sahen letztes Jahr den ersten Testshot, damals noch aus einer Tüte bereit gestellt. Nun steht ein weißes Testshot Modell bereits auf dem Sockel und es geht weiter voran...**





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

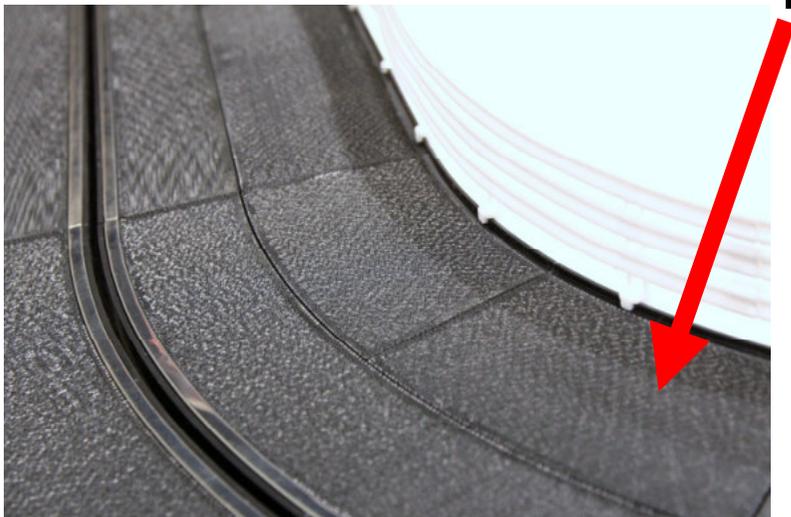
## Jim Hunt Messe-Report



### Slot.it / Policar



*Policar Rennbahn! Der Belag ist noch nicht so, wie er sein sollte. Maurizio Ferrari verriet, dass die Oberfläche so sein wird, wie die Randstreifen bereits jetzt sind. Unten links kann man sich in der Vergrößerung ein Bild machen, wie das aussehen wird. Es kommen diverse Kurvenradien und Randstreifen innen wie außen dazu. Die Strecke ist ab Werk schwarz. Die Bahnleiter machen einen vernünftigen Eindruck. Wir sind gespannt, wann die neuen Bahnelemente zu haben sein werden und noch interessanter: wie kommen sie wohl auf dem Markt an?*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

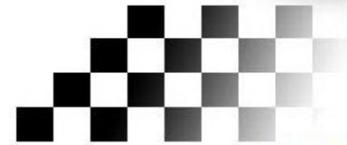


## Jim Hunt Messe-Report

### Slot.it / Policar

*Klassischer Ferrari Testshot. Unten ein grauer, moderner Maserati GT3. Richtig neu: ein Rallye Wagen von slot.it. Es handelt sich um einen Toyota... Und: die Gruppe C geht weiter...*





## Suche

Startseite » Katalog

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

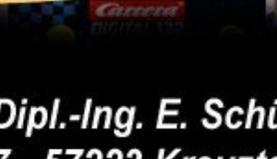


30346 - 65,99 EUR

*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 EUR  
**Summe 65,99 EUR**  
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



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Slot.it / Policar



**DTM total. Die klassischen DTM Wagen von Alfa und Opel erhalten Zuwachs und es kommt der 190er Benz im DTM Trimm!**





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Slot.it /Policar

*Bekannte Gesichter in neuen Farben: Audi R18, McLaren GTR F1, Porsche 911 GT1 98. Facelift: Lancia LC2 mit sichelförmigen Flaps vorne seitlich am Bug.*





© 2015 Jim Hunt Magazine®

*Jim Hunt Magazine®*

**In allen Hubraumklassen live dabei**



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera Digital132

Marktführer Carrera startet auch 2018 wieder richtig durch mit dem breitesten Angebot an Slotcars. Quer durch alle gängigen Maßstäbe 1:24, 1:32, 1:43 - analog wie digital - geht es richtig zur Sache. Neben bekannten Formen die als Designvarianten kommen werden, erscheinen einige Neuigkeiten, die die Fangemeinde lieben werden.



