www.jim-hunt-magazine.de Jul 16

Jim Hunt Magazine®

32

PAINTBOX

Corvette C7R

BMW 320 Gr.5 sideways + + + **BIG SIZE** Carrera **M1** + + + 914 Jägermeister

Grün oder orange?

Editorial

Neue Ausgabe fertig

Die Branche hat sich verändert, kein Geheimnis. Manche Unkenrufe aus journalistischer Ecke möchten wir nicht näher kommentieren. Es war klar, dass sich der Markt mit der Zeit verändert wird. Das war bei Inlineskates so, vorher bei BMX, Skateboard und bei vielen anderen Dingen, die eine vergleichbar wahnwitzige Boomphase erlebt und gesehen haben. Gut Ding will Weil haben und daher sehe ich in dieser Entwicklung kein großartiges Problem, sondern vielmehr eine Chance Beständigkeit zu zeigen. Nach jeder Talsohle kommt wieder ein Anstieg und ich bin mir sicher, dass Slotten in der Breite irgendwann wieder mehr Zulauf bekommen wird als derzeit.

Das soll nicht heißen, dass jetzt alles Essig sei. Im Gegenteil, wenn man die Szene international verfolgt, dann gibt es immer noch viele Leute, die regelmäßig den Regler drücken und ihr Hobby mit voller Leidenschaft betreiben.

Ehrlich gesagt werte ich diese Entwicklung nicht einmal so schlecht. Es war in den letzten Jahren einerseits wunderbar, über so viele Neuheiten berichten zu können. Aber es war teilweise an der Grenze des Machbaren, eine vernünftige Neuheiten-präsentation in Magazinform zu bringen. Ich erinnere mich noch an eine Ausgabe, die hatte über 160 Seiten, prall gefüllt mit aufwändig inszenierten Fotos und Berichten, denn reinen „copy and paste“ Journalismus zu betreiben lag dem Jim Hunt Magazine noch nie so richtig. Klar bei manchen Events oder Herstellermitteilungen geht das nicht anders. Aber Fahrzeugvorstellungen das möchten wir bitteschön schon alleine in die Hand nehmen. Mittlerweile wird das Testfeld überschaubarer als in früheren Jahren. Aber das ist gar nicht so schlecht, kann man sich besser auf eine interessante Auswahl konzentrieren als auf einen verdammt breiten Rundumschlag. Früher wurden sehr viele Tage mit den Nächten verknüpft, um das alles angemessen in Szene zu setzen. Manches Jim Hunt entstand im Schichtbetrieb rund um die Uhr und es wäre fast schon interessant geworden einen Kaffee-Sponsor für diese umfangreiche Aufgabe ins Boot zu holen. Eine Thrombose war einmal die Quittung für zuviel Sitzen, ständiges Kaffeetrinken und rund um die Uhr arbeiten. Werkstatt, Fotostudio, Bahn und Rechner, ein ständiges Hin und Her. Das muss ich so umfangreich nicht mehr haben, ehrlich nicht.

Zum aktuellen Magazin. Unsere letzte Ausgabe hatte ein ganz großes BMW M1 Special. Nun ist der langersehnte Große von Carrera 124 zu haben. Wenn man noch einen bekommen kann. Ein wirklich gut gemachtes Auto, das wir gerne zeigen. Dazu gesellt sich im kleinen Maßstab die Rennsport Corvette. Wir sind mittlerweile mit der C7R bei der Zahl Sieben angelangt. Ein tolles US Eisen für die Rundstrecke der Neuzeit.

Zurück in die Achtziger: Sideways mischt die Gruppe 5 auf und bringt endlich den vor Jahren von Revell gebauten BMW 320 Turbo. Ein Feuerwerk an Neuheiten, denn es gibt mittlerweile eine schöne, wenn auch überschaubare Zahl von diesem Auto. Jedes individuell. Das bedeutet nicht nur anders lackiert, so wie es in Vergangenheit Fly machte. Sideways achtet auf Details und ändert klein und fein die jeweiligen Partien an den Autos. Eine tolle Sache, denn der Anspruch an die Originalität ist auf einem sehr hohen Level angekommen, was auch gut ist. Slot-Rennwagen kosten mittlerweile eine Stange Geld. Der Kunde will was sehen: in Sachen Performance wie bei der Optik.

Slot.it segelt stoisch seinen Gruppe C Kurs weiter. Wir zeigen einen Lancia LC2. Und SRC bringt zwei echt schöne Jägermeister 914/6.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.32!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Tracktests

- *Corvette C7R*
- *4x BMW 320 Sideways Gr.5*
- *BMW M1 Carrera 124*
- *2x Porsche 914-6 Jägermeister*
- *Lancia LC2 slot.it – Endlose Gruppe C*

Paintbox

Porsche GT3 RS

Classic Camaros

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

Jim´s Universum

Online Bilderbuch von Umpfi

Oft dachte ich darüber nach, was wohl Umpfi mit all seinen Bildern im Onlineshop anstellt. Er fotografiert seine Modelle aus allen Perspektiven und der Käufer kann sich ein schönes Rundumbild machen, bevor er den Wagen in den Warenkorb clickt. Die Antwort kam irgendwann von selbst, Axel Umpfenbach schickte mir eine Presseerklärung in die Redaktion und siehe da: er hat seine Bilder zu einem umfangreichen Online Bilderbuch gebündelt. Eine gute Idee, kann man künftig sehr viele Slotcars aus allen Blickwinkeln näher betrachten. Für kleines Geld kann man die Bilderbücher (bewusst im Plural, denn es wird noch weitere geben) in diversen Formaten laden. Die erste Ausgabe umfasst die Marke slot.it.

www.slotbox.de

Spanisches Roulette. SRC - OSC, Fly(slot) - Avant, Vulcan Slot raucht ab?

Im wirtschaftlich nach wie vor arg gebeutelten Slot Land Spanien geht's rund. Dubiose Namens-wechselspielchen bei Fly/Flyslot waren schon eigenartig. Zum Teil jetzt billig erneut gebaut, Details weggelassen und preislich nicht gerade günstig bei der dargebotenen Schmalspur-performance. Dann kam Avant Slot in Fly Slot. Das machte die Sache nicht besser. Ex Fly Chef Barios tauchte plötzlich auf der vorletzten Nürnberger Messe mit einer erneut neuen Marke Volcan Slot auf. Große Versprechungen und Weihrauch wehte ihm von vielen Seiten aus der Slotpresse zu. Wir warteten ab und leider war es ein guter Schritt das zu tun: als seine ersten Slotcars in Spanien ausgeliefert wurden, sahen sie aus, als kämen sie tatsächlich aus einem Vulkan. Komplett verrissen, saumäßig inszeniert, so liefert man nicht aus! Erst Recht nicht, wenn man jeden Cent braucht!

SRC brachte einige schöne Modelle, allerdings hat man es dort im Detail nicht so mit der Orthografie. Komisch auch, dass Design-versionen von bestehenden Modelle einer abenteuerlichen Preisgestaltung unterliegen. Die Gründe liegen wohl am Konflikt in Syrien...

OSC brachte den wundervollen Peugeot 205 T16. War klar, dass man mit einem Modell nicht überleben kann. Nun fusioniert man mit SRC. Wir werden sehen, was daraus wird.

Racer und Sideways in neuen Händen

Eine besonders traurige Nachricht kam vor geraumer Zeit aus Italien. Racer und Sideways um die beiden Marco Montrasino und Fabrizio Mello beendet seine eigene Manufaktur. Ich schätze beide Künstler seit Jahren für ihre besonders nette Art und den hohen Anspruch tolle Autos zu bauen. Racer ist bekannt für besonders hochwertige Slotcars, die nicht nur klasse aussehen, sondern auch so fahren. Die höher preislichen Autos sind Kunstwerke und von der hohen Kunst allein, kann man bekanntlich nicht immer leben. Es kam die Marke Sideways ins Spiel. Schnelle Autos, auch mit slot.it Technik unter der Haube aber zum erschwinglichen Preis. Die Gruppe 5 wurde neu aufgestellt und es machte alles einen guten Eindruck. Jetzt gehen die beiden Marken in den Händen des Franzosen SP Collectibles weiter. Die beiden Initiatoren aus Italien sollen weiterhin für beide Labels in irgendeiner Form beschäftigt sein. Wir werden sehen, wie das im Detail aussehen wird. Sideways liefert weiterhin aus und die Ware kann sich sehen lassen. Tolle Autos mit toller Performance.

Jim´s Universum

Eröffnung der Carrera World in Oberasbach

In Nürnberg gibt es ein neues Ausflugsziel für kleine und große Motorsportbegeisterte, denn am 8. April eröffnete die Carrera World ihre Pforten. Über 150 geladene Gäste, darunter auch Prominente wie Rennfahrerlegende Joachim „Striezel“ Stuck, feierten den Motorsport Event des Jahres. Ab sofort steht die Carrera Erlebniswelt für rasante Slotracing-Action und packende Duelle an der Rennbahn für jeden offen.

Highlight der Eröffnungsfeier war die Enthüllung der fünf spektakulären Rennbahnen in der riesigen Showhalle der über 2.200 m² großen Erlebniswelt. Eine extra hierfür engagierte Künstlerin verzauberte die Gäste mit einer atemberaubenden Sandperformance. Die Sandmalerei erzählte in Etappen eine Geschichte rund um die fünf Elemente und der Carrera Autorennbahn. Dabei repräsentiert das Element Erde die Carrera Welt, das Element Luft steht für die Carrera RC Helikopter und Quadrocopter-Flotte, Wasser für Agilität und natürlich die Carrera RC Boote, Feuer für den Motorsport und die Kraft der Rennboliden, das fünfte Element „Carrera“ vereint sie alle in der neuen Carrera World. Die faszinierende Mischung aus Sound, Licht, Musik und Motorsport ließ die Gäste die Marke Carrera mit allen Sinnen erleben und genießen.

