www.jim-hunt-magazine.de Okt 15

Jim Hunt Magazine®

31

BMW M1 Story

Zweimal Porsche 914/6

DTM Mercedes

Moby Dick

997 Hybrid

Paintbox

u.v.m.

Editorial

Publizieren ist ein aufwändiger Job, der sehr viele Stunden Zeit in Anspruch nimmt. Es ist seit Jahren unsere Passion das Jim Hunt Magazine für unsere Leser unterhaltsam, interessant und optisch ansprechend zu gestalten.

Viele tolle Menschen haben wir getroffen, kennen und schätzen gelernt. Es gab auch Zeitgenossen, die man besser vergisst. Unfassbare Storys von Leuten, die besser nichts sagen sollten in ihrer Position. Würde man das hohe Gut der Pressefreiheit immer voll ausschöpfen... Bei Rennfahrern reicht das Spektrum vom Hightech Technokrat, der am liebsten heliumgekühlte Motoren fahren würden, wäre das nicht so schwierig mit dem Funkenflug der Bahnleiter. Dann gibt es welche, die einfach aus der Box heraus Auto spielen und träumen wollen. Und ein Fahrerfeld, das lieber ohne Magnet fährt, minimal die Rennautos optimiert und Spaß hat. Alle drücken ab, ob mit dem Daumen oder dem Zeigefinger. Egal ob Plastikstößel und Federzug oder kugelgelagerten Hightech Regler. Analog und digital. Aufwändigst oder banal. Alle gehören zusammen und die Mischung macht die lebendige Vielfalt des Hobbys aus. Wären alle gleichgeschaltet, wer will heute noch eine streng reglementierte Diktatur im Rennbahnzimmer haben? Seid nett zueinander und toleriert jede Spielart des Rennbahnbetriebs. Muss es immer High Tech sein? In der Rubrik „Was ist da los?“ spielen wir ein paar Gedanken ein, die jedem Freiraum lassen, sein Hobby Rennbahnspielen auszuleben, wie man es will, für nötig und richtig hält.

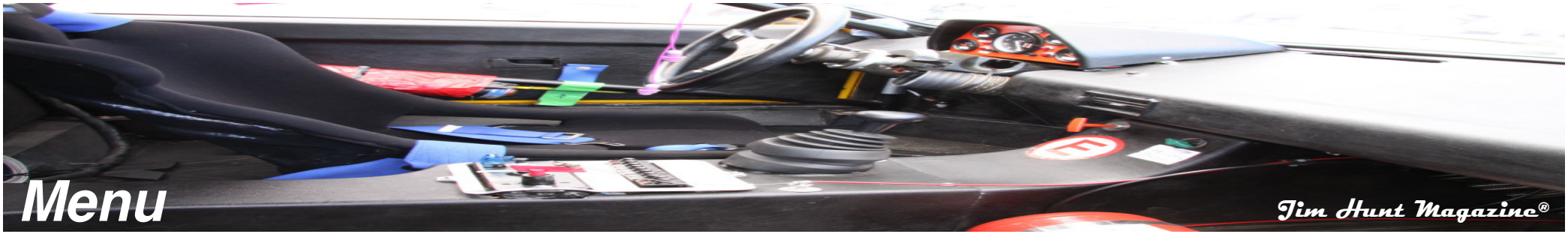
Es gibt Menschen, die bauen sich unfassbar schöne Bahnen unters eigene Dach. Keller, Dachboden, Scheune oder Wohnbereich. Je nach Möglichkeiten inszenieren sie ihre Träume des flotten Fahrens in die eigenen vier Wände. Privatbahn oder Clubbahn. Alleine bauen und spielen. Oder mit anderen um die schnellste Rundenzeit kämpfen. Jeder wie er will, kann, muss, ... „darf“, meinen wir! Diese Ausgabe blickt auf drei verschiedene Auslegungen des Rennbahnspielens. Start macht die wunderbare Bemmel Bahn, ein großzügiges Projekt mit sechs Spuren und ansprechender Gestaltung. Dazu gibt es Einblick in ein Projekt eines US-Fans, der seinen amerikanischen Bahntraum mit bekannten Filmszenen selbst gestaltet hat. Dazu ein Nevada Bahnprojekt in 1zu43, dem kleinen Maßstab. Eine interessante Landschaft mit diversen Szenen zeigt, dass für viele Rennbahn nicht nur bedeutet, möglichst schnell im Kreis zu fahren. Neben Neuvorstellungen bringen wir auf vielfachen Wunsch ein Beitrag zu unserer renommierten Paintbox: selbst lackierte Modelle als Inspiration für eigene Lackierarbeiten oder einfach nur zum Bestaunen.

Als Titel: die ultimative BMW M1 Story. Eine umfassende 16seitige Hommage über alle aktuellen derzeit interessanten, Slot fähigen BMW M1 von Fly und Sideways parallel zu ihren echten Vorbilder aus den 80ern. Jim Hunt Magazine war live vor Ort, um Euch die tollen Sechszylinder hautnah erleben zu lassen. Vielleicht schaffen wir es irgendwann mal, den Benzin Geruch online aus den Lautsprechern dringen zu lassen. Sollte das mal möglich sein, werden wir die ersten sein, die das abbieten. Reale Filme brachten wir schon zweimal von einer beeindruckenden Rallye aus Italien. Die bekannten Stratos und den 037 brachten wir neben Testberichten in Bild und Sound. Das ist es, was für uns Magazin machen ausmacht: Leidenschaft leben.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 31!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

BMW M1. Das ultimative Nachschlagewerk!

Was ist da los?

Performance Wahnsinn

Paintbox

Selbstlackierte Rennwagen:

Mustang Notchback grellow

2x Lancia LC2

Tracktests

Rundstrecke

- *Porsche 914/6:*
  - *a) Streckensicherung*
  - *b) Le Mans*
- *Mercedes DTM*
- *Shelby Cobra 287*
- *Porsche 935 Moby Dick*
- *Matra: der Dritte*
- *Porsche 997 GT3 Hybrid*
- *1zu24: Haribo Porsche ganz groß*

Bahnorama

Drei tolle Bahnkonzepte unserer Leser

SCHNELLES HOBBY – SCHNELL GELIEFERT
WWW.SLOTBOX.DE
DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30
VRROOM
UMPFI'S SLOTBOX
SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON:0 22 04.76 86 39, FAX:0 22 04.76 87 14

Leserpost

Jim´s Universum

Jim Hunt Magazine®

Vielen Dank für jedes Jim Hunt Magazine. Die letzte Ausgabe 30 hat mir wieder sehr gut gefallen. Den kritischen Artikel in „Was ist da los?“ über das Fischen in der Bucht fand ich sehr treffend formuliert. Licht und Schatten werden mit Fingerspitzengefühl beleuchtet. Es spiegelt auch meine Erfahrung mit dieser Verkaufsplattform. Immer wieder schafft ihr den Spagat aus kritisch reflektierter Berichterstattung und kurzweiliger Unterhaltung. Eure Testberichte mit der optisch aufwändigen Vorstellung neuer Fahrzeuge weckt in mir Kaufimpulse, an deren Unterdrückung ich vergeblich scheitere. Danke und bitte macht weiter so!

Richard Wiedmeier, e-mail

Jede neue Ausgabe setzt noch eins drauf! Die Bilder und Vorstellung der kleinen Rennwagen sieht realistisch aus, man gewinnt den Eindruck, ihr habt an einer echten Rennstrecke das vorbeifahrende Original fotografiert. Dazu präzise und spritzige Texte, wunderbar! Das Format Jim Hunt Magazine ist einmalig und transportiert Emotionen des kleinen großen Motorsports auf einzigartige Weise. Vielen Dank für das Engagement! Noch dazu gibt's das Ding gratis für den Leser. Ich würde sogar dafür bezahlen.

Carel Vesnicz, e-mail

Vielen Dank für die informative und optisch sehr schön gemachte Matra Story!

Jean Trigonet, e-mail

Fotos, Texte und Layout sind spitze! Vielen Dank für dieses hervorragende Medium, das sich qualitativ deutlich von anderen Publikationen abgrenzt. Und das alles kostenfrei für den Leser, das ist gerade in der heutigen Zeit eine sehr große Geste! Danke für die Arbeit und die große Liebe zum Detail.

Karsten Döblin, e-mail

Sie haben Fragen oder Anmerkungen?

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Jim Hunt Magazine begleitet mich seit Jahren im Slot Hobby. Besonders gut gefallen mir die Tuningtipps bei den getesteten Fahrzeugen, ich kam mit den Vorschlägen stets sehr gut zurecht. Jetzt habe ich das Problem: bei meinem Porsche 997 gehen die Karosserieschrauben nicht auf. Ich weiß nicht, wie ich das Problem lösen soll, ohne die Steher kaputt zu machen. Bitte um Hilfe! Vielen Dank!

Paul Blafont, e-mail.

TIPP

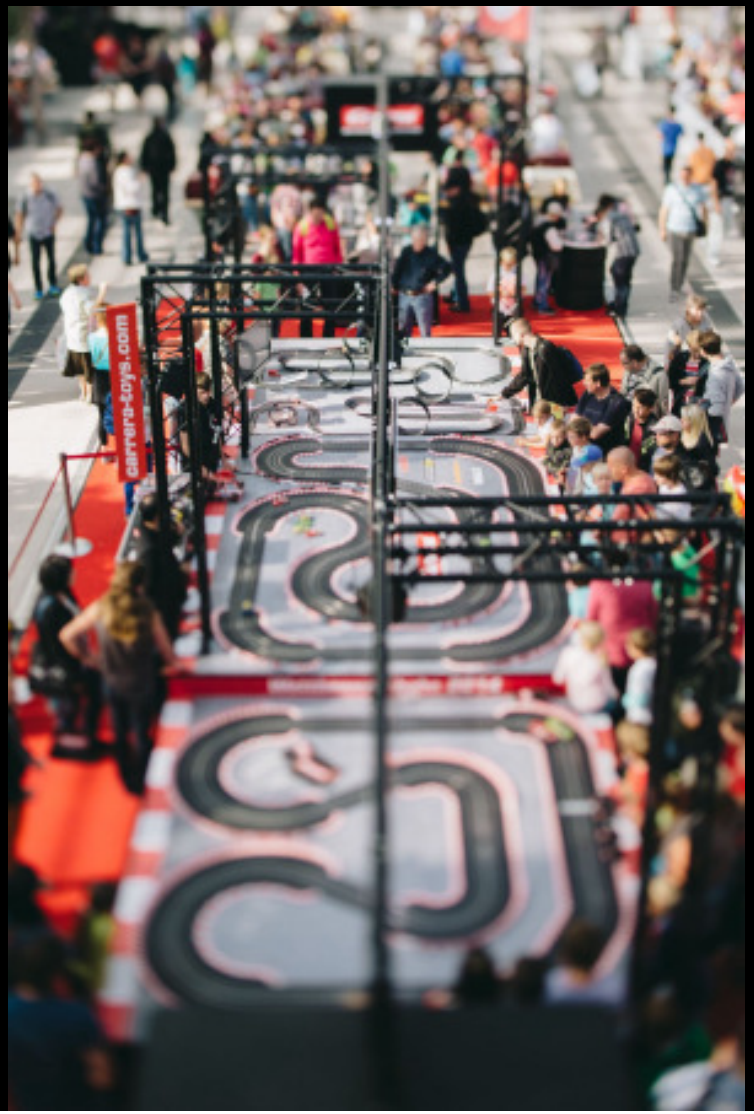
Hallo Paul,

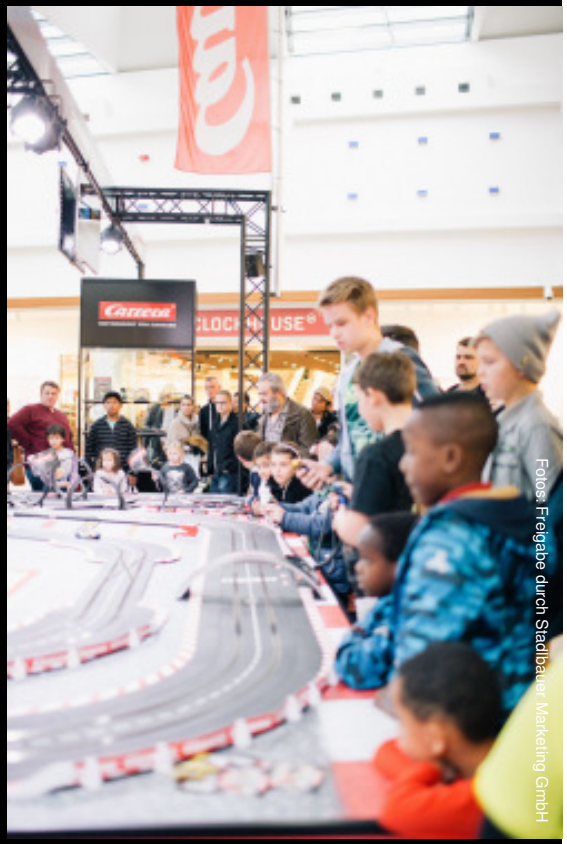
hin und wieder sitzen Karosserieschrauben ab Werk richtig fest. Nimm den Wagen auf dem Dach liegend in die Hand und setze einen hochwertigen (!) perfekt sitzenden Kreuzschlitzschraubendreher ein. Baue zwischen der Handfläche und dem Schraubendreher einen sanften, aber gegenseitigen Druck auf. Kleine, definierte Ruckdrehbewegungen müssten die Schrauben öffnen. Bisher haben wir mit Vorsicht alle Schrauben aufbekommen. Nach erfolgreicher Öffnung, sofort einen dezenten Tropfen Öl in die Karosseriesteher einbringen. Dann passiert so was nie mehr und wir setzen voraus, dass Du die Schrauben handfest anziehst, aber nicht überziehst. Die Wagen fahren besser, bleiben die Schrauben eine halbe bis ganze Drehung leicht unter ihrer Anschlagsgrenze fixiert. Viel Erfolg!

