

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

59



Carrera®



carrera-toys.com

Porsche, the Porsche shield and the distinctive design of Porsche cars are trademarks and trade dress of Porsche AG. Permission granted.



 [@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®

Neustart 23

Das neue Jahr startete holperig. Viele nervige Dinge passierten. Leid und Trauer. Der Ukraine Konflikt. Überhöhte Lebensmittel- und Energiekosten, die viele in Existenznot bringen. In China nahm Corona eine neue Dimension an und zum Glück schaffte es die EU nach gefühlt ewig langsamer Diskussion endlich eine Testpflicht für Einreisende aus China einzuführen, während zeitgleich Quarantänebestimmungen bei Erkrankten in unserem Land purzelten. Man muss nicht alles verstehen. Ken Block, der Driftkönig ist von uns gegangen. Rosi Mittermayer auch. Die Sängerin von ‚The Cranberries‘ ging. Private Tragödien, die immer wieder passieren werden und zum traurigen Lauf der Dinge gehören. Genießen wir Zeiten, in denen es besser läuft. Es sind die kleinen Momente, die eigentlich die richtig Großen sind. Manchmal freue ich mich über sinnfreies Gemecker von Leuten. Es zeigt mir, dass es ihnen gut gehen muss, wenn sie Zeit und Muße haben, sich über ungelegte Eier zu erregen. Noch besser scheint es manchen zu gehen, wenn sie sich über Slotcars aufregen können, die es noch gar nicht für den Endverbraucher gibt. Trotzdem wissen

einige besser Bescheid als Fachleute und Insider. Schade, dass diese selbsternannten Hobby Global Experten nicht beim Hersteller angestellt sind, dann würde alles perfekt laufen. Vielleicht tut es den Leuten auch nur gut, einmal gehört zu werden. Psychohygiene, die hilft, um weiter machen zu können. Wir leben in anderen Zeiten. Es hilft nicht immer, sich als Motivationshilfe noch schlimmere Dinge ins Gedächtnis zu rufen, als das, was grad passiert. Schlimm ist relativ und für jeden individuell. Manche neigen in der Schule zum Heulen, weil sie eine Zwei, noch schlimmer eine Drei geschrieben haben. Andere geraten in eine Lebenskrise, weil ihr Auto im Regen nass und schmutzig wurde. Und es gibt auch richtige Probleme. Ukraine hin oder her. Wenn hierzulande jemand kein Geld mehr hat, seine Miete zu bezahlen, überhaupt Wohnraum zu finden. Keine Heiz- und Stromkosten stemmen kann oder abwägen muss: Heizen und Hungern oder Essen und Frieren... das ist schlimm. Ein Skandal im reichen Deutschland, das durch konsequentes Kaputtsparen und einseitigem Optimierungswahn in einigen Bereichen Schlagseite bekommen hat.

Krankenhäuser, ein schlimmes Thema. Man muss genau hinschauen, bevor man (ver-)urteilt. Was ist da los? Bei den Leuten? Im Land? Auf dem Kontinent? Auf der Welt? Zurück zu Luxusproblemen. Die Preise für manche Slotcars sind auf empfindliche Dimensionen geklettert. Konsequenz der Marktlage. Aber ein schön gemachter Fly für Ü70 Euro... ein Gradmesser, der bei vielen die Kauflaune einfrieren dürfte, weil das Geld für andere Dinge notwendiger gebraucht wird. Trotzdem ist das Glas immer halb voll. Es muss weiter gehen und das wird es auch. Die Slotszene lebt und es kommen viele Neuheiten auf den Markt. Einige Händler sind nach kurzer Zeit mit bestimmten Artikeln ausverkauft. Es geht was, das ist gut. Mit den Monaten hat sich in 2023 einiges relativiert. In Deutschland wurde die Pandemie für beendet erklärt. Das ist doch schon was. Wir zeigen in dieser Ausgabe ein Feuerwerk an Designversionen. Und den Thunderslot Shelby GT350. Schöne Neuheiten für die Rennen daheim oder im Club. Egal ob man sich messen möchte oder für sich fährt. Viel Freude dabei. Der Frühling ist da: ein Lichtblick! Das neue Jim Hunt auch!

Viel Spaß mit der No.59!

Jürgen Kellner

Herausgeber



BahnOrama

John Blizzard Jr. Garage aus den USA



Tracktests

Rundstrecke:

- *Shelby GT350 von Thunderslot*

Designversionen

- *Porsche 917K Shell von Carrera*
- *Gruppe 5: DRM Fieber – neue Porsches, neuer Ford und ein BMW 320 Flachbau*
- *Porsche: 917-10K RC Cola und 917K Martini*
- *Mini Cooper S Gulf*
- *BMW M1 in 124 Digital*
- *VW T1 Castrol*
- *Ford GT MKII Gulf*
- *Porsche 997 RSR Rothmans*
- *Ford US News: GTE und Mustang GTY*
- *GT3 News: AMG und McLaren 720S*
- *F1 John Player Special*
- *Dodge Monaco: Bluesmobile - Moviecar*

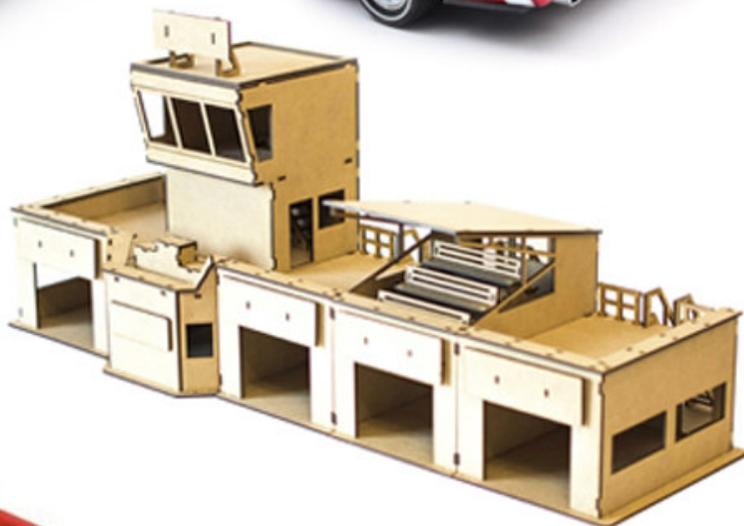




www.Slot-Stop.de

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

THUNDERSLOT

Shelby GT350

*Lange erwartet, heiß diskutiert und noch heißer gefahren:
Der neue Thunderslot hat eine Mission: Siegen! Wie fährt
sich die großvolumige V8 Fahrmaschine aus Italien?*



Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot hat lange ein Geheimnis um den Neuen in der hauseigenen Flotte gemacht. Dann kamen die ersten Bilder. Der Ford Mustang ist von den Italienern zu haben und es war klar, dass sein Fokus auf Dynamik und Leistung auf der Rennstrecke liegen wird.

Die Erwartungen wurden nicht übertroffen und man bekommt was man von Thunderslot erwartet: Leistung und Fahrtechnik pur, wie bei Shelby. Der Klassiker von 1967 ist in vier Farben zu haben. Cremeweiß, Blau, Grün und Silber. Jeder hat einen akzentuierten Doppel

Streifen von Bug bis Heck, plus Seitenstreifen am Schweller. Im Kühlergrill sitzen zwei Zusatzscheinwerfer, die den grimmig blickenden Augen zur Seite stehen. Zwei Seitenspiegel, ein Tankdeckel am Heck. Lenkrad, Schaltkulisse und ein Käfig im Innenraum.



Maximal reduziert auf das Wesentliche. Wenig Gewicht, wenig Details und trotzdem alles dran, was man braucht und sehen will. Der Thunderslot Shelby GT350 ist eine reinrassige Fahrmaschine, die dem Credo der Hochleistungsmarke folgt. Sie bleiben bei US Boliden, verlassen erstmals den CanAm Pfad und galoppieren ins V8 Reich der potenten Musclecars. Fahrdynamisch eine Wucht, wie man es von den Italienern kennt und erwartet.



Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

Ein Fahrer mit Jethelm und Brille greift den Schaltknäuf, so als ob er die Gänge durchreißt. Unter der Haube sitzt vertraute Technik, wie man sie von Thunderslot kennt. Ein labiles Chassis, dessen dreifach aufgehängter Antriebshalter von der leichten Karosse

entkoppelt, zugunsten der Fahrdynamik arbeitet. Wie üblich laufen alle Einstellarbeiten nur über den Torx Standard. Wer nur einen Schraubendreher hat, wird untätig bleiben müssen. Die Sternverzahnung macht Sinn, greift ein mehrfach verzahnter Torx besser als

eine kleine Schraubenlösung. Wer viel und oft am Chassis schraubt, wird langfristig davon profitieren. Der Einsteiger muss erst Werkzeug kaufen. Vor der Stahl Starachse: der durchzugsstarke Mach 21 OS Motor. Er ist als leicht schräg eingebauter Sidewinder oder ...



Sein langer Radstand bringt den schlanken US Boliden gelassen durch alle Kurvenradien. Sein einstellbares Fahrwerk leistet viel und unterstützt die stabile Straßenlage. Man braucht dazu einen Torx, mit Kreuzschlitz Schraubendreher geht bei Thunderslot nichts. Der Grip ist ausgezeichnet. Wie bei den CanAm stimmt die Gummimischung und man hat einen perfekten Kompromiss auf nahezu allen Bahnen. Das Sidewinder Getriebe schaltet ruckfrei und beschleunigt und verzögert den Ami hervorragend. Der Mach 21 OS Achtzylinder leistet eine angemessene Arbeit, die mit den 72g Wagengewicht stimmig sind.

Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

anderrum: als relativ flach angestellter Anglewinder verbaut. Er drückt 175g/cm Drehmoment eindrucksvoll in das große Spurrad und wuchtet den Shelby GT350 mit 12 Voltansprit ordentlich um den Kurs. Die maximale Drehzahl liegt bei 21500 Umdrehungen pro Minute, was zum Charakter des leichten Ford Boliden

perfekt passt. An der Hinterachse sitzen fein gefräste Stegfelgen mit Luftpolster, die den weichen Slicks noch mehr Grip und Auflagefläche geben. Sie können sich dadurch noch besser als Stegfelgen im Untergrund „verkeilen“. Das Niveau von Thunderslot Reifen muss nicht diskutiert werden, sie bringen einen sehr gut nach

vorne und bieten Spielraum für dynamische Schwerkraftausreizungen in Kurven. Vorne drehen die Räder auf Kunststoff Felgen, die leicht und unproblematisch arbeiten. Kalibrierte Stahlachsen rotieren präzise und langlebig. Die Vorderachse ist in ihrer Höhe zum L-Kiel hin abstimmbare, so kann man den Vorderwagen perfekt



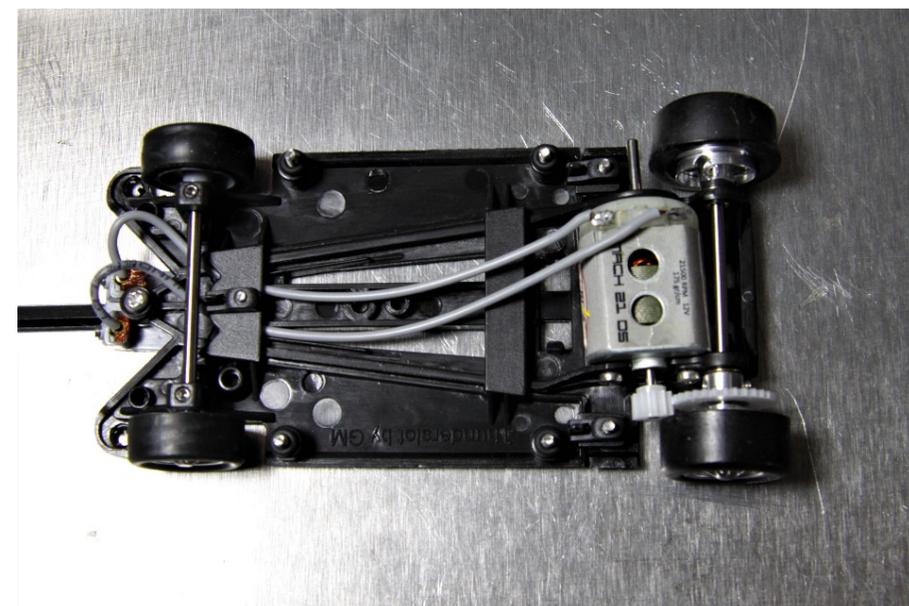
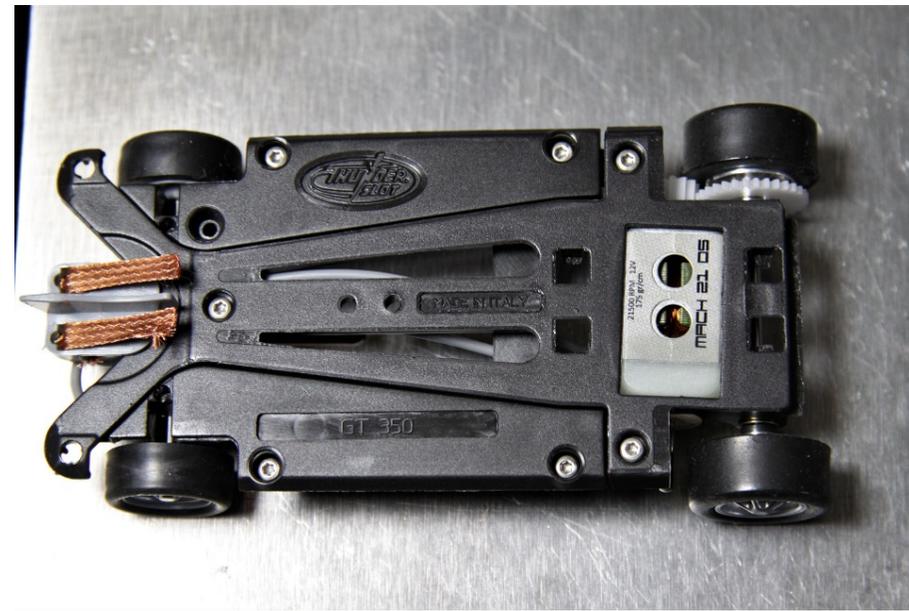
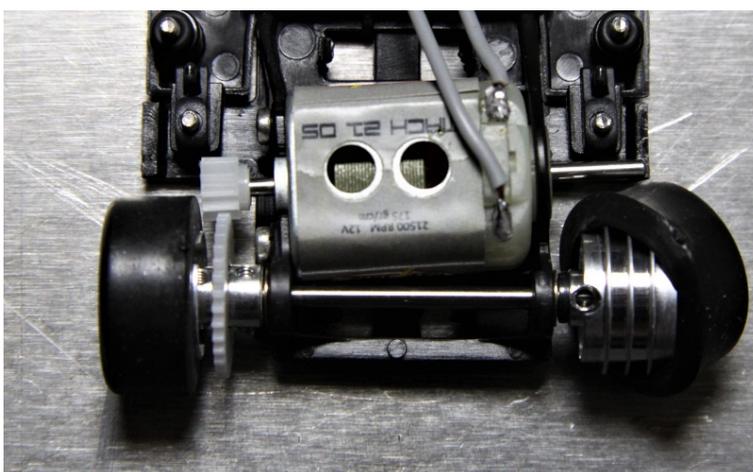
Tief geduckt ums Eck. Sein spezieller L-Kiel hält die Ideallinie. Höhenverstellbare Vorderachse, so dass ihre Räder mitrollen, aber kein Gewicht tragen. Trotz Hochleistungs-Charakter bleibt Raum für Details: Aircooled Lüftungsschlitze bringen Fahrtwind zu Motor und Getriebe.

Shelby GT350

abstimmen. Der L-Kiel mit langer, geschwungener Finne gleitet lautlos durch den Slot und hält den GT350 in der Spur. Vier Torx unter den Schwellern fixieren die Karosse labil auf dem Chassis. Die Abstimmungsarbeit gestaltet sich einfach. Die Thunderslot Leute wissen, wie man schnelle Slotcars für Wettbewerbe und Leute baut, die Performance wünschen. Der GT350 kommt ohne MTS aus der Box: klare Definition der Zielgruppe.



Hohlkammerfelgen mit Luftpolster für mehr Grip. Geschwungener L-Kiel für maximalen Halt. Weder Side- noch Anglewinder: Mach 21 OS Motor sitzt wenige Grad schräg vor der Stahlachse. Das Fahrwerk ist über drei Schrauben einstellbar. Die Vorderachs-Höhe auch. Platz für Trimmblei wäre vorhanden. Wir fahren ihn pur mit 12 Voltan im Tank, sind damit vollauf zufrieden und kommen sehr gut mit dem Boliden zurecht. Er liegt sehr satt und hat jederzeit Druck für Angriffe im Rennen.





[Bitte wählen!] ▾

PRODUKTÜBERSICHT

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

ALLGEMEINES

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

Proto



CB080P 512BB

Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration



LS313 Reklametafel

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

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

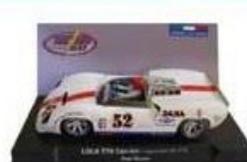
Aktualisiert: 04/09/17

Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto

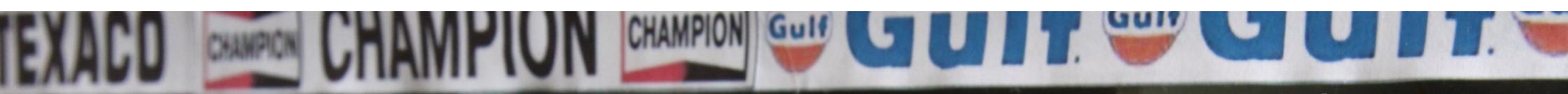


SC6168 Porsche 991 RSR

SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16



Jim Hunt Magazine®



Monza Moments: Jim Hunt fährt den luftgekühlten Zwölfzylinder in Italien. Sound, Emotionen und Technik sind im Einklang. Eine Arie für viel Gänsehaut. Carrera hat den Klassiker neu aufgebaut.

PORSCHE 917K



Jim Hunt Magazine®

Porsche 917K

Die Ikone der 70er bekommt einen neuen Look. Carrera hat die Shell Version in den Farben Gelb mit Rot. Die historische Gruppe C Flunder von Porsche gefällt auf Anhieb. Die frischen Farben transportieren

die Farben des Sponsors und den Spirit der damaligen Zeit. Schwarze Felgen unterstreichen den Look und setzen ein optisches Ausrufezeichen in die Radhäuser des 917K. Sein luftgekühlter 12 Zylinder bekommt über

das markante Lüfter Rad auf dem Buckel frische Luft. Rot lackierte Flaps grenzen den Boliden hinten ab. Die Farbgestaltung ist so einfach wie effizient, der Wiedererkennungswert im Startfeld sehr hoch. Es geht ...



Genügsam: 12 Voltan für 12 Zylinder. Luftgekühlt. Geduckt frisst der 917er Rennkilometer in Monza.



Rundstrecke



Porsche 917K

Tim Hunt Magazine®

... sehr eng zu im Cockpit. Hinter dem Sitz wütet das Aggregat und beim Beschleunigen wird klar, was hier los ist. Der E200 arbeitet als Inliner zur Hinterachse und entfaltet seine Kraft gut durchschaubar. Wir fahren

die Digital132 Variante, er ist auch als Evolution analog zu haben. Oder man schaltet den Chip ab. Das MTS vor der Hinterachse und vor dem Motor bauen wir aus. Wir wollen den Wagen ungefiltert mit purer Dynamik

aus den 70ern fahren. Der Porsche verhält sich neutral. Die Feder im L-Kiel nehmen wir raus, damit rollt er noch freier durch Kurven, sein Heck bleibt dabei ruhig. Die breiten Profildreifen haben ein schönes Grip Niveau



Er muss nicht oft an die Box. Reifen abziehen und weiter geht's. Vorher obligatorischer Ölservice der beweglichen Teile. Wir fahren pur ohne MTS.



Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

auf C-Kursen. Mit Zauberöl lässt sich die Gummi Mischung in ihrer Haftung einen Tick weicher gestalten und sauber abgezogen geht die Originalbereifung gut um den Kurs. Das Heck ist in der Spur,

wenn man das richtig macht. Tritt man dem 917K auf Bodenblech kann man in Kurven die Haftung austricksen, möchte man das Heck kurz anstellen. Der Könner schafft es den Grip an der Hinterachse sauber

zu dosieren. So kommt an ungefiltert flott voran und hat die Challenge im Gepäck, dass das Fahren auf ein besonderes Level hebt. Fährt man mit PU Reifen oder mit MTS im Wagen ist das Grip Niveau höher, aber es leidet der Fahrspaß, das Könner Niveau vernachlässigt. Die Achsen rollen in vier Messinglager. Vorne gibt es Einzelradaufhängung. Die macht ein Versiegeln der Vorderräder mit Klarlack überflüssig. So können die Reifen ihre unterschiedlichen Radien rollen, kein kontraproduktiver Grip stört an der Vorderachse die Laufkultur in Kurven. Selbstverständlich hat der Langstreckenklassiker Licht für Rennen rund um die Uhr.



Er ist ein Dauerläufer für die Langstrecke. Kommt er an die Box, prüfen wir den Druck im Gitterrohr Rahmen. Ein Manometer zeigt an, ob er unter den Belastungen heil geblieben ist. Routine Arbeit.



DRM classics



Carrera bringt für die deutsche Superformel sehr heiße Geräte als Designversionen: Zwei Porsche 935 und einen Capri Zakspeed Turbo.

Wenn Jägermeister und Würth Mambo tanzen

Feuerspeiende Turbos

DRM classics

Jim Hunt Magazine®

Die elektrisierende Formel DRM begeistert bis heute. Mächtig ausladende Fahrzeug Silhouetten, gepaart mit monströs aufgeladenen Turbos brachten damals wie heute die Fans am Streckenrad aus dem Häuschen. In den Cockpit saßen Haudegen, die mit ihren feuer-

speienden Maschinen für Emotionen allererster Güte sorgten. Die potenten Maschinen malten schwarze Striche auf den Asphalt, oft noch in höheren Gängen, lange nachdem der Kurvenausgang passé war. Kraft im Überfluss, der durch extrem ausladende Karosserien

und überdimensional breiten Reifen irgendwie auf die Strecke floss. Carrera legt nach und bringt drei sehr schöne Fahrzeuge für die klassischen Startfelder: Zwei Porsche 935 und ein Capri Zakspeed Turbo mischen die Rennen auf. Der Jägermeister war längst überfällig.