Die Palette der Gruppe 5 wird konsequent erweitert. Porsche 935 Moby Dick, Capri Turbo, Monza Dekon. Dazu kommen weitere BMW M1 Versionen...

Back to the roots: optisch 70er, technisch 2018. Das neue Digital132 Retro DRM Set bringt klassisches Flair nach Hause.



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera Digital132

DTM total: Audi, Benz und  
BMW in neuen Varianten:





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera Digital132



Neue Sets und ein Lechner Motorsport 997 RSR.  
Dazu ein weiterer M6 GT3.



In der Carrera World steht in 3D Drucker, mit dem sich jeder Gast auf Wunsch als Fahrerfigur drucken lassen kann. Hier im Bild sitzt der Chef Herr Andreas Stadlbauer im Porsche Cabrio. Er wurde mit dem modernen Verfahren innerhalb einer gewissen Wartezeit gescannt und anschließend als Figur erstellt. Ein nettes Gimmick, das bestimmt jedes 991er Cabrio zu einem Unikat werden lässt.





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera



Weitere neue Sets von Evolution und Digital124. Am Stand war diesmal der aktuelle Ekström Audi aus der DTM zu sehen: in echt, als 1zu24 und als 1zu32 Slotcar. Und: es kommt ein neuer, moderne Zeitmessung/Rundenzähler für die Evolution Bahn.



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera



Weitere neue Sets von Evolution und Digital124. Am Stand war diesmal der aktuelle Ekström Audi aus der DTM zu sehen: in echt, als 1zu24 und als 1zu32 Slotcar. Und: es kommt ein neuer, moderne Zeitmessung/Rundenzähler für die Evolution Bahn.



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



### Carrera Digital124

Neuheiten im großen 124 Maßstab: Corvette C7R, Porsche 997 RSR, Audi R8 und Co...





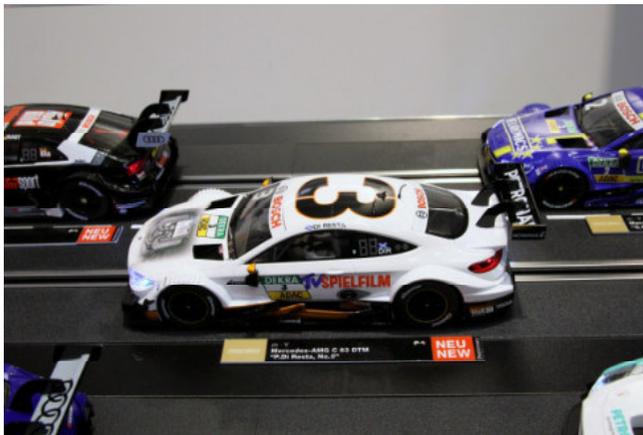
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera Digital124

Alles in groß! Porsche 917K Gulf, gelber BMW M1 Kreistelefonbuch, Ferrari, Audi A5 DTM



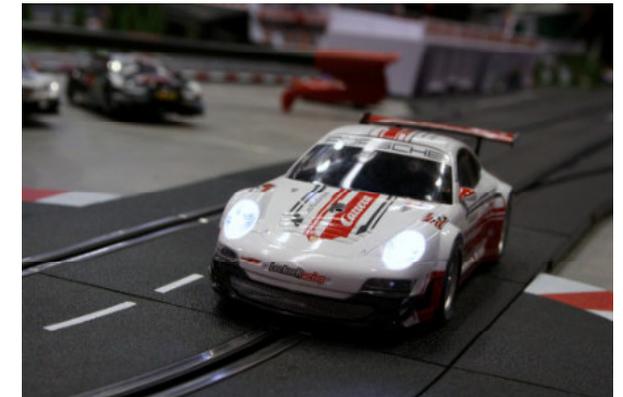


Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera Digital124



*Die Capri Turbo kommen in 124. Dazu ein klassischer Ferrari und der Lechner Porsche... Er hat eine Besonderheit am Bord: die verraten wir auf der kommenden Seite...*