Jim´s Universum

Start der Carrera Challenge Tour 2015

Das Slotcar-Event des Jahres startet ins Rennen! Ab dem 17. September geben deutsche und österreichische Carrera- und Motorsport-Fans im Zuge der Carrera Challenge Tour Gas. Wenn die Internationale Automobil Ausstellung IAA in Frankfurt ihre Pforten öffnet, fällt auch der Kick-off für die Carrera Challenge Tour 2015. Insgesamt 11 Tour-Stationen stehen auf dem Rennkalender, bei dem Teilnehmer um den Einzug ins Finale in Stuttgart wetteifern. Dank offizieller DTM Lizenz werden die Rennen mit den originalen DTM-Modellen, wie beispielsweise dem Siegerfahrzeug 2014, dem BMW M4 DTM von Marco Wittmann oder dem baugleichen Konkurrenten von Joey Hand ausgetragen. Natürlich sind die Ingolstädter ebenfalls mit von der Partie. Der Audi RS5 DTM von Mike Rockenfeller heizt mit 460 PS über die Schienen, dicht gefolgt von Spanier Miguel Molina für das Audi Sport Team Abt Sportsline. Mercedes-Benz stellt mit dem Mercedes-AMG C 63 DTM von Gary Paffet und Robert Wickens zwei Power-Fahrzeuge in die Boxengasse, die für ordentlich Action auf der 18 Meter langen Carrera DIGITAL 132 Autorennbahn sorgen. Neben ruhigen Daumen werden die Carrera Piloten auch starke Nerven, Fahrkönnen und Konzentration für spektakuläre Drifts und kühne Überholmanöver brauchen, wenn sie am Ende als Schnellster auf dem Siegerpodest stehen wollen. Wie bei der DTM wird vor jedem

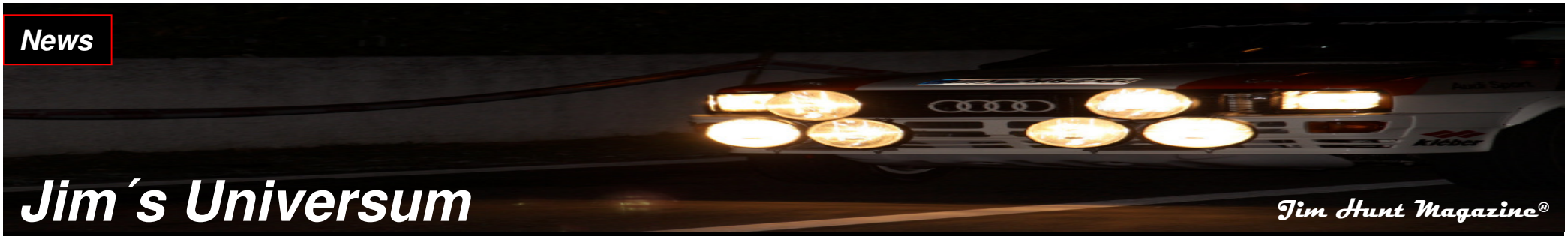




Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

Heiße Duelle für Groß und Klein in drei Alterklassen bei der Carrera Challenge Tour 2015.

DTM Digital 132 ist das Motto der diesjährigen Challenge Tour bei 11 verschiedenen Stationen.



Jim´s Universum

Start der Carrera Challenge Tour 2015

Wer hat den ruhigsten Daumen bei der DTM?

Rennen ein Warm Up gefahren, bevor es ins 10-Runden Rennen geht. Der Tagessieger jeder Tour-Station qualifiziert sich fürs große Finale in Stuttgart. Den Schnellsten aus Deutschland und Österreich winken grandiose Preise und sie qualifizieren sich mit dem Sieg für das Carrera Challenge Tour World Final. Teilnehmer melden sich vor dem Duell an der Bahn beim Rennleiter an den einzelnen Tour-Stationen an oder laden die Fahrerlizenz unter carrera-toys.com herunter, bevor es in drei Altersklassen 7 – 12 Jahre, 13 – 17 Jahre und ab 18 Jahren ums Ganze geht. Den Tagessiegern jeder Altersgruppe winken neben der Teilnahme am Tour Finale 2015 zusätzlich ein Carrera Set aus dem aktuellen Sortiment. Die Zweit- und Drittplatzierten erhalten rasante Preise von Carrera.

Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

Carrera Challenge Tour 2015:

17.09. – 27.09.2015 IAA Frankfurt
02.10. – 04.10.2015 Modell, Hobby und Spiel - Leipzig
09.10. – 10.10.2015 CentrO – Oberhausen
16.10. – 18.10.2015 Arcarden - Erlangen
23.10. – 26.10.2015 Modellbaumesse – Wien
06.11. – 08.11.2015 Waterfront – Bremen
13.11. – 14.11.2015 Murpark – Graz (AT)
19.11. – 22.11.2015 Modell Bau Süd – Stuttgart

Carrera Challenge Tour 2015 – Slotclub Termine:

30.10.2015 - Slot Connection - Wendelstein
31.10.2015 - Slotter IGO - Otterndorf
01.11.2015 - Alb Racer Slotter - Westerheim

Carrera Challenge Tour Finale Deutschland und Österreich: 21.11.2015 Modell Bau Süd – Stuttgart

Weitere Informationen unter: carrera-toys.com

Jim´s Universum

Lamborghini Huracán auf der Überholspur
610 PS-Bolide ab sofort bei Carrera

Der Lamborghini Huracán wurde 2014 erstmals auf dem Genfer Autosalon präsentiert und von Sportwagen-Fans begeistert gefeiert. Der Nachfolger des Gallardo debütiert nun auf der heimische Carrera Rennstrecke. Einzigartiges Design, innovativer Technik, rasante Performance und anspruchsvoller Qualität bietet er alles, was man von einem Supersportwagen aus Italien erwartet. Unglaubliche 610 PS liefert ein V10-Motor mit 5,2 Litern Hubraum. Durch ein Leergewicht von 1.422 kg kommt der Huracán auf sagenhafte 2,33 Kilogramm pro Pferdestärke. Schon allein der Sound fährt unter die Haut. Der rasante Sportwagen bringt es von 0 auf 100 km/h in 3,2 Sek.

Das Design besticht durch scharfe Kanten und ein aerodynamisches Äußeres, um Luft zu schneiden und die Straße zu zähmen. In auffällig hellgrüner Lackierung macht er bereits von wietem auf sich Aufmerksam und dank der originalgetreuen Verarbeitung begeistert der PS-Bolide Rennfahrer und Carrera Fans gleichermaßen. Der Carrera DIGITAL 132 Lamborghini Huracán LP610-4 ist individuell codierbar, digital steuerbar und bietet echten Fahrspaß auf der Carrera Piste. Wahlweise kommt er auch mit Uniform daher: Die italienische Staatspolizei hat das Privileg mit dem Lamborghini Huracán Gas zu geben. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 325 km/h, geht der blauweiße Supersportwagen auf der Carrera Rennbahn auf Ganovenjagd.

Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

Schnellste Rundenzeit ever! Bellof 956 KH

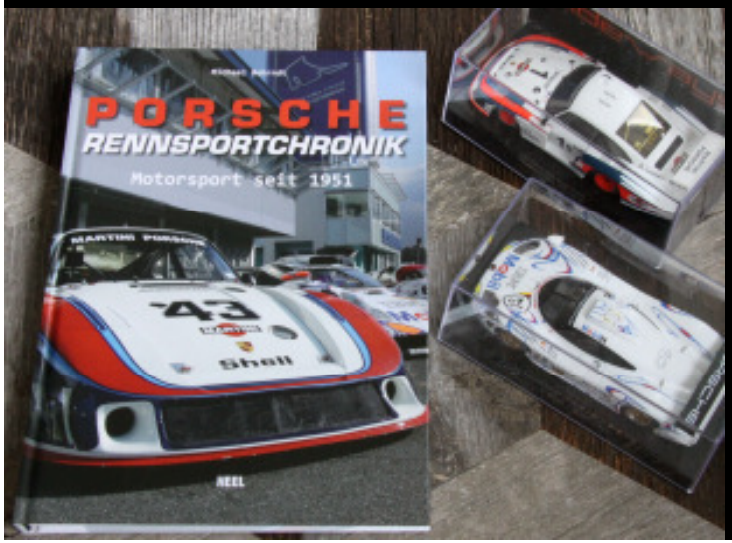
Stefan Bellof legte am 28. Mai 1983 in seinem Porsche 956 KH bis heute die schnellste Runde auf der Nordschleife hin. Zusammen mit Derek Bell saß er bei den 1000 km vom Nürburgring im Cockpit des Gruppe C Boliden aus Zuffenhausen. Slot.it hatte ihn nun im Sortiment. Die Betonung liegt bewusst auf der Vergangenheit, das Auto war im Nu ausverkauft und laut Hersteller wird es keine Charge mehr geben. Spekulanten haben wohl den Trend verschlafen, denn es tauchen nicht viele zu Mondpreisen auf. Jeder Eigner freut sich wohl still für sich und teilt das Angebot nicht. Statt „Rothmans“ steht „Racing“ auf dem Wagen und es lässt sich nicht wie in der Vergangenheit durch abdeckende Abziehbilder ablösen.

Jim´s Universum

Porsche Rennsportchronik
Motorsport seit 1951

Genau zählen lässt es sich nicht mehr, aber mehr als 30.000 Rennsiege in über 60 Jahren sichern Porsche einen Weltmeistertitel der ganz besonderen Art. 16 Gesamtsiege in Le Mans, drei Formel-1-WM-Titel mit TAG-Turbo-Motor, legendäre CanAm-Triumphe und unzählige weitere Lang- und Rundstrecken-, Bergrenn- und Rallye-Erfolge sprengen jede Statistik. Hier sind nun erstmals die wichtigsten Siege und die komplette Geschichte des motorsportlichen Engagements der Zuffenhausener aufgelistet - Jahr für Jahr, mit unzähligen raren Fotos, etlichen Fahrerbiographien und den technischen Daten der wichtigsten Autos. Dazu kommt ein Statistikteil, geordnet nach Kategorien. Kein anderer Hersteller ist derart engagiert, präsent und erfolgreich wie Porsche. Gehen Sie auf Entdeckungsreise durch sechs Jahrzehnte Rennerei mit dem Porschewappen - vom ersten Schaulauf mit dem Porsche Nummer 1 in Innsbruck 1948 bis zum aktuellen Engagement in der WEC-Langstreckenweltmeisterschaft und dem Ziel: 17. Sieg in Le Mans.

224 Seiten, ca. 350 Fotos, ca. 245 x 290 mm, gebunden, ISBN 978-3-95843-045-7. € 29,95



BMW M1 – Die ultimative Story

Alles über die bayerischen Procar aus den 80ern

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

1972 präsentierten die Bayern den Prototyp BMW Turbo, Technologieträger und Designstudie mit damals spektakulären Flügeltüren, Vierzylinder-Mittelmotor und 250 km/h schnell. Er sollte zeigen, dass sichere Autos weder schwerfällig noch klobig sein müssen. Niedriger Schwerpunkt, breite Spur, ein spezielles Fahrwerk, ABS, Radar-Abstandswarner und ein Querbeschleunigungsmesser waren an Bord. Zudem ein passives Sicherheitspaket mit Sicherheitsgurten, die den Stromkreis für das Zündschloss schließen und eine aus drei Kardangelenken aufbauende Sicherheitslenksäule. Sein unsichtbarer Überrollkäfig bestand aus Türpfosten, die in das Dach fortsetzten. Hydraulische Dämpfer für bewegliche Sicherheit: Knautschzonen in Bug und Heck. Sein knalliges Rot und leuchtend orangefarbener Front- und Heckpartie für gute Sichtbarkeit. Carrera, in den 70ern noch deutsch, baute den Wagen für die Universal und die 124er.

