

Jim Hunt Magazine®

for slotcar use only

70

John Player Special



Player Special



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Weihnachten Finale 2025

Liebe Fans der Rennbahn Freude. Das Jahr geht zu Ende und wir bewegen uns wieder mal in Richtung Hauptsaison. Nicht für uns, denn wir fahren alle das ganze Jahr. Gemeint sind alle Leute, die unser traditionelles Rennbahnsportspiel als Neulinge unter dem Tannenbaum finden und für sich entdecken werden. Es bleibt zu hoffen, dass wieder viele neue tolle Leute den Weg in unser wunderbares Hobby finden. Und noch mehr, dass sie dabei bleiben werden. Das freut nicht nur den Handel, auch uns alle. Jeder, der unsere Leidenschaft teilt ist Botschafter des guten Freizeitgeschmacks. Die Rennbahn konkurriert seit Jahren mit Spielkonsolen und Onlinespielen. Trotzdem gibt es uns alle immer noch, die es bevorzugen mit echten Autos auf einer echten Bahn real im Kreis zu fahren. Gegen andere und/oder die Kräfte der Physik antreten. Es ist leider seit vielen Jahren marktüblich, dass Einsteigern ein schnelles Erfolgserlebnis mit eingebauten Magneten beschert wird. Der Nanny Modus aus Kindergarten, Schule und überbehüteten Eltern zieht sich bis in die letzten Bastionen der Freizeitgestaltung. Ohne Stützräder geht wohl nichts mehr. Ist es bei zu vielen aus der Mode gekommen, sich anstrengen zu wollen? Sich Erfolge selbst zu erarbeiten. Das kann man alles bequem machen, aber irgendwie bleibt auf Dauer der Fahrspaß auf der Strecke, wenn Magnetsauger Autos wie eine Eisenbahn emotionslos um Kurven fahren. Slotcars sind ohnehin viel zu schnell, rechnet man

ihren Speed maßstäblich um. Ohne Magnete fahren die Autos minimal langsamer, aber echter. Man holt sich mehr Realität an die Rennstrecke und muss beim Beschleunigen selbst für Grip Aufbau sorgen. Man muss selbst den Grenzbereich ausloten was Bremspunkte vor Kurven und Kurvengeschwindigkeiten angeht, möchte man nicht ins Kiesbett abfliegen. Wie in echten Rennen auf echten Rennstrecken. Das alles waren Parameter, die in den Entstehungszeiten des Slotcar Fahrens der 60er und 70er Jahre in jeder Startpackung selbstverständliche Werte waren. Ich kann mich nicht daran erinnern, als Kind damit Probleme gehabt zu haben. Im Gegenteil. Es war Gesetz, sich mit den Gegebenheiten zurechtzufinden: Wer Rennen gewinnen wollte, musste an sich arbeiten, Geschicke und Reflexe trainieren. Warum heute alles im Schnulli-Modus ausgeliefert wird bleibt ein Rätsel. Noch mehr in Zeiten, in denen Betriebswirte alles bestimmen. Neodym Magnete kosten auch Geld, oder? Im Grunde muss jeder selbst entscheiden, wie sein Rennbahn Spiel sein soll. Trotzdem soll der Ausblick für Einsteiger auf mehr Challenge und Spaß nicht weg bleiben. Tastet euch an die Fahrfreude heran. Wenn es mit der Zeit langweilig wird, macht eine neue Challenge auf: Magnete raus, regelbares Netzteil, Anschlussbox und vor allem feinfühligerer Regler, als die Standardware aus dem Startkarton. Das alles trainiert die Geschicke, die Geduld und es ist doch ein wunderbares Gefühl,

wenn man auf professionellen Level ab sofort im Kreis fährt. Magnete sind was für ungeschickte Kinder, wenn die ängstlichen Eltern nicht möchten, dass sie heulen, weil sie keine Ausdauer gelernt haben. Alles Erziehungssache. Lernweg. Ausbildung. Fortbildung zum Profi. Ein kompletter Rennfahrer, der das Hobby nicht nur zu Weihnachten als netten Gag zelebriert. Sondern das ganze Jahr durch Freude daran hat. Vielleicht ein Leben lang. Wie viele von uns. Eine schöne Perspektive. Frohe Weihnachten, Glück und Zufriedenheit mit dem, was man hat. Viele schöne Geschenke und eine gute Zeit mit der Rennbahn und Leuten, die diese Leidenschaft mit dir teilen. Einen guten Rutsch ins neue Jahr und viel Grip für die neue Saison. Möge es ein gutes, gesundes und glückliches Jahr werden. Das aktuelle Jim Hunt zeigt schöne Designversionen zum Jahresendspurt und eine wunderbare feine Bahn von Snicki.

Viel Spaß mit dem neuen Jim Hunt No.70

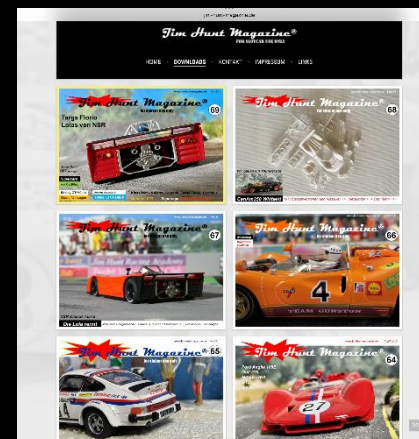
Jürgen Kellner

Herausgeber

Jim Hunt Magazine®

www.jim-hunt-magazine.de

Online Kiosk



Alle 70 Ausgaben
stehen 24/7 bereit.
Kein Rabattcode.
Kein Abo.
Kostenfrei für alle.



Menu

Tracktests

Rundstrecke:

- Mustangs: Shelby GT350 und Rasser Racing
- Mirage GR8 Le Mans Classic
- British Gentlemen: Aston Martin, Lotus Cortina, Jaguar
- Corvette C8R Rothmans
- Porsche 917K Martini
- Porsche 997GT3 JPS
- F1 Candy

Was ist da los?

Abschiede sind hart

BahnOrama

Snicky Racing



Suche



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel



Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



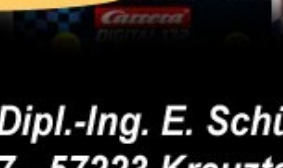
26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

*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!

