

# Jim Hunt Magazine®

61



**Carrera baut den GRUPPE 5**  
**Lancia Beta Montecarlo Turbo**

**GT3** NEUE  
DESIGN  
VERSIONEN



**2x Lancia Delta S4**

**RAC Rallye 1985**




# 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





# Editorial

Jim Hunt Magazine®

## Italienische Drehmomente

Es geht mit Vollgas durch den Herbst. Viele neue Designversionen stellen die Startfelder bunter auf und das ist eine schöne Analogie, wenn draußen bunte Blätter fallen. Die Temperaturen sinken und die Leute werden wieder öfter an der Rennbahn sein, als im Sommer. Starten wir mit der größten Fahrzeug Gruppe in der aktuellen 61er Ausgabe: GT3 Fahrzeuge. Carrera hat ein ganzes Feuerwerk an Rennwagen dieser Kategorie auf den Markt gebracht. Wir zeigen sehr schöne Designversionen und machen uns keine Sorgen darüber, dass die Autos nicht zu ihren Fans finden werden. Die Wagen laufen bereits in früheren Designs erfolgreich bei Rennen. Jetzt kommen neue Looks dazu, um die Startfelder abwechslungsreicher und bunter zu gestalten. Eine super Sache. Switchen wir gleich rüber in die große 124er Hubraumklasse. Hier rollen ein scharfer Porsche RSR und zwei schöne BMW M4 GT3 an die Startlinie. Wir sind uns sicher, dass die heiß erwarteten Rennwagen tolle Runden auf den Bahnen der Community drehen werden. Kein Geheimnis, dass man im großen Format die vielen Details noch besser sehen kann. Erstens weil es so ist und zweitens, weil wir alle nicht jünger werden. In Groß kommt alles eine ganze Spur deutlicher zum Ausdruck.

SRC aus Spanien meldet sich zu Wort und liefert die genialen Lancia Delta S4 als Teamset. Die Autos kennen wir längst und haben sie vor einigen Jahren zur Premiere vorgestellt. Jetzt die beiden RAC Siegertypen des legendären Gruppe B Rallyeformats. Die alten Zeiten leben neu auf und ich erinnere mich noch an die schlammigen Autos, die damals im britischen Regen über den Bildschirm heizten. Wir waren in meinem Elternhaus große Lancia Fans, da wir selbst einen leistungsgesteigerten, sportlichen Delta fuhren. Und wie jeder Fan für die brutalen Darbietungen der S4 brannten. Jetzt ist es erneut möglich, diese Rallye Geräte von SRC zu fahren. Passend für den Herbst. Herbst ist die interessante Rallye Zeit. Parallel dazu bringt Carrera das Gegenstück für die Rundstrecke: Lancia Beta Montecarlo Turbo, das brutale Verkehrsmittel für die Gruppe 5. So gesehen steht die 61er Ausgabe unter dem Wappen von Lancia: einmal Rundstrecke und einmal Rallye. Ein ganz besonderes Double Feature italienischer Lebensart, das sicher viele zu schätzen wissen. Beide Exponenten finden aus der Vergangenheit zu uns. Beide stehen für brutale Leistungsentfaltung und leidenschaftlichen Emotionen, wie sie nur Italiener inszenieren können. Während der

Rundstreckenwagen mit Turbo der Konkurrenz ein-schenkte, setzte der S4 noch eins drauf. Die findigen Tüftler aus Italia stopften das in den 80ern schlimme Turboloch. Bei Rallyes war diese konstruktionsbedingte Eigenart des Leistungsverweigerung bei niedrigen Drehzahlen noch schwieriger zu fahren als auf der Rundstrecke. Die Ingenieure verpassten dem Delta S4 einen Kompressor, der das Turboloch bei niedrigen Drehzahlen stopfte/überbrückte. Mit zunehmender Drehzahl und steigendem Ladedruck schaltete der Kompressor ab und der Turbo übernahm. Er verdichtete die Brennräume, dass allen Hören und Sehen verging. Zuschauern, Fahrern und Copiloten. Eine duales Prinzip für die richtig schnelle Gangart, die nötig war, um in der Gruppe B bestehen zu können. Die Italiener mischten auf und alle anderen, die nicht weniger langsam waren mussten die Deltas in Schach halten. SRC hat für uns alle zwei wunderbare Designversionen des genialen Rallye Geräts gebaut. Die Italiener von NSR liefern zur Abrundung einige wunderschöne Designversionen ihrer bekannten Hochleistungsmodelle aus ihrer Manufaktur. Ein sehr rundes Sortiment. Bei soviel Lancia Fieber braucht man einen Martini, passend zum Look der Rennwagen.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.61!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



# Menu

## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Titelstory

Lancia Beta Montecarlo Turbo – Gruppe 5

## 25 Jahre Slot im Pott

Ein Club und seine Bahnen

## Tracktests

### Rallye:

Lancia Delta S4: Lombard Rally 1985, das Siegerduo von SRC

### Rundstrecke:

- 124 BMW M4 im Duett
- 124 Porsche RSR

### Designversionen

- GT3: Aston Martin, BMW M4 und M6, McLaren, Corvette, Porsche RSR
- Jaguar XJS
- Mini 1275 und Ford Cortina
- Audi R8
- AMG GT3,
- Aston Martin Vantage GT3
- BMW M4 GT3







[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)



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Großes Scaleauto Europa Race Event

Der spanische Hersteller Scaleauto veranstaltete am 7./8. Oktober 2023 ein sehr interessantes 12 Stunden Slotcar Renn Event der Extraklasse. Austragungsort war Frankreich, da es in Europa von allen Ländern aus allen Himmelsrichtungen zentral liegt. Wer die Anreise nicht scheute und daran interessiert war, erlebte ein tolles Event für moderne 1zu32er GT Fahrzeuge.

<https://scaleauto-slot.com/race-regulations-for-competitions/>



Wer war dabei? Schreibt uns!

[redaktion@jim-hunt-magazine.de](mailto:redaktion@jim-hunt-magazine.de)

**SCALEAUTO**

**12H** **7-8**  
**SLOT CARS** **OCT**  
**2023**

**GP Europe Scaleauto**  
**3 courses de 4H.**  
**1, 2 ou 3 voitures Gt3**  
**Equipes de 2 à 4 pilotes**

**+** **1/32**

**Bourse d'échanges**  
**Circuits Routiers**

**CASINO** **Plombières-les-Bains**  
 Ubication:  
**Casino de Plombières-les-Bains**  
 Allée Eugène Delacox  
 88370 - Plombières-les-Bains  
 FRANCE

Infos et inscriptions: [circuitsroutiersweb@gmail.com](mailto:circuitsroutiersweb@gmail.com) / tel: +33 (0) 635 200 488

Technic support:  
[promotion@jbbautoracing.com](mailto:promotion@jbbautoracing.com)  
[www.scaleauto-slot.com](http://www.scaleauto-slot.com)

Technic support:  
**DS**  
 Electronic Racing Products

Organization:  
**SCALEAUTO**



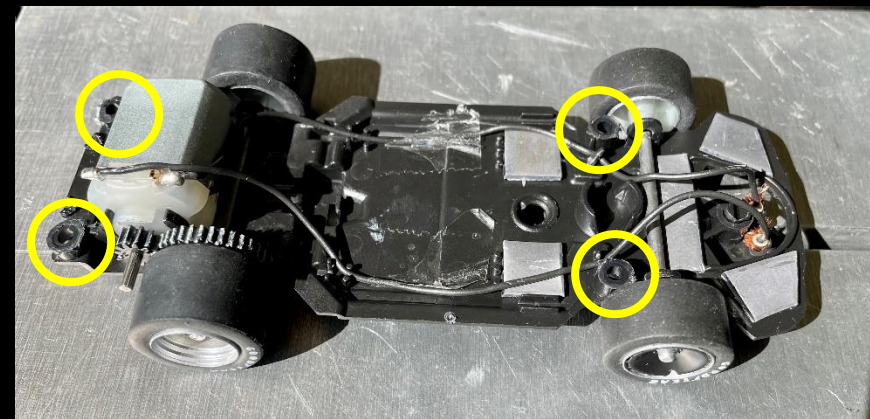
# Jim's Universum

## Fly Porsche 934 Le Mans - Setup ohne MTS

Der klassische Elfer von Fly war seit seinem Debut vor vielen Jahren Kult- und Streitobjekt. Fly baut wie beim Original den Motor immer dort hin, wo er in Echt auch sitzt. Also im luftgekühlten Elfer hinten, ganz hinten. Slot technisch mag das für einige eine eigentümliche Konstruktion sein. Aber im Ernst. Ein echter Elfer ist auch ein fahrdynamisches Wunder, das sehr satt liegt, wenn der passende Fahrer ins Volant greift. Sein Grip ist sagenhaft, die Straßenlage auch. Und wenn irgendwann weit hinter dem Limit der Physik das Gewicht des Motors in Kurven schiebt, dann richtig. So richtig, dass es zu spät ist ihn abzufangen. Dazu muss man sich schon verdammt ungeschickt beim Fahren anstellen

