

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

60



**Bavaria Klassiker**

**BMW 2800CS** by SRC

+ Carrera Capri Zakspeed +++ Thunderslot McLaren +++ Scalex: Rover Vitesse +

# Carrera®



[carrera-toys.com](http://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

 /carrera.official

 /carreraofficial



*Jim Hunt Magazine®*

# Editorial

## Sechzig!

Wie die Jahre vergehen, die Ausgaben rauschen dahin. Jetzt sind wir bei der 60. Edition unserer Rennfahrer Postille, die wir seit ihrem Bestehen online und kostenfrei anbieten. Vielen Dank an alle, die uns über die Jahre als Leser, Partner und Freude begleitet haben. Die vielen Menschen und Erlebnisse haben mich immer wieder beflügelt weiter zu machen, was ich damals als Idee entwickelt habe. Mit einer kleinen Digitalkamera, einem Ministativ, einem Laptop und einem PC fing alles vor Jahren an. Die Dioramen sind alle echt, selbst konzipiert und gebaut. Die Art der Fotografie selbst entwickelt, damit die Autos in Szenarien so stilecht wie möglich rüber kommen. Mittlerweile gibt es welche, die diesen Stil auch für sich entdeckt haben. Kopieren möchte ich es nicht nennen, aber es gibt interessante Interpretationen von „Inspiration“, die wenig Spielraum für die Vokabel „Nachahmen“ lassen. Die Jim Hunt Magazine Bilder und Video Clips werden auf unseren Facebook und Instagram Kanälen von vielen Tausenden Fans regelmäßig weltweit verfolgt. Wir erreichen richtig viele Menschen mit der frohen Botschaft, dass Slotracing - in egal welcher Form man es betreibt - richtig genial sein muss. Da kann es schon vorkommen, dass sogar jemand in Übersee motiviert wird, meine optische Slotcar Präsentation irgendwie nachzumachen. Ist ja schön, wenn Jim Hunt die Kreativität anderer anpeitscht, Autos eingebettet im szenarischen Kontext

auch so zu zeigen, wie wir es seit Jahren tun. Damit es vernünftig aussieht. Aber ans Original kommen diese Versuche nicht ran. Original bleibt Original. Zurück zur 60. Edition. Carrera wird dieses Jahr Sechzig. Wir zeigen ein ganzes Feuerwerk an 124er Designversionen. Ford GT MK II versus Lola T70. Das rockt, das bockt. Dazu den Hamelmann Capri aus der DRM in ganz groß. Und den Carrera Porsche RSR in hellblau und rot, den Traditionsfarben der Marke. Und noch in ganz groß: Die Corvette von Callaway. Eine Wucht, wenn es auch das Vorjahresmodell - noch mit typischen Frontmotor - ist. Viele sagen ja, es sei die letzte richtige Vette. So sieht sie auch noch aus. Die neueste Generation mit Mittelmotor kommt schon sehr nahe ans Design eines Autos aus Maranello heran. Müssen Amis immer alles nachmachen? Dazu gibt's in 132 den 300 SEL in silber. Ein Traum! SRC hat den zweiten BMW CS2800 am Start. Es ist Ehrensache, dass wir als Bayern, der Heimat dieses genialen Geräts aus vergangenen Tagen, dieses Auto zeigen müssen. Nach der Rallye- jetzt die Rundstrecken Version. Ein Bausatz, der Zeit brauchte aber es lohnt sich, sie zu investieren. Ein wunderschön gemachtes Autos mit technischen Parametern unter der Haube, die das Startfeld und die Emotionen rocken. Scalextric lieferte uns zwei Mustang Notchbacks. Und einen Rover Vitesse, das V8 Gerät aus den 80ern. Einer Zeit, in der man in England noch in Großserie Autos baute. Echt

schade, dass diese automobile Kultur vergangen ist. Hättet ihr nur qualitativ hochwertiger abgeliefert. Thunderslot aus Italien lässt ganz laut aufhorchen. Zwei neue CanAm Boliden von McLaren ballern laut und schnell wie die Sau um den Kurs. Wir haben beide in unsere Testgarnitur aufgenommen, gefahren und zeigen sie euch unseren Lesern und Bildbetrachter. Stilecht, wie es sich für diese Großkaliber Rennboliden mit satten Hubräumen gehört. Elektromobilität hin oder her. Wenn aufgebohrte V8 Mittelmotoren ins Spiel kommen, klingt das einfach besser. Aus dem hohen Norden meldete sich ein Jim Hunt Leser zu Wort. Wir wurden uns schnell einig nachdem ich die ersten Bilder sichtete. Jetzt zeigt er euch seine selbst entwickelte Targa Florio Carrera Bahn. Der Modellbauer hat alles selbst gefertigt. Es lohnt sich das Kunstwerk in unserer Rubrik Bahnorama anzusehen. Inspiration.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.60

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



**Menu**

Jim Hunt Magazine®

## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Titelstory

BMW 2800 CS – SRC macht Ernst

## BahnOrama

Volker's Targa Florio

## Tracktests

### Rundstrecke:

- Rover SD1 Vitesse
- 2x Ford GT350 Scalex Notchbacks

### Designversionen

- 124: Ford MK II, Lola T70
- 124 Ford Capri Gr.5
- 124 Callaway C7R
- 124 Porsche RSR
- 2x BMW M1: Kenwood und vsd
- Mercedes 300SEL AMG 6.3
- CanAm: Thunderslot McLaren M6A/B



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Carrera und Sturmkind gemeinsam auf Erfolgskurs Carrera gibt Minderheitsbeteiligung an Sturmkind bekannt

**Salzburg, 01. Juni 2023** – Die Carrera Toys GmbH gibt heute bekannt, eine Minderheitsbeteiligung an der Sturmkind GmbH in Speyer erworben zu haben. Ziel dieser Kooperation ist die Entwicklung gemeinsamer innovativer Produkte auf Basis der von Sturmkind entwickelten DRIFT Hybrid Gaming Technologie. Diese sollen unter der Marke Carrera weltweit vertrieben werden.

„Sturmkind hat in ihrer jungen Geschichte Spielerlebnisse entwickelt, die es in dieser Art technisch und emotional noch nie gab. Zusammen mit unserer Leidenschaft für Motorsport wollen wir diese gemeinsam weiter entwickeln und Spielern weltweit näherbringen“, so Stefan Krings, CEO Carrera Revell Group.

„Wir freuen uns sehr, mit der Carrera Toys GmbH einen starken Partner gewonnen zu haben, der Rennspaß ebenso in seiner DNA verankert hat, wie wir. Für die Verwirklichung unserer Vision Simulation und reale Produkte zu verschmelzen, kann ich mir keinen besseren Partner vorstellen. Carrera und Sturmkind - ein starkes Team, das ab sofort gemeinsam an den Start geht!“ ergänzt Martin Müller, CEO Sturmkind GmbH

Die Marke Carrera kann auf mittlerweile 60 Jahre Rennspaß zurückblicken und ist im deutschsprachigen Raum Marktführer im Bereich Slotracing. Carrera steht für generationsübergreifenden Fahrspaß und sorgt für Begeisterung bei Jung und Alt. Das deutsche Start-up Sturmkind wurde mit der Vision gegründet, realistische Autorennen im heimischen Wohnzimmer abzubilden. Die innovativen DRIFT-Racer und die Hybrid Gaming Technologie bringen Fahrspaß auf ein neues Level und hat eine völlig neue Spielegattung definiert. Das Startup aus Speyer gewann den Deutschen Entwicklerpreis 2018 und hat es bei der TV Show „Das Ding des Jahres“ bis ins Finale geschafft. Die Fahrzeugmodelle



Bewegen sich nicht mehr wie Spielzeug, sondern wie echte Rennwagen in der realen Welt bewegen.





[www.Slot-Stop.de](http://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](http://www.Slot-Stop.de)

Der "1:32 Shop"

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

[www.Slot-Stop.de](http://www.Slot-Stop.de) | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | [info@slot-stop.de](mailto:info@slot-stop.de)

Lange erwartet, endlich da:  
**SRC** mit dem bayerischen  
Klassik Coupé der 70er...



**BMW CS 2800**



# BMW 2800 CS

*Jim Hunt Magazine®*

SRC hat den historischen Bayern neu im Portfolio. Wie immer konnte man auf facebook und instagram so gut wie alle Entwicklungsschritte verfolgen. Die Vorfreude wuchs mit und endlich ist er da: der Rundstrecken BMW aus vergangenen Tagen mit modernem Druck

unter der Haube. Der Dreiliter fehlte seit vielen Jahren auf den Rennbahnen der Neuzeit. Es ist ewig her, dass es ihn von der guten alten Universal und der 124er gab. Jetzt können wir auch in dieser Epoche Gas geben und das nicht nur online sondern live auf der Strecke. Der

BMW sieht perfekt aus, seine ausgestellten Radhäuser hinten, die schlankere Linienführung gegenüber den bekannten 3,5ern CSL, die in vielen Varianten slotten. Dazu gibt es hochwertige SRC Technik mit kalibrierten Stahlachsen, präzisen Leichtlaufaglern, Alufelgen.



Alpinweiß mit Castrol Farben: dezenter Look aber trotzdem ein schöner Klassiker im Design. Dazu gibt es Fünfspeichen Alufelgen, einen Bugspoiler und feine Details am Wagen. Die Formen der Karosse sind sehr schön ausgeführt. Einsteigen und loslegen. Mit offener Seitenscheibe wird es nicht allzu heiß im Cockpit. Der Fahrwind kühlt.





