

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

54

86 Stunden Nürburgring:
Porsche 914/6




Lancia S4 Corvette C8R GT3 Ford Capri MKIII u.v.m.


Carrera®




carrera-toys.com

PORSCHE
OFFICIAL LICENSED PRODUCT

 [@carrera.official](https://www.instagram.com/carrera.official)

 [/carrera.official](https://www.facebook.com/carrera.official)

 [/carreraofficial](https://www.youtube.com/carreraofficial)



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Happy Birthday SRC! Die genialen Spanier feiern ihren 10. Geburtstag und brachten dazu ein absolut schönes Dreierset mit den Porsche 914/6 von den 86 Stunden Nürburgring. Ja richtig gelesen, das war gerade kein Zahlendreher. Es wurde 86 Stunden Marathon de Route gefahren, wie der Hammer Wettbewerb auf der selektiven Nordschleife 1970 hieß. Es ist uns Pflicht und Ehre, diese schönen Wagen vorzustellen und auch das Set ist ein „Must have“ - if you still will get one... Die limitierten Teile waren innerhalb kürzester Zeit beim Hersteller ausverkauft und man muss sich auf die Suche machen, wenn man noch eines ergattern möchte. Es lohnt sich auf jeden Fall, egal ob suchen oder ergattern. Die Autos sehen spitze aus und fahren auch so. Unter ihrer orangefarbenen Haube steck starke Chrono Technik mit den besten Präzisions-Teilen, die die Spanier für den Wettbewerb haben. Alleine der Blick auf die gefrästen Fuchs-Felgen aus Alu lässt beide Augen glücklich blicken. Im Cockpit der Autos saß das „Who is who?“ der Rennsport Historie. Und klar, die Wagen hielten durch. Wenn man das Lastenheft von Porsche liest ist es fast schon unglaublich, was daran alles nicht kaputt ging. Die Qualität war enorm und die Belastung auch. Für die Fahrer wie das Material. Heldenhaft! Das Set von SRC ist es auch. Glückwunsch an die Marke und Glückwunsch für dieses geschmackvoll gestaltete Bonbon zum Zehnten! Parallel dazu liefern die Spanier den Lancia Delta S4 Totip in der Gold Edition. Das geniale

Rallye Gerät kommt jetzt für überwiegend scharfe Asphalttappen mit leichten Schottereinlagen und ist mit Allrad und allerlei technischen Basics für diese besondere Disziplin ausgestattet. Es geht weiter mit bekannten Klassikern von BMW und Ford. Der CSL 3,5 in einer neuen Designversion lässt die Augen funkeln, weil er es selbst auch tut. Die sehr gelungene Hermtite Lackierung aus Silverstone 1976 feiert einen sehr gelungenen Auftritt auf dem Parkett der Rennstrecken. Der Ford Capri MK III in zwei Versionen schließt die Lücke in der anschließenden Dekade, den 80ern. Nochmal zurück in die 70er. Während die drei Porsche 914/6 vom Titelbild bei uns Rennen fahren ließ es Dan Gurney in seinem brutalen Plymouth Barracuda drüben in den Staaten mit viel Hubraum krachen. Das Bollwerk mit einer sehr schönen Lackierung setzt uns zurück in die Zeiten, als der Erdensaft für Brennräume viel bezahlbarer war als heute. Auch aus dieser Zeit stammt der genügsame VW T1 Bulli. Er kommt diesmal in Gulf Lackierung und betreut das John Wyer Team als Lastesel für dies und das und den Transport von schnellen Ersatzteilen vor Ort. In der Neuzeit angekommen zeigen wir die brandneue Corvette C8R von Carrera. Sie kommt in zwei Farben und in den beiden Hubraumklassen 132 wie 124. Wir haben die legendären US Boliden der achten Generation auf die Rennstrecke geschickt und herausgefunden, was sich heute in einem modernen Rennwagen mit traditionellen Wurzeln und V8 Motor abspielt. Der jetzt erstmalig in

der Geschichte von Chevrolet hinten als Mittelmotor sitzt. Parallel dazu kommen Designversionen der bekannten Größen Audi R8 LMS in einer sehr genialen Lackierung für Leute, die es auch optisch laut mögen. Neben ihn stellt sich ein Brite von Aston Martin. Der aktuelle Vantage GT3 kommt in einem wunderbaren Blau auf die Strecke. Optisch wie fahrdynamisch legt er die Latte sehr hoch. Ein weiterer Aston Martin Vantage GT3 von einem anderen Rennstall im Castrol Outfit macht auf sich aufmerksam. Optisch wie technisch liefert setzt er Maßstäbe für Gentlemen Driver daheim. Unsere neue Rubrik „Quicktipp“ feiert ihre Premiere. Darin erzählt „ehrllicherfranz“ von seinen raffinierten Tipps. Der Name ist kein Tippfehler, sondern bewusst klein geschrieben. Das soll radikales Understatement, das sich hinter dieser Person verbirgt, unterstreichen. Seid gespannt, was an einfachen aber effektiven Tipps kommt. Dazu gibt es einen Beitrag zum Nachdenken und Schmunzeln in „Was ist da los?“ Diesmal geht es um das Verlieren und Gewinnen und es sind sogar Gedanken von Ayrton Senna dabei. Gebt kontrolliertes Vollgas und habt viel Freude an der Strecke wie mit unserem aktuellen Jim Hunt Magazine.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.54!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

86 Stunden Nürburgring: 3x Porsche 914/6

Was ist da los?

Schlechte Verlierer

Quicktipp

Absauganlage für Reifenschleife bauen



Tracktests

Rundstrecke:

- *Chevrolet C8R - die neueste Generation*
- *BMW 3.0 CSL Silverstone*
- *Mosler MT700R*
- *Aston Martin Vantage GT3*
- *Audi R8*

Designversionen

2x Ford Capri MK3

Volkswagen T1 Bus Gulf

Aston Martin Vantage GT3

Plymouth Barracuda



Rallye:

Lancia Delta S4 Totip



Jim Hunt fährt die brandneue Corvette in 132 und 124.

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Absage der stationären Spielwarenmesse 2022

Die Spielwarenbranche hat sich auf ihr weltweites Leitevent Anfang Februar gefreut. Der starke Anstieg der Omikron-Variante in den vergangenen Tagen und die damit verbundenen zunehmenden Stand-Absagen lassen dem Veranstalter, der Spielwarenmesse eG, keine andere Wahl – er muss schweren Herzens die Spielwarenmesse 2022 in Nürnberg absagen. Alternativ treffen sich Aussteller, Fachhandel und Medienvertreter auf der Plattform Spielwarenmesse Digital.

„Für eine Durchführung der Präsenzveranstaltung haben wir intensiv gekämpft und dafür zunächst auch starke Unterstützung aus den weltweiten Spielwarenmärkten erhalten“, sagt Christian Ulrich, Sprecher des Vorstands der Spielwarenmesse eG. Gerade die Vielzahl an Anbietern ohne internationales Vertriebsnetz hatte noch im Dezember an die Organisatoren appelliert, die für ihr Auslandsgeschäft wichtige Messe aufrecht zu erhalten.

In den letzten Tagen haben sich die Rahmenbedingungen zunehmend verschlechtert. Aufgrund des starken Anstiegs der Omikron-Variante liegt inzwischen eine deutlich veränderte Pandemiesituation vor. Als Reaktion darauf haben zahlreiche Aussteller, in Sorge um die Gesundheit ihrer Teams, ihren Stand abgesagt. Folglich ist der breite Überblick für den internationalen Spielwarenmarkt, für den die Spielwarenmesse als Weltleitveranstaltung der Branche steht, nicht mehr gegeben. Erschwerend kommt hinzu, dass durch eine jederzeit mögliche behördliche Absage keine Planungssicherheit mehr gegeben ist.

„Wir bedauern unseren Entschluss und bedanken uns bei all denen, die sich bis zuletzt für die Umsetzung einer Präsenzmesse eingesetzt haben“, betont Christian Ulrich. Sowohl für Aussteller als auch für Besucherinnen und Besucher steht eine multifunktionale Plattform zur Verfügung: Dank Spielwarenmesse Digital haben sie zum ursprünglichen Messetermin die Möglichkeit, sich zu vernetzen und die neuesten Trends zu entdecken.

- Pressemitteilung der Spielwarenmesse eG -



10 Jahre SRC

Zum Fest ein legendäres Dreierset, das den Extrem Marathon damals gewann.



18.–22.08.1970

Marathon de la Route

Claude Haldi, Gérard Larrousse und Helmut Marko

Claude Ballot-Léna, Nicolas Koob und Günter Steckkönig

Björn Waldegård, Åke Andersson und Guy Chasseuil

86 Stunden Nürburgring: Porsche 914/6 Dreifachsieg...

Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Es gab eine Zeit, in der war Rennen fahren anders als heute. Fährt man in der Neuzeit bei den 24 Stunden, gehört man zu den harten im Garten. Früher gab es diese Rennen auch aber es gab dazu eine komplett andere Gangart, die sich Marathon nannte. Die Rallye Lüttich- Rom- Lüttich war damals das Härteste, was

man sich und seinem Fahrzeug zumuten konnte. Rund 5000 Kilometer war die längste Distanz und sie trieb Fahrer wie Material in absolute Ermüdungszustände. Im August 1970 fand auf dem Nürburgring der Marathon de la Route statt. Ein 86-stündiger Kampf über Bodenwellen, viele Kurven und eine spartanisch

gesicherte Strecke. Eine Runde über die Süd- und Nordschleife war damals rund 28,3 Kilometer lang. Diese Runde auf der härtesten Rennstrecke der Welt galt es in den 86 Stunden so oft es geht zu meistern. Physische Erschöpfung, Materialermüdung und deren negativen Auswirkungen waren zu überstehen.



Die 86 Stunden Nürburgring fordern alles ab. Die drei Werks Volks-Porsches liefen störungsfrei und stellten der Welt ihre hohe Qualität unter Beweis.

Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Und weil man es richtig hart angehen wollte, fiel der Startschuss nachts um Eins! 64 Rennwagen zogen los, um den Wahnsinn in der Eifel durchzustehen. Im Startfeld auch die drei Werks-Porsche 914/6.

Rennsporttaugliche Modifikationen an den Bremsen, größere Tanks, größeren Tanks, Leichtbauteile, Fahrwerkstuning und eine angepasste Lichtanlage. Dazu 160 PS unter der Haube. Sperrdifferential gab

es auch. SRC hat die auch verbaut und so können wir mit starren Achsen richtig hart beschleunigen. Drei Autos mit jeweils drei Fahrern teilten sich den Marathon auf und gaben alles, bis zum Dreifach-Sieg.



Für den Rennsport wurden die Porsche 914/6 gering modifiziert, um den Ansprüchen der Nürburgring Rennstrecke gerecht zu werden. Das waren alles keine großen Dinge, sondern einfache Maßnahmen, die heute jeder vornimmt, wenn er als Hobbyfahrer auf die Rennstrecke geht. SRC verbaut in allen Wagen hochwertige Chrono Parts, um dem Einsatzzweck der drei Legenden gerecht zu werden. Die Porsche 914/6 haben wir Euch schon in früheren Jim Hunt technisch ausführlich vorgestellt. Ein Klick zum Nachlesen genügt... in No.46 stellen wir den „Chrono“ erstmalig vor...



Alle drei sind orange und haben ein schwarzes Dach. Die großen Startnummern sind gut zu erkennen. Zur schnellen Unterscheidung, wenn die Autos im Anflug sind wurde die schwarze Front mit farbigen Elemente halb andersfarbig markiert. An den Seiten sind in schneller Vorbeifahrt verschiedenfarbige Elemente an der C-Säule zu erkennen. Zudem kamen an den Bug vier Zusatzscheinwerfer, schwerpunktgünstig tief wie möglich. So sind die drei Volksporsche für lange Nachtstints in der bei Dunkelheit noch unübersichtlicheren Eifel Achterbahn gut gerüstet.



Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Startnummer Eins mit Claude Haldi, Gérard Larrousse und Helmut Marko gewann 10.184 Kilometern (360 Runden) vor Startnummer Drei mit Björn Waldegård, Åke Andersson und Guy Chasseuil, die zudem Rundenbestzeit herausfuhren. Claude Ballot-Léna, Nicolas Koob und Günter Steckkönig rundeten das

erfolgreiche Trio ab. Der 914/6 war nicht nur schnell, er lieferte auch den Beweis für absolute Zuverlässigkeit. Vor Jahren hat SRC aus Spanien mit dem Aufgreifen des Themas Volks-Porsche einen absoluten Volltreffer gelandet. Das Auto war längst überfällig, gab es ihn das letzte Mal als komplettes Slotcar in den 70ern von

Carrera Universal. Jahre später versuchte sich Chris Deko daran und lieferte in einer kleinen Stückzahl eine sehr schön gemachtes Resine Modell. Es war eine Karosse, die man mit einem Slotclassics Chassis und diversen Anbauteilen aus allen möglichen Lagern zusammentragen und –bauen musste. Dann kam SRC



Die drei 914/6 liefern auf der 86 Stunden Marathon Strecke, egal ob bei Tageslicht oder bei Dunkelheit eine zuverlässige Performance. Chrono Parts und perfektes Engineering stellen eine motorsportliche Basis zur Verfügung, die absolut konkurrenzfähig ist. Ermüdungsfreies Fahren mit Spaß im Cockpit sind dabei garantiert. SRC hat die Klassiker perfekt fürs 10 jährige Firmenjubiläum in Szene gesetzt.

Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

und baute den Wagen komplett. Diverse Versionen, jede auf ihre Art individuell mit kleinen feinen Unterschieden im Detail. Wow! Etwas Zeit verging und die Chrono Versionen mit richtigen Aluminium Felgen, gefederten Antriebshalter und hochwertigen Racing

Parts lösten das Modell ab. Der Porsche 914/6 bekam eine strenge Leistungskur, die ihn von nun an auch in Wettbewerben absolut konkurrenzfähig machte. Rallye oder Rundstrecke, er kann alle Tugenden. Und SRC baut ein geniales Feld an Wagen zu beiden Themen.