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



### Carrera Digital124 Kamera Auto mit Reality Brille



*Die Besonderheit im Lechner RSR: er ist ein Kamera Wagen. Im Cockpit sitzt die Linse und mit einer virtual reality Brille kann man die Geschwindigkeit des Autos vor den eigenen Augen erleben. Die Maßstabsgeschwindigkeit ist natürlich höher als die Reale. Aber man bekommt einen Eindruck von der Strecke und was sich in einem Rennwagen Cockpit aus Sicht des Fahrers abspielt....*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Carrera My First, Digital143



*My first Carrera: eine batteriebetriebene Bahn für die ganz Kleinen. Und: neue Sets von Digital 143: Formel1 und DTM.*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



### Scalextric

Die Briten ziehen ihr Konzept durch: der Stand ist offen und gut zugänglich und kompakt wie in den Vorjahren. Es gibt diverse Designversionen und ein paar Neuheiten zu bestaunen.



Tourenwagen: Ford Sierra und BMW M3





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Scalextric



US Klassiker: Chevy Camaro, Dodge  
Challenger und Charger. In Gelb: AMC Javelin





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### Scalextric



*Die Amis flippen aus, weil der alte Monte Carlo kommen wird. Bei uns auf dem Kontinent dürfte sich die Begeisterung bis auf ein paar US Fans in Grenzen halten.*

*Lambo als Testshot und McLaren F1 GTR unten. Es stellt sich die Frage, warum schon wieder dieses Modell? Er war vor Jahren von Ninco und auch später von Mr. Slotcar gebaut worden...*

*Ford XW Falcon: eher in Übersee ein Thema als bei uns. Freunde aus Australien erwarten ihn mit ganz großer Vorfreude. Dort ist dieses Auto sehr bekannt. Wir werden sehen.*



# 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



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Scalextric



*Gulf und GT40 geht immer: 3er Set von den legendären Klassikern aus Le Mans.*



*Ford MK IV und Jaguar E-Type: Solo und Set. Und ein Castrol Hundeknochen MKI Escort.*



*Alt trifft neu: Langheck Ford*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Scalextric



Porsche 911 RSR; Aston Martin Vantage GT3



1er BMW und Passat der BTCC



AMG GT3 im Glitzerlook. Alter Bekannter:  
Maserati unten.



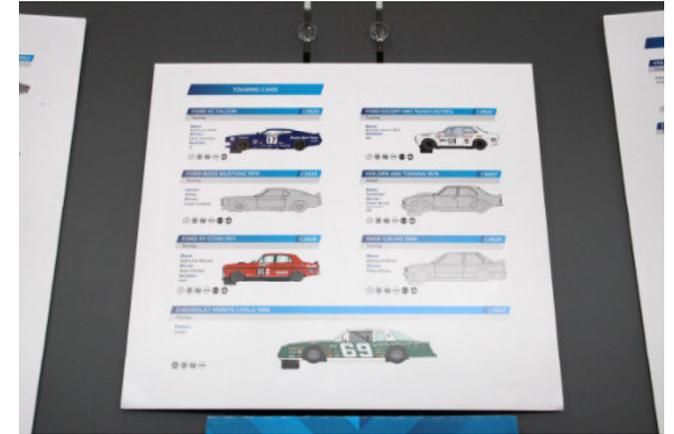
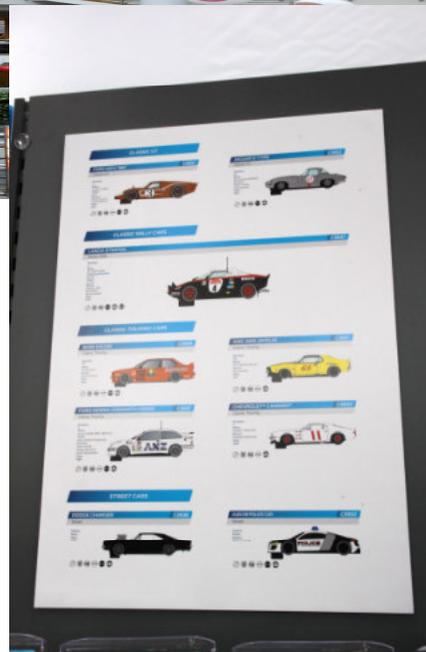


Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Scalextric

*Klassische Neuheiten Ankündigung auf Bildtafeln.  
Designversionen, die es so noch nicht als Handmuster gibt.*



# Jim Hunt Fachvokabeln

**MTS** = Magnetic Traction System

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

**L-Kiel** = Leitkiel

**Doppelzündung** = Doppelte Schleiferwicklung am  
L-Kiel

**Zündanlage** = Kabelverlegung im Chassis

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

**Tuner** = Fahrzeugschmiede/Hersteller

**Ideallinie** = Slot

**Zapfsäule** = Transformator, Stromquelle

## 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.*



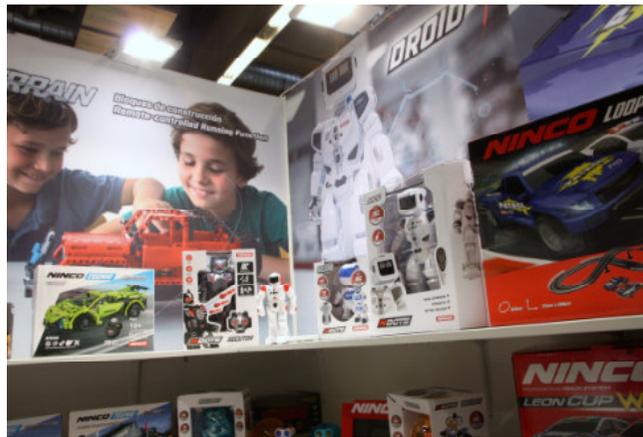
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

### Ninco

Die Spanier haben sich weiterhin in Sachen Slot reduziert. Die spartanischen Lexan Modelle des Vorjahres sind nun zu sehen. Und die Spielzeug Bahn in 1zu43... Schade, dass sich nichts Neues tut, baute Ninco einmal wirklich sehr schöne Fahrzeuge und überraschte Jahr für Jahr mit wunderbaren Neuheiten auf der Messe.

*Ninco zeigt Präsenz. Leider ist das Slotcar Thema sehr reduziert worden.*





© 2015 Tim Hunt Magazine®

*Tim Hunt Magazine®*

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg



## Jim Hunt Messe-Report

### NSR

Die Italiener zeigen in klassischem Rot auf ihrem Stand, was kommen wird. Marc Eicker, der Importeur lädt zum Gespräch und es gibt allerlei Dinge zu bereden. In der Vitrine zu sehen, der neue, weiße 908er, den wir bereits in dieser Ausgabe im Test haben. Designversionen und die GT3 Neuheit, der Mercedes AMG GT. Dazu bringt NSR einen Mini Decoder, der sagenhaft flach ist und Carrera Digital bedienen wird.



*Neues Thema: der AMG GT3 auch bei NSR. Auf dem Plakat ist die erste Version abgebildet. In den Vitrinen sind erste Rohmuster zu sehen.*





Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report

NSR

*Porsche 908/3. Neu und schon bei uns im Test.*



*Designversionen von Porsche 997 RSR, 917K,  
Ford MK IV, Corvette C7R und Audi R8.*