DRM classics

Jim Hunt Magazine®

Der hellblaue Mambo gehört unbedingt ins Startfeld. Damals war man reuelos in Sachen Genussmittel auf der Außenhaut der Rennwagen. Grapefruit mit Wodka brachte die Fans dieser Maschine in Wallung. Wenn der 935er beim Herunterschalten vor Kurven aus den

Heck seine Turboflammen spie, war nicht mehr ganz klar, ob der Porsche mit normalem Rennsprit oder mit Alkohol in den Brennräumen betrieben wurde. Auf der Strecke brillieren sowohl der Jägermeister als auch der Mambo durch ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten,

das beide Kremer Wagen mit einem durchschaubaren und kalkulierbaren Limit durch schnelle Kurven treibt. Wir haben bereits einige 935er vorgestellt und ihr Fahrverhalten ist eine feine Sache. Die breiten Reifen bringen das Temperament des Wagens sauber



Der hellblaue Mambo 935 mit goldfarbigen Scheibenrädern ist optisch ein interessantes Gerät. Orange gelbe Streifen lockern zusammen mit der gelb unterlegten Startnummer das monochrome Design auf. Die wunderschöne Silhouette des Porsche fügt sich sehr schön in die ausladenden Kotflügel und Karosserieerweiterungen rundum ein.



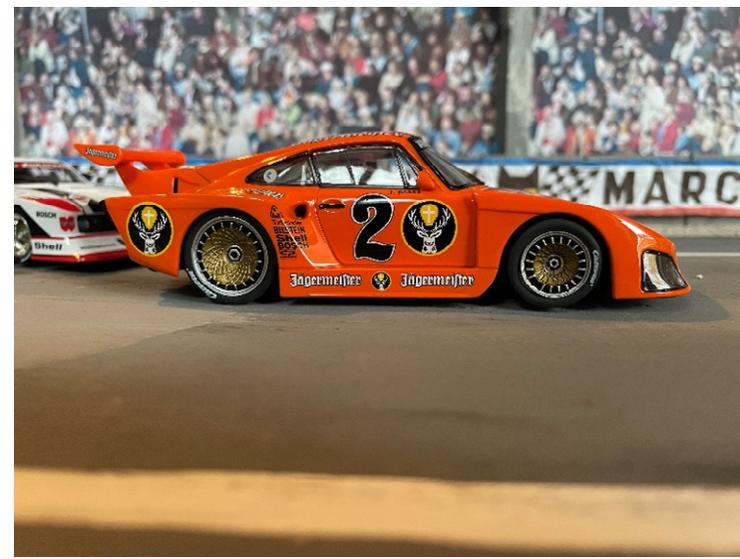
DRM classics

Jim Hunt Magazine®

auf die Strecke und lassen keine Zweifel offen, dass es hier sorgenfrei schnell nach vorne geht. Fahrt man sie ohne MTS macht es Sinn, die Karosserieschrauben zu

lösen, damit der Aufbau von Chassis leicht labil arbeiten kann. So fährt der Porsche noch besser durch Kurven. Wer hier mehr herauskitzeln möchte, kann das

Chassis rundum mit einer Feile verjüngen, dann ist noch mehr Performance als out of the box drin. Beide Porsche fahren mit Licht, egal ob man mit der



Flache Nase, tiefsitzende Scheinwerfer hinter Glashauben. Mittig ein großer Ölkühler und eng anliegende Seitenspiegel. Die Kremer Porsche aus Köln sind bis heute sensationell schöne Exponenten einer vergangenen Rennsport Ära. Durch Carrera lebt die DRM weiter und kann jederzeit auf der Bahn daheim reanimiert werden.



DRM classics

Jim Hunt Magazine®

Digital132 oder der analogen Evolution Variante antritt. Bei der Digital Version kann man wie gewohnt auch in den analogen Modus wechseln. Dann ist sein Licht kein Dauerlicht, sondern ein reines Fahrlicht wie beim Evolution. Man kann zwischen beiden Modi wechseln.

Trotz seiner ausladenden Dimensionen bleibt die Urform des Porsche 911 gut erkennbar. Seine flache Schnauze (Flatnose) wurde gegenüber der normalen Version mit den beiden Rundleuchten zugunsten der Aerodynamik verändert. Die 935er Scheinwerfer sind

Nach unten gewandert. Sie leuchten hinter gebogenen Lampengläsern in schwerpunktgünstiger Position knapp über der Fahrbahn. Der exponierte Flügel war nötig, um die gewaltige Turbopower über dicke Walzen der Hinterachse auf die Strecke zu bekommen.



Über zwei mittige Rohre atmet der Turbo aufgeladene 935er aus seinen Brennräumen. Beim Herunterschalten züngeln Flammen aus dem Heck. Typisch für Turbos aus dieser Ära. Die BBS Räder sind mit nach innen gewölbten Scheiben verkleidet. Einerseits begünstigen sie die Aerodynamik. Zugleich bringen sie nötige kühlende Luft zu den Scheibenbremsen.



DRM classics

Jim Hunt Magazine®

Eine Wunderwaffe von Ford mischte damals richtig mit. Der Zakspeed Capri war eine klar siegfähige Maschine gegen die anderen Mitbewerber. Neu jetzt das Würth

Design bei Carrera. Der üppig breite Ford liegt wie ein Brett und auch im neuen Look setzt er die Qualitäten seiner Vorgängerversionen optimal auf der Strecke um.

Breite und Radstand ermöglichen eine besonders forsche Gangart, auch ohne MTS. Die Serienreifen genügen ihren Ansprüchen, sofern alle damit fahren.



Der Würth Capri macht eine gute Figur. Seine ausgezeichneten Fahreigenschaften durch den neuen super Look ergänzt. Ein wunderschöner DRM Klassiker nicht nur für Ford Fans.



DRM classics

Jim Hunt Magazine®

Der weiße Capri mit schwarzen und roten Akzenten auf der Außenhaut sieht scharf aus und ist im Feld gut zu erkennen. Er gehört wie die beiden 935er zum Gesicht

der DRM. Es kann vorkommen, dass die Augen vor Begeisterung feucht werden. Auch den Capri gibt's in Digital132 oder als Evolution. Beide mit Licht, was der

Optik noch ein wenig mehr die Krone aufsetzt. Entkoppelt mit leicht gelösten Karosserieschrauben ist noch mehr Performance drin. Eine tolle Fahrmaschine.



Ausladende Formen, exponierte Flügel und extrem breite Reifen machten damals wie heute den Charme der DRM aus. Mit den drei neuen Designversionen von Carrera lassen sich schöne Rennen gestalten und die alten Zeiten neu durchleben. Porsche oder Ford muss jeder für sich selbst entscheiden. Am Besten: beide oder alle drei nehmen, dann kommt es zu keinen inneren Konflikten und es bleibt dauerhafter Spielraum zum Überlegen, welchen man möchte.



BMW 320 turbo

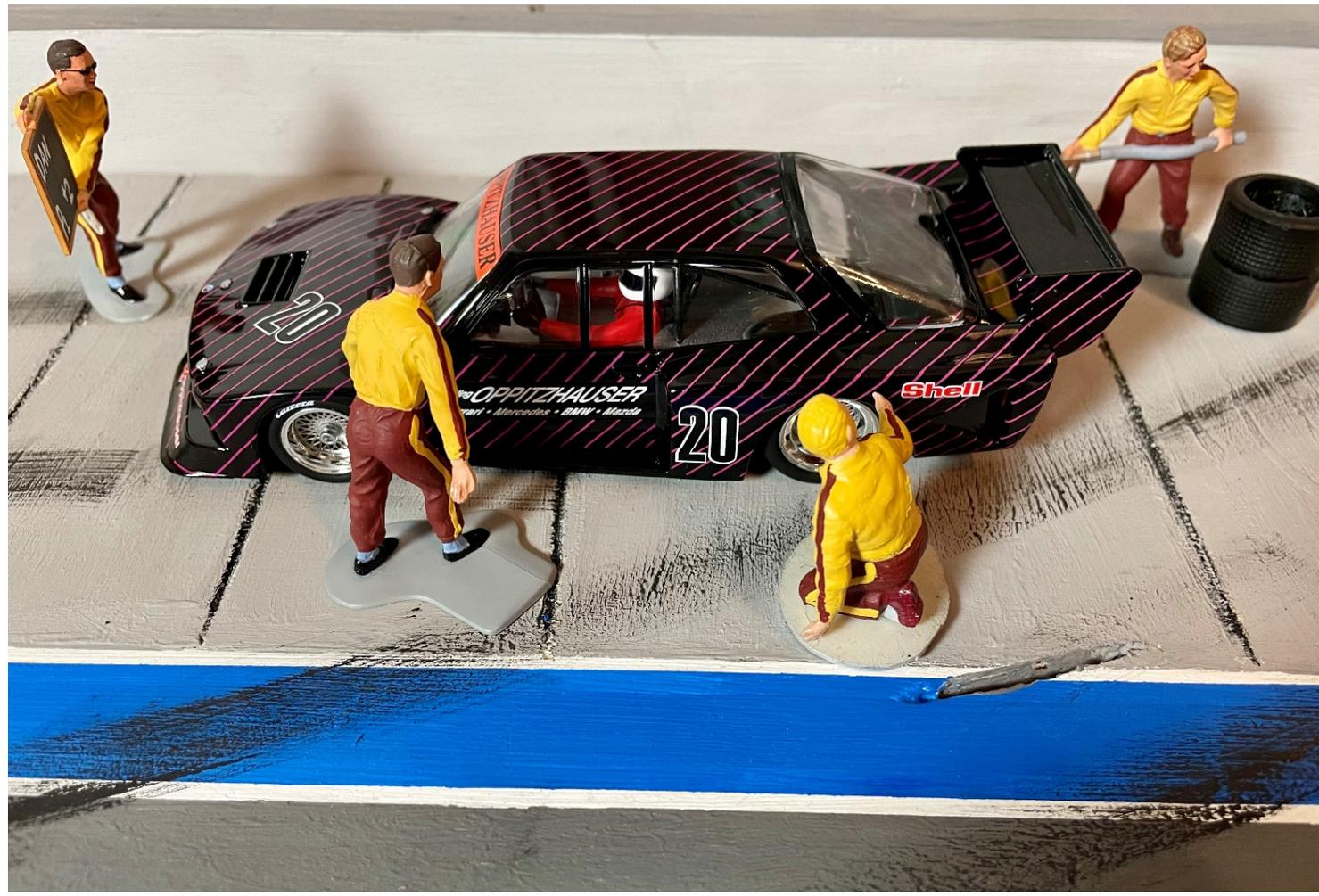
**Neu: Carrera Gruppe 5 mit
einem markanten Eyecatcher**

Neuer Flachbau

BMW 320 turbo

Jim Hunt Magazine®

Die Gruppe 5 aus den wunderbaren DRM Zeiten bekommt Nachwuchs. Carrera hat nach seinen bisherigen Flachbau BMW 320 turbo jetzt eine neue markante Variante am Start. Der glanzschwarze Oppitzhauser mit pinkfarbenen Nadelstreifen legt einen dezenten Look hin, soweit das bei den ausladenden Karosseriedimensionen möglich ist. Der gewaltige 320er bekam ein längeres Heck und eine verlängerte Heckscheibenpartie gegenüber der normalen Gruppe 5 Version. Den Abschluss nach hinten bildet ein gewaltiger Flügel, der sich in üppige Formen einfügt. Selbstverständlich mit Turbo, was die Brennräume der Fuhre mit mächtig Ladedruck beatmet.