Das sagte auch Walter Röhrl. Und der weiß es wie kein Zweiter, wie man Elfer fährt. Ich für meinen Teil liebe klassische Elfer. Auch die von Fly. Egal ob als 911S oder 934er. Ihr Grundkonzept ist das Gleiche. Mit wenigen Kniffen (er ist nichts für out of the box Fahrer) ist er magnetfrei perfekt aufbereitet, um mit 12 Volt an im Tank die Pisten zu rocken. Er fährt sich wie ein Echter. Schön sauber ohne Lastwechsel in Kurven einrollen, auf Zug durch Kurven fahren und brutal austeilen. Es empfiehlt sich den Motor einzukleben. Die Karosserie-schrauben durch schlankere Pendanten zu ersetzen. Seit einigen Jahren hat der Hersteller die an sich perfekten, brünierten Schrauben durch glänzende

Blechschraben ersetzt. Die sind eine Spur dicker und zerstören gerne die Karosseriesteher. Also Dünnere rein. Ich fahre hier metrische Schrauben von Slot.it. Oder die alten von Fly, falls zur Hand. Dazu nach Bedarf (!) Blei in den Vorderwagen - als Ausgleich zum Motor hinten - einkleben. Damit der pure Elfer sauber in Balance bleibt. Reifen anschleifen und Ölservice. Ab geht's auf die Rennstrecke. Elfer Fahrer werden gut damit zurecht kommen und ihn lieben. So wie ihren Echten. Andere werden ihn meiden und auf zentral angeordnete Motorkonzepte zurückgreifen. Oder doch probieren und neue Erfahrungen entdecken. Es macht echt Spaß damit zu fahren. Pur, echt, hart. Luftgekühlt!



**Überstände abfeilen und Löcher dezent weiten, die Karosserie kann mit gelösten Schrauben in Kurven entkoppelt arbeiten.**



***Carrera gibt Vollgas!  
Gerührt, geschüttelt und flambiert.***



***Gruppe 5***

***LANCIA Beta Montecarlo Turbo***



# Lancia Beta Montecarlo Gr.5

Jim Hunt Magazine®



So entstand ursprünglich der Lancia Beta Montecarlo: Der Beta wurde 1972 eingeführt und war eher ein Familienfahrzeug. 1975 folgte der Montecarlo, ein kleines, feines Coupé mit bescheidener Leistung. Aurelio Lampredi konstruierte seinen 118 PS starken 2-Liter-Vierzylinder Mittelmotor. Somit war er das perfekte Basisfahrzeug zur Gruppe 5. In dieser Liga war fast alles erlaubt, lediglich Dach und Türen mussten noch original bleiben. Giampaolo Dallara kümmerte sich um das Chassis. Der Stahlrahmes des Originals wurde stark modifiziert. Den Aufbau erledigte ...



# Lancia Beta Montecarlo Gr.5

*Jim Hunt Magazine®*

Pininfarina. Das Auto musste im Windkanal des Mutterkonzerns bestehen. Das Ergebnis: einer der schönsten und schnellsten Rennwagen. Abarth reduzierte den

Lampredi-Motor auf 1425 Kubikzentimeter und lud ihn mit einem KKK-Turbolader auf. Der Lancia war in der Klasse unter 2 Liter startberechtigt. Je nach Ladedruck

leistete die Maschine bei 1,2bar 370 PS. Mit 1,6 bar waren 420 PS drin. Premiere war im Dezember 1978. Im Mai 1979 fuhr er sein erstes Rennen, die 6 Stunden



**Maximal angriffslustig kommt der Lancia daher. Sein niedriger Schwerpunkt und seine breite Spur lassen ihn perfekt satt liegen. Die breiten Reifen sitzen schön tief in seinen Radhäusern und unterstreichen die Dynamik auf der Rennstrecke.**

von Silverstone mit Riccardo Patrese und Walter Röhrl im Cockpit. Ausfälle und Kinderkrankheiten waren gegen Ende der Saison beseitigt. Der Lancia lief zur Höchstform auf, gewann Rennen in Enna und Brands Hatch, holte die WM-Krone heim nach Turin. Den Giro d'Italia hätten die Lancia auch beinahe gewonnen.



## Lancia Beta Montecarlo Gr.5

*Jim Hunt Magazine®*

Leider fuhren Villeneuve/Röhl und Patrese/Alen ihre Zwischenetappen auf der Autostrada, was zu ihrer damals schmerzlichen Disqualifikation führte. Schade.

1980 kam eine Reglement Änderung in der Gruppe 5. Sie unterteilte sich in Klassen mit weniger und mehr als zwei Liter Hubraum. Das Duell Porsche und Lancia

flamnte auf. Die Italiener versuchten zu tricksen, fuhren mit etwas mehr Hubraum und verpassten den WM-Titel. Parallel gewann Hans Heyer im Beta Montecarlo



Silberfarbige Ronal Scheibenräder drehen an der rot weißen Nürburgring Version.

Turbo die deutsche Tourenwagen-Meisterschaft. 1981 wurde der Lancia Beta Montecarlo Turbo in Martini-Farben Weltmeister. Elf Rennwagen wurden gebaut, die meisten sind noch erhalten. Carrera haut mit ihm eine sehr interessante Formneuheit raus. Der Lancia Beta Montecarlo aus Bella Italia bereichert das Feld der dicken Gruppe 5 Boliden aus den 70ern. Die Capris, Porsches und BMWs bekommen einen neuen Gegner, den wir aus anderen Manufakturen bereits kennen.



# Lancia Beta Montecarlo Gr.5

*Jim Hunt Magazine®*

Fly hatte ihn als Erster – vor vielen Jahren. Ihr Martini Paket war damals in den späten 90ern mein erstes Dreierset. Viele Jahre danach kam Racer/Sideways auf den Geschmack und lieferte den schnellen Lancia nach. Jetzt kommt er von Carrera und füllt perfekt die eigenen Startfelder des markeninternen Rennstalls. Die Italiener bauten ein wildes Kraftpaket, das sowohl mit

Turbo wie auch emotional stark aufgeladen war. Das weiße Basiskonzept mit Martini Streifen machte den Mund wässrig. Schnell einen Schluck nehmen und wirken lassen. Dazu der infernale klingende 1400 Kubik Vierzylinder mit Turbolader... Alora, mehr Emotione geht kaum. Die Italiener flippten am Streckenrand komplett aus. Andere auch, wenn der drehzahlstarke

Lancia aus den Ecken kam und beim Herunterschalten vor der nächsten Kurve eine enorme Stichflamme als aus dem Heck spie. Die Auspufftröten verdienen ihren Namen zurecht. Wahre Tröten: Der Grund für ihre starke Exposition macht Sinn, damit das Heck durch die wilden Turboflammen nicht Feuer fangen kann. Andere Zeiten brauchten andere Maßnahmen.