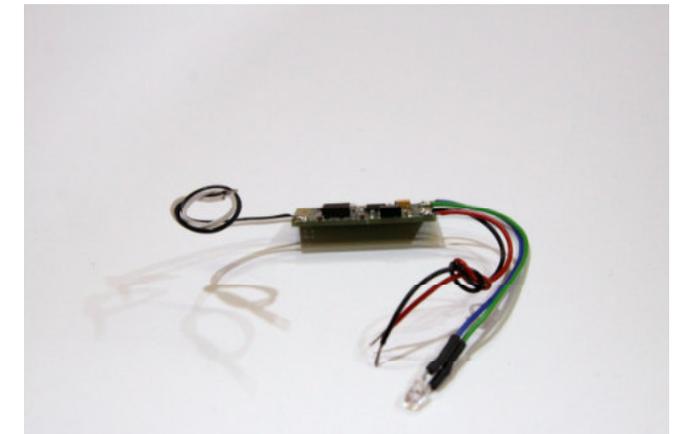
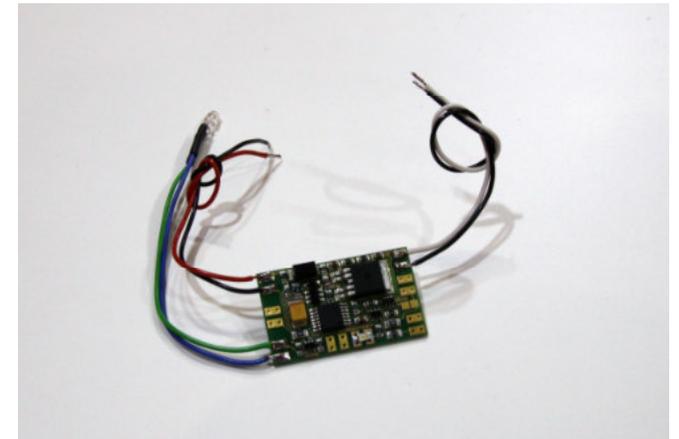
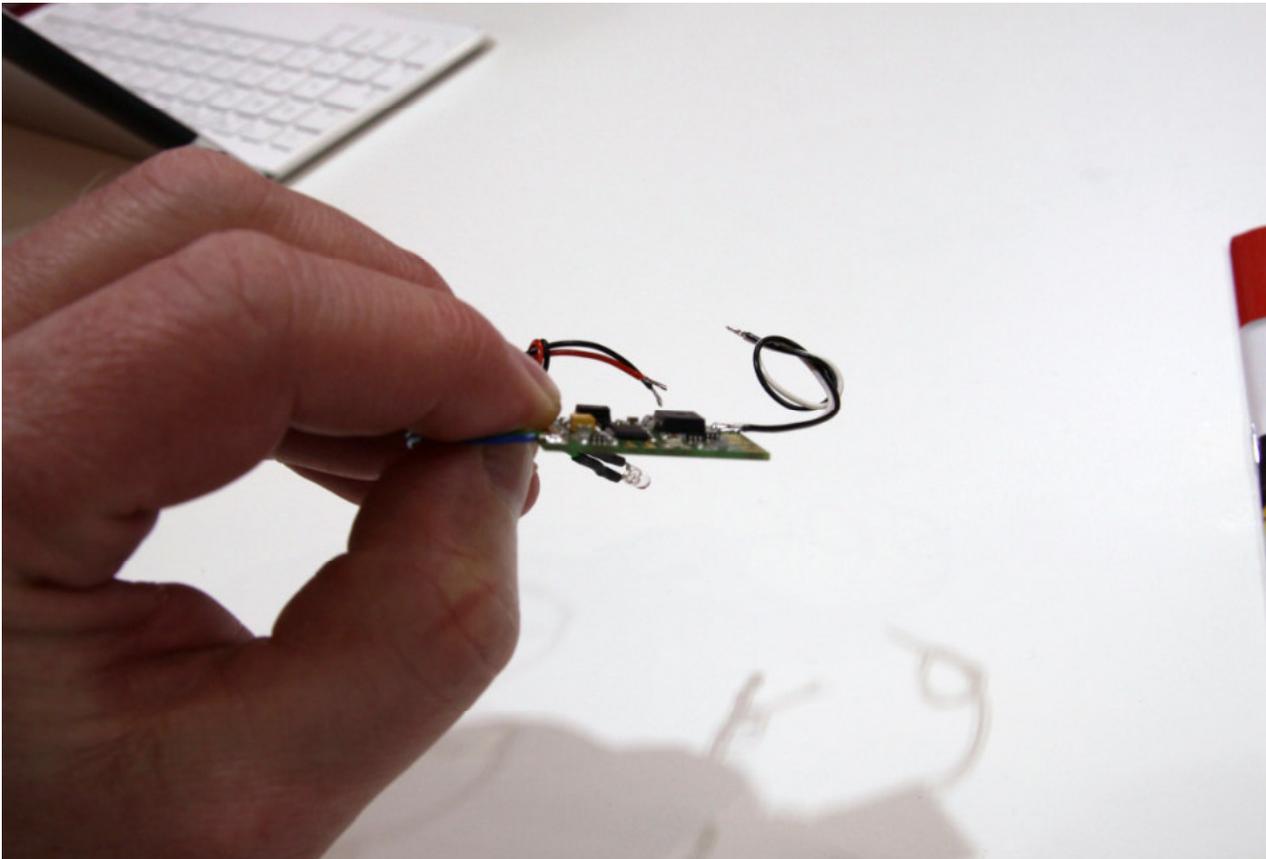
Spielwarenmesse  
International Toy Fair  
Nürnberg

