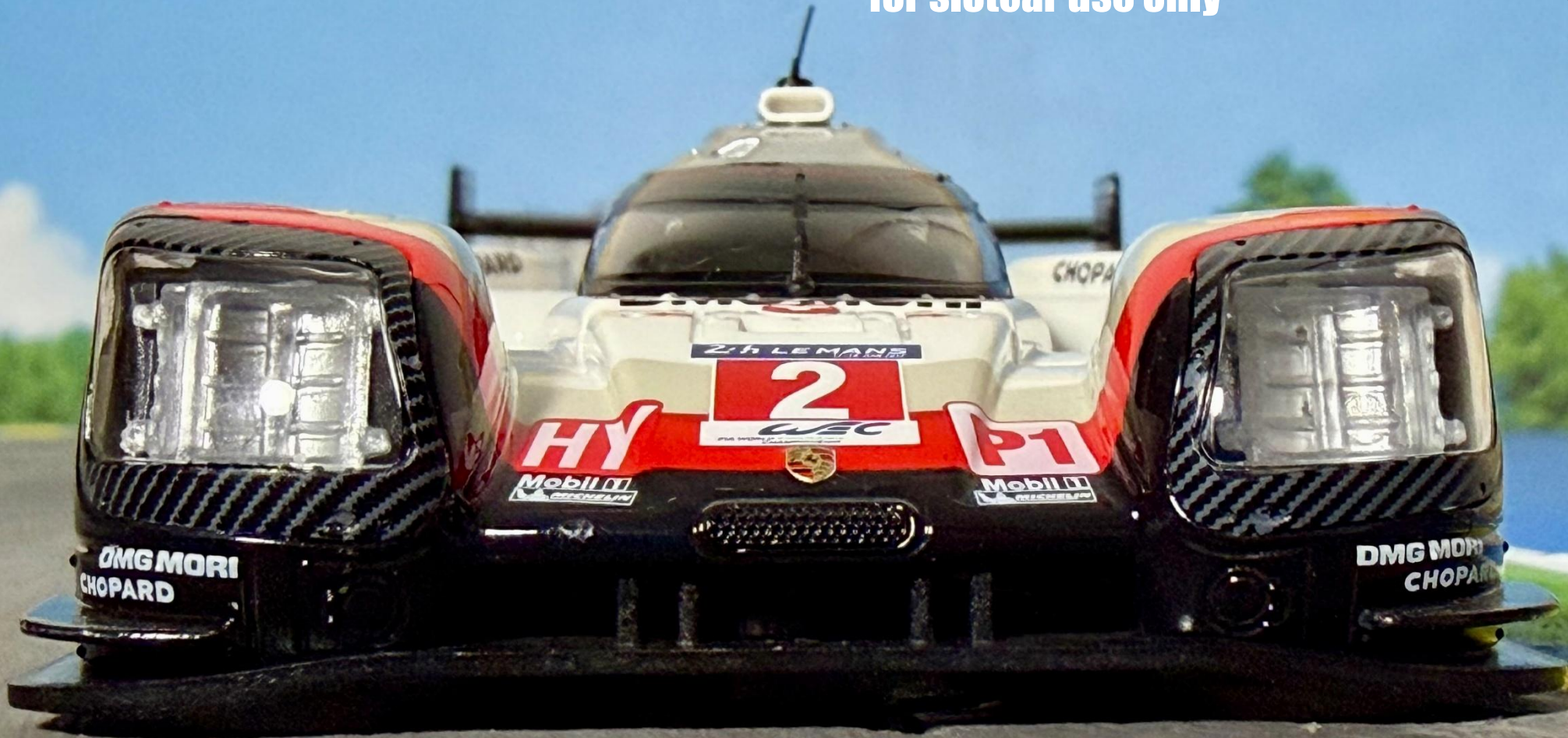


Jim Hunt Magazine®

for slotcar use only

72



SRC Hypercar:

Porsche 919 Hybrid LMP

Paintbox: Figuren Workshop



Jim Hunt Magazine®

Editorial

Hyper, Hypercars!

Die höchste Leistungsklasse bei Langstreckenrennen markieren Hypercars. Eine maximal mögliche Kategorie bei Rennen rund um die Uhr. Sie zieht seit Bestehen der strapaziösen Durchhalte-Wettbewerbe die Blicke vieler Zuschauer und Fans auf sich. Die Hersteller zeigen, was maximal möglich ist. Technisch gesehen sitzen die Piloten in fahrenden Computern, die von der Box aus mit enorm vielen Parametern von vielen Fachleuten überwacht werden. Bei uns ist das zum Glück noch anders. Wir können Hypercars mit gängigen Kniffen schneller machen und sehen zugleich eine enorme Entwicklung bei den Herstellern. Die Autos werden immer leichter, noch effizienter. Optische Details erreichen einen Level, der vor Jahren bei käuflichen Serien Slotcars undenkbar schien. Wir steigen in den SRC Porsche 919 Hybrid und genießen Performance, technisch, dynamisch und optisch. NSR hat sein Hypercar auf den Markt gebracht. Wie üblich kommen erst monochrome Roll-out Versionen, bevor deutlich aufwändigere Pendants die vier Erbkönige abklatschen. Technisch haben sich

die Italiener einiges einfallen lassen, bleiben zugleich ihrer Basis mit hochwertigen Komponenten treu. Nichts wie raus aus der Box. Ab ins Rollout, um zu sehen, was passieren wird. Scalextric liefert einen bunten Strauß klassischer Motorsport Geräte. Shelby GT350, Austin Mini Cooper S und Ford Escort Mk I Hundeknochen. Dazu gibt es ein schönes Moviecar, den 429er Ford Mustang Boss von John Wick. Wir verlassen in dieser Ausgabe endlich wieder den Asphalt und gehen mit zwei genialen Rallyewagen in die tiefen Wälder des Nordens. Ford Puma Rally 1 und Subaru Impreza WRX lassen sich von Schotter und Nordmantannen nicht beeindrucken und dominieren den Mutterboden. Fly bringt einen wunderschönen Porsche 911 aus der Tour de France von 1971. Wir müssen Euch das echt toll gemachte Auto unbedingt zeigen. Fans und Sammler werden sich freuen. Ein Workshop in einer früheren Ausgabe zeigte kürzlich, wie man den Wagen mit einfachen Mitteln optimieren kann. Für die Gestaltung der Bahnen sind authentische Figuren unverzichtbar. Ein

Deutscher Hersteller aus Bayern hat sich zur Aufgabe gemacht Szenarien noch besser zu gestalten. Sein Ziel: 100 eigene Figuren, jede ein eigener Charakter. Weg vom einfachen Großserien Einheitsbrei. Deren Figuren werden zugleich zum Füllmaterial auf Tribünen deklassiert, während in den ersten Reihen die wunderschön und fein gemachten Einzelstücke ihren Platz finden. Wir zeigen was geht und wandeln Rohlinge in schöne Zuschauerfiguren um. Zeitsprünge – das Thema in der Rubrik „Was ist da los?“ Wir gehen auf Epochen Recherche und versuchen zu ergründen, warum die Zeitreise in unterschiedliche Motorsport Epochen emotional nicht immer so einfach ist. Viel Spaß mit Jim Hunt No.72

Jürgen Kellner
Herausgeber



CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Porsche 919 von SRC

Was ist da los?

Zeitsprünge

Paintbox

Eine gute Figur mit Edelhirsch



Tracktests

Rallye:

- Ford Puma
- Subaru WRX

Rundstrecke:

Hypercars von NSR

Designversionen

2x Porsche 997 Gulf

Mini Morris S

Escort Mk I

Moviecar: Mustang Boss/John Wick

Shelby 350 GT Gulf



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Deutsche Carrera Meisterschaft Digital Slotracing

Marc Rochow gewinnt die Deutsche Carrera Meisterschaft 2026 in Kottenheim

Drei Tage lang drehte sich in der Stadthalle Kottenheim alles um das digitale Slotracing. Vom 19. bis 21. Juni verzeichnete die von Hauptsponsor Carrera unterstützte Deutsche Meisterschaft der Slottis Supreme Masters mit insgesamt 127 qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern das bislang größte Finale ihrer Geschichte und setzte damit einen neuen Rekord in Deutschland. Nach packenden Rennen sicherte sich am Ende Marc Rochow den Titel des Deutschen Carrera Meisters 2026. Neben dem sportlichen Erfolg verdeutlichten vor allem die hohe Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sowie das erste Frauenfinale die positive Entwicklung der deutschen Slotracing-Szene.

Der Deutschen Carrera Meisterschaft 2026 gingen bundesweite Qualifikationen mit mehr als 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern voraus. In Kottenheim trafen schließlich die besten Fahrerinnen und Fahrer der deutschen Slotracing-Szene aufeinander. Das Teilnehmerfeld war mit Gaststartern aus Österreich, Luxemburg und der Schweiz sowie mehreren ehemaligen Deutschen Carrera Meistern hochkarätig besetzt.

Die Altersspanne reichte von fünf bis 84 Jahren und verdeutlichte einmal mehr die generationsübergreifende Faszination des Hobbys. Die 127 angetretenen Finalistinnen und Finalisten bedeuten im digitalen Slotracing einen deutschen Rekord.

Spannung bis zum Schluss – neue Titelträger schreiben Slotracing-Geschichte. Auf der eigens für die Stadthalle entwickelten Rennstrecke wurde an drei Tagen um jede Runde und jeden Punkt gekämpft. Der 60 Meter lange Kurs erstreckte sich über eine Fläche von 10 mal 6 Metern, für den Aufbau wurden rund 200 Meter Kabel verlegt. Unterschiedliche Kurvenradien, anspruchsvolle Streckenabschnitte und ein hochklassig besetztes Teilnehmerfeld verlangten den Fahrerinnen und Fahrern ihr gesamtes Können ab.

Marc Rochow gehörte bereits in der Vorrunde zum Favoritenkreis und setzte sich mit einer konstant starken Leistung gegen die Konkurrenz durch. Der Titelgewinn bildet den Höhepunkt eines Finalwochenendes, das von spannenden Duellen und Entscheidungen bis in die letzten Rennen geprägt war.



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Deutsche Carrera Meisterschaft Digital Slotracing



Auch in den Nachwuchswertungen wurden Rennen auf hohem sportlichem Niveau ausgetragen. Den deutschen Meistertitel in der U13-Klasse sicherte sich Juri Eichner. Sein Erfolg zeigt die starke Nachwuchsarbeit im deutschen Slotracing.

In der U18-Wertung setzte sich Fabian Witt durch. Die Jugendklassen gelten seit Jahren als wichtige Talentschmiede der Slottis Supreme Masters. Witt verteidigte damit erfolgreich seinen Titel als Deutscher U18-Meister. Der amtierende Gesamtmeister hatte zudem erneut Chancen auf den Gesamttitel, wurde jedoch im Finale beim Startvorgang unverschuldet in einen Zwischenfall verwickelt.

Ein neues Kapitel der Deutschen Carrera Meisterschaft wurde mit dem Frauenwettbewerb geschrieben. Erstmals in der Geschichte der Slottis Supreme Masters wurde ein eigenes Frauenfinale ausgetragen. Mit der Premiere setzen die Slottis Supreme Masters bewusst ein Zeichen für mehr Sichtbarkeit und Teilhabe von Frauen im digitalen Slotracing. Als erste Deutsche Carrera Meisterin setzte sich Sarah Rochow durch. Für zusätzliche Aufmerksamkeit sorgte auch Sabrina Bolde. Als einzige Frau erreichte sie das Finale der Gesamtmeisterschaft und kämpfte sich bis ins Halbfinale vor. Ihr Halbfinaleinzug zählte zu den außergewöhnlichsten Leistungen des Finalwochenendes.

Gemeinschaft, Nachwuchs und Begeisterung prägen das Finale. Neben den sportlichen Entscheidungen stand vor allem die besondere Atmosphäre der Veranstaltung im Mittelpunkt. Familien, Nachwuchsfahrer, langjährige Slotracing-Enthusiasten und ambitionierte Wettkampffahrer erlebten gemeinsam ein Wochenende, das zeigte, wie stark die Community in den vergangenen Jahren gewachsen ist.

Begleitet wurde das Event zudem von bekannten Streamern und Content Creatoren der Slotracing-Szene, die das Geschehen mit Livestreams und Community-Formaten einem breiten Publikum zugänglich machten. Der Livestream erreichte in der Spitze 211 zeitgleiche Zuschauer und wurde durch Tracking-Kameras sowie eine eigens entwickelte API für Ergebnisse und Livetiming unterstützt.

Weitere Informationen zu den Slottis Supreme Masters finden Sie unter www.ssm-deutschland.de und zu Carrera unter www.carrera-toys.com



Alle Bilder: Carrera



[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

24 Stunden von Le Mans

*Nach Toyota liefert SRC
ihren extrem schnellen
Zuffenhausener aus.*



PORSCHE 919 Hybrid LMP

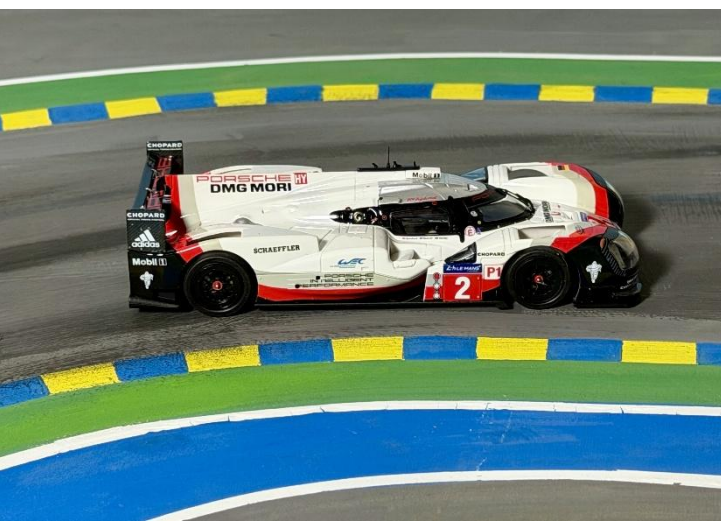
Porsche 919

Jim Hunt Magazine®

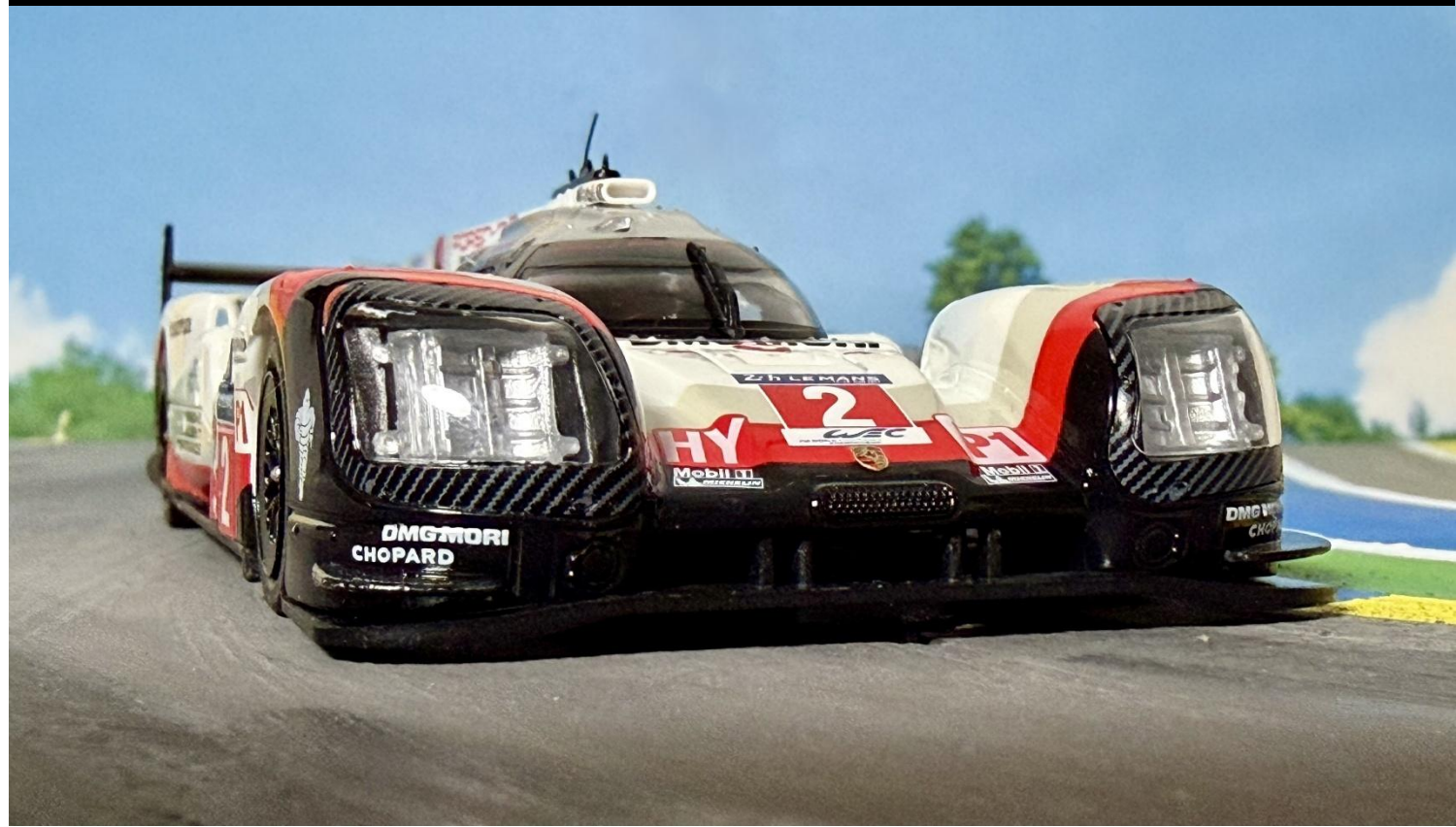
Der Porsche 919 Hybrid mit Startnummer 2 gewann das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2017 nach historischer Aufholjagd. Pilotiert wurde der Prototyp von Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber. Nach Defekt am frühen Samstagabend fiel

das Auto weit zurück, sicherte sich jedoch durch eine beispiellose Kraftanstrengung den Gesamtsieg. Das Rennen schien für den Wagen #2 bereits gelaufen zu sein, als das Auto am Samstagabend für mehr als eine Stunde an der Box verschwand, um den Elektro-

motor zu wechseln. Mit über 18 Runden Rückstand kämpfte sich das Trio durchs Feld. In der vorletzten Rennstunde übernahm die Startnummer 2 schließlich die Gesamtführung, nachdem die führenden LMP1-Autos ausfielen. Nach 367 gefahrenen Runden



Langer Radstand, breite Spur und extrem tiefer Schwerpunkt. Der SCR Porsche liefert auf der Langstrecke voll ab. Egal ob Geraden oder Kurven in allen Radien. Er nimmt alles satt und gelassen unter seine Slicks und spult Runde für Runde seine Performance voll aus. Dazu gibts schöne, feinste Details.