**Der Rot-Weiße macht mit markanten Streifen um das Lancia Logo eine sehr dynamische Figur.**

Dazu die sinnlich geduckte Form des verbreiterten Montecarlo, die tiefe, kantige Nase mit den tollen Scheinwerfern. So inszeniert man Rennwagen! Die Schultern wachsen nach hinten enorm in die Breite und wie in der Gruppe 5 üblich sitzen verdammt breite



## Lancia Beta Montecarlo Gr.5

*Jim Hunt Magazine®*

Slicks auf der Hinterachse, damit die zackigen Turbo PS auf die Strecke fließen können. Großes Flügelwerk von Bug bis Heck halten auf Kurs. Den Rest regelt der

Wahnsinn des Fahrers. Erstes Modell war der Martini aus Daytona 1981. Kurz darauf kommt gleich der rote weiße von den 1000km Nürburgring 1980. Während

der Martini auf schwarzen Campagnolo Felgen läuft, hat der Rot Weiße silberfarbige Ronal Scheibenräder montiert. Die breiten Slicks stehen perfekt satt in den



**Zwei feuerspeiende massive Endrohre.**

Radhäusern. Optik wie Schwerpunkt fallen damit sehr tief aus. Dazu gibt es einen lichtdurchlässigen Grünkeil oben in der Frontscheibe gegen Sonnenstrahlen. Ein wahres 80er Jahre Ding. Der Martini hat hier eine komplett geschlossene Abklebung als Sonnenblende. In der Heckansicht ist der Martini rings um das Feuerrohr verkleidet, während der Nürburgring hier offener ist. Kleine Details auf die es ankommt. Der Scheibenwischer steht bei beiden Wagen senkrecht, um ihn möglichst aerodynamisch in den Wind zu ...



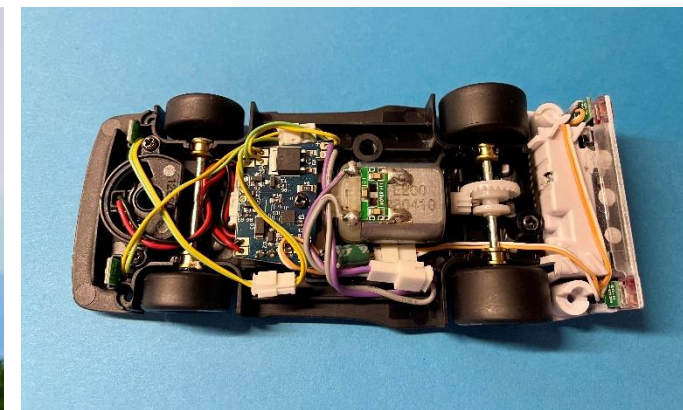
## Lancia Beta Montecarlo Gr.5

*Jim Hunt Magazine®*

stellen. Die Formensprache des Boliden ist sehr gelungen. Während der vor Jahren erschienene Fly Lancia eher hochhakig wirkt ist der Carrera schon sehr nahe am Original dran. Das fällt vor allem in der kantig, geduckten Frontpartie auf. Auf der Strecke profitiert der Fahrer von den tief geduckten Proportionen und den breiten Slicks. Ähnlich wie die Capris und Porsches von

Carrera liegt auch der Lancia sehr satt auf der Strecke und lässt auch ohne magnetische Hafthilfen und Rückstellfeder im L-Kiel Freude unter dem Helm aufkommen. Breites Grinsen und ergriffene Freude beim Beschleunigen und schnellen Fahren durch Kurven. Die Reifen kann man anschleifen und mit Spezialöl benetzen, damit sie noch mehr Grip aus der

Serienmischung kitzeln. Fährt man seriennah ist man sehr gut damit aufgestellt. Karoschrauben noch etwas lockern und schon kann es losgehen. Am Besten beide! Ja, wir beugen der sinnfreien Frage, welchen man nehmen soll vor. Fans italienischer Automobile kommen eh nicht daran vorbei. Die anderen müssen bekehrt werden. Startfelder auffüllen, bunter machen!



Inliner Konzept mit Mittelmotor, breiten Slicks und reichlich Digital Technik. Der Lancia liegt satt in Kurven und liegt durchschaubar in seinem Grenzbereich auf der Piste. Beleuchtung rundum ist serienmäßig verbaut. Wir fahren ihn ohne L-Kiel Rückstellfeder und ohne MTS Haftverstärker. Ihr Ausbau ist einfach und liefert ein physikalisch noch intensiveres Fahrverhalten, als mit der Gauss kräftigen Nanny. Pur wie wir es lieben.





**CHRONO**

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

 /srcslot

 /SRCslot



International aufgestellt: SRC aus Spanien reist nach England zur Retro RAC Rallye 1985. Ihre frisch aufbereiteten Gruppe B Klassiker aus Italien lassen die guten alten Zeiten aufleben. Jim Hunt ist dabei und lässt beide S4 fliegen, bis ihre Lader ein britisch perfektes -th- sprechen können.



# LANCIA Delta S4



# Lancia Delta S4

*Jim Hunt Magazine®*

Die Gruppe B bekommt doppelten Zuwachs. Die legendären italienischen Werks-Autos werden von SRC in Spanien aufwändig in Handarbeit gefertigt. Wir stellen den S4 zu seiner Premiere in JHM #49 vor. Es

war damals die obligatorische Martini Version. Sie ist leicht zu finden im Archiv, der Wagen war damals auf dem Cover und Held der Titelstory. Genau genommen war es damals auch schon ein Duett. Einmal die feinst

detaillierte Version und parallel gab es die Chrono Version für das pure Rennen fahren mit etwas weniger Details und reduziertem Gewicht. Sehr schöne Designversionen folgten: Wir präsentierten auch den



**Gruppe B Lancia bei der Lombard Rally 1985.**

frischen ToTip und den schwarz-goldenen Esso. Und auch eine Martini Version mit Stollenreifen. Jetzt greift SRC erneut das Thema Martini als Doppelset auf. Es geht um die Autos der britischen RAC Rally, dem WM Lauf auf der oft verregneten britischen Insel. Beide Autos folgen technisch von ihrer Homologation her ihren Vorgängern. Es geht jetzt um das Thema Sammeln, auch haben wollen oder endlich haben wollen, weil man 2020 damals zu langsam war. SRC baut immer eine feste Stückzahl und wenn die weg ist, war man zu spät und langsam. Also eine gute Gelegenheit wieder, oder endlich rasant zu zuschlagen, wenn man noch keinen Delta S4 im Rennstall besitzt.



# Lancia Delta S4

Jim Hunt Magazine®

Es geht nach England zur RAC Rallye. Sie war eine ganz besondere Eigenart im WM Kalender. Die Etappen waren enorm lange. Die längste Wertungsprüfung war 40 Kilometer lang. Absoluter Wahnsinn: es gab keine Trainings. Keine Möglichkeit für selbst angefertigte Aufschriebe im Vorfeld. Niemand kannte

vor dem Start die Strecke. Es gab eine Karte und ein Roadbook, das wars. Die Fahrer waren auf sich gestellt, die Beifahrer konnten vor markante Stellen warnen, aber genau wussten sie auch nicht, was da im Detail kam. Eine ganz besondere Herausforderung für alle. Eine sehr gefährliche Angelegenheit. Tag 1 nannte

sich „Mickey Mouse“ Etappe. Es ging durch diverse Parks und vorbei an Zuschauern, um sie gut zu unterhalten. Ab Tag 2 wurde es Ernst. Die langen Etappen und die Fahrt ins Ungewisse forderte von den Piloten alles, was an Fitness und Konzentration zu holen war. Die Ermüdung war gefährlich, besonders in



einem brutalen Gruppe B Wagen. Die Veranstalter einigten sich, dass die Verbindungsetappen im Straßenverkehr die Beifahrer fahren sollten, damit sich die Piloten von und für die Special Stages erholten konnten. Die Lombard Rallye auf der britischen Insel war schon eine ganz besondere Veranstaltung. Es gab viele Unfälle. Ich erinnere mich noch an das Zerbersten und Explodieren eines Ford RS200 an einem Baum.

Option: Frontzusatzlampen sind im Set enthalten.