# BMW 2800 CS

Jim Hunt Magazine®

Alles läuft präzise rund. Das Getriebe schnurrt dezent und offeriert einen ruhigen Lauf. Ein hoher Wirkungsgrad, um die Kraft des Motors langlebig auf die Slicks zu übertragen. Der Antriebshalter ist vom Hauptchassis entkoppelt, was die Performance steigert. Viele einstellbare Charakteristiken im Fahrverhalten für alle

Strecken und Fahrer sind möglich. Die Karosserie an sich lässt sich parallel dazu vom Chassis über Schrauben entkoppeln. Ihre einstellbare Seitenneigung haucht dem BMW die nötige Kurvengeschwindigkeit und stabile Fahrlage ein. Temperament, Angriffslust und maximale Kontrolle stehen auf seiner Charta. Souverän saugt er die Strecke unter seine Nieren und bleibt dabei ein gelassener Begleiter, der sich auf jeden Untergrund einstellen kann, wenn man dabei alles richtig macht.



Kit Version: qualitativ hochwertigste Decals. Feine Details. Der BMW fordert etwas Zeit für den Aufbau, die sich absolut lohnt. Schmuckstück!



**CHRONO**

[www.src.es](http://www.src.es)

 /srcslot

 /SRCslot



# BMW 2800 CS

*Jim Hunt Magazine®*

Das Auto der 24 Stunden von Spa Franchorchamps 1971 präsentiert sich im frischen Alpinweiß mit Castrol Streifen und Logos. Wer denkt das sei langweilig, der irrt sich gewaltig. Die aufgeräumte Optik wirkt edel und

zeigt eindrucksvoll, dass man mit wenig Farbe in den 70ern schöne Rennwagen in Szene setzte. Das Auto von SRC ist ein Kitcar, die Karosserie mit den Decals und Anbauteilen muss erst vom Team zusammen gebaut

werden. Die meiste Arbeit nehmen die Decals in Anspruch. Sie sind von hoher Qualität und lassen sich sehr schön verarbeiten. Sitzen sie einmal am rechten Ort sind sie sehr solide im Sitz und können nicht ohne



Fünfspeichenfelgen aus Leichtmetall, perfekte Slicks. Laut kerniges Ausatmen: Das ovale Flammrohr bläst Marschmusik aus den sechs Brennräumen der Frontmotors. Das klingt perfekt, während das SRC Getriebe unter Vollast seidenweich schnurrt wie ein BMW Sechszylinder im Standgas. Die Spanier wissen eben, wie man Rennwagen in Perfektion baut.





# BMW 2800 CS

*Jim Hunt Magazine®*

weiteres versetzt werden. Das zeugt von ihrer Qualität und Festigkeit. Trotzdem kann eine Klarlack Schutzschicht nicht schaden, möchte man den Look dauerhaft konservieren. Das Chassis ist komplett ab Werk aufgebaut. Nur noch abstimmen und los geht's. Das läuft

über vier Schrauben am Antriebshalter. Seine Labilität möchte jeder eine Nuance anders. Es kommt auf den Fahrstil, die Strecke, das Zurechtkommen des Fahrers an. Es gilt: Ausprobieren! Die Karosserie wird zudem vom Unterbau entkoppelt, so dass sich ein solides kur-

venneutrales Fahrverhalten einpendelt. Der BMW liegt wie ein Brett und meistert jeden Radius. Egal ob eng, weit, öffnend oder schließend. Slicks von SRC bieten satten Vortrieb. Zugleich halten sie Optionen für Drifts offen, falls man das Heck vor Kurven anstellen möchte.



Feinste Details: Selbstverständlichkeit bei SRC.



# BMW 2800 CS

Jim Hunt Magazine®



Inliner Konzept mit Longcan Aggregat: 21000 Touren maximal und 270g/cm Drehmoment wuchten den BMW nach vorne. Das Fahrwerk ist komplett einstellbar, die Komponenten hochwertig und verschraubt. Alles passt perfekt.

Der Motor spiegelt die Tugenden bayerischer Sechszylinder. Er zieht schön von unten heraus. Satt durch bis in seine hohen Drehzahlen. Immer elastisch am Gas hängend, spontane Zwischensprints sind immer drin, falls nötig. Das verschraubte Inliner Getriebe schnurrt seidenweich und greift dabei präzise in den Antriebsstrang. Die höhenverstellbare Vorderachse lässt sich perfekt zum L-Kiel abstimmen. Rennfertig!



Vom Hauptchassis entkoppelter Antriebsstrang für eine satte Straßenlage, auch am Limit der Physik.



Feinste optische Details an der Karosserie zeigen den hohen Anspruch bei SRC. Hier passt alles.





[ 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

# CanAm

Thunderslot hat zwei Neue. Jim Hunt reizt auf historischer Naturrennstrecke ihre dicken Achtzylinder aus. Eine Fahrt ohne Wenn und Aber. Pur und schnell. So schön wie damals.



# McLaren M6A/B

Road America 1967 Fuji 200 Miles 1968

# McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

Die CanAm mit ihrem sehr offenen Reglement ist bis heute eine der spektakulärsten Rennserien, die es je gab. Die Hubräume wuchsen und duellierten sich zunächst auf den Datenblättern und anschließend auf den Strecken. Thunderslot aus Italien hat sich diesem Thema schon vor Jahren gewidmet. Nach dem erfolgreichen Lola Debut folgten die McLaren (wir berichteten). Jetzt kommt das Update und wie man es von der Marke erwartet, liegt die Maßlatte verdammt hoch. Der Nummer 4 von Bruce McLaren wird die über-

fällige Version von Denny Hulme nachgeschoben. Jetzt ist das Team komplett und für Fans der Marke ist er ein absolutes Muss. Es ist der Wagen in der Ausführung M6A. Die Bauart der M6B bekommt ebenfalls Zuwachs. Das blaue Auto von den 200 Miles von Fuji aus 1968 mit senkrecht stehenden Ansaugtrichtern und Abdeckhülle präsentiert ihr auffälliges Unterscheidungsmerkmal zum M6A, dessen acht offene Ansaugtrichter waagrecht stehen und die Luft nicht über dem Kopf, sondern über die Schultern des Fahrers einsaugt. Bei

den brachialen Hubräumen dürfte das an den Schultern zu spüren sein, wenn bei maximal aufgerissenen Schiebern der Achtzylinder nach Luft giert. Das Rollout gestaltet sich wie gehabt nahezu perfekt frisch aus der Box. Beide Boliden laufen seidenweich, extrem leise. Das dezente, leichte Surren von Getriebe, Motor und Achsen intoniert mechanische Präzision. Die Reifen bieten einen wunderbaren Grip, so wie es sein sollte. Sie kleben perfekt, lassen aber in Kurven genügend Spielraum für das Anstellen des Hecks, wenn man das



Wir begrüßen den Tag mit tiefen Achtzylinder Klängen. Erster CanAm Run der zwei neuen McLaren von Thunderslot bei Jim Hunt. Die kühle Morgenluft strömt in die offenen Ansaugtrichter. Die Atmosphäre bebt! Das Zuschauervolk lebt.



# McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

wünscht. Ein Gasstoß und die McLaren zirkeln wie ein Rennkart um enge Ecken. Wir gehen ins Detail und wollen uns mit dem komplett einstellbaren Fahrwerk vertraut machen. Fünf Schrauben dienen zur Abstimmung des Antriebshalters im Chassis. Wer sich so einen

Wagen zulegt, braucht einen Torx als neues Werkzeug. Thunderslot setzt auf diesen Schlüssel. Mit dem guten alten Kreuzschlitz ist hier nichts zu machen. Die Torx greifen präziser und langlebiger, was bei so kleinen Schrauben eine sehr gute Idee ist. Schrauben lockern,

die leichte Karosserie vom Chassis entkoppeln, wie es sich gehört. Das Heck labil abstimmen und der McLaren marschiert perfekt durch Kurven. Also die hinteren Schrauben mehr lockern als die Vorderen. Auf Geraden ziehen beide leichte Wagen davon und laufen



Brutale V8 Aggregate mit 5800ccm und 6200 ccm sorgen für ein infernales Beben. Die Auspuffrohre sind im Querschnitt derart mächtig, dass zwei Magnum Flaschen darin Platz finden. Das CanAm Reglement ist eine offene Sache, die nahezu alles erlaubt, was schnell ist und Spaß macht. Thunderslot hat diese Tugenden perfekt in Szene gesetzt. Optisch wie technisch sind beide McLaren perfekt gemacht fürs Rennen fahren und gewinnen. Bei der Lautstärke wurde wohnraumfreundlich gespart. Die Präzision des Laufzeugs schnurrt seidenweich.