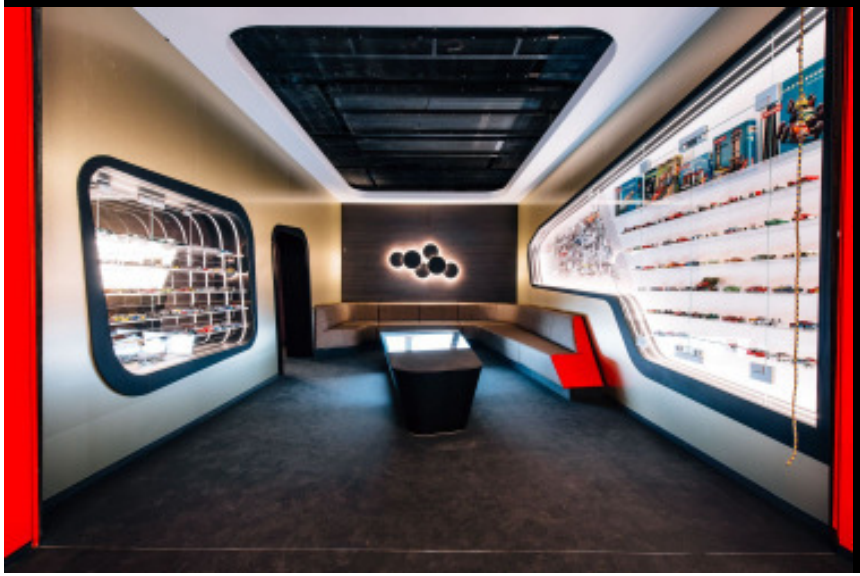
Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

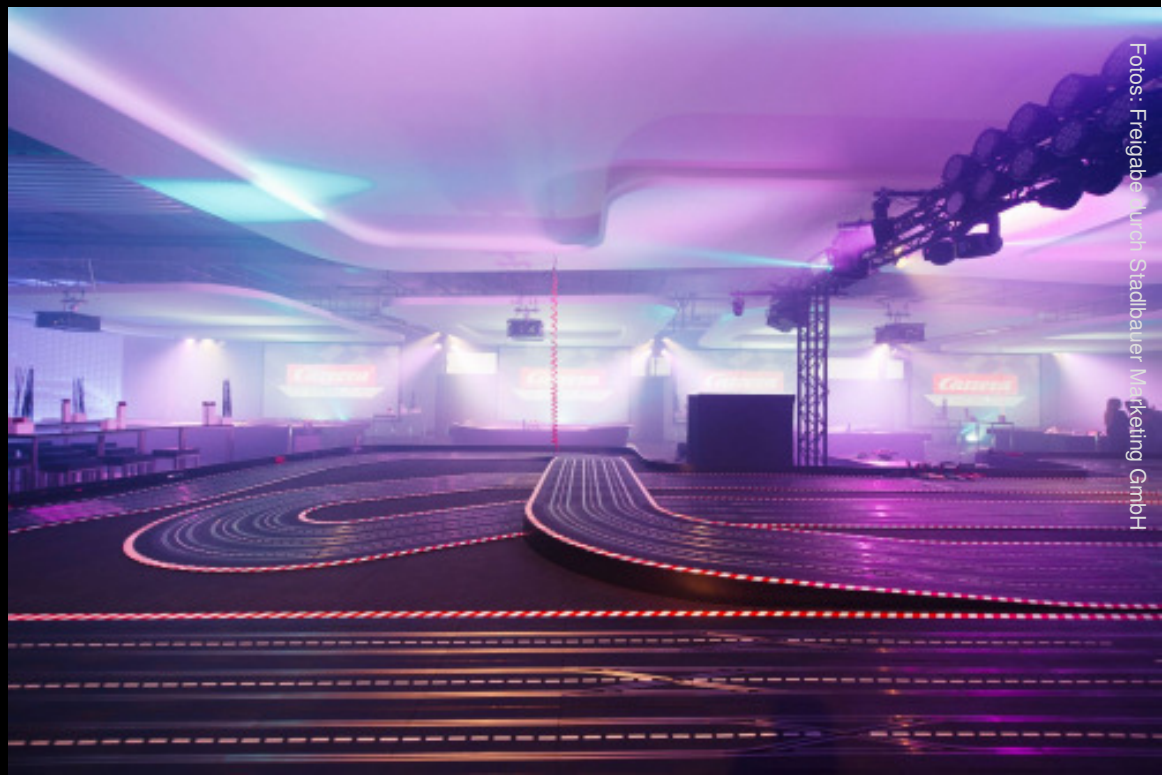
Jim´s Universum

Eröffnung der Carrera World ...

Mit original nachgebildeten Traumautos im kleinen Maßstab geht es in der Erwachsenen-Welt der Carrera World mit Vollgas ins Highspeed-Abenteuer. An den fünf themen-orientierten Autorennbahnen, die Größte misst eine Streckenlänge von 70 Metern, können heiße Duelle mit originalgetreuen Modellen ausgefahren werden, um den neuen Streckenkönig zu finden. Speziell für die jüngsten Carrera Piloten öffnet Captain Carrera sein Spielzimmer - hier wird ausprobiert und gewetteifert, denn an den drei Rennbahnen mit Loopings, Flyover und Steilkurven ist Geschick gefragt und auch im Maßstab 1:32 dürfen sich die Kids auf der Nachwuchsrennstrecke austoben und über die Piste heizen.

Geschickte Carrera RC Piloten steuern ihre RC Fahrzeuge über die Steilkurve, vorbei an Ölfässern, unter einer Brücke durch und wieder zurück. Im Air-Bereich stehen die Quadrocopter und Helikopter von Carrera RC bereit, um beleuchtete Pylone zu umfliegen und coole Luftstunts zu machen.





Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

Jim´s Universum

Eröffnung der Carrera World ...

Abseits der Rennbahnen dreht sich in der Carrera World natürlich auch alles um Motorsport. In der exklusiven Carrera Galerie gibt es wechselnden Ausstellungen, interessante Informationen, historische Fahrzeuge und seltene Sammlerstücke aus der Welt der heulenden Motoren zu bestaunen. Interessierte können sich hier außerdem über die bewegte Geschichte der Marke Carrera informieren. Am Service Point erwarten die Besucher fachkundige Mechaniker von Carrera, die mit Rat und Tat rund um alle Produkte zur Seite stehen und kleinere Reparaturen sofort erledigen. Zum Abkühlen der Daumen und für einen kurzen Boxenstopp stehen in der Carrera Lounge Getränke und Snacks bereit und wer das Rennfieber aus der Carrera World mit nach Hause nehmen möchte, wird im Flagship-Store garantiert fündig: über Carrera Fashion bis hin zu Autorennbahnen, Fahrzeugen, Carrera RC Fahrzeugen und Quadrocoptern ist für jeden Fan sicher das Richtige dabei.

Weitere Informationen zur Carrera World finden Sie unter: carrera-world.com

Fotos: Freigabe durch Stadlbauer Marketing GmbH

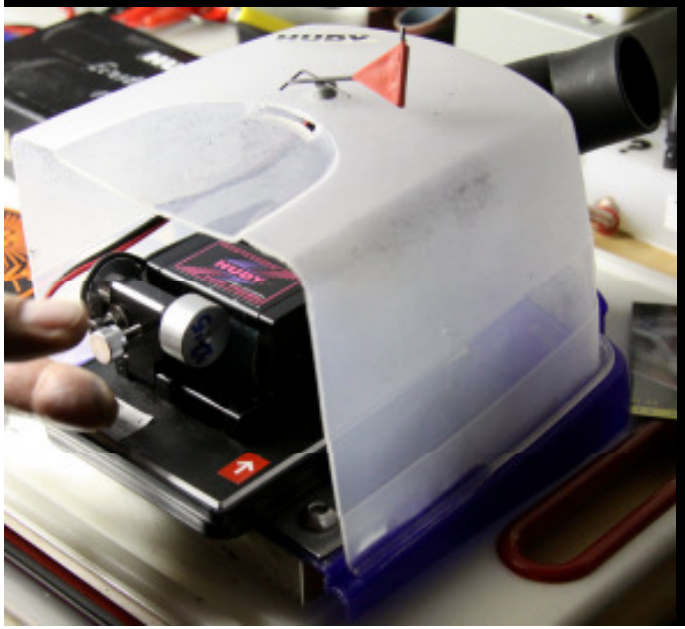
Jim´s Universum

Franz optimiert das Reifenschleifen

Franz hat seine Reifenschleife mit durchdachten Gimmicks erweitert. Um sich gegen Schleifstaub und herumfliegende Gummiwuzel zu schützen, wurde eine Schutzhaube gebaut. Aus dem 1 Euro Shop stammt die Kuchentransportkombination. Sie wurde per Säge halbiert und schon hat man den einseitig zugänglichen Schutzschirm gegen herumfleigende Reifenkrümel am Start.

Nicht genug: damit das Zeug nicht in der Box bleibt, wurde an der Hinterseite ein großes Loch gebohrt. Es beherbergt einen Zugang für den Staubsauger, der unter der Werkbank parkt. Einfach das flexible Saugerrohr aufstecken und einschalten. Die Gummikrümel werden während des Reifenschleifens in den Behälter gesaugt. Einfach, genial, effektiv! Bavarian Engineering!