Ready to go: Der Oppitzhauser BMW geht gleich aus der Box auf die erste Runde. Jim Hunt im roten Dress greift mutig ins Volant und freut sich das das Überwinden des Turbolochs, das damals noch üblich war. Mit den nötigen Tricks an den Pedalen lässt sich der bei niedrigen Drehzahlen fehlende Ladedruck überwinden. Vollschub!

BMW 320 turbo

Jim Hunt Magazine®

Carrera hat den Ladedruck so geregelt, dass seine Kraft im E200 Aggregat sauber auf die Straße fließt. Auch ohne MTS ist das möglich, weil es eben passt. Die dunkle edle Lackierung wird mit silberfarbigen BBS Rennspeichen Felgen eindrucksvoll in Szene gesetzt. Die Slicks haften angemessen gut. Nach sanfter Kur mit Anschleifen und Abziehen lassen sich aus dem BMW die letzten out of the box PS herauskitzeln. Er ergänzt bestehenden Startfelder und Markenkollegen, die zum Debüt in knalligem Gelb und Neonrot an den Start gingen. Jetzt die optisch dezentere Version. Ein „must have“ für jeden historischen BMW Fan.



Bausätze vom Feinsten!



Conti Turm - Nürburgring



www.edelhirsch.de

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

CanAm PORSCHE 917-10K

Er war die Ausgeburt an Leistung für die Serie in Übersee, deren weitmaschiges Reglement Rennwagen ermöglichte, die heute nicht mehr denkbar sind. NSR lässt diese Klasse neu aufleben. Zwei neue Designversionen der potent-wilden Spyder aus Zuffenhausen.

#16 Charlie Kemp

#23 George Follmer



Porsche 917-10K

Jim Hunt Magazine®

Die CanAm Boliden von NSR bekommen Zuwachs. Ich baute mir das Auto vor nicht allzu langer Zeit aus einem Whitekit und Decals aus Spanien. Jetzt sind beide RC (Royal Crown) Boliden ab Werk für alle erhältlich.

Das günstige, alternative Koffein Getränk (zu den arrivierten Cola-Marken) kenne ich aus meiner Kindheit in den 70ern. NSR hat die #16 von George Follmer und die #23 von Charlie Kemp. Here we go...

#23 George Follmer



Porsche 917-10K

Jim Hunt Magazine®

Da es sich um Designversionen handelt, berichten wir überwiegend in Bildsprache. Technische Details findet Ihr beim Scrollen in früheren Ausgaben, falls jemand das Auto erstmals sieht und genauer unter die Haube

blicken möchte. Den Porsche 917-10K haben wir ausführlich zum Rollout seiner Markteinführung wie in Folgeversionen im Detail getestet und gezeigt. Es gibt zudem ein Roll-out Video auf unserer facebook site. Sie

heißt wie unsere Magazin und ist leicht zu finden. Dort finden sich zudem viele Bilder von Slotcars. Wir übernehmen keine Haftung, wenn das Betrachten der Bilder und Videos zu übermäßigem Kaufzwang führt...



„Geschüttelt oder gerührt?“
„Voll ausgedreht, bitte!“



NSR präsentiert zwei Porsche 917K. Die Klassiker als neue Design-Versionen des legendären Siegerautos. Mit und ohne Finnen am Heck.

Martini Moments

Porsche 917K Martini

Jim Hunt Magazine®

Über diese Gruppe C Klassiker gibt es nicht viel und viel zu sagen. Sie sind brutal schnell, wunderschön und legendär. Wer ihn nicht kennt, ist kein Motorsportfan. NSR legt mit zwei silberfarbigen Martini Versionen nach. Einer mit und einer ohne Heckflossen. Viel Freude mit den Bildern. Ausführliche Tests mit technischen Spezifikationen gibt es in früheren Jim Hunt Ausgaben.



#22 Elford / Larrousse



Sagenhaft schöne Optik und Hochleistung unter der Haube. NSR überlässt nichts dem Zufall und baut dem Porsche 917K adäquate Komponenten ein, um seinem Schrei nach Siegen gerecht zu werden. Das einstellbare Fahrwerk und verschraubte Präzisionskomponenten lassen keine Wünsche offen. Er liefert voll ab, auf der Strecke wie an der Box. Seine Wartungsfreundlichkeit dank langlebiger Qualitäts-Bauteile erinnert an reale Porsche Qualitäten. Sein Motor ist angemessen stark. Er erinnert von Charakter her an einen echten Boxer Motor, der schön von unten heraus Kraft mobilisiert und voll bis in den Drehzahlolymp bestimmend und vehement durchzieht.

Rundstrecke

Porsche 917K Martini

Jim Hunt Magazine®

Für besonders schnelle Kurse wurde mit den Finnen am Heck experimentiert. Beim NSR fallen sie nicht ins Gewicht in Sachen Fahrleistungen. Ein Indiz für Originalität und Teile, die unsichere Fahrer mit der Zeit abrechnen könnten. Fraglich, ob man in einen 917K einsteigen sollte, wenn das Fahrkönnen noch ausbaufähig ist. Die Klassiker liegen ohne MTS perfekt, der Grip ihrer NSR Reifen ist ausgezeichnet und mit etwas Blei im Chassis (Seriensprengung geschuldet) kann man es auf der Langstrecke souverän krachen lassen. Wir haben einige 917K pur im Einsatz und zwei mit Blei in der seitlichen Peripherie des Chassis...

#23 Marko / Lennep





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

Mini Cooper S *Gulf*

*Er ist klein, frech und ärgert andere auf der Rennstrecke.
Scalextric hat den drehzahlfesten Briten mit Gulf Faktor.
Jim Hunt fährt und tankt ihn voll. Spaß in Endlosschleife.*



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S Gulf

Letzte Kniffe und dann geht's raus aus der Halle. Heißeres Röhren aus dem mittig sitzenden Endrohr verkündet großen Fahrspaß auf dem Weg zur Rennstrecke. Ich freue mich riesig im Mini.

Der Mini Cooper S von Scalextric ist auf der Rennstrecke eine echte Wildsau. Er ist kompakt von den Maßen, keine Neuerung. Ein richtiger Mini, ohne Tussi Faktor. Ein kleiner puristischer Rennwagen mit streng limitierten Platzverhältnissen. Sowohl im Verkehr auf

der Strecke wie im Cockpit begnügt er sich mit wenig Raum. Er wirft wenig Schatten und drängt sich überall durchs Feld. Auch im Cockpit Understatement, was das Platzangebot angeht. Mehr braucht man nicht. Dafür gibt es echtes Kart Feeling und einen Sound, der



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S Gulf

Nichts ist schöner als Vorfreude. Ich parke kurz bevor ich auf die Strecke darf. Der kleine Motor hängt am Gas und dreht sauber hoch. Scharfe Nockenwelle und scharfe Sinne erwarten Vollgas.

aller Ehren wert ist. Der Mini Motor drückt alle seine leistungsoptimierten PS auf die Hinterachse und lässt es böse krachen. Einsteiger (sofern sie ins Auto passen) werden ein paar Runden brauchen, um sich auf die klassisch rauen Manieren des kleinen Briten

einzustellen. Klar wir fahren mit ausgebautem MTS, wir wollen pur fahren, wie es sich historisch gehört. Es geht hart ans Austeilen auf der Strecke. Sein kompakter Inliner hängt am Gas und dreht giftig hoch, kitzelt alles aus technischen Innereien und liefert unverfälschten



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

Mini Cooper S Gulf

Von wegen es gibt keine Insekten. Meine Scheibe ist paniert, ich brauche einen Wipe Manager. Mit neuem Durchblick noch volltanken und zurück auf die Piste. Der Mini macht verdammt viel Spaß...

Vortrieb. Es bleibt jedem überlassen, was er tankt, aber 9 bis 10 Voltan reichen, um in Wallung zu kommen und gut dabei zu sein. Drückt man 12 Voltan in die Brennräume verpufft die Kraft auf der Strecke und schwarze Striche bremsen Rundenzeit und Vortrieb aus.

Weniger ist mehr, das Motto passt zu seinem Motor wie zur kleinen Größe. Mini eben. Eine wunderbare Designversion für die man sich bei Scalextric bedanken sollte. Nochmal an die Box, tanken und weiter auf die Strecke. Vollgas hart austeilen...





KENWOOD

BMW
M1

DIGITAL 124



BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Über den M1 gibt es nicht viel und zugleich sehr viel zu sagen. Er ist der absolut wunderbare, zeitlos schöne Sportwagen von BMW, den damals keiner wollte. Die Änderungen im Reglement machten seine Existenz zur Farce, bis der geniale Schachzug kam. Er fuhr als PROCAR im Rahmenprogramm der Formel 1. Dort hatte er kein Pausencdown Dasein, wie es manche Markenpokale hatten. Jeder namhafte Fahrer aus der Königsklasse trat in einem BMW M1 an. Die Duelle im Formel Wagen verlagerten sich auf die wunderschönen Flachmänner aus Bayern. Optik, Sound und dazu die wilden Typen im Cockpit verschmolzen zu einem magischen Erlebnis, das die Zuschauer in seinen Bann zog und sie sehr gut unterhielt. Den Zauber hat der M1 bis heute inne. Taucht er auf, kommen die Leute ins Staunen, Hören und Fühlen.



Flache Schnauze mit Buglampen der typischen Niere und Schlaugaugen. Der M1 markierte damals die Richtmarke, wie man richtig schöne Sportwagen baute. Bis heute hat sein zeitlos schönes Erscheinungsbild nichts eingebüßt.



BMW M1

Jim Hunt Magazine®

Jeder gegen jeden mit Haken und Ösen, das Messer zwischen den Zähnen. Sie ließen es richtig fliegen, krachen und begeisterten das Publikum auf den Rängen. Der tot geglaubte BMW M1 wurde medial weltbekannt und er ist bis heute eine der schönsten und klangvollsten Erscheinungen auf der Rennstrecke. Seine zeitlos schöne Optik ist wie die Quadratur des Kreises. Unmöglich, interessant, atemberaubend. Sein unverkennbar brummender, kernig fauchender Sechszylinder Sauger, montiert als Mittelmotor ist eine Wucht. Den gleichen Motor hatte der 635 CSI in der M Version verbaut. Ich kenne dieses Fahrgefühl gut und betrachte es bis heute als eine der genialen automobilen Angelegenheiten, die ich in den 80ern Vollgas erleben durfte. „Danke Coach!“



Ausgefeilte Keilform, Mittelmotor und ein mächtiger Heckflügel. Schöne Rennspeichen Felgen mit Zentralverschlüssen. Die M1 führen sie in diversen Lackierungen oder als Scheibenräder, die auch ihren speziellen Reiz haben. Der schwarze Kenwood setzt auf Goldspeiche mit silberfarbigen Tiefbett Felgen.