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

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



*Wir waren in den Staaten
und haben bei Carol Shelby
vorgesprochen. Zwei neue
Pferdchen von Scalextric.*

M U S T A N G

Rassler Racing

Shelby GT350

Paul Kennelly Equipe GTS

Rundstrecke

Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Rassler Racing

Ford Mustang ist an sich schon eine Wucht für Freunde des amerikanischen Motorsport von damals. Das sonore Wummern, das aggressive Auftreten im Rückspiegel der Leute vor dir, wenn seinen bösen Augen von hinten ins Feld auflaufen. Die elegante Coupé Linienführung. Alles ist im Einklang, dazu der geile V8 Sound ohne Filter. Wer da nicht weich wird in der Seele, steht nicht auf Motorsport.

Der Rassler Racing Mustang als Notchback. Dazu gibt's zwei schwarze Streifen aufs Blechkleid.



Rundstrecke

Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Rassler Racing

Wer noch eins draufsetzen möchte holt sich den Mustang von Shelby. Der Texaner haucht dem Kultgerät noch mehr Power ein und lässt schon nach dem Anwerfen der Maschine Tränen der Ergriffenheit aus den Augen kullern. Tritt man dem Shelby richtig durch: Erregung! Egal für welchen von beiden Ford man sich entscheidet. Scalextric hat neue Designversionen beider Exponenten am Start und um es vorweg zu nehmen.

Der aggressive Blick im Rückspiegel verrät, es wird gleich laut, wenn der Mustang vorbeizieht.



Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Rassler Racing

Zudem geht es nicht nur um unterschiedliche Lackierungen, es sind zwei völlig verschiedene Wagen. Der Gelbe ist ein Notchback, der Blaue ein Fastback. Also Stufenheck und Coupé. Zudem sind beide auch von der technischen Seite anders aufgebaut. Der Gelbe ist zumindest optisch noch seriennah. Es gibt Stoßstangen, damit kann man auch locker im Straßenverkehr „untertauchen“, wenn man leise fährt.

Sidewinder Antriebskonzept für satten Durchzug. Es setzt das Drehmoment des V8 perfekt über das gesamte Drehzahlband um.



Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Shelby GT350

Paul Kennelly Equipe GTS

Drückt man das Pedal aufs Blech durch, faucht der Orkan und der Achtzylinder lässt, raus, was raus muss. Der Blaue von Shelby tritt von Haus aus viel aggressiver auf. Keine Stoßstangen. Eine veränderte Front. Dazu eine Motorhaube mit Hutze und Lufteinlass für den gierigen aufgebohrten Achtzylinder des Texaners. Beide rollen auf American Classics Felgen, die bekannten 15 Zoll Fünfstern Teile, die an so gut wie jedem Mustang und auch vielen anderen Musclecars der damaligen Epoche zu finden waren.

Der Shelby kommt als Fastback und setzt auch auf einen Sidewinder als sehr drehmomentstarkes Antriebskonzept. Gleichmäßiger Drehzahl Schub.



Rundstrecke

Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Shelby GT350
Paul Kennelly Equipe GTS



Rundstrecke

Ford Mustang

Jim Hunt Magazine®

Shelby GT350

Paul Kennelly Equipe GTS

Brachialer Sound: Der Gelbe lässt seine klangliche Emotionen aus zwei Sidepipes raus. Carol Shelby lässt den Klang aus zwei Heckrohren entweichen. Die Gründe liegen darin, dass sein bearbeiteter V8 aus Sidepipes zu vernichtend klingt und er sich zur Maßnahme des langen Auspuffwegs genötigt sah. Den oder den? Kauft beide und lasst es krachen. Den gelben für historische Rennen mit V8. Den Shelby, wenn man richtig böse austeilen möchte. The American Way of Drive.

Veränderte Front am Shelby mit Ölkühler im Bug und Hutze auf der Haube. Sein V8 braucht Kühlung und viel Luft.



Edelhirsch



UNIROYAL REIFEN



PEPSI-COLA



Die Edelhirsch Boxengasse!

edelhirsch.de



Mirage GR8

Le Mans der 70er:
Scalextric mit der dritten
Designversion des offenen
französischen Flachmanns

Mirage GR8

Jim Hunt Magazine®

Wir schließen mit dieser wunderbaren Rennmaschine an die letzte Jim Hunt #69 Ausgabe nahtlos an. Jetzt kommt die farbenfrohe Version der drei erschienenen GR8 von Scalextric. Sie mischt die Klassikrennen im Andenken an Le Mans der späten Siebziger gnadenlos auf. Das genial offene Kultgerät macht auch in dieser Designversion eine wunderbare Figur und komplettiert zudem Sammlungen bei Fans des außergewöhnlichen Spiders aus vergangenen Tagen. Nichts wie los zu Scalextric und sofort ordern. Das Auto ist optisch wie fahrdynamisch eine Wucht und ein „Must have“.