Zur optimalen Einstellung seiner Hudy auf den gewünschten Reifendurchmesser, hat sich der findige Bayer passende Metallrundlinge gedreht, mit denen er die Hudy vor dem Schleifen auf das gewünschte Reifenmaß kalibieren kann. So eingestellt lassen sich problemlos identische Reifenpaarungen schleifen. Zehn Maße stehen zur Auswahl!



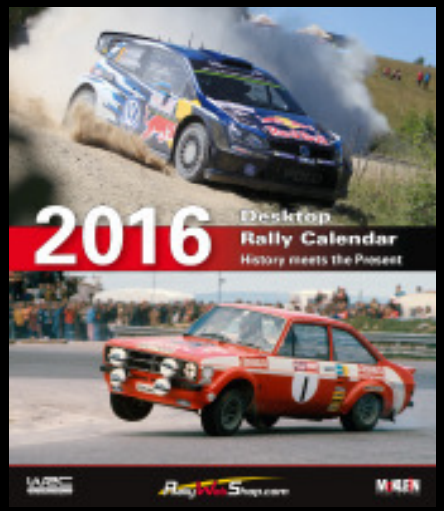
Einstell-Lehren zum Kalibrieren der Hudy. Franz hat diverse Maße gefertigt, die das Einstellen der Maschine erleichtern. Ziel sind identische Reifenmaße ohne Gefummel.

Abdeckhaube mit Absaugvorrichtung gegen herumfliegende Schleifstaubpartikel. Der Schlauch des Staubsaugers wird hinten am Rohr aufgesteckt und unnutzer Gummi wandert in den Staubbeutel.

Jim´s Universum

2016 Desktop Rally Calendar – History meets the Present

Treffen der Generationen auf wenigen Zentimetern: Der 2016 Desktop Rally Calendar vereint die schönsten McKlein-Bilder der Vergangenheit und Gegenwart im kompakten Format von 11,5 x 13,5 cm. Das handliche Schreibtisch-Accessoire bietet alle zwei Wochen die Auswahl zwischen einem Motiv aus der ruhmreichen Geschichte des Sports und einem Bild aus der aktuellen Rallye-Weltmeisterschaft. VW Polo WRC, Hyundai i20 WRC und Škoda Fabia R5 treffen auf ihre Ahnen und Urahnen wie den Fiat 131 Abarth, Lancia Delta S4 oder Ford Escort RS Cosworth. Ein gelungener Mix aus Action, Technik und atmosphärischen Aufnahmen sorgt für Vielfalt von Januar bis Dezember.

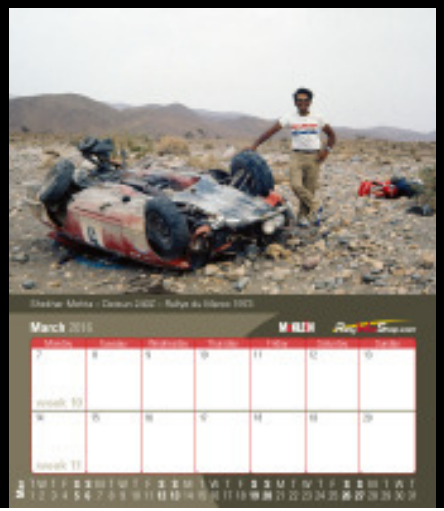


Technische Daten:

Format: 11,5 x 13,5 cm, Seitenzahl: 56 (Auswahl zwischen einem historischen und einem aktuellen Foto alle 2 Wochen) Fotos: 55 Farbfotos,

ISBN: 978-3-927458-79-6 Preis: 9,95 Euro

Rally Web Shop, Hauptstr.172, 51143Köln
Tel.: +49 (0)2203-9242570
Fax: +49 (0)2203-9242590
www.rallywebshop.com



2016 perfekt aufgestellt im kleinen Tischformat

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim´s Universum

McKlein Rally Calendar 2016 – The Wider View

Endlose Staubfahnen, spritzender Schlamm, aufgewirbelter Schnee und mittendrin ein World Rally Car, das am absoluten Limit bewegt wird: Keine andere Motorsport-Disziplin ist so vielseitig und spektakulär wie die Rallye-Weltmeisterschaft – und niemand fängt die Faszination dieser Sportart so gut ein wie McKlein. Für den atemberaubenden XXL-Kalender „McKlein Rally 2016 – The Wider View“ haben die Fotografen ihre 25 besten, außergewöhnlichsten Motive zusammen gestellt, um die ganze Schönheit der WM zu zeigen. Wie üblich bietet der offizielle Kalender zur FIA World Rally Championship jeden Monat zwei Motive zur Auswahl – und das im 95 Zentimeter breiten Panoramaformat! Größer als in diesem Wandkalender bekommen sie die Driftakrobatik von Sébastien Ogier, Thierry Neuville, Robert Kubica und Co. nur live zu sehen.

Technische Daten: *Herausgeber: McKlein, Fotografie: McKlein, Format: 95 x 48 cm, Seitenzahl: 25, Fotos: 25 (2 Motive pro Monat zur Auswahl), Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-77-2,* ***Preis: 39,90 Euro***

Erhältlich bei: Rallywebshop, Hauptstr. 172
51143 Köln, Tel.: +49 (0)2203-9242570
Fax: +49 (0)2203-9242590
www.rallywebshop.com

Jim´s Universum

Motorsport Classic 2016

Eine Nussschale dient als Helm, Bäume säumen die langen Geraden in Le Mans und Zuschauer stehen so dicht neben der Strecke, dass ihre Fingerspitzen fast von der „Sharknose“ des Ferrari 156 erfasst werden. So verrückt der Motorsport der 50er-, 60er- und 70er-Jahre in der Retrospektive erscheinen mag, die Helden von damals in oft unbeherrschbaren Experimental-Rennwagen begeistern noch heute. Denken wir nur an den spektakulären Sechsrad-Tyrrell oder den brutalen Porsche 917. Der komplett in schwarz-weiß gehaltene Kalender „Motorsport Classic 2016“ aus dem Hause McKlein hält 25 große Momente aus der Blütezeit des Motorsports fest. Jeden Monat stehen zwei Motive zur Auswahl, die die komplette Bandbreite von der Formel 1 über die Sport- und Tourenwagen bis hin zum Rallyesport abdecken. Zu all diesen unvergessenen Momentaufnahmen enthält der Wandkalender kurze Beschreibungen, die Ihnen den Zeitgeist noch näher bringen.

Technische Daten: Format: 67 x 48 cm,
Seitenzahl: 26 (2 Motive pro Monat zur Auswahl)
Fotos: 25 in schwarzweiß, Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-78-9
Preis: 39,90 Euro

Erhältlich bei: Rallywebshop, Hauptstr. 172
51143 Köln, Tel.: +49 (0)2203-9242570
Fax: +49 (0)2203-9242590
www.rallywebshop.com

BMW 320 Gr.5

Mit harten Bandagen zum Sieg

Deutsche Rennsport Meisterschaft 1977

BMW 320 Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Die Gruppe 5 aus den späten Siebzigern trat fulminant auf: extrem breite Serienwagen mit anmutendem Flügelwerk. Unter der Haube böse getunte Motoren und im Cockpit hartgesottene Haudegen neben jungen Draufgängern, die breite waren zu Fahren, dass die Fetzen fliegen. Das taten sie auch, es ging rau zu bei der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Motorsport mit Haken und Ösen, mit Hals und Beinbruch. Mit Totalausfällen und harten Kommentaren an der Box, am Streckenrand und zu den Reportern erst recht. Kein medienweichgespültes Gerede wie heute. Niemand vermied es, sich daneben zu benehmen, wenn mal was daneben ging. Stuck war bekannt für seine bayerischen Ansagen, wenn was nicht lief wie es laufen sollte. Das Publikum liebte diesen Motorsport, bestaunte es vertraute Silhouetten bekannter Alltagswagen im wilden Renntrimm. Und Hasardeure, die ein hartes Spektakel fürs Eintrittsgeld boten.

Sideways hat sich in der neueren Slotzeit diesen Autos angenommen (wir berichteten...) Nun kommen die BMW 320 an die Startlinie. Das Entree machten die beiden Jägermeister Versionen von Stuck und Grohns, die verdammt schnell ausverkauft waren. Im Gegensatz zu den vor Jahren erschienenen Modellen von Revell sind diese nun nicht mehr lackiert, sondern aus durchgefärbtem Kunststoff. Optisch ein Abzug, dafür gibt es technisch kraftvolle Performance, die das locker

Windschatten rustikal: Grohns lutscht am Striezel Heck

BMW 320 Gr.5

wegstecken lässt. Ein Longcan Anglewinder mit mechanischen Komponenten von slot.it sowie Alufelgen mit sehr detailgetreuen Speichenfelgen und Reifen, die sich sehen lassen können. Das Chassis ist über fünf Schrauben in sich entkoppelbar, die Karosse über zwei zusätzliche Kreuzschlitzstifte. Optisch bietet die Außenhaut einiges fürs Auge. Sogar Nieten in den Fensterscheibenrändern gibt's für gutes Geld. Preislich bewegen sich die Sideways kaum über herkömmlichen Großserienmodellen anderen Mitbewerber, was die Sache zudem sehr attraktiv macht. Das bisherige kleine Sideways Manko war der Motorhalter. Das kraftvolle Aggregat musste trotz verschraubtem Halter zusätzlich verklebt werden, wollte man Ruhe im Karton haben. Es ging nicht nur um die Akustik am Streckenrand, vielmehr um den präzisen Lauf des Getriebes und somit um die Kraftübertragung. Die Leute bei Sideways haben sich einen Kopf gemacht und nun endlich dabei nachgebessert. Eine doppelte Lasche am Halter oben fixiert nun das Triebwerk, wie es sein sollte: fest! Der Kunde will immer weniger selbst tunen, so scheint es. Ready to run wird wohl immer wichtiger im Zeitalter des nicht oder wenig Zeithabens. Dass sich Jägermeister gut verkaufen wird ist klar. Der Division II Siegerwagen von Stuck erst Recht. Dann kam noch der „Fruit of the Loom“ von Markus Höttinger. Wer damals ansatzweise cool war, trug diese Marke.