BMW M1

Epochal kommt er daher und heute ist es absolut egal, welche Lackierung der M1 hat. Schön ist jede Version und es ist traumhaft, dass Slotcar Hersteller nicht müde werden neue Varianten aufzustöbern und sie für uns zu produzieren. Als Remake an der Rennbahn. Carrera hat jetzt den „Kenwood“ in 124 Digital. Wir freuen uns, die schwarze Eminenz zu fahren. Viel Freude mit der aktuellen Designversion und wer noch mehr über dieses geniale Fahrzeug nachlesen möchte: in früheren Jim Hunt Ausgaben haben wir alle vorgestellt.



Markant bis heute: das enorm dicke Zentralrohr, welches sein Sechszylinder Mittelmotor Temperament ausatmet. Es klingt perfekt und die gelegentlichen Stichflammen veranschaulichen M Power. Die großen Rückleuchten gefallen mir. Wer genau hinschaut wird sie auch an einem anderen BMW Serienmodell gesehen haben.



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Ein Lastesel, der alles einpackt und schleppt, was wir an der Rennstrecke brauchen. Guter Service ist wichtig. Der Klassiker von Scalextric - nicht mehr weg zu denken. Wir nutzen das Heckmotor Boxer Gefährt und testen ihn auf Ausdauer, Tragkraft und Wendigkeit.



VOLKSWAGEN T1

VW T1 Castrol



Jim Hunt Magazine®

Einladen und ausliefern...



Ein Geniestreich war er und ist er: T1 von VW...

Der VW T1 ist Kult. Seit ihn Scalextric vor einigen Jahren neu aufgebaut hat ist er nicht mehr wegzudenken. Die Bulli Fangemeinde ist groß und mittlerweile ist ein stattliches Feld an Transportern und Bussen gewachsen. Wir berichten und führen die Linie fort, weil es ein wunderbares Gefährt ist, das an keiner Bahn fehlen darf. Eine weitere Designversion im Castrol Design. Öldosen und Kanister schleppen, liefern und dabei den unvergänglichen luftgekühlten Boxer Sound im Heck lauschen.





Ausliefern und austeilen...



Jeder VW Busfahrer weiß, die Dinger liegen satt. Ich ließ es mir nicht nehmen mit quietschenden Reifen durch Ölfässer und Reifenstapel zu brettern. Der T1 folgt souverän meinen Lenkbefehlen.

FORD GT MKII

Neue Gulf Designversion



Ford GT MKII

Jim Hunt Magazine®

Der Klassiker schlechthin von Ford USA wurde Ende der 60er entwickelt und gebaut, um die Übermacht von Enzo Ferrari in Le Mans endlich zu brechen. Marketing Ziele im Großkonzern sollten ihre eingeschlafenen Ver-

kaufszahlen neu beleben. Ford wollte sportlicher wirken, dazu musste ein Geniestreich her. Carol Shelby entwickelte als leitender Ingenieur mit seinem Team und Rennfahrer Freund Ken Miles das Fahrzeug...



Er liegt tief und satt, sein L-Kiel taucht perfekt ein und hält den Ford auf seiner Ideallinie, wie es sich gehört. Felgen mit Hohlkammern zwingen die Reifen zu noch mehr Grip. Sein Aggregat stellt die angemessene Klassiker Leistung zur Disposition. Beim Ford GT von NSR kann man wenig falsch machen, außer der Fahrer ist talentfrei. Mit wenigen Kniffen holt man aus der soliden Basis alles heraus und fährt Rennen mit einem technischen Optimum unter der Haube.

Ford GT MKII

Jim Hunt Magazine®

Nach diversen Rückschlägen brachten sie das Auto in relativ schnellem Tempo an die Startlinie und holten immer mehr aus der Neuentwicklung heraus. Die Evolution schritt voran, aus dem GT40 wurde der MKII,

eine deutlich leistungsgesteigerte Version. So viele Jahre danach ist der Klassiker immer noch eines der absoluten „must have“ im Rennhimmel. NSR hat eine neue Gulf Variante, die wir Euch zeigen möchten...



Sein großvolumiger Achtzylinder Mittelmotor drückt seine Kraft auf die Hinterachse und mobilisiert satten Vortrieb. Der NSR Ford GT MKII steht dem in Nichts nach. Er ist die absolute Fahrmaschine, seit ihn die Italiener am Start haben. Hochleistungskomponenten unter der Haube zeigen, wo der Hammer hängt. Sein Fahrwerk ist einstellbar, die Teile verschraubt und in hoher Güte verarbeitet, was unter dem Strich eine sagenhafte Performance auf die Strecke zaubert. Dazu gibt es ein erfüllt zufriedenes Grinsen unter den Fahrerhelm.



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

**hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !**

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten

FORD GT

Carrera hat den Langstrecken Klassiker im modernen Gewand in einer neuen Designversion. Grund zum Einsteigen. Vollgasfreuen...



Ford GT

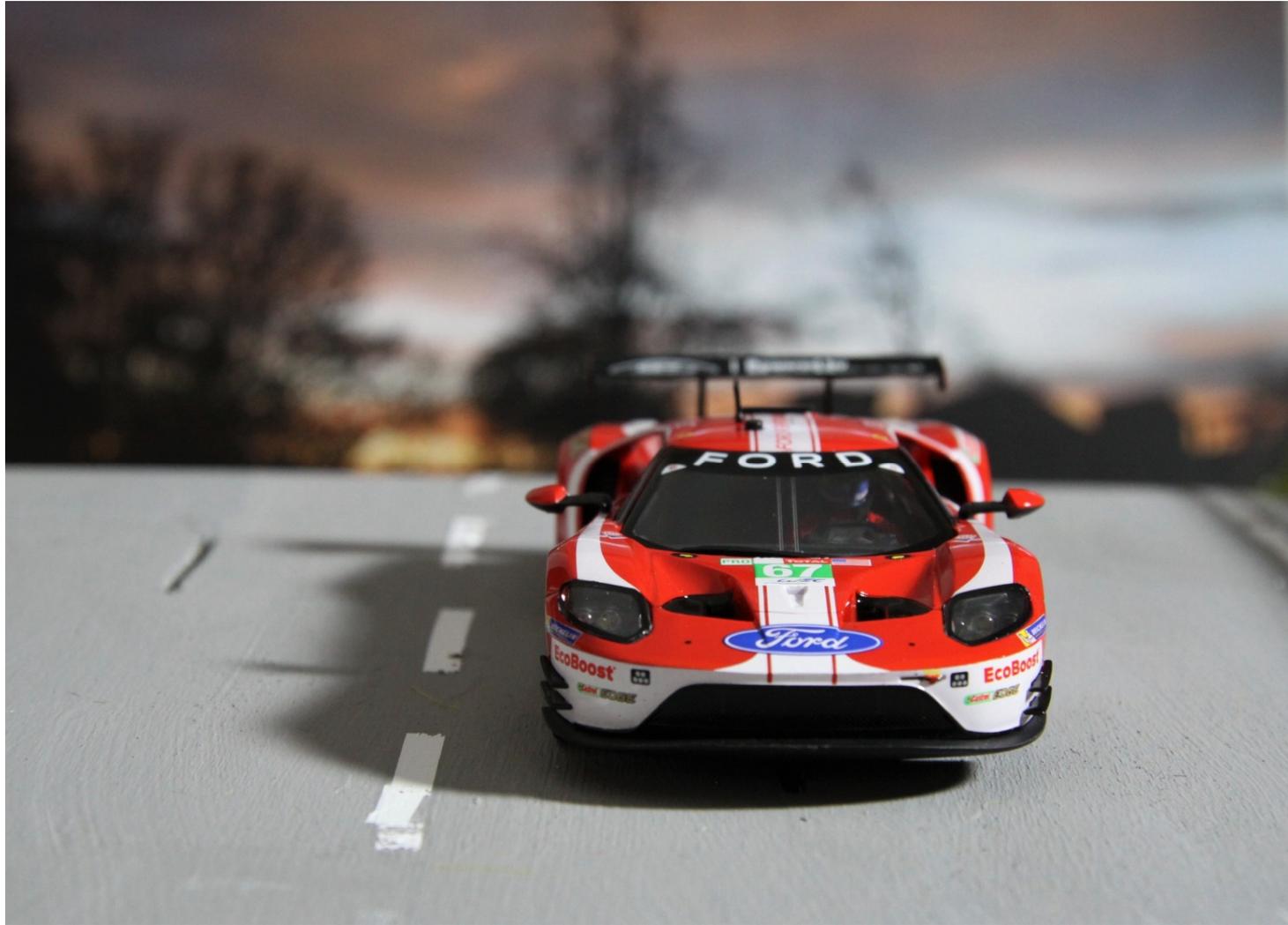


Jim Hunt Magazine®



Volles Rohr über die Kuppe: Mit maximalem Ground Effekt saugt sich der GT auf der Strecke fest. Er liegt satt, Spur treu und stabil wie man es auf der Langdistanz braucht. Ein Sorglos Paket.

Der neue GT hat auf den Rennstrecken der Neuzeit für feuchte Augen gesorgt. Einerseits erinnert er an die Legenden Ford GT40 aus den Sixties. Andererseits ist er einfach schön und das reicht auch, für manche Träne der Ergriffenheit. Carrera hatte ihn als erster Hersteller längst im Sortiment. Mittlerweile geht es um Designversionen, wie die hier. Das Rot steht dem Ford ausgezeichnet und vom Farbkonzept mit den feinen weißen Streifen folgt er seinem Vorgänger in Schwarz.