## Jim Hunt Messe-Report



**NSR**

*Carrera Digital132: auch bei NSR ein Thema. Sie bauen einen wirklich flachen, kleinen Chip.*



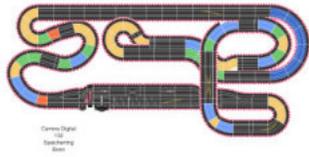
# Speicherring Bonn

*Jim Hunt Magazine®*



Bilder: Jenny Krause, Roland Krause

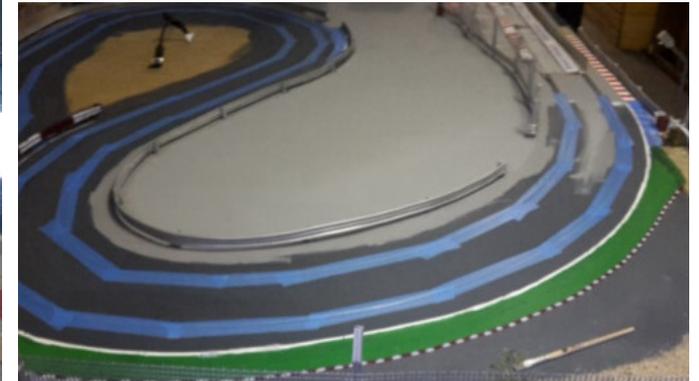
***Roland Krause fand zurück  
zum Slot Hobby. Seitdem  
geht es aufm Speicher rund.***



# Speicherring Bonn

Roland Krause (51) aus Bonn zeigt uns diesmal seine Bahn. Es begann wie bei so vielen:

2014 gab es zu Weihnachten von der Familie ein Carrera Evolution Set. So war der Wiedereinstieg ins Hobby klar gemacht. Schon im Januar kam die Idee alles etwas größer zu bauen und den Traum zu erfüllen: Carrera Digital fahren und zwar hauptsächlich DTM in 1:32. Seitdem geht es hoch her oben im Speicher. Erste Versuche auf dem Teppich, bis das endgültige Layout stand. Es folgte der Festaufbau. Jetzt sind es ca. 28m Carrera Schienenmaterial mit Zwischenzeitmessung.