Porsche 919

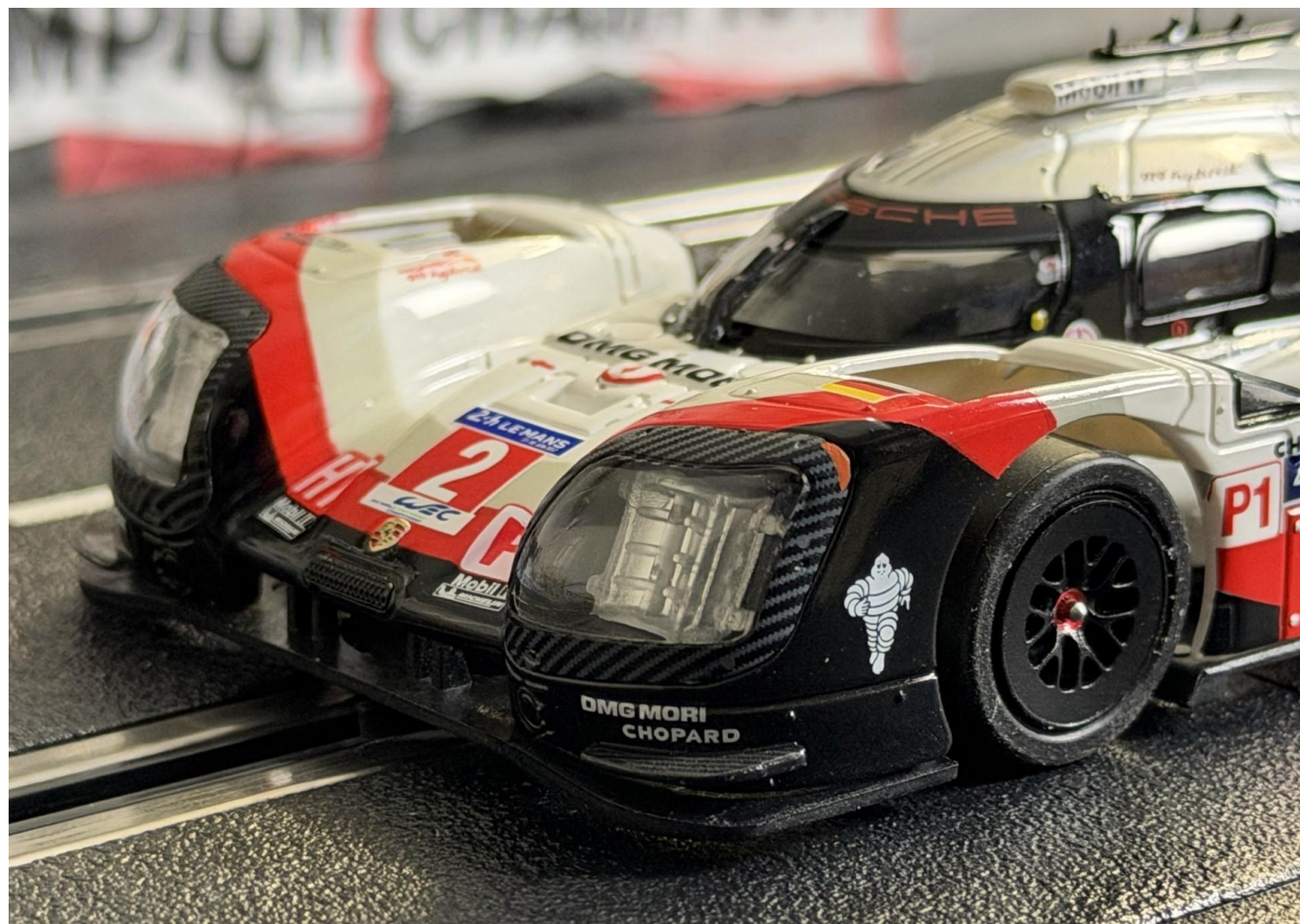
Jim Hunt Magazine®

überquerte der Zuffenhausener als Sieger die Ziel-
linie. Der Porsche 919 Hybrid ist ein absolut
technologisches Meisterwerk in der LMP1-Klasse. Es
besitzt einen ultrakompakten 2,0 Liter V4 Turbomotor
mit rund 500 PS an der Hinterachse. Ein Elektromotor
mit etwa 400 PS treibt die Vorderachse an. Neben der
kinetischen Energie beim Bremsen nutzte das Auto
auch die thermische Energie der Abgase zur Strom-
erzeugung. Der Sieg markierte den dritten Triumph
des Porsche 919 Hybrid in Folge und den insgesamt
19. Gesamtsieg für Porsche in Le Mans. SRC hat das
Le Mans Hypercar in komplett lackierter Version am

Start. Wir berichteten bereits um Weihnachten 2022
vom ersten Rohmuster, das uns redaktionell vorlag.
Richtig neugierig und gespannt öffnen wir die edle
schwarze Präsentationsbox aus hochwertigen Karton.

Schön eingebettet liegt er vor uns, der Traum aus
Zuffenhausen, der diesmal in Handfertigung aus
Spanien kommt. So wie der echte Rennwagen, nur
aus einem anderen Land. Auf den ersten Blick sieht

Feinste Details zeigen hohen Ansprüche in der
Fertigung bei SRC: Pure Leidenschaft im Renn-
wagenbau, ohne dass die Performance leidet. Es
stimmt alles. Augen und Anspruch fahren mit.
Das entkoppelte Fahrwerk: Performance Traum.



Porsche 919

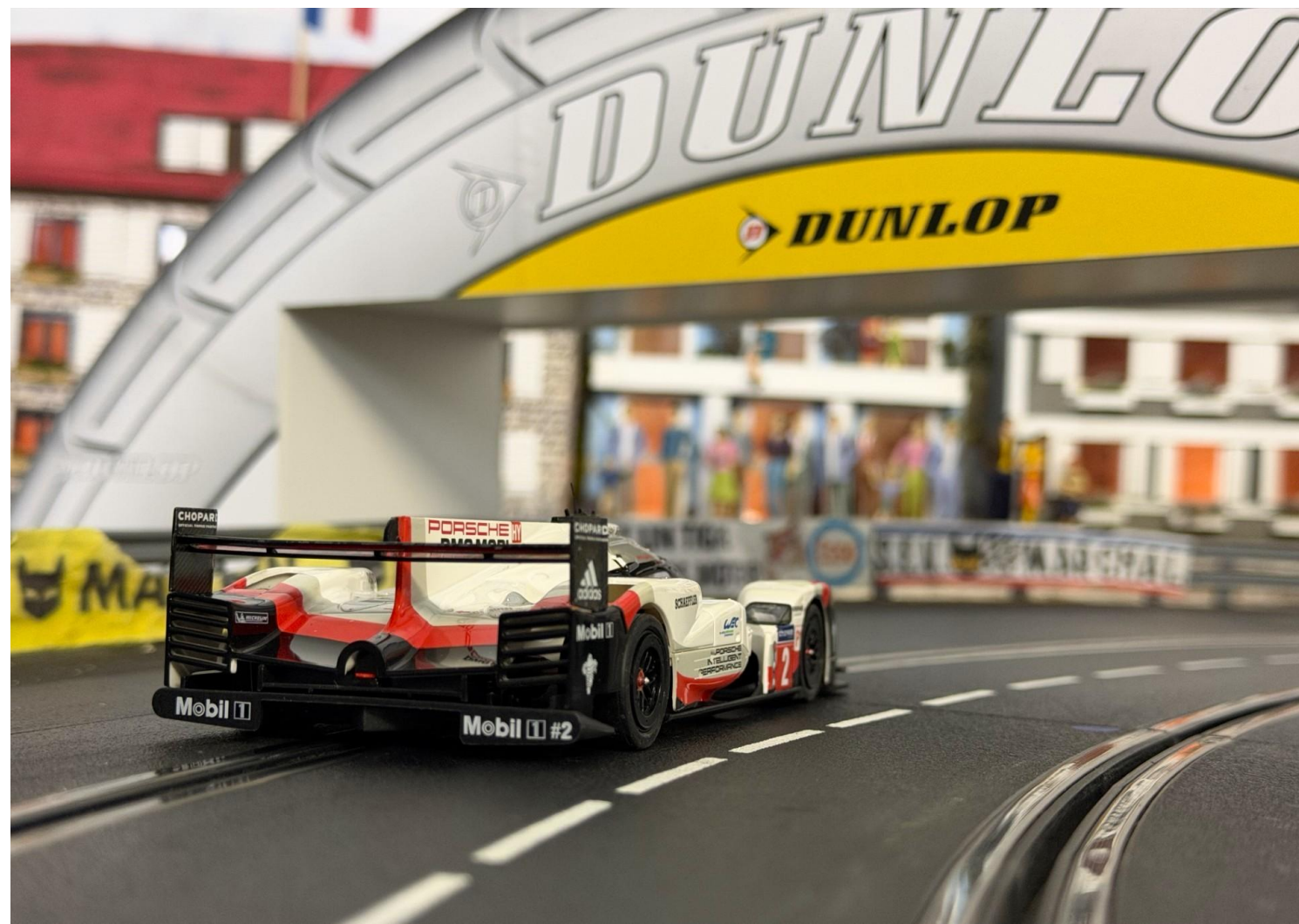
Jim Hunt Magazine®

man schon alle Details an der Karosserie. Hochwertig und mit Leidenschaft gefertigt, so wie SRC auch in Vergangenheit abgeliefert hat. Diesmal geht es richtig schnell zur Sache: Auf die Langstrecke in einem Hochleistungswagen, der unter der Hülle viele technische Raffinessen bereit hält. Das Chassis extremer Leichtbau: Ausgespart an allen Stellen, an denen man Material weglassen kann. Damit die Steifigkeit nicht leidet, ist alles in Fachwerkstruktur konstruiert. Lange und schnelle Geraden stehen auf der Wunschliste eines jeden Langstreckenwagens, der in Le Mans und anderen 24 Stunden Rennstrecken punkten möchte. Ausdauer und Durchhaltevermögen sind dabei unver-

zichtbar. Das gilt auch für die Fahrer. Werden sie mit der Zeit müde, sollten sie sich auch dann auf ihren Wagen verlassen können. Ein nervöses Ding ist da zu nicht von Vorteil. Ein ausgewogenes Gerät, das routi-

nier Runden absputzt schon. Es braucht ein Auto, das viel aushält und zugleich viel kann. Kraft souverän auf die Strecke bringen und eine konstant hohe Grundgeschwindigkeit halten, ohne, dass sich die Piloten im

Aufwändiger Heckflügel, Carbon, mittige Finne. Viele Kühllöffnungen klimatisieren das Aggregat während dem Dauerstress durch Fahrtwind, der am Bug rein und hinten wieder raus kann.



Porsche 919

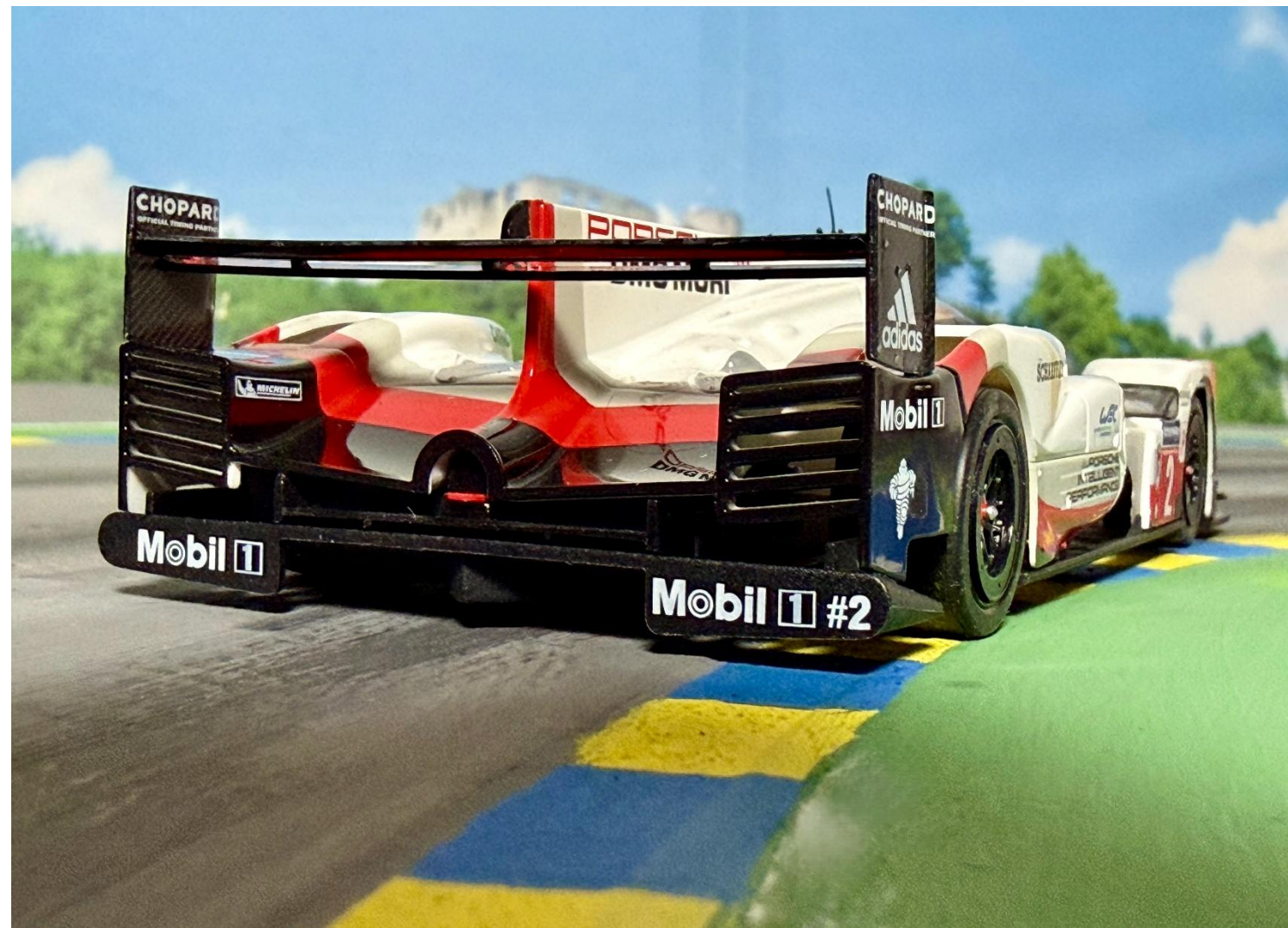
Tim Hunt Magazine®

Cockpit zu sehr abmühen müssen. Damit gewinnt man unter dem Strich Langstrecken Rennen. Besonders bei Nachtstints ist ein gut ausgependelter Wagen gefragt, der keine Überraschungen im Fahrverhalten bereithält. Kann der SRC Porsche da voll mitgehen? Trends setzen? Wir sind gespannt, wie sich seine ersten Runden gestalten werden. Vor dem Rollout geht es an die Box. Fahrwerk einstellen. Zunächst muss eine Grundeinstellung her, von der aus man

sich an das perfekte Setup heran arbeiten kann. Die beweglichen Teile wie Radlager/Achsen, Getriebe und L-Kiel Schaft bekommen ihr nötiges Gleitmittel, damit

alles leichter arbeitet und die letzten PS herauskitzeln. Dazu die Entkoppelung von Fahrwerk und Aufbau spielen neben Reifenpflege eine entscheidende Rolle.