# McLaren M6A/B CanAm

*Jim Hunt Magazine®*

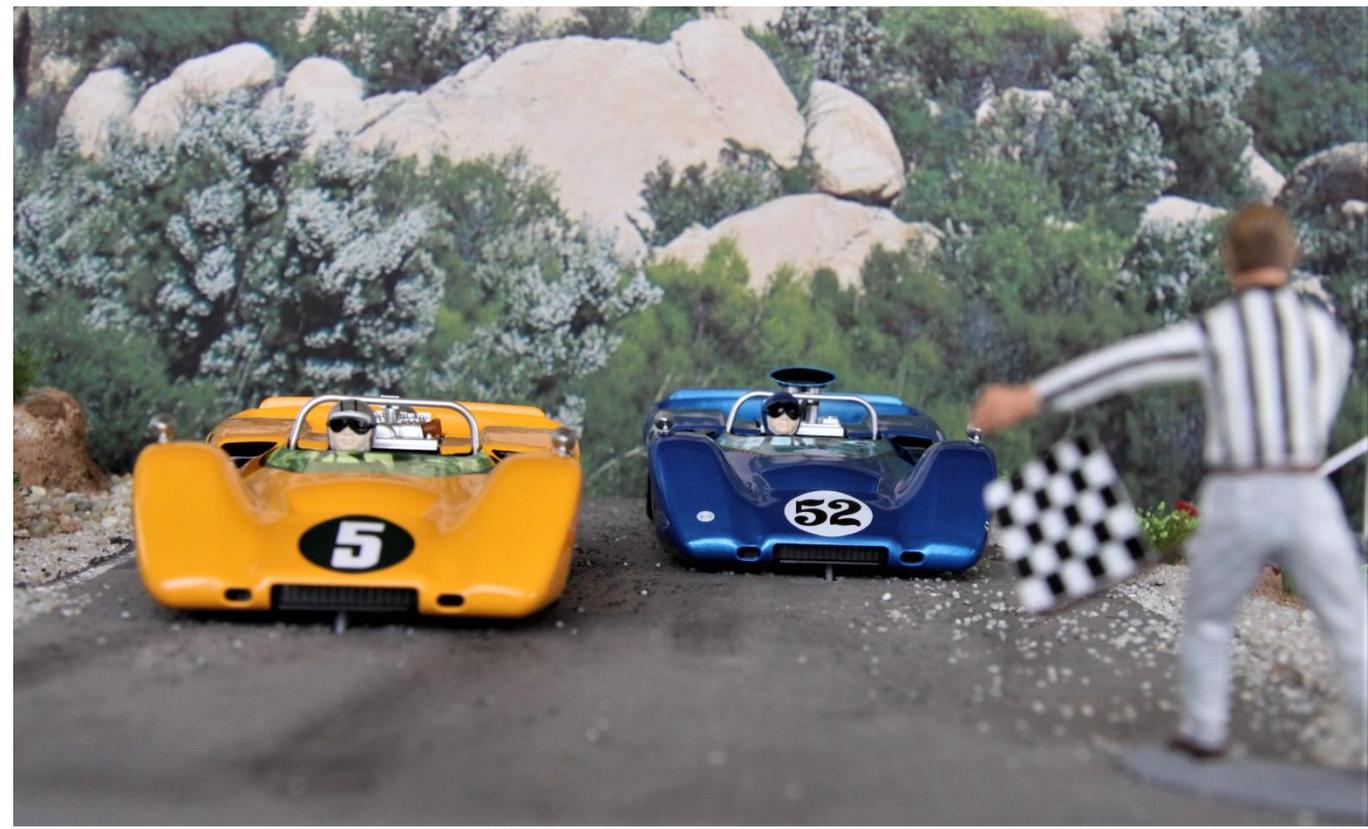
mit der schon erwähnten Präzision über die Rennstrecke. Die Schubkraft im Cockpit ist enorm. Das Drehmoment katapultiert einen derart nach vorne, dass man mit einer Atemtechnik aus der militärischen Fliegerei arbeiten muss, um genügend Sauerstoff in den Kreislauf zu pressen. Die kleine Frontscheibe

schaufelt den Fahrtwind an mir vorbei, aber nicht komplett. Der Luftstrom ist enorm. Die Brille unter dem Jethelm ist unverzichtbar. Lager und Getriebe surren noch leichter. Beide McLaren sind wettbewerbsfähig unterwegs. Reifen über Klebeband abziehen und fertig. Die Vorderachse lässt sich in ihrer Höhe präzise zum

speziellen L-Kiel mit geschwungener Finne einstellen. Aber das ist schon ab Werk erledigt. Wer mehr Höhen-spiel an der Vorderachse will, kann das über Schrauben im Chassis nach oben wie unten variieren. Der L-Kiel mit geschwungenen Schwert führt sehr gut und ist zudem verschraubt, dreht präzise und spielfrei.



**Wer sich fragt: Wer ist der Typ auf den Fotos mit dem Schild „Allez vite“... Es ist der verrückte Franco-Kanadier Julien Nitrosec. Er verpasst kein CanAm Rennen und liebt den Geruch von frisch verbrannter Nitromischung, die durch mächtige Brennräume fließt. Ein wunderbares Aroma in der sauerstoffreichen Morgenluft. High times 67/68.**





# McLaren M6A/B CanAm

*Jim Hunt Magazine®*

Der brutale Achtzylinder massiert Trommelfell und Rücken. Der Sound entweicht aus zwei mächtigen Ofenrohren im Heck. Perfektes Ballern, Fauchen und Dröhnen. So wie potente Motoren klingen müssen. Das Fahren ein Erlebnis, das man nie vergisst. Die Fahrt

durch Kurven ist süßer Wahnsinn. Die Achtzylinder entwickeln viel Wärme. Ich bin froh in einem Spyder zu sitzen, Fahrtwind ist eine wunderbare Sache. Ich liebe luftgekühlte Konzepte. Die Turbulenzen am Kopf machen Laune und vermitteln dir die ganze Wucht der

Dynamik. Der McLaren von Thunderslot vermittelt dem des hohen Leistungspotentials jederzeit das Gefühl, Herr der Lage zu sein. Obwohl die Mechanik sehr leicht läuft, spendieren wir ihr zusätzlich den edlen Saft eines geheimen Gleitmittels.



Mit perfekt abgestimmtem Fahrwerken liegen die McLarens satt und meistert jede Situation.



# Rundstrecke



## McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®



Der blaue M8B saugt seine Luft über senkrecht stehende Trichter an, die mit einer Hutze versehen sind. Sie lenkt den Fahrwind um. Der M6A in Orange saugt die Luft seitlich durch offene Trichter an. Beide Cockpits werden im Ernstfall durch Überrollbügel abgesichert. Die Fahrer im Jethelm sitzen fast offen wie in einem Kart. Eine dezente Scheibe lenkt die Luft um.

Der Motor: ein Anglewinder mit minimalem Winkel. Das durchzugsstarke Getriebe bringt 175gcm Drehmoment bei 21500 Touren auf die Hinterachse. Der kompakte Motorblock: zweifach verschraubt, das Getriebe arbeitet vibrationsfrei. Beide Achtzylinder kommen mit 12 Voltan Sprit aus. Vorne leichte Kunststoff Felgen, hinten verschraubtes Leichtmetall. Die profilierten Reifen sind schwarzes Gold. Thunderslot baut 1zu32 Hochleistungs-Rennwagen out of the box. Zwei perfekt kontrollierbare Urgewalten in allen Fahrsituationen.

Einstellbares, entkoppeltes Fünfpunkt Chassis. Anglewinder mit hochwertigen Leichtmetall Komponenten. Thunderslot reizt jedes Detail aus, alles ist durchdacht. Ein schnelles Hochleistungskonzept für seidenweiche und präzise Fahrfreude. Zwei Superlativ Renngeräte.



Jim Hunt Magazine  
FOR SLOT CAR USE ONLY

Bausätze vom Feinsten!



Conti Turm - Nürburgring



[www.edelhirsch.de](http://www.edelhirsch.de)

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

# Rover *SD1* Vitesse

Sein außergewöhnlich elegantes Design fiel in den 80ern auf. Sein V8 Klang auch. Scalextric hat die Bastos Rennversion im Portfolio.

Yeah,  
bad ass!



1986

# 500 km Donington

Percy / Walkinshaw

# Rover Vitesse

Jim Hunt Magazine®

Der Rover ist mittlerweile aus dem Straßenbild verschwunden. Früher in den 80ern fuhren doch einige herum und ich mochte ihren sonor tief brummenden Klang. Die damals außergewöhnliche Karosserieform war ihrer Zeit voraus. Heute - fast 40 Jahre später - sehen viele Autos ähnlich aus. Der Vitesse war und ist ein Gesicht in der Menge. Hierzulande habe ich lange keinen mehr gesehen. Früher lief ein V8 in ziviler Version in meinem Heimatort. Scalextric hat die rot weiße Bastos Gruppe A Version gebaut und liefert voll ab.

Wir fahren die lange, schlanke Erscheinung mit 192 PS und berichten aus dem Cockpit. Es ist das 1986er Ex-Auto von Percy und Walkinshaw vom 500 Kilometer Rennen in Donington. Die weiß rote Bastos Lackierung sieht super aus. Die rote Farbe umzieht die Front und läuft nach hinten hin aus. Im Heck verwandelt sie sich in Streifen, als würde die rote Farbe nach hinten hin vom Fahrtwind von der Karosserie gezogen. Dazu gibt es rote Fünfspeichen Felgen mit Slicks in angemessener schlanker Breite. Sie kommen mit den Dimensionen

des Briten gut zurecht. Der sehr lange Radstand fällt sofort ins Auge. Auf der Strecke profitiert der Fahrer am Volant von der daraus resultierenden Laufkultur. Der Rover läuft wie ein langer Strich auf Geraden. In Kurven bringt die Länge eine ruhige Gangart, die nicht überfordert. Fährt man den Briten ohne MTS lässt es sich mit ihm sauber durch Kurvenradien fahren. Geht man die zu forschen an, kann man sein Heck mit Gasstößen präzise kontrollieren. Hier spielt der lange Radstand dem Fahrer positiv in die Karten.



Die Frontpartie erinnert ein wenig an einen Ferrari Daytona. Damals galten seine schlanken Scheinwerfer Augen mit den ums Eck fließenden Blinker Gläsern absolut modern. Dazu der flache Bug und die elegante Coupé Linienführung. Der Rover war ein sehr elegantes Fahrzeug von der Britischen Insel. Es ist schade, dass es die Marke nicht mehr so gibt, wie es sie früher einmal gegeben hat.