Fly hatte den BASF M1 am Start. Längst ausverkauft.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Ich bekam einen 124er Turbo mit Lexankarosse von meinem Onkel, der bei BMW arbeitete zum Geburtstag. Neben dem Lexan Capri wurde der leichte BMW zu meinem Lieblingsauto auf meiner Bahn. Immer wenn ich mit dem leistungsstarken Bayern auf Moosgummis im Kreis fuhr, wippten meine langen blonden Haare im Takt der Rundenzeiten. Netzer wäre auf meine Haartracht neidisch gewesen. Ich weigerte mich zum Friseur zu gehen, weil alle coolen Rennfahrer damals lange Haare hatten. Meinen Eltern gingen die Argumente aus, als ich sagte: Stuck ist Bayer und hat lange blonde Haare, so wie ich! Die Zeiten ändern sich und zum Glück habe ich heute nicht mehr seine "Frisur". Ich habe noch alle meine Haare unterm Helm. Der futuristisch anmutende Turbo war Wegweiser für den M1. Weit unterhalb des Weißwurst Äquators fand die Entwicklung bei Lamborghini statt. Die Bayern führten Regie. Klar: Wer zahlt, schafft an und ab! Die Italiener vermasselten den Auftrag. Die Produktion wanderte über den Brenner nach Stuttgart zu Baur. Das Karosserie-Design floss aus der Feder von Giorgio Giugiaro. Er straffte die Konturen des Turbo und ließ die Flügeltüren weg. Der M1 war geboren. Der neue Supersportwagen wurde 1978 präsentiert. Die Fachpresse lobte seine Technik und die überragenden Fahreigenschaften. Drei Jahre lief die Produktion, aus der nur 460 Stück aufgelegt wurden. Der Buchstabe M steht für "Motorsport". Die Münchner gründeten eigens die Motorsport AG, eine bis heute bekannte Sonderabteilung für scharfe BMW. Einige schrieben Motorsport Geschichte. Die alltagstauglichen Kleinserien mit Würze laufen auf der Straße.

Wer so einen Wagen bewegen möchte, braucht Beziehungen und Budget.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Zurück zum M1. Seine Karosse spannt sich über einen Gitterrohrrahmen. Um Kosten im Rahmen zu halten, griff man auf diverse Teile aus der laufenden BMW Fertigung. Die Heckleuchten aus dem 6er fallen sofort ins Auge. Klappscheinwerfer waren für BMW unüblich, aber sie wurden nötig um das Auto auch auf dem US Markt USA absetzen zu können. Dort gab es Regeln in welcher Höhe Scheinwerfer sein müssen. Die flache M1 Bug zwang zu Schlafaugen. Amis spinnen manchmal nicht schlecht, um bei ihrer Highway Kriechgeschwindigkeit nicht überfordert zu werden. In den 90ern erneut Klappscheinwerfer im Supercoupé 850i. Die Serienversion des M1 fuhr mit einem Sechszylinder Reihenmotor mit Vierventil Technik. Aus den 3,5 Liter Brennraum sprudelten 277 PS. Eine mechanische Kugelfischer Einspritzanlage mobilisierte die effiziente Verbrennung und ließ 330 Nm zu. 5,6 Sekunden von Null auf Hundert und 262 Spitze waren in der Zeit brachiale Eckdaten. Der gleiche Motor kam später in den scharfen M635 CSi und noch später in den M5. Mein Renn-Trainer fuhr damals den 80ern so

Gut gekühlt: seitliche Öffnungen für den Motorraum

Fun Hunt Magazine 2015 ®

Slotracing & Tabletop Center Lintfort

www.facebook.com/SlotracingTabletop

www.stc.plastikmodellcenter.de

Renntermine 2015

Dienstags: *132 slot.it. NSR Sideways Kart MiniZ*
Donnerstags: *124 Scaleauto DRM´82 Nascar GT-Sprint*

Jeden Monat: ***Lichtrennen!***

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

einen M635 CSi und ich erinnere mich noch genau, wie viel Druck dieses Triebwerk auf der Autobahn hatte. Wir fuhren mit 260 Sachen von Nürnberg nach Regensburg, das war damals unglaublich schnell in einem Serienauto. Viele andere waren stolz, wenn sie überhaupt 190 fuhren. Ausnahme: Porschefahrer. Der M1 war bis dato der stärkste deutsche Seriensportwagen. Das ärgerte die Leute bei Porsche und sie brachten 1983 einen werksleistungsgesteigerten Neunelf Turbo, der den M1 auf Platz zwei verblies.

Klassiker schlechthin: M1 Motorsport mit den typischen Streifen von Fly

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

In der Rennversion holten die Bayern 470 PS aus dem Reihensechszylinder Sauger mit Flachschieber. Die aufgeladene Version mit Turbo pfiff mit brutalen 850 PS um den Kurs. Jenseits des Turbolochs saß dem Piloten eine pfeifende Höllenmaschine im Rücken. Das Gruppe 4 Fahrzeug sprintet in 4,5 Sekunden von Null auf Hundert und zieht durch bis 310 Kilometer in der Stunde. Klare Bestimmung war der Motorsport. Um die Homologation zu erhalten war nur eine kleine Stückzahl von Straßenwagen geplant. Änderungen im Reglement machten den M1 unbrauchbar für den Motorsport. BMW war gezwungen den Wagen an solvente Privatleute zu verkaufen. Plötzlich fuhren die meisten M1 entgegen ihrer Bestimmung im Straßenverkehr. Mit mäßigem Erfolg fuhren einige in Rennen, sofern das möglich war.

Ein Exot ballerte über die Rallye Korsika, eine Bestimmung an die bei der Motorsport AG sicher keiner gedacht hatte. Einzig Publikumswirksame Rettungsgasse: die Procar Serie. Der M1 als Pausenfüller bei der Formel 1. 1979 und im Folgejahr traten darin die fünf schnellsten Formel1 Piloten in Werkswagen gegen Privatfahrer an. Diese Autos laufen heute immer noch. Jim Hunt Magazine traf sie live. Sie fahren immer noch Rennen, wenn auch nicht mehr mit Haken und Ösen. Sie geben ordentlich Gas, aber sie haben keine Messer zwischen den Zähnen.

Markant gelber Kreistelefonbuch: der aller erste Fly BMW M1 auf dem Markt damals.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

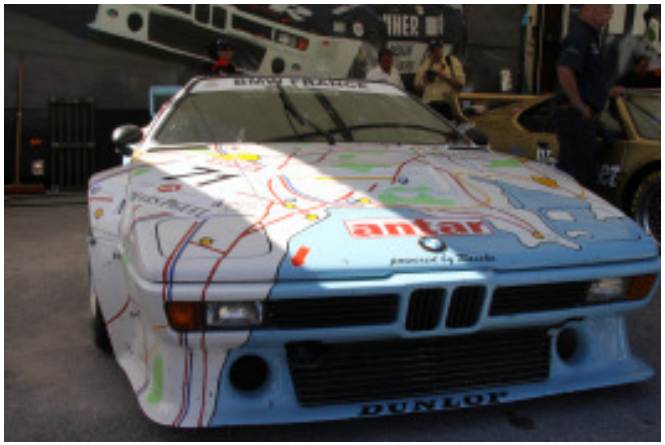
Eine schöne Idee und zugleich Gelegenheit die wunderschönen Autos im Renneinsatz sinnlich zu erleben. Wer um die 330000 Euro am Start hat, kann einen Wagen erwerben, falls einer frei ist. Was die Unterhaltung kostet, darüber machen wir jetzt keine Rechenexperimente. Im Bereich des Slotmotorsports feierte der M1 sein Debut in den 70ern bei Carrera in Nürnberg. In allen Maßstäben (132 Universal, 124 und später in 143 Servo) gab es den schnellen Bayern. Sogar als RC Fahrzeug war er zu haben, eine super Idee in den 80ern. Legendär die weiße Werksversion mit den drei BMW Motorsport Streifen rot, blau und lila. Ich wollte so gerne einen haben, bekam aber keinen. Der Taschengeld-Sponsorvertrag reichte nicht, um als Privatier auf meiner Bahn loslegen zu können. Irgendwann gingen leider bei Carrera die Lichter aus. Der M1 war immer noch ein heiß begehrtes Fahrzeug auf dem Markt. Ich erstand einen im Jahr 2000 im Tipptopp Zustand. Einen auf Zweileiter-Technik umgebauten Universal 132 für eine nicht unbeträchtliche Summe. Bei mir wurde er gefahren, weil ich Vitrinen nur als transparente Garage sehe. "Racing is life, time between is just waiting". Wie Recht doch Steve hatte.

Markant, einfach und wunderschön. Der edel anmutende M1 „BOSS“ von Ostermaier. Fly legte ihn in limitierte Version auf. Auf der Rennstrecke läuft er aktuell mit BBS Speichen, während ihn die Spanier mit abgedeckten Scheibenrädern inszenieren. Die Farben dunkelblau und weiß vereinen eine edle Note mit einer leisen aber dennoch aufsehenserregender Optik.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

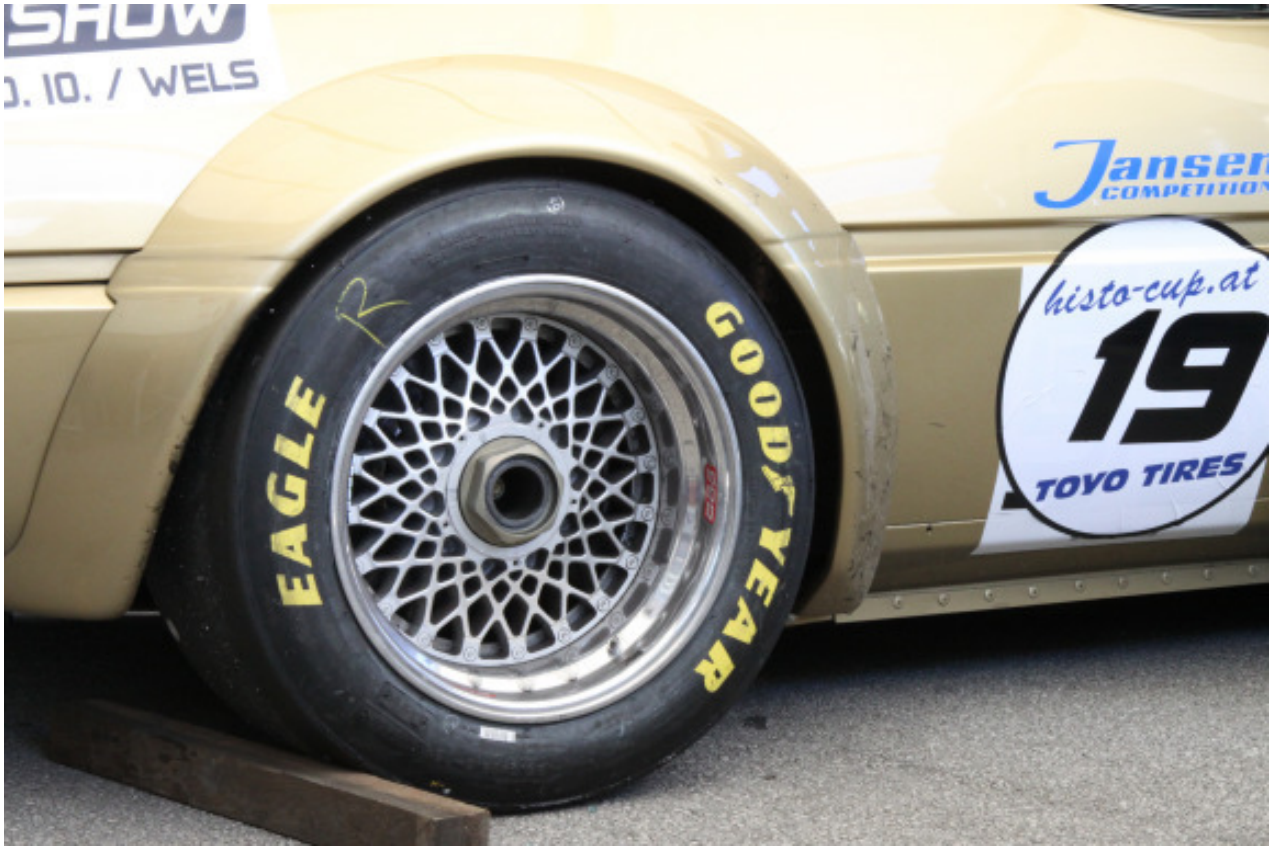
Fly war in der Slot-Neuzeit der erste Hersteller, der viele BMW M1 Versionen brachte. Lediglich die Straßenversion verkniffen sich die Spanier. In den letzten Jahren kam plötzlich Sideways/Racer, Italien aus der Ecke. Sie brachte die zwei bisher fehlenden breiten Gruppe 5 Versionen des BMW M1. Scaleauto sprang mit auf den Trend und baute ebenfalls diese Wagen. Allerdings ist die Optik mit Minirädern so ein technisches Ding, das die Netzhaut übel beleidigt. Fly baute die M1 in hervorragend schöner Optik und in fast allen bis heute legendären Designs. Bei der simplen aber funktionalen und standfesten Technik bewiesen die Spanier ein glückliches Händchen. Die M1 waren schnell ausverkauft. Bis heute halten sie sich preisstabil. Mit ihren breiten Walzen bieten sie souveränen Grip. Mit überschaubarem Aufwand lässt sich viel Performance aus den Flachschnauzen kitzeln, ohne teures Tuning.



BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Der Sidewinder Mittelmotor sitzt vor der Hinterachse, wie beim Original auch. Er zieht sauber durch, mobilisiert seine PS dynamisch auf den Antriebstang. Der Serienstreuung geschuldet kommt man teilweise sogar ohne Blei Trimmung aus. Magnetlos glücklich im Slotmotorsport.



Le Mans 1983 u.a. mit Prinz Leopold von Bayern: Pflicht! In Ausnahmefällen trinkt der Bayer auch dieses Bier.

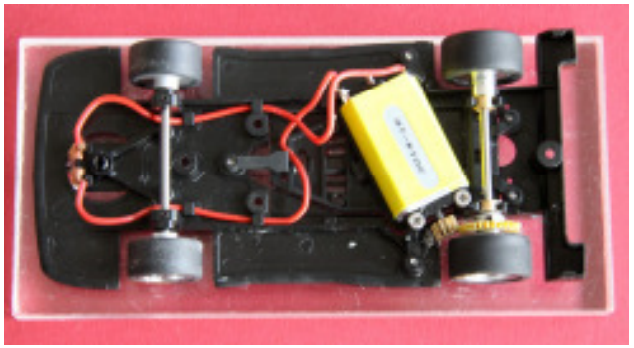
BMW M1

Das ist ein Rohr: der Klang des bayerischen Sechszylinders ist grantig! Den UHER gab und gibt es leider nicht. Den DENIM oder H.I.S. Jeans auch nicht. Ob es an Lizenzrechten lag oder daran, dass Fly die Luft ausging, wir wissen es nicht. Wer diese Wagen haben will, muss wohl selbst zu Farbtopf und Decals selbst machen greifen. Alles ist machbar. Eine Frage der Mühe und Sauberkeit beim Arbeiten.

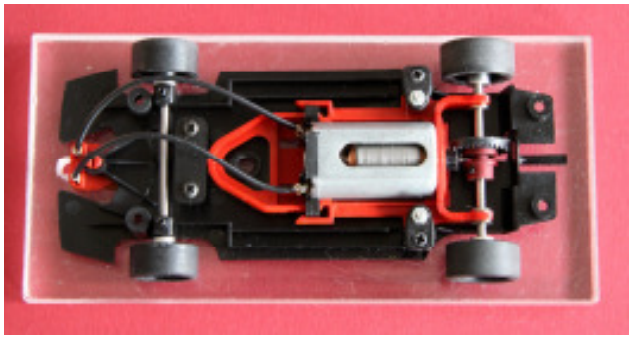
Limitiertes Set im großen goldenen Karton: der M1 von Hans Stuck mit der Nordschleife auf der Karosse. Er ist mittlerweile schon sehr selten geworden auf dem Markt. Aber das sind sie im Grunde alle. Fly baute ihn als wunderschönes Kleinod der Rennsportgeschichte. Ein „must have“ für den Fan.

BMW M1

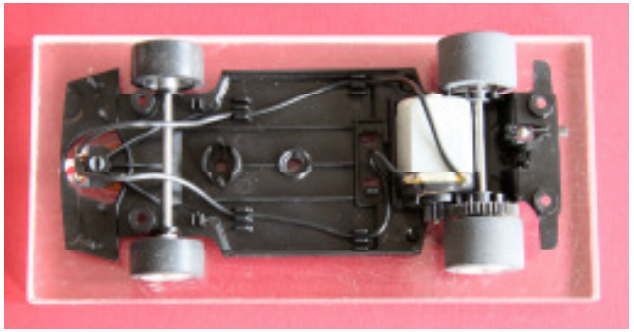
Jim Hunt Magazine®



Bombastischer Sideways BMW M1 Gr.5: drehmomentstarker Longcan Anglewinder und Slot.it Technik geben Bums! Der Motor sollte trotz Schrauben im Halter verklebt werden, sonst wabbelt er. Alufelgen und Getriebe sind verschraubt. Mit 12 Voltan magnetfrei im Tank eine Fahrmaschine mit viel Potential nach oben. Der einstellbare Antriebshalter steigert die Performance.



Seltener Fly Racing BMW M1: durchzugsstarker Longcan Inliner im gefederten Motorhalter, dessen Pendelspiel von unten einstellbar ist. Getriebe und Hinterradfelgen aus Alu sind verschraubt. Dazu einen soliden Racing Leitkiel und einstellbares Vorderachsspiel. Kleinere Räder, die im geduckten M1 optisch nicht negativ aussehen. Magnetfreie 12V Fahrmaschine!



Standard M1 von Fly: Breite Walzen für Grip, durchzugsstarker Sidewinder Motor und ausgewogene Balance im Chassis stehen für sportliche Fahrleistungen. Serienstreuung: mit oder ohne Trimmblei Blei zu fahren. Hinterachsspiel mit Spacern regulieren falls nötig, Ölservice und los geht's. Manche Exemplare brauchen für ruhigen Kurvenlauf Klarlack auf den Vorderreifen. Aber nicht alle.

Die Zündkabelverlegung des L-Kiels unter der flachen Nase braucht etwas Zuwendung. Besonders dann, wenn ab Werk großzügig lange Kabelstränge spendiert wurden. Damals hatten die Spanier wohl noch Geld im Überfluss wie es schien. Interessant auch die Rennversionen von Fly. Die kleineren Räder für einen noch tieferen Schwerpunkt fielen kaum ins Auge: schwarze Felgen und Reifen, die perfekte Tarnung für den kleineren Durchmesser. Mit dem gegenüber der Serienversion schwereren Wagen (Inliner Longcan) geht richtig die Post ab. Breit, flach und stark funktioniert immer. Manche M1 brauchen etwas Zuwendung, sofern die Reifen an den hinteren Radhäuser streifen. Meist liegt es daran, dass die Achse nicht mittig zentriert ist. Entweder mit kleinen Kunststoffringen ausgleichen oder im Extremfall die Innenkanten der Radhäuser mit einem Cutter vorsichtig ausschaben. Hinterreifen auf der Reifenschleifmaschine auf maximale Auflagefläche bringen. Bei manchen Exemplaren (nach Fahrverhalten) die Vorderreifen mit Klarlack versiegeln. Konsequenter Ölservice für alle beweglichen Teile der rotierenden Technik, der M1 spuckt seine PS aus. Die 80er leben und der Spaß kostet nicht die Welt. Ob man hinterher noch Formel 1 Rennen fährt? Man muss nicht alles haben. Wobei Scalextric hätte den Lauda Ferrari und den Hunt McLaren als längst ausverkauftes Set. Fly oder Sideways? Bei quer geht noch mehr!

BMW M1

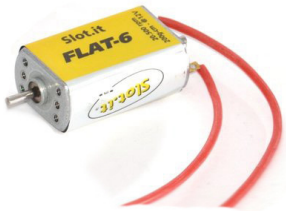
Jim Hunt Magazine®

Sideways entdeckte die Gruppe 5 für sich und baut nach den Ford Capri Turbo und Lancia Beta Montecarlo nun den breiten M1 von BMW. Interessant daran, es gibt die passenden Protagonisten der Serie von Ford und Lancia und alle haben die gleiche Technik unter der Haube. Sie stammt von Slot.it und über deren hohe Qualitätsgüte brauchen wir nicht diskutieren. Bei Fly gibt es auch die Lancias und Capris. Allerdings gingen die Spanier einen originellen Weg damals: der Wagen hat immer den Motor dort, wo er beim Original auch sitzt. Der Capri hat ihn vorne und daher ein Inlinergetriebe mit Welle. Der Lancia einen Mittelmotor mit Sidewinder. Der BMW M1 auch. So gesehen ist es technisch etwas aufwändig, die Wagen einigermaßen chancengleich hinzubekommen. Sideways klammert dieses Ding aus und hat identische Parameter unter der Haube. Der neuen Zeit angemessen besitzen sie einen entkoppelbaren Antriebsstrang, der die Straßenlage des Autos gegenüber einem starren Konzept deutlich verbessert. Ein individuelles Setup ist möglich, ohne dass man teures Zusatzmaterial kaufen muss. Die Italiener liefern zudem alternative Motorhalter mit, so dass man den Schwerpunkt auf Wunsch noch weiter absenken kann. Es gibt bis dato diese vier Wagen (Fotos), neben einem limitierten Fantasiemodell von JPS.

Alle Sideways BMW M1 Gr.5 im Überblick. **Der Sonderserie JPS fehlt.**

Slot-Stop.de

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



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

www.Slot-Stop.de

Der „1:32 Shop“

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

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Alle Fly BMW M1 im Überblick.

Es fehlen das Art Car und das Playboy Model.

Titelstory

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Alle Fly BMW M1 im Überblick.

Es fehlen das ArtCar und das Playboy Modell.

BMW M1

Tim Hunt Magazine®

Alle Fly BMW M1 im Überblick.

Es fehlen das ArtCar und das Playboy Modell.

Exoten: Diese M1 fuhr die Rallye Korsika mit. Der Fly Racing kam in orange auf den Markt. Da bietet sich nur eine Möglichkeit: Decals des Wolfenbüttler Jägertees. Die kleineren Räder fallen optisch nicht störend ins Gesicht. Lexan Cockpit für niedrigen Schwerpunkt. 84 Gramm wiegt die Racing Version. Der Serien Fly M1 nur 76 Gramm.

COBRA

Sie gehört zu den Meilensteinen des Rennwagenbaus. Carrera hat auch die schlanke, offene Version der 289.

Tim Hunt Magazine®

Klassik

C O B R A 289

In der letzten Ausgabe stellten wir das lindgrün lackierte 289 Coupé mit Hardtop vor. Hier die offene Version der schlanken Cobra. Die dezent weiße Lackierung mit roten Linien, dazu die Motorhaube im damals für Ford typischen metallicblauen Lackierung zeigen die Wurzeln des Bollwerks. Graue Hallibrand Felgen mit zentralen Flügelschrauben unterstreichen den wilden Look dieser kraftvollen Fahrmaschine. Sidepipes intonieren das wilde Ford Aggregats. Carrera hat es zur optimalen Balance als zentralen Inliner vor die Hinterachse gesetzt. Bei 12 V Kraft, als hätte Shelby selbst den Motor getunt.

Jim Hunt Magazine®

C O B R A 289

Schmal, leicht, kompakt und dazu verdammt schmale Reifen. Wie fährt sich die Cobra? Mit einem Wort: ausgezeichnet. Die Reifen bieten guten Grip auf der Carrerabahn. Auch ohne Magnet fährt die klassische Fahrmaschine ruhig und satt um den Kurs. Das hinteres Magnetfach lässt sich hervorragend mit Blei trimmen, falls man das für nötig hält. Mit der passenden Spritgüte lässt sich der Wagen auch so sehr sportlich um den Kurs fahren. Die Balance des zentral angeordneten Motors unterstützt die Straßenlage ungemein. Einzelradaufhängung an der Vorderachse verbessert die Kurvenfahrt gegenüber einer starren Achse. Besonders bei der kleinen Baugröße des Wagens kommt diese Tatsache positiv zum Vorschein. Der lange Leitkiel hält den kraftvollen Klassiker perfekt auf der Ideallinie. Beim Fahren ohne Magnet ist es empfehlenswert, die Rückstellfeder auszubauen. Wer mit fährt, kann sie im Chassis belassen.

www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing

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

Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de

MATRA MS 670B

Der Dritte

Im letzten Jim Hunt Magazine brachten wir ein 70er Jahre Matra Special. Es fehlte noch der letzte Wagen im ´74er Startfeld von Le Mans. Slot.it hat nun den fehlenden drittplatzierte MS 670B von Jabouille und Migault.

Rundstrecke

MATRA MS 670B

Der französische Staatskonzern Matra schickte nach Ende der 5 Liter Ära ihre außergewöhnlichen Dreiliter Wagen erfolgreich an die Sarthe. Das bisher fehlende Exemplar mit gelben Akzenten gibt es nun von Slot.it. Das 1974er Matra Startfeld ist ab sofort komplett.