Farbtupfer zur schnellen Unterscheidung: Grün und 14 Grohns. Weiß und 15 Stuck.

BMW 320 Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Die Sweatshirts, t-shirts oder auch Slips waren legendär und das Logo mit dem Obst Stilleben auf der Brust oder neben dem Hosentürchen war Kult. Besonders erfreulich: der Sideways BMW hat die Schriftzüge drauf. Bei Revell gab es damals das Auto nur mit Strichcode. Klar: es dürfte sicherlich ums Geld gegangen sein. Lizenzgebühren sind nicht immer ohne. Schön, dass es den Wagen nun original gibt. Schließlich hat die Marke nichts mit Krebs erregendem Lungenqualm zu tun. Und das scheinheilige Getue mit Jugendschutz nervt eh. Damals sagten die Erwachsenen: „Das ist nichts für Kinder!“ und das war...

Vollgas: Grohns nach einer der Kuppen des Nürburgrings. DRM 1977.

Heute im Zeitalter des Jugendwahns würde sich das niemand freiwillig aufs Auto schreiben. Der Senior teilte ganz hart aus und gewann die Division II. Und weil er schon groß war, machte er neben der Rennstrecke rustikale Werbung mit einer Jägermeister Flasche in der Hand. Die DRM war wirklich eine tolle Zeit.

BMW 320 Gr.5

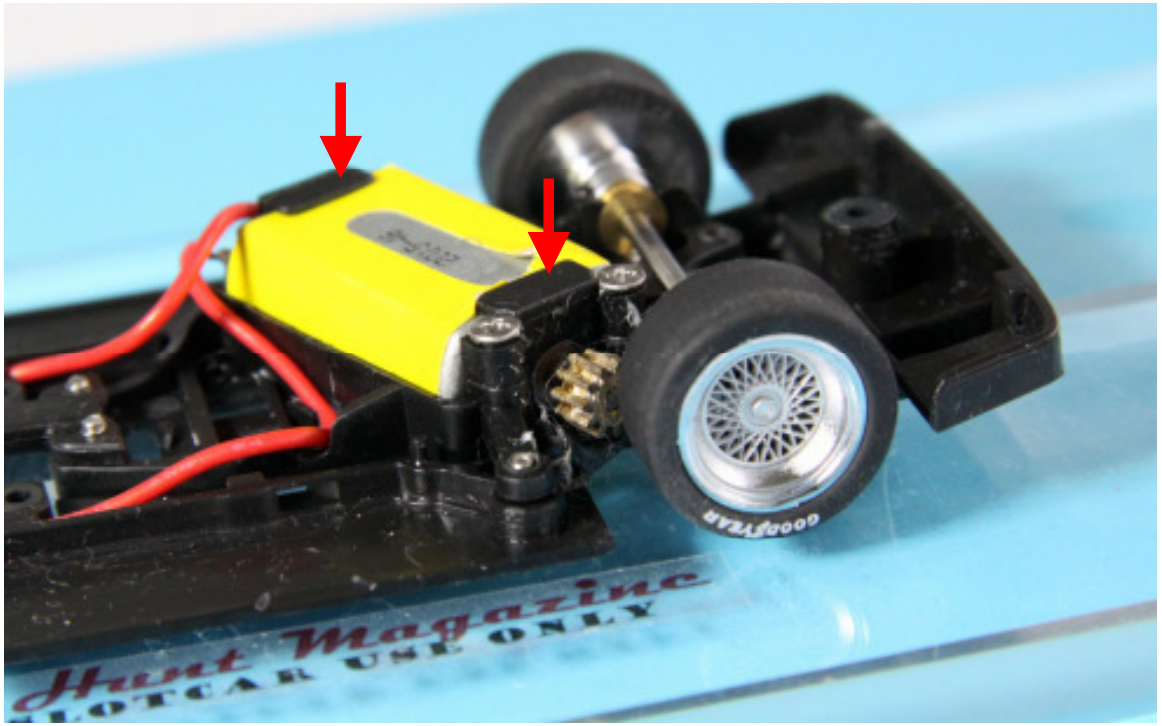
dann auch für die meisten von uns Gesetz. Kein Marlboro Rennwagen machte mich zum Raucher. Kein Jägermeister Rennwagen zum Alkoholiker. Heute sieht die Lage anders aus. Die Logos werden vermieden. Zu viele Kids rauchen sehr früh und saufen sich ins Koma. Mit der Strategie haben Jugendschützer wohl voll ins Klo gegriffen! Wobei: Steuergelder bringt´s beträchtlich. Zurück in die Neuzeit: wie alle Sideways fahren auch die 320er mit ordentlich Bums unter der Haube ab Werk. Mit Magnet und kraftvollem Sprit die Hölle auf Rädern. Ohne Haftverstärker wird´s richtig interessant. Magnet raus und mal sehen was geht. Jetzt kann man die entkoppelbaren Komponenten so richtig nutzen.

Vom Nürburgring zum Norisring in Nürnberg. 1978 Markus Höttinger im Fruit of the Loom BMW 320 von GS Tuning Team. Die machten u.a. auch den gleich lackierten Lancia Beta von Hans Heyer, dem sympathischen Preißn mit Tirolerhut.

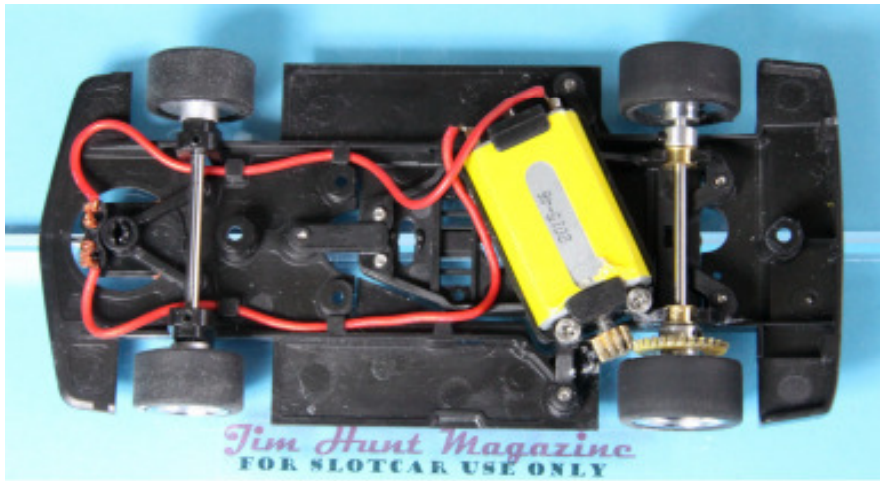
Schrittweise öffnen wir die fünf Schrauben des Halters sowie die beiden Karoschrauben. Runde für Runde testen wir uns an die optimale Abstimmung für die Jim Hunt Strecke heran. Tipp: Man kann sich von einem Extrem, alles zu bis alles weit offen an die Setup Findung herantasten. So wird schnell klar, wann das Heck ausbricht oder der BMW ruhig in der Spur bleibt. Trotz toller Komponenten gilt auch bei Sideways die

BMW 320 Gr.5

Serienstreuung. Daher macht es keinen Sinn zu sagen: „Genau und nur so wir bei uns, stellt man den Wagen richtig ein!“ Streckenbeschaffenheit, Stromanlage, Trigger und Fahrstil des Piloten und nicht zuletzt die Serienstreuung des gesamten Konzepts machen das alles zu einer sehr individuellen Angelegenheit. Hier ist Geduld gefragt. Blei setzen wir keines ein. Der BMW an sich ist bereits mit Serienreifen für unseren Geschmack sehr gut ausgependelt und es gibt auch keinerlei Grip Probleme wenn man die Reifen mit Klebeband ordentlich abzieht. Die Mechanik bekommt wie bei allen Testwagen ein paar Tropfen Gleitmittel/Öl, das Getriebe warten wir mit Trockenlaufmittel. In den Tank kommen 12 Voltan, das reicht für explosives Fahren. Kompakte Bauweise mit sehr breiter Spur verschiebt den Grenzbereich in Kurven weit nach oben. Der BMW bricht sehr spät aus, vorausgesetzt man hat vorher das Chassis perfekt auf den eigenen Fahrstil eingestellt. Ab Box ohne Einstellarbeiten wird zu früh das Limit der Fahrphysik erreicht. Entweder bricht das Heck in Kurven aus. Oder der schnelle Bayer schiebt über die Vorderachse ins Kiesbett. Der kraftvoll getunte Motor fordert innere Flexibilität vom Chassis, nicht umsonst sind dort fünf Einstellschrauben ab Werk eingebaut.