SRC hat alles technisch Machbare in ihren LMP umgesetzt. Er liegt extrem ausgewogen, tief und souverän auf der Strecke. Optik und Technik verschmelzen zu einer fast unschlagbaren Einheit auf der Langstrecke. Ist alles perfekt abgestimmt, was nicht viel Aufwand verlangt, kann man konstante Runden abspulen. Einzig die Reifen zwingen mit der Zeit an die Box, um aufgesammelten Pickup abzuziehen. Aber das Schicksal haben alle. Frisch abgezogen gehts auf Siegeskurs weiter.



Porsche 919

Jim Hunt Magazine®

Fährt man den LMP im mittleren Geschwindigkeitsbereich hat man fast den Eindruck man muss nicht viel machen. Der Wagen fährt, rollt, beschleunigt und bremst völlig ruhig und ohne irgendwelchen nervösen Tendenzen. Fast vollautomatisch fühlt sich das an, obwohl man doch selbst Gas gibt, bremst und wieder Gas gibt. Das Auto ist magnetlos glücklich perfekt in Balance, alle Komponenten und Parameter greifen ineinander und spulen Perfektion auf der Strecke ab. Steigert man die Speed verhält sich der 919 Hybrid nahezu unverändert. Er macht, was man von ihm verlangt: Schnelle Runden abspulen mit einer hohen Laufkultur, die ich bisher noch nicht so oft im Serienzustand „er-fahren“ habe. Steigert man seine Speed

erneut und tanzt im Porsche am Limit, bleibt er immer noch souverän und gelassen in der Spur. Wow! Es ist ihm völlig egal, ob er hart auf Geraden, Auffahrten, Abfahrten, Lastwechsel oder diverse Kurvenradien geprügelt wird. Er fährt und hält Reserven bereit, die das Pushen am Limit ermöglichen. Mit steigender

Rundenzahl sammeln die Slicks Pickup von der Strecke auf. Das souveräne Fahrwerk bleibt ach dann stabil in Spur, einzig die Rundenzeiten fallen langsamer aus. Reifenservice an der Box. Dann konstant schnellen Runden. Ein Traum für die Langstrecke und auch einfach so zum Anschauen und Gernhaben.

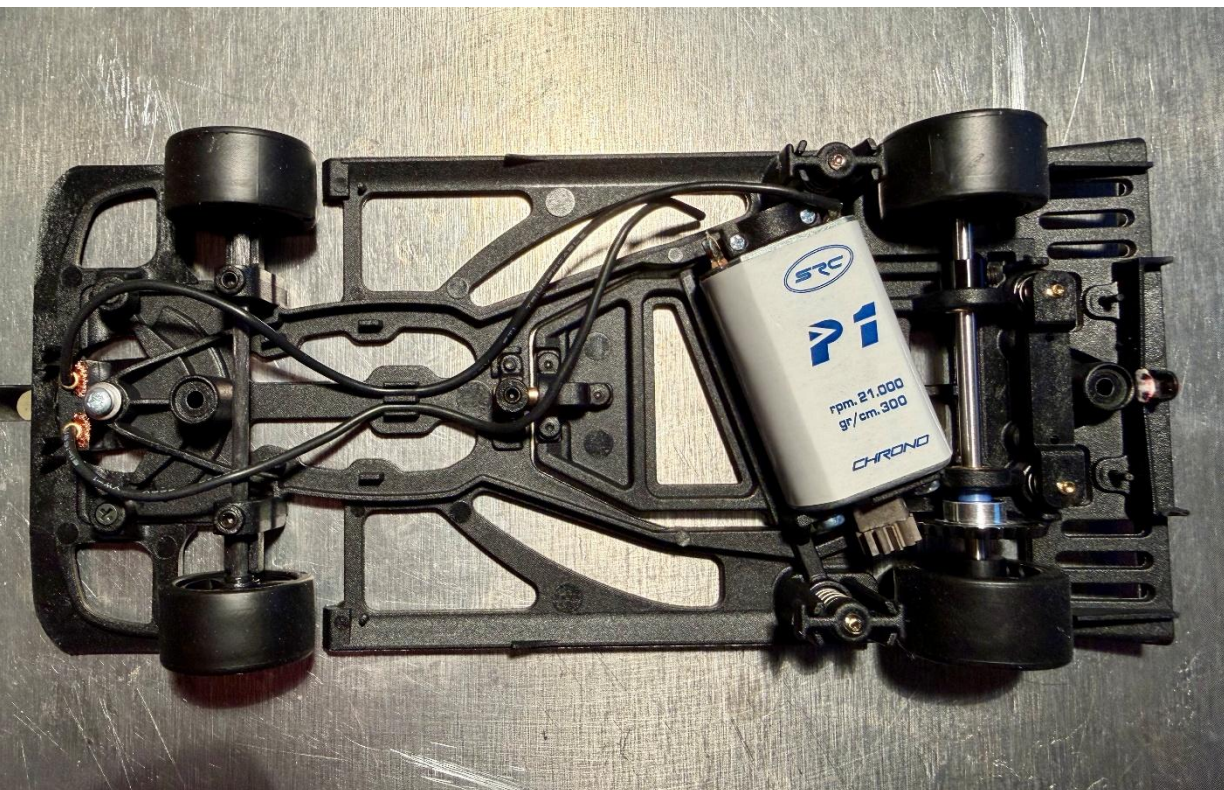
Tief kauert der 919 über der Strecke und nimmt jede Fahrsituation mit stoischer Gelassenheit und Souveränität unter die Slicks. Ein verdammt guter Dauerläufer mit extrem hoher Speed. Immer und überall, wo man ihn fliegen lässt.



Porsche 919

Jim Hunt Magazine®

Maximal erleichtertes Fahrwerk, sauber geführte und zentrierte Zündkabelverlegung. Fünffach entkoppelter und gefederte Antriebseinheit für die perfekte Straßenlage in allen Streckenabschnitten. Kalibrierte Edelstahl Achsen, hinten in Messinggleitlager. Die mitlaufende Vorderachse ist zum verschraubten L-Kiel höhenabstimmbar. Alles sitzt perfekt, alles arbeitet perfekt, ausgewogen und zuverlässig. Die SRC Slicks punkten voll. Verschraubt: Getriebe und Motor, keine Toleranzen bremsen die Fahrt oder fressen Zähne im Getriebe. Die Fahrwerksabstimmung gestaltete sich einfach. Die Schrauben im Chassis sind gut zugänglich und ihre kleinschrittige Justage brachte schnelle Ergebnisse in der Feinabstimmung. Jetzt läuft der Porsche fast schon konkurrenzlos schnell, zuverlässig und kultiviert, wie man es bei 24 Stunden braucht.



Durchzugsstarkes Anglewinder Aggregat, satte 300gcm Drehmoment bei 1 21000 Umdrehungen pro Minute. Punch, gepaart mit Ausgewogenheit für perfekte Stints. Gefedertes Fahrwerk für eine exzellente Straßenlage mit 10 bis 12 Voltan.





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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Ford Puma



*Modern, kompakt, Allrad: Jim Hunt
im Rallye Ford der jüngsten Generation
ganz groß auf wilden Pfaden.*

Ford Puma

Jim Hunt Magazine®

Endlich wieder Rallye. Endlich wieder in den hohen Norden. Das Reisegepäck ist geschnürt, es geht mit der Nachtmaschine nach Finnland. Nach einem ruppigen Flug landen wir pünktlich und Thore Hautamäki, der lokale Kontaktmann holt uns mit

seinem alten Volvo Kombi ab. Wer an ein langweiliges Nordmann Taxi denkt liegt falsch. Im Familienkombi ist ein Stahlkäfig eingeschweißt. Den Kofferraum durchwandert eine Domstrebe, das Fahrwerk ist erstaunlich tief eingestellt. Enorm dicke Zusatzschein-

werfer vor dem Kühler. Er wirft die rollenden Gepäcktaschen in den Laderaum, zurt sie mit Gurten am Käfig fest und schon geht's los. Hosenträgergurte (!) und Schalensitze im Wagen. Wow. Er dreht den Schlüssel um und es erwacht ein Inferno nach meinen



Volle Lotte optimistisch blind über die Kuppe...



Ford Puma

Jim Hunt Magazine®

Klangvorstellungen. Thore grinst und sagt „V8 in Volvo eingepflanzt“. Tief beeindruckt geht es vom Flughafen raus aufs Land. Sonores V8 Wummern in moderaten Drehzahlen. Der Typ hat lange Haare und sieht fast aus wie Keke Rosberg in seinen besten wilden Jahren. Fieser Schnauzbart und die Rayban

Brille im Haar, obwohl es noch dezent dunkel ist. Am Handgelenk eine Kette mit fiesen Zähnen, die beim Schalten klimpert. Er scheint die Jagd zu lieben. Wir verlassen die asphaltierte Landstraße und biegen in einen breiten Waldweg ein. Eine Schotterpiste breit wie eine Panzerstraße. Der V8 erwacht zum Leben. In

Sekundenbruchteilen wird klar, warum das Gepäck auch angeschnallt wurde. Hautamäki tritt den alten Schweden richtig hart. Es geht mit einem Affenzahn über den Schotter. Der unerschrockene Typ am Lenkrad fährt souverän abgeklärt, lenkt mit einer Hand, lacht und sagt „Flying Finns“. Abgeklärt reißt er



Der Puma hängt willig am Gas und zirkelt souverän durch die selektive Wertungsprüfung.



Ford Puma

Jim Hunt Magazine®

die Gänge durch und es geht flott nach vorne. Ich habe keine Angst, fühle mich total sicher. Merke auf Antrieb: Der weiß ganz genau, was er tut. Das Volvo Familiengeschoss erwacht jetzt richtig zum Leben. Thore dreht die Gänge fies aus und lässt es richtig krachen. Die langgezogenen Kurven nimmt er leicht quer, stellt den Volvo geschickt an, lenkt gegen und zieht voll durch. Der lange Radstand spielt in die Karten. Gegen die Dunkelheit aktiviert er die dicken Frontscheinwerfer, die Nacht wird zum Tag. Genau

Der kompakte Ford Puma macht Laune auf jedem Untergrund. Seine überschaubaren Maße liefern ein sagenhaftes Handling. Opulentes Flügelwerk und ausgestellte Radhäuser liefern Abtrieb und lassen keine Wünsche offen. Heißeres Röcheln und die knatternde Zündunterbrechung liefern flatulente Fahrgeräusche, die durch Effizienz in den gefahrenen Zeiten egalisiert werden.

genommen ist es heller als es Tage sein können. Die Lampen taugen locker zum Augenlasern oder um Morsezeichen zum Mond zu schicken. Plötzlich öffnet sich infolge der Vibrationen das Handschuhfach von selbst. Eine geniale Hausbar mit Vodka und zwei Gläsern kommt zum Vorschein. Lautes Lachen schallt

durch den sonor brüllenden Innenraum, der vom Steinschlag Stakkato des Unterbodens begleitet wird. Mit voller Drehzahl schießen wir aus dem Wald auf eine freie Grünfläche. Das breite Schotterband vor Augen in den hellen Lichtkegeln. Weiter vorne steht eine Art Gebäude, es ist sehr groß. „Otäl!“ meint der



Ford Puma

Jim Hunt Magazine®

Chauffeur. Die breite Einfahrt ist genau genommen eine Einflugschneise. Thore schaltet zurück, stellt den Volvo maximal quer an und wir rutschen sideways in Fahrtrichtung bis zur Einfahrt. Dann tritt er voll aufs Blech, der Wagen baut Grip auf und wir schießen in die Einfahrt. Ein gekonnter Handbremsen Flip und wir kommen präzise vor dem Hauseingang zum Stehen. Welch sagenhafter Ritt! Flying Finns. Der Taxifahrer öffnet den Hosenträgergurt, hüpft kauzig aus dem Wagen und öffnet den Kofferraum, lädt aus. Unser Kameramann hängt auf dem Rücksitz zwischen dem Überrollkäfig und versucht entspannt zu wirken. Ein schweigsamer Portier steht am Eingang, nimmt wortlos das Gepäck und verschwindet im Haus. Wir

wackeln hinterher und beziehen unsere Zimmer. „Welcome!“ – der Butler kann reden, geht aber gleich wieder. Er ist wohl nicht so der emotionale Typ. Auf dem Nachkästchen steht ein Tablett mit einer Flasche Vodka und zwei Gläsern. Wie im Handschuhfach. Wenig Schlaf, eine Dusche später geht es nach dem landestypischen Frühstück auf die Veranda. Wunderbare Weiten. Wunderbare Luft, Natur pur. Dann kündigt sich aus der Ferne ein vertrautes Geräusch an. Etwas von Menschenhand Geschaffenes. Etwas von gekonnter Menschenhand Optimiertes. Der Ton schwillt an und wird immer deutlicher. Eine sagenhafte Staubfontäne erscheint am Horizont der Schotterpiste. Sagenhafte Motorengeräusche, sagen-

hafte Autos. Zwei Wagen fahren parallel nebeneinander auf der breiten Piste und geben alles. Wow! Böse Schaltgeräusche, heißeres Abbröckeln und schon fliegen beide in die Einfahrt, die genau genommen eine Einflugschneise ist. Ein Ford Puma und ein Subaru WRX stehen parat. Die Fahrer lassen die Motoren nachlaufen, es klingt wunderbar vertraut, dieser sagenhaft unrunde Motorlauf im Standgas. Ein Poltern, als würde man Ziegelsteine in einer Waschmaschine mit wenige Umdrehungen rotieren lassen. Motor aus! Das Blech knistert, es riecht nach Motoröl, additivgeschwängelter Benzinmischung und nach Freiheit, die nicht jeder Mensch verstehen kann. Mein Stimmungsbarometer auf Maximalauslastung.



1 Optimistisch in die Kurve, Augen zum Kurvenausgang... Vollgas und Einlenken... Die Zuschauer außen stören nicht, das kenne ich aus Gruppe B Zeiten noch viel verstörender.

2 Über Bordfunk: Copilot ignorieren. Die geäußerten Bedenken haben nichts mit meinen Fahrkönnen zu tun. Das Auto fängt an kontrolliert zu rutschen, wie ich es haben möchte...

3 Entschlossenheit, der Ford Puma pariert auf jeden Impuls... dreht sich wunderbar in gewählte Driftwinkel... mit der Präzision eines Skalpells geht es messerscharf durch Mutterboden, das vollaktive Fahrwerk arbeitet autonom: Ich konzentriere mich auf meine Ideallinie, die den Vorstellungen des Copiloten etwas abweicht. Ich höre merkwürdige Pressatmung über Funk.

Ford Puma

Jim Hunt Magazine®

Endlich wieder unter normalen Leuten, die sich garantiert nicht über Photovoltaik und Fahrrad Leasing unterhalten wollen. Emotional berührt geht es zurück ins Hotelzimmer. Fahrerdress, feuerfeste Unterwäsche, Schuhe, Helm und Handschuhe! Endlich beginnt der Spaß! Hmm, erst den Subaru? Oder erst den Puma? Ok erst den kleinen Ford. Erst modern, dann retroperspektiv in die Klassikschiene. Einsteigen, anschnallen. Das Lenkrad ist üppiger als ein Playstation Controller mit Knöpfchen ausgestattet.

Mich interessiert nur eins. Der Startknopf. Push und es knattert vorne, frei von Dämmmaterial. Ungefiltert und pur, wie ich es liebe. Mein Kameramann sitzt neben mir und die Finnen zeigen in Richtung Einflugschneise. Also los, raus auf die Piste. Einrollen und mit dem Wagen vertraut machen. Wie auf Schienen fährt das moderne Gerät und jeder minimale Lenkimpuls reagiert mit einem prompt eingeleiteten Richtungswechsel. Also sich zurücknehmen, ruhig wie möglich am Volant agieren, das spart Gegenlenk-

bewegungen und Nerven. Der Ford Puma pariert auf jeden Impuls. Die Elektronik hilft sehr viel bei der Fahrt, was nicht heißt, dass jeder damit volle Lotte fahren kann. Auch in einem modernen hoch technisierten Rallyeauto gilt die Formel: Auch auf Geraden kannst du das Auto verlieren und abfliegen, wie man es im Cockpit auf gar keinen Fall erleben möchte. Aber das alles ist nur für Einsteiger, abgeklärte Füchse fahren und kommen mit allem zurecht, was geboten wird. Zurück, der Subaru wartet.

4 Augen zur nächsten Geraden, nahe am Begrenzer hartes Vollgas... Wir durchheilen die Linkskurve in atemberaubender Winkelgeschwindigkeit...