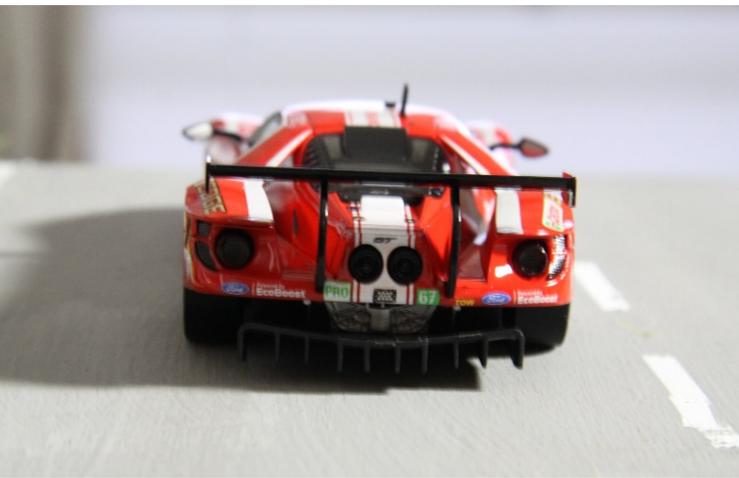
FORD GT FORD GT FORD GT

Ford GT



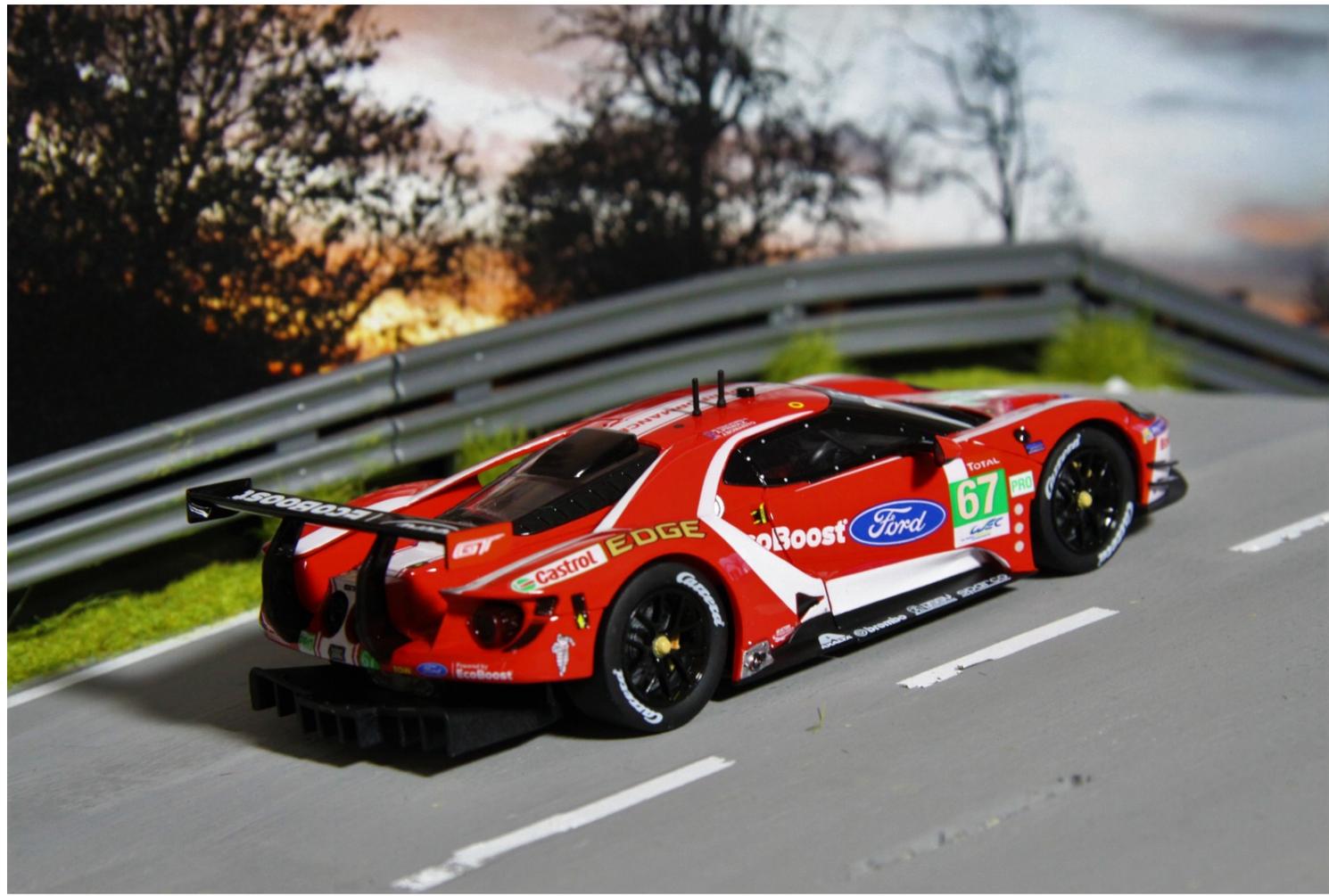
Jim Speedway
Beach

Jim Hunt Magazine®



Egal ob im Nebel, Sonnenaufgang oder Nachtstint. Der Ford GT ist ein verlässlicher Partner für lange Distanzen. Langer Radstand und breite Spur machen alle Fahrlagen souverän und transparent.

Unterschiedlich stark ausgeführte Linien unterstreichen die dynamisch flache GT Form. Geschickt umspielen sie seine Karosserie und verleihen der Optik ihren letzten Schliff. Schwarze Rennspeichen Felgen geben zusammen mit der Frontlippe, den Seitenschwellern, dem Diffusor und dem Heckflügel einen harten Kontrast zum auffallenden Rot Weiß. Eine wunderbare Fahrmaschine, auch ohne MTS. Wer ihn unter seines



FORD GT FORD GT FORD GT

Ford GT

Jim Hunt Magazine®



Gleichen einsetzt spielt den langen Radstand und seine ausgewogene Balance aus. Ein Dauerläufer. Wer mit Hafthilfen fährt wird keine großen Überraschungen erwarten. Ohne MTS auch nicht. Leicht angeschliffene Hinterräder und gängige Service Zuwendungen von Radlager, Getriebe und Motorwelle und ausgebauter L-Kiel Feder bieten Potential und Laufruhe im Rennstall der GT von Carrera. Licht gibt es selbstverständlich auch, bei Digital 132 im Dauermodus, bei Evolution als Fahrtlicht. Frühere Ford GT haben wir bereits vorgestellt. Jetzt ab auf die Strecke und Spaß haben. In Rot Weiß bietet er genauso viel Spaß wie seine Vorgänger.

FORD GT FORD GT FORD GT

GT3 News

Die moderne Rennklasse erhält Nachwuchs. Neben zwei pinkfarbigen AMG rollen zwei bunte McLaren vom Band. Wir zeigen die neuen NSR Designs.



McLaren 720S GT3 – AMG GT3

Jim Hunt Magazine®

GT3 News **AMG** – McLaren

Jim Hunt Magazine®

Die moderne Rennklasse wächst beständig. Ihre Popularität macht neue Designs nötig. Die Rennställe möchten sich voneinander optisch abgrenzen. Piloten und Boxencrew im Startfeld den Überblick behalten. Dazu braucht es frische Farben, welche neue GT3 für sich beanspruchen. Die beiden pinkfarbigen AMG fallen durch ihre blau-weißen Akzente auf und sind in Sachen

Pink Panzer





GT3 News **AMG - McLaren**

Jim Hunt Magazine®

Wiedererkennungseffekt unschlagbar. Die zwei neuen McLaren haben das gleiche Farbkonzept und setzen auf eine unterschiedlich dominante Hauptfarbe: Knallrot oder Kawasaki Grün. Optische Zeichen setzen. Im Feld übersichtlich den Job erledigen. Technischen Parameter sind identisch, was Chancengleichheit in die

Pink Panzer



Länge läuft, Breite stützt und Longcan Motorpower haucht die nötige Leistung ein, um aus den Kurven zu kommen. Hochwertige NSR Technik liefert die nötigen inneren Werte für Langlebigkeit, Ausdauer und Sprintstärke. Das einstellbare Fahrwerk lässt keine Wünsche offen und bietet individuelle Abstimmungsarbeiten.



GT3 News AMG - McLaren

Jim Hunt Magazine®

Waagschale wirft. Trotzdem fahren beide anders. Jeder sollte für sich selbst rausfinden, ob er lieber den Benz oder den McLaren besser findet. Jim Hunt liebt beide Autos gleichermaßen, weil es keine große Sache ist mit deren unterschiedlichen Balance zurecht zu kommen. Technische Details in früheren Ausgaben. Die McLaren sind noch relativ jung. Die AMG gibt es schon länger... wir berichteten ausführlich. Online Kiosk ist 24/7 offen.

Red Black



Den Briten stellten wir vor nicht allzu langer Zeit als Neuheit vor. Mitterweile drehen einige Designversionen ihre Runden auf den Rennstrecken der Welt. Sein flexibler Heckflügel ist eine raffinierte Neuheit bei NSR. Dynamik und Ausgewogenheit lassen sich unter dem langen und breiten Briten perfekt einstellen. Optisch wirkt er kleiner als er ist. Eine souveräne Maschine für flotte GT3 Rennen wie auch für lange Distanzen.



Welchen Wagen man besser findet? Ausprobieren! Jeder hat Vorzüge und vielleicht dezente Schattenseiten. Das ist sehr individuell. Darüber zu urteilen überlassen wir anderen. Serienstreuung mag sein. Viele Abstimmungsmöglichkeiten machen so gut wie jeden Rennwagen für alle Fahrertypen einsetzbar. Man muss sich mit der Materie beschäftigen, falls Handlungsbedarf bleibt. Bei uns nicht. Wir kommen mit allen sehr flott zurecht.

Green
Black



MUSTANG GT

***Aktuelle US Boliden in
historischen Lackierungen.***



Ford Mustang GTY

Ein neues Paar in neuen Looks rollt von Carrera an die Startlinie. Der aktuelle Ford Mustang in erstarkter GTY Version mit enorm breiten Backen, breiter Spur und Flügelwerk lässt es richtig krachen. Länge läuft, Breite stützt und Druck aus dem großvolumigen Motor, das funktioniert heute wie früher. Als Hommage an die historischen Mustangs kommen die Beiden in den klassischen Ford Lackierungen aus dem Rennsport vergangener, glorreicher Tage, als Sprit billig war.



Weißer Scheibenräder sehen perfekt aus und kühlen mit Fahrtwind die Bremsanlagen. Die schnappen aufgrund ausladender Fahrzeugdimensionen gerne nach Luft. Flüssige Kurse passen. Selektive Layouts fordern thermisch hart.



Ford Mustang GTY

Jim Hunt Magazine®

Weiß mit dem blauen Doppelstreifen von Front bis Heck kennen wir aus der Vergangenheit. Parallel dazu das Pendant invers: Metallicblau mit weißen Doppelstreifen. Dazu gibt es vier Scheibenräder, die Kühl Luft zur Bremsanlage an beiden Achsen schaufeln. Die ist nötig, denn die Mustangs sind keine kleinen und auch keine allzu leichten Rennautos. Der technische Aspekt der nahezu geschlossenen Felgen wird durch die perfekte Optik unterstrichen. Die großen Scheiben passen perfekt an die futuristisch wirkenden GTY. Die Slicks stehen nebenbei satt in den Radhäusern, wie es sich gehört. Maximal tief kauert die stark modifizierte ...