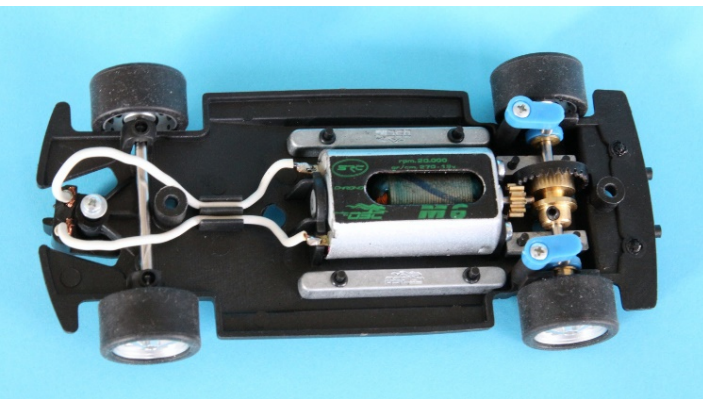
Jetzt - pünktlich zum Jahreswechsel - kommt das absolute 70er Jahre Traum Package: das Dreierset mit den orangefarbenen 914/6 vom Nürburgring mit den Startnummern 1, 2 und 3. Die sehr schön gemachten Wagen sind mit Chrono Setup unter der Haube gebaut.



Die drei 914/6 liefern auf der 86 Stunden Marathon Strecke, egal ob bei Tageslicht oder bei Dunkelheit eine zuverlässige Performance. Chrono Parts und perfektes Engineering stellen eine motorsportliche Basis zur Verfügung, die absolut konkurrenzfähig ist. Ermüdungsfreies Fahren mit Spaß im Cockpit sind dabei garantiert. SRC hat die Klassiker perfekt fürs 10 jährige Firmenjubiläum in Szene gesetzt.



**Das 914/6er Chrono Chassis...
Rückblick in JHM No.46**



Zuverlässig spult jeder Wagen seine endlos erscheinenden Runden auf dem Nürburgring ab. Die SRC 914/6 (f) liegen sehr tief und bezaubern auf jeder Runde mit einer perfekten Straßenlage. Die vielen schönen Details an jedem Wagen sind absolut Porsche würdig und liefern zum perfekten Handling ein sehr schönes Fahrbild. Schließlich fährt auch das Auge mit und die der Zuschauer am Streckenrand sind auch wichtig. Das Chassis mit allerlei Gimmicks aus unserer Ausgabe No.46 zur kurzen Ansicht. Mehr Details dazu sind in der früheren Ausgabe zu finden...





Porsche 914/6

Jim Hunt Magazine®

Sie unterscheiden sich am Bug mit den halbseitigen Farben an der schwarzen Stoßstange. Damit kann man sie schon beim Auftauchen am Horizont der Strecke unterscheiden. Perfekt zur Orientierung an der Box. Auch für Zuschauer, die mit ihrem aufgeschlagenen

Programmheftchen erkennen können, welcher Fahrer mit welchen Auto an welcher Position kommt. SRC hat den Volks-Porsche von damals ein würdiges Denkmal gesetzt, an dem kein echter Fan vorbeikommt. Happy Birthday SRC! Glückwunsch auch zum genialen Set!

Feine Details: Lüftungsgitter für den heißen fauchenden Sechszylinder Mittelmotor. Er grummelt seinen Boxersound aus dicken Doppel-Auspuffrohren, die aus dem mittig sitzenden Endtopf wachsen. Seitlich an der Beifahrertür sitzen Transponder zur Zeitnahme. Aluminium Fuchsfelgen sind bei SRC Chrono Standard. Dazu kalibrierte Achsen, ein gefederter Antriebshalter ein entkoppelter Karosserieaufbau. Neben vielen schönen Details kommt die technische Seite unter der Haube nicht zu kurz. Im Gegenteil. Der angemessen getunte Boxer Sechszylinder ist perfekt auf das Fahrzeuggewicht abgestimmt. Das Auto an sich ist hervorragend ausgependelt. Die Kraftentfaltung auf der Strecke und die passende Straßenlage, alles ist im Einklang.





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

Rallye San Remo 1986



**SRC geht mit einer neuen
Version ihres Gruppe B
Monsters auf Asphalt...**

LANCIA Delta S4

GOLD EDITION

GOLD EDITION
Lancia S4 Totip



Jim Hunt Magazine®

Die neue, aktuelle Version des SRC Gruppe B Boliden: der langersehnte Totip. Es ist das Auto der Rallye San Remo von 1986. Am Steuer saß Dario Cerrato, neben ihm predigte Guiseppe Cerri aus dem Gebetbuch. Sie wurden Zweite hinter dem S4 von Markku Alén mit Ilkka Kivimäki. Auf Platz Drei schlugen Miki Biasion mit Beifahrer Tiziano Siviero ein, ebenfalls auf Lancia Delta S4. Hinter dem Triple ein MG Mini Metro 6R4. Hauptsponsor der Nummer 8 ist die italienische Lottogesellschaft, die in ihren typisch orange-grünfarbigen Look einen perfekten Wiedererkennungswert auf den weißen Lancia malt. Der Delta S4 des spanischen Edel-Tuners SRC mit Riemenscheiben Allrad bringt ein breites Feld an rennsporttauglichen technischen Features mit. Wir berichteten ausführlich über alle bisherigen Versionen. Er war sogar Titelheld in einer Ausgabe. So ist er leicht zu finden, möchte ...



Thermische Ausstattung: Scheibenräder zum schnellen Asphalt Glühen und Abkühlen der Bremsanlage. Schwarze Seitenscheiben gegen die sengende Sonneneinstrahlung.



So sieht harte Beschleunigung aus. Der S4 kommt mit wilden Klängen aus dem Nichts und ist sofort wieder weg. Weit aufgerissene Augen und höchste Konzentration im Cockpit. Das ist Gruppe B und die Endstufe aus Italien kommt von Lancia und nagelt alles in Grund und Boden. Der Totip ist der Jackpot!

GOLD EDITION
Lancia S4 Totip



Jim Hunt Magazine®

jemand als Neueinsteiger oder zur Auffrischung seine technischen Innereien nachlesen und sein Chassis genauer betrachten. Die neue Designversion ist nicht nur eine weitere Lackierung. SRC zeigt bei jeder neuen

Version ein akribisches Gespür für kleinste Details. So unterscheiden sich die verschiedenen Versionen nicht nur durch andere Farben, sondern kleinste Kleinigkeiten werden so gut es geht umgesetzt. Jetzt kommen

nach allen bisher gezeigten Felgen erstmals schwarze Scheibenräder zum Einsatz. Sie schaufeln über aufgesetzten Rotoren kühlende Luft zu den glühenden Bremscheiben. Sie kommen auf schnellen Asphalt



Im Heck wütet ein gewaltiges Aggregat mit zwei raffiniert und nahtlos aufeinander abgestimmten technischen Lösungen. Ein Kompressor holt den S4 bei niedrigen Drehzahlen aus dem Turboloch. Sobald genügend Leistung für den Abgasturbolader ansteht schaltet der Kompressor ab und überlässt dem pfeifenden Schaufelrad Laufzeugs die Leistungssteigerung. Fällt in engen Kurven der Ladedruck ab schaltet sich der Kompressor wieder zu und übernimmt. Die Italiener kombinierten beide Systeme zu einer raffinierten Einheit. Der Delta S4 war schwer zu schlagen. Und nicht jeder konnte ihn am Limit fahren. Er forderte Fahrern und Copiloten alles ab, was an physischer und mentaler Fitness möglich war...

GOLD EDITION
Lancia S4 Totip



Jim Hunt Magazine®

Etappen überwiegend zum Einsatz und verhindern ein Fading der Bremsanlage, die unter dem Stakkato aus permanenter Beschleunigung und harten Bremsmanövern sehr leidet. Mit Scheibenrädern stehen Chancen besser, eine zuverlässige Brems- Performance ins Ziel

zu bringen. Slicks für perfekten Gripp. Wie schon der Vorgänger, der schwarz-goldene S4 hat der Totip die Option: aerodynamische Doppelzusatz-Scheinwerfer. Sie sitzen passgenau in vorgesehenen Löchern am Bug. Wer ohne Lampen antreten möchte, kann offene

Bohrungen mit silberfarbigen Nieten (im Lieferumfang enthalten) versiegeln. Die Antenne kommt aufs Dach und bekommt einen dezenten Tropfen Kleber, damit sie nicht verloren geht. Möchte man den Lancia nach dem Einsatz in der orangefarbenen (Gold) Box verstauen, ist die Antenne im Weg. Tipp: die Lexan Schutzhaube im Dachbereich über dem S4 mit einer Schere aufschneiden. Jetzt kann der Lancia sicher fixiert verpackt und transportiert werden, ohne dass die Antenne knickt oder bricht. Das beiliegende Booklet: ein weiteres Gimmick, das seine Historie beschreibt. SRC legt wie immer höchsten Wert auf alles, was dazu gehört und zeigt immer wieder eindrucksvoll, dass hier Leute mit viel Leidenschaft am Drücker sind. Sie lieben das was sie tun. Es gibt keine halben Sachen. Jim Hunt lässt den übermächtigen Gruppe B Lancia mit Kompressor und Turbolader hart über das selektive



Feinste Details am S4. Option Zusatzlampen. Sie können montiert oder weggelassen werden. Der Totip ist eine Limited Edition mit 1015 Einheiten.



GOLD EDITION
Lancia S4 Totip



Jim Hunt Magazine®

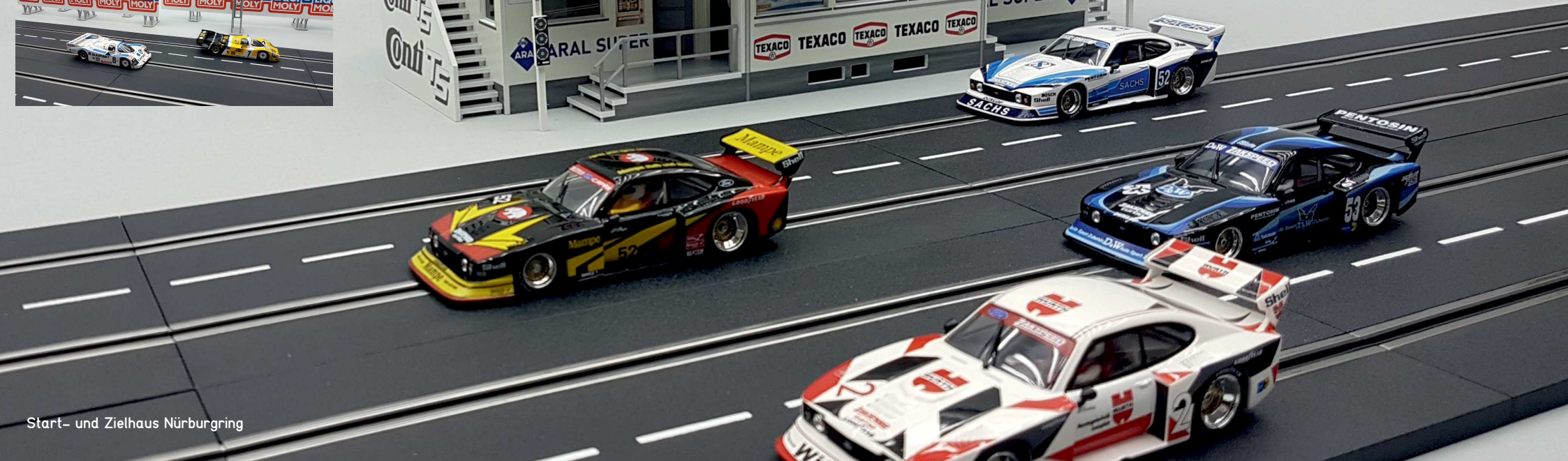
Asphalt Geschlängel der Rallye San Remo fliegen. Die Köpfe hinter Lancia vereinten die Technik des Abgas-Turboladers (bei höheren Drehzahlen) mit einem Kompressor, der das damals übliche Turboloch bei niedrigen Drehzahlen überbrückte. Bei einer festgelegten Drehzahl wechseln sich die leistungssteigernden Aggregate nahtlos ab und mobilisieren Vortrieb, dass mir im Cockpit kurzzeitig Hören und Sehen vergeht. Wer je die Klänge eines S4 bei harter Gangart live gehört hat, weiß wovon ich spreche. Im Heck sitzt eine italienische Mittelmotor Apokalypse, die eine infernale Kraftentfaltung zelebriert. Als Fahrer muss man dabei stets auf Zack sein, sonst wird das Vergnügen ein Kurzes. Körperliche und mentale Fitness sind unverzichtbar, sonst schaufelt der S4 dein Grab. Er liefert voll ab und katapultiert dich aus jeder Kurve egal welchen Radius sie hat. Er ist sofort auf seinem Maximum und demütigt die Konkurrenz. SRC hat die Tugenden des

Gruppe B Delta perfekt umgesetzt und ihn kultiviert. Seine Motorcharakteristik und harmonische Getriebeabstimmung machen ihn zum perfekten Gruppe B Untersatz für Rallyes. Kraftentfaltung und Drehmoment harmonisieren perfekt mit 12 Voltan im Rennsport Tank.

Wer ihn gut abstimmt wird Rennen gewinnen und viel Spaß haben. Grinsen unter dem Helm garantiert, wenn nicht die hefte Beschleunigung die Mundwinkel an den Ohrläppchen fixiert. SRC weiß wie man Rennwagen für Kunden baut, damit die damit gut zurecht kommen...

Der verstärkte Heckflügel drückt ihn auf die Strecke, damit die brutale Kraft fließen kann.





Start- und Zielhaus Nürburgring

www.edelhirsch.de

Fa. Schidlo / Modelle, Prototypen
 Hausheimer Str. 13
 92348 Berg bei Neumarkt i. d. Opf.
info@edelhirsch.de

„It ain't heavy, it's a Chevy!“

Jim Hunt Magazine®



Carrera hat als Erster die neuen heißen Teile aus dem renommierten US Rennstall. Jim Hunt hat beide Werkswagen - jetzt mit Mittelmotor – volles Rohr gefahren und berichtet, was dabei im Cockpit abgeht!