# Rover Vitesse

*Jim Hunt Magazine®*

Wie es sich für einen Briten gehört, sitzt man rechts, was immer einige Runden Gewöhnungszeit einfordert. Als umerzogener Linkshänder habe ich keine Probleme den Schalthebel mit Links zu bedienen. Die Pedaliere ist analog zu Autos mit der Rennsitzschale links.

Obwohl es ein Viertürer ist, flogen die Sitze hinten konsequent heraus. Das spart Gewicht und es macht Sinn, ohne Passagiere zu fahren. Ein Käfig schützt im Ernstfall, ich brauchte ihn zum Glück nicht. Aber es ist schön zu wissen, dass er da ist, falls ich ihn brauchen

sollte. Das Inliner Getriebe lief out of the box unpräzise. Es stellte sich heraus, dass das Motorritzel bei einem Zahn einen Verarbeitungsfehler hatte. Premiere bei Scalex, das hatten wir bisher noch nie. Zum Glück haben wir Ersatzritzel und es ist kein großes Ding.



Die Form war ihrer Zeit weit voraus. Heute sehen einige aktuelle Designs der Rover Silhouette ähnlich. Lediglich beim Sound hapert es bei den Neuen. Beim Rover nicht. Er liefert voll ab.

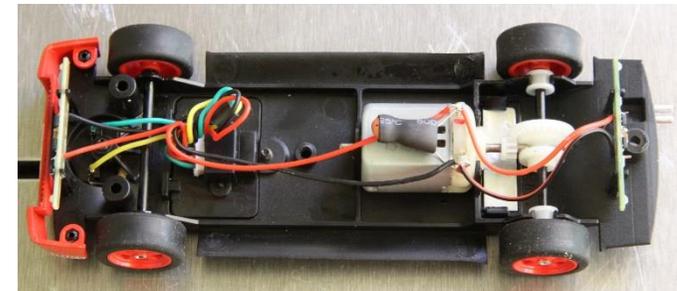
# Rover Vitesse

*Jim Hunt Magazine®*

Mit neuem Ritzel hängt der Rover schön am Gas und spult alle seine Runden sauber ab. Nach dem obligatorischen Ölservice läuft alles noch eine Spur geschmeidiger. Reifen hinten abziehen und schon ist

spürbar mehr Grip an der Hinterachse. Der SD1 beschleunigt willig, sein großes Spurzahnrad liefert einen schönen Vortrieb. Zugleich steht er schön auf der Bremse, wenn man das möchte. Anstellen in Kurven,

kein Problem. Der kompakte Motor hat genügend Punch, um den Vitesse mit qualmenden Reifen durch Kurven zu treiben. Bleibt man schön mit Grip unterwegs, lässt er sich angriffslustig durch den Richtungs-



**Inliner Konzept.** Wir fahren den Rover ohne MTS (es ist im Foto noch verbaut). Es wurde vor dem Fahren per Schraubenzieher heraus gehiebt. Im Bedarfsfall mit einer Lage Blei ersetzen. Unser Testwagen liegt ruhig, kommt ohne Zusatzballast aus. Ölservice und Reifen abziehen brachte schöne Ergebnisse. Klar geht immer mehr. Aber unser Credo ist: Rennautos in seriennahen Zustand bewegen. Weniger ist sehr oft mehr.

wechsel peitschen, immer schön auf Zug. Hat man sich mit der schlanken Spur vertraut gemacht, kommt man sehr gut zurecht. Percy und Walkinshaw hatten damals sicher auch viel Spaß, so wie ich heute. Wer ein britisches, exklusives Rennauto aus den Achtzigern möchte, ist mit dem außergewöhnlichen Rover Vitesse SD1 gut beraten. Wer ihn mit einem Toyota oder einem Tesla verwechselt, muss in der Motorsportschule nachsitzen und Einsteiger-Magnete aussortieren.

# Slotcarscheune.de



Slotcars Bahnen Zubehör  
Alles für deine Carrerabahn



[www.AT-BA.de](http://www.AT-BA.de)  
Modellbau

# NOTCHBACK

**CITY LIMITS**

#6 Alan Mann Racing #47 Shepard Racing



*Scalextric hat Renn Mustangs gebaut.  
Kantige Kult Klassiker mit Stufenheck.  
Jim Hunt fährt beide V8 mit großem  
Durst. Fernab des Stadtverkehrs*

*Jim Hunt Magazine®*

# Ford Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

Das Thema Ford Mustang aus den späten 60ern war lange Zeit die Domäne von Pioneer. Jetzt kommt Jahre danach Scalextric ins Schwärmen für das tiefe V8 Blubbern der aufregenden Ponycars. Sie bauten den Notchback, also die Version mit Stufenheck. Wir zeigen euch beide Ausführungen und blicken den kultigen

Amis unter die Haube um zu sehen, was sich dort tut. Ford wollte mit der Einführung des Mustangs neue Kunden ansprechen. Ziel war ein sportliches Auto für junge Leute. Ein Auto, das sich viele leisten können. Weg mit dem staubigen Image der vergangenen Jahre in denen Ford eher langweilige Wagen zum bequemem

Cruisen baute. Es war Pflichtprogramm, dass man so einen sportlichen Wagen eben auch bei Motorsport Events zeigen muss, damit die Kundschaft anspricht. Die Duelle gegen Chevrolet befeuerte das Konkurrenz Denken vieler Menschen. Man musste sich für eine der beiden Marken entscheiden und seinem Kult frönen.



**Legen wir den Fokus auf den Roten. Auffällige mit laut-edle Farbkombination. Die goldenen Akzente bringen Style an den Wagen. Alan Mann aus England ist bekannt für dieses Farbenspiel. Am Bug sind zwei weiße Striche, die helfen sollen, den Notchback im Feld noch leichter zu erkennen. Perfekt für Gegner und Boxenpersonal. Unser Testwagen hat nur einen Scheibenwischer. Gewichts-Tuning durch einfaches Weglassen.**





# Ford Mustang Notchback

*Jim Hunt Magazine®*

Scalextric hat sich für die Rennversionen entschieden, was sich besser verkauft als zivile Serienfahrzeuge. Der rot-goldene von Alan Mann Racing sieht klasse aus. Die Farbkombi kennt man von diversen Wagen aus dem gleichen Rennstall. Auch Lotus gefiel diese

Kombi sehr gut. Der rennsportweiße Notchback mit schwarzer Haube ist eher ein optische Leisetreter, dessen beinahe cremeweiß Leute mit Understatement Faktor anspricht. Wobei nicht auffallen mit einem Mustang schwer fällt. Das tiefe Blubbern bei Standgas

und im Schubbetrieb ist nicht gerade dezent. Reißt man den Schieber auf, entweicht ein infernales Klangpaket aus seinen Brennräumen. So wie man es haben möchte. So wie es sich gehört. Kurze Wege: Flammrohre unter den Schwellern verkünden die frohe



**American Classic Felgen mit silberfarbigen Hörnern und lackiertem Stern. Dazu die goldenen Alan Mann Racing Applikationen und die Fahrer-namen auf dem Kotflügel. Steve Soper und Henry Mann teilen sich das Cockpit des US Klassikers. Hier drin sitzt man rechts.**

# Ford Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

Botschaft aus den acht Zylindern. Beide Versionen rollen auf American Classic Felgen. Der Felgenstern ist lackiert, die Hörner sind Silber. Stang rot hat konsequent einen roten Felgenstern. Stang Creme einen Grauen. Wie fühlt sich ihr klassisches V8 Blubbern auf der Strecke an? Scalex hat eine schwere Erbe, schließlich waren und sind die Stangs von Pioneer eine absolut ausgefeilte Angelegenheit. Optisch wie fahr-

dynamisch ein Gedicht. Auch bei Scalextric weiß man, wie man feine Slotcars baut. Wir bauen die MTS-Fahrhilfe aus und wollen puristische Notchbacks am Limit erleben. Das Laufzeugs unter der Haube bekommt den obligatorischen Ölservice, damit alles noch eine Spur weicher und feiner schnurrt. Das lockt doch noch ein paar PS aus seinen Eingeweiden heraus und das wollen wir, yeah! Raus auf die Strecke, ich

beginne mit dem Roten. Motor an und losrollen. Der Fahrersitz ist steif und mit kaltem Aggregat ist es noch moderat kühl im Innenraum. Das wird sich sehr schnell ändern. Der V8 zieht stramm an und ich reiße seine Gänge durch. Ja, er ist ein Handschalter, was mir sehr entgegen kommt. Langsam klettert die Öltemperatur in die perfekte Zone. Ich lasse ihn weiter hochdrehen. Der Schub im Kreuz kündigt viel Spaß an, den ich sicher

Fokus jetzt auf den Dezenten in Weiß:  
Bill and Fred Sheperd in Goodwood.



Abgeklebte Scheinwerfer beim Dezenten.