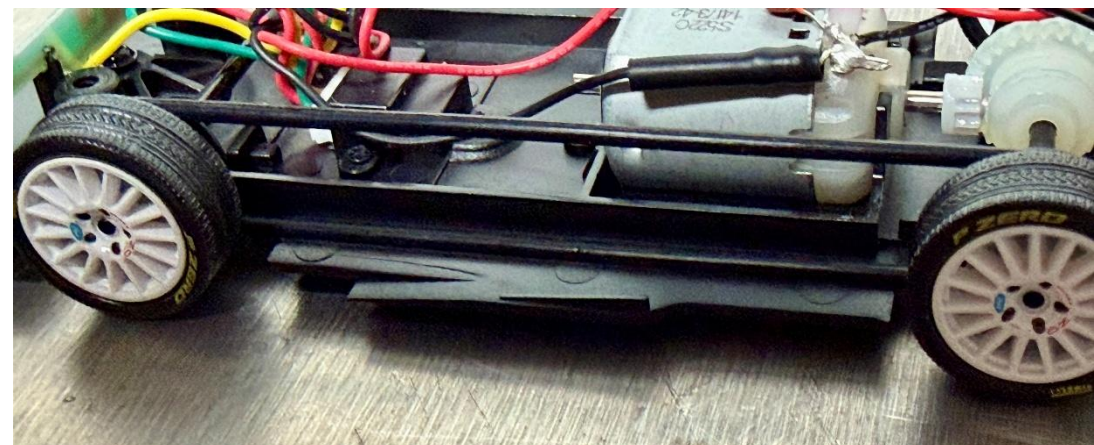
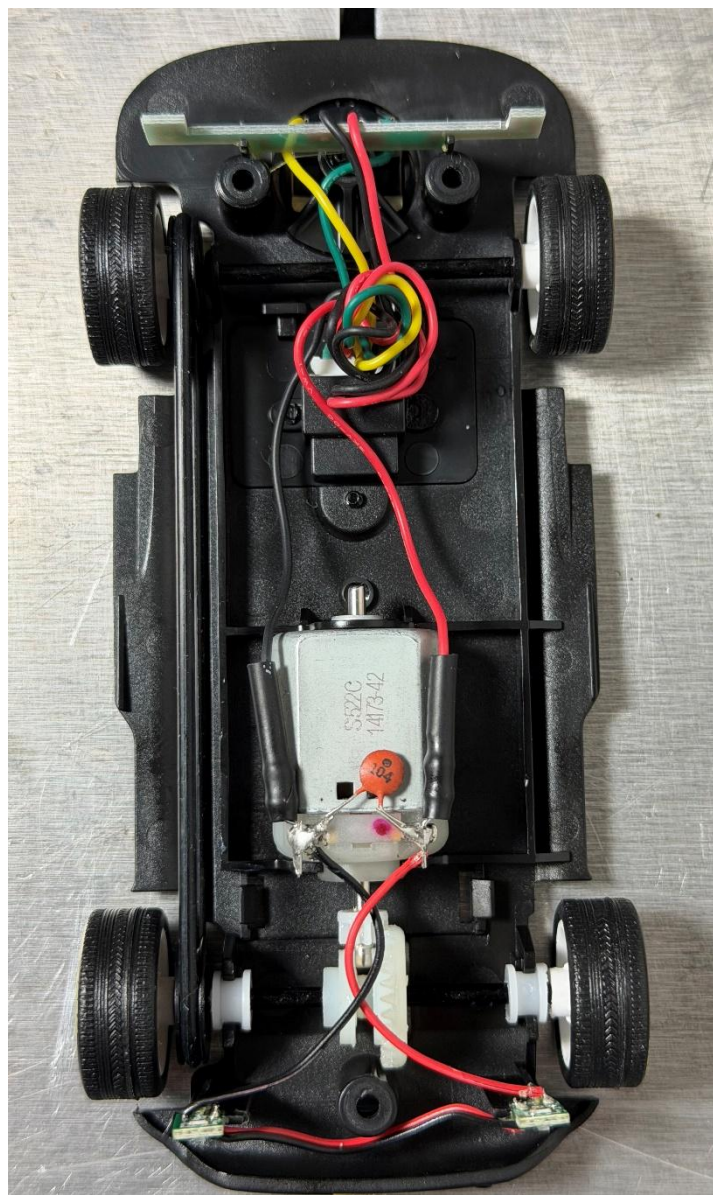
5 Der Puma geht präzise quer, der Allrad kickt und es geht weiter zum nächsten Richtungswechsel, wenige Sekunden Geradeaus. Kurz durchschnaufen, bis die brutale Bremsanlage das Zwerchfell erneut auf die Probe stellt...



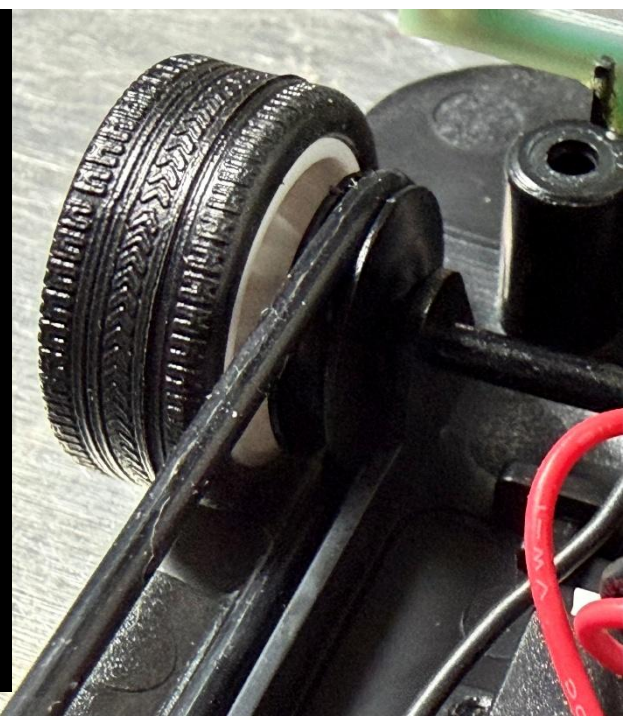
Rallye

Ford Puma

Jim Hunt Magazine®



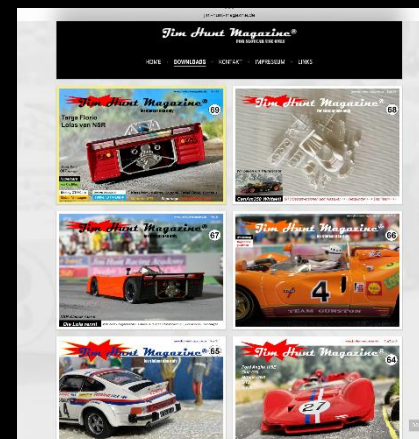
Inside Ford Puma : Inliner Antriebskonzept im kompakten Motorblock liefert Kraft in neutraler Schwerpunktlage über die Antriebswelle direkt zur Hinterachse. Die durchzugsstarke Übersetzung mobilisiert den Ford in allen Fahrlagen. Zur Vorderachse kommt die Kraft über einen flexiblen Riemen, geführt in zwei Scheiben. Vorteile: Bei Verklemmungen von Bodenmaterial (Steinchen, Botanik aller Art) im Antrieb, kann der Riemen durchrutschen, schlimmstenfalls reißen. Die Hinterachse liefert weiter Vortrieb. Beim mechanischen Allrad sehen Ausfälle anders aus, man scheidet ganz aus und bleibt liegen. Ein Thema für Rallyefahrer, die auf losen Untergrund fahren. Der Ford ist mit 12 Voltan im Tank temperamentvoll und zugleich kontrollierbar unterwegs. Einsteiger müssen sich erst mit den Allrad anfreunden, weil sich der Fahrstil anders gestaltet als bei Heckschleudern. Hat man es raus, geht der Wagen richtig ab und man kann Kurve für Kurve die Vorzüge des Allrads ausspielen. L-Kiel verschraubt und somit einstellbar. Wir fahren ohne MTS und ohne Blei.



Jim Hunt Magazine®

www.jim-hunt-magazine.de

Online Kiosk



Alle 70 Ausgaben
stehen 24/7 bereit.
Kein Rabattcode.
Kein Abo.
Kostenfrei für alle.

Subaru WRX



*Grummelnder Boxersound,
tolle Balance und Allrad.
Scalextric schickt uns im
Klassiker auf die WP.*

Subaru WRX

Jim Hunt Magazine®

Emotional berührt geht es zurück ins Hotelzimmer. Der Wechsel von Fahrerdress, feuerfester Unterwäsche, Schuhe, Helm und Handschuhe! Der Look

muss schon zum Subaru passen. Einsteigen, anschnallen. Das OMP Lenkrad ist deutlich spartanischer und vertrauter im Gegensatz zum Ding

Im Ford. Der Startknopf. Push und der Boxer erwacht zum Leben. Grummelig tönt er im Leerlauf und klar auch hier frei von Dämmmaterial klingt er ungefiltert.



Dumpfes Boxer Grummeln: Subaru mit tiefem Schwerpunkt zirkelt präzise durchs kurvige Geläuf. Hier ist wenig Spielraum zwischen Wand oder Abgrund. Egal, keine Zeit für Sightseeing. Hier zählen nur Ideallinie plus allerhöchste Konzentration. Niemand möchte die optimistisch gesetzten Pflocken testen, ob sie vor dem Abgrund schützen oder Deko sind.



Rallye

Subaru WRX

Jim Hunt Magazine®



Mittlerweile als Klassiker eingestuft, stellt er immer noch Körperbehaarung plus Gänsehaut auf. Sein Sound: Legendar und charakteristisch, ähnlich markant wie der des Audi Quattro, nur eben anders. Das tiefe Grummeln lässt emotional keine Wünsche offen. Der tiefe Boxer Schwerpunkt bringt Balance ins Konzept. Scalextric hat ihn super ausgependelt: Ohne MTS lässt er sich genial fahren, zirkeln, anstellen, durchziehen und aus Radien katapultieren, ohne dass etwas zickt oder zuckt. Der Subaru begeistert uns einstimmig auf der ganzen Ideallinie.



Das Auditorium dreht komplett durch: Mit maximalem Optimismus und Überraschungseffekt brechen wir aus dem Nichts kommend ums Eck. Ihr Geschrei dringt bis unter die Helme, obwohl es hier drinnen boxerakustisch knackig laut zugeht. Bengalos markieren den hohen Begeisterungsgrad der Fans. Der Subaru auf goldenen Speedline Felgen liefert Null Zweifel an Entschlossenheit. Souverän nimmt er jede Fahrsituation unter seinen Allrad. Er ist beim Untergrund nicht wählerisch. Asphalt oder Mutterboden. Er nimmt alles wie es kommt und fräst sich gekonnt durch alles, was kommt.

Subaru WRX

Jim Hunt Magazine®

Mein Kameramann sitzt als Beifahrer neben mir, die Finnen zeigen in Richtung Einflugschneise. Also los, raus auf die Piste. Einrollen und mit dem Wagen vertraut machen. Mir ist der hochgezüchtete Klassiker eine Spur lieber als der hochtechnisierte Ford, ich habe hier drin mehr das Gefühl zu fahren, als von der

Elektronik gefahren zu werden. Aber das ist reine Ansicht und Geschmackssache. Pedal durchtreten, der Sound schwillt grantig an und wir schießen los vom Hof. Hinaus aus der Einfahrt, ein erster Zug am Hebel und der Subaru dreht sich so, wie ich ihn haben möchte. Das Auto ist ausgerichtet, Vollgas. Es geht

nach vorne. Die gesamte Kraft krallt sich über vier Räder in den Boden, wir schießen nach vorne, gefolgt von einer Staubfontäne, die sich bei der Dakar nicht zu verstecken braucht. Der Subaru pariert perfekt, ein sagenhaftes Auto, immer noch. Obwohl schon seine Tage vorbei sind. Bei und nicht. Nie. Niemals.



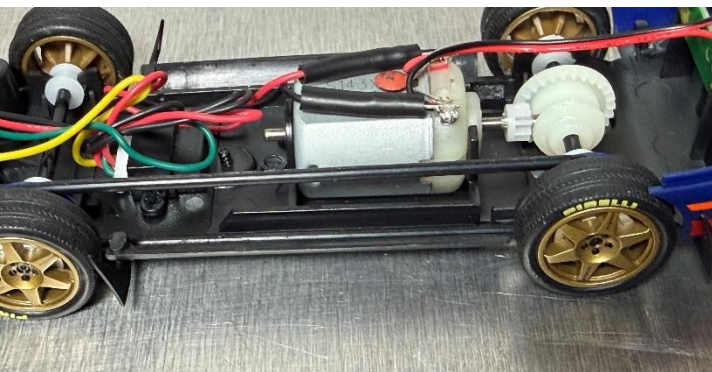
Der Subaru fühlt sich auf losen Böden daheim.



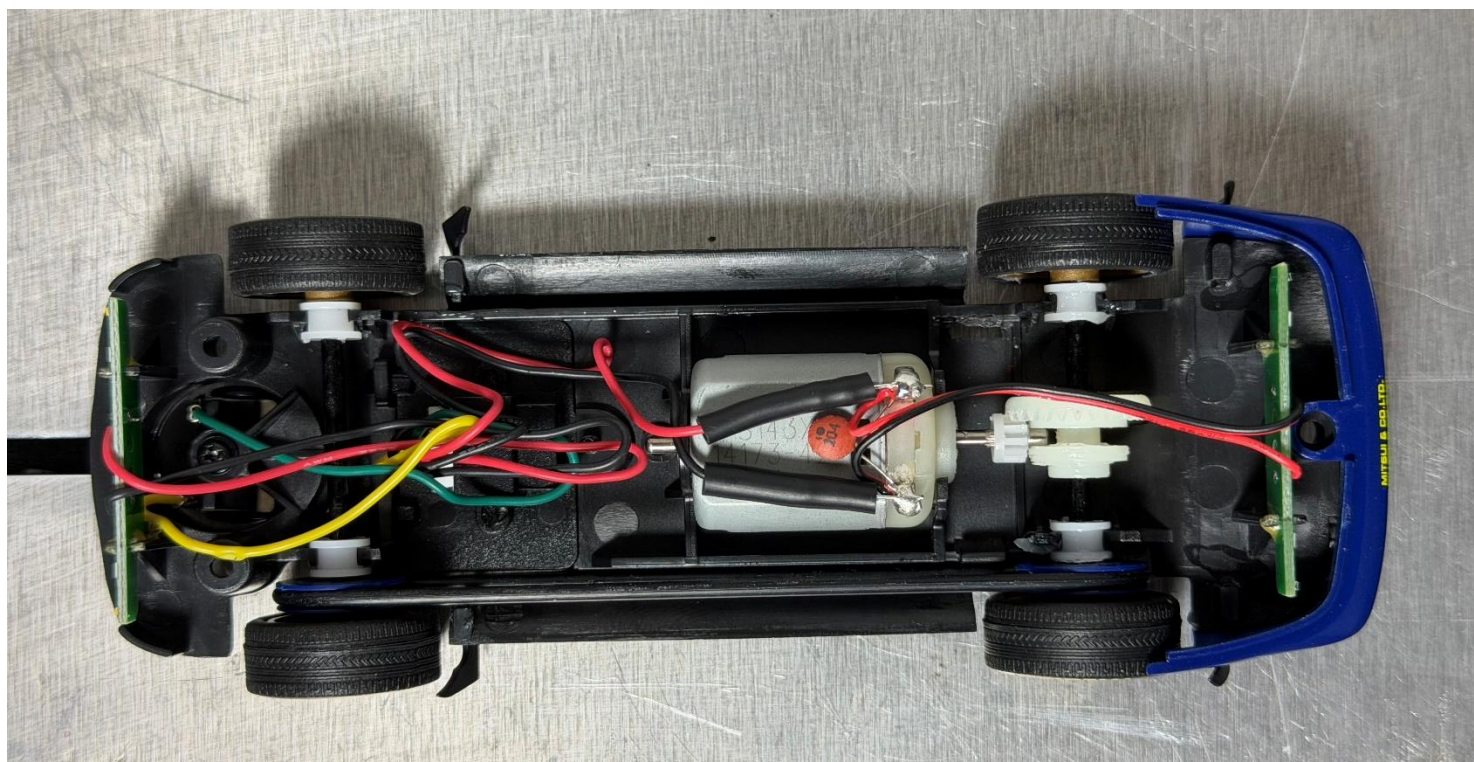
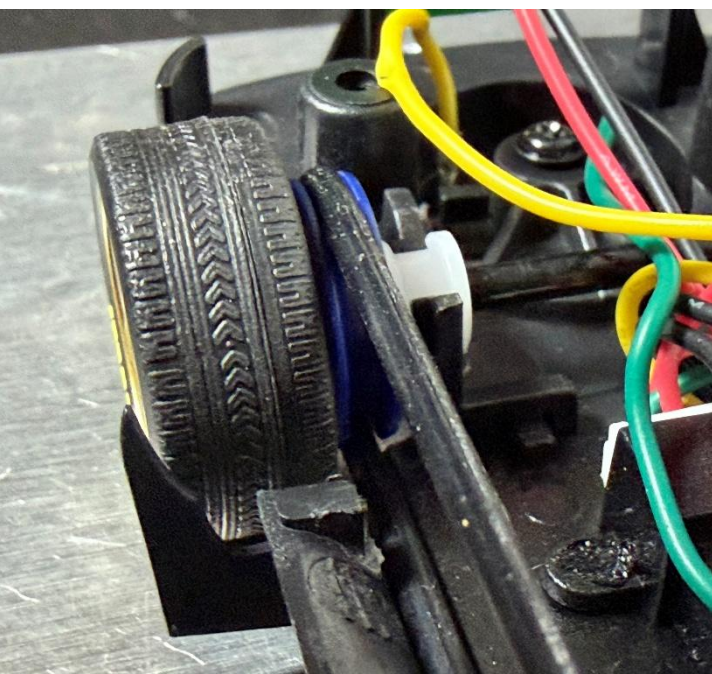
Rallye

Subaru WRX

Jim Hunt Magazine®



Allrad-Riemenkonzept, Speedline Sechsstern Fel-gen, Pirelli Intermediates als perfekte Wahl.