CHEVROLET **C8R**

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Yeah, sie sind da! Carrera hat als erster Rennstall beide aktuellen C8R am Start. Wir freuen uns ganz besonders Euch die beiden Chevrolet Werkswagen vorzustellen. In der langen Rennsport Geschichte ist die aktuelle Vette zum ersten Mal ein Mittelmotor Rennwagen. Premiere auch bei der Lackierung. Seit der C5R traten die Amerikaner immer in gelben

Werkswagen an. Jetzt gedenken sie mit den neuen Modellen an die 73er Aerovette und zugleich an die 59er Stingray Racer. Aus dem Grund kommt die #3 im klassischen Gelb, während die #4 in Silbergrau antritt. Dazu gibt es auf Gelb den Streifen in Silbergrau. Auf Silbergrau ist er Gelb. Die Linie bleibt erhalten. Trotzdem kann man die Autos sofort voneinander

unterscheiden. Am Farbkonzept erkennt man, dass sie zusammen gehören. Das 5,5 Liter V8 Aggregat im E200 Gehäuse ist ein Saugmotor, der mittig platziert, eine ausgezeichnete Straßenlage spendiert. Das Kraftwerk mobilisiert 500 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 650 Nm, die mit der für die Corvette typischen Kunststoffkarosserie und den nur 1269 Kilo



Schmale Schlitzaugen und Zusatzscheinwerfer unten. Der Kühler rutschte von den seitlichen Öffnungen zugunsten der Lichter in die Bug Mitte. Das futuristische Heck wirkt sehr bullig. Hinten freistehende Silcks und ein großer Diffusor unter dem Heck. Die neue C8R liegt satt auf der Piste, braucht aber eine strenge Hand ohne MTS. Sonst kommt das Heck und Zeit bleibt liegen...

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

in allen Fahrsituationen ein leichtes Spiel haben. Im Heck sitzt ein sequentielles Xtrac Sechsgang Inliner Getriebe, das seidenweich schaltet und die Kraft nahtlos bis zum Drehzahlmaximum durchschaltet. Minimierten Abmessungen waren nötig, damit es dem sehr

aufwändigen Heckdiffusor nicht im Wege steht. Vorne sitzt ein mittig platzierter Zentralkühler. Normalerweise steckte die Kühlung bei Serien-Vetten in beiden seitlichen Bug Einlässen. Am Rennwagen sind jetzt dort helle Zusatzscheinwerfer, die bei 24 Stunden Rennen

und Nacht Stints gute Sicht liefern. Das Chassis stammt größtenteils von der Serien Stingray. Es wurde in einigen Bereichen verändert, um Motorsport Standards zu genügen. 18 Zoll Michelin Sport GT Reifen, die auf schwarzen Rennsportfelgen rotieren,



Die C8R ist der erste Mittelmotor Rennwagen in der Geschichte von Chevrolet. Ihr 5,5 Liter V8 Saugmotor sitzt direkt hinter dem Fahrer und intoniert seine Umgebung aus zwei Heckrohren. 500 PS plus sattes Drehmoment drücken auf die Slicks der Hinterachse. Wir haben die Motoren der beiden Vetten in den Aufhängungen verklebt, damit sie auch unter Volllast ihre enorme Kraft kultiviert auf das Inliner Sechsgang Getriebe im Heck übertragen. Es sitzt über dem Heckdiffusor und schaltet die Gänge nahtlos durch.

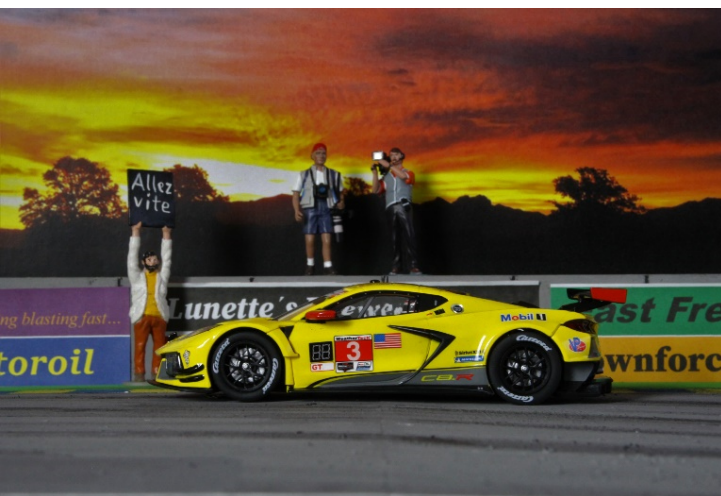
Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

runden das Paket ab. Die Premiere der C8R fand 2020 in Daytona beim Road Atlanta statt. Die raue Strecke zeigte das Potential des neuen Geräts von Chevrolet. Die aufwändige Entwicklungsarbeit mit den Partnern unter Einsatz verhältnismäßig vieler Serienteile hat sich gelohnt. Jim Hunt holte die beiden Renn-Vettes sofort

aus den versiegelten Transport Containern. Optisch mischt sich Begeisterung mit Erinnerungen an einen Ferrari aus den frühen 2000ern. Augen und Bug mit den seitlichen Einsätzen rufen das ab. Das C8R Heck wirkt sehr bullig und modern. Die nach hinten offen stehenden Slicks sehen top aus. Mittig wächst aus dem

Heck der Diffusor mit zwei parallelen Flammrohren. Die Seitenansicht verdeutlicht eindrucksvoll ihre kompakt vereinten Massen. Alles spielt sich zentral zwischen den Achsen ab. Es gibt maximal reduzierte Karosserieüberhänge nach vorne wie hinten, was ihr zentriertes Fahrverhalten erklärt. Beide MTS Abtriebs-Hilfen vor



Seitliche Kühlöffnungen in dynamischer Form versorgen den V8 mit Frischluft. Die Seitenlinie verdeutlicht die konzentrierten Massen zwischen beiden Achsen. Es gibt kaum Karosserieüberstände. Der Heckflügel verlängert die Corvette nach hinten. Zwei geschwungene Halter lagern ihn über dem Heck des Wagen aus. Alles in allem ein kompakter Auftritt, obwohl eine Corvette kein Kleinwagen ist.



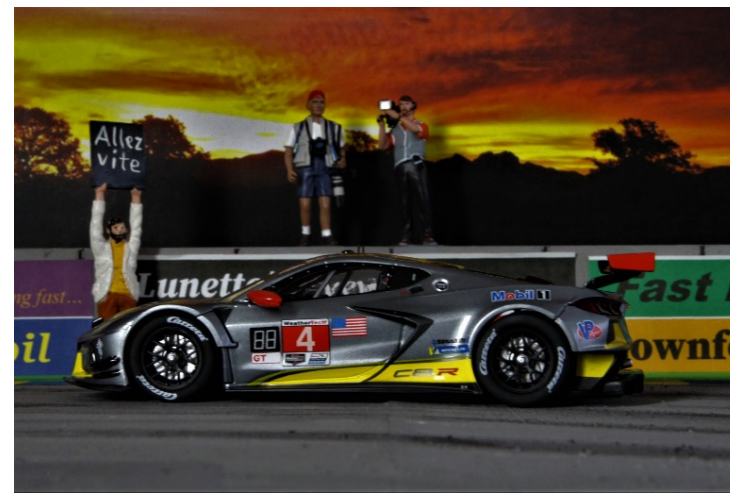
Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

und hinter dem Mittelmotor müssen raus. Wir wollen pur fahren. Die Rückstellfeder im L-Kiel ausgebaut. Zwei Schrauben öffnen, das Teil herausziehen und die Abdeckplatte wieder aufschrauben. Warum? Ohne rollt die Corvette ohne magnetische Unterstützung leichter und ruhiger durch Kurven. Keine Feder kann die nun frei

geschaltete Dynamik aushebeln. Ölservice an den vier Messing Gleitradlagern und beidseitig: die Motorwelle. Das Getriebe erhält einen schmalen Film Spezialfett. Damit arbeitet alles leichter. Was bei beiden Wagen unter den Hauben auffällt. Die Aggregate sitzen zu locker in ihren Aufhängungen. Das Spiel muss weg!

Grund: Drehen beide 5,5 Liter V8 voll aus, treten störende Vibrationen auf, die einerseits die Leistung beschneiden, andererseits auf Dauer am Getriebe nagen. Zudem klingt das nicht gut. Wir kleben die Motorglocken beidseitig in ihren Aufhängungen fest. Jetzt arbeiten beide Powerpacks vibrationsfrei sauber.



Die C8R haben mit 12 Voltan im Tank eine sehr ausgeglichene Speed ohne dabei hektisch zu wirken. Sie sind Marathonläufer für die Hatz rund um die Uhr. Ihr authentisches Fahrbild gefällt uns sehr gut. Schwarze Rennsport Felgen mit Slicks runden die Optik perfekt ab, egal ob in Gelb oder Silbergrau.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Unbedingt: Die vier Karosserieschrauben etwa eine halbe Umdrehung lockern. Das Chassis trennt sich deutlich vom Aufbau und es kann besser arbeiten. Die Straßenlage verbessert sich. Wer eine komplette Entkoppelung anstrebt, wird etwas Arbeit investieren müssen. Kurz die Reifen über Klebeband abziehen. Die

Schleifer der Doppel-zündung im jeweils richtigen Winkel einstellen. Erstes Rollout. Der Motor zieht ab Stand sauber durch, das Getriebe schnurrt leise. Die Slicks haften ganz gut und liefern einen guten Kompromiss. Alles einfahren und mal sehen, was sich nach ein paar Runden tut. Das Motoröl wird langsam

warm, die Reifen kommen auf Betriebstemperatur und die Gasannahme gestaltet sich geschmeidiger als im kalten Zustand. Die Vette zieht nun los und ballert die lange Gerade hoch. Ihr Fahrwerk meistert die schließende Kurve ohne Tücken. Der Grip ist nach wie vor gut. Trotzdem ist Umsicht am Gaspedal geboten, damit die Kraft nicht in Burnouts verpufft. Dosiertes Vollgas in feinmotorisch wacher Gangart ist nötig, wenn man das Heck auf Ideallinie halten möchte. Sekundenbruchteile nehmen wir lieber so gut es geht mit und lassen keine unnötige Zeit auf der Strecke liegen. Auf Geraden zieht das US Teil voll durch und läuft sehr gelassen, so wie man es sich von einem Langstreckenwagen wünscht. Ich donnere die Anhöhe hinauf und gehe optimistisch in die weite 3er Links Kurve: das Auto wird am höchsten Punkt kurz leicht, aber geht ruhig über in die Abfahrt. Die kleine Ode an die Eau Rouge nimmt sie ohne Murren und marschiert auf Angriffslinie in die sich weit öffnende 4er Kurve. Die C8R zieht durch. Das vorausschauende Spiel mit dem Grip habe ich mittlerweile automatisiert. Es geht weiter zum nächsten Punkt der Strecke... abbremesen, durch die schließende Schikane und hart beschleunigen auf die Gegengerade. Volle Leistung! Der Vette V8 hämmert unter Vollast und ich nutze jedes Newtonmeter Drehmoment. Es geht mit 500 PS Mut und weit aufgerissenen Augen durch den sehr weiten Radius der langen 180er. Hier zeigen sich Schwächen im Fahrwerk, falls welche da sein sollten. Die Vette bleibt liegen, weil ich meinen Gasfuß soweit züggle, dass das Heck hinter mir bleibt und ich sauber auf Linie fahren kann. Nur nicht überziehen, aber mal ehrlich. Wer fährt mit ausgedrehten 500 PS durch Kurven? Die C8R ist eine ehrliche Diva, die Zügel braucht.



Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Wenn man ihr die Sporen gibt, pariert sie auf jedes Kommando. Sie mag keine überzogenen Aktionen, sie braucht klare und strenge Ansagen aus dem Fahrersitz. Es geht vorbei an Zuschauern und bunt leuchtenden Buden. Duft von Zuckerwatte und Würstchen strömt ins Cockpit. Mir läuft das Wasser im Mund zusammen. Das in den Augen auch. Ich komme voll ausgedreht auf die nächste Schikane zu. Voll in die Eisen, Bremsentest! Etwas Kühlwasser schwappt aus meinem Tränenkanal.

Der US Bolide ankert, sein Heck kommt leicht schräg daher. Nicht bedrohlich, aber erwähnungsbedürftig. Ich habe schlichtweg zu spät gebremst. Das straft die US Lady mit einem kurzen Wackeln mit ihrem Hintern. Die nächsten Bremspunkte setze ich definiert früher: die Vette bleibt auf Kurs. Ich nehme die Links Rechts und gehe auf die längste Vollgasgerade der Strecke. 5,5 Liter katapultieren mich brachial nach vorne und das Inliner Getriebe feuert alle sechs Gänge nahtlos durch.

Voll ausgedreht ballere ich aufmerksamkeitsstark intoniert an der voll besetzten Tribüne vorbei. Das Beben des Aggregats erfüllt mich. Meine Körperhaare auf der Haut verhaken sich in der feuerfesten Unterwäsche. „It ain’t heavy, it’s a Chevy!“ lese ich im Vorbeiflug auf dem Schild eines Fans. Hinter meinen Sitze tobt der tiefe Bass von Heavy Metal Sound, obwohl mein Motorgehäuse aus Alu ist. Meine Boden Boden Rakete fliegt an der Tribüne auf der rechten



Die Sonne geht auf, das Licht aus. Obwohl die C8R ein sehr gelungenes Licht an Bord haben fahren wir so früh wie möglich ohne. Damit tricksen wir die Gegner aus und kommen richtig fies aus dem Nichts in ihren Windschatten und ziehen gleich vorbei. Fährt die Silbergraue vorne funktioniert der Trick noch besser als wenn sich die knallgelbe Vette im Rückspiegel ankündigt. Unsere Rückspiegel liegen am Wagen sehr eng an und liefern einen soliden Blick nach hinten...