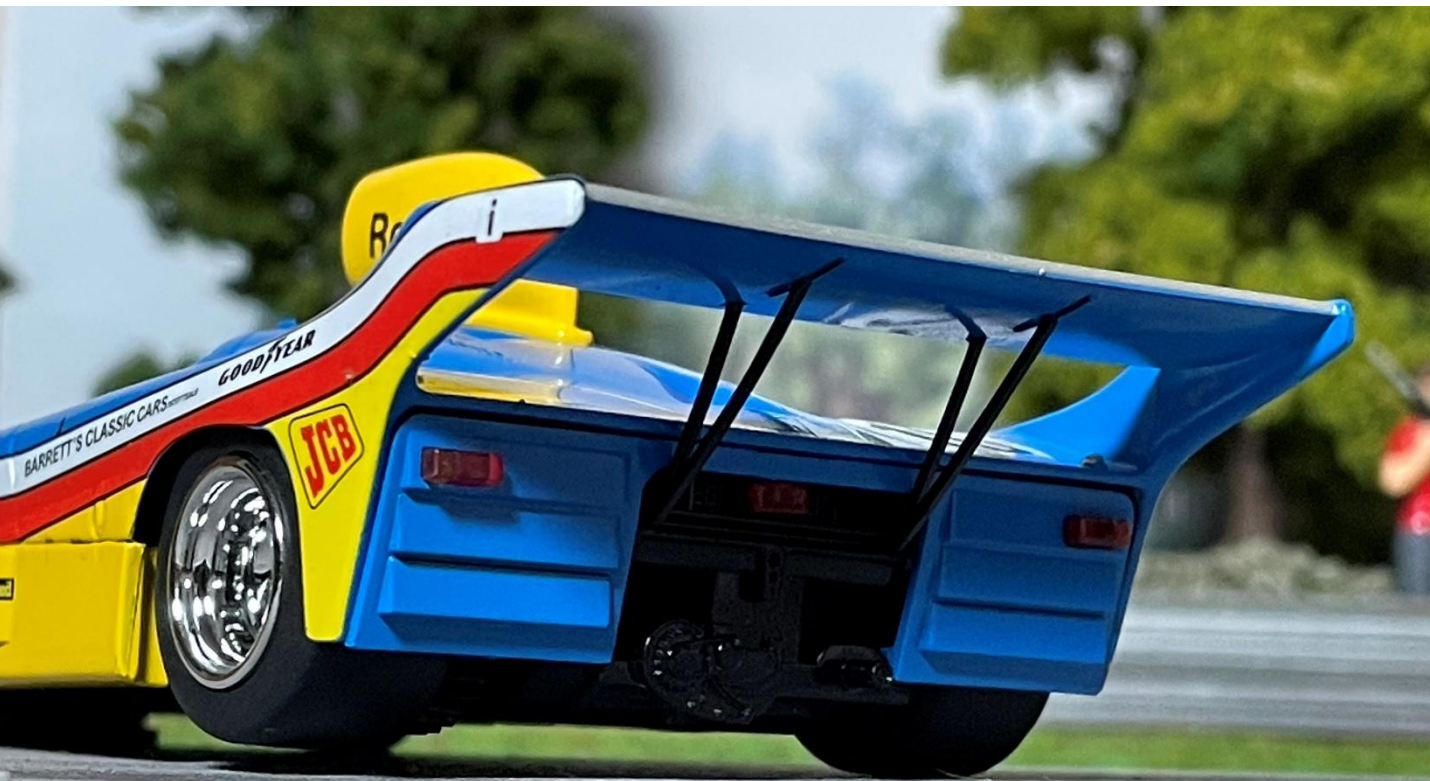


Kräftige Farben und polierte Felgen für den unvergesslichen Auftritt. Mirage: Ein sagenhaftes Automobil für Schlachten an der Sarthe und überall dort, wo die Uhr 24 Stunden geduldig tickt.

Rundstrecke

Mirage GR8

Jim Hunt Magazine®



Markante exponierte Ansaughutze über dem Fahrer

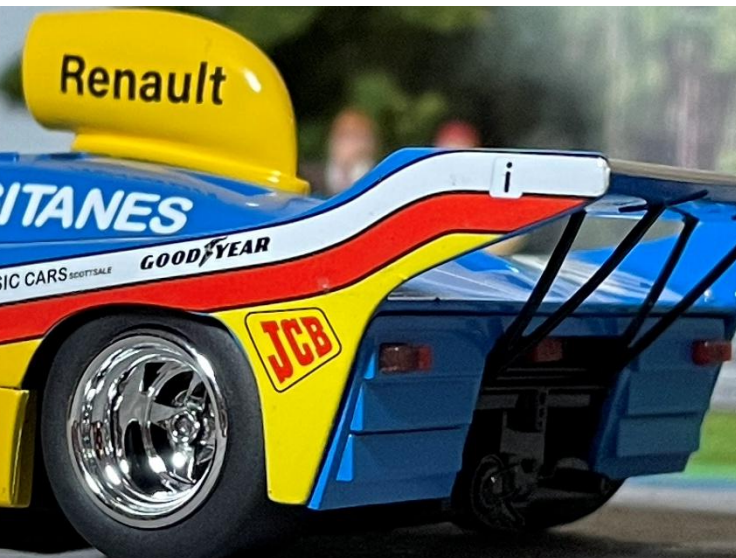


Bürstet man Kurven jenseits des Limits kann es schon vorkommen, dass sie das Beinchen wie ein Hund hebt. Der Grip der Serienslicks ist enorm, fährt man ohne MTS und fordert die Physik heraus.

Mirage GR8

Jim Hunt Magazine®

Wichtig ist ein hochgeschlossener Rennoverall und ein solides Halstuch, damit man sich nicht verkühlt. Im offenen Cockpit weht ein Orkan. Bei Regen wird es noch eine Spur schärfer. Jeder Le Mans Fan kennt das Problem: Fährst Du geschlossene, wird es böse warm im Cockpit. Fährst Du offen, kühlt der Fahrtwind und zugleich wandert der Schwerpunkt wegen eines fehlenden Daches nach unten. Vorteil in Kurven. Aber wehe es wird kühl und es regnet. Egal, wir lieben die Mirages.



Die farbenfrohe Version der drei Mirages ist optisch über jeden Zweifel erhaben. Rennmaschine für den End Blues der 70er Jahre, als Rennen fahren noch brandgefährlich, aber der Sex sicher war.

SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1:24 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

*Aston Martin DB5
Ford Lotus Cortina
Jaguar MK II*



*Scalextric lässt kultige, britische
Automobilbaukunst neu aufleben*

British Gentlemen Racers



British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Leider ist der Automobilbau auf der britischen Insel Geschichte. Es gab mal eine Zeit, in der florierte das Geschäft und es gab eine Vielzahl von kleineren und mittelständischen Manufakturen, die das Automobil nach britischen Vorstellungen verwirklichten. Heute gibt es diese wunderbaren Automobile nur noch als

Klassiker, deren Aufbereitung viel Zeit und enorme finanzielle Ressourcen in Anspruch nehmen. Scalextric macht es da einem schon deutlich leichter, weil es dort immer wieder neue Ikonen von damals zu kaufen gibt. Dieses Mal zeigen wir drei verschiedene Briten. Für jedes Budget ist etwas dabei, um es auf

der Rennstrecke so richtig abgehen kann. Finanzieller Einsteiger ist Ford Cortina, das britische Massenauto überhaupt. Damals hatte so gut wie jeder dritte bis vierte Haushalt so ein Auto, wenn es auch nur die brave Zivilversion war. Es war so klar wie Gin, dass die Briten dieses Auto für die Rennstrecke aufbauten.