Die Situation unter der Haube: Inliner Antriebskonzept, der Boxer greift im kompakten Block mechanisch auf die Hinterachse. Die knackige Übersetzung liefert Druck ab Drehzahlkeller, wie es sich für ein Rallye Auto gehört. Über Riemenscheiben wandert die Kraft per Gummiriemen zur Vorderachse. Vorteile gegenüber eines mechanischen Allrads: Die Vorderachse kann bei Verklemmungen von Fremdmaterial durchrutschen, im Extremfall reißt der Riemen, die Hinterachse liefert weiter Vortrieb. Nur für Fahrer auf losen, groben Untergründen relevant. Zudem braucht der Riemen nicht soviel PS, wie ein starres, mechanisches Konzept. Mit 12 Voltan im Tank ist man explosiv unterwegs und hat gute Reserven für harte Beschleunigungsrampen: Intermediate Reifen von Pirelli bringen die Kraft zu Boden. Der L-Kiel ist verschraubt, somit einstellbar und arbeitet zuverlässig. Die Kunststoff Radlager arbeiten zuverlässig. Üblicher Ölservice der mechanischen Komponenten, nur nichts auf den Riemen kleckern. Wir fahren den Subaru pur, ohne MTS und ohne Blei. Wer Trimmung braucht, findet Platz im Chassis.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

1st rollout

Die Italiener bringen ihr erstes Auto in der neuen Prototypen Königsklasse. Jim Hunt fährt ihn am Limit der Physik und berichte, was sich dabei im Cockpit abspielt.



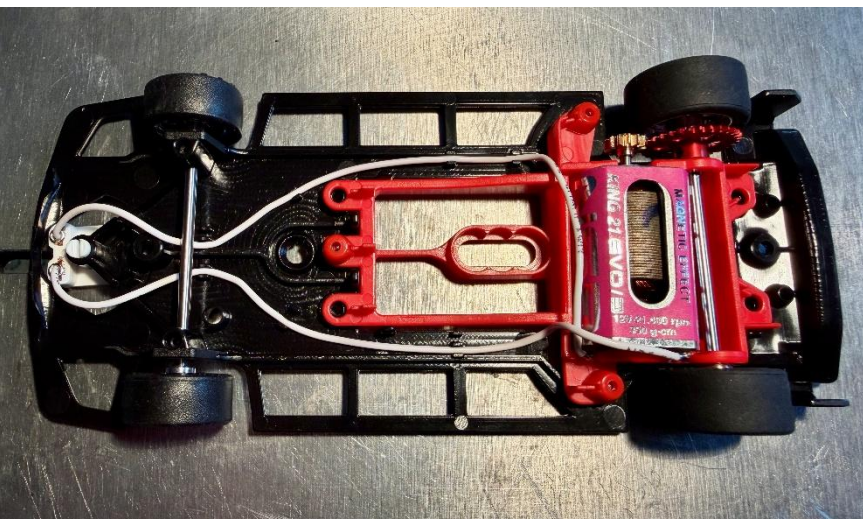
NSR Hypercar

NSR Hypercar

Tim Hunt Magazine®

Zum dritten Mal in Folge hat Ferrari die 24 Stunden von Le Mans gewonnen und sich den Sieg bei der 93. Ausgabe des französischen Langstreckenrennens gesichert. Das Siegerfahrzeug war die Nummer 83 (Ferrari 499P) des AF Corse Teams in der gelben „Giallo Modena“-Lackierung, pilotiert von Ferraris offiziellem Werksfahrer Yifei Ye sowie Phil Hanson und Robert Kubica. Beim vierten Lauf der FIA WEC 2025 belegte Nummer 51 (499P) mit Alessandro Pier Guidi, James Calado und Antonio Giovinazzi den dritten Platz, dicht gefolgt vom anderen offiziellen Ferrari-Werkswagen mit der Nummer 50, gefahren von Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen. Ferrari-Präsident John Elkann und CEO Benedetto Vigna verfolgten das Event vor Ort und feierten den Erfolg gemeinsam mit dem Team vor 332.000 Zuschauern. Der Ferrari 499P (Le-Mans-Rennwagen) hat im Heck als Motor einen 3,0-Liter-V6-Biturbo plus einen Elektromotor an der Vorder-

achse. Seine Leistung ist per Reglement auf runde 680 PS Systemleistung begrenzt. 272 PS davon steuert der E-Motor bei. Dazu Allradantrieb (ab 190 km/h) und ein sequentielles 7-Gang-Getriebe. Das Gewicht liegt bei 1.030 kg. Das alles mobilisiert Performance für eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 340 km/h, je nach Übersetzung. NSR hat das Hypercar und liefert wie üblich zur Markteinführung Autos in monochromen Farben. Es gibt Weiß, Rot, Gelb und Blau. Wir fahren zunächst die puristische Version in Weiß. Alle Versionen bieten die Option Fahren im „nackten Look“ oder als tolle Basis fürs kreative Austoben mit Decals. Wie man es von den Italienern kennt, dauert es nicht allzu lange, bis die ersten farbigen Versionen mit mehr Look kommen. Den Status haben wir mittlerweile erreicht. Schon gibt es den Ferrari in Schwarz sowie Silber mit jeweils gelben Streifen und Startnummern. Damit sieht er ganz anders aus, Dynamik, die ihm super steht.



Konsequenter Leichtbau und Flex beim LMP Chassis. Der entkoppelte Antriebsstrang kann über alternative Schraubenbelegungen entkoppelt werden, jeder wird glücklich. Der King Evo 21 drückt seine 350gcm Drehmoment bei 21400 Touren als dezent geneigter Anglewinder an die Hinterachse ab. Die hohe Qualität der NSR Getriebe lässt keine Wünsche offen, Performance, Leichtlauf und Ausdauer stehen auf der Habenliste. Hohlkammer Alufelgen für mehr Grip. Alles verschraubt und tauschbar. Zündkabel zentrierten den L-Kiel. Alles sitzt perfekt.



NSR Hypercar

Tim Hunt Magazine®

Nach dem üblichen Blick unter die Haube geht es zum obligatorischen Service: Getriebe und alle rotierenden Antriebselemente (Motorwelle, Radlager, L-Kielschaft) erhalten ihre passenden Mittelchen zur Reduktion mechanischer Reibung. Die Reifen werden abgezogen. Nach dem ersten Service zieht der Wagen besser los, besser durch und nebenbei erwähnt, steigert dies die Lebensdauer der Komponenten. Gespannt geht es ins erste Rollout auf die Strecke, um ein erstes Gefühl fürs neue Gerät zu bekommen. Wie man es von der Marke kennt, kann dabei nicht viel schief gehen. Die Grundspeed ist schon im Serienzustand recht hoch und letzten Endes dreht sich nur noch alles um die Feinabstimmung des

Bevor wir ins erste Rollout auf die Strecke gehen, checken wir den neuen LMP in der Werkstatt. Erste Blicke unter die Haube und obligatorischer Servicearbeiten vor dem Start. Und es wird alles in Bild und Ton festhalten. Dann geht's endlich los.

Fahrwerks. Das Mobilisieren aller Reserven. Letzte PS herauskitzeln, so gut das geht. Das sollte keine große Sache werden. Wobei: Böse Überraschungen kommen immer dann, wenn man nicht damit rechnet. Bleiben wir optimistisch und fahren Reifen, Motor und

Getriebe warm. Einrollen und sehen, ob sich bereits gravierende Charaktereigenschaften abzeichnen. Zunächst zeigt sich der Ferrari 499P von der besten Seite. Ruhig, ausgewogen und durchzugsstark geht er auf die ersten Runden.



NSR Hypercar

Tim Hunt Magazine®

Die Reifen sind noch frisch und wie erwartet krallen sie sich dank Luftpolster unter ihre Decke mächtig in den Plasphalt der Piste. Sauber zieht der neue LMP von NSR seine ersten Runden. Das bekannt bewährte Longcan Aggregat ist für seinen Punch bekannt, ohne dabei den Fahrer zu überfordern. Die drehmoment-

starke Leistung lässt sich kontrolliert abrufen. So wie es sich gehört. Niemand wird auf der Langstrecke mit einem nervösen Rodeo Pferd glücklich. Lieber ein Arbeitstier mit Feuer. Ein Haflinger auf Steroiden. Der LMP läuft und läuft. Nach einigen Runden ist das gesamte Laufzeugs auf Betriebstemperatur. Vollgas!

Erfahrungen sammeln. Schon zeichnet sich eine erste Tendenz im Serienzustand ohne MTS ab. Klar, wir fahren wie üblich ohne Haft-Nanny und ohne Schnuller im Mund nach puren Vorgaben der Erdbeschleunigung. 9,81m/s reichen uns, was jedem Fan bekannt sein sollte. Falls nicht: Jetzt wisst ihr es auch.



Die erste Version mit Startnummer 44 in schwarz mit gelben Streifen. Wir gehen auf die erste Runde und checken die ersten Fahreindrücke ab.



NSR Hypercar

Jim Hunt Magazine®

Was zickt? Das Heck kommt böse in schnellen 90 Grad Kurven. Ein minimaler Tänzer, der Zeit kostet und uns nicht gefällt. Zurück an die Box. Reifen abziehen. Frisch gewartet geht es wieder raus und immer wieder durch die böse schnelle Kurve. Anfangs ist da alles gut. Aber dann, wenn Reifen ersten Pickup

sammeln, gehts es am Hinterteil etwas zu nervös zu. Zurück an die Box. Fahrwerk nach streng geheimen Erfahrungswerten abstimmen. Das Auto läuft nun ruhiger durch Kurven. Erneut zur Feinjustage: Die Karosse entkoppeln ist eher kontraproduktiv, wir bleiben bei einer soliden, minimalst dezent labilen

Entkoppelung. Minus 1/2 U reichen. Alles andere regeln wir über den Antriebshalter. Maximal Minus1/2 bis 3/4U reichen. Mehr Minus, das Heck tanzt. Verplappert, Geheimnis ist raus. Gut für Euch. Bedeutet nicht, der 499er sei unfahrbar oder zu nervös. Wir reden vom absoluten Grenzbereich.



Feine Einstellarbeiten in der Aufhängung: Das Hypercar geht messerscharf durchs Kurvenlimit.



NSR Hypercar

Jim Hunt Magazine®

Der letzten Rille am Limit kurz vor Zuschlagen der bösen Physik, die den Abflug in die Botanik einleitet. Das maximal erleichterte Chassis bringt im Gegenzug zur guten Beschleunigung und kürzere Bremswege. Jedes Gramm zählt. Der Antriebsstrang und mit dem Aggregat legen das maximale Gewicht in die Waagschale des Abtriebs. Nun gilt es, das alles auf

die eigenen Bedürfnisse, Fahrstil und Streckenverhältnisse abzustimmen. Der schmale Grenzbereich verlangt bei dem Hochleistungsauto etwas Aufwand, Feintuning. Wir haben keinen Extra Ballast eingebaut, sonst würden wir gegen das neue NSR Konzept arbeiten. Mit abgezogenen Reifen, perfekt eingestelltem Fahrwerk und perfekter Ausrichtung der weichen

Schleifer am L-Kiel ist der Ferrari zu bändigen und man kann alles aus ihm herauskitzeln. Und dabei hat er richtig viel an Performance zu bieten. Sein reduziertes Gewicht ist ideal für antrittsstarke Beschleunigungen und radikale Bremsmanöver. Im Renngeschehen profitiert das Pferdchen von diesen Eckdaten und ist daher immer voll auf Angriff aus.



Zweites Farbkonzept Silber mit Gelb, Nummer 67.



NSR Hypercar

Tim Hunt Magazine®

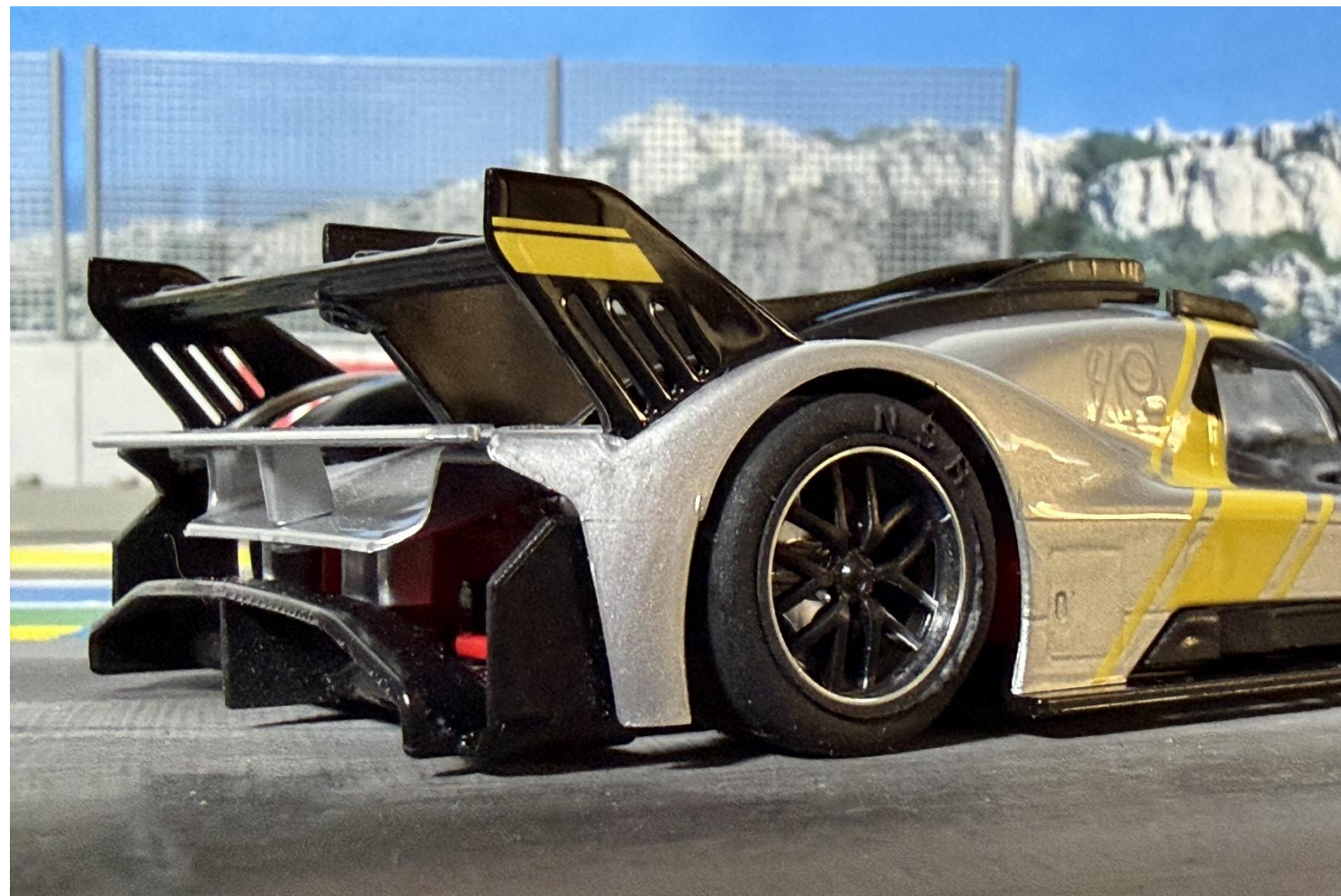
Allerdings erkaufte man sich damit einen schmäleren Grenzbereich. Man darf sich am Limit eben keinen Schnitzer erlauben. Selbst ein kleiner Zündaussetzer, weil die Schleifer nicht an jeder Stelle optimal arbeiten kann in Kurven zur Katastrophe führen. Der Motor stottert und hält den Wagen nicht mehr auf Zug, also in Balance. Kommt der nächste Zündfunken zurück, ballert die Kraft sofort auf die Räder. Es geht unrund weiter, das Heck peitscht ihn aus der Kurve. Zeit bleibt liegen und der Pilot ist am stressigen Improvisieren im Cockpit. Ist alles solide eingestellt und abgestimmt ist der Ferrari eine richtige Waffe. Auf der Langstrecke brauchst Du ein Auto, das auch dann pariert, wenn Du müde wirst und die Konzentration nachlässt. Der NSR