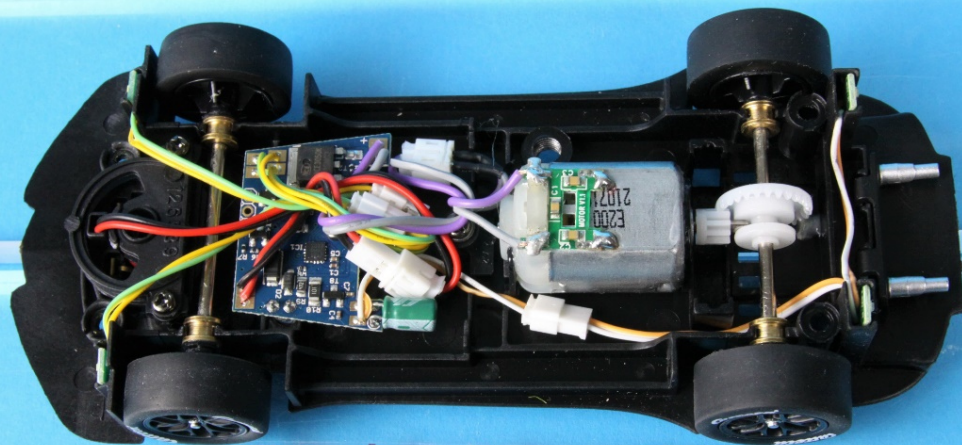
Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Seite vorbei. Der neuralgische Punkt verkündet mir den harten Tritt aufs Bremspedal. Die Martini Schikane kommt und die nehme ich sehr optimistisch. Eben weil ich jetzt weiß, mit welcher Mixtur die Vette am Limit funktioniert. Mit strammer Wade trete ich auf die bestimmend auf die Bremse. Die Lady wirft sofort ihren Anker. Ich werde von der Negativbeschleunigung kurz aus dem Sitz gesogen, wären da nicht die tolle Sportschalen mit strammen Domina Gurten. Ich bleibe

perfekt fixiert im Sitz, fühle mich trotzdem geschüttelt. Auf Kampflinie räubere ich über die Curbs durch die Martini und sehe einige Fans wie sie mir mit ihren Getränken zugestehen. Ich fühle mich gerührt. Fehlt nur noch etwas Eis. Es wird sehr kuschelig warm im Cockpit. Etwas Frischluft von der Klimaanlage kann nicht schaden. Ich bediene den falschen Knopf und statt kühler Luft strömt kühles Getränk durch den Helm-schlauch in meinen Mund. Also temperiere ich mich

Liquid Cooled. Nach der Martini Schikane durchströme ich unter dem Einfluss wilder G-Kräfte das Katapult artig beschleunigende Schleifenspiel und ziehe mit voller Leistung auf die Start Ziel. Die Jagd ist nun offiziell eröffnet. Ich will es auf den nächsten Runden wissen und gebe dem US Eisen hart die Sporen. Jetzt geht es auf die Jagd nach der schnellsten Runde... und dann in die zweite Vette. Mal sehen welche Farbe schneller ist oder mir dann doch besser gefällt.



Jim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

Die LED Beleuchtung scheint wie beim Original durch die oberen Schlitz und zudem aus den unteren Zusatzlampen. Sie zaubern punktuelle LED Kegel auf die Rennstrecke. Hinten leuchtet selbstverständlich bewährtes Rot. Wir haben die Digital132 Versionen mit abgeschaltetem Chip analog gefahren. Die Evolution Setups dürften auch sehr spannend werden.



Chevrolet orientierte sich beim Chassis am Stingray Serienmodell. Für Motorsportzwecke wurden Kleinigkeiten modifiziert. Die labile Motoraufhängung haben wir mit Kleber fixiert. Jetzt sitzt der 5,5 Liter V8 im E200 Gehäuse stramm und spielfrei im Chassis. Er dreht ab sofort sauberer hoch, ohne dabei das Inliner Getriebe zu schänden oder unnötig viele rennentscheidende PS in Vibrationen verpuffen zu lassen. Beide MTS wurden ausgebaut, auch die L-Kielfeder. Ölservice für die Mechanik.

Suche

Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



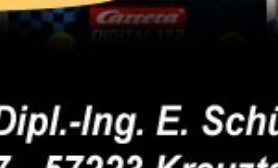
26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54 €
Summe 65,99 €
exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

vergessen

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

Anmelden

**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 !

Carrera hat die neue Corvette auch in groß. Wir zeigen das US Kraftpaket und lassen es aufm Track richtig fliegen...



Jim Hunt Magazine®

124^{digital}

C8R - *Supersize me*



Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat die Corvette der neuesten Generation nicht nur in 1zu32. Auch in der großen Hubraumklasse 124 ist der Rennwagen zu haben. Als erster und einziger Hersteller kann man die C8R auch in ganz großen Dimensionen über den Track jagen, was eine sehr interessante Sache ist. Wie oft beschrieben sind in der

großen Kategorie die Details noch sichtbarer, alles wirkt greifbarer und das Fahrverhalten ist deutlich majestätischer als bei den quirkligeren 1zu32er. Das Gewicht, die ausladende Größe rollen anders ab. Das Fahrverhalten wirkt gelassener und nähert sich noch deutlicher der Realität im Renngeschehen an. Das sind

Dinge, die Fans der großen Hubraumklasse wissen. Was geht jetzt ab in der ganz großen C8R? Wer Details über die Farbgebung, die Logik dahinter wissen möchte kann, wenn noch nicht geschehen, den 132er Artikel weiter vorne zur Vertiefung heranziehen. Hier geht es nicht um die Wiederholung im großen Maßstab, was



Viele Details an der C8R wie offene Luftkanäle in der Karosserie, die frische Luft zum Motor hin oder warme Abluft der Bremsen aus den Kotflügeln strömen lässt. Mit dem großen Chevy geht es rustikal über Curbs, wenn es mal enger zugeht im Kampf um Positionen im Feld. Durchsetzungsvermögen bieten ihre tiefer Schwerpunkt, breite Schultern und ein solides Gewicht. Das alles ermöglicht der C8R Grip und Standfestigkeit.



Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

langweilig wäre. Auch technisch unterscheidet sich die 124er unter der Haube. Anstelle eines Inliner Antriebs kommt hier ein solider Sidewinder zum Einsatz. Das

Achtzylinder Kraftpaket sitzt quer verbaut vor der Hinterachse und feuert seine Kraft per großes Spürzahnrad auf die Hinterachse. Auf ihr rotieren Kunststoff

Rennsportfelgen mit schwarzen Feinspeichen und Slicks, die im Stock Betrieb mit ihrem Grip absolut zufrieden stellen. Zieht man sie ab und pflegt sie mit



Die Seitenspiegel wandern bei der neuen Generation der Corvette wieder näher ans Fahrzeug. Das bringt nicht nur den Schwerpunkt in eine zentralere Lage als bei ihrer Vorgängerin. Das bringt auch im harten Schlagabtausch mehr Schutz vor abknickenden Seitenspiegel durch Feinkontakt. Grundsätzliche Nehmerqualitäten haben solide konstruierten Carrera Rennwagen schon ab Werk.



Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Waffenöl ist noch einiges aus ihnen herauszuholen. Der Rundlauf war in Ordnung. Dazu gibt es auch wie bei der Kleinen vier luftgekühlte Messing Gleitradlager, die zusammen mit dem Getriebe, der Motorwelle und den vier Karosseriestehern mit kleinem Ölservice bessere Leichtlaufeigenschaften entwickeln. Die beiden

MTS Fahrhilfen verlassen bei uns fluchtartig das Chassis. Wir fahren auch in modernen Zeiten die Vette pur. Der Tanz am Rande der Physik macht so deutlich mehr Spaß und zudem liefert der Grenzbereich eine besser durchschaubare Trennlinie, wenn sich der Gripp verabschiedet, die Schwerkraft den Piloten in Kurven

alles an Tricks und Können an Gaspedal und Volant abverlangen. Die Challenge muss in unseren Augen sein. Egal ob als Privatier oder im Team Rennen fährt. Ausladende Dimensionen verlangen nach einer ebenbürtigen Bahn mit einem großzügigen Layout, möchte man diesen Horizont der Physik erleben. Die Vette hat



Kurze Wege: Ich nehme die Kurve optimistisch und trickse den Gegner aus. Seinen Ärger höre ich nicht. Mein V8 zelebriert ein tiefes, lautes Brennraum Konzert. Zudem ist der andere Wagen hinter mir. Was der unter seinem Helm schimpft ist nicht hörbar, seine Gesten unsichtbar. Ich blicke der vorausschauend zur nächsten Runde mit gelassenem Vollgas. Optimismus und ein zufriedenes Grinsen unter dem Helm begleiten mich auf den nächsten Runden bis zum Ende meines Rennens. Es läuft. Die Vette läuft super!





Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

dabei viel Potenzial. Radstand, Spurbreite und Gewicht verlangen nach langen Geraden. Hier ist genug Platz. Auch dann, wenn man eng Spiegel an Spiegel alles gibt. Geht es nach dem Anbremsen in Kurven, wird es spannend. Eine Strecke mit Curbs ist unumgänglich. Eine C8R braucht für Richtungswechsel richtig Platz.

Andernfalls durchläuft der Hinterreifen in engen Radien das Kiesbett oder die Botanik. Routiniers regulieren so einen wilden Ausritt mit dem Gaspedal und lassen die Corvette auch auf drei Rädern fliegen. Einsteiger sind dabei schnell überfordert und hebeln das Auto aus der Ideallinie. Damit die Flunder grundsätzlich mit einem

regelmäßigen Zündfunken versorgt wird, hat der L-Kiel und durch geschickte Schleifer-Anordnung eine gute Doppelzündung. Dazu einen vertikal ausklappbaren Schwingarm, der in allen Fahrsituationen Kontakt hält. Große Autos, großer Durst. Obwohl auch die optimierte US Vette auf den Konsum von Treibstoff achtet, sind ...



Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und viel Kraft machen auch in der großen Klasse richtig Spaß. Die Corvette C8R nimmt Geraden wie alle Kurven mit amerikanischer Gelassenheit und einem breiten Lächeln. Seitliche Bugflaps und der nach hinten ausgelagerte Heckflügel liefern ihr den aerodynamischen Feinschliff, stabilisieren auch dann, wenn die Verwirbelungen böse an der Karosserie zerren. Das Heckfenster hat seitliche Kühlschlitze. Der Sog beim Fahrwinds zieht damit Abwärme aus dem aufgeheizten Motorraum.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

mindestens 18 Voltan im Tank nötig, damit eine sehr ordentliche Mobilität auf der Rennstrecke möglich ist. Ich sitze dabei sehr fest eingebettet wie Joe Cool in der Rennschale mit seitlichen Wangen. Dazu gibt es eine V8 Sitzheizung plus Rückenmassage beim Fahren. Kleine Vibrationen spüre ich nur, wenn ich eine

Abkürzung über die Curbs nehme. Dann rattert es ein wenig im Karton, aber das mag ich! Am Streckenrand feuert mich eine hübsche Dame mit Sonnenbrille und einem schwenkenden roten Tuch an. Yeah! Ich freue in jeder Runde an ihrem Bild. Plötzlich stottert mein Motor bei der Gasannahme. Ich rette mich zur Box. Mechani-

ker öffnen blitzschnell die vier gut sichtbaren Haubenverschlüsse und ziehen einen roten Spitze Slip aus dem Ansaugtrakt. Ich denke sofort an die Dame mit Sonnenbrille und dem roten Tuch. Wie dreist ist das denn?! Das war alles nur Ablenkmanöver. Sie gehört zum italienischen Ferrari Rennstall, einem Gegner...



Nach vielen Jahren gelbe Rennsport Corvette ist das neue alte Grau für mich eine willkommene Abwechslung. Irgendwie fahre ich lieber in der Stealth Lackierung. Reine Geschmackssache und zudem sieht man die Außenhülle vom Cockpit aus nicht. Aber da bin ich trotzdem eigen. Optisch habe ich mich mit der aktuellen Version absolut angefreundet. Die C8R wird bestimmt kommen, aber bis dahin genieße ich noch den neuen Stallgeruch der 8er und dank Carrera kann man beide Versionen fahren. Sogar doppelt: in 132 wie in 124. Beide sind in digital und analog zu fahren. Der Digi Modus lässt sich abschalten.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

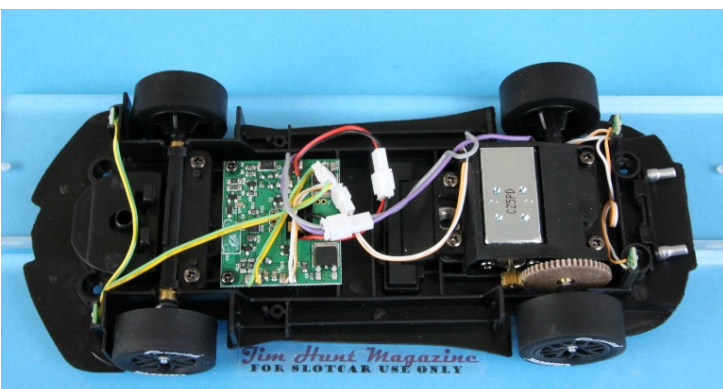
Was sind das für miese Taschenspielertricks?! Na warte. Das könnt ihr haben! Mechaniker setzen die Haube wieder auf und über Funk bekomme ich grün. Jetzt erst recht! Und auf die richtig harte Tour! Ich breche zurück auf die Strecke, das imaginäre Messer zwischen den Zähnen geht es in das direkte Duell. Ich überhole so schnell es geht den Ferrari, der hinter der

miesen Nummer steckt. Erst trickse ich die Software meiner Vette aus: Schalte die Traction Control ab, verschalte mich absichtlich vor einer Kurve, so dass die Hinterachse kurz blockiert. Jetzt gebe ich brutal Gas und schalte zeitgleich wieder hoch. Dadurch produziere ich eine fulminante Fehlzündung, die zwei richtig fiese, lange Flammen aus den Endpipes meiner Corvette

züngeln lässt. Damit kokle ich den Ferrari Bug an, der direkt hinter mir in meinem Windschatten lutscht. Yeah! Nicht mit mir! Anschließend feuere ich die Gänge mit maximaler Drehzahl durch und ziehe ihm davon. Mit voller Drehzahl überquere ich die Ziellinie und lasse die C8R ausrollen. Mein Cockpit riecht nach Sieg, Baby! Dann rollt eine verbrannte Pizza Volcano ein. Ciao !



Sidewinder Power und Digital Technik in der C8R.

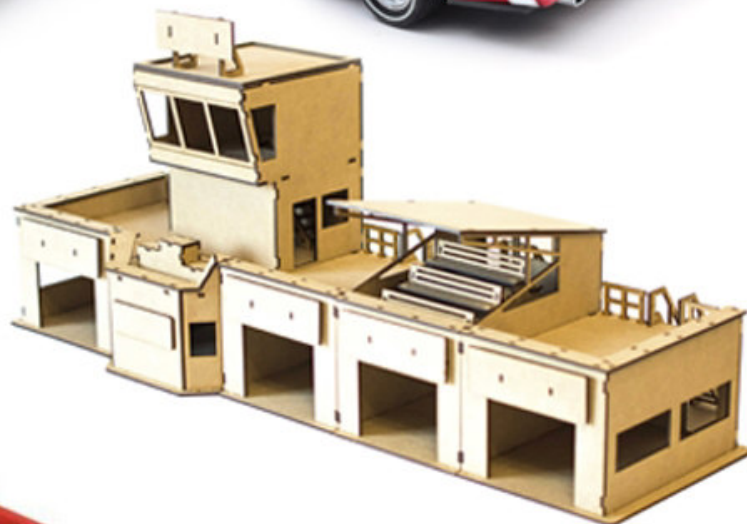




www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32



www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

PS: Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager.