Das britische Grün wurde durch ein raffiniert glänzendes Metallicgrün mit den Lotus üblichen Gelb ergänzt. Hinten die markanten Rundleuchten mit mercedessternähnlichen Verzierungen. Damit die Lotus Cortina nicht so schwer wird, fielen der Stoßstangen der Diät zum Opfer. Colin Chapman war für seinen kompromisslosen Leichtbau in der Szene bekannt. Unter dem gierig breiten Kühlergrill werkelte der enorm aufgerüstete Vierzylinder, der mit Drehfreudigkeit, Spritzigkeit und Geräuschkulisse begeistert.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Nach einer leistungssteigernden Rosskur durch Lotus macht der schlanke Wagen mit langem Radstand eine sagenhafte Figur. Er lässt sich mit mutigen Fast-Vollgas um die Ecken wuchten. In leichter Seitenneigung läuft dabei alles kontrolliert ab. Verfügt man über genügend Mut, kann man das Teil vor Kurven anstellen und quer mit leicht ausbrechendem Heck durch alle Richtungswechsel und Radien prügeln.

Die Zuschauer auf den Rängen flippen dabei richtig aus, weil der optische und akustische Zugewinn genial sind. Gentlemen mit mehr Budget greifen zum Jaguar MK II. Die mondäne Wildkatze sieht mit ihren opulenten Formen sensationell edel aus. Der dicke V8 Motor faucht böse aus seinen Brennräumen. Dazu gibt es schicke Speichenräder und ein wunderbares Fahrbild, so edel wie es kaum edler sein kann.

Herrschaften mit herausragendem Budget greifen zum Aston Martin DB5. Das Auto erlebte durch seine Auftritte bei James Bond 007 absoluten Kultstatus und sorgte dafür, dass auch Menschen, die sich niemals einen Aston Martin leisten konnten, diese Marke kennen. Die Motorsport Historie hat bei Ford, Jaguar und Aston Martin eine sehr lange Tradition. Es ist klar, dass im Mutterland des Motorsports solche Geräte



Die breiten Rennreifen sitzen auf leichten Minilite Felgen. Der Stern aus acht röhrenförmigen Teilen liefert Steifigkeit bei wenig Gewicht und die Radnaben. Die nach vorne exponierten Scheinwerfer, ein typisches Merkmal dieses Wagens. Die Cortina begeistert durch ihren langen Radstand und liefert sensationelle Drifts mit maximaler Kontrolle. Der bissige Chapman Motor liefert nötige Schubkraft und liefert voll ab.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

erschaffen wurden. Heute sind alle drei Autos kein Schnäppchen, selbst eine Cortina im Rennsporttrimm ist kein Sonderangebot, noch weniger, wenn ein getunter Lotus Motor unter der Haube zupackt. Jaguar ist schon immer teuer. Bei Aston Martin, da fragt man

nicht nach Kosten, weil es egal ist. Wer Aston Martin fährt, hat Budget, richtig viel davon. Wer es sich leisten kann, mit so einem Klassiker Rennen zu fahren, hat es finanziell geschafft im Leben. Es macht daher keinen Sinn, diese drei Autos untereinander zu

vergleichen, weil es drei verschiedenste Kategorien von britischen Rennwagen sind. Das überlassen wir anderen Medien. Wir können sie nebeneinander zeigen, um ihre britischen Gene und Motorsport Historie zu unterstreichen. Was alle verbindet: Es sind



Es macht immer wieder große Freude dieses Auto zu bewegen. Es ist ehrlich, drehfreudig und trotzdem nicht überdimensional motorisiert. Wer das nötige Gefühl mitbringt kann damit auch den hubraumstärkeren Wagen Angst und Schrecken einjagen. Fehlende Leistung kompensiert man mit dem Wahnsinn des Fahrers. Der durchschaubare Grenzbereich der Cortina schützt vor bösen Überraschungen im Grenzbereich und hilft diesen immer weiter auszureizen, bis eben nichts mehr geht. Die profilierten Rennreifen krallen sich sehr gut in den Untergrund, lassen trotzdem Potential für Drifts, die über Lastwechsel am Kurveneingang lässig gut vom Pedal gehen.



British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Autos für Leute, die authentisch, klassisch fahren. Mit ausgebauten MTS fordern sie alles vom Piloten ab. Die schmalen Reifen liefern Grip, den man zugleich jederzeit im Griff haben muss, möchte man schnell sein und in Kurven gegen die Physik gewinnen. Eben

echte Challenge Autos für Leute, die Herausforderung am Lenkrad lieben. Wer Automatikgetriebe und elektronische Nannys braucht, ist damit im falschen Hafen. Das hier ist pures Fahren, purer Motorsport ohne Filter. Trotzdem hat jeder der Wagen zwei Filter:

Einen für die Luft und einen für die Kraftstoffzufuhr. Mehr muss nicht sein. Wer die Autos mit Magnet fahren möchte, das kann man schon tun. Aber es ist synthetisch, statisch und langweilig, das mit den Klassik Briten zu tun. Drehzahlfreudig: Ford Cortina.