Mit der passenden Setup Abstimmung legt der 499er schnelle und angriffslustige Ritte hin. Kein Rennauto für Einsteiger. Eher für Piloten, die wissen, was sie wann im Cockpit tun (müssen), um konkurrenzfähig und siegfähig zu sein.



ist abstimmbare, aber es erfordert Zeit, Geduld und Erfahrung, damit er am Limit das tut, was er soll: Gelassen die endlos erscheinenden Runden unter die Slicks zu nehmen und das bei konstant hoher Speed. Das Longcan Aggregat sitzt nicht als typischer Angle- oder Sidewinder vor der Hinterachse. Es sitzt in einer

„Weder-noch-Stellung“, wir es seit Jahren routiniert im verdammt schnellen und gut ausgewogenen Thunderslot Rennwagen kennen. Ein „geanglerter Sidewinder“ oder ein „sidewindender Anglewinder“. Wie man das auch immer sehen und nennen mag. Das System vereint beide technischen Vorzüge und



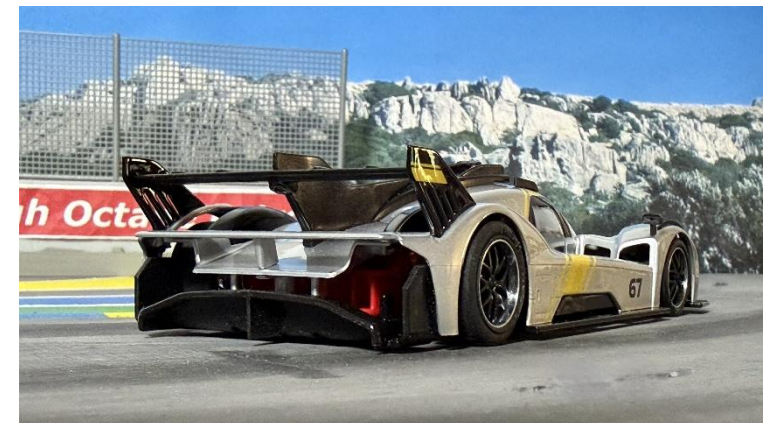
NSR Hypercar

Tim Hunt Magazine®

bringt mehr Druck auf die Hinterachse, weil, das Motorgewicht näher rückt. Zugleich Kurvenvorteile des Anglewinders, der durch seine günstige Massenrotation Zug ins Geläuf bringt. Fairerweise muss man sagen, der NSR Ferrari läuft super. Wir haben vorher den SRC Porsche gefahren, an dessen Straßenlage

und Gelassenheit kommt keiner ran. Wer sich für den NSR entscheidet, baut ihn nach eigenen Bedürfnissen auf und nach vielen Trainingsrunden und Setup Fahrten stellt man sich auf seinen Charakter ein. Dann geht es nur um kontrolliertes Vollgas und so wenig Zeit wie irgendwie möglich liegen lassen. Kein

Einsteigerauto, das war im Vorfeld klar. Hauptsache ich sehe mir vor dem Rennen kein Bild vom Ferrari Luce an. Sonst fahre ich negativ geladen, weil ich es wie Luca Montezemolo nicht fassen kann. Freuen wir uns auf weitere Designversionen des 499ers. Go for it, Andrea Noviello. Mille + 499 Grazie!



Leistungsstark bis an die Grenzen des Machbaren.
Der 499er von NSR geht neue Wege.





Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



*Scalextric erweitert seine
Range an Kult Filmautos.*

John Wick's Mustang Boss



Scalextric ergänzt seine Moviecar Flotte um den Ford Mustang Boss 429 von John Wick. Das potente US Gerät des Ermittlers ist kein unbekanntes Auto in der Scalextric Historie. Es gibt ein sehr umfangreiches Startfeld an Mustang Ponycars und wenige zivile



Mit dem Ford Mustang Boss schnell am Tatort.





Versionen. Jetzt die ultimative Straßenversion mit Filmgeschichte, durchzugsstarken V8 Sidewinder, der seine Kraft hervorragend auf die Strecke bringt. Unbedingt MTS ausbauen, damit man ihn mit 12 Voltansprit reuelos mit qualmenden Reifen quer durch



Potenter Style mit viel V8 Druck unter der Haube.





die Kurven im Viertel ballern kann. Viel Freude mit dieser gelungenen Designversion eines Klassikers, der noch immer große Fahrfreude auf die Strecke bringt. Frühere Mustangs finden sich in früheren Ausgaben unseres Magazins. Kostenfrei im Onlinekiosk wie üblich. Wir haben wirklich viele davon gefahren, getestet, gezeigt. Viel Freude mit dem hier.

Das sonore Brummen durchs Ghetto schreckt alle auf, die nichts gesehen, nichts gemacht haben und grundsätzlich immer brav sind. John Wick ist mit allen Wassern gewaschen und macht Druck bei der Gang. Langsam werden die Ersten nervös und verplappern sich. Als John gehört hat, was er hören wollte, wirft er den V8 seines Stang Boss an und zieht zum Abgang stilecht dicke schwarze Striche auf die Straße.



POCKETROCKET



*Der kleine Scalextric Klassiker fährt in einer
sehr schönen Designversion Rundstrecke.*

Jim Hunt Magazine®

Austin Mini Cooper S

Austin Mini Cooper S

Jim Hunt Magazine®



Pocket Rocket. Als der Mini wirklich noch mini war. Seine Taktik: Klein und fein, klein und gemein. Erst die Gegner mit kleinen Maßen täuschen, dann sie edelbitter vollstrecken. Sein extrem niedriger Schwerpunkt liefert eine atemberaubende Straßenlage. Dazu gibt es potente Motortunings zum hart austeilen. Besonders auf kurvigen Geläuf fällt es dem Mini leicht, seine Gegner zu deklassieren. Ein Underdog, der erst zurückhaltend knurrt, dann fletscht und andere hart in ihre Schranken weist. Scalextric hat eine weitere Designversion in einer wirklich schönen, gelungenen

Farbe für Leute, die das Besondere lieben. Nichts wie auf die Rennstrecke und hart austeilen in der rasenden Hundehütte. Sein kompakter Longcan Motor im kleinen Gehäuse senkt den Schwerpunkt ab und passt gut in die engen Platzverhältnisse. Das Inliner

Getriebe schaufelt mutig die Kraft an die Hinterachse mit kleinen Rädern. Vorne mit Einzelradaufhängung. Die Achsstummel genau checken, damit sie schön drehen aber kein Spiel haben. Sonst wabbelt der Vorderwagen und das bremst in Kurven. Bei manchen

Gezielte Rennvorbereitung: Ich treffe mich mit Eddi Fiolante, dem Pizzabäcker aus Sheffield. Ich schwöre auf seine Cookies Spezialrezepte. Sie liefern mit den nötigen Punch, sollte ich im Rennen auf Gegner treffen, die einen besseren Motor haben. Das Defizit gleicht Eddi's Rezeptur aus seiner italienischen Heimat aus. Roaring Sixties.



Austin Mini Cooper S

Jim Hunt Magazine®



Autos ist je nach Serienstreuung empfehlenswert, die Vorderräder mit Klarlack zu versiegeln, um einem Stempeln an der Vorderachse vorzubeugen. Führt man mit Nanny Magnet, fühlt sich der Mini an wie eine

fremdbestimmte Rakete und ich mich wie ein ferngelenkter Passagier, total emotionslos. Führt man ihn pur ohne MTS ist ein regelbares Netzteil gefragt, damit man die kleine, feine und bissige Power gut

kontrollieren kann. Für Laufruhe sollte man das Chassis seitlich mit Blei trimmen, damit ein neutrales Fahrverhalten und eine noch bessere Straßenlage drin ist. Einzelfallbesprechung und Erprobung!



Helm auf und zurück auf die Strecke. Eddis Naschwerk motiviert mich sehr. Der Mini fährt sich super, sein kleines feines Motörchen hängt sauber am Gas, die Gänge des ZF Getriebes schaltet butterweich.

Austin Mini Cooper S

Jim Hunt Magazine®

Das kleine Auto braucht nicht viel, aber dafür eine perfekte Kontrolle, um voll abzuliefern. Ein klassischer Regler mit 25 oder 30 Ohm macht dabei eine gute Figur, alternativ ein Gerät elektronischer Bauweise

komplett einstellbar. Der kleine kompakte Motor im Longcan Gehäuse mit Sidewinder Getriebe ist temperamentvoll und sollte irgendwie gezähmt werden. Voltanzahl reduzieren und/oder ein frotge-

schriftener Regler mit weniger Ohm oder einstellbar können hier wahre Wunder im Handling bewirken. Oft ist eben weniger mehr. Viel Freude mit dem Mini und jetzt mit unseren schönen Bildern.



Vollbremsung: Das Angebot der BP Lady muss ich mir anhören. Hat sie 100 Voltan im lokalen Angebot?

Die Engländer von Scalextric lassen ihren Klassiker, getarnt als gelbe Kanarienvogel Designversion mit Knochen im Schnabel auf die Rundstrecke. Brutales Drehzahl Gerät für ungefiltertes und ehrliches Zwitschern.

Jim Hunt Magazine®



Nick Whiting's

Ford Escort Mk I - Hundeknochen



Jim Hunt Magazine®

Ford Escort Mk I

Der klassische Hundeknochen geht in die nächste Designrunde. Scalextric hat einen weiteren starken Ford am Start, der seinen Spitznamen von der Optik seiner Kühlerfront bekommen hat. Ein ausgewogenes Rennauto aus Zeiten, in denen man mit extrem hoch drehenden Motoren über die Strecke fuhr und die Zuschauer mit Emotionen begeisterte, die nur echte Petrolheads verstehen können. Während viele beim

Hundknochen sofort an Rallye denken, vergisst man, dass er auch auf der Rundstrecke geräubert hat. Wir zeigen einen Klassiker, der mit Speichenfelgen, Breit-

Reifen und Aerokit an den Start geht. Damals waren einfache Maßnahmen gefragt. Also einen mächtig geschapten Heckspoiler auf den Kofferraumdeckel

Damals lief das so: schwere Stoßstangen weg, Motor aufbohren, scharfe Nockenwelle, Sportluftfilter und größere Vergaser. Die Eckdaten für mehr Leistung, Emotion und guten Klang. Damit die Fuhre auf Kurs blieb gab es mächtiges Flügelwerk hinten und Bugspoiler vorne. Dazu breite Reifen. Der Rest wurde durch Wahnsinn des Fahrers ausgeglichen, falls jemand mehr unter der Haube hatte. Ehrlicher geht's nicht.





Jim Hunt Magazine®

Ford Escort Mk I

Der Blick an die Escort Front erklärt, warum der Mk I „Hundeknochen“ heißt. Wer es nicht versteht, geht zu Fressnapf und studiert das Regal mit den Dingen, auf denen Hunde gerne rum kauen oder sie vergraben. Zing! Eingebung?

geschraubt und an den Bug einen Frontspoiler, der das Auto auch bei höheren Geschwindigkeiten im Zaum, also in Spur hält. Das gelingt klassisch gut. Zum Gewicht einsparen flogen die Stoßstangen vom Auto. Das war damals einfach und zugleich verdammt effizient. Die jetzt freien Öffnungen in der Karosserie

stören niemanden, sie gehören zum Look. Das gelbe Auto von Nick Whiting geht mit uns auf die Strecke und lässt hochtourige Motorbaukunst erklingen. Das brutale Ansauggeräusch beim Beschleunigen, die brutalen Drehzahlen und das alles verschmilzt zu einer klassischen Symphonie des süßen Wahnsinns.





Jim Hunt Magazine®

Ford Escort Mk I

Mit einer Lage Blei im hinteren MTS Fach liegt der Excort einen Ticken besser. Das ausgereifte Konzept kann auch Rundstrecke, wenn sich auch durch das Spoilerwerk eine leicht andere Balance zum Klassiker ohne alles ergibt. 10-12 Voltan tanken, einrollen, anfreunden und hart austeilen.

Rechtsgesteuert versteht sich, wir kommen schließlich von der britischen Insel. Magnet raus und das hintere Fach mit einer Lage Blei auffüllen reicht, um mit 10-12 Voltan Sprit im Tank 100 Prozent satten Vollgasspaß zu erleben. Dazu gibt es ein klassisches Fahrgefühl, das immer wieder daran erinnert, warum wir das alles machen. Für pures Racing ohne Reue oder Filter. Ein

Inliner für neutrale Balance. Ohne Nanny: Losfahren, draufhalten und Spaß haben. So einfach ist das Rezept, das immer noch wie ein Gughupf aufgeht: Beim Fahrer wie auf den Rängen bei den Zuschauern, die diese emotionsgeladene, wilde Action lieben. Ein Grund, warum Klassik Veranstaltungen bis heute sehr gut besucht werden. Rasende Knochen für immer.



Scalextric vereint Shelby mit Gulf zu einer optischen und dynamischen Wucht. Wir fahren im wummernden V8 Klassiker ans Limit. Ergreifende Momente am Volant.

Jim Hunt Magazine®



Shelby GT350

Shelby GT350

Vollgas auf Gulf Kurs: Den 350er Shelby haben wir in den letzten Ausgaben in mehreren Designversionen gezeigt. Rennwagen als auch ein Auto von Hertz, einen potenten Leihwagen. Jetzt kommt das ultimative Farbleid: Gulf. Was soll man dazu noch sagen. Es sieht immer gut aus und einen Mustang mit Shelby Rosskur, dabei kann nichts schief gehen. Außer man übertreibt es mit dem Gaspedal. Dann kommt er in

Kurven schon mal quer. Wer so ein Auto fährt, weiß das. Wer nicht, sollte draußen bleiben und die Fahrt der anderen genießen, bewundern und dabei dem Sound des Achtzylinders mit texanischem Tuning lauschen. Die schwarzen Striche auf dem Asphalt gehören dazu. Ein Auto aus genialen Zeiten, die man auf der Slot Rennstrecke immer wieder neu aufleben lassen kann. Scalextric hilft dabei. Start your engine,

let gasoline flow! Bereits beim Anlassen stellen sich die ersten Haare an den Unterarmen auf. Es ist sehr heiß draußen und es wird noch heißer hier drin. Ich fahre klassisch im Shirt, daher kann ich das erregte Hornmaterial auf der Haut gut sehen. Motor anwerfen, das tiefe Brummen im Standgas ein Fingerzeig, dass es gleich richtig gut werden wird. Der V8, powered by Shelby erwacht zum Leben und offenbart, dass Carol



R & A Motorsports hat zusammen mit Scalextric diesen Klassiker zurück auf die Rennstrecke gebracht. Die Restauration hat sich gelohnt. Der Shelby bringt sinnliche Vibes vergangener Jahre zurück und liefert sagenhafte Momente hinter dem Volant. Das tiefe Grummeln, die brutale Kraft aus den modifizierten Brennräumen verschmelzen Sinfonie motorsportlicher Sinnlichkeit. Dazu Sidepipes, American Classic Felgen, Slicks.

Shelby GT350



Tim Hunt Magazine®

ganze Arbeit geleistet hat. Der Verbrauch ist einem Auto, das aus Texas kommt egal. Dort gibt es reichlich Erdensaft für unsere Vergaser und Brennräume. Kurzer Tritt aufs Pedal, mal sehen, ob der GT350 das Gas schon willig annimmt. Wir fahren konsequent ohne MTS, wir wollen das Feeling ohne Nanny, pure Motorkraft gegen die fest definierte Schwerkraft aus-

leben. Der V8 nimmt die Drehzahlen spontan auf, die Überarbeitung der Köpfe zahlt sich aus. Shelby war ein Experte, was die beschleunigte Fortbewegung mit tiefen Emotionen angeht. Er hat aus dem moderaten Ford Mustang Coupé ein brutales Gefährt gebaut und Scalextric hat sich um den Rest gekümmert. Die Außenhülle in Gulf Farben dazu passt perfekt zu dem

brutalen Geschoss. Ich schließe den Gurt während dem Einrollen zur Richtung Strecke: Klack! Alles sitzt. Den offenen Helm trage ich aus zwei Gründen: Bessere Belüftung und wegen des Looks. Damals fuhr man so und ich möchte auf jeden Fall so authentisch wie möglich dieses Feeling neu erleben. Ich beschleunige, das fühlt sich echt genial an. Der



Shelby verpasste dem Mustang eine Rosskur für mehr Leistung, Drehmoment und Sinnlichkeit.