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de

ASTON MARTIN

*Living on the **EDGE*** *Vantage GT3*



Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®

Den Vantage GT3 haben wir bereits in unserer #51 vorgestellt. Trotzdem kommen wir auf keinen Fall an dieser neuen Ausführung vorbei! Scalextric bringt eine sehr interessante Designversion ihres britischen Boliden. Die frische Lackierung und Inszenierung des

Castrol Sponsorenthemas hinterlässt sofort einen genialen Memory Effekt und heizt den „Will haben“-Faktor im Gehirn an. Das geschickte Farbenspiel der zwei aggressivsten Kontrastfarben Rot und Grün auf Weiß liefern an sich einen optischen Wow Effekt. In der

modernen Zeit werden die Farben durch dynamische Linien und Formen neu in Szene gesetzt. Das Neon Gelbgrün auf den Schultern des Aston Martin bringt separat integriert den Benzinsponsor BP zur Geltung. Die Farbe peppt das Farbschema auf, weil es sich



Raffiniertes Farbenspiel am edlen Briten, der eine Formensprache in Gedichtform präsentiert.



Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®

zugleich innerhalb der Farbfamilie Grün bewegt. Eine geniale optische Sache, denn ich freue mich immer wieder über neue raffinierte Design Schachzüge bei Lackierungen. Besonders im Zeitalter, in dem alte bekannte Lackierungen oft nur auf neue Autos von

Offensichtlich einfallslosen Designern kopiert werden. Diese Form des Retro löst bei mir Gähnen aus. Diese raffinierte Farbkombi hier auf dem Aston Martin zeigt, dass es auch heute zum Glück noch geniale Leute mit wunderbar kreativen Design Lösungen gibt.

Fahrdynamisch ist der Vantage GT3 über jeden Zweifel erhaben. Sein langer Radstand, seine breite Spur und die genial verteilten Massen mit kurzen Karosserie-Überhängen vor und hinter den Achsen liefern einen Rennwagen, der fast alles kann. Er ist ein sprintstarker

Der exponierte GT3 Flügel auf dem Heck überragt den Aston Bürzel, integriert sich in seiner Breite in die Karosserielinien. Der Flügel wird von oben über zwei geschwungene Halter fixiert. Der solide Diffusor entwächst dem Unterboden und hält den Vantage in der Spur, egal wie hart man ihn fährt. Schwarze Doppelfünfspeichen Felgen mit Pirelli Slicks runden den dynamisch bunten Auftritt ab.



Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®

Dauerläufer, der auf kurzen wie auch auf langen Renndistanzen den Fahrer schont und für überragende Fahrleistungen bürgt. Die solide Scalextric Technik an Bord ist unkompliziert und die Laufkultur des Autos ist auch mit ausgebautem MTS eine feine Sache. Der Inliner zentralisiert die Massen und feuert seine Kraft seidenweich auf die Hinterachse. Ich fahre den Aston pur, ohne Zusatzballast im Magnetfach. Nach kleinem

Ölservice der beweglichen Mechanik kann ich auf die Strecke und komme erst wieder an die Box, nachdem die Slicks zu viel Pickup von der Strecke aufgenommen haben. Abziehen und weiter geht es auf endlose Runden, die mir ein erfülltes Grinsen unter den Helm zaubern. Ich sitze schön zentral zwischen den Achsen im edlen Coupé und lasse es krachen. Der brutale Brit-Sound dröhnt aus zwei Flammrohren. Sie sitzen direkt

hinter den Vorderrädern im Schweller. Kurze Wege sparen Material und Gewicht. Dazu gibt's ungefilterte Musik aus dem Motor, da lange Auspuffwege fehlen. Ein Heckdiffusor für Bodenhaftung. Zwei exponierte Spiegel in markantem Rot sind zäh flexibel für Notfälle. Rücklichter wandern als Leuchtband über das Heck mit Bürzel. Ein Meilenstein für Rennfahrer, die britische Rennwagen lieben. Ich liebe gut klingende Traditionen.



Sein langer Radstand ermöglicht auf schnellen Geraden Spurtreue und in Kurven eine kultivierte Gangart. Sehr geringe Karosserieüberhänge nach vorne wie hinten zentralisieren die Massen und bewahren vor bösen Überraschungen, das Heck bleibt ruhig. Eine hohe Kurvengeschwindigkeit ist möglich, ohne das der Brite hinten wegbricht. Die Slicks haften sehr gut und bieten trotzdem die Option, das Heck anstellen zu können, wenn man das braucht. Ein Tritt aufs Gas und schon geht was. Wir fahren ohne MTS, versteht sich...

BMW 3.5 CSL *Hermetite*



6h Silverstone 1976

BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®



Dieser wunderschöne lackierte Gruppe 5 Wagen gewann im Jahre 1976 das 6h Rennen von Silverstone. Das Cockpit und den Sieger Champagner teilten sich die zwei Piloten John Fitzpatrick und Tom Walkinshaw.

Hinter ihnen landete auf Platz 2 der Kremer Porsche 935 mit Bob Wollek und Hans Heyer. Leo Kinnunen und Egon Evertz auf Porsche 934/5 belegten Platz 3. Soweit die Historie im Motorsport der Siebziger.

Der Werks CSL mit 3,2 Liter Vierventiltechnik mit Turbo so gewaltig, dass bei Ronny Peterson auf der Geraden bei 250 Sachen die Räder durchdrehten. Seine bayerische Urgewalt war schwierig umsetzbar.



Vier aggressive Augen, breite Backen und die mittig platzierte, typische BMW Niere machen den CSL zur unverkennbaren Bedrohungsszenario im Rückspiegel. Taucht er auf, wird es heftig. Sein Motor hat richtig Kraft und Durchzugsvermögen. Seine makellose, zeitlose Schönheit ist für die Ewigkeit gebaut. Ein Gruppe 5 Rennwagen ganz nach meinem persönlichen Geschmack. Eine sehr interessante Design Version zu den bereits im Rennstall vorhandenen CSL von Carrera.



BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®



Der Reifenverschleiß war dabei so enorm, wie man es sich kaum vorstellen kann. Schwächer motorisierte 3,5er waren besser dran und konnten gegen die starke Konkurrenz wie Porsche 935 und 934/5 gewinnen.

Weniger ist manchmal mehr, so auch unser unschlagbares Credo bei der Motorenstärke im Slotcar. Die Carrera Designversion sieht klasse aus. Super umgesetzte Farben und die Optik des 3,5CSL ist über jeden

Zweifel erhaben. Die erste Version und Folgevarianten haben wir ausführlich beschrieben. Wer nachlesen möchte, kann sich nach ein paar Mouse Klicks in den **Jim Hunt Magazinen No.45 und 50** dazu updaten.



Aus allen Perspektiven sehr schön anzusehen. BMW baute in den 70ern richtig schöne Autos, die neben starken Fahrleistungen eine magische Eleganz auf die Strecke und in die Köpfe der Zuschauer und Fans transportierten. Das hält bis heute an. Carrera hat den Hermetite sehr hochwertig gestaltet und wer den Wagen nach dem Renneinsatz zurück in die Box bringt, kann ihn stundenlang bestaunen.

BMW 3.5 CSL

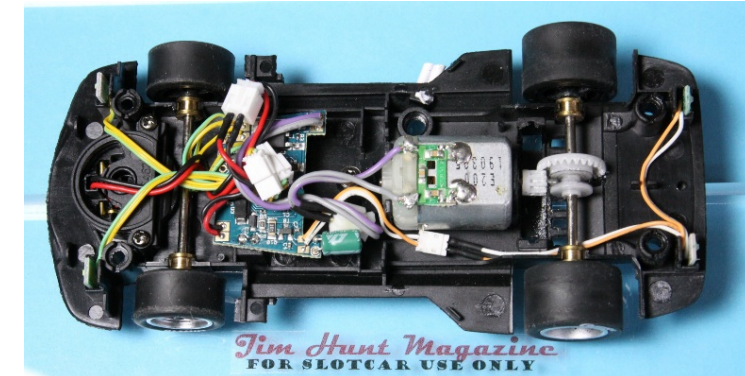
Tim Hunt Magazine®



Es gibt beim BMW zwei Versionen, die sich optisch auf den ersten, oberflächlichen Blick durch den markanten Heckflügel unterscheiden. Es gibt Versionen wie den Hermetite mit geschwungenem, langem Heckflügel.

Dazu gibt es Varianten, mit einem kurz und kompakt, fast schon in Kastenform ausgeführten Heckflügel. Auf allen Versionen sitzt auf dem Dach eine Spoiler Lippe, die den Anpressdruck erhöht. Auf den vorderen Kot-

Flügeln sitzen längliche Flaps, die für Stabilität des Vorderwagens bei hohen Geschwindigkeiten sorgen. Die ausladenden Kotflügel an sich müssen nicht beschrieben werden. Sie sind unübersehbar...



Zielflagge für den BMW. Er hat das Rennen vor den Porsches gemacht. Seine breiten Walzen auf der Hinterachse liefern einen sagenhaften Gripp. Vier luftgekühlte Messingradlager für sorgenfreie Rotationen der beiden Achsen. Der Mittelmotor sitzt als Inliner vor der Hinterachse und wuchtet starke M-Power auf das Getriebe. Lampen vorne wie hinten illuminieren den Bayern und lassen ihn auf der Strecke zudem sehr interessant aussehen.



Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



Carrera geht mit zwei neuen, sehr gelungenen Designs auf die Rundstrecke. Jim Hunt fährt beide und sagt, was abgeht...

Audi R8 LMS

Aston Martin Vantage GT3

Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®

Der Vantage GT3 leistet 535PS, die aus dem seriennahen 4 Liter V8 Turbo Motor gezogen wird. Das maximale Drehmoment von 700 Nm bringt den 1245kg schweren GT3 in Wallung und drückt ihn aus Kurven wie auf Geraden mit einer fantastischen Beschleuni-

gungsrampe zur Konkurrenzfähigkeit der anderen Hersteller. Der Aston liegt sehr ruhig. Sein langer Radstand und das neutral ausbalancierte Gewichtsverhältnis mobilisieren eine Basis für Einsteiger wie Profis. Ein leichtes Lösen der Karosserieschrauben reicht schon,

um im seriennahen Trimm ohne MTS konstante Runden mit einem stabilen Fahrverhalten abzuspuhlen. Die Slicks haften gut, mit etwas Pflege (Abziehen, Waffentöl) geht noch mehr. Wer noch mehr möchte, selbstverständlich ist der aufwändigere Umbau mit



Der Vantage ist ein solider Alleskönner, der auf kurzen wie langen Distanzen eine gute Figur auf dem Rennparkett macht. Ein transparenter Grenzbereich macht ihn vielseitig und beherrschbar. Das ermöglicht das Abspulen konstanter Rundenzeiten und nebenbei spendiert er viel Fahrfreude. Seine Slicks haften gut und mit ausgebautem MTS lässt er sich physikalisch bereinigt wunderbar im Limit bewegen. Optisch legt die Heart of Racing Version die Messklasse sehr hoch. Das Metallic Blau mit gelben Streifen unterstreicht sein britisches Understatement, wenn da auch vom brutalen Klang des Achtzylinders gesprengt wird.

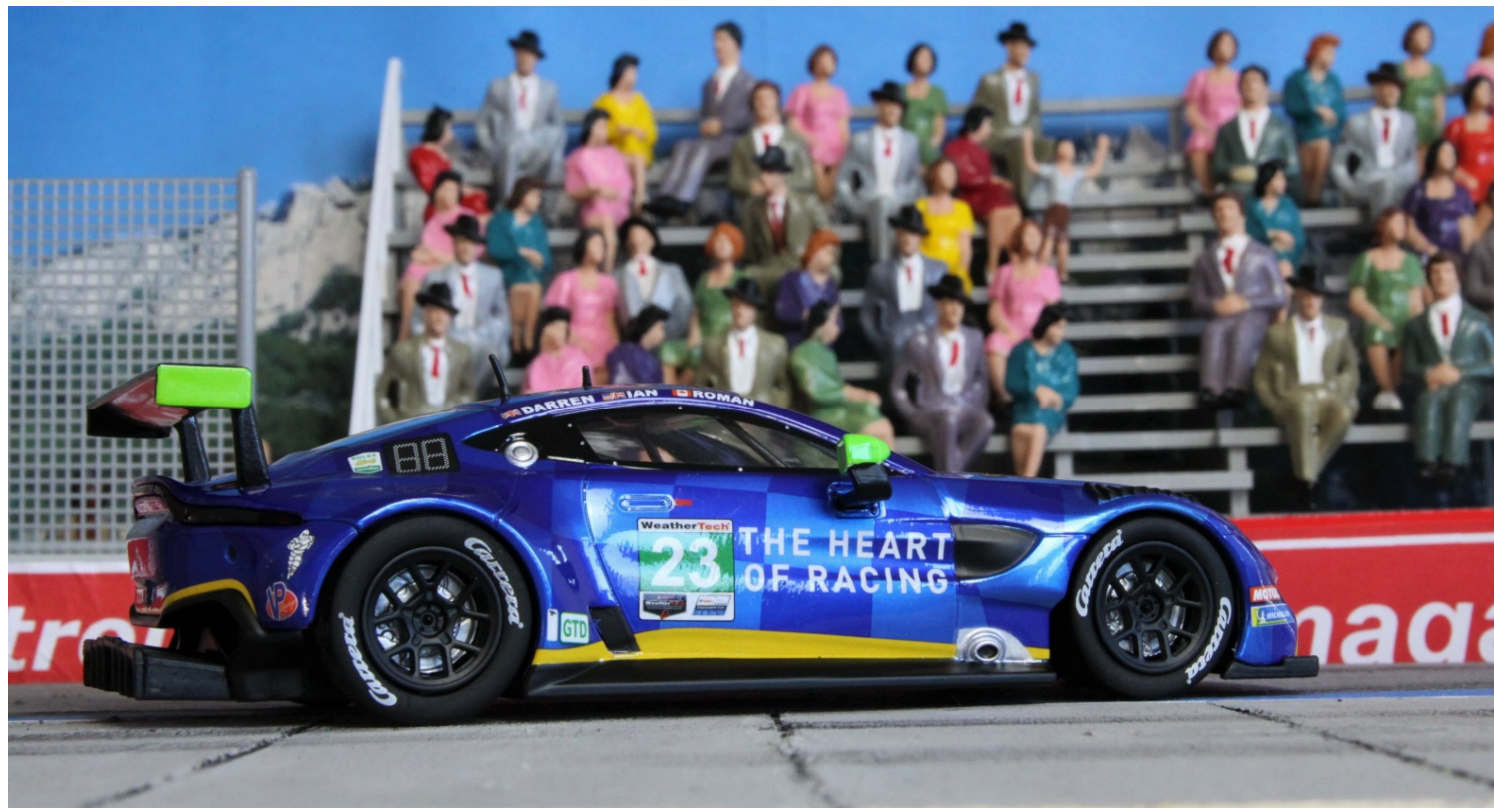
Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®

aufgebohrten Karosserie Schraubenaufnahmen im Chassis, mehr Entkoppelung und anderen Reifen ist möglich. Aber das ist alles nicht nötig, wenn alle anderen Konkurrenten sich auch dem seriennahen Renntrimm verpflichten. Das hält den Aufwand in bodennahen Luftschichten und wenn sich alle dran halten ist auch hier die Luft zum Gewinnen nach wie vor dünn. Es soll der beste Fahrer und nicht jener mit dem am aufwändigsten modifizierten Auto gewinnen.