Hinten Alufelgen und Getriebe verschraubt. Vorderachse mit Kunststofffelgen, Achse über Madenschrauben beidseitig höhenverstellbar. Zündkabelverlegung: vorbildlich. Antriebshalter über fünf Schrauben von unten her einstellbar. Die Hinterachse dreht in Messinggleitlagern. Stellringe für eine präzise Einstellung der Spur. Neuer Motorblockhalter für mehr Laufkultur im Bild links!



BMW 320 Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Neben den drei gezeigten Wagen sind auch zwei unterschiedliche Whitekits erhältlich. Damit lassen sich tolle Versionen von damals oder auch Eigenkreationen realisieren. Aber bitte kein Zombie-Tuning mit ganz modernen Logos von heute! Diese Autos liefen Ende der 70er, Anfang der 80er. Soviel ästhetisches Bewusstsein sollte drin sein. Ganz aktuell kommt der Rodenstock auf den Markt. Eine bunte Version, die es selbst von Revell damals nicht gab. Die Modellbauer hatten noch den goldenen Warsteiner. Den M Motorsport in typischen Farben von Hobbs aus USA in einer limitierten Box am Start. Diese Wagen waren in den letzten Jahren verdammt teuer geworden. Mal sehen, ob sich die Preise stabil halten oder ob Sideways den Sammlern mit den neuen Modellen ins Konto grätscht. Trotz alledem: Die Altersversorgung auf Slotcar Beine zu stellen ist genau so schief gegangen wie wenn man auf eine Zusatzrente gesetzt hat. Positiver Unterschied: die Slotcars kann man immer noch nutzen und sich zu Lebzeiten daran erfreuen. Egal ob mit platter Nase an der Vitrine oder viel besser: mit angekurbeltem Kreislauf im Rennmodus an der Bahn. Vielleicht hält das jung und ist eine bessere Rendite als eine schlecht verzinste Bankenkrise gebeutelte Geldanlage. Vielleicht schreibt man sich auch mal wie Stuck und Grohns „Senior Racing Team“ aufs Heck. Hart austeilen und den Sieg einstecken. Alte Hasen schlagen nicht selten junge Heißsporne mit ihrer jahrelangen Erfahrung. Wobei: ich will später als Senior Mr. Hunt keine langweiligen mediengeschulten Bubis mit gebleachter Kauleiste an der Bahn als Gegner schlagen. Langweilige Konversation gibt’s bei Interviews im Motorsport TV. Sprüche à la Stuck sind dort leider ausgestorben. Bei unseren Altersheim-Slotrennen wird es später eine Flasche Jägermeister als Siegprämie geben. Werden wir dann alle Retro Fruit of the Loom Unterhosen und Sweatshirts tragen?

Das „Fruit of the Loom“ Hellblau mit silberfarbigen BBS Felgen sieht Spitze aus. Das mächtige Flügelwerk steht für End 70er Aerodynamikvorstellungen. Windkanaltests gab es noch nicht.

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

BMW 320 Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Und plötzlich kam da noch die Rodenstock Variante... Bunt und auf ihre Art ganz anders der Wagen von Winkelhock. Der 320 Gr.5 startete bei der DRM in Zandvoort 1979 und gewann die Division II. Brillenhersteller Rodenstock und Schrauben – und Werkzeugmacher Würth lieferten das Budget. Basis dieser Variante bildet die Rennsportweiße Lackierung, die typisch Ende der 70er Anfang der 80er mit einer sehr bunt gestalteten Kriegsbemalung die beiden Hauptsponsoren in Szene setzte. Blau, Rot und Gelb raffiniert akzentuiert sagen an, wo er lang geht oder besser zeigen im Rückspiegel wer da kommt. Auch bei der Version stehen die Räder satt in den überbreiten Kotflügeln aus jenen Tagen. Die Karosse liegt schön tief und auch im Rodenstock steckt die hochwertige Technik was das vielfach einstellbare Chassis und die Komponenten von Sideways und Slot.it angeht. Magnet raus, etwas Abstimmungsarbeit und schon hat man eine siegfähige Maschine, die Freude am Fahren (wie es BMW bis heute verspricht) sowie Flair für die Netzhaut liefert. Die Sideways BMW sehen super aus.

Wie schon der Fruit of the Loom hat auch der Rodenstock den Kühlergrill des BMW 315/316 montiert. Er hat nur zwei Scheinwerfer, was im Rennsport aus Gewichtsgründen interessant erschien. Bei den beiden Jägermeistern wurden die 320er Grille mit vier Scheinwerfern montiert, aber die Inneren weggelassen, mit runden Blenden abgedeckt.

BMW 320 Gr.5

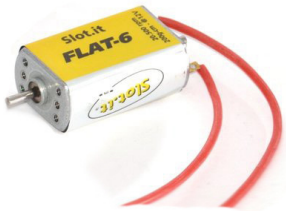
Jim Hunt Magazine®

Klar heute wirken die großzügigen Karosserieformen veraltert, aber mal ehrlich: die Kids sitzen eh vor der Spielkonsole und was ich dort gesehen habe: Retro Autos liegen verdammt hoch im Kurs! Die alten Hasen unter uns kennen die DRM entweder schon damals als junger Erwachsener, als Halbstarker oder als Kind. Ich erinnere mich noch bis heute an den Lärm, der von der Rennstrecke zu den Zuschauern schallte. Das war nicht von schlechten Eltern, was man den Zuschauern bot. Die harten Zweikämpfe eingeschlossen, die ihren Namen real gerecht wurden und kein PR geschultes Blabla aus irgendeiner Agentur waren. Mal sehen, was noch alles kommen wird. Sideways ist auf einem guten Kurs, wenn auch die Firma nicht mehr aus Italien kommt, schade Marco und Fabrizio. Nun kooperieren sie mit den Franzosen und für uns Hauptsache: es geht weiter und man kann liefern! Sideways liefert in für den Käufer gesunden Abständen einen Kracher nach dem anderen. Das ist erfreulich und wird auch kleineren Rennställen gerecht! Macht weiter so!

Optisch anders zu den vorangegangenen Protagonisten: das Flügelwerk, verkleidete BBS Scheibenräder. Das Auto von Winkelhock ist bei den inneren Werten identisch, trotzdem eine sehr feine Geste, dass Sideways bei seinen Varianten nicht nur den Druck, sondern auch auf die feinen Detailunterschiede achtet.

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

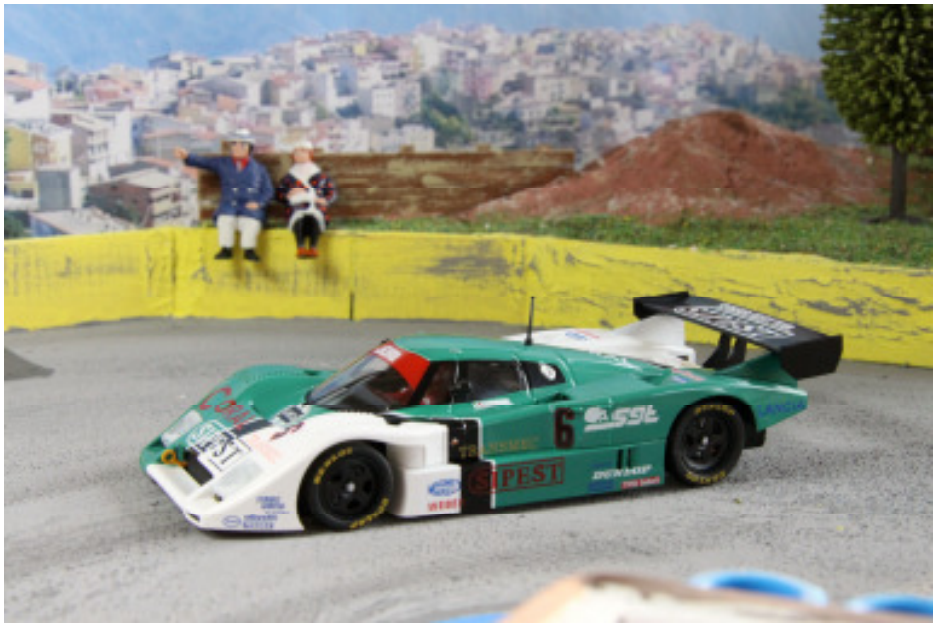
Der „1:32 Shop“

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

slot.it wird nicht müde, immer neue Gruppe C Versionen auf den Markt zu bringen.

Gruppe C

LANCIA LC2



Flache Schnauze, langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und solide Technik unter der Haube. Der Lancia LC2 von slot.it brennt harte Rundenzeiten in den Teer. Die letzt erschienene Design-Version sieht aufregend aus: dezentes Grün, Weiß mit Schwarz in asymmetrischer Lackierung, mal etwas anderes! Die rote Sonnenblende an der Scheibe und zurückhaltende Logos bringen Pep in die zurückhaltende Lackierung.

Die italienische Flunder lief bei den 1000 km von Brands Hatch 1986. A. De Chesaris und B. Giacomelli teilten sich das Cockpit. Wie gehabt eine ausgezeichnete Fahrmaschine für unkompliziertes Racing. Slot.it Technik bürgt für Qualität und der über Schrauben entkoppelbare Antriebshalter steigert die individuelle Performance Runde für Runde. Viel Spaß bei der persönlichen Setup Findung! Ab Box läuft der Wagen bereits klasse, selbstverständlich ohne Magnet!