24 heures PORSCHE 914/6 GT

Le Mans 1970

Porsche 914/6 GT

Tim Hunt Magazine®

SRC baut den 914er und folgt konsequent dem Pfad von Fly: es werden zig Versionen aufgelegt, um die Kosten für den Formenbau rentabel zu machen. Für Sammler eine gute Sache, gibt es diverse Rennversionen des kleinen VW Porsche, der in den 70ern mit seiner progressiven Form für Aufsehen sorgte. Richtig schlimm, dass er bei der Monte dem Heckmotorwagen 911 überlegen war. Sein Mittelmotorkonzept bot die bessere Gewichtsverteilung im Boot. Mittelmotorwagen sind so lange ruhig, solange man sie richtig bewegt. Beim Heckmotor 911er ist klar, wenn er kommt dann kommt er. Spät aber heftig. Mittelmotorwagen kommen noch später, aber wenn, dann so was von richtig, dass es nur noch das Dasein als Drehkugel gibt. Abfangen nahezu unmöglich. Man bleibt Passagier, bis sich die Fuhre ausgedreht hat, bis die Fliehkräfte einen loslassen und der Stillstand regiert. Solange nichts im Weg steht, ist die Sache in Ordnung. Aber das ist meistens nicht der Fall. Der SRC 914er liegt dankt Mittelmotor Sidewinder richtig ruhig. Seine breiten Füchse auf der Hinterachse und die schmaleren Pendants leisten eine

Der 914/6 GT von Sonauto lief bei den 24 Stunden von Le Mans. Am Volant saßen Claude Ballot-Lena und Guy Chasseuil. Mit Vollgas aus dem Ort und hinaus auf die Landstraßen. Die Hunaudière wartet.

Porsche 914/6 GT

Den Rest musste man aus Fly Fuchsfelgen und einem Slot Classic Chassis sowie diversen Teilen bewerkstelligen. Jetzt gibt es das Auto von SRC und das zu einem annehmbaren Preis. Frühere Versionen finden sich in den letzten beiden Jim Hunt Magazine Ausgaben. SRC wird sicher noch einige weitere Versionen realisieren. Wir hoffen, sie achten wie bei dem hier, weiterhin auf die Rechtschreibung der Aufdrucke...

ausgezeichnete Arbeit in Sachen Grip und Führungsarbeit. Der Porsche verhält sich authentisch im Fahrbild. Wer noch mehr aus den Reifen herausholen möchte, greift zu ein paar Tropfen Ballistol, die machen den Gummi flexibler und verleihen ihm mehr Grip. Ohne Magnet lässt sich der Sechszylinder mit 12 Voltan Kraftstoff hervorragend um den Kurs treiben. Die Beschleunigung ist angemessen. Die Kraft lässt sich kontrolliert auf die Fahrbahn bringen und es bleibt ein letzter Punch für Kurven, möchte man das Heck doch mal tanzen lassen. Eine Spaß bringende Maschine mit sauber abrufbarem Drehzahlband und dem nötigen Druck, dank des durchzugsstarken Sidewinder Getriebes. Den weißen Sonauto Porsche von Le Mans 70 hatte ich schon seit Jahren. Allerdings musste ich teuer in die Kiste greifen. Protoslot baute mal das Teil in Resine... Also nur die Karosse.

Dezente Rennwagen ohne Kriegsbemalung haben etwas besonders Stilvolles. Polierte Fuchsfelgen mit Tiefbett und ein dezent weißes Auto. Kleine Sponsoren Farbtupfer und Startnummern bringen Rennsport Dynamik. Der rote Frontrahmen der Windschutzscheibe lässt ihn an der Box früh erkennen.

NEU IN
DARMSTADT
1
DELTA CORSE
THE FUTURE OF SLOTRACING
www.delta-corse.com

Moby Dick - John Fitzpatrick Racing

Sideways legt nach: Porsche 935/78 von J. Fitzpatrick und D. Hobbs lief ´82 bei den 24 Stunden von Le Mans.

Moby Dick - John Fitzpatrick Racing

Carrera baute ihn vor Jahren und noch im letzten Jahr gab es die sechste Version im Startfeld. Der Moby Dick ist und war eines der imposantesten Autos aus meinen Kindheitserinnerungen. Ausladende Flügel, geschwungene Form und für damals sehr progressiv verkleidete Felgen polarisierten die Meinungen. Der Martini ist das aufregendste Modell für die meisten Sammler. Aber es gibt auch diverse weitere Versionen, die gefallen. Sideways griff vor zwei Jahren das Thema erneut auf. Die Italiener bauten Slot.it Technik ein und boten für einen vernünftigen Wechselkurs ein Auto, das viel Dynamik in sich bereit hält. Der einstellbare, fünffach aufgehängte Antriebshalter entkoppelt das Chassis in Kurven. Je nach Schraubenstellung lässt sich das Fahrverhalten auf die Piste und eigenen Bedürfnisse abstimmen. Präzision: Alufelgen, Achsen und hochwertige Getriebe liefern Leistung satt. Der Anglewinder Longcan Motor drückt satt seine Kraft in das Schrägspurrad der Hinterachse.

Hier eine weitere Version von Sideways. Martini, Momo, Testversion und limitierte Versionen neben Whitekits gibt es bereits. Hier der aktuelle Fitzpatrick Racing. Vollgas!

Jim Hunt Magazine®

5 Jahre Joe´s Slot Shop

Ihr Fachgeschäft vor den Toren Kölns

Carrera PREMIUM STORE

Carrera · Scalextric · Flyslot · Ninco · Slot.it · SlotRacingCompany · Scaleauto Model Car Competition Parts · sideways Slot Cars · Le Mans Miniatures

Joe's Slot Shop

- Wir bieten Reparatur-Service, Tuning und den Aufbau von 1:32- sowie 1:24-Fahrzeugen nach Ihren Wünschen.
- Umbauten auf Carrera-Digital für Modelle anderer Hersteller und den Einbau von Beleuchtung.
- Ankauf von alten Rennbahnen.
- Ständig wechselndes Angebot von gebrauchten Schienen & Autos.
- Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft.

Find us on: facebook

Bachemer Str. 30 - 50354 Hürth Gleuel - Tel.: 02233/713 63 85 Fax: 02233/713 22 40
mail: info@joes-slot-shop.de - Öffnungszeiten: Mo., Di., Mi., Fr. 11.00-19.00 Uhr
Donnerstag Ruhetag, Sa. 11.00-15.00 Uhr

www.joes-slot-shop.de

SRC baut den wunderschönen 914er der ONS Streckensicherung Nürburgring und haut dabei zugleich einen Hammer raus, der echt schlimm ist.

Allgemeine Verunsicherung

Porsche 914 Rennstreckensicherung

Jim Hunt Magazine®

Der 914er ist ein wunderschönes Fahrzeug der klassischen ONS Rennstreckensicherung auf dem Nürburgring. Orange mit Blinklicht auf dem Dach. Extra Aufbau auf der Heckhaube und ein tolles Design. Die Fahrleistungen des kleinen Porsches gefallen. Wir haben diverse Exemplare des Wagens getestet, seit seines Erscheinens. Klein, fein, kompakt und dank mit Mittelmotor gut beherrschbar. Jetzt kommt dieses limitierte Modell und es war schneller ausverkauft, als man vermutet hätte. Dann kam noch eine Charge und die war auch gleich wieder weg. Das Auto an sich ein Gedicht! Mal was anderes als nur ein normaler Rennwagen mit Startnummer. Ein Personalfahrzeug mit Spaßfaktor und exotischem Flair. Richtig exklusiv wird es bei der Rechtschreibung. Die ist seit der letzten Reform für manche Leute, die sich geistig nicht bewegen möchten, ein Unding. Doppel S und scharfes ß sorgen für manchen Schenkelklopfer... Man versteht trotzdem, was gemeint ist. Aber mal ehrlich. Was drucken die Spanier von SRC auf den neuen Wagen? „REENSTRECKEN SIECHERUNG“ !!! Wer hat hier Pate gestanden? Wer siecht auf welcher Reenstrecken? Hattet ihr einen Holländer als Berater? Das würde das Doppel E erklären... Mal ehrlich, geht’s noch?

RENNSTRECKENSICHERUNG oder REENSTRECKEN SIECHERUNG ???

Die Rechtschreibung siecht auf dem SRC Wagen peinlich konsequent vor sich hin.

Porsche 914 Rennstreckensicherung

Jim Hunt Magazine®

Manche Sammler finden es wahnsinnig toll, einen Fehldruck zu haben. Es gab vor Jahren einen Fly Sachs Capri, auf dem Dach stand statt Sachs Kupplungen „KLUPPLUNGEN“. Wir finden das echt daneben. Die Autos kosten mittlerweile viel Geld. Dafür kann man vernünftige Qualität bei der Technik wie im originalen Erscheinungsbild erwarten. Rechtschreibung ist heute dank www kein Ding mehr, herauszufinden wie man was richtig schreibt. Bei täglichen Gebrauchstexten noch ok. Aber nicht in festem Druck auf einem Auto. Vor allem nicht, wenn man eine größere Charge produziert und sich weltweit blamiert. Im Falle von SRC ist es echt eine Schlappe, ZWEI Rechtschreibfehler in EIN zusammengesetztes WORT zu packen. Halleluja, die spanische Gelassenheit oder besser Ignoranz nervt manchmal richtig. Ihr baut ein wunderschönes Auto, achtet auf viele Details, dafür versaut ihr es mit wilden Ausritten ins Niemandsland der Orthografie. Die Tatsache, dass die Vorderräder des Testwagens an den inneren Gussresten der Talbotspiegel kratzen, kratzt uns nicht. Die kann man weg feilen. Aber die Schriftzüge durch passende selbstgemachte Decals nachbessern. Machbar aber das sollte eigentlich von euch kommen! Rote Flagge, Jungs!

Der Wagen an sich ist wunderschön gemacht und hoch detailliert. Der Beifahrer liest sogar das Programmheft von damals. Wäre da nicht der üble Schriftzug auf der Fronthaube und den beiden Seitentüren.

Rundstrecke

DTM Mercedes Benz

Carrera erweitert das Startfeld

Rundstrecke

DTM Mercedes Benz

Voll um die Kurve. Der Radstand hält den Benz ruhig in der Spur. Abtrieb: Flaps und Flügel.

Die DTM ist eine feste Größe bei Carrera. Das Startfeld erhält Zuwachs, der auffallende Mercedes des Kanadiers Wickens geht als analoger Evolution oder Digital 132 auf die Rennstrecke. Wunderschön detailliert gemacht und trotzdem solide Nehmerqualitäten.

Das Farbkonzept: ein optischer Volltreffer!

myRacer.de

Ihr Konto | Warenkorb | Kasse

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku...

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
- Ersatzteilservice!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- new Vormerkservice!
- IR D124/132 optional auch mit WIRELESS!

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

Carrera Gesamtkatalog 2008

030120 - 3,99 EUR

26732 - 19,99 EUR

30342 - 54,99 EUR

30346 - 65,99 EUR

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power

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 !

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko...

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Einzelrandstreifen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandko...

02. Carrera Einzelschienen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandkost...

03. Carrera Außenrandstreifen Kur... 1/60° rot/weiss, 3 Stü...

12,99

incl. 19 %

exkl.Versandko...

04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück

24...

incl. 1...

exkl.Vers...

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

Tim Hunt Magazine®

Der große schwarze GOLDBÄR

Er dreht schon eine Weile seine Runden als Evolution und Digital132. Nun kommt die ganz große Version in Digital124.