Shelby GT350

Achtzylinder ist eine Wucht, kein müdes, drehzahl-lahmes Ding. Spontan dreht er hoch und drückt mich in den Sitz. Der Klang dazu ist genau das, was ich für mein Seelenheil brauche. Ich rolle mich auf der Startziel ein und fahre Reifen, Öl und Motor geduldig warm. Der alte Shelby gehorcht auf jeden Befehl, kein Zicken, kein Murren, keine verzögerten Umsetzungen meiner Lenkbewegungen. Ein ehrliches Auto aus einer Zeit, in der ein Handschlag verbindlicher war als

schriftliche Verträge. Mit mittleren Drehzahlen tuckere ich zwei Runden um den Kurs, bis wir beide uns vertraut gemacht haben. Alles passt. Jetzt geht es erneut über die Start Ziel vorbei an der Box. Ich treten den Stang aufs Bodenblech, der Orkan erwacht und das Teil schießt los, dass ich wieder Gänsehaut bekomme. Dieser Umstand überzeugt mich bei Tests immer wieder aufs Neue, obwohl ich schon viele aufregende Rennwagen bis ans Limit gefahren bin.

Ich liebe Klassiker, in denen man richtig arbeiten muss. Lenkung ohne Servo, Schalten mit Handkraft. Kuppeln mit Wadenpower. Und ein Klang, den sie heute nicht mehr hinbekommen, weil es angeblich andere stören könnte. Let the good times roll. Ich reiße die vier Gänge durch und erlebe eine wilde Beschleunigungsorgie, wie es sich gehört. Brutales Gebrüll durchspült das mittlerweile stark aufgeheizte Cockpit: Auto, Reifen, Fahrer auf Betriebstemperatur.



Gulf Blau mit Orange, dezente Logos, Streifen und Startnummer, mehr war damals nicht nötig, um voll in Style zu sein. Dazu ein kräftiger V8 und einen Fahrer mit rustikalem Fahrstil. Die modifizierte Front enttarnt den Shelby. Der bekam eine andere geschlossene „Stoßstange“ mit einem großen Ölkühler in der Mitte. Er ist nötig, damit der V8 nach seiner Modifikation weiterhin optimal arbeiten kann.

Shelby GT350

Mir läuft der Saft runter, was jetzt total egal ist. Ich fahre die perfekte Runde, immer hart am Limit immer auf Messers Schneide. Zwischen Abflug und Dableiben. Der Mustang kommt in der nächsten Links Recht Kombination kurz mit den Heck, ich war etwas zu optimistisch. Kein Ding, hart aufs Blech treten,

Gegenlenken und ich hab den Ami abgefangen. Mit brutalen Tönen geht's entschlossen zurück auf die Ideallinie. Ich fühle mich gut und bin auch ein wenig stolz, dass ich dieses lautstarke PS Gerät im Griff habe. Auf der langen Gegengeraden lasse ich es richtig krachen. Ab Kurvenausgang drehe ich jeden

Gang voll aus: Shelby hat den Motor super abgestimmt, keine Kraft verpufft in Lärm, es geht drehmomentstark nach vorne, kurzes Schalten und Kuppeln, der Kraftfluss in den nächsten Gang geht fast nahtlos ineinander über. Anbremsen Schikane, runterschalten mit mächtig Zwischengas, damit die

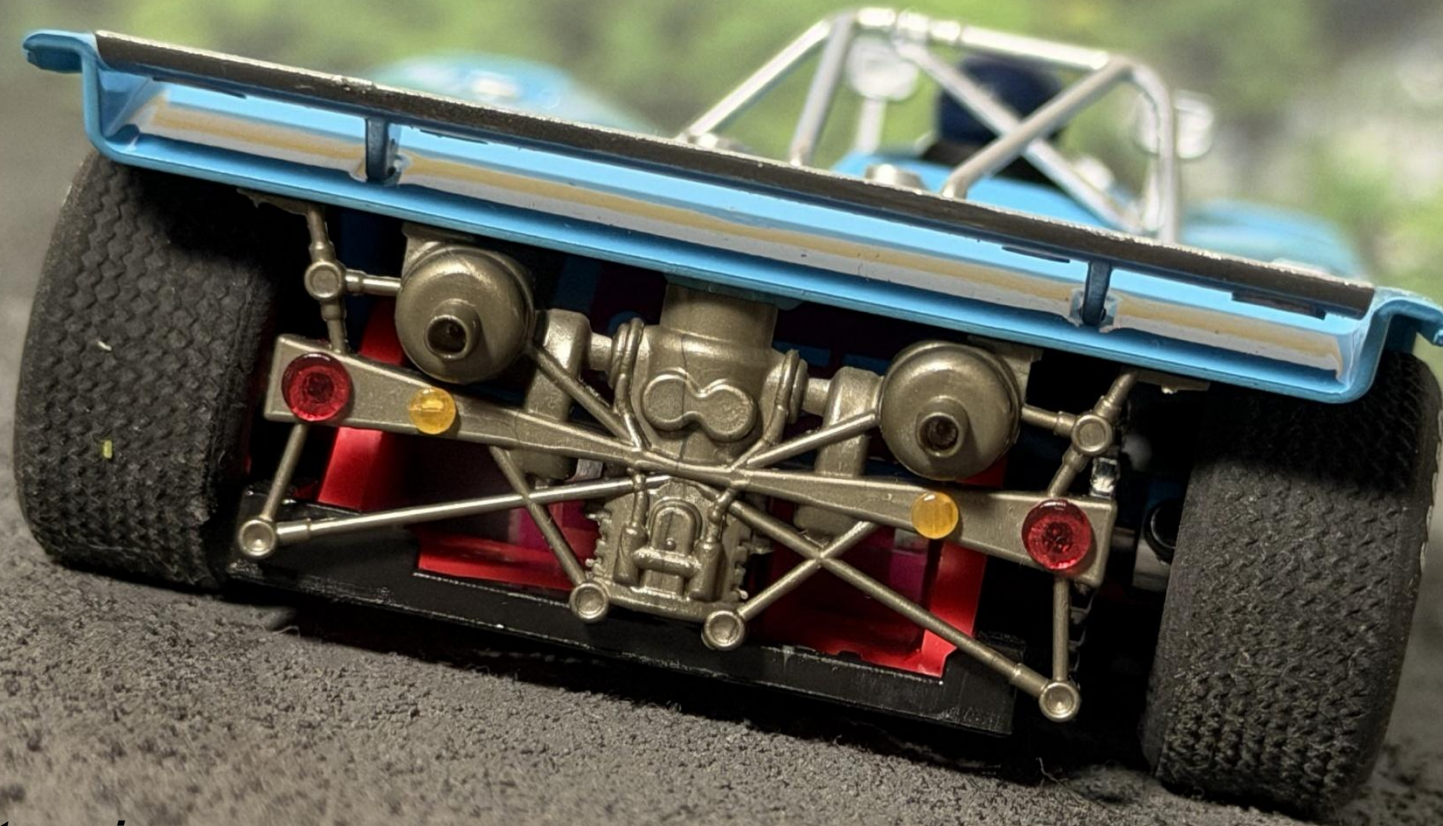


Markanter Blick. Der Shelby zeigt Entschlossenheit. Die Stoßstangen-Weg-Diät spart Gewicht. Hinten unter den Schwellern kommt der solide V8 Texas Beat aus den Sidepipes. Noch härter als ZZ Top groovt er im Leerlauf und wechselt bei Vollgas zu richtig brutalen Tönen mit Schalldruck.

Drehzahl dort bleibt, wo ich sie brauche. Das heißere Fauchen, Grummeln und Abbröckeln klingt sagenhaft im Auto. Wie es sich wohl draußen anhört? Einlenken, ich spüre die Fliehkräfte und das Ziehen am Lenkrad, die breiten Reifen auf American Classics Felgen verlangen Unterarmkraft. Genial, so geht Autofahren. Ohne Nanny. Nur das Auto, die Physik und ich.

Lola T290

Villa Real #11 Nürburgring #41



**NSR koppelt zwei neue
Versionen ihrer schnellen
Prototypen Flunder aus.**

Blauer Dunst 1972



Lola T290

Es gab Zeiten, in denen war es selbstverständlich, dass Tabakreklame im Motorsport ein ganz normales Ding war. Die Konzerne hatten genug Geld für Sponsoring und die Masse an Zuschauern, die es an Rennstrecken zog, konsumierten fleißig die Sargnägeln diverser Marken. Gitanes war so ein Sponsor. Die Autos der Ecurie Filipinetti sehen toll aus. Hellblau mit roten Akzenten und dazu die klassische Gitanes Werbung, das klickt die Netzhaut optisch echt gut.

Blauer Dunst 1972

Villa Real #11 Nürburgring #41



Beide Versionen sehen auf den ersten Blick gleich aus. Sie unterscheiden sich in den Startnummern sowie in kleinen Details. Kleine Antar Logos auf der Haube sind nicht an den gleichen Stellen positioniert. Das nur der Vollständigkeit halber, das fällt nur den ganz Genauen auf. Ich kann mir gut vorstellen, dass in Deutschland für viele Fans die Nürburgring Version #41 interessant sein dürfte. Oder man nimmt beide. Oder was man noch bekommt.



Jim Hunt Magazine®

Lola T290

Gitanes aus Frankreich war so ein Exponent der ungefilterten Lebensfreude, die dem Zeitgeist von damals entsprach. Vor einiger Zeit stellte NSR seinem unschlagbaren Porsche 908/3 einen Konkurrenten zur Seite. Die Lola war technisch eine Weiterentwicklung zu mehr Leichtigkeit beim Chassis. Dazu ein maximal niedriger Schwerpunkt, weil eben nichts an ihr dran ist als ihre flache Karosserie. Das sorgte in der Szene für großes Aufsehen, Diskussion und Kaufverhalten.

Blauer Dunst 1972

Villa Real #11 Nürburgring #41



Flach, breit und schnell. Die Lola punktet mit ihrem Leichtbau Chassis und einem extrem niedrigen Schwerpunkt. Im Grunde ist der Sportprototyp ein großes Kart mit Verkleidung. Nichts ragt über, nichts ragt in die Höhe. Alles Gewicht ist zentralisiert und das liefert ein sagenhaftes Fahrverhalten. Wir haben die Lola ausführlich zur Markteinführung vorgestellt. Sie ist auf dem Cover plus in unsere Ausgabe 67 zu finden.

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Lola T290

Die einen lieben sie, die anderen bleiben beim Porsche. Oder fahren und mögen beide, so wie ich. Jetzt kommt eine weitere Doppel Designversion von der flachen Lola. Beide Autos stammen aus der Saison 1972. Das erste Auto ist aus Villa Real mit Startnummer Nummer 11. Die zweite Lola fuhr auf dem Nürburgring mit Nummer 41. Wir lassen beide bei hartem Vollgas rauchen, qualmen, vollstrecken.

Blauer Dunst 1972

Villa Real #11 Nürburgring #41



Beide Lola Versionen auf einen Blick... 41 Nürburgring oben, 11 Villa Real unten.



Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager

Porsche 997 RSR



*NSR legt seinen Dauerbrenner in
zwei neuen Gulf Versionen auf.
Wir steigen ein und lassen es in
neuen Farbkleidern krachen.*

Rundstrecke

Porsche 997 RSR

Jim Hunt Magazine®



Beide 997er Versionen auf einen Blick...



Hier die beiden neuen Looks für den Porsche 997 von NSR: Startnummer 20 neben Startnummer 86. Beides sind wunderschön inszenierte Rennwagen im Gulf Look. Die schwarzen ansteigenden Linien zum schwarzen Heck hin zaubern Dynamik ans Auto. Orange Akzente dazu umspielen das weltberühmte Gulf Blau. Zeitlose Eleganz und Nimbus für Rennwagen, die in den 70ern diesen Look markierten.

Porsche 997 RSR

Jim Hunt Magazine®

Der Klassiker von NSR läuft immer noch und das hat seine guten Gründe. Das Auto ist ausgereift, kann etwas und warum sollte man so ein Konzept in die Schublade verbannen? Mittlerweile bekommt auch der 997 einen gewissen neuen Charme, weil es ihn

schon einige Zeit nicht mehr gibt. Er wurde von neuen Baureihen abgelöst. Optisch wird das Auto wieder interessant, Sammler kaufen das Auto bereits wieder. Die Preise steigen. Uns ist das alles ohnehin egal, wir fahren zeitlos und haben keine Probleme damit, wenn



NSR Porsche und Gulf gehen immer. Der ausgereifte 997er liefert immer noch eine gute Performance auf der Strecke ab. Es gibt mittlerweile ein sehr großes Feld an Designversionen für die Rundstrecke, aber auch für Rallyes. Der Wagen kann beide Disziplinen und bietet mit wenig Aufwand einen konkurrenzfähigen Rennwagen. Das NSR Tuningangebot ist groß, Übersetzungen, Motoren und Felgen können getauscht werden, falls jemand mit den Seriensetup nicht zurecht kommen sollte. Das ist allerdings wirklich nur für absolute Spezialisten, denn der Wagen fährt out of the box ohne MTS bereits sehr gut, für die meisten Renneinsätze reicht das schon.

Porsche 997 RSR

Jim Hunt Magazine®

ein Auto aus einer anderen Zeit kommt. Die einzige Zeit, die uns interessiert ist die Rundenzeit. NSR hat damals vor vielen Jahren mit dem Porsche einen ganz großen Wurf gelandet. Ich erinnere mich noch gut, als ihn mit Salvatore Noviello (+) vorstellte. Kraftvoller Sidewinder Longcan Motor, dazu präzise Hochleistungskomponenten bei allem, was unter der Haube steckt: Felgen mit Lufthohlkammern für mehr Grip der

guten Slicks. hochwertige Gleitlager, kalibrierte Edelstahlachsen. L-Kiel mit ausklappbaren Schwingarm (kann auf Wunsch blockiert werden), Motor, Getriebe, alles ist verschraubt und perfekt einstell- und wartbar. Bis heute hat sich das Auto gehalten und den Grund dafür spürt jeder, wenn er mit ihm auf der Rennstrecke unterwegs ist. Hier zwei weitere Designversionen: Porsche und Gulf, das geht immer.



Tief und satt liegt der Porsche auf der Strecke und nimmt jede Fahrsituation mit einem breiten Grenzbereich unter seine Slicks. Der große Flügel liefert den nötigen Anpressdruck. Der Sechszylinder Boxer im Longcangehäuse liefert dynamisches Drehmoment über das Sidewinder Getriebe an breiten Slicks der Hinterachse. Die Spurbreite liefert beeindruckende Kurvengeschwindigkeiten mit enormen Reserven im Grenzbereich.



Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Kundenkonto erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

*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!

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54 EUR

Summe 65,99 EUR

exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

vergessen

Anmelden

Anmelden

Bestseller

01. Carrera

Einzelrandstreifen

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

02. Carrera Einzelschiene

0,00 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

03. Carrera

Außenrandstreifen, Kurve

1/60° rot/weiß, 3 Stück

12,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

04. Carrera

Standardgeraden, 4

Stück

24,99 EUR

inkl. 19 % UST

exkl. Versandkosten

Fly Porsche 911 – TOUR DE FRANCE 1971



Fly's neue Designversion ihres
Klassik Dauerbrenners 911.

„Faire la vitesse“

Rundstrecke

Porsche 911

Erster Look...

Tim Hunt Magazine®



Mischbereifung, dazu verschiedene Felgen: Vorne Fuchs, hinten Minilite, eine oft gewählte Kombination im Motorsport. Die gelbe Lackierung sieht super aus, dazu weiße Stoßstangen. Wirkungsvoller Kontrast. Faszinierend: In den 70ern schaffte man hohe Wiedererkennungswerte mit einfachsten Mitteln.



Jim Hunt Magazine®

Porsche 911

Der Fly 911 war mit die Initialzündung für das Jim Hunt Magazine. Es wurde Zeit, dass jemand dem Gemecker von Leuten „Der ist unfahrbar“ ein Ende bereitet. Der Porsche hat wie das Original den Motor als Heckmotor verbaut, was zunächst in Sachen Slotcar befremdlich klang. „Nicht mit mir“, so mein

Credo. Ich bekam den ersten Elfer und legte los. MTS ausbauen und den Vorderwagen mit Blei trimmen. Es dauerte einige experimentelle Runden, bis das Setup stand und der Wagen war trotz Heckmotor super fahrbar. Das Schöne und Faszinierende daran: Er fährt sich authentisch wie ein echter Klassik Elfer und

davon verstehe ich ein wenig was. Jetzt kommt von Fly aus Spanien eine neue Designversion von der Tour de France d’Auto aus dem Jahr 1971, ein Zuffenhausener des Frauenteam um Christine Beckers, die mit ihrer Beifahrerin E. Bonomelli gut dabei war. Ich liebe klassische Neunelfer und diesen



Die Tour de France d’Auto war eine Mischung aus Rallye und Rundfahrt quer durch Frankreich. Es ging durch wunderschöne Landschaften und eingebaute Prüfungen, oft auf Rennstrecken, von denen die Franzosen reichlich hatten. Heute gibt es sie noch als mondäne Klassikveranstaltung für Leute, die Geschmack, Style und schöne Oldtimer besitzen. Eine wunderbare Sache für das Savoir Vivre. Etwas, das in unseren Breiten zu oft fehlt.