Die Farbe des DB5 ist sehr speziell und zugleich eine gelungene Abwechslung zu den üblichen Lackierungen. Silber als James Bond Auto ist Kult, aber für Rennen darf es ruhig ein anderer Farbton sein. Das helle Metallicblau steht für britisches Understatement obwohl es trotzdem auffällt. Der gelb eingerahmte Kühlergrill macht klar, hier kommt ein Aston Martin.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Der Lotus Vierzylinder hängt stramm am Gas. Wer es drauf hat, kann ihn jederzeit nach Gehör fahren. Ehrliches Feedback in allen Drehzahlen. Der Jaguar ist eine Nummer anders. Doppelte Zylinderzahl zur Cortina, dementsprechend anderer Charakter bei der Gasannahme. Nicht so spritzig wie ein Vierzylinder, dafür brutal durchzugsstark ab Drehzahl Keller bis in

seine gediegenen Touren. Ein sonor stampfendes Kraftpaket, das genial klingt und viel Freude macht, wenn man das Volant entschlossen herrisch durch alle Kurvenradien lenkt. Richtig sexy klingt der Aston Martin. Der Sound ist unverkennbar und sorgt dafür, dass man das ganze Rennen mit Gänsehaut fährt. Er klingt in allen Drehzahlen für mich am besten von den

Dreien. Das Herunterschalten mit Zwischengas vor Kurven setzt tiefste Emotionen frei. Sein durchzugsstarkes Aggregat lässt keinen Zweifel aufkommen, dass man bei Aston Martin weiß, wie Motorsport geht und klingen muss. Hart, satt und genial kernig. Was man nie machen darf: Nachdenken, wie teuer so ein Auto ist. Messer zwischen die Zähne und die Gänge



Elegante Coupé Linie, stimmige Proportionen. Alles ist am richtigen Platz. Beim Rennwagen hat man auf die Stoßstangen verzichtet, den Ballast braucht hier niemand. Der kernige Motor brüllt extrem erfüllend aus einem satt dimensionierten doppeläufigen Auspuff. Zeitgenössisch schmale Reifen halten den Aston auf Kurs, der Fahrer wird gefordert beim Aufbau von Grip und auch die Fuhre in der Kurve auf Kurs zu halten. Dezentos Lenken und Gaspedal helfen dabei. Kommt das Heck leicht? Wunderschön, so machts Spaß.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

entschlossen durchziehen. Alles herausholen, was geht. Alles andere ist nicht authentisch. So einen

Rennwagen fährt man als echter Sportsmann und nicht als langweiliger Kapitalanleger. Respektvoll aber

nicht mit zuviel Reue. Wie ein Gentleman Driver, der weiß was er kann, wenn er möchte, aber nicht muss.



Typisch geformter Kühlergrill am Aston Martin. Elegant bis in die letzte Schraube, der DB5.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Die drei Briten vertrauen mit ausgebauten MTS auf 10 bis 12 Voltansprit, je nach Meereshöhe oder Rennstreckencharakter. Der übliche Service mit den nötigen Schmierstoffen für Achslager, Motorwelle (hier extrem sparsam!) und dem Getriebe versteht sich von selbst. Die Reifen sitzen ganz ordentlich auf den

Felgen und laufen angenehm rund. Wer ein Exemplar mit Höhen- oder Seitenschlag erwischen sollte, kann diesen Makel auf einer Reifenschleifmaschine auswuchten. Wer möchte kann die Reifen auf den Felgen verkleben, was aber nicht unbedingt sein muss. Diese Klassiker sind keine High Performance Rennwagen,

wie es bei hochmodernen Wagen der Fall ist. Hier läuft alles im Cockpit und auch in der Werkstatt etwas intuitiver ab: Fahren mit Gefühl, mit Gespür, mit Seele. Leute, die darauf aus sind, solche wunderschönen historischen Autos so aufzubauen, damit sie auf der Bahn mit einem Gruppe C Racer mithalten können,



Der kolossale Brite mit seinen engstehenden Scheinwerferaugen, dem typischen Kühlergrill und den opulenten Formen ist ein Auto für Kenner und Könner. Wer das klassische Gerät am Limit bewegen möchte, muss zeigen, ob er dem MK II würdig ist. Auf dem Kotflügel steht seitlich die prominente Liste der Fahrer, die ihn richtig hart gefahren haben. Schöne Speichenräder mit Zentralflügelschrauben runden den Blauen optisch schön ab und zaubern Eleganz ans Auto.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

haben das Thema verfehlt. Hier geht es um das reine Fahren, um Fahrkunst und Kultur. Solche Wagen verlangen im Cockpit einen strengen Dirigenten, der weiß was er tut und tun muss. Hart gegenhalten oder das Teil kurz machen lassen, damit man es wieder abfangen und auf Kurs bringen kann. Das Feedback

ist trotzdem deutlich spürbar, aber es braucht ein wenig mehr Geduld als in einem messerscharfen modernen Präzisionsgerät, bei dem alles bis ins kleinste Detail ausgereizt wurde. Man muss sich auf die Autos und das Thema einlassen. Erst wirkt es langsam und entschleunigt. Doch wenn alles warm

gefahren ist und perfekt arbeitet, kommt der Racing Spirit ins Cockpit. Es macht verdammt viel Spaß damit die schnellste Runde herauszufahren. Egal ob mit der spritzigen Cortina, dem mondänen Jaguar oder dem genialen Aston Martin. Jeder Brite hat seinen eigenen Charakter, der dich erst fordert und dann voll abholt.

Sein langer Radstand sorgt trotz relativ schmaler Reifen für Laufkultur auf Geraden wie in Kurven. Wer es drauf hat, kann mit dem Jaguar richtig stramm durch alle Radien prügeln und seinen Achtzylinder eindrucksvoll fauchen lassen. Es macht sehr viel Spaß diesen Klassiker auf der Rennstrecke stramm dran zu nehmen. Tiefe Erfüllung ist der Lohn der geleisteten Arbeit an Volant und Pedalerie. Stille, mit gelochten Lederhandschuhen, versteht sich.





British Gentlemen Drivers

Jim Hunt Magazine®

Es ist selbstverständlich erforderlich ein regelbares Netzteil zur Kraftstoff Einspeisung zu besitzen. Nur so kann man die Voltanzahl für die Brennräume passend einstellen. Wer (noch) mit einem Standardnetzteil aus einem Startset antritt, ist darauf angewiesen mit den

Standardreglern und eingebauten Magneten um die Strecke zu schipperrn. Das ist schade, aber man kann das alles nachrüsten, umrüsten. Dann fährt sich alles eine deutliche Spur professioneller. Besonders solche Klassiker wie diese drei Briten von Scalextric fahren

authentischer, und sinnstiftender als mit der viel zu hohen Voltanzahl des Seriennetzteils und dem nervösen Pumpen am Regler mit zu stark dimensionierten Widerstandswerten.