# Lancia Delta S4

*Jim Hunt Magazine®*

Der Fahrer starb. Diese wilden und gefährlichen Zeiten sind vorbei. Aber wir lassen sie neu aufleben mit den beiden Lancia Delta S4 aus jenen Tagen. Wir zeigen Euch die wunderbaren Designversionen des bereits

vorgestellten Werkswagens. Es handelt sich um die beiden Siegerfahrzeuge von 1985: Die #6 fuhren Henry Toivonen mit Beifahrer Neil Wilson und landeten vor allen auf Platz 1 nach 9 Stunden und 32 Minuten und 5

Sekunden. Mit der #3 und nur 56 Sekunden langsamer landete Markku Alén mit Ilkka Kivimäki auf Platz 2. SRC hat optisch wie technisch eine tollen Arbeit geleistet und voll abgeliefert. Wie eingangs erwähnt



**Lancia #6: Henry Toivonen mit Beifahrer Neil Wilson. Lancia #3: Markku Alén mit Ilkka Kivimäki**

zeigten wir den Lancia Delta S4 ausführlich in Jim Hunt Magazine #49 und in Folge Ausgaben. Dort findet sich noch mehr Info zur genialen Antwort aus Italien auf Audi S1, Peugeot 205 T16, Ford RS200 und Co. Wir zeigen Euch trotzdem auf der folgenden Seite noch mal als Vorgeschmack einen Blick unter die Haube der potenten Siegermaschinen mit Allrad und Leistung satt.



# Lancia Delta S4

*Jim Hunt Magazine®*



**Mehr Info in  
JHM #49...**



Es gibt ihn mit Slicks oder stark profilierten Reifen wie die beiden RAC Autos. Der S4 ist eine brutale Fahrmaschine mit Druck wie sein Vorbild. Kompressor und Turbo sind im Einklang, wenn es der Pilot auch ist. Seine Leistung voll abzurufen fordert einen wachen Könner am Volant. Dann geht's richtig ab.





# Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör  
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager



# DER BLAUE ABT

*Carrera hat den aktuellen Bayern aus Ingolstadt mit Allgäuer Innereien.  
Jim Hunt steigt ein und fährt den 124er Evo II für euch.*



A  
U  
D  
I

**R8**

**LMS**  
GT3 *evo II*



# Rundstrecke 124



## Audi R8 LMS GT3 evo II

Jim Hunt Magazine®

In der großen Hubraumklasse Digital124 kommt der neue Audi R8. Carrera hat dem Ingolstädter Supersportler für die GT3 Klasse fit gemacht. Sein Namenskürzel ist etwas lang geraten, aber dafür erfährt man, was man fährt. Es ist das Evo II Modell, also die konsequente Weiterentwicklung des bestehenden guten Zeugs, das im neuen Look das Erbe antritt. Die Front ist stark geliftet: Kühlergrill, Scheinwerferblick und



Angriffsstark, souverän und stark in jeder Fahrsituation: Audi R8





# Audi R8 LMS GT3 evo II

Jim Hunt Magazine®

Rücklichter bekamen eine Frischzellenkur und passen sich dem aktuellen Look bei Audi an. Auf der Rennstrecke fährt sich der R8 wie gehabt gut. Seine kompakten massenzentrierten Maße machen ihn zum absolut konkurrenzfähigen Produkt. Er fährt wie sein Vorgänger richtig schnell und liegt sagenhaft ruhig auf Geraden wie in Kurven. Seine günstigen Massenver-

hältnisse spielen in die Karten. Er bleibt in nahezu jeder Fahrsituation gelassen, folgt ruhig der Spur. Das ist perfekt für jede Art von Rennen, egal ob kurze Sprints oder lange Ausdaueretappen. Der Audi bleibt souverän, sein Pilot im Cockpit kann ihm folgen. Ein super Paket im neuen Look, während innere Werte bleiben, wie man sie von Audi erwartet. Die blaue Qualität rollt auf

schwarzen Rennspeichen mit Slicks. Ohne MTS offenbart sich sein ruhiges Handling mit 18 Voltan Sprit. Dazu sollten die Reifen warm gefahren sein, damit sie die Kraft des Motors umsetzen und den Fliehkräften stand halten. Optisch setzt der R8 Maßstäbe. Carrera hat viel in Detailarbeit investiert, was Digital 124 Fans schätzen werden. Fünf Sterne für vier R8 Ringe.



**Gedrungen und kraftvoll geht der R8 auf die Strecke. Er zeigt in jeder Perspektive seine Muskeln und auf der Strecke teilt er richtig aus.**





[ 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



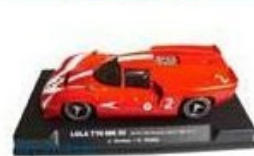
CB080P 512BB

### 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



Carrera hat den aktuellen Bayern in drei aufregenden Design Versionen,  
an denen keiner vorbei kommt. Jim Hunt fährt alle und zeigt sie euch.

*Jim Hunt Magazine®*



# **BMW M4 GT3**





## BMW M4 GT3

*Jim Hunt Magazine®*

Der aktuelle BMW M4 löste den M6 ab. Kompaktere Maße gegenüber dem Vorgänger machen ihn konkurrenzfähiger, obwohl der Große auch ganz gut dabei war im Feld. Das Dickschiff Rutschen in mancher zu schnellen engen Kurven bleibt jetzt aus. Ein klarer Pluspunkt für den 4er. Carrera hat einige aufregende

regende neue Designversionen des Bayern am Start. Wir zeigen sie im großen Digital124er Maßstab und auch in 132 im Feld einiger GT3. Gegenüber der Konkurrenz hat der BMW den längsten Radstand, was ihn zum absoluten Vollgas Ruhepol auf Geraden macht. Auch in Kurven profitiert er davon, wenn auch

der deutlich kürzere Porsche RSR und der Audi R8 im Richtungswechsel etwas agiler zur Sache gehen. Länge läuft auch in Kurven. Aber in engen Kehren macht ein kurzer Radstand doch Sinn. Den BMW muss man dabei etwas im Zaum halten und den Scheitelpunkt länger abwarten als bei den anderen.



**Der M4 Shell sieht Hammer aus. Sein Schwingarm hält er immer souveränen Zündkontakt zur Bahn.**

Das macht aber nichts, denn darauf kann man sich einstellen. Unter den M Haube tobt wie bei den beiden anderen Konkurrenten ein Sidewinder, der mit 18 Voltan Sprit sein volles Potential ausschöpft. Richtig gut, wenn das MTS ausgebaut ist, was keinen großen Aufwand darstellt. Der Ausbau ist sinnlogisch einfach, ein Rückbau auf Fahrhilfe jederzeit drin. Wir fahren alle konsequent ohne, um den Spirit der Physik voll ausschöpfen zu können. Grip, Schlupf und Kurvenspeed selbst bestimmen, ohne künstliche Helferlein.



Rundstrecke  
124

BMW M4 GT3

Jim Hunt Magazine®



Farbschema Wechsel: BMW M4 in Schwarz Grün

Heckflügel, Diffusor, alles passt am Testwagen. Bei der zweiten Version in schwarz grün muss der Heckflügel in seiner Neigung noch eingestellt werden. Optisch kommt der dunkle Gegner super rüber. Logischerweise auch er mit Sidewinder Antriebskonzept und Schwingarm unter dem Chassis. Der liefert den verlässlichen Zündfunken in jeder Fahrsituation. Es ist erfreulich, dass Carrera recht zeitnah diverse Versionen aufgelegt hat. Das bietet eine bunte Vielfalt auch in 124er Maßstab und nicht jeder BMW Fan muss im Feld mit dem gleichen Wagen antreten. Eine super Sache. Beide Versionen rollen auf identischen Slicks, die man anschleifen kann, um ihren Grip zu erhöhen. Wir fahren Serienslicks und (ver-)meiden PU Reifen. Jaja, die bieten mehr Grip, aber das muss nicht sein, wenn alle mit dem identischen Material antreten. Warmgefahren und mit 18 Voltan gehen die Autos richtig gut und das



# Rundstrecke 124

## BMW M4 GT3

*Jim Hunt Magazine®*



das ist die Hauptsache beim Rennen daheim. Schwarze Rennspeichen rotieren beiden BMW. Der brutale Kühlergrill dominiert den Auftritt des BMW im Rückspiegel. Der aggressive Blick unterstreicht, dass da jemand kommt, der es richtig ernst meint mit dem schnellen Vorbeikommen an der Konkurrenz. Das Konzept funktioniert, weil es schöner ist als vor dem platten Bildschirm zu spielen. Alles ist 3D. Alles ist echt. Alles kann man anfassen und die räumliche Tiefe der Rennstrecke ist echt und kein mathematisches

Zauberwerk jahrelanger Programmierkunst. Alles real: Strecke, Raum, Autos, Geschwindigkeit und Klang der Motoren. Die Physik beim Beschleunigen, Fahren, Bremsen, Abfliegen, wenn man es übertreibt. Fahren bedeutet Motorsport daheim nachleben. Viel Freude mit Digital124. Es ist für jeden etwas dabei. Manches Budget wird leiden müssen, weil alle in den Rennstall integriert werden. Glückwunsch! Besser kann man sein Geld nicht investieren, wenn man die gleiche Leidenschaft teilt wie wir alle an der Rennbahn.