Jim Hunt Magazine®

Porsche 911

ganz besonders. Die knallgelbe Lackierung mit weißen Stoßstangen zeigt einmal wieder eindrucksvoll, dass Design durch wenige Farben und kleine Effekte sehr wirkungsvoll sein kann. Das minimalistische Farbenspiel aus den 70ern fasziniert mich immer wieder aufs Neue. Einfache platzierte Farbkle-

kse bringen einen tollen Wiedererkennungseffekt. Niemand brauchte wie heute kunterbunte Kasperl-designs. Meist eine Grundfarbe und dazu einfache farbliche Akzente. Fertig! Dazu sieht das alles auch noch super aus. Gutes und geniales Design ist oft die Reduzierung auf das Wesentliche, Eleganz und Ein-

fachheit. Davon könnten heute noch viele lernen. Vor wenigen Ausgaben hatten wir einen Neunelfer Workshop mit Tipps, wie man ihn besser macht. Ohne MTS oder teure Tuningteile. Kleine Kniffen, auf die es ankommt. Jetzt die wunderschön umgesetzte Version dieses Elfers und viel Spaß mit den schönen Bildern.

Insgesamt ist der Neunelfer ein wunderschönes Auto, das in keiner Sammlung fehlen darf. Trotzdem gilt bei uns der Grundsatz: „Drive them, don't hide them.“ Ein Elfer gehört auf die Straße. Damals war man mit der Beleuchtungstechnik nicht auf dem hellsten Stand. Damit man auch im Dunkeln etwas sehen konnte, bekamen die Porsche vorher neben oder auf der Haube Zusatzscheinwerfer, die für mehr Nachtsicht sorgen. Führt man den Klassiker bei Nacht, ist selbst das Fernlicht maximal wie Abblendlicht heute.



Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrrhilfe, 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

Pater-Petrus-Str. 25

83075 Bad Feilnbach

Tel. 08066-6399798

redaktion@jim-hunt-magazine.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

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

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

SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1:24 Slotracing

BRM, Scaleauto, TTS, Sigma, MB Slot,
JP Zahnräder, SRP, GT Tires,
Frankenslot, Ortmann, Kyosho, Plafit,
Z-Machine, FT Slottechnik, Solid,
Gunze, Tamiya, SCB Schleifer, ACD,
Hudy, SlotDevil, Revoslot

SCHÖLER

CHASSIS

High performance slotcar parts

SlotPoint Eckhard Hinz

Nordstraße 6

56412 Ruppach-Goldhausen

Tel. 0176 56187530

shop@slotpoint.de

Eine gute Figur machen

Wolfram Schidlo macht Modelle für Architekten. Seit einigen Jahren auch für uns. Er konstruiert tolle Gebäude-Bausätze für Slotbahnen, für Dich und mich. Dazu Bandenwerbung und Schilder. Jetzt greift er zum nächsten konsequenten Schritt: Figuren! Nicht 08/15 von der Stange. Sein Repertoire bewegt sich in Richtung EINHUNDERT verschiedene Figuren zum selbst bemalen. Jede anders, jede ein eigener Charakter. Das ist bisher einzigartig im Slotgeschäft.





„Weiße Figuren zum Projektstart. Einfach machen und durchhalten.“

Besonders in der warmen Jahreszeit hört man sie jammern und ächzen. Es ist schon so ein Ding mit der Figur. Die einen Essen und Trinken, was ihnen schmeckt. Reueloses Füllen wie im alten Rom. Die andere verzichten auf alles, was Spaß macht. Kasteien sich, um eine gute Figur hin zu bekommen. Wir Slotcar Menschen haben damit ganz andere Probleme. Wir bekommt man eine gute Figur hin? Es geht nicht um irgendwelche fragwürdigen Diäten mit Pingpong Nachhall. Es geht um den Umgang mit dem Farbe und Pinsel. Mit dem eigenen Kreativzentrum. Wie bändigt man seine Hand und bringt sie konzentriert zur Ruhe? Hier ein paar Tipps, für die perfekte Figur.

Figuren gibt es mittlerweile einige im Angebot, wenn man weiß, wo man nachsehen muss. Ganz unten rangieren die Billigmännchen aus China zum Selbstbemalen. Es gibt sie auf Ebay in Gebinden um die 50, 100 oder gar 200. Ich habe mir vor Jahren die Mühen gemacht und ungefähr 1000 solcher Figuren geholt, bemalt und auf der Bahn verteilt. Je nach Aufwand kann man sie im Hintergrund als Füllmaterial benutzen, also weniger detailliert oder auch Vollgas geben und sie mit schönen Details, Augen und Lippen versehen, verschieden anziehen... Auch aus ihnen kann man etwas machen. Allen voran war Revell, als sie noch im Slotcar Geschäft unterwegs waren. Sie hatten wunderschöne bezahlbare Figurensets, fertig und hochwertig bemalt ab Werk. Die gibt es heute nur

noch teuer auf Ebay oder auf Börsen. Im Handel Fehlanzeige. Ausverkauft. MRRC das gleiche. Die Briten hatten richtig genial Sets. Es waren vier Verschiedene mit diversen Mottos. Alles in reinweiß zum Selbstbemalen. Wunderbar, aber auch ausverkauft und heute nur noch sauteuer im Online Auktionshaus zu haben. Meist aus England mit horrenden Versandgebühren. Manche Schlaue versuchen diese Figuren aus den Sets schlecht bemalt als Einzelkunstwerke zu schwindeligen Preisen anzubieten. Dann gibt es noch Carrera, die haben fertige Figurensets. Teuer und irgendwie alles gleich, also in den großen Sets sind mehrere gleiche Figuren drin. Man kann sogar Arme bewegen und Köpfe dreh-en. Das schafft etwas Spielraum, damit es untereinander





„Eine ruhige Hand, matte Farben und kreativer Schichtbetrieb. Mit Geduld und Ausdauer ans Ziel“



Figuren gestalten. Ist ein Farbtopf offen, bei soviel Figuren wie möglich punktuell nutzen. Einer bekommt ein rotes Hemd, ein anderer eine rote Jacke, jemand rote Schuhe oder ein rotes Top. Farbwechsel und dann genauso schrittweise weiter machen.



Start: Hautfarbe auftragen, trocken lassen. Jim Hunt Tipp: Kleiner Grillrost als perfekte Ablage. Die Figuren ruhen darin wie ein einem Schalenstz.

Edelhirsch

SuZ Nürburgring
www.edelhirsch.de



Chevron mit F-310



Mehr Kilometer
Reinere Luft

6 x Volltanken hilf

Chevron **ESSO Terrasse**



THIER



PILS



ADAC

MBRC

GOOD YEAR

ESSO Terras

VALVOLINE

MOTOR OIL



VALVOLINE

MOTOR

UNIROYAL

Alle 21 Sek. hilft
die Straßenwacht

PS PS PS PS



UNIROYAL

SACHS-MOTOR

Continental
Reifen



Continental
Reifen



Continental





„Fantasie und Präzision sind keine Grenzen gesetzt.“

ein wenig anders aussieht. Ideal für Leute, die besser ihre Finger mangels Begabung von Pinsel und Farbe lassen sollten. Dafür strafft sie das Budget und niemand möchte das Investment lostreten, eine große Tribüne mit 200 Figuren auszustatten. Dann gibt es noch kleinere Anbieter, die drucken Figuren in Lizenz selbst. Sehen klasse aus, müssen aber auch bemalt werden. Wer es sich richtig heftig und schön geben möchte geht zu Le Mans Miniatures. Die Franzosen haben superschöne Figuren und bekannte Charaktere. Aber knapp 20 Euro pro Figur hauen den Deckel aus dem Budget. Wer damit eine Boxengasse komplett ausstatten möchte, braucht Geld und Geduld. Die Figuren gibt es nicht so einfach von der

Stange an jeder Ecke. Die Jagd ist nicht leicht, da sie in limitierter Stückzahl produzieren. Jetzt kommt Edelhirsch, Wolfram Schidlo bei Neumarkt/Oberpfalz auf den Plan. Er hat 100 verschiedene Figuren selbst entworfen und druckt für die Kunden. Made in Germany. Individueller und genialer geht es kaum. Für Modellbauer, die das Besondere wollen und selbst mitgestalten möchten. Wir schauen uns das mal genauer an und legen los. Mir Farbe, Pinsel und viel Kreativität. Hoffe es gefällt Euch, was Jim Hunt daraus macht. Es stellt sich vor Start des Projekts die Frage, wohin möchte ich mit meinen Figuren? Stehen sie im Vordergrund in der ersten Reihe? Oder stehen sie weiter hinten? Fungieren sie als „Füllmaterial“, damit

Tribünen nicht so leer und langweilig aussehen? Daran orientiert sich der Grad der Detailarbeit. Und ganz klar, das Limit sind die eigenen künstlerischen und motorischen Fähigkeiten. Man braucht eine ruhig Hand, Geduld und Ausdauer. Wer anfängt, jede Figur fertig zu stellen, hat fertig. Das dauert zu lange. Ich beginne immer erst mit der sichtbaren Haut. Anschließend fang ich mit einzelnen Farben an. Beispiel Rot. Die Eine bekommt ein rotes Top, ein anderer eine rote Jacke, andere rote Schuhe und so arbeite ich mich durch das Figurenfeld. Das ist zum Start sehr mühsam, aber es geht nicht um Zeit, sondern um das Hobby und auch um das Abschalten. Wer es eilig hat, ist hier fehl am Platze. Mit der Zeit





„Das Gestalten hat etwas Meditatives. Sich Zeit nehmen und Zeit lassen. Es dauert – völlig normal.“

entstehen die Figuren, denn was mit der Farbe Rot geht, geht auch mit anderen uns peu à peu geht es so von Figur zu Figur. Irgendwann haben sie dann alle Kleidung an und Frisuren. Möchte ich es richtig gut haben bekommen sie weiße Augen, rote Lippen. Anschließend blaue, braune oder schwarze Augen, Brauen, Bärte, Kotletten und was noch ein Details einfällt. Wir möchten hier keinen Contest gegen Tabletop Profis gewinnen. Die meisten Figuren wirken in der Menge, nicht im Einzelnen. Bei den Farben ist wichtig, dass man matte Farben nutzt. Niemand trägt glänzende Lack Klamotten, außer vielleicht die, die in der Boxengasse nach Dienstschluss einbestellt werden. Aber darum geht's jetzt nicht. Einfach loslegen, machen, probieren und man kann nichts

falsch machen, weil man jederzeit nachbessern, ausbessern, übermalen kann. Pinsel benutze ich je nach Auftrag die Größen 0, 1 und 2. Dazu extradünne Faserstifte und den Rest regelt die ruhige Hand und eine helle Beleuchtung. Als Ablage frisch bemalter Figuren benutze ich seit Jahren Gitterroste aus dem Herd oder vom Grill. Es gibt kleinere Größen und die passen hervorragend auf den Tisch für diesen Zweck. Alles andere ist Kreativität, Erfahrung und Freude. Dem Aufwand sind keine Grenzen gesetzt, so lange man Spaß hat und der Einsatz Sinn macht. Niemand braucht Figuren im Hintergrund oder auf Tribünen auf höchstem Niveau. Die gehen unter und niemand kann das optisch noch aufnehmen. An der Rennbahn geht es um schnelle Autos und schöne Deko.



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Zeitsprünge

Was ist da los?

***In welcher Epoche fahrt
Ihr Rennen? Aktuelle
Themen oder in der
Vergangenheit? In
welchem Jahrzehnt?***

Zeitsprünge

Was ist da los?

Autos sind für manche nur ein Fortbewegungsmittel. Für andere sind sie mehr. Leute wie wir verstehen darunter die Essenz der Freiheit. Für viele gehören Autos zu den schönsten Dingen auf der Welt. Sie wurden von Menschen gebaut, geschmiedet und sie repräsentieren das Höchstmaß an Technologie. Rennautos sind Waffen des Motorsports. Hier geht es um die Liebe zu Objekten, die zum Schnelfahren gebaut wurden. Kraft, Geschwindigkeit und Ausdauer. Schönheit, die Dynamik verkörpert und uns träumen lässt. Unsere Rennbahnen sind Orte, an denen große Träume gefahren werden. Unser Slotcar Hobby bietet breitgefächerte Möglichkeiten, dies zu tun. Dabei sind Zeitsprünge kein Problem. Passende Autos auf die Bahn setzen ohne Orson Wells Zeitmaschine bemühen zu müssen. Da wäre noch das Kapitel Motto Rennbahnen. Ihre Gestaltung orientiert sich an einer bestimmten Ära. Auch darauf kann man mit modernen und alten Autos abwechselnd (!) fahren. Das Thema soll nicht zum absurden Klamauk verkommen, dass Gruppe C neben DTM Wagen antreten. Trotzdem wollen wir nicht kleinlich sein und modernen Autos den Zutritt auf 70er Jahre Bahnthemen verwehren. Alles ist nur ein persönliches Faible, wofür das private Herz schlägt. Wie verhält es sich im Gegenzug mit den Baujahren der Rennautos? Das Thema fühlt sich ähnlich an, wie in der Youngtimer Szene mit echten Autos. Kommt ein grundlegender Modellwechsel, ist bei vielen Marken das letzte Modell bei Fans erstmal für viele Jahre passé. Die Preise purzeln und keiner will das Ding mehr so recht haben. Das hält sich dann

für einige Zeit. Dann folgt plötzlich der Wendepunkt. Mir fällt exemplarisch Porsche ein, als der 996 vom 997 abgelöst wurde. Das gleiche Prozedere, als der 991 daherkam. Einige Jahre zogen ins Land. Plötzlich wächst für den Spiegelei 996 eine neue Fanbase, die den Lenor Porsche wieder entdecken und schön finden. Auch der 997 ist wieder attraktiver geworden. Bei Slotcars ist es ähnlich. Möchte man in einer zeitnahen Serie (DTM, GT3, Le Mans modern, u.a.) unterwegs sein, möchte man die neuesten Autos in den aktuellen Designs fahren. So schnell kommen die Hersteller in der Produktion leider nicht hinterher. Die Lizenzverhandlungen mit Sponsorenaufklebern und allem Drumherum verschlingen Zeit und Geld, bis alles zur Produktion frei gegeben ist. Oder das Projekt stirbt, weil man sich doch nicht einig werden konnte. Falls schon, müssen Formen entwickelt, produziert werden. Im Anschluss wird die Ware nach Europa verschifft. Im echten Rennzirkus sehen die Autos bereits wieder anders aus. Mittlerweile hat sich ein regelrechte Szene aus schnellen Decal Machern und Airbrushern etabliert, die diese unbeliebte Zeitverschiebungen durch Eigeninitiative kompensieren. Kleinstserien Künstler und Kunstwerke, nichts für die breite Masse. Die muss abwarten und später Autos fahren, die im Idealfall mindestens letztes Jahr oder vor Jahren in dem Look gefahren sind. Eigentlich egal, aber irgendwie doch nicht. Es fühlt sich nicht aktuell an, obwohl es nicht lange her ist, dass das Original Rennfahrzeug so gefahren ist. Geht man in den Epochen weiter zurück, ist das alles egal.

Autos der 90er, der 80er, der 70er oder 60er Jahre sind eben Rennwagen von damals. Dabei empfindet man es nicht so schlimm, wenn Rennwagen auf der Bahn gegeneinander antreten, die real ein, zwei oder mehrere Jahre früher oder später gegeneinander fahren. Also real gar nicht gegeneinander. Da ist man nicht so streng, wann sie auf dem Markt zu haben sind. Große Freude, wenn sie zu haben sind. Warum ist das so? Ich weiß es nicht. Es mutet kurios an, weil es an sich doch ohnehin egal ist. Hauptsache man hat Freude am Auto, kann es bestaunen, fahren, spielen. Es sind mittlerweile richtig schön gemachte Rennwagen, deren Details sich immer weiter entwickeln und übertrumpfen. Eine Rennbahn Szene, die auf der Zeitleiste deutlich weiter zurück reist, gibt es auch. Eine eigene, andere Liga. Ihre Kleinstserien Klassik Modelle sind meist sehr hochwertig, rar und kostspielig. Die Preise eine andere Liga gegenüber der Großserie. Die Leute sind detailverliebte Künstler, die nicht selten passende Motto Bahnen bauen mit genialen Details der Vergangenheit. Ich kann das sagen, weil ich mit den Jahren viel Schönes und Kurioses gesehen habe. Darüber berichten durfte. Vielen Dank an all die da draußen, die mitgemacht haben und es noch tun werden. Ihr seid großartig. Jetzt viel Freude mit der Essenz der Freiheit, die sich in unserer Freizeit bietet. Egal in welcher Ära, links oder rechtsgesteuertes Rennauto. Das Gaspedal ist immer rechts, das Herz links. Macht euch diese kleine Welt, wie sich euch gefällt.



GOKARLI *rennbahnshop*

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

Wir sehen uns in No.73!



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.