# Ford Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

noch haben werde. Reifen kommen auf Betriebstemperatur, der Grip wird besser und ich lasse es jetzt krachen. Voll ausgedrehte Gänge und Emotionen pur. Das tiefe Grummeln aus dem Motorraum verwandelt sich explosiv in ein temperamentvolles Stampfen mit

heißeren Brülleinlagen. Beim Herunterschalten faucht es gewaltig aus den Auspuffen, die vor den hinteren Radhäusern den Unterboden seitlich verlassen. Der Notchback von Scalex ist gut abgestimmt und zieht beim Beschleunigen mächtig an. Sein Sidewinder ist

Garant für stramme Sprints und eine kraftvolle Beschleunigung ab Drehzahlkeller. Ich liebe diese Art der hubraumstarken Ortsveränderung. Gebe den Brennräumen maximale Kraftstoff Zufuhr, was mein Pedal hergibt. Wir fahren mit 12 Voltan im Tank, was



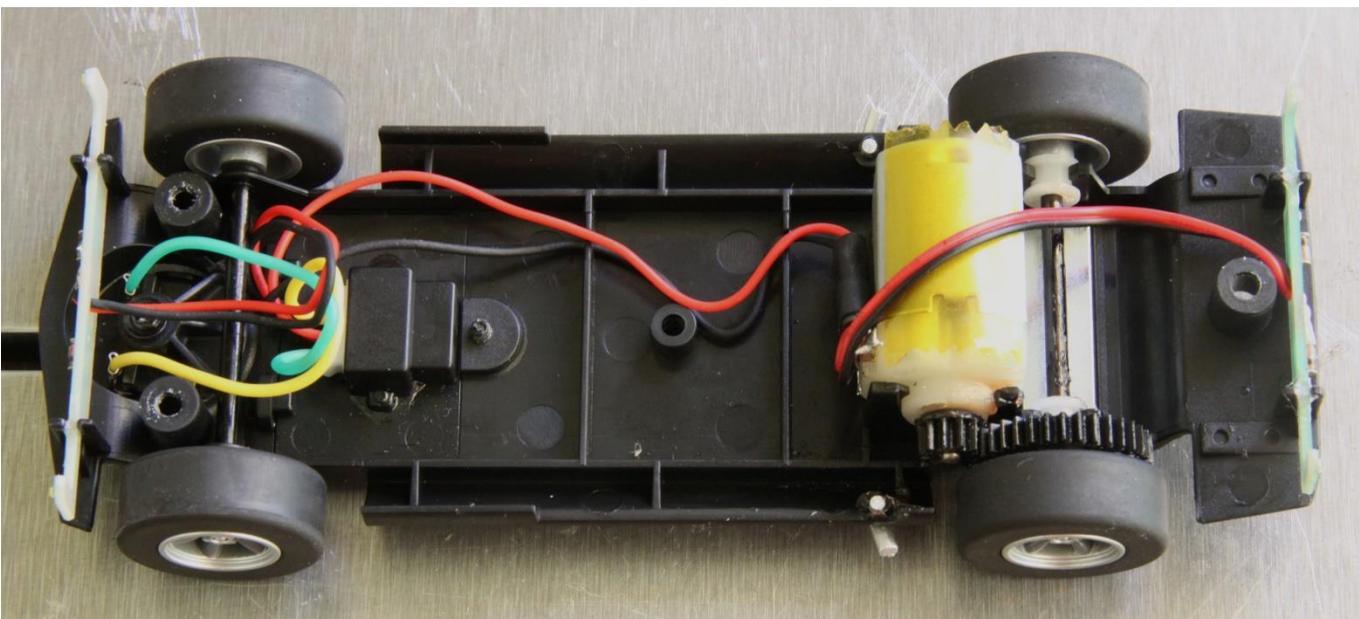
Kantiges Heck. American Classics mit grauen Stern und silberfarbigen Horn. Im Cockpit sitzt man links. Besser für mich. Handyfotos während der Fahrt gelingen mir besser als im Rechts gesteuerten Roten.



## Ford Mustang Notchback

den Stang ordentlich in Wallung bringt. Es ist auch denkbar mit geringerer Spritgüte auf die Runde zu gehen. Aber man sollte schon im zweistelligen Voltanbereich bleiben, möchte man es satt haben. Meine absolute Untergrenze für harte Zeiten... 9 Voltan magnetfrei. Zurück zur Zwölf. Der Mustang läuft gelassen durch die Kurven, wenn auch seine schmale Spur im Grenzbereich einen Lenkrad dynamisch-versierten Piloten fordert. Kommt das Heck, hilft spontanes Gas geben und flottes Gegenlenken. Die

Slicks malen Striche auf den Asphalt. Es macht auch viel Spaß unvernünftig zu fahren, egal ob ein paar Zehntel liegen bleiben oder nicht. Zurück zur Box. Auto tauschen, jetzt das gleiche Prozedere mit dem Dezenten in Cremeweiß. Motor anwerfen, warm fahren und dann ganz hart austeilen. Scalextric hat beide Fords sehr gut hingekriegt. Sie sind eine Alternative oder eine perfekte Ergänzung zu den Pioneers. Zudem gibt es Licht gratis dazu. Eine runde Sache im eckigen Notchback. Tief sonores Asphaltflimmern. Legendar.



**#47 hat zwei Scheibenwischer montiert. Wir spürten den Gewichtsunterschied zum Roten (mit nur einem Wischer) beim späten Anbremsen.**

Scalex Mustang als Sidewinder. Das MTS flog für den Fahrbetrieb aus dem Chassis. Es wird über einen Schraubendreher aus der Verankerung gehobelt. Das durchzugsstarke Antriebskonzept passt hervorragend zum US Boliden. Es simuliert die Tugenden eines V8. Strammes hochziehen aus dem Drehzahlkeller und immer satt am Gas hängend geht es durch Kurven. Zugleich bremst es sehr direkt. Die Achsen rotieren in Kunststoff-Gleitlagern. Die Starrachse vorne in den One way Lagern. Sie sind nicht tauschbar und komplett in die Chassis Platte integriert. Licht gibt's dazu! Im Chassis ist genug Platz für Blei, falls man es braucht. Jim Hunt fährt pur ohne...

Es gibt zwei Neue für 132er  
Rennen. Carrera erweitert das  
Startfeld der beliebten Bayern  
Mittelmotor Sportler.



PROCAR  
BMW M1



*Jim Hunt Magazine®*

# BMW M1

Die BMW Procar Familie von Carrera erhält doppelten Zuwachs. In der 132er Liga kommen zwei neue M1, der schwarze Kenwood (den 124er stellen wir in der letzten Ausgabe vor). Parallel den vsd in weiß mit den

bunten Streifen. Über die Qualitäten des Mittelmotor Sportlers brauchen wir nicht viele Worte zu verlieren. Er sieht klasse aus und fährt sich ausgesprochen gut. Wir berichteten in einigen Ausgaben seit seiner Neu-

auflage bei Carrera vor wenigen Jahren. Dabei zeigten wir so gut wie jede Version, weil alle perfekt aussehen. Und weil es M1 verdient haben, Jahre nach ihren Renneinsätzen gezeigt zu werden. Es ist eine große



**In Kurven liegen die beiden Bayern satt und souverän. Wir fahren sie alle ohne MTS und sind von der Laufkultur begeistert. Mit minimaler Standard Aufbereitung bieten sie unter ihres Gleichen sehr viel Fahrspaß und tolle Rennen.**

# BMW M1

*Jim Hunt Magazine®*

Kunst ein Auto zu bauen, das in so gut wie jeder Lackierung begehrenswert ist. Wer den bayerischen Mittelmotor Sportlern erneut unter die Haube blicken möchte, findet detaillierte Berichte in früheren Jim Hunt

Ausgaben. Viel Freude beim Anblick der wunderschön gemachten Designversionen. Wie immer stellt sich bei neuen Varianten die Frage: Welchen soll ich nehmen? Brauche ich noch einen dazu für meinen Rennstall?

Klar. Die Antwort ist immer Ja! Beide! Ja! Du brauchst noch welche in Deinem Rennstall. Es geht um die Erhaltung automobilen Kulturguts und um Fahrfreude. Die muss man erleben, solange man lebt. Also: Kaufen!



Flache Keilform und Breite. Der M1 hat alles, was es auf der Strecke braucht, um schnell zu sein. Charakteristisch das dicke Endrohr, durch das der M Sechszylinder ausatmet und gelegentlich Stichflammen hustet. Ein Schauspiel deluxe.



# BMW M1

Egal aus welcher Perspektive man die BMW M1 betrachtet. Sie sind zeitlos schön und man kann nie genug davon haben. Das gilt fürs Anschauen und fürs Besitzen. Neue Versionen: Immer eine Freude!



Die zeitlos klassische Linienführung ist aus jeder Perspektive ein Gedicht. Denkt man an den genial klingenden Sechszylinder Mittelmotor kann man sich nur noch wohl fühlen und träumen. Nichts wie einsteigen und losfahren. Die M1 laufen super, liegen genial und bieten eine solide Basis fürs Rennen fahren. Aktuell in schwarz und weiß. Kenwood und vsd. Gegensätzlicher können Designs nicht gewählt werden. Jedes ist eine Klasse für sich, die man haben sollte.



# SlotPoint.de

*Ihr Spezialist für*



**1 : 2 4 S l o t r a c i n g**

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

**SCHÖLER**

**CHASSIS**

*High performance slotcar parts*

**SlotPoint Eckhard Hinz  
Nordstraße 6  
56412 Ruppach-Goldhausen  
Tel. 0176 56187530  
[shop@slotpoint.de](mailto:shop@slotpoint.de)**

# Porsche RSR



*Carrera schickt in der großen Klasse den Zuffenhausener im firmeninternen Look ins Rennen. Ready to go...*

*Jim Hunt Magazine®*

# Porsche RSR



*Jim Hunt Magazine®*

Die drei Buchstaben RSR zeigen bei Porsche wohin die Reise geht: Auf die Rennstrecke, um mit maximaler Performance zu zeigen, was man in Zuffenhausen unter Potential versteht. Carrera ist schon immer mit Porsche eng verbunden und daher ist es eine absolut

logische Konsequenz, dass man damit auch Rennen fährt. Das Auto gibt es real, wir berichteten und zeigten auch den kleinen Bruder in 132. Das große Kaliber zeigt alle seine Feinheiten noch besser. Man sieht einfach mehr im großen Maßstab. Eindrucksvoll zeigt

sich das alles auf der Strecke und jeder Fan des Digital124 Maßstabs wird Freude daran haben. Ein Auto in einer wunderbaren Designversion. Vorgänger Modelle zeigten wir in früheren Ausgaben. Viel Freude beim Scrollen durch unseren 24/7 open Online Kiosk.