Mattschwarz und Grün: geniale Kombi für den M4



# SlotPoint.de

*Ihr Spezialist für*



**1 : 2 4 Slotracing**

**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)**



*Carrera hat den Zuffenhausener als mattgrüne Design Version. Jim Hunt präsentiert und fährt ihn unter südlicher Sonne. Schade, dass man seinen Sound nicht sehen kann. Ein sinnliches Erlebnis in Bildern.*



*Proton Competition*  
**Porsche RSR**



# Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Der aktuelle Elfer von Carrera bekommt eine neue Version aufgelegt. Der mattgrüne Proton Competition wurde von den Fans lange erwartet und nun ist er zu fahren. Optisch ist das mal was ganz anderes. Er sieht top aus und die mintgrünen und orangefarbenen Akzente zaubern einen speziellen Look mit hohem Wiedererkennungswert auf die Porsche Außenhaut. Technisch bleibt alles beim Bewährten. Porsche Qualität überdauert die Zeit und wird nie unattraktiv. Das Debüt feierte dieser Wagen als Titelstory in der Jim Hunt Ausgabe #45, das ist schon gut vier Jahre her. Folgemodelle (Designversionen folgten). Wer nachlesen möchte oder das Chassis genauer betrachten will: #45 anklicken und scrollen. Gute Fahrt!





# Rundstrecke 124

## Porsche RSR

*Jim Hunt Magazine®*



Das ewige Duell Porsche - BMW. Der Elfer passt sehr gut ins Feld der Münchner M Sportler wie auch zu den Ingolstädter Audi aus gleichem Konzern. Es macht viel Freude gegeneinander anzutreten, da jeder Wagen einen eigenen Charakter hat. Egal ob Fankult oder über den Tellerrand schauen und ausprobieren. Der große 124er Maßstab bietet souveräne Laufkultur in allen Belangen mit Sidewinder Antriebskonzept. Der Porsche hat den kürzesten Radstand. Der BMW den Längsten. Der Audi liegt dazwischen.





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



# Keine halben Sachen

JAGUAR

*Als Scalextric vor geraumer Zeit das große Sportcoupé brachte, war die Freude sehr groß. Die neue Designversion in British Racing Green mit Weiß fährt ihre Krallen aus. Miau, a must have! Hier die Bilder der eleganten, schnellen Wildkatze.*



X

J

S

Donington  
ETCC





# Jaguar XJS Donington ETCC

*Jim Hunt Magazine®*



Wie die Zeit vergeht. Die große schlanke Sport Katze von Scalextric aus den 80ern dreht schon wieder seit knapp zwei Jahren ihre Runden auf der Rennstrecke. Jetzt kommt eine richtig scharfe Designversion in edlem British Racing Green mit weißen Akzenten, die die optische Messlatte verdammt hoch legt. Standesgemäß setzt sie die tollen Linien des XJS perfekt in Szene. Das Debüt feiert der Wagen im Jim Hunt Magazine #53. Das Auto aus Spa...

Egal ob Geraden oder Kurven. Ihr langer Radstand und die schmale Spur lassen die schnelle Katze gut liegen. Es macht sehr viel Freude mit ihr auf die Strecke zu gehen. Gibt man ihr die Sporen fährt sie ihre Krallen aus und geht dabei zielsicher durchs Limit der Fahrphysik.



Rundstrecke



Jaguar XJS Donington ETCC

Jim Hunt Magazine®



Edel, dezent und doch präsent. XJS in action







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

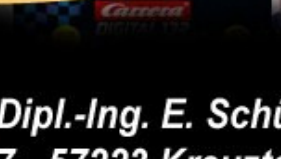


30346 - 65,99 EUR

**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



# GT3 Special

Mercedes AMG Audi R8 LMS GT3 evo II







# GT3 Audi R8 LMS GT3 evo II

*Jim Hunt Magazine®*

Carrera hat bei 1zu32 Fahrzeugen eine enorme Bandbreite: Audi, AMG Mercedes, Aston Martin, BMW, McLaren, Porsche, ... man kann sich in jede einzelne Marke verlieben, in ihr verlieren und sie alle fahren.

Die GT3 Formate laufen in der DTM und so dürfte die Fanbase sehr groß ausfallen. Es ist eigentlich egal, ob man sich auf eine Fahrzeugmarke einschießt oder die Breite sucht. Erst in der Breite macht Rennen fahren

Freude. Ohne Konkurrenz einen reinen Markenpokal fahren? Jeder, der das schon getan hat, möchte sich nicht immer unter Gleichen messen. Chancengleichheit hin oder her. Carrera hat es sehr gut verstanden seinen



Altbekannter R8 im neuen Look. Der Audi bekam sein rundum Update, um zeitgemäß dabei zu sein. Seine Fahreigenschaften blieben bewährt gut.





# GT3 Mercedes AMG

*Jim Hunt Magazine®*

Autos individuelle Charaktere einzuhauchen. Die ergeben sich schon aufgrund der unterschiedlichen Abmessungen der Boliden. Jeder fährt sich eine Spur

anders, was den Charme und die Challenge beim Rennen auf ein interessantes Level transportiert. Der Profi stellt sich schnell auf Wagenwechsel ein. Kennt

man alle, spürt man eine Bereicherung darin, seine Skills fein zu justieren, um im Rennen vorne dabei sein zu können. Das macht Motorsport aus, klein oder groß.



**Bewährter AMG GT3 im neuen Look: Blau, Weiß mit schwarz mit gelben und roten Aktzenten.**





# GT3 Mercedes AMG

*Jim Hunt Magazine®*

Die aktuellen GT Boliden von Carrera lassen jene Unterschiede in neuen Facetten erleben. Dazu bietet man bunte Startfelder, da innerhalb aller Fahrzeugmarken viele Designversionen zur Auswahl stehen.

Jeder Fan kommt an den passenden individuellen Look seiner Lieblingsmarke heran, um damit Rennen zu fahren. Jim Hunt hat die breite Range der Marke Carrera begleitet und viele ihrer Versionen für euch ge-

fahren und dabei optisch in Szene gesetzt. Technische Daten oder Chassis Bilder finden sich in früheren kostenlosen Jim Hunt Ausgaben im 24/7/365 offenen Online Kiosk. Tipp: Die pdf Suchfunktion unterstützt.



Ein aufregend neuer Look für den AMG GT3.





# GT3 Special

BMW M4

Aston Martin Vantage





# Rundstrecke

## GT3 BMW M4

Jim Hunt Magazine®



Auch bei BMW und Aston Martin gibt es schicke Designversionen, die das Startfeld bunt bereichern. Der Münchner M Bolide im aufregend roten 60 Jahre Carrera Kleid sieht perfekt aus und dürfte für Fans der Marken und Sammler gleichermaßen interessant sein. Ab damit auf die Piste und dem Aston Martin die Kurvenhatz streitig machen. Der Brite präsentiert sich in hellblau mit rot und dazu gibt es schwarze Felgen, die seine Formen perfekt zur Geltung bringen. Wie bei allen Carrera Boliden der GT Liga sind die Fahrzeuge technisch unter der Haube identisch motorisiert. Ihre Karossen sind sehr schön ausgeführt und dabei sehr solide. Abflüge und Rempel stecken sie weg und ihre Flügel integrieren sich formschön in die Außenlinien der Karosserien, so wie es das Reglement vorschreibt. Für den Slotter ist das von Vorteil, da die Teile nicht so leicht abbrechen, wenn man es nicht übertreibt. Falls doch? Ersatzteile gibt es im Fachhandel.