Jim Hunt Magazine®

Ganz groß in 124

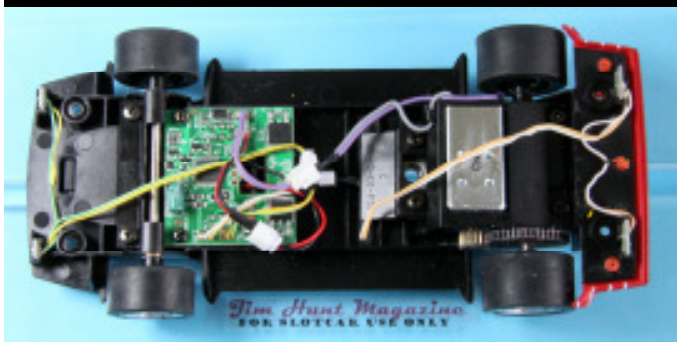
BMW M1

Mehr als ein Procar

BMW M1

Im letzten Jim Hunt Magazine drehte sich in der Titelstory alles um den BMW M1 in 1zu32. Wir erwarteten damals sehnsüchtig den großen M1 von Carrera. Aber es gab irgend ein Produktionsproblem und wir heißen es mehr als gut, dass der Hersteller keine halben Sachen auf den Markt gebracht hat, sondern wartete, nachbesserte und erst dann auslieferte. Der große M1 wurde sofort zum Kracher, sofort ausverkauft und ein wunderschön gemachter Wagen für den großen Maßstab. Nicht jeder will einen Bausatz komplettieren und auf ein Metallfahrwerk setzen. Das war bisher die Alternative, wollte man einen großen M1 haben. Nun als Komplettpaket von Carrera und die Leute haben wirklich einen sehr genialen Rennwagen für das hauseigene

Kraftvoller Sidewinder als Mittelmotor. Messing-gleitlager und solide Schrauben rundum. Magnete ausbauen: ein Schraubendreher reicht.



BMW M1

Schienensystem auf die Piste gestellt. Dass 1zu24 Wagen ruhiger laufen und satter liegen im Gegensatz zu den kleinen 1zu32 ist kein Geheimnis. Sehr kultiviert zieht der großer Superbayer seine Runden auf der Bahn. Licht hat er auch. Trotz serienmäßigem Digitalchip kann man ihn auch analog betreiben. Einfach auf die Bahn stellen, Vollgas geben und die Elektrik schaltet automatisch um auf analog. Eventuell muss man noch den Fahrtrichtungsschalter umlegen, fass sich nichts tut. Aber das war es dann auch, also kinderleicht in der Handhabung. Das Fahrwerk besitzt einen leicht ausklappbaren Schwingarm, der den Leitkiel in jeder Fahrsituation in Slotnähe drückt. Das Getriebe ist ein Sidewinder, der sehr ruhig und präzise läuft. Der Motor ist im Halter verschraubt. Möchte man an die Magnete ran, um sie auszubauen, muss der Motorhalter raus. Alles keine große Sache, habt man leicht zugängliche Komponenten, präzise Schrauben und sehr viel Platz im Vergleich zu 1zu32. 18 Volt sollten es schon sein, damit die große Flunder temperamentvoll wird. Das Fahrbild ist genial, bei der Größe kommen Details besser zur Geltung, denn man sieht einfach mehr!

Bis dato gibt es den BASF sowie den Motorsport von Regazzoni im Portfolio. Zwei weitere Versionen sind für die Zukunft geplant.

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

CORVETTE C7R

„Carrera“ heißt Rennen. Carrera machte das Rennen und brachte die Corvette der neuesten Generation als Erster.

Jim Hunt Magazine®

Corvette C7R

Jim Hunt Magazine®

Trotz Alu Chassis noch leichter, die Corvette fährt sich als sei sie ein Prototyp mit Carbon Chassis. Frei von Verwindungen, absolut steif und geheimnisvoll, wie die das hinbekommen haben. Dabei ist die Neue 11 Kilo leichter als die C6R. Mehr Einsparung wäre technisch durch die neue Bodengruppe möglich, jedoch heben Sicherheitsaspekte wie Seitenaufprallschutz und Radar den Body Mass Index leicht an. 1245 Kilo wiegt die rennfertige voll betankte Vette samt Fahrer. Er ist jederzeit informiert, findet sich im Renngeschehen noch leichter zurecht: ein Radar erfasst von hinten auflaufende Fahrzeuge. Bis zu 32 Objekte kann die neue Technik erkennen. Ein Prozessor berechnet wie schnell Gegner auflaufen sowie ihren Geschwindigkeitsunterschied zur Vette. Das verhindert Rennunfälle im Gedrängel, wenn unterschiedlich schnelle Autos diverser Klassen nebeneinander fahren. Die C7R fährt mit einem 5,5 Liter V8 Aggregat mit Direkteinspritzung, als Frontmotor längs eingebaut. GM hält an der eher konservativen aber robusten Zweiventil Technik fest. 16 Ventile sind trotzdem drin, denn es ist ein Achtzylinder. Aus Kostengründen wurde auf ein altes Triebwerk aus der GT1 Zeit zurückgegriffen. Bei 6000 U/min leistet der Motor 591 PS. Geschaltet wird mit dem seit Jahren bewährten Xtrac 6 Gang Semi-Automatik Getriebe, das über Paddels bedient wird. 18 Zoll geschmiedete BBS Felgen und Michelin Pilot Slicks halten Straßenkontakt.

Langer Radstand, lange Schnauze und kurzes Heck. Die C7R der neuesten Generation vereint Hightech mit klassischen Konzepten. Von der Seitenansicht könnte es auch ein Ferrari sein. Wären da nicht die markant kantigen Linien im Bereich der Heckpartie.

Die C7R gewann die ersten zwei Rennen beim Nord Amerikanischen Endurance Cup der Rolex 24 in Daytona. Auch die Mobil1 12 Stunden in Sebring. Ryan Briscoe, Jan Magnussen, Antonio Garcia im Cockpit. 2015 Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans.

Oliver Gavin, Tommy Milner,and Jordan Taylor fuhren die Nummer 64 Corvette zum Sieg in der GTE-Pro Klasse. Das war zugleich das achte Mal, dass die Amerikaner von Corvette Racing mit ihrem Bollwerk an der französischen Sarthe gewannen.

Corvette C7R

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat die neueste Generation der Corvette im Sortiment. Evolution wie Digital 132 ist sie zu haben. In ganz groß auch. Das gelbe futuristisch anmutende Bollwerk steht aggressiv an der Box. Gierig wartet sie auf das grüne Signal an der Startlinie. Geschwungnen Formen und breitschultrige Dynamik. Mit MTS Fahrhilfe läuft sie unkompliziert um den Kurs. Wie sieht´s "ohne„ aus? Die Karosse über robuste Kreuzschlitzschrauben demontieren. Präzises Öffnen und Schließen, nichts hakt. Super! Nun aus der Bodengruppe den Magnet ausbauen. Kein großer Aufwand. eine technisch einfach lösbare Angelegenheit. Tipp: Rückstellfeder des Leitkiels ausbauen, dann geht es ohne Magnet noch ruhiger durch Kurven. Wenige Handgriffe später ist die Karosse wieder auf dem Chassis. Gespannt geht es an die Startlinie. Wie wird die C7R auf unserem Kurs laufen? Die neue Carrera Corvette beschleunigt zügig und gut beherrschbar auf der Start Ziel. Ihr Motor hat genügend Kraft, ist aber nicht aggressiv im Antritt. Die längere Übersetzung steuert positiv dazu bei, dass man sehr flott fahren kann ohne böse Überraschungen beim Beschleunigen zu erleben. Das bringt Laufruhe ins langstreckentaugliche Konzept. In flott gefahrenen Kurven frühzeitig vom Pedal und mit halbem Gas durch sich schließende Kurve rollen. Voll Beschleunigen, es geht hinauf zum höchsten Punkt der Strecke.

Flach, breit und stark. Corvette ist Nimbus für den amerikanischen Sportwagen. Die dynamisch ausgewogene C7R fährt gelassen über die Strecke, Runde für Runde ein solider Dauerläufer.

myRacer.de

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

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!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- D124/132 optional auch mit WIRELESS!
- Ersatzteilservice!
- new Vormerkservice!

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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelde

Anmelden

Bests

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.

exkl.Vers

hier sind alle von Carrera lieferbaren Ersatzteile auf Lager und es gibt eine super komfortable Suche !

hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Corvette C7R

Jim Hunt Magazine®

Zügig geht´s durch die sich öffnende Kurve 3. Die Vette läuft und läuft und läuft. Dynamisch nimmt sie die Abfahrt und rollt flott durch die folgenden sich weit öffnenden Kurve 4 Segmente. Es geht hinauf zum hintersten Punkt der Strecke. Die gelbe US Flunder verschwindet fast am Horizont, doch ihr lauter V8 verrät ihr Dasein. Durch die engere Kurve 2 und dann voll beschleunigen. Willig am Gas hängend rollt die gelbe C7R durch die enge Kehre. Voll aufdrehen, es geht bergauf. Satt zieht die hubraumstarke Vette durch und donnert die Anhöhe hinauf, nimmt zügig die hohe Linkskurve 3 der Strecke. Bergab nimmt sie den Schwung mit. Dynamisch geht es auf die lange Gegengerade, zurück in die verdammt schnelle Kurve 4. Maximal Fliehkräfte zerren an Fahrer und Maschine: das Heck wird leichter, aber die Vette bleibt kontrollierbar in der Spur. Mit feinen Gasstößen hält man sie über den V8 mit E200 Kopf auf Kurs. Balance, Reifengrip alles passt zusammen. Die Motorleistung des E200 Inliner Aggregats ist perfekt für die Fahrt mit 12 Voltansprit. Es geht hinauf zum zweiten Wendepunkt der Rennstrecke. Mit Karacho Richtung Schikane, über Paddels herunterschalten, beidseitig Flammen, Augen zu und durch. Wie auf Schienen geht es zur selektiven Links-Rechts. Zügig durch die enge Kurve 1 und im Anschluss alle Gänge durch shiften: Vollgas vorbei an der Tribüne. Die bunte Menge auf den Sitzen flippt aus, als beim Herunterschalten zur Martini Kurve erneut Flammen aus den Auspuffrohren züngeln. Gelassen jage ich die C7R durchs Motodrom, öffnende und schließende Kurven. Nur keine Zeit liegen lassen, sauber Linie fahren. Mit möglichst viel Schwung geht es zurück auf die Start Ziel. Ohne durchdrehende Reifen beschleunigen, das Optimum an Leistung auf die Strecke bringen. V8 Motor mit Zweiventiltechnik, Achsen mit Messinggleitlager, keine Kompromisse bei der Standfestigkeit. Das Kunststoffgetriebe läuft ruhig im Hintergrund. Die Getriebeabstimmung ist ausgewogen und daher ideal für die Heimbahn. Einsteiger finden sich in der Corvette schnell zurecht.