Aus jeder Perspektive ein markanter Look: Der Porsche 991 RSR im markanten Carrera Retro Look fällt auf und zeigt Flagge für die Marke. Die Carrera Farben aus der Vergangenheit des Hauptsponsors sehen klasse aus und ziehen Blicke an. Hier verschmelzen Klassik und Moderne zu einem Kunstwerk, das auf silberfarbigen Rennspeichen Felgen und Slicks rollt. Der ausgelagerte Flügel, Frontspoiler und Bugflaps halten den Wagen auf dem Boden. Auch dann, wenn es turbulent auf der Rennstrecke zugeht und man mit voller Geschwindigkeit alles gibt. Auf Porsche und Carrera ist seit vielen Jahren Verlass.



*Jim Hunt Magazine®*

## Porsche RSR

Die satte Straßenlage haben wir dabei schon beschrieben. Die technischen Parameter unter der Haube beleuchtet. Das ist alles in den digitalen Büchern unserer Endlos Saga Jim Hunt Magazine. Wer dieses Auto in den eigenen Rennstall stellt ist entweder

leidenschaftlicher Sammler, dem keine Version fehlen darf. Oder leidenschaftlicher Rennfahrer und Carrera Freund der ersten Stunde. Die Farben spiegeln den Look der Startpackungen aus vergangenen Tagen. Eine gelungen Auffrischung. Besser als jede Impfung.

Das Design ist eine gelungene Darbietung und zusammen mit dem Kürzel RSR kann nichts schief gehen. Porsche fahren ist auch auf der Carrera Bahn ein emotionaler Höhenflug. Ich fahre Porsche Carrera traditionell seit ich vier bin. Das bleibt so.



Der Carrera Porsche RSR gibt alles und liefert ein gelungenes Bild ab. Es macht sehr viel Freude mit ihm auf die Strecke zu gehen, auch ohne MTS. Wir fahren ohne Hafthilfe und lassen es puristisch mit ihm krachen. Sorgenfreies Fahren. Seine ausgeglichene Balance kommt entgegen.



Gruppe 5

Jürgen Hamelmann

# Ford Capri Zakspeed Turbo

# Ford Capri Zakspeed Turbo

Jim Hunt Magazine®

Die Gruppe 5 ist die Ausgeburt an Formen, Farben und Leistung. Die Autos in starker Formensprache mit extrem verbreiterten Basiskonzepten, die man aus dem

Straßenbild der 70er kannte, schuf eine sehr enge Bindung zu den Fans. Wer sich damit nicht arrangierte, wurde von sagenhaften Darbietungen auf der Strecke

überzeugt, dass Motorsport eine feine Sache ist. Die Fetzen flogen, Turbo Flammen loderten und unüberhörbar taten die wilden Maschinen den Trommelfellen der



Breit, breiter am Breitesten. Der Capri ist eine optische Wucht und zusammen mit der genialen Farbgebung eine unverkennbar schöne Rennmaschine für die DRM. Dank Carrera kann man diese unvergessene Serie immer wieder aufleben lassen. Der schwarz gelb grün karierte Wagen von Jürgen Hamelmann sieht genial aus und legt einen unverwechselbaren Auftritt hin. Diese Optik geht weder bei den Zuschauern noch im Startfeld unter. Damals wie heute ein optischer Meilenstein. Technisch liefert der satt liegende 124er Capri eine solide Basis für Rennen. Seine breite Spur und Straßenlage machen ihn zum perfekten Partner um Rennen jeglicher Distanz unter die Slicks zu nehmen. Ein schöner Dauerläufer.

# Ford Capri Zakspeed Turbo

*Jim Hunt Magazine®*

Zuschauer kund, welche Ausgeburt an Leistung unter den Hauben steckte und raus wollte auf die Strecke. Eine tolle Zeit die Deutsche Rennsport Meisterschaft,

DRM. Carrera baut im großen Kaliber den Ford Capri Zakspeed, eine fabelhafte Erscheinung aus der Piste. Jetzt kommt die Designversion von Jürgen Hamelmann

zum Zug und jeder Fans dürfte in Kauflaune katapultiert werden. Den Capri in der Big Bang Klasse haben wir im Detail in früheren Jim Hunts vorgestellt. Viel Freude!



Sensationelle bunter Auftritt. Der Capri von Jürgen Hamelmann punktet mit seiner fabelhaften Formensprache und der absolut unübersehbaren Farbfreude. Der Look ist für die Ewigkeit und trotz seiner knalliger Farben sieht er dennoch edel aus. Ein sehr lautes Auto, was die Optik angeht. Wunderschöne BBS Rennspeichen Räder drehen in den Kotflügeln und unterstreichen den genialen Look des Fords, der mit Zakspeed Turbo Power an die Startlinie geht. Ein herausragendes Paket.

# Blast to the past



Mutig über die Kuppe und dann voll aufdrehen. Carrera hat einzigartige Klassiker in zwei aufregend neuen Designversionen aufgelegt.

**FORD GT40 MKII**

**Lola T70**

## Ford MK II, Lola T70

*Jim Hunt Magazine®*

Die Weiterentwicklung des Ford GT40 mündete in einem hubraumerstärkten Inferno. Carol Shelby hauchte dem US Boliden für Le Mans und alle anderen Langstreckenklassiker noch mehr Potenzial ein, um Ferrari zu schlagen. Carrera bringt eine neue Designversion für die ganz große Hubraumklasse 124.

Shelby hatte keine Probleme damit die Leistung zu erhöhen. Mehr Hubraum und weniger Gewicht waren seine absolut verlässlichen Parameter, um Enzo Ferrari und seine Truppe in Bedrängnis zu bringen. Das große Problem waren eher die Bremsen. Die Fords waren derart brachial schnell und anfangs auch schwer, dass

es sehr schwierig war, die Bremsen am Leben zu erhalten. Oft rauchten sie ab und verweigerten ihre Dienste. Hin und wieder ist es auch für den versiertesten Piloten wichtig eine verlässliche Bremse zu besitzen und einsetzen zu können. Aber auch das bekamen die Leute um Shelby in den Griff und es ist



Wenn beide Rohre das volle Potential des Achtzylinders offenbaren, geht die Sonne auf. Das tiefe Beben, Grummeln und Wüten ist eine Symphonie der ganz großen Brennräume. Ford schaffte es damals, die Siegesserie von Ferrari zu unterbrechen. Carol Shelby als Ingenieur leitete die Geschicke. Zusammen mit seinem Team und Kumpel Ken Miles entwickelten sie diese geniale Maschine. Wir verdanken ihnen eine der besten und legendärsten Gefährte. Danke Carrera, dass ihr ihn für uns alle neu aufgebaut habt.

## Ford MK II, Lola T70

*Jim Hunt Magazine®*

bis heute ein einmaliges Erlebnis so einen hubraumstarken GT zu fahren und an seinen Leistungsolymp zu bringen. Adrenalin, aufgestellte Haare auf der Haut und ein Klangpaket, das bis heute volle Punktzahl auf meiner Soundskala erreicht. Ich erinnere mich noch genau, als ich bei einem Rennen mit in die Boxengasse

durfte und einen der original Werkswagen von damals bewundern und laufen hören durfte. Das Geräusch, nachdem der Anlasser den enorm großen Achtzylinder Mittelmotor anwarf, werde ich nie vergessen. Es war ein sinnliches Klang Inferno, das schon im Leerlauf für feuchte Augen sorgte. Als die Flunder dann endlich auf

die Strecke rollte, bebte der Boden. Die Gasstöße waren Wahnsinn. Beim Beschleunigen war mir klar, dass ich für solche Dinge geboren wurde. Voll ausgedreht mündetet alles in tiefste Ergriffenheit. So einen Achtzylinder mit ordentlich Hubraum muss man einmal gehört und erlebt haben. Fahren ist Pflicht.



GT40, die Zahl bezeichnet seine 40 Zoll Höhe. Es ist eine unglaublich flache Rennmaschine mit einer unvergänglich schönen Form und Sinnlichkeit. Er gehört mit zu den absolut unvergesslich schönen Rennwagen, die jemals gebaut wurden. Carrera hat ihn jetzt in einer neuen Designversion. Grundfarbe Dunkelblau mit zwei weißen Streifen und leuchtenden Gelb am Bug, damit man ihn sofort erkennt, sobald er kommt. Die goldfarbigen Hallibrand Felgen mit Zentral-Flügelschrauben sehen dazu Hammer aus.

## Ford MK II, Lola T70

*Jim Hunt Magazine®*

Die Lola hat eine Gemeinsamkeit mit dem GT40. In ihr steckt ein Achtzylinder Ford Aggregat. Ihre schlank wirkende, elegante Silhouette mit der flachen Schnauze und den ansteigenden Schultern markiert bis heute

eine sehr schöne Linienführung, die zeitlos schön auf den Rennstrecken ihre Runden dreht. Klanglich liefert auch die Lola T70 voll ab. Sonores Brummen, wenn sie sich ankündigt und lautes Beben in der Vorbeifahrt sind

sehr markante Parameter, wenn man sich nur auf das Gehör verlassen kann. Carrera hat jetzt den Langstreckenklassiker von damals in einer sehr schönen Livery aufgelegt. Gold-Grau mit roten Streifen.