PORSCHE RSR

Rundstrecke

PORSCHE RSR

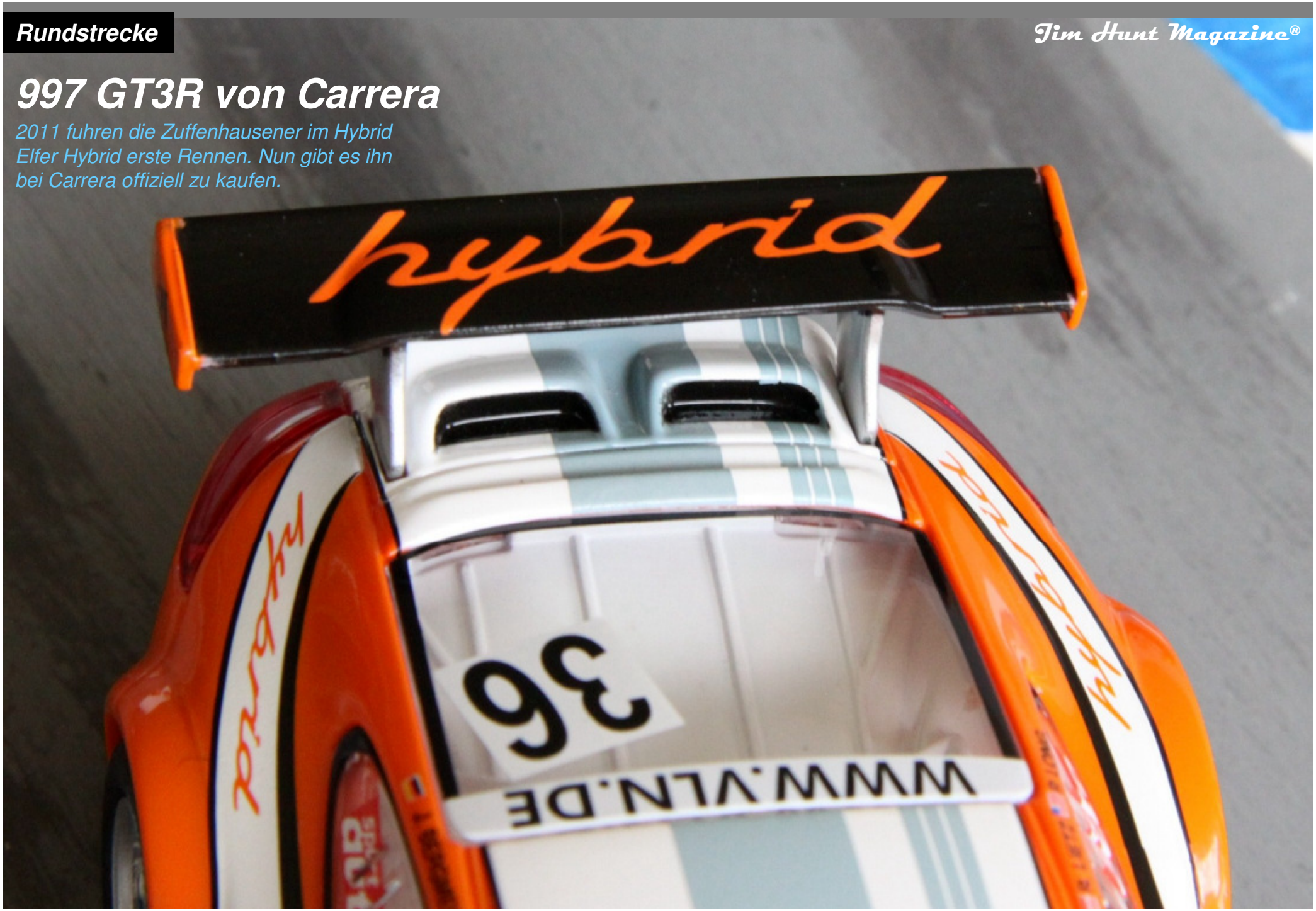
Optisch wunderschöner Haribo Porsche von Carrera124 Digital. Der große Maßstab 1zu24 unterstreicht Merkmale und Details in einer völlig anderen Qualität als in 1zu32. Sein Chassis mit Schwingarm (wir berichteten in früheren Ausgaben) plus durchzugstarkes Sidewinder Antriebskonzept ist sowohl analog, digital, mit und ohne Magnet fahrbar. Mit Beleuchtung!

Jim Hunt Magazine®

Der Pilot greift ins Sportlenkrad. Seitliche Kühlöffnungen in den hinteren Dreiecksfenstern unterstreichen die Detailtreue. Die Zwölfspeichenfelgen mit tiefen Felgenbetten geben dem schwarzen Haribo Porsche den letzten Schliff. Bunte Farbakzente und glänzendes Schwarz harmonieren perfekt.

997 GT3R von Carrera

2011 fuhren die Zuffenhausener im Hybrid Elfer Hybrid erste Rennen. Nun gibt es ihn bei Carrera offiziell zu kaufen.



Rundstrecke

997 GT3R von Carrera

Als Porsche mit dem Hybrid Elfer erste Rennen fuhr fiel zunächst sein frisches Design auf, bevor die Leute wussten, dass er einen zusätzlichen Elektromotor im Bug hat. Wer den Wagen vorab haben wollte, musste selbst Decals erstellen und es gab nur wenige Eigenkreationen. Carrera schafft Abhilfe und bringt den längst fälligen Elektro-Porsche mit seinem aufregenden Design als Evolution und Digital132. Selbstverständlich hat auch er einen Elektroantrieb und noch besser: er verursacht keine Abgase. Das ist doch ein Geniestreich! Der ausgereifte 997er fährt sehr sportlich mit wie auch ohne Magnet. Der Motor hat satten Druck und technisch läuft er zuverlässig wie ein echter Porsche. Runde um Runde, Stunde für Stunde. Tag für Tag. Nur mit Strom!

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

® 2015 Tim Hunt Magazine®

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 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.

Performance Wahnsinn?

Was ist da los?

Tim Hunt Magazine®

Reportage

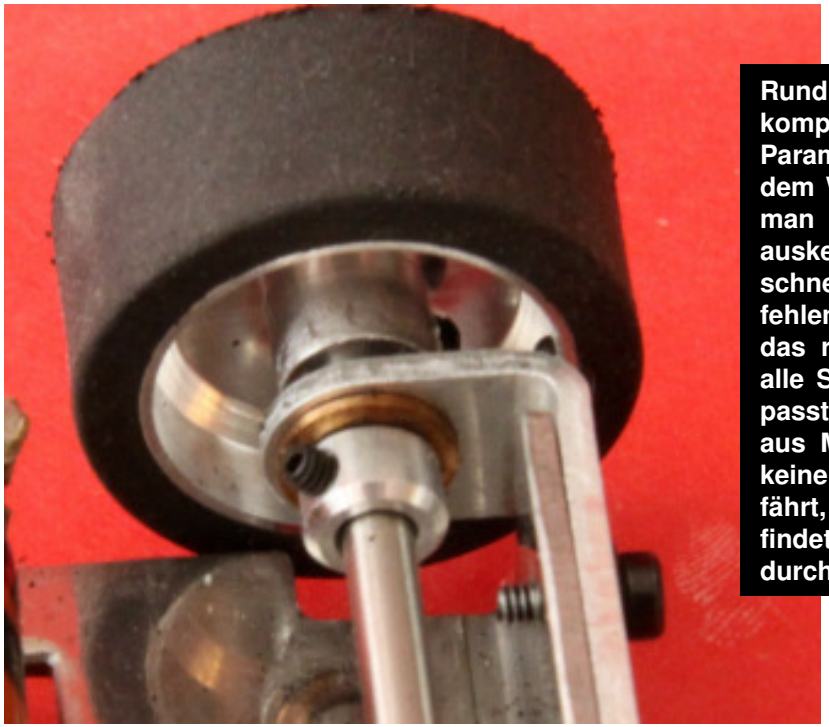
Performance Wahnsinn?

Was ist da los?

Tim Hunt Magazine®

Evolution begleitet die Menschen seit jeher. Sie sichert das Überleben. Wie ist das beim Slotten? Überlebt das Hobby nur, wenn Autos immer noch schneller, leichter und besser durch den Slot gleiten? Reicht die bisherige Performance nicht mehr aus?

Ohne Frage, es macht verdammt viel Spaß mit einem gut präparierten Rennwagen Runden zu drehen. Im Gegensatz zur Serienware läuft alles weicher und präziser, Beschleunigung und Bremse reagieren definierter. Die Spitzenleistung ist höher als beim Auto aus der Box. Stehen input und output in einem ausgewogenen Verhältnis, warum auch nicht... Kosten und werktechnischer Aufwand sollten sich in nachvollziehbaren Relationen bewegen. Sonst steht man alleine mit seinem Super Hyper Performance Hochleistungsgerät und kein vorhandener Konkurrent auf Augenhöhe rechtfertigt den Aufwand. Spinnen alle gleich, eine andere Sache. Wenn auch die Zahl der Slotter, die ihre Autos optimieren im Gegensatz zur breiten Masse der Konsumenten gering ist. Letzter kaufen, fahren und packen das Gerät nach dem Spielen wieder weg. Das erklärt die Zurückhaltung der großen Hersteller in der Performance Nische. Nicht jeder hat Zeit, Lust, Geduld und nicht selten auch das Geld, seinen Wagen vor dem Einsatz zu präparieren. Viele fahren out of the box und stören sich nicht einmal daran, dass das Rennauto mit MTS wie eine gedopte Eisenbahn auf Schienen um die Kurve fährt. Das erinnert sogar an die Rennautos auf dem Flatscreen. Spielkonsolen setzen auf



Rundlauf und Steifigkeit: Metallkomponenten mit einstellbaren Parametern, die noch mehr aus dem Wagen herausholen, wenn man sich im technischen Feld auskennt. Anfänger kommen schnell an die Grenzen, denn es fehlen meist das Know-how und das richtige Werkzeug. Fahren alle Serienware aus Kunststoff, passt der technische Ausreißer aus Metall nicht ins Feld. Wer keine reglementierten Rennen fährt, probiert sich aus und findet mit der Zeit seinen Weg durch die Konzepte. Basta!

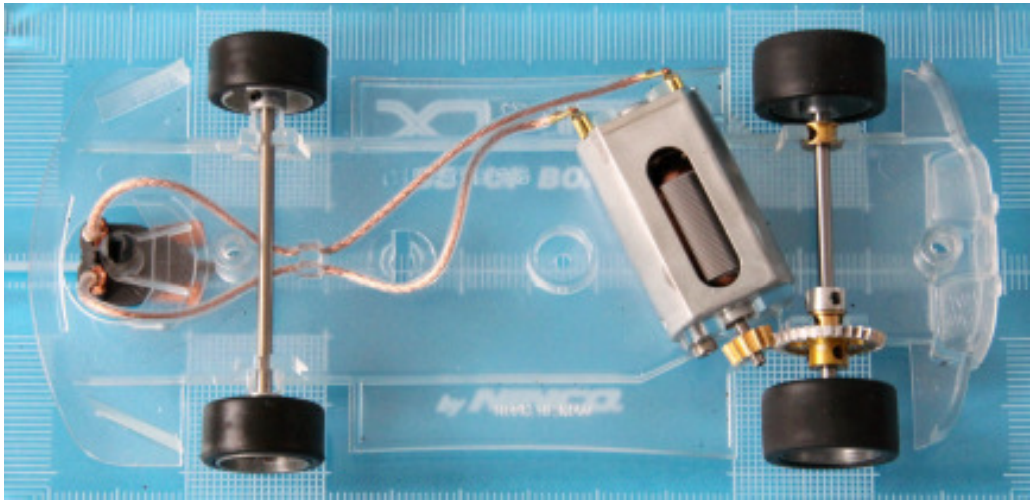
Reportage

Performance Wahnsinn?

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

maximale Hektik und suggerieren Fahrspaß als eine Mischung aus übernatürlicher Highspeed Orgie, unfassbar spektakulären Crashes, die sich per Reset blitzschnell reparieren lassen. Es gibt auch einige Slotter, die finden es wahnsinnig toll, wenn ihr Rennauto neben der Bahn zerschellt und die Fetzen fliegen. Ich muss dann schnell die Stecker meines Triggers ziehen und gehen. Der Aufbau eines magnetfreien Autos kostet je nach Serienstreuung einiges an Zeit, Liebe und Mühe. Die Kosten bleiben überschaubar, bleibt man bei den Maßnahmen, die wir vom Jim Hunt Magazine bei Testwagen durchführen. Im Laufe der Jahre bekommt man Routine, die Arbeitsschritte laufen nahezu automatisiert ab. Das Wissen, wann wo wie viel Blei hinkommt ebenso. Das abtriebspendierende Schwermetall ist das einzige Fremdmaterial, das neben Schmierstoffen bei uns ins Auto kommt. Ja, man kann auch so ganz gut und schnell fahren, denn wenn das alle so machen, gibt es so was Annäherndes wie Chancengleichheit. Wer mehr will, darf das tun. Aber mal ehrlich: wo ist das Ende der Fahnenstange? Das bestimmt die Werkstofftechnik und nicht selten das Budget. Es gab da mal so einen Spezialisten, der pumpte regelmäßig viel Geld in seine Serienslotcars und brüstete sich dann in gängigen Foren, wie toll alles sei. Das ist es mit Sicherheit. Aber wer zum Teufel pumpt in jedes Slotcar eine wilde Phalanx an Tuningteilen, dass ein Auto statt round about 40 Euros plötzlich das Doppelte oder dreifache kostet...



Steife Lexanchassis und verschraubte Komponenten liefern satte Extra-PS. Alufelgen, pendelnde Motorhalter und Kugellager sowie diverse Chassisteile...