Es geht voran mit Kühlerfigur auf dem Sprung.



Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager

C8R CORVETTEN KAPITÄN

Jim Hunt Magazine®

**NSR legt die US Flunder im
Rothmans Look auf.
Wir fahren beide Wagen
und lassen blauen Dunst
aufsteigen.**



Rundstrecke



Chevy C8R

Tim Hunt Magazine®

NSR legt bei seinem US Flaggschiff nach und zaubert die Rothmans Livery für Fans des blauen Dunstes. Diese legendäre Lackierung kennen wir von vielen bekannten Rennwagen aus der Vergangenheit. Sowohl bei Rallye wie auf der Rundstrecke konnten wir das weiß mit blau und roten Linien bewundern.

Blauer Dunst, weißes Kleid. Sponsor Rothmans legt auf der Corvette C8R den perfekten Look hin.



C8R CORVETTEN KAPITÄN

Chevy C8R

Tim Hunt Magazine®

Jetzt ist die Zeit reif, um auf der dicken Chevrolet Corvette C8R auf die Rundstrecke zu gehen. Die Designversion bringt einen frischen Akzent an den amerikanischen Flachmann, der mittlerweile mit Mittelmotor fährt.



Rothmans Rennstall mit Wagen Nummer 77 (rechts, mit blauen Seitenspiegel, blauer Sonnenblende und blauen Side-flaps am Heckflügel) und Nummer 78 (links mit den Bauteilen in Rot). Identischer Look mit Unterscheidungsmerkmalen.

C8R CORVETTEN KAPITÄN

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®



Die erste Rolloutversion prägte den Titel unsere 63er Ausgabe, darin finden sich alle technischen Details zu Fahrwerk und verbauten Teilen, falls jemand neu zum Thema dazu stößt. Kenner der Materie freuen sich über einen neuen Look, der die Startfelder auflockert und erweitert. „Gentlemen, start your enginezzzzzzz!“

Große Lufteinlässe für Bremsen und Ölkühler: Die C8R, die erste Vette, auf Mittelmotor setzt und der langen Frontmotor Tradition abschwört.



C8R CORVETTEN KAPITÄN



[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

Ein Martini geht immer...



*NSR liefert die
Nummern 8 und 9 aus.*

PORSCHE 917K

MARTINI RACING TEAM



Jim Hunt Magazine®

Porsche 917K



Was möchte man über DEN Klassiker der 70er Jahre noch sagen... Wer den 917K nicht kennt, hat den Motorsport der 70er Jahre verschlafen. Wer damals noch nicht gelebt hat, hat neuzeitliche Huldigungen an einen der besten und genialsten Gruppe C Klassiker verpennt. Heute ist es eines der teuersten und begehrtesten Geräte für Klassik Rennen und nicht so einfach für Geld zu haben, weil es nicht allzu viele gibt.

Martini Racing #8 mit grünen Farbakzenten am Bug und den beiden Flaps am Heck.



Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®



Wer einen hat, gibt ihn nicht her. So groß kann die Not gar nicht sein. Der Sponsor Martini auf Porsche ist legendär. Weiß oder Silber ist fast schon egal. Beides sieht genial aus und legt dem Zuffenhauserer Gerät, das unter den Fittichen von Ferdinand Piech (+) entstand, seinen Maßanzug an.

Martini Racing #9 mit rotem Bug und roten Flaps am Heck. Kleine Unterscheidungsmerkmale für das blitzschnelle Erkennen im Rennen und für das Personal an der Box.

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

NSR hat nun zwei weitere 917K mit Martini am Start. Einsteigen, starten und die alten Zeiten aufleben lassen. Perfekt hochwertig technisch ausgestattet, perfekt motorisiert. Wir haben diesen Wagen sehr oft gezeigt, daher zeigen wir ihn ohne Blick unter die Haube. Wer nachlesen möchte, was der luftgekühlte 12 Zylinder so alles drauf hat, kann das in vielen ehemaligen Ausgaben im Jim Hunt Magazine tun. Wer sucht wird fündig werden. Der 917K war bei uns sehr oft Kandidat im Testgeschehen.

Der Gitterrohrrahmen der 917er hatte damals angebrachte Druckanzeigen. Ferdinand Piech füllte das Geröhr mit Gas. Beim Boxenstop verriet ein Blick auf die Zeiger sofort einen Rahmenbruch, sollte der Druck im Inneren nicht mehr stimmen. Er war ein ausgeschlafener Fuchs als Rennsport Ingenieur und Konzernlenker.



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

John Player Special



*Hochglanzschwarz mit
Gold: Der Look der 70er
von NSR toll inszeniert.*

Porsche 997 GT3

Porsche 997 GT3

Tim Hunt Magazine®

Der 997er ist mittlerweile ein Neoklassiker, noch nicht ganz so alt aber auch nicht mehr so neu. Er liegt mittlerweile zwei Baureihen hinter dem aktuellen Elfer. Mir gefällt er mittlerweile wieder irgendwie, denn mit den Jahren und dem 991er habe ich mich von seinem Design für einige Zeit etwas „abgesehen“. NSR hat die Form immer noch im Programm und zelebriert jetzt das absolut maßgeschneiderte Format: John Player Special. Das Schwarz mit Gold ist edel, wunderschön und einfach. Ähnlich wie Jägermeister Autos gibt es daran nichts zu rütteln.



Schwarz und die drei magischen Buchstaben stehen für Motorsport und den ganz edlen Look. In den 70ern fuhr Lotus auf seinem Formel 1 diese Hochglanzlackierung in Schwarz mit Gold. Seitdem ist dieser Look Kult.

Porsche 997 GT3

Tim Hunt Magazine®

Die Fans werden den Look lieben und kaufen. NSR hat das Design auf diverse Wagen übertragen und jedes Auto ist damit zum optischen Kunstwerk geworden. Richtig bekannt wurde der Look durch die Formel1 und Lotus in den 70ern. Dort tauchte das Schwarz-Gold so richtig auf und auch ich hatte damals so einen Lotus zum Spielen: von Darda mit Rückzugsmotor. Das hatte damals jeder und ich erinnere mich noch genau daran, als mir Mama dieses glanzvolle Auto gekauft hat. Frühkindliche Erziehung ist sooo verdammt wichtig. Das geht viel besser ohne Helikopter Schein.