Die Lola sieht in dieser atemberaubenden Lackierung genial aus. Die dezente Farbe wird vom roten Streifen und der gelben Sonnenblende der Frontscheibe umspielt. Dazu gibt es schwarze Hallibrand Felgen mit Zentral-Flügelschrauben. Die markante Form der Karosserie ist für viele Fans eine der schönsten Linienführungen, die es gibt. Hinter dem Fahrer saugt der Achtzylinder seine Luft über offene Trichter an. Das klingt zusammen mit dem Ausatmen der Auspuffrohre sehr edel und so, wie man es hören möchte.

Rundstrecke  
124

Ford MK II, Lola T70

*Jim Hunt Magazine®*



Die übliche Gretchen Frage? Beide! Man braucht beide. Die Entscheidung fällt leicht und macht Sinn. Der GT40 MKII ist kompakt und brutal. Die Lola ist brutal und eine Spur eleganter. Man muss nicht jeden Tag das gleiche Rennauto fahren. Darum gibt es beide. Wer mehr über die beiden Klassiker nachlesen möchte findet sie in früheren Jim Hunt Ausgaben. Die Lola ist noch nicht ganz so alt wie der GT40. Carrera hat beide in mehreren schönen Versionen gebaut. Da ist sicher für jeden Geschmack eine passende Version dabei. Der Sammler nimmt jede Ausführung und spart sich die eingangs vermiedene Gretchen Frage. Gut so!

Die Corvette der vorletzten Baureihe  
kommt nochmal in einer atemberaubend  
schönen Version auf die Strecke.  
Einsteigen, losfahren und Spaß haben.



**C7R**  
CORVETTE

**C A L L A W A Y**



*Jim Hunt Magazine®*

## Corvette C7R

Diese Corvette ist mittlerweile ein Klassiker in ihrer langjährigen Motorsport Geschichte. Fährt die aktuelle C8R mittlerweile neu mit Mittelmotor, läuft die C7er noch mit Frontmotor, wie ihre Vorfahren. Carrera hat

diese Variante nochmal mit einer sehr schönen Callaway Designversion für die Rennstrecken unserer Welt gebaut. Technische Details gibt es in früheren Jim Hunt Ausgaben. Das zeigt wie schnell die Zeit vergeht.

Ich erinnere mich noch genau daran, als sie mit ihren tropfenförmigen Seitenspiegel auf den Markt kam und alle verzauberte. Jeder wollte sie haben und die Budgets der Rennställe wurde auf die Probe gestellt.



Flach, breit, stark: Angriffslustig geht die schwerpunktünstige Vette durch alle Kurven. Ihr Grenzbereich ist durchschaubar und schont den Piloten vor Überraschungen im Scheitelpunkt. Sie lässt sich dabei solide am Limit bewegen. Die Callaway ist ein Dauerläufer für kurze und lange Distanzen. Optisch kommt sie super rüber. Weiß mit Schwarz und Blau liefert mit Farbtupfen einen gelungenen Auftritt. Die roten tropfenförmigen Außenspiegel und die rot umrandete Kühlerpartie markieren ihren schnellen Wiedererkennungswert im Rückspiegel und von der Box aus. Kommt sie rein? Meistens nur zum kurzen Reifen abziehen.



## Corvette C7R

*Jim Hunt Magazine®*

Mittlerweile haben wir die C8R vorgestellt und das ist mittlerweile im letzten Jahr geschehen. Trotzdem sind die Autos nicht Geschichte und vergessen. Wir fahren sie auf unseren Bahnen weiter, weil wir unsere eigenen

Regelwerke und Serien gestalten können, wie es uns gefällt. Daher ist es auch kein altes Eisen, wenn Carrera die C7R nochmal aufleben lässt. Die Callaway Version sieht rattenscharf aus, die Farben kommen gut

rüber und es ist immer wieder interessant zu sehen, wie die Designer mit wenigen Farbakzenten einen sehr coolen Look auf die Außenhaut zaubern. Weiß, Schwarz und Blau. Dazu etwas Bunt: perfekt!



Die Callaway C7R ist keinesfalls in die Jahre gekommen die Vette der vorletzten Generation zieht nach wie vor mit Schmackes ihre Runden auf der Strecke und es macht große Freude mit ihr über die Curbs zu räubern. Der robuste Achtzylinder macht eine gute Figur und wuchtet die Kunststoff Karosse des US Boliden von Chevy kraftvoll um den Kurs. Kaufen! Fahren!



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!**



**Vormerkservice!**

**IR 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 nur verkauft was auch auf Lager ist!**

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

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

**myRacer.de** Dipl.-Ing. E. Schüll  
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal  
[info@myRacer.de](mailto:info@myRacer.de)

### Warenkorb

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

### Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Anmelden

### Bestseller

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

# SILVER STAR

*Carrera bringt die dritte Version des großen Dampfhammers*



**6.3 AMG**

**MERCEDES BENZ 300 SEL**



# Mercedes Benz 300SEL 6.3 AMG

*Jim Hunt Magazine®*

Er fuhr 1971 und verblüffte die Konkurrenz auf der Strecke. Zuerst durch den klobigen Auftritt, dann durch das ganz große Austeilen. Die 71er AMG Version der luxuriösen S-Klasse mit Motorsport Genen war eine Wucht. Optisch wie technisch. Die anderen Rennwagen

bekamen das zu spüren. Sein 6.3 Liter Aggregat war durstig und hämmerte sonor über die Strecke. Schloss man die Augen war nicht klar, ob jetzt Panzer einmarschieren oder eine zivile Kriegsmaschine mit Stern auf der Haube zuschlug. Das Flagsschiff, die S-

Klasse von Mercedes zeigte mit breiten Sternfelgen, Slicks und hochgezüchtetem Motor, dass man auch mit großen Rennautos richtig groß auftrumpfen kann. Nach dem Gelben (Hannen Alt) und der Roten Sau kommt jetzt das silberfarbige Paket mit schwarzen Streifen und



Sinnlich, kantiges Blech, ausgestellte Kotflügel für breite Slicks. Der SEL braucht sie zum Räubern auf der Ideallinie. Lautstark souverän wummert das 6.3 Liter Aggregat aus dem doppelläufigen Endrohr, das optimistisch übersteht. Haubenschnellverschlüsse für zügige Wartungsarbeiten. Den Fahrer schützt ein eingeschweißter Käfig, sollte er den Wahnsinn unter dem Helm ausreizen. Das Shining ist silber, sehr gelungen mit Schwarz. Auch bei leichtem Morgendunst an der Strecke.





# Mercedes Benz 300SEL 6.3 AMG

*Jim Hunt Magazine®*

rotem Kühlergrill auf die Rennbahn. Carrera hat sich sehr viel Mühe gegeben und einen wunderbaren Klassiker auf die Slicks gestellt, den man schlichtweg haben muss. Seine schlanke Bauweise mit Einzelrad-Aufhängung vorne und dauergesperren Differential/Starrachse hinten macht Laune und fordert den Fahrer. Es ist eine wahre Freude gegen kleinere Porsche, BMW, Capri und Opel GT aus gleicher Schmiede anzu-

treten. Das geht analog als Evolution wie Digital132, was die Schlagdistanz erweitert. Lassen wir ihn fliegen, so wie den Gelben und die Rote Sau. Mit mächtig Hubraum und dem Gedanken an Zeiten, in denen Autos noch richtig sinnlich waren. Tuning bestand damals aus so einfachen Dingen wie das Weglassen der schweren Stoßstangen, dem Aufbohren der Brennräume und wilder Modifikationen der Benzin-

Zufuhr über Vergaser oder Einspritzpumpen. Dazu offene Luftfilter Lösungen, die sich über bombastisch tief klingende Ansaugeräusche von selbst enttarnten. Dazu gab es breite Reifen, denn irgendwie musste die Kraftmeierei auf der Strecke gehalten werden. Wenn das alles nicht reichte, wurden Defizite durch den Wahnsinn des Fahrers kompensiert. Motorsport war damals brandgefährlich, der Sex dafür war noch sicher.



„Der gute Stern auf Straßen“ mutiert dank AMG zum Sternzerstörer. Das Dickschiff ist eine brutale Fahrmaschine mit Stil für den perfekten Auftritt. In der Boxengasse und auf der Strecke bist Du der König, sofern Du es verstehst das Zepter nicht aus der Hand zu geben. Der Benz braucht Mut, Entscheidungsfreudigkeit und Souveränität. Dann regierst Du die Rennstrecke, die Boxengasse plus die Party danach.