Optisch ist der Aston Martin sehr hochwertig gestaltet. Lack und Details sind hervorragend inszeniert. Dazu gibt es solide Nehmer Qualitäten, die bei Carrera zum guten Ton gehören. Der Brite hält einiges aus und nicht jeder Abflug von Einsteigern mündet in einem stundenlangen Boxenstopp. Sein Flügel ist in die Linien des Hecks integriert. Alle weiteren Anbauteile können den einen oder anderen Rempler ab. Solide Messing Gleitradlager lassen die Achsen schön rotieren. Die Kunst-

stoff Sportspeichen-Felgen im Testwagen liefen schön rund. Sollte sie leichte Höhen- oder Seitenschlag Toleranzen aufweisen, helfen ein paar Runden auf der Reifenschleifmaschine. Richtig eingesetzt kann sie auch Kunststofffelgen auf gewuchteten Rundlauf bringen. Der lange L-Kiel wird seiner Feder beraubt. Das automatische Rückstell Ding mag manchen Einsteiger verwöhnen. Ohne MTS stört es eher durch seine Hebelkräfte die ruhige Fahrt in Kurven.



Durchzugsstark nimmt der Brite die Anhöhe und lässt dabei keine Zweifel aufkommen, wer das Sagen hat. Sein dumpf klingender V8 wird dabei zeitweise vom Pfeifen des Laders begleitet. Eine brachiale Symphonie.

Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®



Tauchen diese Augen im Rückspiegel auf ist für viele Game Over. Der typisch geschwungene Kühler mutiert in diffus Schwarz zum gierigen Riesen-Maul, das der 4.0 Liter V8 Turbo braucht.

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Der Ingolstädter Supersportler R8 ist ein Dauerläufer. Carrera hat mit ihm - auch nach seinem Facelift vor einiger Zeit - einen konkurrenzfähiger Boliden im Rennstall. Pluspunkt ist sein transparentes Fahrverhalten: kompakte Massen, eine breite Spur und ein maxi-

maler Radstand mit kaum Überhang nach hinten. Das alles liefert in Summe ein ausgependeltes Fahrverhalten, das auf Antrieb zu guten Rundenzeiten verhilft. Seine weit ausgestellten Schultern, sein flacher Bug machen auch optisch sofort klar, was abgehen wird.

Der Mittelmotor drückt ordentlich Kraft auf das Getriebe und wuchtet den Audi durchzugsstark auf Kurs. Dabei ist ihm der Kurvenradius egal. Er nimmt alles wie es kommt und hängt dabei jederzeit angriffslustig am Gas. Mit der passend gewählten Drehzahl ist man immer



Der R8 LMS aus Ingolstadt dreht seit einigen Jahren seine Runden auf der Strecke und auch nach seinem Facelift vor mittlerweile einiger Zeit ist er nicht klein zu kriegen. Ein nachhaltiger Renn-sport Wagen für Leute, die nicht nur konstante (Runden-) Zeiten wünschen. Die solide Audi Technik und die ausgeklügelte Konstruktion ist zeitlos schön und schnell. Wir sind gespannt, welche Design Versionen noch kommen werden.

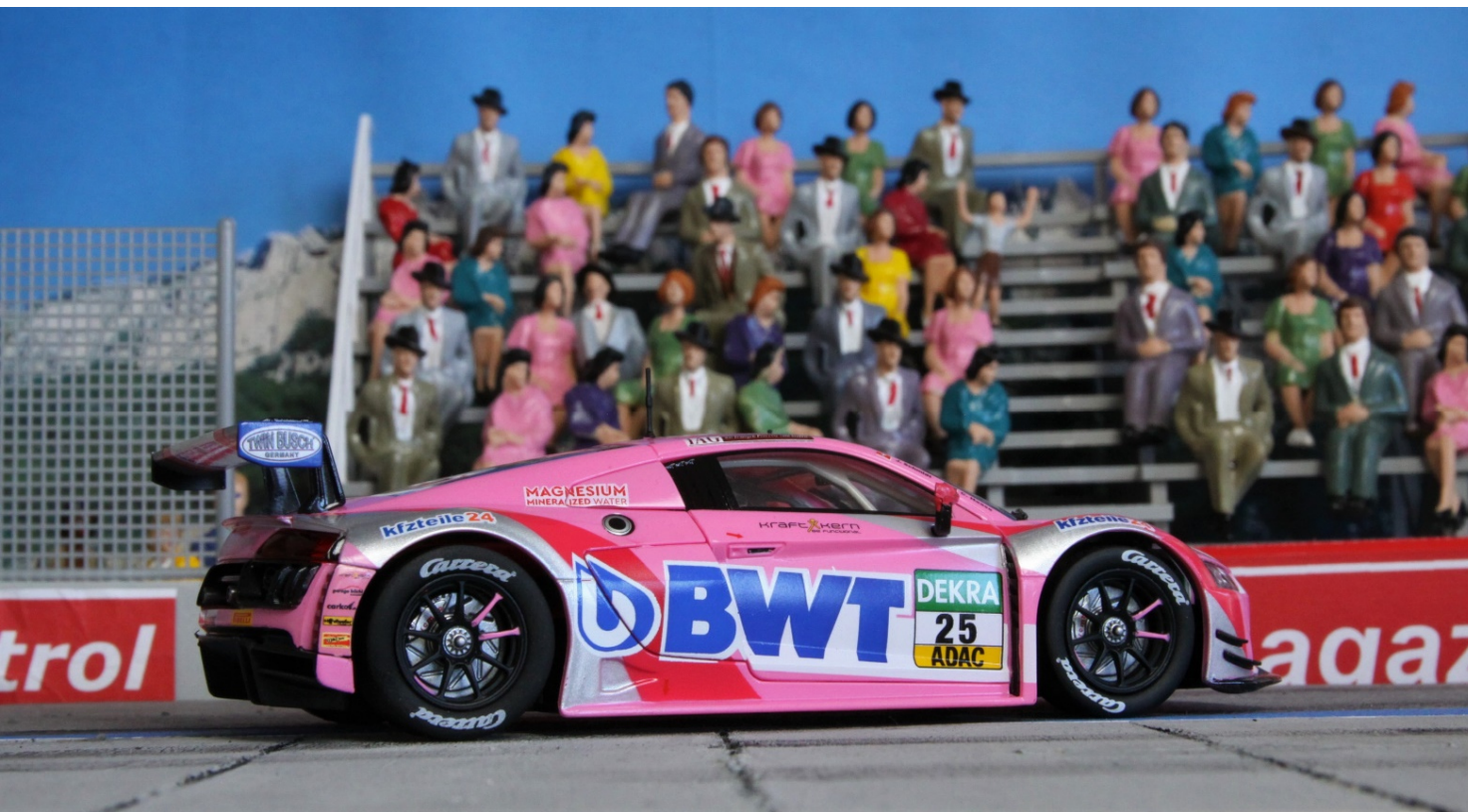
Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

gut mit von der Musik und kann die Konkurrenz im Feld durchaus kontrollieren. Selbstverständlich fahren wir physikalisch rein ohne MTS und Rückstellfeder im L-Kiel. Die Slicks ziehen wir ab und pflegen die hinten mit Waffen-Öl. Die Maßnahme erhöht ihr Grip Niveau. Das

reicht schon für eine ordentliche Gangart im Serientrain. Die Karosserieschrauben etwas lockern, um den Aufbau vom Chassis etwas zu entfesseln. Schon steht eine schöne Grundlage zur Verfügung, um seriennah wie möglich in einer Klasse anzutreten. Der Audi zieht

mächtig durch und man muss schon sehr spät vor Kurven bremsen, um ihn in Verlegenheit zu bringen. Wer kontrolliertes Vollgas drauf hat, findet im R8 LMS einen Partner, der den Piloten mit Leichtigkeit auf der Langstrecke vor seiner Übermüdung länger schont.



Trotz seiner Größe wirkt der Audi sehr gedrunen und macht klar, hier ist alles auf das Maximum konzentriert. Angriffslustig zieht er aus jeder Kurve und es macht mit ihm Freude, die anderen dabei zu kontrollieren.



Zentraler Grill mit viel Luftansaugvolumen. Ein gieriger Blick und enorm breite Schultern für eine perfekte Straßenlage in Kurven, Radius egal.



Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Wer sich auf ihn einstellt, fährt konstante Runden ohne tief in die Trickkiste greifen zu müssen. Lassen die Reifen nach vielen Runden nach, zurück an die Box und den Service wiederholen. Diese Notwendigkeit kündigt der Bayerische Supersportler mit einem leicht

labilen Heck beim Anbremsen vor Kurven an. Mit frisch aufbereiteten Reifen setzt er seine gelassen schnelle Fahrt auf der Ideallinie routiniert fort und brilliert dabei mit konstanten Rundenzeiten, so wie man es sich das wünscht. Wie Eingangs erwähnt: Ein Dauerläufer!



Pretty in pink! Der BWT Audi R8 LMS sieht dabei wunderschön aus, wenn man auf kräftige Farben steht. Akzente in Rot und Silber umspielen das Farbschema und tragen das gewisse Etwas zur optischen Gestaltung bei. Schwarze Rennspeichenfelgen mit pinken Streben zur schnellen Lokalisation der Ventile an der Box liefern einen schönen Kontrast zur lauten Lackierung. Der Audi ist auch nach Jahren ein konkurrenzfähiges Auto für die Startfelder bei der Le Mans Serie wie bei der GT3. Eine wunderbare Designversion für den Ausbau bestehender Startfelder. Garantie: mit den pinken BWT geht man im Feld nie unter.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei



Scalextric bringt
den Classic Bulli
fürs JW Gulf
Team. Ein must
have!

VOLKSWAGEN T1

Volkswagen T1

Scalextric baut die Flotte der VW Ur-Bulli aus. Diesmal kleidet ihn das Motto Gulf, was ein Selbstläufer werden dürfte. Die historischen VW Busse sind Selbstläufer, die innerhalb kurzer Zeit ausverkauft sind. Das Ur-Deutsche Raum- und Transport Wunder ist ein zeitlos

interessanter Begleiter, auch an der Rennbahn. Obwohl seine Fahrleistungen nicht an die von Rennwagen herankommen. Darum geht es bei dem Kultmobil nicht. Führt man ihn stilecht luftgekühlt und mit ausgebautem MTS ist entweder Blei Trimmung nötig, damit der kleine

Motor mit großer Leistung seine Boxer Kraft über die schlanken Räder auf die Straße bringt. Oder man besitzt ein regelbares Netzteil, das die Leistung mit moderateren Voltanzahlen angemessen auf die Straße bringt. Mittlerweile gibt es ein beachtliches Feld an VW

Jim Hunt Magazine®



Das berühmte Team um John Wyer muss schnell versorgt werden. Der VW Bulli ist ein robuster Lastesel, der Ersatzteile überall hin schleppt...

T1. Das aktuelle Exemplar hat neben der wunderbaren Lackierung des bekannten Rennstalls einen kompletten Dachträger montiert, auf dem man Ersatzteile und auch Räder von Gulf Rennwagen fixieren könnte. Zur Deko neben der Strecke, im Boxen Bereich, macht er auch eine gute Figur. Den Nähmaschinen Sound des VW Boxer Motors mit Ventilklopfen hat Scalex nicht übernommen. Motor und Getriebe schnurren seidenweich. Der neue Transporter ist eine Wucht und wirkt aus allen Perspektiven stimmig. Sowohl von seinen Proportionen

Volkswagen T1

wie seinem genialen Look. Ein doppelter Selbstläufer, den man schnell jagen sollte, bevor er davonrollt. Wer zu lange wartet kann ihn später sicher zu Mondpreisen

in der elektronischen Bucht erwerben. Die jüngere Vergangenheit hat gezeigt, dass die T1 eine wertstabile Anlageform sind, die man nicht mehr hergibt, wenn

man sie einmal hat. Eingefleischte Automobilfans unterdrücken in dem Fall ihre Spekulations-Zocker-Gene und bleiben dem VW Ur Lastesel treu. Bevor



Überall auf der Welt war der T1 beliebt. Sein robuster Boxermotor war einfach zu reparieren.

man so ein historisch wertvolles Kulturgut verkauft fährt man es lieber selbst. Retro ist immer angesagt und bleibt bei einer großen Fangemeinde immerzu salonfähig. Es gibt Autos, die werden nie uncool. Der Volkswagen T1 gehört dazu. Mit Gulf Lackierung wird er noch eine Spur lässiger. Aber das kann man von jeder aller bisherigen Ausführungen sagen. Jede Einzelne ist für sich genial.

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

PLYMOUTH BARRACUDA

*Dan Gurney's Hammerteil
zaubert sonoren V8 Sound
auf die Strecke. Scalextric
hat optisch und technisch
alles gegeben...*





Plymouth Barracuda

Jim Hunt Magazine®

Eine sehr spezielle Designversion kommt diesmal von Scalextric. Sie bedient die großvolumige V8 Fraktion nicht nur in den USA. Auch hier bei uns leben Fans. Es geht um den blauen Plymouth Barracuda aus der TransAm 1970. Mit Dan Gurney am Steuer kann nichts

schief gehen. Der Name zieht, seine Fahrkünste sind über jeden Zweifel erhaben und daher geht es ohne Reue um den Kurs, als gibt es kein Morgen. Die mächtige Spoiler Schaufel am Bug wirkt heute sehr befremdlich. Aerodynamik zu der Zeit sah in den USA

eben so aus. Man nahm ein Brett, fräste zwei Lüftungsschlitze hinein, damit die Bremsen etwas mehr vom Fahrwind abbekamen und schon war der Abtrieb an der Vorderachse fertig. Unter der Haube ein böses V8 Aggregat. Über den Hubraum halten wir uns bedeckt.