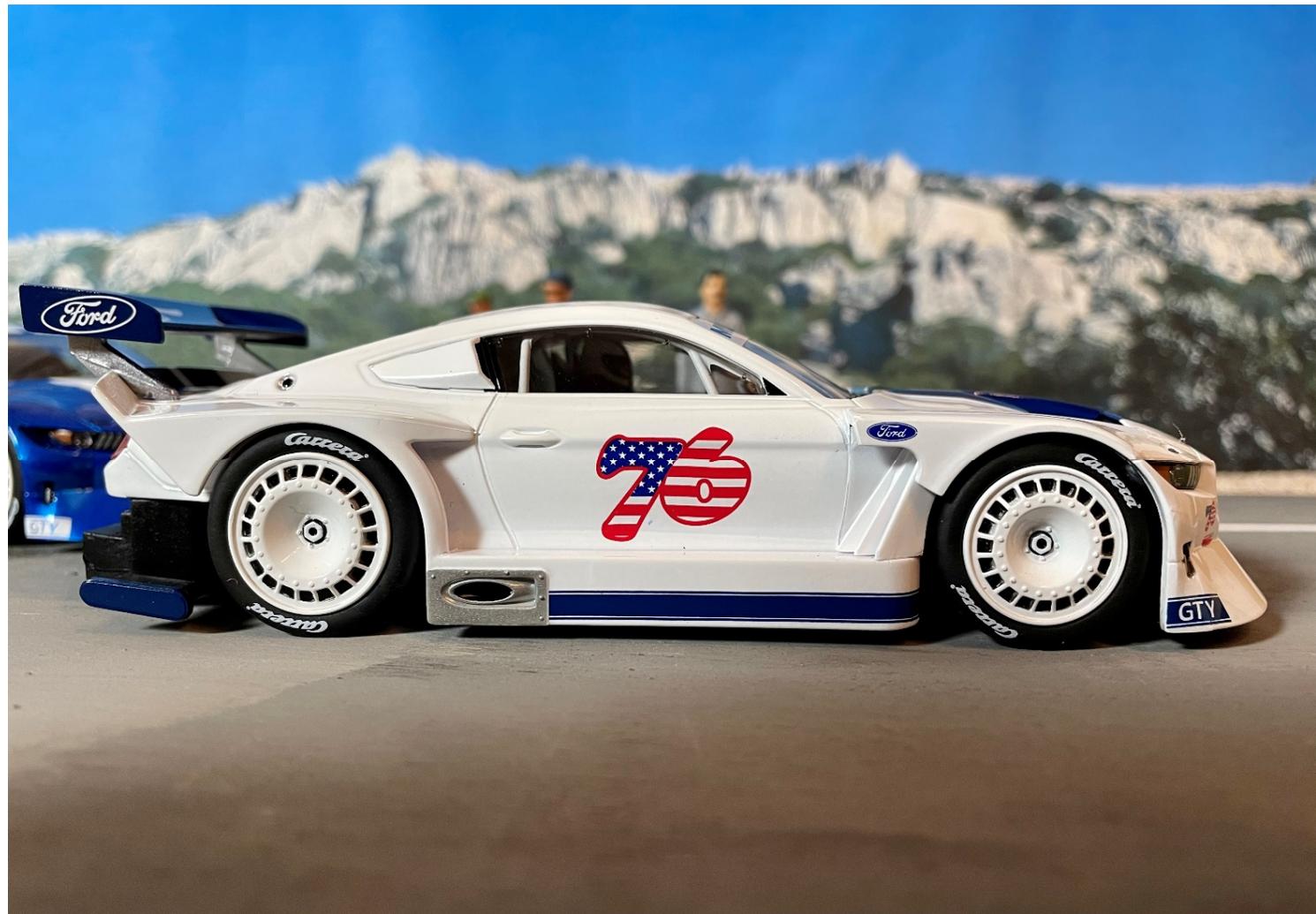
GTY Heck: die Mustang Basis Version wuchs enorm in die Breite. Bürzel, Heckflügel, Diffusor mit seitlichen Flügelwerk und Flaps.



Ford Mustang GTY

Jim Hunt Magazine®

Mustang Karosserie über der Piste. Ein Heckdiffusor generiert zusammen mit dem exponierten Heckflügel den nötigen Abtrieb, den die Wagen brauchen, damit ihre Power in Vortrieb umgewandelt werden kann. Klar kann man Striche auf den Asphalt malen, aber das bremst die Rundenzeiten. Beide Abtriebshilfen am Heck haben oben wie unten seitliche Flaps, die den Luftstrom für ihre Zwecke nutzen. Vorne erstreckt sich eine breite Schaufel über den gesamten Bug. Das bekannte Mustang Emblem im Kühlergrill und die mittlerweile sehr aggressiven Augen künden im Rückspiegel die Angriffslust beider US Boliden unmissverständlich an. Der Frontmotor atmet seine Abgase über Sidepipes aus, die sich formschön in die Schweller aerodynamisch integrieren.



Slotcarscheune.de



Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



www.AT-BA.de
Modellbau

Lange dominierte der Zuffenhausener Rennen. Der „alte“ RSR ist in die Jahre gekommen. NSR bleibt ihm treu und bringt zwei Designversionen der ausgereiften Waffe im historischen Look.

997 Rothmans



Rundstrecke



Porsche 997 RSR

Tim Hunt Magazine®

#1 Rothmans



Sein großer Flügel ist nötig, um die gewaltige Boxer Power auf die Hinterachse zu bringen. Der Porsche liegt richtig abgestimmt perfekt auf der Piste. Sein ausrückbar einstellbarer Schwingarm hält jederzeit den perfekten Zündfunken bereit.

Er ist mittlerweile ein moderner Klassiker. Die Jahre zwischen vorbei aber der 997er bleibt. Mittlerweile hat er die Übergangszeiten überstanden, in denen er neben dem 991er befremdlich unmodern wirkte. Die großen

Rücklichter im Gegensatz zum schlanken Lichtband. Uns ist das egal, der NSR Porsche ist nach wie vor konkurrenzfähig im Feld seiner Klasse. Die Qualität der technischen Eckdaten unter seiner Haube hat nichts



Rundstrecke



Porsche 997 RSR

Tim Hunt Magazine®

#3 Rothmans



Steht nach wie vor gut auf der Strecke und spielt sein ausgereiftes Potential gnadenlos gegenüber der Konkurrenz aus. Der Porsche RSR ist ein routinierter Alleskönner für Rennen aller Art.

eingebüßt. Ich erinnere mich noch genau, als ich den ersten 997 von NSR zur Probe fuhr. Er war damals eine neue Messlatte. Wer ihm unter die Haube sehen will, wird in früheren Ausgaben fündig. Man muss viele

Jahre zurückgehen, wenn man die Einstandsversion sucht. Ein moderner Klassiker als Newcomer im bekannten Rothmans Look, den die 956er und 962er Gruppe C Porsches früher einmal trugen...



Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

F1



*John Player Special ist Kult. Ab ins Cockpit,
ohne schwarze Gedanken. Schwarze Striche
malen. Schwarz fahren mit Gold.*

Black shadows on the wall

F1 John Player Special

Jim Hunt Magazine®

Die Silhouette Formel 1 von NSR war von Anfang an ein Erfolgspaket. Identischer Karossen und Chassis, lediglich verschiedene Lackierungen. Da waren manche skeptisch, obwohl Chancengleichheit oft ganz groß geschrieben wird. Wird das laufen? Macht das Sinn? Ja und wie! Die Autos laufen perfekt, es sind die ersten Hochleistungsformel Wagen in Serie. Ich kenne nur einen Hersteller, der in absoluter Kleinstserie sowas früher wagte und nicht marktfähig war. Jetzt kommt die schwarze Macht: John Player Special. Ein Selbstläufer in zwei Varianten. Here we go. Tech Talk in früheren Jim Hunt Ausgaben zum Nachschlagen...



Black shadows on the wall

Rundstrecke

F1 John Player Special

Jim Hunt Magazine®



F1 John Player Special

Jim Hunt Magazine®

Unter der Haube der Monocoque sitzt Hochleistungstechnik von NSR. Einstellbare Parameter wie bei einem echten F1 Chassis. Kalibrierte Achsen, verschraubte Komponenten mit präzisiertem Laufzeugs für schnelle und konstante Rundenzeiten. Die maximal zentrierten Massen bieten sagenhafte Darbietungen in Kurven. Es macht sehr viel Freude mit den Silhouette Racern an den Start zu gehen. Es ist fast schon egal ob man gegen andere, sich selbst oder die Uhr fährt. Einfach fahren, fahren und fahren. Reifen mit Klebeband abziehen beim Boxenstop, Pick-up entfernen und weiter auf die Hatz um die schnellste Runde antreten.



Black shadows on the wall



© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

'74er Dodge Monaco Bluesmobile

Moviedcar

Jim Hunt Magazine®



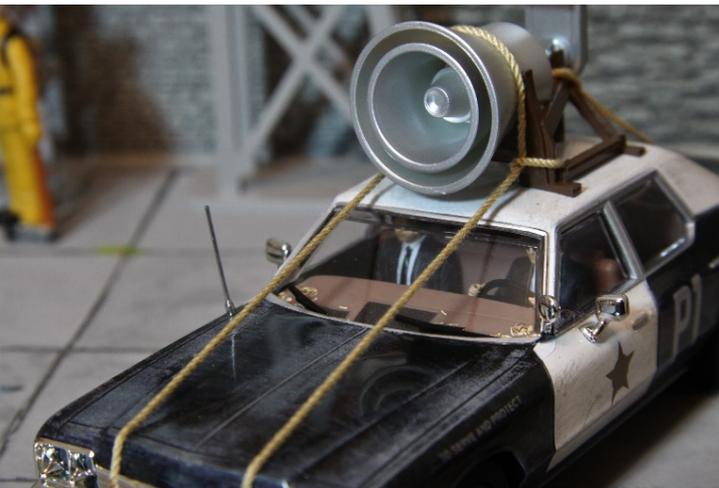
Jake and Elwood

The Blues Brothers

Bluesmobile Dodge Monaco

Tim Hunt Magazine®

Jake und Elwood Blues produzierten einen unverwechselbaren Sound. Wer die Blues Brothers verpasst hat, hat damals nicht am Leben teilgenommen. Viele waren im Kino und hörten ihren Sound auf dem Walkman. Der Film war Kult. Ihr Auto auch. Das ehemalige Polizei Auto, ein 74er Dodge Monaco mit dem gigantischen Lautsprecher auf dem Dach, mit dem beide durch die Straßen fahren, um für ihren großen Benefiz Auftritt die Werbetrommel zu rühren. Scalextric hat den Wagen in einer überdimensionalen Box als „Official Movie Merchandise“ Produkt am Start.



Ausgemustert: Dodge Monaco im heavy used Look mit vielen Kampfspuren. Jake und Elwood fahren durch Chicago und kündigen über den gigantischen Lautsprecher ihr Benefiz Konzert an...

Jake and Elwood The Blues Brothers

Bluesmobile Dodge Monaco

Tim Hunt Magazine®

Der Blues Sound ließ viele Fans mit dem Fuß wippen. Ähnlich wippten Jake und Elwood auf dem Gaspedal der alten Polizei Karre, um die es hier geht. Gewagte Fahreinlagen und Duelle mit der Polizei gehörten zum guten Ton der beiden kriminellen Heimkinder. Der Frontrammbügel, wie ihn bis heute US Polizeiautos montiert haben, darf nicht fehlen. Damit lassen sich Hindernisse aus dem Weg schaffen, die Meinung des Fahrers eindrucksvoll unterstreichen und ernsthafte Interessen durchsetzen.