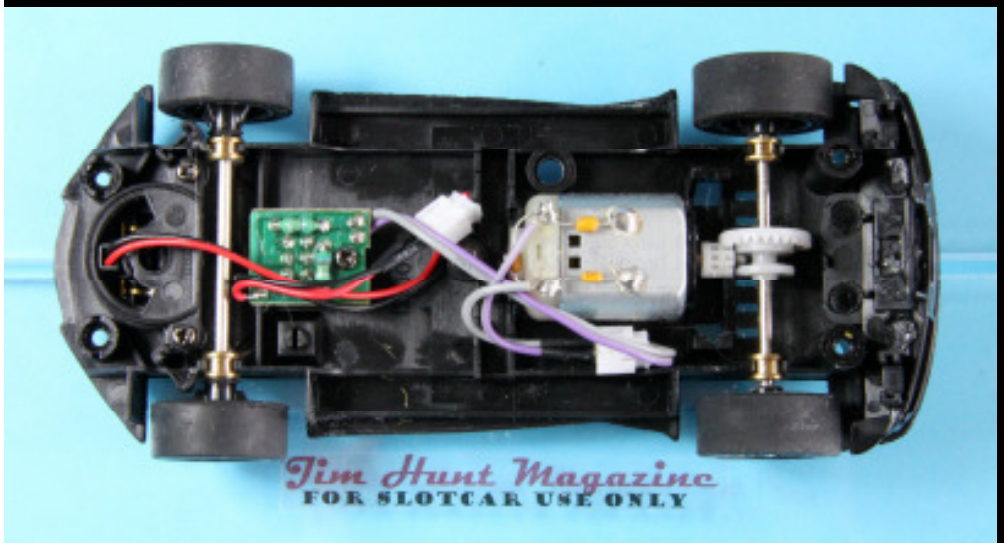
Markant: das kurze, kantige Heck. Im Original sitzt dort ein Radar, der den auflaufenden Verkehr analysiert. Schwarze 18 Zoll BBS Felgen unterstreichen den wuchtigen Auftritt der gelben C7R.

Corvette C7R

Tim Hunt Magazine®

Fortgeschrittene auch. Die Herausforderung liegt darin, den idealen Bremspunkt so spät wie möglich zu setzen. Die Übersetzung fordert einen vorausschauenden, ruhigen Fahrstil, möchte man in Addition der eigenen Rundenzeiten richtig schnell sein. Nervöses Taktieren wird bestraft. Bremst man zu spät, bricht das Heck in Kurven aus, Zeit bleibt liegen. Das lange L-Kielschwert leistet hervorragende Führungsarbeit. Seine breite Kontaktfläche hält zuverlässig in der Spur. Trotzdem geht auch dem mal die Geduld in Kurven aus, wenn man sich mit der Kurvengeschwindigkeit zu weit aus dem Fenster lehnt: Die Fliehkräfte hebeln einen dann aus direkt ins Kiesbett. Alles was man gelegentlich hört ist der Leitkiel im Slot. Motor und Reifen warmgefahren schnurrt die Vette mit einem runden Fahrstil um den Kurs. Ihr durchschaubares Fahrverhalten macht Freude. Man kann sich langsam und sicher ans Limit wagen. Die C7R hält keinerlei störende Eigenarten bereit. Weder im Normalbetrieb noch am Rand zum Grenzbereich. Das Bollwerk läuft und läuft, Runde für Runde, Stunde für Stunde, Tag auf Tag. Die erste Runde hat Spaß gemacht, es geht auf viele weitere Runden. Standfest. Robust. Immer schneller. Eine solide Fahrmaschine mit toller Optik. Nach einigen Kilometern hat sich ein Außenspiegel verabschiedet. Seine aerodynamische Tropfenform ist optisch hot! Das stark asymmetrische Gewicht fordert dauerhaft eine feste Verankerung. Man kann ihn wieder einstecken oder mit Klebstoff fixieren. Sonst vibriert ihn wohl der brutale V8 aus seiner Halterung. Die Vette ist ein Dauerläufer für wartungsarme Renneinsätze. Eine solide Konstruktion die läuft und läuft. Und: sie sieht sehr, sehr scharf aus!

Zentral sitzender E200 Motor mit Inliner Antriebstrang, Messinggleitlager, großer L-Kiel. Die Rückstellfeder haben wir ausgebaut, damit läuft die Vette ohne Haftmagneten noch besser durch Kurven. Ein solides Konzept.



5 Jahre Joe´s Slot Shop

Ihr Fachgeschäft vor den Toren Kölns

Carrera PREMIUM STORE

Carrera · SCALEXTRIC · Flyslot · NINCO · Slot.it · SlotRacingCompany · Scaleauto · sideways SLOT CARS · Le Mans

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 liefert zwei neue Versionen vom beliebten Mittelmotor-Porsche

Jim Hunt Magazine®

PORSCHE 914/6

Jägermeister grün

Der SRC 914/6 ist in vielen Versionen zu haben. Der grüne Jägermeister Version von Eckhard Schimpf aus 1972 rollt auf Minilite Felgen. 520 Stück liefen vom Band.

PORSCHE 914/6

Jägermeister grün

PORSCHE 914/6

Jägermeister orange

Deutlich höher in der Stückzahl folgt der orangefarbige Jägermeister. Er ist lackiert, kein gefärbter Kunststoff. Minilites vorne und Füchse hinten. Mit SRC und OSC Logos auf der Box für deren neue Kooperation. Eckhard Schimpf und Nicolas Koob traten 1972 damit bei den 1000 km auf dem Nürburgring an.

PORSCHE 914/6

Jägermeister orange

Der Sechszylinder sitzt bei beiden Versionen als Sidewinder vor der Hinterachse. Beim Grünen mit SRC Bandarole, beim Orangefarbigen mit OSC Bandarole. Fahrdynamisch ist kein Unterschied zu spüren. Wie auch, beides sind die gleichen Motoren. Optisch stehen die Wagen spitze da. Wenn auch das Heck etwas zu tief hängt oder der Bug zu hoch steht. Entweder dezent tiefer legen oder mit dünnen Unterlegscheiben spacern.

Tim Hunt Magazine®

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!

Fire Hunt Magazine 2015 ®

Kaufen und hinterher?

Was ist da los?

Was passiert mit all den Slotcars?

Kaum erscheint ein neues Modell, geht der Run los und wie im Kindergarten müssen viele immer Erster sein. Ich habe ihn schon! In Foren wird alleine über den Kauf-Akt lamentiert, als ob das jemanden interessieren würde, wer in A, B oder C den Wagen schon hat. Testurteile von ungefahrenen Autos gibt's gratis und zwar ungesehen im Voraus! Die Menge kauft. Und dann? Ein Kamerad aus dem Slotclub hat kürzlich am Telefon erzählt, dass er sich nun von seiner kompletten slot.it Sammlung trennt. Die Preise seien so im Keller. Er kaufte sich jedes Modell dreimal: eins zum Fahren, eins für die Vitrine und eins zum Spekulieren. Er wollte damit seine Rente aufbessern. Die Situation auf dem neuen Markt hat sich aber drastisch verschlechtert, die Zeiten des großen Abgreifens in Ebay sind vorbei. Und auch das Angebot ist mauer geworden im Vergleich zu jüngeren Tagen. Sind wir schon alt? Oder doch nicht? Rente jetzt schon? Nein, das ist nicht erlaubt, erst mit 78 dürfen wir die Sammlung verkaufen und bis dahin, wird es sicher wieder Mondpreise in Ebay geben. Ein neuer Boom wird kommen, egal ob durch solvente Racing Rentner im Altersheim oder durch Hipster, die alles was schon mal „Retro" war, Jahre danach erneut enorm angesagt finden. Aber mal ehrlich... Wer hegt und pflegt seine Sammlung über Jahrzehnte hinweg, zahlt Raummiete für seine Schätzchen, um sie dann doch zu verticken? Slotcars sammeln - eine eigene Welt. Präsentieren in Vitrinen? Täglich daran erfreuen? Das Plastik dem schädlichen Tageslicht aussetzen? Herrje, irgendwann ist alles vorbei und das letzte Hemd hat keine Taschen.