# Mercedes Benz 300SEL 6.3 AMG

*Jim Hunt Magazine®*

Endlich geht es aus der Carrera Box. Der Wagen wird kurz präpariert und rennfertig gemacht: Seine vier Messing Radlager mit Spezialöl versiegelt. Die Motorwelle auch, beide Seiten. Der L-Kiel wird von seiner Feder befreit. Der Rückstellmechanismus ist für Einsteiger, die häufig abfliegen ideal: der Wagen kann schnell wieder auf Ideallinie gebracht werden. Ich fliege nie ab, daher braucht es das nicht. Ich will in Kurven Laufkultur, also Feder raus! Der Ausbau ist keine große Sache und jederzeit reversibel. Das Getriebe bekommt ein geheimes Spezialfett, das noch besser gleitet als die werksseitige Schmierung. Ich springe flott in den klassischen Fahrerdress, schnüre mir die Schuhe und ziehe die Handschuhe an. Dann klettere ich in die große silberne Blechbox mit Käfig. Der Benz ist so alt wie ich, daher kann nichts schief gehen. Vielleicht doch? Klar! Ich liebe es im Quergang durch Richtungswechsel zu brechen. Der Slogan „Länge läuft“ gilt auch in Kurven und der AMG hat genug Potential, die Reifen



**Volle Kraft voraus ist vor Kurven nicht ratsam. Die Masse des großen Benz schiebt. Man muss beherrscht am Lenkrad und den Pedalen sein, um die Fuhre mit maximaler Fahrt herumzureißen. Aber genau das macht so viel Spaß am Autofahren. Grenzgänger lieben es die Physik herauszufordern und zu besiegen.**



# Mercedes Benz 300SEL 6.3 AMG

*Jim Hunt Magazine®*

qualmen zu lassen. Klar ich fahre ohne MTS, die Einsteiger Fahrhilfe fliegt raus, damit das Heck G-Kräfte physikalisch ehrlich und den Reibungskoeffizient der Slicks heraus fordert. Ich bin gespannt. Der Startknopf lässt Böses erwachen. Das Dickschiff klingt bereits im

Standgas brutal genial, der Achtzylinder ist voll auf meiner Wellenlänge. Ich lege los, der Wagen rollt und grummelt untertourig grantig vor sich hin. Endlich auf die Strecke, der SEL zieht mächtig durch, ich fahre die ersten Runden zurückhaltend, bis Motoröl und Reifen

warm sind. Jetzt ist alles auf Betriebstemperatur, ich auch. Ich trete dem AMG mächtig aufs Bodenblech und erfreue mich an der schwäbisch unverschämt satten Beschleunigung. Heiliges Blechle, welch Gerät! Ich überhole einen kleinen Fiat 600 Abarth und hoffe, er bleibt nicht in meinem Ansaugtrakt hängen. Zurückhaltend aber bestimmt beschleunige ich an ihm vorbei. Jetzt will ich es wissen, maximal quer durch die lange Links. Der Achtzylinder stampft und liefert genügend Schub. Die Reifen halten der Hinterachsen-Gewalt stand, den Fliehkräften auch. Ich dirigiere den Benz mit dem Gaspedal durch den Scheitelpunkt und stelle ihn am Kurvenausgang perfekt gerade. Der Stern auf dem Kühlergrill dient als Orientierungshilfe am Streckenrand. Los geht's: Maximalschub! Er zieht seine Drehmomentkurve durch alle Gänge und katapultiert mich auf Maximalgeschwindigkeit. Seine Doppelwickel Zündspule am L-Kiel liefert jederzeit den perfekten Funken für rundlaufenden Vortrieb. Der AMG marschiert überall hin. Es braucht nur einen beherzten Fahrer im Cockpit, der sich traut, was andere ihm nicht zutrauen. Maximal Attacke im großen Auto. Das Inliner Getriebe arbeitet seidenweich für ein Auto aus 1971. Die nächste Haarnadel wartet auch mich. Ich komme voll ausgedreht angeschossen und steige erst spät in die Eisen. Fast hätte ich mich mit der Fahrzeugmasse verkalkuliert. Der SEL schiebt, ich sehe nur noch einen



**Hochglanz Reflexsilber mit schwarzen Streifen und Startnummer. Das war's. Damals kam man mit wenig Lametta aus und legte trotzdem eine super Figur hin. Der rot lackierte Kühlergrill sieht echt mutig aus. Damit kann man locker die Nieren der aktuellen BMW ausstechen. Ihr Nachmacher!**



# Mercedes Benz 300SEL 6.3 AMG

*Jim Hunt Magazine®*



Ausweg: Vollgas und die Fuhre mit Unterarmkraft maximal herumreißen. Ich stelle das Schlachtschiff an wie ein großes, schweres Kart. Die Rechnung geht auf. Die Reifen fast auch, im schwarzen Rauch. Der Benz pfeift ums Eck und ich grinse wie ein Korvetten Kapitän souverän unter meinem Helm. So fährt man Auto. Alles andere ist nichts für mich. Carrera hat den 300SEL gut hinbekommen, perfekt für mich. Und sicher auch für Dich und alle anderen. Traut euch! Man lebt nicht einmal. Man stirbt nur einmal. Leben tun wir jeden Tag. Mit Autos wie diesem werden wir immer wieder daran erinnert und ich weiß nicht wie es euch geht... Für mich stellen sich in Momenten wie diesen im Cockpit tiefe Zufriedenheit und das Gefühl ein, dass ich lebe! AMG – All My Goodness...

Zuschauer am Streckenrand erfreuen sich an den Retro Darbietungen im 1971er AMG Benz. Ich bin maximal motiviert alles zu geben um sie nicht zu enttäuschen. Das 6.3 Liter Aggregat wird ausgequetscht und ich hole alle Tonlagen aus ihm heraus. Der lange Benz liegt sehr satt und lässt in Kurven schöne Driffeinlagen zu, wenn man sich traut und sich nicht dabei in die Buxe macht. Ein pures Auto für mutig, rustikale Fahrmanöver.

# www.sora.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24      1:32      1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

## Die Vitrinenmacher

© 2010 www.fhn-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

# Jim Hunt Fachvokabeln

**MTS** = Magnetic Traction System

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

**L-Kiel** = Leitkiel

**Doppelzündung** = Doppelte Schleiferwicklung am  
L-Kiel

**Zündanlage** = Kabelverlegung im Chassis

**Voltan Sprit** = Energieklasse 9V, 12V usw.

**Tuner** = Fahrzeugschmiede/Hersteller

**Ideallinie** = Slot

**Zapfsäule** = Transformator, Stromquelle

# Impressum

**Jim Hunt Magazine®**

**Jürgen Kellner**

**Pater-Petrus-Str. 25**

**83075 Bad Feilnbach**

**Tel. 08066-6399798**

**redaktion@jim-hunt-magazine.de**

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

**USt.IdNr.: DE258816729**

*Herausgeber: Jürgen Kellner*

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

*Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website [www.jim-hunt-magazine.de](http://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.*

# Volker's Targa Florio



Bahnorama

Aus dem hohen Norden Deutschlands gehen wir heute in den Süden Italiens...

Jim Hunt Magazine®



# Volker's Targa Florio



Jim Hunt Magazine®



**Volker aus Schleswig-Holstein ist seit vielen Jahren Carrera Fan. Mit 15 bekam er seine erste Universal zu Weihnachten. Aktuell in Rente hat er wieder eine Bahn gebaut. Sein großes Interesse galt schon immer den Sportwagen der 60er. Idee: eine Targa Florio bauen. Da er aus dem Modellbau kommt, wurden die Gebäude und die Berge aus Styrodur gefertigt. Jim Hunt wünscht viel Freude und Inspiration mit den Bildern seiner Bahn.**

# Volker's Targa Florio



*Jim Hunt Magazine®*

Zur Anlage. Der "alte" Trafo ist in der Servicestation untergebracht. Könnte bis 18 Volt liefern, wir donnern lieber im Drift mit 10 Voltan um die Strecke. Geht ja auch voll durch die Dörfer! Alle 1,5 Meter eine Zusatzspeisung damit die Boliden ohne Zündaussetzer um die Strecke kommen. Die Anlage ist 2 x 3.3 Meter groß. Spaß bereitete mir auch die Recherche wie es in den 50 er auf Sizilien ausgesehen hat.



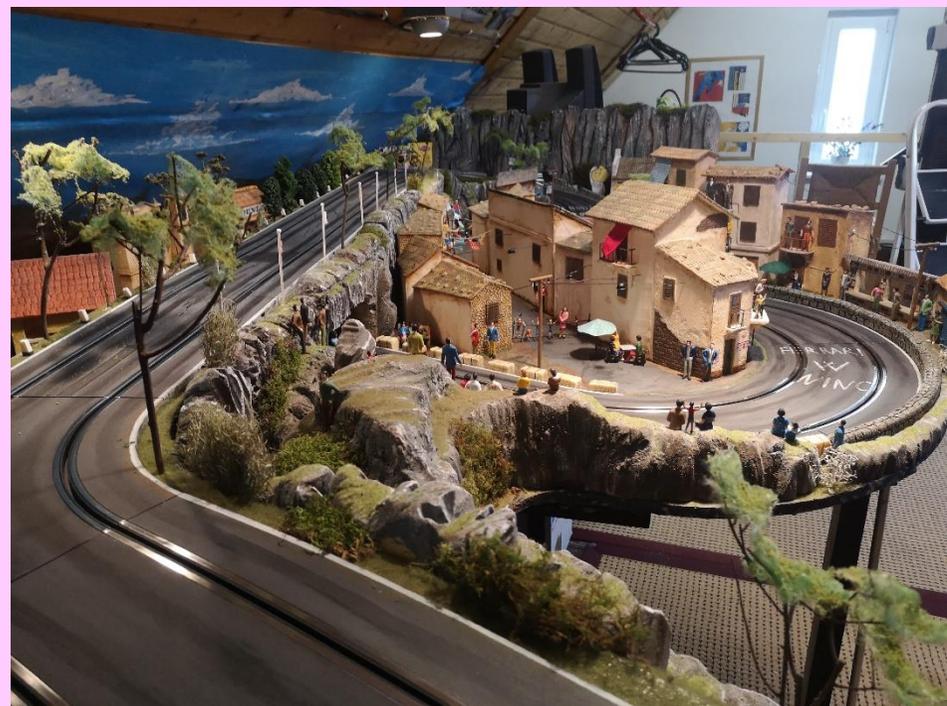
# Volker's Targa Florio



*Tim Hunt Magazine®*

Markante Kurven, kleine Balkone und alte Häuser wie im Original. Eine sehr schöne südländische Szenerie, produziert von einem Modellbauer aus dem hohen Norden Deutschlands. Es macht sicher viel Spaß mit den historischen Rennwagen über die Piazza zu ballern und die Emotionen der Fans zu ernten.

**„Mille Grazie, Volker. Hast Du sehr schön gebaut!“**





**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.61!



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.