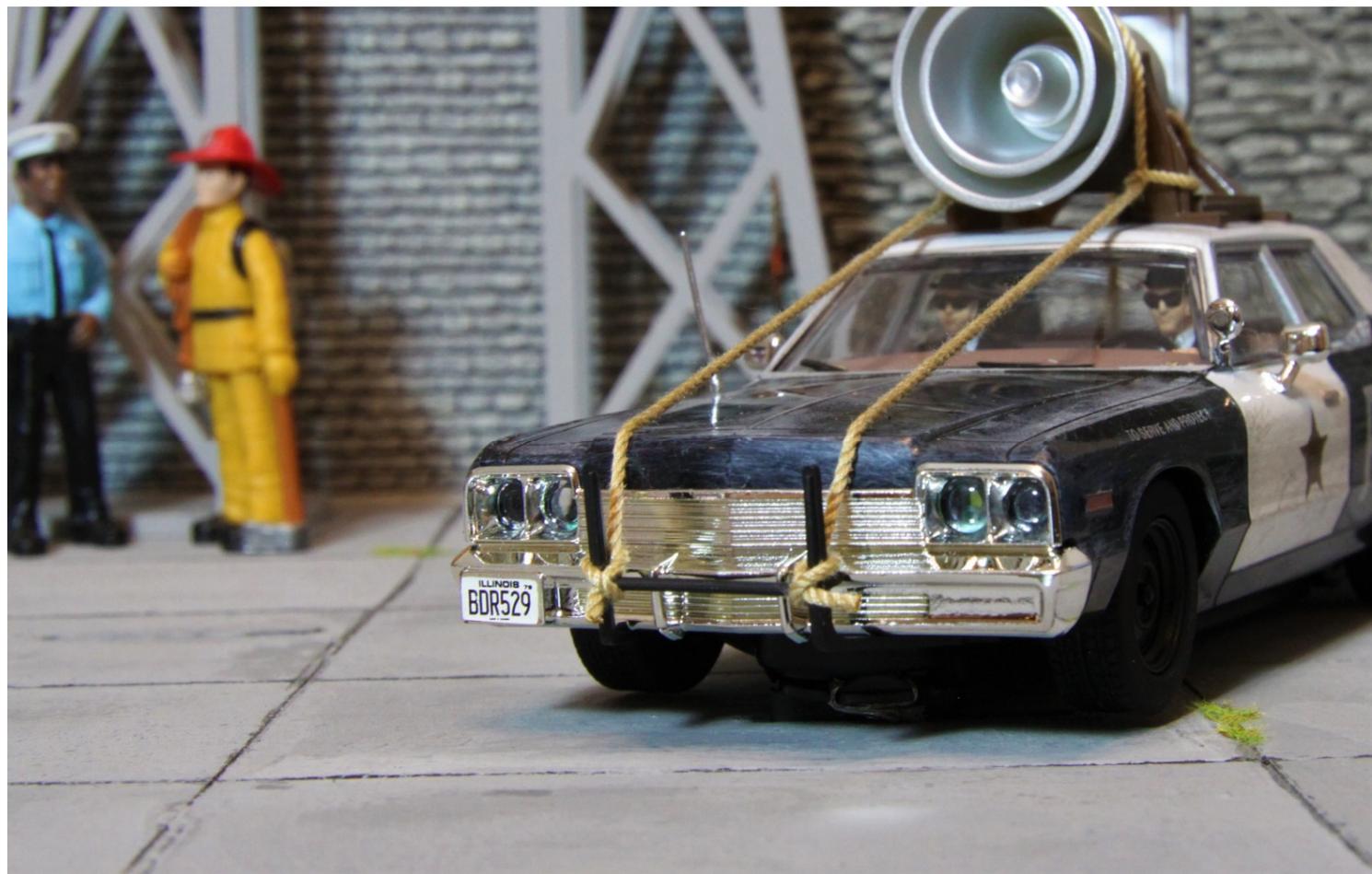
Jake and Elwood
The Blues Brothers

Bluesmobile Dodge Monaco

Tim Hunt Magazine®

Im Cast viele Größen des Film- und Musikgeschäfts. Einige sind schon von uns gegangen... der Zahn der Zeit. Schön, dass Scalextric mit dem außergewöhnlichen Bluesmobile die Blues Brothers, ihre Musik und alle Beteiligten ehrt: *John Belushi. Dan Aykroyd. Frank Oz. Kathleen Freeman. Cab Calloway. James Brown. Chaka Khan. Carrie Fisher. John Candy. John Lee Hooker. Henry Gibson. Aretha Franklin. Matt Murphy. Ray Charles. Sheilah Wells. Jeff Morris. Bob Charles Napier. Steve Lawrence. Twiggy. Steve Cropper. Donald Dunn. Alan Rubin. Tom Malone. Lou Marini. Marini Murphy Dunne. Willie Hall. Steven Williams. Steven Spielberg. Joe Walsh.*

Fahrtst für echte Soulmen: Der exponierte Lautsprecher steigert den Schwerpunkt in ungeahnte Höhen, der lange Radstand erlaubt gewagte Drifteinlagen und der Look des Fahrzeugs macht neue Kratzer im Lack indiskutabel. Ein rustikales Fahrzeug für rustikale Naturen, die Blues lieben und die Gelegenheit zu einem echten Bluesmobile nicht verpassen möchten. Wer über Rundenzeiten diskutiert wird sofort angezählt. K.O. in der erste Runde. I'm a soulman.



Jake and Elwood **The Blues Brothers**

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Pater-Petrus-Str. 25

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08066-6399798

redaktion@jim-hunt-magazine.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

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

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

John Blizzard Jr. Garage



In den Vereinigten Staaten steht eine feine Bahn, die sich in eine Garage integriert. Mit viel Liebe zum Detail hat John seine schöne Strecke realisiert. Mit Höhenunterschied geht es auf einen selektiven Kurs, der die Fahrer fordert und zugleich mit schönen Fahr-Bildern auf jeder Runde verwöhnt. Wir nehmen Euch mit. Viel Spaß dabei.

John Blizzard Jr. Garage

Jim Hunt Magazine®



John aus den Vereinigten Staaten lebt seine Slotcar Leidenschaft seit 2017 in einer Garage aus. Dort integriert sich die selbst gebaute Bahn sehr schön in eine Nische, die zum speziellen Ort wurde. Die Schienen stammen von Artin, sie wurden grau lackiert und mit einem Schwamm und schwarzer Farbe stellenweise verfeinert. Die Boxen Gebäude sind von Carrera und Scalextric. Die Bäume kommen aus den Eisenbahn Modellbau. Einige wurden selbst gemacht. Die Landschaft fertigte John aus Polsterschaum, Latexdichtmaterial sowie Sprühfarbe. Jim Hunt Magazine nimmt Euch mit auf die Reise. Wir zeigen schrittweise die Entstehung von John's spezieller Bahn. Viel Freude und Inspiration!



Step by step wächst die Bahn. Nach dem Erstellen des Layouts, dem Bau der tragenden Elemente der Bergstrecke kommt graue Farbe auf die Schienen. Risse und ausgebesserte Asphaltstellen fügt John bei, damit alles richtig echt aussieht. Die Landschaft wächst dazu. Die ersten Test Runden im McLaren F1 GTR folgen. Er nimmt die Bergstrecke unter die Reifen und spielt dabei sein Potential aus. Unten entsteht auf einem Platz der neue Boxenbereich...

John Blizzard Jr. Garage

Tim Hunt Magazine®

Die erste Ausbaustufe ist fertig gestellt. Der Kurs macht Spaß aber irgendwie möchte John noch etwas mehr. Er kommt auf die geniale Idee, das vordere Stück nach Links zu verlängern. Ein Ausleger wird gebaut und damit gewinnt er eine längere Gerade mit selektivem

Charakter. Die Idee hat sich ausgezahlt. Die Runde bekommt mehr Drive durch den neuen interessanten Streckenabschnitt. Der Platz in der nutzbaren Garage wird maximal ausgenutzt, ohne zu stören. Eine kleine und feine Evolution mit sehr großer Wirkung...

John liebt viele Rennthemen. Dabei ist er überwiegend im klassischen Segment unterwegs. Egal ob es sich dabei um europäische oder amerikanische Legenden handelt. Sie finden alle Platz auf der schönen Strecke und spielen darauf ihr Potential aus. Das Fahren in der



John Blizzard Jr. Garage

Tim Hunt Magazine®



schönen Landschaft muss sehr viel Spaß bringen und die Augen werden dabei zusätzlich verwöhnt. Authentisches Rennen fahren, wie wir es lieben. Vielen Dank für diese Bahn! Thank you very much for showing us our trackside. You did a great job. It's a pleasure for us to watch your ideas.

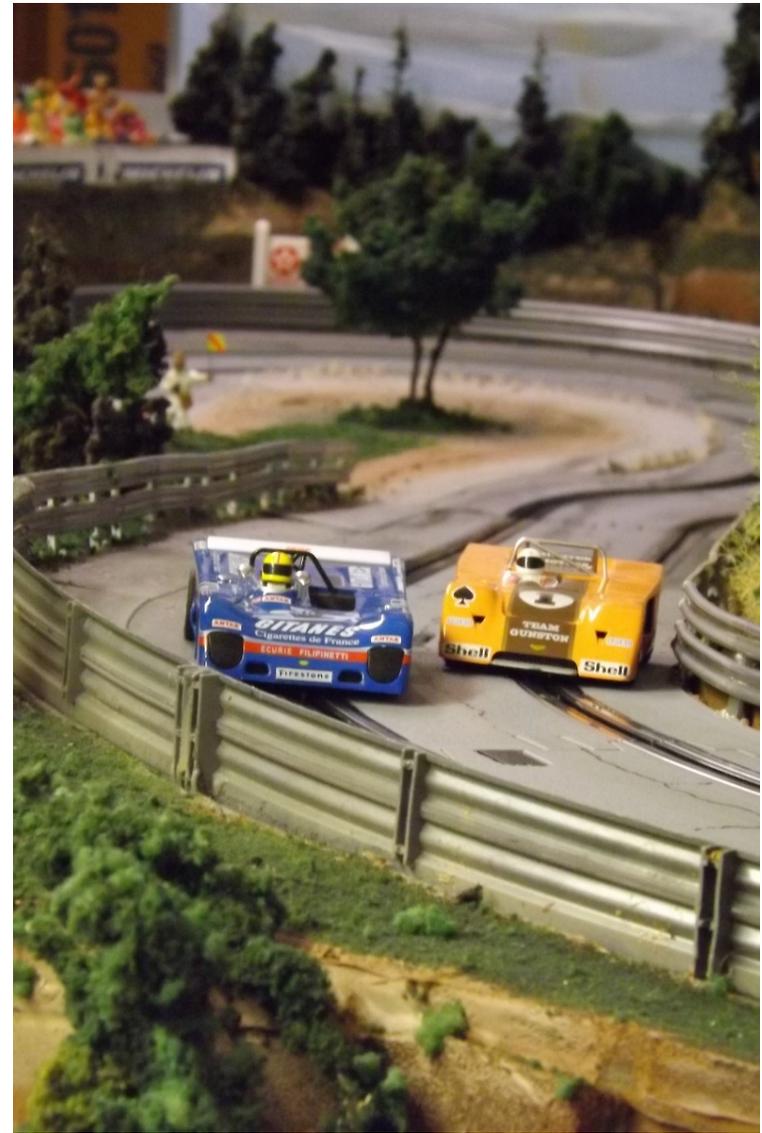


John Blizzard Jr. Garage

Tim Hunt Magazine®



Strecke fertig: Maximale Nutzung des Platzes.



John liebt klassische Rennthemen.





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.60!



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.