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

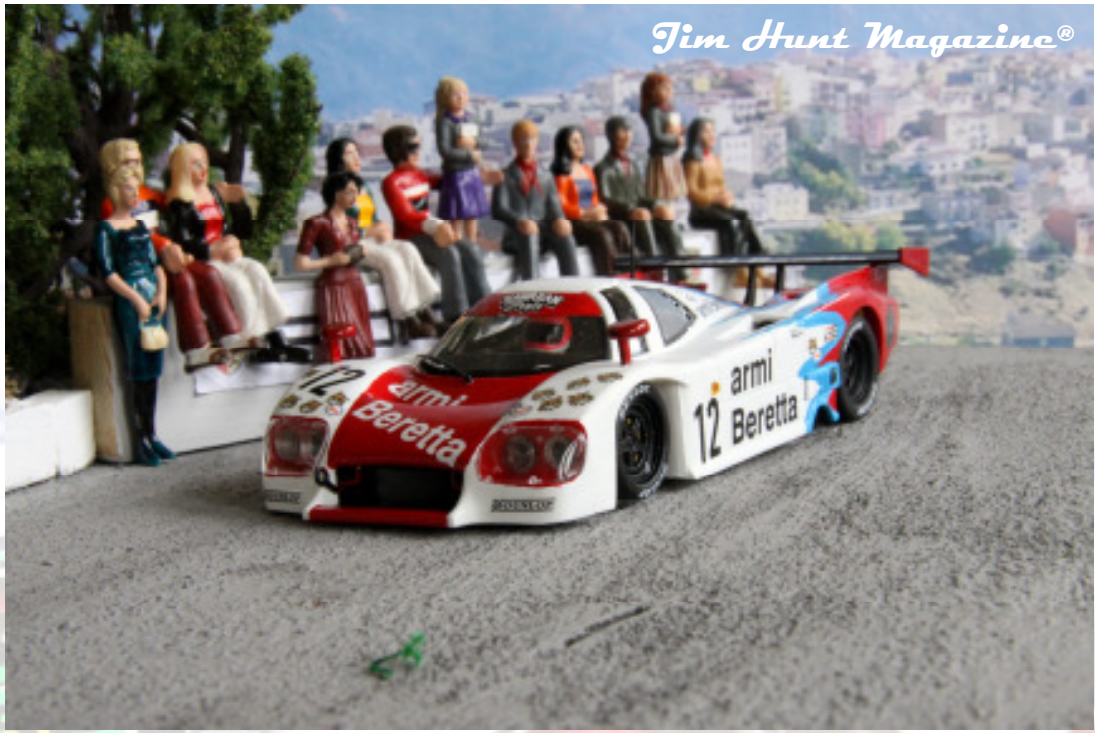
Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Gruppe C Lancia LC2

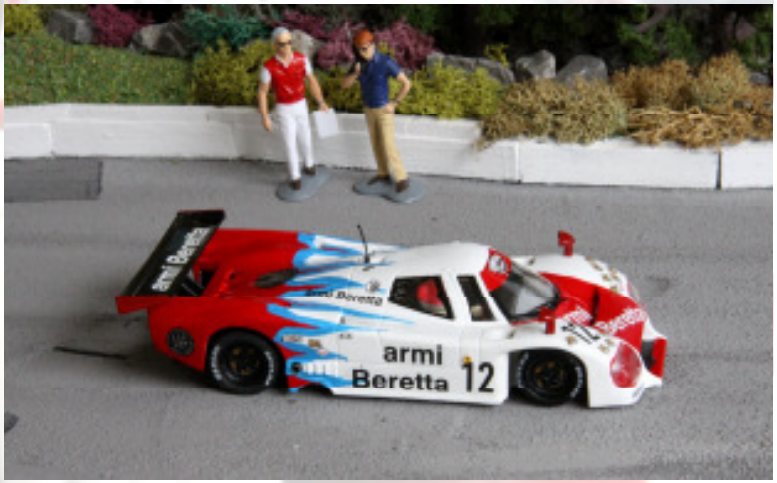
Whitekits – die perfekte Basis Rennfahrzeuge selbst herzustellen. Nachbau eines Originals oder Eigenkreation, alles ist möglich.
Hier zwei Gruppe C Lancia von slot.it

Paintbox

Von Hand lackiert mit Acrylfarben in Pinseltechnik. Tamiya Farben Mattweiß, Rot und Himmelblau. Der Wagen unten Mattschwarz, Mattweiß, Parkgrün, Gelb und Rot.



Paintbox



Lackiert wird mit Marderrothaar Pinsel (feine Konturen) sowie mit handelsüblichen Haarpinseln (große Flächen). Die Decals stammen aus dem Zubehörbereich und sind handelsüblich zu erwerben. Beide Wagen wurden für Rennen magnetlos aufbereitet. Sie laufen verdammt gut und heben sich optisch deutlich von den allbekannten Großserienmodellen ab. Die Serienreifen mit Klebeband abziehen, anschleifen und los geht's mit 12 Voltan.

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

www.sora.de

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

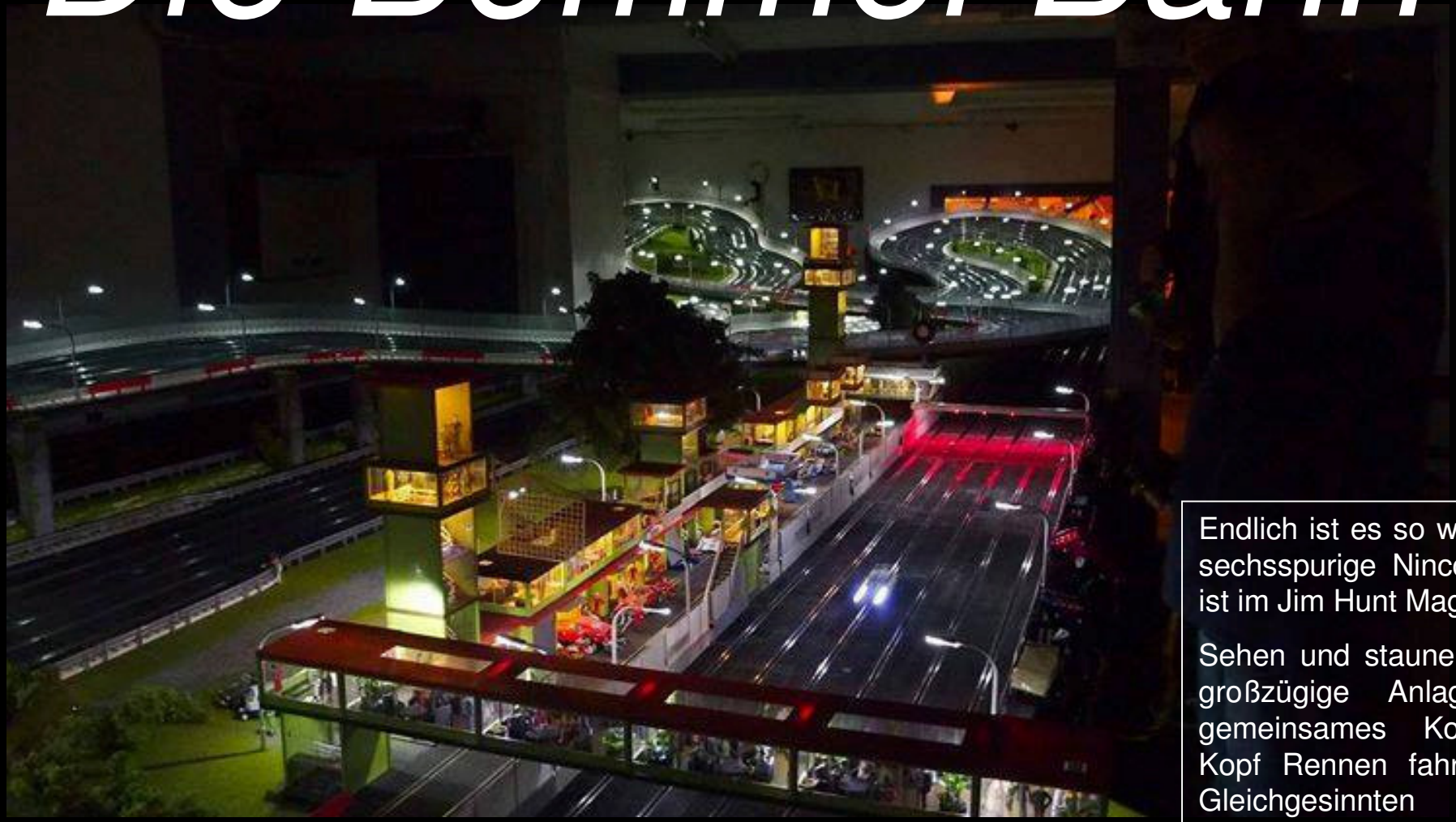
Mustang Notchback
Whitekit von Pioneer

HIT THE ROAD JIM

Es ist etwas fummelig bei Neonfarben die passende Mischung aus Farbe und Verdünner herauszufinden. Die Pigmente verklumpen gerne in der Airgun. Wenn es läuft, dann läuft es. Nach einigen Probesprühungen lief es perfekt.

Lackiertechnik: Revell Airgun, Revell Neongelb (Wasserbasis). Mattschwarz mit Pinsel aufgetragen. Decals von Pioneer sind im Set des Whitekits enthalten.

Die Bemmel Bahn



Endlich ist es so weit: Die sechsspurige Ninco Bahn ist im Jim Hunt Magazine.

Sehen und staunen! Eine großzügige Anlage für gemeinsames Kopf an Kopf Rennen fahren mit Gleichgesinnten auf mehreren gleich langen Spuren.

Die Bemmel Bahn

Jim Hunt Magazine®

Sie dürfte ein einmaliges Projekt in unserem Land sein. Die großzügig gestaltete Bemmel Bahn, benannt nach ihrem Erbauer und Betreiber, der sich Bemmel nennt. Er entschloss sich für ein sehr sportliches Layout aus Grip starken Ninco Kunststoffschienen. Mit maximaler Ausnutzung der Räumlichkeit wurde in zirka 600 Arbeitsstunden eine Bahn mit Landschaft und Details entworfen, die konkurrenzlos sein dürfte. Auf 62,5 Metern Länge wurden zirka 630 Schienenteile verbaut. Alle sechs Spuren sind dabei gleich lang. Ein solider Unterbau aus Holz trägt das gewaltige Objekt. Der Fahrbahnunterbau aus flexiblen Pressspan-platten. Die flexiblen Ninco Schienen bieten die leichte Umsetzung von Höhen-unterschieden und Neigungen, die das Fahren zum Erlebnis manchen. Gesteuert wird die Bahn mit einer Bepfe-Zeitnahme. Für jede einzelne Spur steht ein Labornetzteil (30V-5Amp.) zur Verfügung. Unabhängig voneinander kann jeder Pilot spannungsgeglättet Gas geben.

Groß gedacht, groß gemacht. 6 Spuren, stattliche 62,5 Meter lang Bahnlänge mit identischer Spurlänge. Ein tolles Projekt!

Die Bemmel Bahn

Jim Hunt Magazine®

Bemmel legt nicht nur Wert auf die technische Umsetzung der Rennstrecke. Auch der Optik am Streckenrand wird ein sehr hoher Stellenwert beigemessen. Das Gelände mit Rasenflächen, Bäumen, Sträuchern, Gebäuden, Reklametafeln und Figuren ist ein Mix aus alten, neuen und selbstgemachten Objekten. Die Gebäude stammen aus den 60/70er Jahren, die noch ein wenig detaillierter gestaltet wurden. Die 168 Lampen sind Eigenbau. Auch die Bäume und Sträucher sind aus Meerschaum selbst gefertigt.

Maximale Raumauslastung durch maximale Bahnumsetzung. Zwei großzügige Wendeschleifen mit Höhenunterschied und Neigung bestimmen eine Kehrseite des Bemmel Bahn Projekts.

Großzügige Boxengasse mit kleinen Szenarien unterstreichen die Liebe zum Detail. Die Gebäude stammen von Carrera aus den 60ern und 70ern.

Die Bemmel Bahn

Eine derart großzügige Anlage lädt ein zum Rennen fahren mit schnellen Boliden. Sechs Spuren stehen unter Feuer, legen die kraftvoll und technisch ausgefeilten Sideways Gruppe 5 oder klassische Slot.it los.

Egal ob BMW M1 Turbo, Porsche 935 K2,K3 oder Moby Dick, Ford Capri Turbo, Lancia Beta Montecarlo oder Ferrari 512BB. Es macht sicher verdammt viel Spaß die Motoren an die Belastungsgrenze zu peitschen und über die wunderschöne Bahn zu scheuchen.

Noch klassischer sind die alten Ford GT40 oder MKII. Die flachen Flundern aus den späten Sixties liegen wie ein Brett und lassen sich mit wenigen Handkniffen noch schneller machen.

Beide Hersteller liefern ein umfangreiches Feld an verschiedenen Versionen, so dass bunte Startfelder und das Auseinanderhalten der einzelnen Fahrzeuge leicht fällt. Besonders auf einer großen, mehrspurigen Anlage wie der Bemmel Bahn ein großer Vorteil, um im Renngeschehen besser Überblick zu behalten. Jeder der schon mal auf einer größeren Anlage Runden gedreht hat, weiß wovon die Rede ist.

Danke an Bemmel für die Information und die Bilder. Wir wünschen weiterhin viel Spaß beim Betreiben dieser tollen Anlage und schöne Rennen mit Gleichgesinnten! Das Engagement für das Gestalten und Erhalten einer derart großen Bahn verdient mehr als großen Respekt!

Sideways Gruppe 5 und historische Slot.it laufen hervorragend auf dem schnellen Retro Ring.