60 Jahre Carrera mit dem BMW M4 GT3



# Rundstrecke

## GT3 Aston Martin Vantage GT3

Jim Hunt Magazine®



Wer sich bei der Fahrzeugwahl schwer tut... Tipp: Sich durch die Marken arbeiten. Man wird an jedem Wagen Freude finden. Die Auswahl läuft über die Fan Schiene, die Farbe oder das Must Have Gen, das jeder Rennwagen Liebhaber in sich trägt. Das Gute: Man kann nichts falsch machen, jedes GT3 Auto ist sein Geld wert. Der Gegenwert an Spaß und Freude an der Rennbahn ist unbezahlbar. Egal ob man sich alleine erfreut oder mit gleich Gesinnten im Kreis fährt, fachsimpelt oder die Fahrzeuge seinen Bedürfnissen anpasst. Wir vom Jim Hunt Magazine fahren sie alle ohne MTS, also ohne Magnet und sorgen für eine reibungsminimierte Versorgung des mechanischen Laufzeugs. Hinterreifen werden angeschliffen und mit bayerischen Waffenöl benetzt. Das macht sie noch geschmeidiger und Grip freudiger. Rückstellfeder des L-Kiel ausbauen, los geht's. Alle mit gleichen Voraussetzungen aber kleinen Unterschieden. Racing!



Neue Designversion AM Vantage GT3





Repsol blue Repsol orange

# Fiat 500 Assetto Corse



NSR Designversion



**Fiat 500** Assetto Corse

*Jim Hunt Magazine®*



Repsol blue



Kompakt, klein fein und gemein. Der 500er Fiat im Renntrimm hat eine umfangreiche Design Gemeinde seit seiner Markteinführung gescharrt. Die ersten Autos wurden noch von Salvatore Noviello (+) an uns ausgeliefert. Hier kommen zwei aktuelle Designs mit Repsol als Hauptsponsor. Mehr Info zum kleinen Fiat in früheren Ausgaben/Archiv...



NSR Designversion



**Fiat 500** Assetto Corse

*Jim Hunt Magazine®*



Repsol orange



Zweiter Fiat 500 Repsol. Die Farben vom Konzept her gleich, aber der Eine ist oben rum blau, der hier orange. Ideal zum Wiedererkennen an der Box oder vom Fahrerstand aus. Perfetto!





© 2015 Jim Hunt Magazine®

*Jim Hunt Magazine®*

**In allen Hubraumklassen live dabei**





# FORD CORTINA



Rundstrecke

# Ford Cortina



Jim Hunt Magazine®



Scalextric kommt mit einer britischen Designversion ums Eck. Ford Cortina, das legendäre Klassik Fahrzeug aus den 60ern bekommt einen neuen Exponenten. Hellblau mit Weiß steht auf der Agenda. Dazu gibt es Silber lackierte Minilite Felgen und das bekannte kantige Design mit Rechtslenkung. Der Wagen wütete drehzahlstark auf der Rundstrecke. Sogar Jim Clark fuhr einen und ließ es bei Rennen heftig krachen. Der markante Ford ist ein gern gesehener, drehzahlfester Gast auf der Rundstrecke. Wir lieben ihn am Limit der Physik besonders.

Markant und angriffslustig kommt der Ford Cortina angefliegen. Die neue Designversion macht eine super Figur auf der Rennstrecke.



# Ford Cortina

Fährt man ihn ohne MTS, also mit ausgebauter Hafthilfe geht es richtig puristisch zu. Sein Vierzylinder Motor mit offenen Ansaugtrichtern an Doppelvergasern hängt angriffslustig am Gas. Seine schlanke Linienführung und sein langer Radstand machen ihn zum Souverän. Er mag es, richtig hart dran genommen zu

werden. Dabei liegt er gelassen ruhig auf Geraden wie in Kurven. Sein langer Radstand stabilisiert ihn dabei, auch wenn das Heck gerne kommt. Die markanten Rücklichter mit den zwei „umgekehrten Mercedes Sternen“ als Chromeinfassung sehen klasse aus. Der Motor brüllt kernig aus dem Endtopf hinten links.

Die neue Designversion sieht echt top aus und egal in welchen Look wir bisher Cortinas führen, jeder sieht auf seine Art sehr schön aus und erinnert an Zeiten, in denen der Motorsport einen ganz besonderen Flair hatte. Danke Scalextric für diesen tollen Klassiker! Ich drehe jetzt noch ein paar Runden...



Hellblau weiß mit weißem Dach. So einfach kann schön aussehen. Er hat sogar eine Zulassung, so dass man auf eigener Achse heim fahren kann. Nichts macht mehr Spaß als mit einem Rennsport optimierten Klassiker auf öffentlichen Straßen zu fahren. Man muss es nicht übertreiben, kann aber die Vorzüge auskosten, die die Leistung bietet.



# Mini 1275GT



# MINIMATICO





Jim Hunt Magazine®

# Mini 1275GT

Der klassische Scalextric Mini wurde in einer speziellen Version mit 1275 Kubik aufgelegt. Mit veränderter Front und eben noch mehr Dampf in der kleinen Hütte geht es auf die Strecke. Wir waren begeistert vom Leistungszuwachs. Wenn uns auch zugegeben die ver-

änderte Front optisch etwas von den gewohnten Pfaden ablenkte. Aber das sieht man nur vor dem Einsteigen und nach dem Aussteigen. Sitzt man im bekannt beengten Cockpit spielt das alles keine Rolle und das Mehr an Leistung zaubert ein unverschämtes

Grinsen ins Gesicht. Viel Spaß mit der neuen Designversion. Klein und fein. Klein und gemein. Kleiner und gemeiner und dabei ganz groß im Austeilen. Er geht schnell ums Eck, zieht satt aus Kurven und bremst spät, weil sein geringes Gewicht fast alles erlaubt.



Kleine feine Details ganz groß: Rückspiegel vorne, Flammrohr unter dem Schweller. Dazu gibt es kernigen Sound und Leistungsentfaltung pur. Die neue Mini Designversion hat es 1275 mal in sich.





# 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





# Porsche 997 RSR



NSR Designversion

# Porsche 997 RSR

*Jim Hunt Magazine®*

Absolute Racing #912 Green



Absolute Racing #911 Red  
gibt es auch, lag uns aber  
leider nicht vor...

Der 997er ist mittlerweile in die Jahre gekommen aber immer noch ein sehr schöner Zuffenhausener von NSR. Die aktuelle Lackierung sieht rasant aus und bringt einen interessanten Look an die Strecke. Die Fahreigenschaften sind ausgereift, alles einstellbar und die Technik unter der Haube bei NSR über jeden Zweifel erhaben. Wer mehr Info wünscht findet diese Porsches in früheren Ausgaben im Archiv. Jetzt viel Spaß mit dieser gelungenen Designversion.





© 2015 Tim Hunt Magazine®

*Tim Hunt Magazine®*

*Macht Klassiker magnetfrei glücklich.*





Fantec GT Challenge – Nürburgring 2020

AMG GT3 *Renntaxi*



NSR Designversion



# AMG GT3 *Renntaxi*

*Jim Hunt Magazine®*



Fantec GT Challenge

Nürburgring 2020



Der tiefe Bass des AMG erfreut jeden Motorsportfan. Jetzt bringt NSR den Stern aus dem Schwabenland als Renntaxi in zwei Ausführungen. #100 und #7 gehen an den Start. Wer sich traut, aber selbst nicht so gut fährt, kann sich die Rennstrecken der Welt vom Beifahrersitz aus erleben. Uns war nicht klar, ob Kotztüten mit an Bord sind, für den Ernstfall. Der Benz geht brutal um die Kurven und zieht voll durch. Seine NSR Hochleistungstechnik unter der Haube könnte auch aus Deutschland kommen. Die Italiener haben damit eine Lücke geschlossen, die es bisher noch nicht gab. Mehr Technik Info in früheren Ausgaben in unserem Archiv.