Durchzugsstark, durchschaubar im Grenzbereich. Der Plymouth Barracuda ist eine geniale Maschine aus der Zeit als der Sprit noch günstig und Autos richtig laut sein durften. Das solide V8 Coupé aus den Vereinigten Staaten ist ein zeitloser Begleiter auf der klassischen Rennstrecke für Freude sehr großer Brennräume und dumpfer, lauter Töne. Es ist wichtig, charakterstarke Mobile zu pflegen und der Nachwelt zu zeigen. Das stellt eindrucksvoll unter Beweis, dass Autos ohne Windkanaltests und rechnergestützten Optimierungswahn richtig schön sein können. Es muss keine Wehmut aufkommen. Scalextric hat den Boliden startklar...

Plymouth Barracuda

Jim Hunt Magazine®



Erstens ist er geheim. Zweitens bleibt er geheim. In der Trans Am gab es schon Regeln, aber wer sagt, dass sich jeder daran hielt? Das Klangpaket unter der Hutze ist vielversprechend und verkündet drehmomentstarkes Hubraum Treiben. Gewichtseinsparung: der Plymouth

Cuda kommt mit nur einer Sidepipe aus. Sie sitzt unter dem Schweller der Beifahrerseite und spuckt Abgase aus den Brennräumen des V8. Hin und wieder ist eine Stichflamme zu sehen, wenn ich vor Kurven kurzzeitig in den Schubetrieb übergehe. Überschüssiger Erden-

Saft aus Texas verpufft in einer unüberhörbaren Fehlzündung. Yeah, so lieben ich das. Die Fans auch. Rennen fahren in den 70ern war eine schöne Sache. Die Zuschauer saßen unmittelbar am Streckenrand und man konnte im Vorbeifahren ihre Gesichter sehen. Auf



Breite Schultern, aggressiver Blick und eine mächtige Schaufel am Bug. So fuhr man in den 70ern Rennen in den Staaten. Dazu viel Hubraum.

der Fahrerseite war das absolut kein Problem. Denn wir konnten fahren! Ohne elektronische Nanny Systeme an Bord. Hubraum, Hubraum, breite Reifen und eine süße Portion Wahnsinn als Ausgleich, falls der Hubraum doch zu knapp bemessen wurde. Wenn am Morgen Bodennebel über der Strecke lag, war das egal. Die mächtigen V8 Aggregate saugten ihn weg und die Sicht war spätestens in Runde Zwei frei.

Plymouth Barracuda

Jim Hunt Magazine®



Die blaue Lackierung sieht klasse aus. Metallicfarben in Kombination mit Regenbogen ähnlichen Kontrasten in Gelb-Orange-Rot zaubern als Streifen einen genialen Look auf das Blechkleid der sonor wummernden Maschine. An der Front zwei aggressiv kleine Haifisch

Augen. Die schmal schlitzigen Hecklichter verbergen sich hinter Chrom Gittern. Ein ehrliches Auto mit festem Charakter auf der Strecke. Der Scalex Sidewinder mobilisiert die Kraft des V8 nahezu nahtlos quer durch alle Drehzahlen. Ein weiterer Vorzug: seine Bremse ist

für einen US Boliden sehr gut. Man kann den Cuda spät vor Kurven ankern und ihm sofort im Scheitelpunkt wieder aufs Bodenblech treten. Die Reifen haben einen guten Gripp. Sie sitzen auf weiß lackierten Klassik Felgen, die silberfarbig lackierte Naben-Abdeckungen



Schicke Regenbogen Farben und Rücklichter schön verkleidet hinter schicken Chrom Gittern.

besitzen. Feine Details werden groß geschrieben. Der Kühlergrill ist mit feinen Zierleisten eingefasst. Zwei tropfenförmige Rückspiegel für den Blick nach hinten. Frischluft strömt über einen Schnorchel ins Cockpit. Ein Käfig schützt im Ernstfall. Der Frontflügel ist wie bei anderen US Klassikern von Scalex geschraubt. Baut man die Karosse von Chassis ab, kann man ihn abnehmen und weglassen, wenn man sich an der großen Schaufel stört. Die Schrauben fixieren den Aufbau auch ohne das Zusatzteil. Wir bleiben authentisch und lassen das große Ding mit Logo dran.



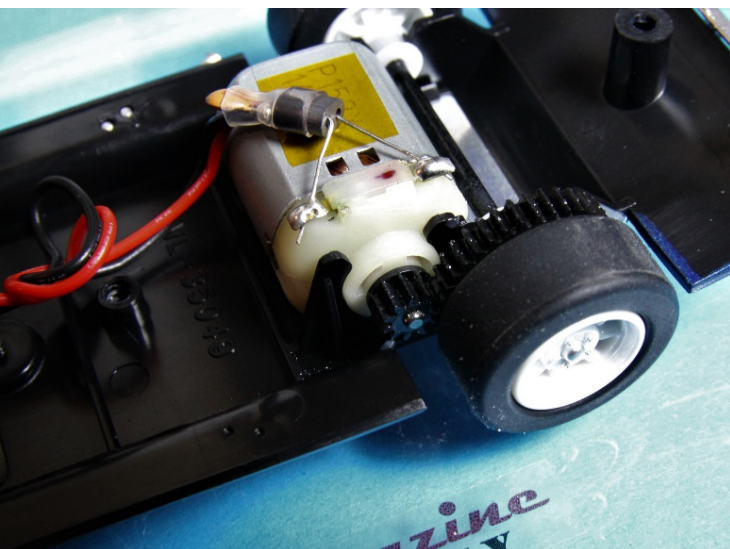
Plymouth Barracuda

Jim Hunt Magazine®

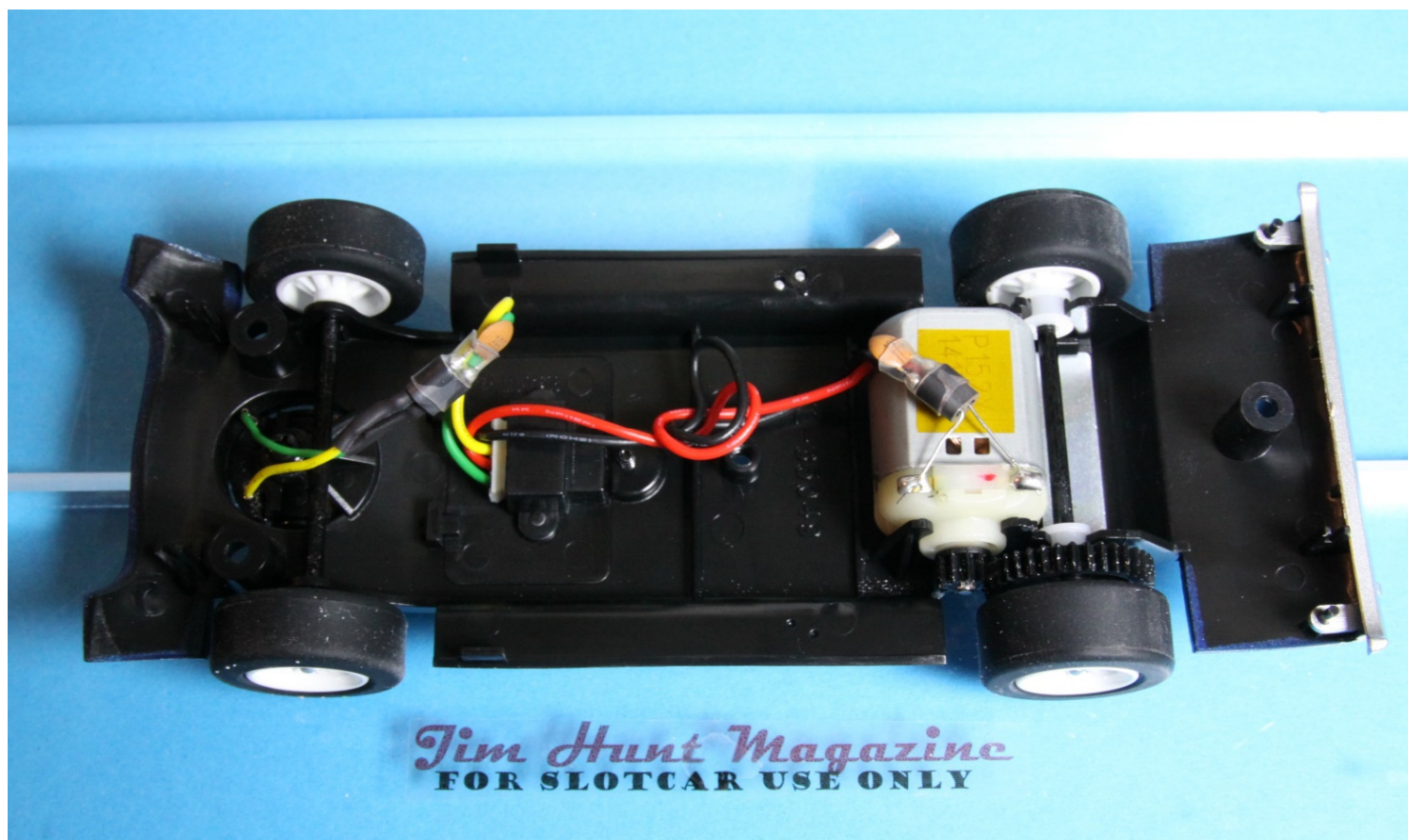
Selbstverständlich fahren wir ohne MTS. Das haben wir ausgebaut. Frei wie in den 70ern fahren: physikalisch rein, ohne Stützräder, ohne Magnetsauger. Sollte das Heck einmal kommen. Kein Problem. Der Sidewinder

hat jederzeit genug Durchzugskraft, um es abzufangen. Ein Tritt aufs Gaspedal und durchziehen. Fans lieben das, wenn es laut wird und dicke schwarze Striche auf dem qualmenden Pflasphalt zu sehen sind. Der Cuda ist

eine wunderbare Designversion. Wir freuen uns auf hoffentlich noch einige Plymouth Varianten. Die 70er leben zeitlos weiter. Für den Spirit braucht man nur das passende Rennauto und Outfit. Danke Scalextric.



Der Sidewinder V8 sitzt schwergpunktgünstig vor der Hinterachse. Die Slicks mit angemessener Breite haben guten Grip. Sie halten die Option in Reserve, es im Drift qualmen zu lassen. Wenn man dem Cuda in Kurven aufs Bodenblech tritt ist das kein Problem. Sein Heck kommt und mit feiner kontrollierbarer Amplitude. Feinen Gasstöße kontrollieren. Das stufenlos schaltenden Getriebe arbeitet butterweich, dreht seidenweich hoch und schöpft das Drehmoment des Motors optimal aus. Es verleiht dem Plymouth eine präzise Bremse, was für US Boliden eine Besonderheit markiert.



Langer Radstand für Laufkultur auf Geraden wie in Kurven. Die Slicks der Hinterachse sind breiter als die Führungsräder der Vorderachse. Die starre Hinterachsen mit Differentialsperre sorgt für eine verlustfreie Kraftübertragung. Das hintere MTS Fach unter der Hinterachse füllen wir mit einer Lage Trimmblei.



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Scalextric hat zwei neue Capri MK III Designversionen.



Ford Capri MKIII

Jim Hunt Magazine®

Heute besuchen wir Ford's Motorsport Hauptquartier. In der diskreten Halle: Kein Werkstatt Geruch, keine Ölflecken, kein Staub. Alles ist blitzsauer wie in einem Operationssaal. Heute geht es hier um das Gegenstück

zum Opel Manta: Den Ford Capri. Wir bekommen zwei Modelle zur Ansicht. Der Eine fuhr in Spa. Der Andere in einem englischen Rennstall, der damals durch seine rote Farbe bekannt war. Den Capri MKIII kenne ich gut

aus meiner Kindheit. Ein Hammerteil. Besonders die Dreiliter Sechszylinder mit ihrem markanten Klang mochte ich sehr gerne. Neben den alltäglichen Versionen im Straßenbild gab es neben der Großserie



Die Spa Version in klassisch weiß mit blauen und roten Streifen umgarnen den Hauptsponsor Esso. Die zeitlose Farbkombi sieht genial aus. Rote Minilite Felgen liefern optisch den letzten Schliff.



Ford Capri MKIII

Jim Hunt Magazine®

auch Capris, die ausschließlich für die Rennstrecke modifiziert wurden. Tuner Scalextric aus England hat aktuell zwei Wagen neu aufgebaut und ich freue mich besonders darauf, die Autos nicht nur zu fotografieren zu dürfen. Ich fahre heute beide Ford und noch besser:

Wir sind zum Glück bei keiner Oldtimer Veranstaltung mit stoisch langweiligen Gleichmäßigkeitsfahrten. Wir sind auf einer Rennstrecke und lassen mindestens einen Satz Reifen pro Auto abbrauchen. Nichts wie rein in den zeitgenössischen Fahrerdress. Welch brutale

Farben. Über die feuerfeste Unterbuxe kommt der übel glänzende 80er Jahre Overall (Herrje sieht das scharf aus). Die engen Fahrerschuhe schnüren, Handschuhe, Sturmhaube und Helm auf. Nichts wie ins Cockpit. Tür auf, Käfigklettern und anschnallen. Elektrik an und den



Klassisch rot mit weißen Logos, dazu schwarze Stoßstangen und Zierleisten. Minilites mit silberfarbigen Felgenhörner unterstreichen den cleanen Look. Unter dem Schweller: ein Flammrohr für kernige Töne.



Vier angriffslustige Augen und eine schwarze Heckspoiler Lippe für Grip an der Hinterachse...