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Vanishing Point

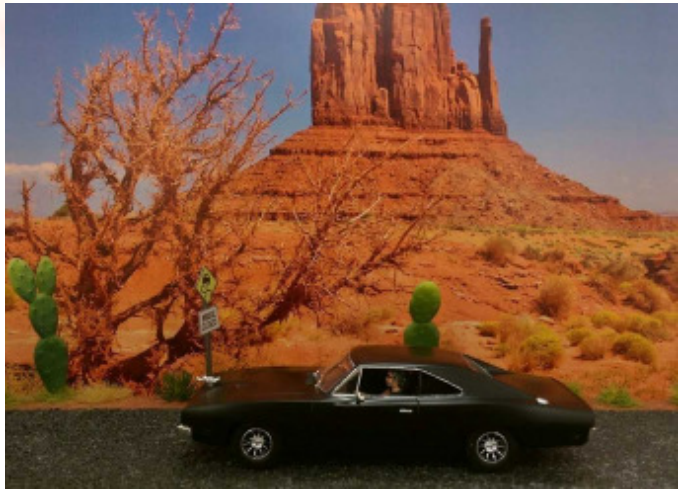
Vanishing Point
Vanishing Point
Vanishing Point
Vanishing Point
Vanishing Point
Vanishing Point
Vanishing Point

Frank Henning: „Ich wollte von Anfang an KEINE "Rennbahn" bauen. Das Thema war für mich schnell klar, denn Amerikanische Klassiker und Muscle-Cars der 1950er - 1970er Jahre sind für mich die Perfektion der automobilen Karosserie-Gestaltung. Gepaart mit dem unvergleichlichen Sound der V8 Motoren gibt es nichts Schöneres. Damit auf den unendlich langen Highways der amerikanischen Wüste mit ihren vielfältigen Landschaften zu "cruisen" ist ein großer Traum von mir, den ich mir hier im Modellbau-Format verwirklicht habe.“

Vanishing Point

Film- und Serienklassiker wie "Bullitt", "French Connection", "Kojak", "Die Straßen von San Francisco" und vor allen Dingen "Fluchtpunkt San Francisco (Vanishing Point)", der der Bahn auch den Namen gab, haben mich sehr beeinflusst die Bahn so zu bauen wie sie ist. Seit Mitte 2013 gibt es den 1970er Dodge Challenger R/T endlich als Fertigslotcar von Scalextric in 1:32 und eine Umgestaltung eines solchen Whitekits aus den. USA brachte mir "Kowalski" auch endlich auf die Bahn. Weitere Fahrzeuge aus Filmen und Serien wie "Dukes of Hazzard", "Bandit", "Bullitt" oder auch Quentin Tarantinos "Death Proof" wurden, sofern verfügbar zugekauft, oder auch von einem guten Freund, der Autos besser lackiert und gestaltet als ich, für mich umgebaut. Ein Mercury Cougar aus "From Dusk Till Dawn" soll noch folgen. Beim Bau wurde und wird generell auf

Getunte Chevy Bel Air brummen durchs Hinterland. Gas Station unterwegs: kurz auftanken. Malerische Landschaften und Kakteen gehören bei Frank zum Ambiente seiner Bahn wie kleinste Schilder und zeitgenössische Dekoration. Selbstbau war ihm wichtig. Es ist nicht nur ein Kostenfaktor: es sieht besser aus als gekauft!



Vanishing Point

Klassische Filmszenen, die jeder kennt. Frank hat sie auf der Bahn inszeniert.

Vanishing Point

den Kostenfaktor geachtet: am liebsten selbst bauen, nichts Fertiges kaufen sowie "echte" Deko-Elemente aus der Natur verwenden.

Der Platzbedarf beträgt 5.72 m x 2.36 m, Slot 1 und 2 bieten jeweils 22.87 m Fahrstrecke.

35x Standardgerade, 4x 1/3 Geraden, 1x Anschlussschiene, 2x Kurve, 1/30°, 5x Kurve 1/60°, 12x Kurve 2/30°, 6x Kurve 3/30°, 12x Kurve 4/15° plus die Randstreifen wurden verbaut. Zwei Zusatzstromeinspeisungen reichen, um die Strecke gleichmäßig mit Strom zu versorgen.

Szenarien am Streckenrand mit ausdrucksstarken Fahrzeugen unterstreichend den Roadmovie Charakter der einmaligen Anlage.

Vanishing Point

Rechte Hälfte des Bahnraumes: "Railway Szene“. Die US-Bahn fährt durch eine "Pendelsteuerung" aus dem noch unfertigen Tunnel heraus bis zum Bahnübergang hinter der Brücke, die die Szene an die eigentliche Slotbahn angliedert, sowie wieder zurück. Am Bahnübergang soll dann mit einem derzeit in Bau befindlichen Dodge Charger die Endszene des Filmes "Dirty Mary, Crazy Larry“ dargestellt werden. Die linke Hälfte durch

Eine weitere Szenerie komplettiert, die noch in Planung ist. Dort entsteht eine 2te Slotbahn im Einspur-Format. Ein Stabo-Kipp-LkW wird modifiziert um einen US-Klein-LKW darzustellen. Die Bahn wird von hinten unter der "Dukes of Hazzard-Brücke" hindurch geführt und grenzt dann knapp an die Doppelspur-Slotbahn. Die Szene soll dann eine Art "Industrie-Steinbruch-Szene" zeigen. Hiervon gibt es noch keine Fotos.

Vanishing Point

Vanishing Point

PC-Zeitmessung: "Light & Time" USB Box mit IOW40 Analog-Platine und zusätzlichem Bahnstromabschaltungs-Modul. Die 4 Gabellichtschranken im Slot ermöglichen eine Tanksimulation zwischen den Sensoren. Ein Monitor hängt über der Bahn. Die Fahrbahn wurde mit Fahrzeuggrundierung grau lackiert, darauf gelbe US-Markierungen aufgebracht. Die Landschaft: Naturmaterialien aller Art - Holz, Strandfunde aus Dänemarkurlaub, echtes Moos, echte Baumrinde, echter Sand, echte Steine zusätzlich Hasendraht und Bauschaum sowie Pappmaschee als Untergrund. Hintergrundposter: 5x Terrarienfolie. Der US-Eisenbahn-Anbau besteht aus 1:32 Dickie/Newray Gartenbahn. Aus Kostengründen wurde auf edlere Spur 1 Komponenten verzichtet.

Frank Henning www.sparksfly.de

x

Noch mehr Leserservice:

Jim Hunt Magazine®

„Welches Slotcar steht wo in unserem Archiv? Welcher Wagen hat welche Abmessungen?
Wie sieht das Auto und sein Chassis aus? Bilder, Berichte, Maße und Fakten kostenlos downloaden.

SLOTOTHEK

Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.

Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.

Inklusive: Workshops und Paintbox

Kostenlos auf ***www.jim-hunt-magazine.de***

Nevada Project

Carsten Kuscholke realisierte seinen Traum einer Nevada Bahn. Der langjährige Akte X Fan findet darin alles, was für ihn Bahnbetrieb bedeutet. Anstelle hektischer Rundenhatz kommt es hier aufs lässige Cruisen an. Der Clou: alles ist in 1zu43 und selbst gebaut. Die Autos baut er um, damit sie einen drehbaren Leitkiel haben, um durch selbstverbreiterte GO! Schienen driften zu können. Applaus!

„Denn die Wahrheit ist irgendwo da draußen…“

Text und Fotos: Carsten Kuscholke

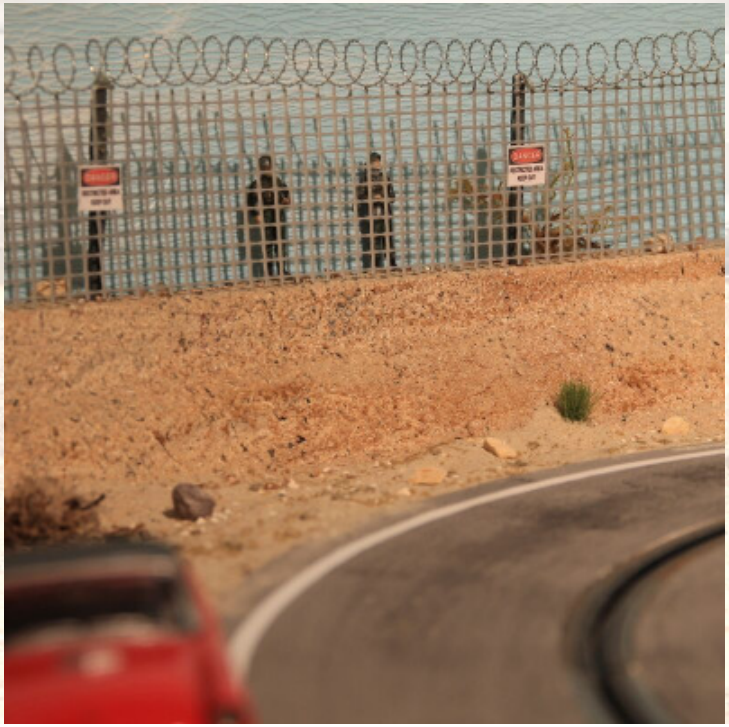
„Denn die Wahrheit ist irgendwo da draußen. . .“

Nevada Project

Vor etwa 3 Jahren durfte mein Sohn im zarten Alter von etwa 3 Jahren als Alibi her halten eine Carrerabahn zu kaufen. Eine GO! Grundpackung wurde schnell gefunden und eingetütet. War natürlich viel Freude in der Wohnung und meine Kindheitserinnerungen aufgefrischt. So entstand im Laufe der Zeit mithilfe von vielen Flohmarkt- und Internetfunden ein kaum noch überschaubarer , riesiger Teppichrutscher zum Leidwesen meiner Frau. Der dringende Wunsch nach einem Festaufbau entstand daher schnell.

Jedoch war dafür kein Platz. Ein Umzug in eine größere Wohnung war längst schon geplant und sollte jetzt endlich statt finden. Endlich... Ein passabel großer Keller war dabei und der Festaufbau konnte beginnen. Das Thema stand schon lange fest: NEVADA! Seit dem Plan zum Festaufbau hatte ich vorsorglich immer mal die eine oder andere Idee und viele viele Deko-Elemente gesammelt. Dann kam also der große Tag Ende Juni 2015, an dem ich mich in den Keller begab und mit dem gestartet habe, wovon

Liebe zum Detail in 1zu43: Campingsite. Selbstgedrehter Stacheldraht und Grenzzaun.



Selbstbau von den Autos bis zur Wüstenstrecke.

Text und Fotos: Carsten Kuscholke

„Denn die Wahrheit ist irgendwo da draußen...“

Nevada Project

Text und Fotos: Carsten Kusoholke

ich so lange nur träumen konnte. Auf einer Grundfläche von 4,00 x 1,30 (der Vorteil vom 1:43 Maßstab... man brauch nicht ganz so viel Platz wie bei 1:32 oder 1:24) entstand mein Nevada – Project . Der Streckenverlauf stand schon fest und auch dass ich analog und ohne Zeitmessung fahren möchte. „Einfach“ eine Strecke im Diorama-Stil zum Cruisen und Driften mit vielen, vielen Details.

Ufo mit Soldaten und Außerirdischen, obligatorisch für den Akte X Fan Carsten.

„Denn die Wahrheit ist irgendwo da **Nevada Project** draußen…“

Mein Hauptaugenmerk lag daher zum einen auf eine flüssig zu fahrende Strecke und zum anderen darauf, dass alles so echt wie möglich erscheint. Die original GO!-Schienen wurden komplett für das Driften verbreitert , verspachtelt , geschliffen und wieder gespachtelt und noch mehr geschliffen und zum Schluss lackiert und bemalt. Viel Farbe, Bauschaum , Alu-Fliegengitter, Pappmaché , Steine und Sand haben den Weg auf die Anlage gefunden. Eine Werkstatt mit Schrottplatz durfte natürlich auch nicht fehlen...

Text und Fotos: Carsten Kurschatke

„Denn die Wahrheit ist irgendwo da draußen...“

Nevada Project

Für die Zukunft habe ich noch einige kleine Ideen, die ich umsetzen möchte, ohne dass die Landschaft zu überladen wirkt. Auch mehr fahrbare US-Cars, die in 1:43 sehr rar sind, stehen noch auf meiner „TO DO LIST“ . Die meisten Fahrzeuge werden dann wohl durch Improvisation und Eigenbau entstehen , ebenso wie die, mit denen ich bereits fahre. Da original GO! Fahrzeuge einen festen Leitkiel haben und dadurch kaum zum driften taugen fahre ich umgebaute Fahrzeuge mit drehbarem Leitkiel. Da ich in den 90ern jede AKTE-X Folge gesehen habe, durften natürlich auch nicht „Die grauen Besucher“ fehlen. Denn die Wahrheit ist irgendwo da draußen...

Text und Fotos: Carsten Kuschelke

Werkstatt, Windrad, Wüstensand. Feinste Details im used look, eingebettet in einer Nevadabahn im kleinen Massstab. Verwitterter Asphalt mit gelben US Mittelstreifen.

GOKARLI

rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

DAS WAR DIE 31. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 32...

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. 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 weiter für Euch Vollgas geben!