Le Mans 2017 GTE Pro /AM

# ASV GT3



NSR Designversion

# ASV GT3

*Jim Hunt Magazine®*

Le Mans 2017 GTE AM #98



Le Mans 2017 Winner GTE Pro #97



Der schnelle Brite aus Italien kommt in zwei sehr aufregenden Lackierungen. Grundkonzept ist Hochglanz Olive und ein silberfarbiges Dach. Die Sonnenblenden unterscheiden sich bei beiden Startnummern farblich. Eine grün #98 und die andere gelb #97. British Understatement und trotzdem voneinander gut zu unterscheiden, wenn das Team fährt. Der ASV ist ein Dauerläufer und sehr konkurrenzfähig. Wer mehr über sein sattes V8 Blubbern und Fauchen wissen möchte: Die inneren Werte überzeugen nach wie vor bei NSR und mehr Info finden sich in früheren Jim Hunt Ausgaben im Archiv.





DAYTONA 2017

Corvette C7R GT3





# Corvette C7R GT3

*Jim Hunt Magazine®*



Die letzte Vette mit Frontmotor. NSR liefert noch eine gelbe Version aus, bevor die Ablösung C8R kommt. Die #4 macht eine gute Figur auf der Strecke und sieht nach wie vor aus, wie sie sich fährt: Klasse! Das US Gerät aus Italien hat alles, was man zum Rennen fahren braucht. Mehr Info in früheren Ausgaben.





*Jim Hunt Magazine®*



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

***Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck***



# KTM X-Bow



**Eine neue Designversion für den schnellen flachen Österreicher. Carrera hat dabei voll abgeliefert.**



# KTM X-Bow

*Jim Hunt Magazine®*



Der neue X-Bow fällt auf und spielt auf der Strecke seine Karten voll aus. Länge läuft, zieht sauber durch Kurven und eine sehr schöne Optik, damit Augen nicht zu kurz kommen.

Der KTM kommt als neue Designversion im Felbermayr Design. Alte Hasen kennen noch den Porsche RSR im Look des Rennsport begeisterten Unternehmens aus Austria. Carrera hat jetzt den flachen Österreicher für die Rundstrecke perfekt umgesetzt. Ein superschönes Fahrzeug mit langem Radstand für die schnelle und schöne Gangart auf der Rennstrecke. Laufruhig, angriffslustig und mit dem gewissen Charme, den man von seinen Vorgängerversionen kennt.





# 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**

**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.*



GLÜCK AUF - 25 Jahre

# Slot im Pott

Eine feste Größe im Ruhrgebiet





GLÜCK AUF - 25 Jahre

# Slot im Pott

1998 „Rennbahn-Freunde-Essen“ 2001 Gelsenkirchen „Slot im Pott“ 2013 Umbau Bahn auf 33m 2023 25 Jahre „Slot im Pott“



Jim Hunt Magazine®

## GLÜCK AUF - 25 Jahre SLOT IM POTT

### Seit 25 Jahren eine feste Größe im Ruhrgebiet

*Im September 1998 gründete sich die Interessengemeinschaft mit dem Namen „Rennbahn-Freunde-Essen“. Ausschlaggebender Punkt war die damalige Auflösung einer fast zweijährig existierenden Rennbahn-Gemeinschaft.*

Im Spätsommer 1998, nach dreimonatiger intensiver Suche, fand sich ein Objekt (ca. 50qm), welches für den Neuanfang stand. Bis März 1999 wurde renoviert und die Bahn fertiggestellt. Es handelte sich um eine vierspurige 24m lange Anlage. In der Folgezeit wurden Neuerungen eingeführt, wie Inventar- oder Bahnverbesserungen (stabilisierte Netzteile, etc.). In den nächsten zwei Jahren stieg die Anzahl der Rennbahnbegeisterten stetig an: Neueinsteiger und Leute, die schon im privaten Bereich dieses Hobby ausübten. Die Art und Weise, wie sie auf den Club aufmerksam wurden, waren sehr vielfältig.

Zum Jahreswechsel 2000/2001 kam aufgrund des starken Andrangs der Wunsch auf, sich räumlich zu vergrößern. 2001 der Umzug nach Gelsenkirchen in die neuen Clubräume (ca. 120qm). Es entstanden eine 20m und eine 26,5m lange, jeweils vierspurige Carrera-Bahn, die von ihren Streckencharakteristiken sehr unterschiedlich sind.

Der Standortwechsel von Essen nach Gelsenkirchen forderte einen neuen Namen für das neue Projekt: „Slot im Pott“. Die Clubräume sind ca. 6km Luftlinie von der Arena auf Schalke entfernt, mitten im Ruhrgebiet („Pott“). 2013 wurde die große Bahn erneut umgebaut und hat nun knappe 33m. Die Dekoration lebt und wird immer wieder angepasst. Ein Clubmitglied mit 3D-Druckern erstellt kreative Entwürfe für eine individuelle Gestaltung. Die Bahntechnik wird zudem bei Bedarf modernisiert. Aktuell sind es 12 feste Clubmitglieder unterschiedlichster Altersgruppen, darunter auch zwei der damaligen Clubgründer. Gäste und andere Vereine kommen zu Besuch. Die Clubmitglieder beteiligen sich bei anderen Veranstaltungen und Wettbewerben, wie z.B. 2005 und 2006 an dem 24h-Slotcar-Rennen am Nürburgring im Rahmen des ADAC-24h-Rennens wie aktuell an der BRM Rhein-Ruhr Langstreckenmeisterschaft. Die jährlichen Clubmeisterschaften finden in vier wechselnden Serien statt und sorgen für Begeisterung, auch Exoten und Eigenbauten werden gerne gefahren. Zeit zum Fachsimpeln oder Basteln ist sowieso immer eingeplant. Auch das gegenseitige Helfen kommt nie zu kurz und der Spaß steht stets an erster Stelle.

### Clubmeisterschaften 2023

Revoslot  
BRM Gruppe2  
Carrera 1:24  
NSR Classic

Danke an alle, die „Slot im Pott“ begleiten und begleitet haben. Auf die nächsten Jahre...

**THE RACES STILL GO ON!**

<http://www.slotimpott.de>

<https://www.facebook.com/SlotimPott>

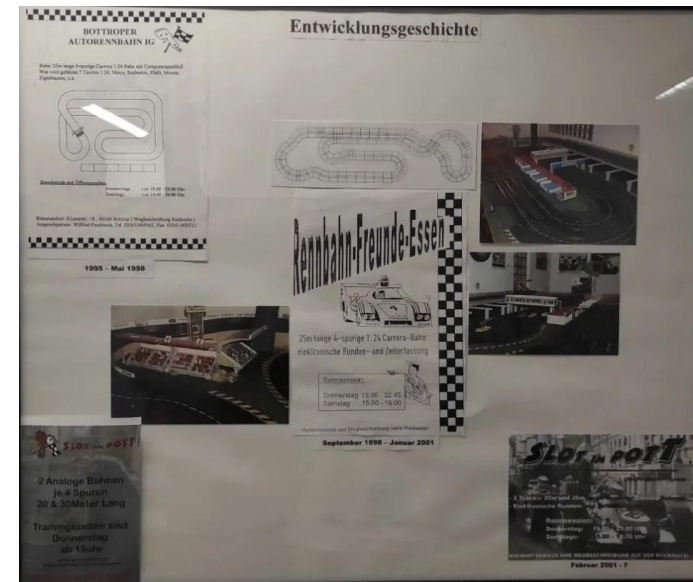
[https://www.instagram.com/slot\\_im\\_pott](https://www.instagram.com/slot_im_pott)