Der ausgereifte Porsche ist seit vielen Jahren unterwegs und immer noch konkurrenzfähig.



Porsche 997 GT3

Tim Hunt Magazine®



Jetzt viel Spaß mit der neuen JPS Designversion und wunderschönen Inszenierung des NSR Dauerrenners Porsche 997, der mit einem ausklappbaren L-Kiel und hochwertigster Technik zuverlässig und schnell seine Runden dreht. In Ausgabe #20 unseres

Magazins hatte das Auto seine allererste Fahrt zur seiner damaligen Markteinführung. Dort finden sich mehr technische Details. Aber auch in vielen weiteren Folge-Ausgaben führen wir den Zuffenhausener für Rundstrecke wie Rallye.

NSR hat zwei Versionen, #7 und #12 im Rennstall.



CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

The Candymen can...

*Die Formel 1 erhält zwei
neue markante Wagen
in der schnellen NSR
Silhouette Klasse.*

Jim Hunt Magazine®



F1 NSR

Tim Hunt Magazine®

Die beliebte Silhouette Formel 1 der Hightech Italiener wächst und wächst. Hier das Candy Mobil, das jeder aus der Vergangenheit noch kennen dürfte. Mit NSR leben diese glorreichen Zeiten der Königsklasse weiter und an den Strecken der Fans immer wieder neu auf. Unter der Haube der Monoposti verrichtet hochwertige Präzision ihre Dienste: Ein gewaltiges Aggregat stemmt seine Durchzugskraft auf ein seidenweich laufendes Getriebe, das auf kalibrierten Edelstahl Achsen verschraubt sitzt. An den Enden verschraubte Alustegfelgen mit Luftkammern, die den

Weiß, Blau mit etwas Rot. Diese Farben gehen immer und setzen Sponsoren gut in Szene.



Reifen mehr Walkarbeit und somit ein spürbar gesteigertes Grip Niveau bieten. Der Antriebshalter ist vom Hauptchassis entkoppelt. Die Labilität kann über

Schrauben von unten eingestellt werden, was die Straßenlage der Boliden auf die Bedürfnisse des Piloten und den Anforderungen der Rennstrecke



F1 NSR

Jim Hunt Magazine®



Die NSR Candy F1 gibt es als #19 und #20. Genial: Nostalgischer Sponsor „Magirus“.



Rundstrecke

F1 NSR

Jim Hunt Magazine®

abstimmen lässt. Die Reifen sind über jeden Zweifel erhaben und liefern ein wirklich tolles Grip Niveau auf den meisten Bahnuntergründen. Der L-Kiel führt sauber, hält den Zündfunken immer am Leben und dreht sehr leichtgängig ab Werk. Alles in allem ein Super Paket für Freude der Formelwagen mit dem Anspruch an Dynamik und zuverlässiger Technik. Viel Freude mit der aktuellen Designversion in zwei Ausführungen. Dualer Teamgeist, wie in der F1.

Dreifachspoiler am Heck. Unter dem Monocoque solide NSR Hochleistungstechnik, die verzaubert.



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 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.

Jim Hunt Magazine®



© 2015 Jim Hunt Magazine®

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

*Heute zeigt uns
Christian Unruh
aus Hannover
seine Bahn.
Maximaler Look
und Fahrspaß
auf wenig Raum.*



Jim Hunt Magazine®

Snicki Racing

Snicki Racing

Jim Hunt Magazine®



Initialzündung damals im Spielzeugladen: Dieser Ford Torino Talladega animierte Christian Unruh zum Einstieg ins Slotcar Hobby, das ihn 20 Jahre später immer noch wie am ersten Tag begeistert.

Heute zeigen wir die Bahn von Christian Unruh, 48, geboren in Cuxhaven, seit 2004 in Hannover, angestellt als Meister für Veranstaltungstechnik. Andere Hobbies sind Skateboarding und Gitarrist bei Five Inch Guns. 2005 sah er zufällig im Spielzeugladen einen Carrera Ford Torino Talladega #98 im Regal. Das war der Anfang. (Den hab ich immer noch auf der Strecke, siehe Bild,). Bin dann raus mit dem Evolution Goldfinger Set. Ein Jahr später erfolgte der Umstieg auf Pro-X. In der alten Wohnung hatte er einen großen Keller: Die Bahnfläche war gesunde 5x2m groß. Verschiedene Entwicklungsstufen folgten.

INITIALZÜNDUNG



Fotos: Christian Unruh

Snicki Racing

Jim Hunt Magazine®

Vierspurig analog, Umstieg auf Digital 132, Nincol/SCX Rallybahn. Nach dem Umzug 2011 in eine größere Wohnung war kein Platz mehr, der Keller war leider zu klein. Es gab zwischendurch einige Anläufe als Teppichbahn im Kinderzimmer, aber letztendlich war keiner damit zufrieden. Also lebte er lange Zeit ohne Bahn. 2024 durfte er dann einen kleinen Raum im Keller frei machen. Restart bei komplett Null.

Wunderschöne Details für den authentischen Look an Christians Bahn. Er fährt gerne klassisches Gerät aus den 70ern von DRM, Gruppe 5 bis zum Rennkäfer, der mit weniger Hubraum strammes Boxerfeeling auf die Rennstrecke zaubert.



Snicki Racing

Tim Hunt Magazine®

Christian hatte vorher leider alles verkauft. Zum Glück hatte sich die Technik der D132 nicht wirklich geändert. Die CU war neu, damals gab es nur die Blackbox. Er begeisterte sich für Smartrace. Endlich eine sinnvolle Ergänzung im Tabletzeitalter. Nur hatte er im Keller nicht viel Platz und ne Achterbahn mit 3 Ebenen wollte er auch nicht. Zudem sollten nicht nur K1 verbaut werden. Die Grundfläche des Raums beträgt aber nur 3,6 x 2m. So blieb eigentlich nur eine L-förmige Strecke, um auch überall gut ran zu kommen. Letztendlich ist er mit dem Layout auf der



Fotos: Christian Unruh

Bei Snicki wird nach den 70n auch die DRM der 80er bedient. Und selbstverständlich gehen die Rennen bei in die aktuelle Neuzeit. Das ist das Schöne am Rennbahnhoobby, dass man alle Ären mit relativ wenig Aufwand nacherleben kann.