Ford Capri MKIII

Startknopf drücken. Der Motor springt an. Der Gasfuß spielt noch zurückhaltend auf dem Pedal. Langsam spricht der Motor im unteren Drehzahlbereich an und lässt verlauten: da geht was, wenn das Geläuf und das

Öl warm sind. Erster Gang. Definiertes Klacken. Die stramme Sportkupplung fordert meine stramme Wade. Ich tuckere aus der Halle, Pfeile weisen den Weg. Ich lasse ihn weiter hochdrehen und freue mich am

Zuwachs an Drehzahl und zügiger Gasannahme. Rohr frei! Heißeres Fauchen lässt hoffen. ich lasse es ruhig angehen, ein Motorschaden nach dem Start wäre mir peinlich. Meine Instrumente zeigen: Das Öl ist jetzt fast



Der Rote von Gordon Spice Racing...

auf Betriebstemperatur. Zügiges Rollen mit härteren Beschleunigungsrampen. Öl ist warm, keine Reue! Hart aufs Blech treten und laufen lassen. Der MKIII dreht spontan voll aus und lässt keinen Zweifel offen, dass im Inliner Motorraum wilde Tuning Modifikationen statt fanden. Das Getriebe schaltet seidenweich. Eine heckgetriebene, ehrliche Maschine, die trotz schlanker Spur Kurven gutmütig nimmt. Reserven stehen bereit, die vor unkontrollierten Botanik Abgängen schützen. Klar fahre ich ohne MTS, der Hafthilfe für Einsteiger. Ein authentischer Capri muss eine Heckschleuder sein! Da bin ich ganz streng mit mir und bleibe Purist. Leute die auf Retro machen, aber Nanny Technik brauchen, um flott zu fahren sind nicht meine Liga. Der transparente Grenzbereich ermöglicht kultivierte Drifts, wenn man

Ford Capri MKIII

Jim Hunt Magazine®

das möchte. Ja, ich will! Ja ich muss! Es macht schlichtweg Freude und zaubert mir ein breites Grinsen unter das Visier, wenn ich den Capri bewusst quer durch die Kurven treibe. Der getunte Ford Motor klingt dabei fantastisch und ist drehzahlfest. Komplett in tiefer

80er Melancholie versunken, gefällt mir jetzt sogar mein schräger Fahrerdress. Die Farben bleiben immer noch geheim. Das Schnittmuster auch. Sparco hatte damals entweder eine optische Schaffenskrise oder Näherinnen aus Wladiwostok beschäftigt. Dort trug

man früher sicher solche Farben plus Schnitte und gehörte damit zur Crème de la Crème auf dem lokalen Style Parkett. Autos, Musik aus den 80ern... beides ist bis heute salonfähig. Die Mode von damals... bitte nicht nochmal. In JHM 50 war der Capri schon Gast...



24h Spa 1981 von Woodman, Buncombe, Clark



Absauganlage Reifenschleife

ehrlicherfranz

Jim Hunt Magazine®



Nicht jeder hat eine Werkstatt, in der Schmutz keine Rolle spielt. Selbst am Küchentisch können mit der selbst gebauten Absaugung Reifen problemlos geschliffen werden.

Heute zeigt euch *ehrlicherfranz* wie Ihr eine raffinierte Absauganlage für die Reifenschleifmaschine selbst bauen könnt.

Wir benötigen eine einfache Kuchen Kasten Box. Gab es für schlanke 2 € im Supermarkt Billigregal.

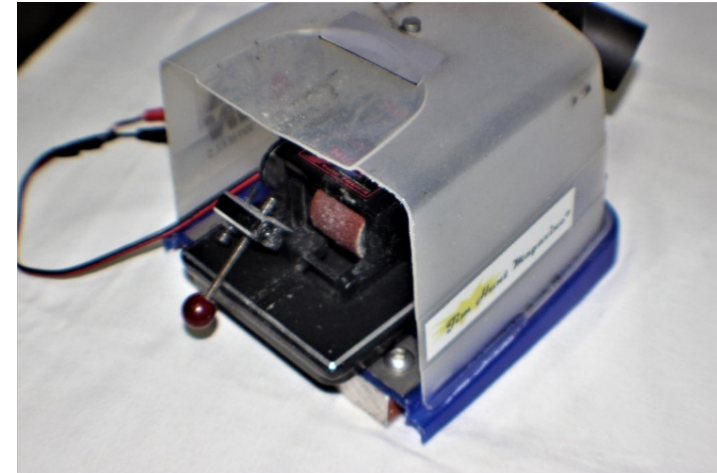
Die Box zerschneiden wir in zwei Teile. Wir benötigen nur eine Hälfte. Die Zweite kann ein anderer nutzen.

An einer Rückseite wird ein Loch gebohrt und darin ein altes Staubsauger Rohr eingeklebt. Das findet man auf dem Wertstoffhof gratis.

Für einen besseren Stand der Reifenschleife wurde auf der (blauen) Unterseite der Box eine Metallplatte fest verschraubt.

Den Staubsauger den es in jedem Haushalt gibt, hinten an der Box anstecken.

Los geht's mit Reifenschleifen. Yeah! Wer dabei laut AC/DC hört, stört sich nicht am Staubsauger Sound. Bei „Satellite Blues“ oder „Highway to hell“ erziele ich immer die besten Reifensätze...



Eine Kuchen Kasten Box wird mit einfachen Mitteln für den High Tech Low Budget Einsatz modifiziert. Reifenschleifen ohne Feinstaub...



Sauberes Reifenschleifen wo immer man will...

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazine.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

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

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

Schlechte Verlierer

Was ist da los?

*Rennen fahren,
Sportlichkeit,
Alltag und gute
Freizeit.*



Schlechte Verlierer

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Es ist unbestritten: Rennen fahren hat **Wettbewerbs-Charakter**. Es geht ums besser und schneller sein. Sich gegen andere Mitbewerber durchsetzen und in der Endabrechnung so viele wie möglich hinter sich lassen. Jeder, der ernsthaft Rennen gefahren ist, kennt den schmalen Grat zwischen Sieg und Niederlage. Den Tanz auf Messers Schneide. Das Spiel mit Physik, Physiologie und Psyche. Jeder wirft unterschiedliche Talente in die Waagschale. Wer keine Ahnung von Naturwissenschaften hat, wird scheitern. Das Auto fliegt ab, verliert in Kurven die Haftung. Oder es mangelt am Grip Aufbau am Start oder beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Das Timing spielt eine entscheidende Rolle. Zu früh ist ebenso kontraproduktiv wie zu spät. Wer körperlich nicht fit ist, wird bei längeren Distanzen an physiologische Grenzen kommen. Gesunder Körper, gesunder Geist. Die Seele spielt eine entscheidende Rolle. Vielleicht sogar die Stärkste, wenn das oft unterschätzt wird. Denn darüber reden die Leute nicht gerne öffentlich. Es gibt im Hochleistungssport nicht umsonst mentales Training und Sportpsychologen. Sie versuchen Athleten im Vorfeld zu programmieren. Ziel ist es, dass das volle Repertoire an Fertig- und Fähigkeiten zielgerichtet und punktgenau im Wettkampf abzurufen. Rennen gewinnt man im Kopf. Klar spielt auch die technische Komponente eine entscheidende Rolle. Wer ein Auto fährt, das technisch nicht auf der Höhe ist, wird vorne nicht mitspielen können. Es sei denn, ein Ausnahmekönner ist am Drücker. Er bedient das Gerät, schöpft seine kompletten Reserven aus und schafft es sogar über das Limit hinaus das gewisse Extra aus sich und der Maschine heraus zu kitzeln. Alles in Allem sind das unbestreitbare Parameter... Aber mal ehrlich. Worum

geht es eigentlich bei unserem Rennen fahren? Keiner verdient sein Geld damit. Keiner hat Sponsoren, die auf die maximale Erfüllung abgeschlossener Verträge bestehen. Wir sind alle **Gentlemen Driver**, die aus Spaß an der Freude antreten. Weil wir es können. Weil wir es uns das leisten können. Den Luxus Spaß zu haben, ohne ernsthafte Verpflichtungen eingehen zu müssen. Warum also gibt es Leute, die dabei abgehen, als ginge es ums Überleben? Obwohl es in Wirklichkeit nur eine Passion ist. Die Passionsspiele in Oberammergau sind mehr Geschäft als Passion. Unsere Passion ist kein Geschäft. Es ist Spaß, ein tolles Freizeitvergnügen. Warum verzichten so viele Leute auf die zweite Silbe, das Vergnügen? Da wird aufwändig und verbissen an Slotcars getunt. Viel Geld, Zeit und Mühen investiert. Feinmechanische Tricks und Kniffe einbezogen. Spezialmittelchen aus der Hightech Industrie bemüht, damit alles noch ein Quäntchen besser dreht, flutscht, gleitet und präziser läuft. Klar, auch das gehört zum Rennen fahren dazu. Leute werden sich finden: jene, die sich innerhalb ihrer Anspruchsklasse dem Thema annähern. Das kann jeder gestalten, wie es ihm gefällt. Egal ob out of the box. Mit oder ohne Magnet. Mit etwas Aufwand: Oder mit feinmechanischen Hochtechnologie Ansprüchen, viel Budget, um andere in ihrer Freizeit zu überholen. **Worum geht es eigentlich beim Rennen fahren?** Ayrton Senna beeindruckte mal bei einem Interview... er hat in der Formel 1 alles erreicht... Frage: Was war für ihn der interessanteste Gegner? Er überlegte kurz und meinte... „Es gab früher, als er völlig unbekannt war beim Kartfahren einen anderen Fahrer... Es ging weder um Image, noch um Geld. Es ging um Mann gegen Mann. Es war purer Rennsport. Rennsport in seiner reinen Form.“



Streitbare Macht oder Wiederkäuer? Beides stiftet oft Unfrieden unter Freizeit Akteuren.



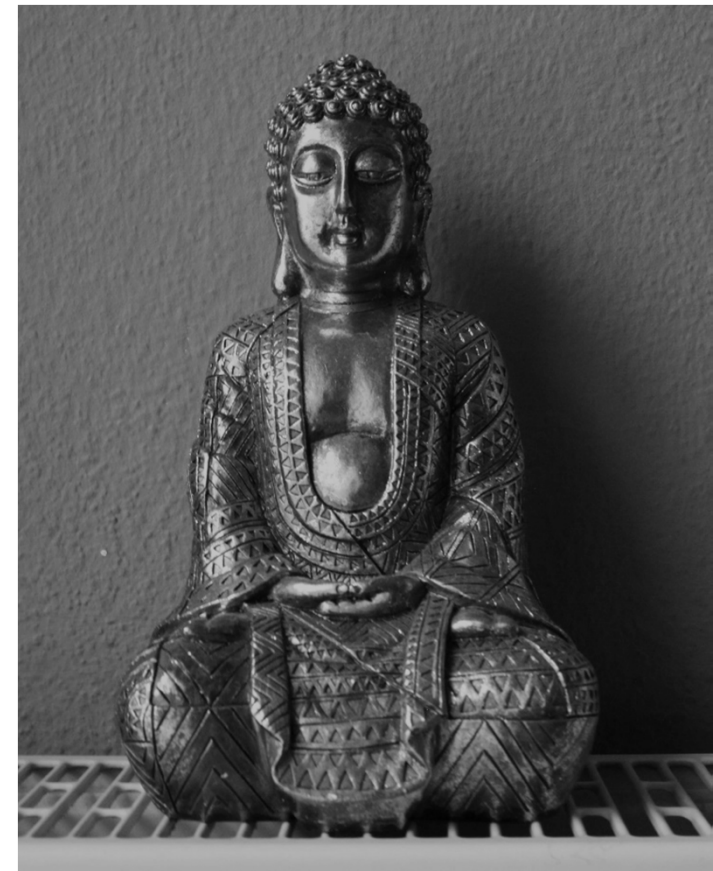
Schlechte Verlierer

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Weise Worte eines F1 Weltmeisters... Alle verstummte, denn jeder hatte erwartet, er würde die Schlachten mit seinen Erzrivalen nennen. Warum gehen manche Leute beim Slotten derart ab? Es wird diskutiert. Gekämpft: Gestritten. Weil sich mal einer in der Kurve angelehnt hat. Das Auto zu schnell sei oder was noch an Pseudo-Argument den Spaß verderbt. Warum gibt es Leute, die nach einem Rennunfall weiterfahren, obwohl die Marshals zum Anhalten aufgerufen haben? Heimlich einen halben Meter gutmachen? Wer so arm ist, sollte nicht viel Geld in das Tuning seiner Slotcars investieren. Sondern über Spaß an der Freude, puren Rennsport... grundsätzlich über Sportlichkeit nachdenken. An Ayrton Senna und seine Worte denken. Eine traurige Entwicklung, dass unabhängig von Corona, **immer weniger Lust** haben, sich im Wettbewerb anderen zu stellen. Vielleicht weil es welche mit spezieller Ethik gibt, die sich dem Thema eigenartig annähern. Sie finden irgendwann nur noch Distanz. Von jenen, die auf solche Dinge in ihrer Freizeit keinen Bock haben. Viele möchten fahren, eine gute Zeit haben und mit Leuten unterwegs sein, die genauso ticken im Hobby. Egal auf welcher Technologiestufe sie sich und ihre Boliden einordnen. Sie möchten darin keine fundamentalistische Ersatzreligion sehen. Ein Sieg im Rennen ist schön und liefert Bestätigung. Der inhalierte Geruch des Erfolgs fühlt sich gut an. Zudem gibt es weitere gute Platzierungen. Ohne die wäre ein Rennen sinnlos. Gäbe es andere Ränge nicht, gäbe es keine Gewinner, Zweite, Dritte, ... Vorletzte, Letzte. Auch rote Laternen haben ihren Reiz. Es gibt Sieger der Herzen. Sieger über den Alltag. Ihr Lorbeer: Eine gute Zeit gehabt zu haben. Abgeschaltet zu haben. Freude gehabt zu haben. Sich aufs nächste Mal freuen.

Gibt es wirklich so viele schlechte Verlierer? Dabei sein ist alles: Der olympische Gedanke. Vielleicht sollten sich manche darauf besinnen. Wenn es mit dem Sieg oder einer guten Platzierung klappte: Sich in aller Bescheidenheit freuen. Denn auch als Sieger hatten sie vorher eine gute Zeit mit anderen Rennfahrern an der Bahn. Es geht nicht um mehr. Wer das anders sieht, braucht Impulse. Weder beim Sportpsychologen, noch beim mentalen Trainer und schon gar nicht im Hightech Wahn. Obwohl dann vielleicht schon etwas zu überdenken ist. Fahrt entspanntes Vollgas und genießt die Zeit mit anderen! Seid fair und fahrt identisches Material, egal mit wieviel Aufwand. Weniger ist oft mehr. Darum geht's beim Rennen fahren in der Freizeit. Gentlemen Driver sind Freigeister...



Regelmännchen oder lieber pure Gelassenheit? Nicht jeder möchte in kostbarer Qualitätszeit den harten Wettbewerb. Fahren ja... aber nicht, als ginge es ums Leben. Die gute Zeit mit anderen und schöne Fahrerlebnisse mit dem Auto zählen oft mehr als Zoff ums Regelwerk, heiße Diskussionen übers Fahrzeugtuning...



GOKARLI *rennbahnshop*

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

WIR SEHEN UNS IN NO.54!



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. In die Artikel fließt Erfahrung aus dem Motorsport ein. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben! Als Dankeschön: Der Download des E-Papers Jim Hunt Magazine ist kostenfrei.