**1998** Clubgründung „Rennbahn-Freunde-Essen“

**2001** Umzug Gelsenkirchen neu als „Slot im Pott“

**2013** Umbau der großen Bahn auf 33m

**2023** 25 Jahre „Slot im Pott“





GLÜCK AUF - 25 Jahre

# Slot im Pott

1998 „Rennbahn-Freunde-Essen“ 2001 Gelsenkirchen „Slot im Pott“ 2013 Umbau Bahn auf 33m 2023 25 Jahre „Slot im Pott“



Jim Hunt Magazine®



## Clubmeisterschaft:

1:32 Revoslot - NSR Classic

1:24 BRM Gruppe 2 - Carrera124



Bilder und Layout: Jim Hunt Magazine 2023



GLÜCK AUF - 25 Jahre

# Slot im Pott

1998 „Rennbahn-Freunde-Essen“ 2001 Gelsenkirchen „Slot im Pott“ 2013 Umbau Bahn auf 33m 2023 25 Jahre „Slot im Pott“



Jim Hunt Magazine®

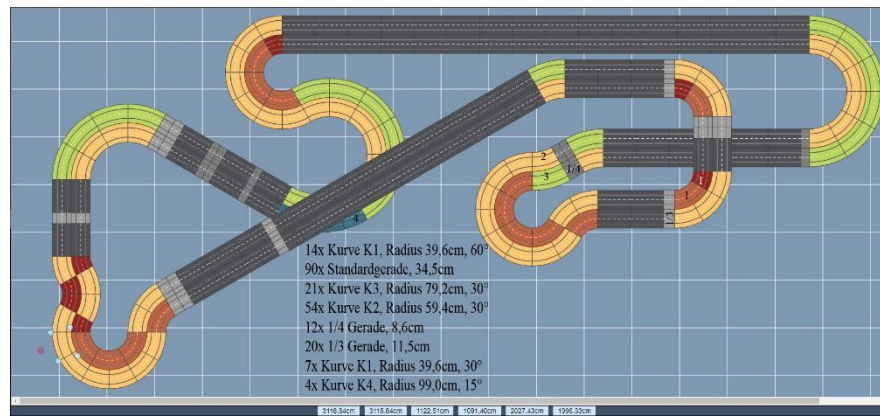


Bilder und Info: Slot im Pott - Layout: Jim Hunt Magazine 2023



## Aktuelle Bahndaten

Analoge, 4-spurige Bahnen:  
1x 20m und 1x 33m  
Bepfe-Zeitmessung





# Fairplay

*Jim Hunt Magazine®*

## Was ist da los?

Fairness lernt man als kleines Kind. Zu Hause, im Kindergarten, in der Schule. Und später im Leben, wenn es gefordert wird. Warum fällt es trotzdem einigen Leuten so schwer, diese edle Form des Spielens mit anderen einzuhalten. Es ist nicht immer leicht, das eigene Ego hinten anzustellen. Beim Rennen fahren geht das nicht, möchte man konkurrenzfähig sein. Es ist egal ob man das beruflich macht oder als Hobby Fahrer. Eine gesunde Portion Egoismus ist unverzichtbar, um sich im Wettbewerb durchsetzen zu können. Es ist immer ein Frage des Mittels. Manchen ist jeder Mittel recht. Es geht um Mittel nicht nur um die Vorgehensweise, sondern um das Mittel als Maß an Egoismus. Es ist edel es auch mal gut sein lassen zu können. Auf andere achten, ihn beachten und wert schätzen. Das geht sowohl im Leben, bei Rennen an der Bahn. Wir spielen im Grunde, was wir lieben. Zur Leidenschaft gehören auch andere, die das Ganze bereichern (können, wenn sie dazu bereit sind). Es gibt immer wieder Leute, die gehen mit dem sprichwörtlichen Messer zwischen den Zähnen an den Start. Und das, obwohl sie nicht so aussehen, als seien sie ausgehungert. Es wirkt sehr befremdlich, wenn gestandene Leute beim im Kreis fahren plötzlich komplett durchdrehen und sich benehmen, als würden sie über die Verkürzung oder Verlängerung ihres Lebens bei einem Ben Hur Wagenrennen im alten Rom antreten. Klar packt einen die Leidenschaft. Der Nervenkitzel beim Rennen fahren ist nicht zu unterschätzen. Viele Leute können damit nicht umgehen und drehen sichtlich durch. Andere sind komplett abgeklärt. Wettkampftyp ist nicht jeder. Wer diese Gunst hat, fährt alle anderen ohne Lacktausch an

die Wand. Ohne fiese Aktionen. Mental, durch Können, durch Abgeklärtheit. Einfach dadurch, weil man in der Lage ist den Stress des Rennen Fahrens auszublenden und bei sich zu bleiben. Man schafft es, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und sich innerhalb seiner momentan kleinen Welt in feuerfester Unterwäsche, Rennfahreranzug, engen Renn- und Handschuhen und Helm seine Runden gleichmäßig abzuspuhlen. Egal ob es heiß ist oder heiß zugeht. Man ist in der Lage auf Renngeschehnisse perfekt zu reagieren. Jederzeit das Richtige an Gas und Bremse (falls überhaupt nötig) zu tun. Nicht jeder ist aus diesem edlen Holz geschnitzt. Wer eher aus Fichte oder Sperrholz gemacht ist, trinkt vor dem Start viel Bier, schreit rum oder pöbelt seine Mitstreiter genau so an wie sich selbst. Der Faktor Selbstkritik wird ganz hoch stilisiert als feste Größe des eigenen Handelns im Rennen. Laute Selbstbeschimpfungen und Äußerungen des Zweifels stören dabei auch andere. Auch das macht einen guten Rennfahrer aus. Er blendet Fehler aus, macht das Beste aus der Lage und gibt immer alles, ohne dabei die Nerven zu verlieren. Er bewegt auch sein Nervenkostüm mit einer gleichbleibenden Drehzahl und meistert Situationen, die andere ins Kiesbett - ins Aus katapultieren. Wenn Leute nach dem Rennen beleidigt sind, die Kommunikation verweigern oder künftig nicht mehr an der Bahn erscheinen, weil sie verloren haben: Das ist noch kleiner als alle Maßstäbe von 124 über 132 und 163 zusammen. Sowas ist 1 zu Micro-Müh. Eigentlich schade, so ein Verhalten. Eigentlich schade, das einige im Laufe ihrer Kindheit, ihrer Jugend und in ihrem Leben nicht gelernt haben, das es dazu gehört nicht immer Erster sein zu können. Generation

Helikoptereltern kam doch viel später? Wenn man genau hinschaut wird man richtig traurig. Es ist ein Spiel. Ein Treffen mit Leuten, die gerne mit kleinen Rennautos im Kreis fahren. Fasziniert sind vom Spiel, der Optik und Technik der kleinen Rennwagen. Es geht um den Transport von Emotionen, um Rennsport im Kleinen. Der dabei insgeheim im Kopf ganz groß statt findet. Es geht dabei nicht um Millionen Budgets. Es geht um etwas Geld, das aber überschaubar ist und bleibt. Jeder kann sich Rennstall Budget an der Bahn seinem Budget nach anpassen. Mit Gleichgesinnten. Einsteiger wie Leute, die darin eine Art exorbitant teure Ersatzreligion gefunden haben. Nicht jeder muss Autos mit Helium kalibrierten Motorwellen, die tief unter Tage geothermisch gehärtet wurden fahren. Alle Spiellevels werden sich finden. Aber sich bitte nicht verlieren in Enttäuschung, unnötigen Entgleisungen. Es reicht, wenn das Auto ab und zu aus dem Slot entgleist. Wer das nicht hinbekommt sollte: Üben! Nicht das Fahren, wobei das vielleicht auch. Es geht um die innere Haltung. Um wahre Größe. Egal ob in 124, 132 oder 164 oder ob jemand im großen Realmaßstab Rennen fährt. Egal wie klein der Maßstab ist. Der Geist darf immer groß ausfallen. Um den Spirit beim Rennen fahren geht's doch!

**„Klein anfangen, groß aufhören?“**

**„Groß oder klein einsteigen?“**

**„Ganz groß in klein fahren!“**

**„Größe zeigen!“**





**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.62!



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.