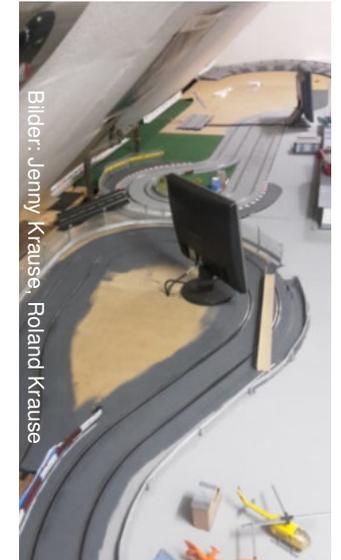
Initialphase: Testlayout auf dem Boden...



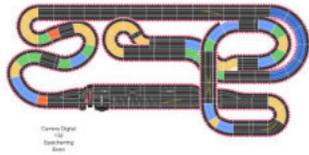
Dann kam alles auf eine erhöhte Platte...



Die Streckenplanung ist abgeschlossen, der Kurs steht. Nun kommt Dispersionsfarbe ins Spiel. Die Piste erhält ihren grauen Anstrich.



Bilder: Jenny Krause, Roland Krause



# Speicherring Bonn

*Jim Hunt Magazine®*

Es gibt eine 2-spurige Boxengasse mit analogem Spurwechsel. Zeitmessung erfolgt über Cockpit XP, zu sehen auf zwei 19" PC Monitoren. Gefahren wird im Moment mit Carrera D132 DTM und ab und an GT3.

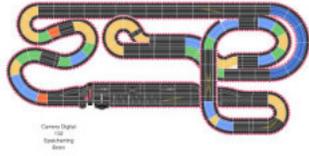
Die komplette Bahn hat Roland in 8mm MDF Platten eingelegt, womit er alles eben hat und sich zugleich die teuren originalen Randstreifen sparen konnte.

Gestrichen wird mit in Asphaltpolier gemischter Dispersionsfarbe aus dem Baumarkt... Markierungen und andere farblich gemachten Details meist mit Acrylfarbe.... Leitplanken aus Unterputzstegleitung aus dem Elektrohandwerk, Fangzäune aus Unterputzeckgewebe, Beleuchtung aus USB PC Leuchten und Alurohren. Die Boxengebäude befinden sich noch im Rohbau, denn Roland will immer was zum Bauen und Basteln haben. Die Papierbauten stammen meist vom Peter Mann (pedemannpage.de) oder aus Carrera4fun.de. Figuren, Tribünen und und und sollen noch dazu kommen.



Bilder: Jenny Krause, Roland Krause

Die Bau und Lackierphase nimmt einiges an Zeit in Anspruch, bis die Boliden ihre Runden drehen können. Peu à peu entsteht der Speicherring und fertig wird so ein Projekt nie. Es gibt immer was zu Basteln, zu Ergänzen. Denn Fertig bedeutet Stillstand und Langeweile.



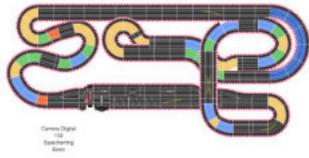
# Speicherring Bonn

*Jim Hunt Magazine®*



Bilder: Jenny Krause, Roland Krause

Der Speicherring mit grauer Piste nimmt Gestalt an. Farbige Deko Elemente setzen bunte Akzente, die echtes Rennflair aufkommen lassen.



# Speicherring Bonn

Jim Hunt Magazine®



Der Schwerpunkt liegt auf DTM Carrera Digital132. Aber auch GT Klasse wird von Zeit zu Zeit gefahren und wie im Bild vorher zu sehen, lässt Roland auch DRM Klassiker um seinen Kurs fahren. Der Speicherring ist ausgelastet und es finden regelmäßig schöne Rennen unter dem Dach bei Bonn statt.



**GO** *rennbahn* **KARLI** *onlineshop*

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 38. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.**

## **WIR SEHEN UNS IN NUMMER 39 !**



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. In die Artikel fließt Erfahrung aus dem Motorsport ein. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. 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! Als Dankeschön: Der Download des E-Papers Jim Hunt Magazine ist kostenfrei.