Konservierte Leidenschaft im Karton? Ist das Leidenschaft? Man kann nach Jahren feststellen, was man gehabt hätte, wenn man es genutzt hätte... Der Pflegeaufwand einer Sammlung ist nicht ohne. Abstauben das geringste Problem. Bei alten Fly platzen öfter Getriebe: Zahn- und/oder Spurräder brechen, sobald die Weichmacher aus dem Kunststoff verschwinden. Nachrüsten ist machbar, aber es gibt keine Originale mehr. Die Zubehör Mechanik muss sich erst einlaufen... Mancher Renner wird plötzlich zum verklemmten Bremser, weil neue Zähne ineinander greifen und sich erst zurecht schleifen müssen. Reifen trocknen aus. Ihre Ausdünstungen verfärben die Kunststoffkarosserie. Weiße Autos bekommen vergilbte Schleier um die Radhäuser. Das sieht so sexy aus wie Fingernägel oder Zähne von Kettenrauchern. Letzten Endes muss die Sammelleidenschaft jeder für sich klären...

Zur Eingangsfrage: Was passiert dann mit den Autos?

Erst kaufen, dann aufwändig aufbereiten. Magnet raus, Ölservice und sämtliche gängigen Tricksereien, damit das Gerät noch schneller wird als schnell. Aber was kommt dann? Proberunde? Rennkarriere? Beständiger Einsatz? Dauerhafte Fahrfreude mit dem Rennboliden? Oder in der Box einlagern? Verticken? Immer wieder fahren? Kaputt fahren? Dann kommen die nächsten Neuheiten, das Karussell der Begierde dreht sich.

Neuorientierung

Haben wollen. Erster Sein. Haben. Aufbauen. Fahren. Einpacken. Auf nächste Neuheiten schielen? Durch die neue Marktsituation hat sich Sammelwut wieder ein wenig in Leidenschaft gewandelt. Neuheiten sind zwar noch reichlich vorhanden, wenn es oft nur Design-varianten sind. Alles kaufen, ist immer noch nicht für jeden Privat-Rennstall drin. Mittlerweile tendiert der Preis klar in Richtung 50 Euro pro Auto. Noch nicht lange her, da kostete ein slot.it noch unter 40 Euro. Wer ist dran schuld? Der Brexit? Der Syrien-Krieg? Die Globalisierung? Die weltweit operierende Sandmaffia? Die Chinesen? Die Notwendigkeit aus weniger verkauften Autos die nötige Existenzgrundlage zu erzielen? Die Situation ist vielleicht eine Chance zur Besinnung und Neuorientierung: länger Freunde haben an dem was man hat. Rennbahnfahren betreiben statt einem Konsum Hype hinterher zu jagen. Young- und Oldimer kauft man auch nicht, um sie in die Ecke zu stellen. Man pflegt sie, fährt damit und schätzt sie bei jeder Ausfahrt. Manche haben jahrelang, manche vielleicht ein Leben lang Freude daran. Selektiv kaufen und Sammeln macht mittlerweile mehr Sinn. Vielleicht macht es auch mehr Spaß mit den Autos zu fahren, längerfristig. Ein gekaufter Rennwagen ist morgen immer noch ein Spitzenteil. Auch wenn es mittlerweile neue Designvarianten gibt. Immer schneller, immer weiter ist eine Sucht, die nicht gut tut. Eigentlich ist es auch schön, dem gerecht zu werden, warum man eine Bahn aufgebaut hat: fahren, fahren, fahren...

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

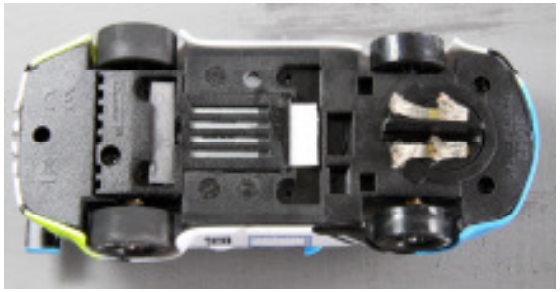
Kostenlos auf **www.jim-hunt-magazine.de**

Porsche 997 GT3

Pinselschwingen

Paintbox

Der 997 läuft und läuft. Vor Jahren wurden im Carrera Club weiße Karossen angeboten. Mit etwas Fantasie, Pinsel und Farben von Revell und Tamiya entsteht ein neues Outfit für den Zuffenhausener.



Magnet raus, Blei ins hintere Fach, Chassis entkoppelt, Vorderräder lackiert und schon geht's los. Der 997 läuft und läuft solide, macht dabei richtig viel Spaß. Sein Inliner E200 schiebt kräftig an.

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

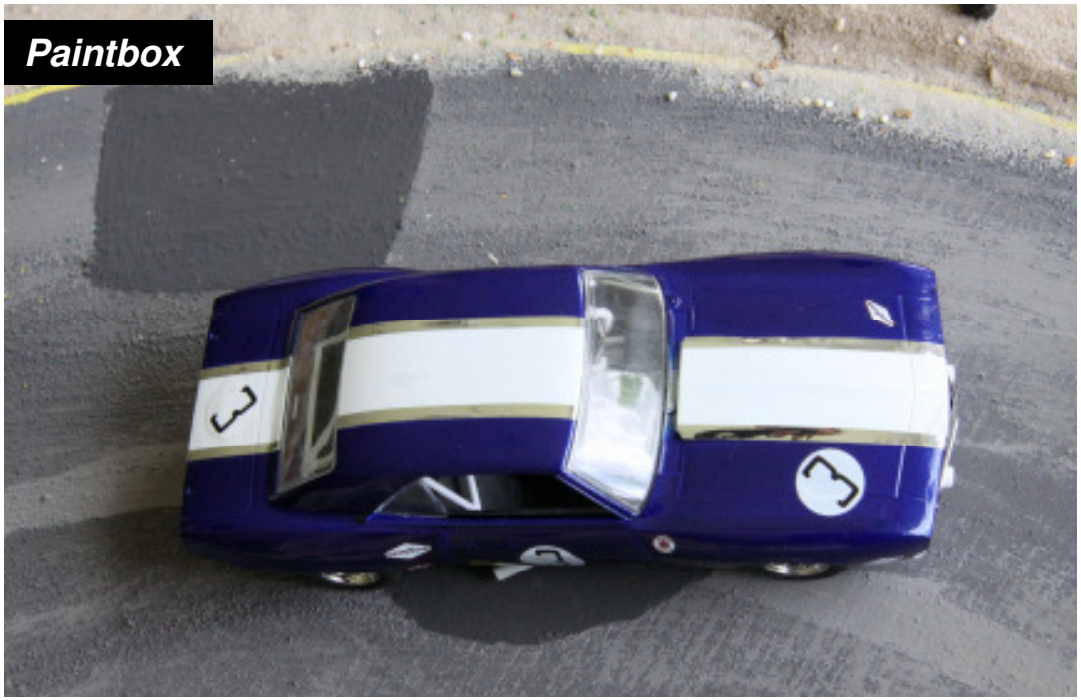
Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Zwei schrottreife Halunken aufpoliert

Sie standen in Ebay. Zwei abgerockte Whitekit Camaros used und günstig zu haben. Was der Verkäufer verschwieg: die beiden Karren rochen derart nach Moder, keine Ahnung in welchem feuchten Kellerloch sie ihr Dasein fristeten. Die Frontpartien waren gespachtelt, warum auch immer. De perfekte Basis noch überschüssige Farbe und Decals in Szene zu setzen. Her damit und los geht die Odyssee der wilden Farben aus den späten 60ern.

Zunächst lagerten sie zwei Tage im Spülwasser, dann eine Woche im geschlossenen Schuhkarton mit Kaffeepulver. Das minimierte ihren üblen Modergeruch. Dann kam noch die finale Waffe: Eau de Toilette von Joop! Nun riechen die Dinger ok. Auslüften lassen, erneut zwei Tage Spülwasser, dann trocknen lassen und ab zum Lackieren. Tamiya Lack aus der Dose kam auf die beiden Boliden. Schönes sattes Dunkelblaumetallic und dann noch das schräge Nagellack Pornopink. Perfekte Farben für Autos aus dieser Ära. Nach einigen Schichten Lack war ich mit dem Ergebnis zufrieden. Decals von Pioneer runden die beiden Donnerbolzen ab. Der Trash an der Frontpartie blieb erhalten, er steht für harte Duelle mit Lacktausch, denn dazu sind beide Autos wie geschaffen. Die Ponycars liegen magnetlos sauber in der Spur und lassen sich durch nichts beirren. Ihr Sidewinder V8 ballert mächtig in den Antriebsstrang und reueloses Rennen fahren macht mit den beiden Sonderangeboten Laune. Ich habe noch nie eine derart lange Vorlaufzeit zum Lackieren gebraucht. Der Mief ist nun weg und die beiden Dinger können sich sehen lassen.



Das dunkle Blau ist ne Glanznummer wenn die Sonne richtig steht.

Jim Hunt Magazine®

Paintbox

Nagellack Pink, Black and Gold. Dazu die polierten Felgen und die übel gold gespachtelte Bugpartie. Die Trash Optik zeigt: der Wagen hat viele Kämpfe hinter sich und wurde immer wieder zusammen geflickt fürs nächste Rennen. Cheap Trick.

Ein paar Decals von Pioneer peppen das sonor wummernde Ponycar auf. Zeitgenössischer Jethelm klar mit Logo. Was sonst... Leider gibt es keine Fotos vor der Lackierung... Frappierend, was im Karton angeliefert wurde.

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 32. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 33 !

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. 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!