Snicki Racing

Jim Hunt Magazine®

Fläche sehr zufrieden. Inspiriert hat ihn die schöne kleine Goodwood Bahn von Gerhard Eigendorf (Jim Hunt Magazine berichtete). Christian fährt meist alleine. Ab und an mit seinen großen Jungs (18 und 15 selten mit Kumpels. Eigentlich sollte es keine Landschaftsgestaltung geben, eher alles ganz simpel gehalten wie eine Messe-Schauanlage. Da Christian schon irgendwie auf Style steht war das dann doch viel zu stumpf. Irgendwer hat mal gesagt, beim Slotracing reicht eine einfache Gestaltung, da bei Rennen die Gestaltung nur verschwommen wahr genommen wird. Daran hat er sich versucht zu halten. Es ist nicht ins kleinste ausgedekoriert wie bei Modellbahnanlagen. Aber es sollte insgesamt stimmig sein. Das ist ihm mehr als gut gelungen. Chapeau! Vielleicht geht es anderen auch so wie Christian: Sie werden animiert sich an ein eigenes Projekt zu wagen. Es ist schön, wenn man viel Platz hat. Es ist aber auch schön, wenn man weniger Platz hat, dafür die Möglichkeiten optimal ausschöpft.

Erst sollte die Bahn puristisch sein, dann kam doch der Anspruch an einen schönen Look durch. Alles wurde fein dosiert gestaltet, ohne dass es überladen oder ablenkend zum Thema Slotracing wirkt.



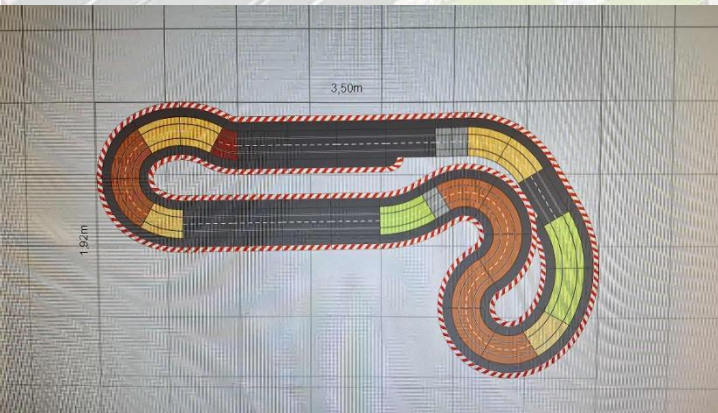
Fotos: Christian Unruh

Snicki Racing

Jim Hunt Magazine®



Fotos: Christian Unruh



Fakten:

Carrera 132

Original Trafo
132 und 124

Streckenlängen:
8,43m und 9,05m

Aufbaumaße:
3,55m x 2m

Jim Hunt Magazine
sagt „Dankeschön“
an Christian für das
Zeigen seiner
schönen Bahn.
Mögen viele daran
Freude haben.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Slotter Pietät

***Was passiert,
nach der
letzten
Runde?***

Jim Hunt Magazine®



Slotter Pietät

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Das Slothobby bekam in den Vor-Nuller Jahren neuen Drive. Ums Millennium erlebten Slotcars eine brachiale Renaissance. Zur Wiedergeburt tauchten neue Marken auf. Neue Autos. Ein völlig neues Level an Details an Rennwagen, dessen Auswirkungen bis heute nachhallen. Ningo fing an schöner zu bauen. Fly setzte absolut neue Maßstäbe. Andere zogen nach. Wir haben heute Autos, die können es fast mit hochwertigen Standmodellen aufnehmen, obwohl unsere Rennen fahren und einiges aushalten können. Vitrine, das ist was für Standmodelle, aber kein Platz für Slotcars. Außer man verehrt seine Kultobjekte derart, dass sie nach dem Rennen ausgestellt werden sollen, damit sie nicht verstauben. Was passiert eigentlich mit den vielen Slottern, die über all die Jahre mitgegangen, mitgefahren, mitgestritten, mitkommentiert haben? Sie werden logischerweise älter, nichts Neues. Aber dann gibt es noch die andere Seite der Medaille. Die Leute werden richtig älter und irgendwann, das Unausweichliche: Sie verabschieden sich für immer von uns allen und ihren geliebten Rennbahnen, ihren Konkurrenten und Mitstreitern. Ein komisches Gefühl, auch wenn uns das allen einmal blühen wird. Durch das Magazinmachen habe ich in all diesen Jahren sehr viele tolle Leute kennen gelernt. Immer wenn einer geht, ist das kein gutes Gefühl, obwohl man die Leute nur mal kurz live oder online kennen gelernt hat. Jim Hunt ist breit national und international vernetzt und da ist die Trefferquote für solche Ereignisse noch größer als wenn man im/n Club(s) gegeneinander fährt. Immer wieder ereilen

uns unschöne Postings, Nachrichten von Abschieden in die Unendlichkeit. Leute, die Jahrzehnte zu unserem Rennbahnkosmos dazugehörten. Trauer, Erinnerungen und ach, was hätte man noch alles sagen und tun können, wenn das jetzt noch nicht so gekommen wäre. Die anderen Kollegen machen weiter, gedenken und führen das Erbe fort und fahren einigen Mitstreitern zu Ehren weiter um die schnellste Runde. Bauen weiter an ihren Rennwagen und holen raus, was geht. Nicht selten fließen neben den Erinnerungen an den verlorenen Freund und Kollegen auch seine Erkenntnisse in den Bau mit ein. Es gibt einige Leute, deren Kniffe leben für immer weiter, weil sie eben durch andere, die noch da sind weiter getragen werden. Freut euch jeden Tag aufs Fahren. Alleine oder mit anderen. Schreibt mit anderen und tauscht euch aus und seid froh, dass man diese Leute um sich hat. Egal ob real vor Ort oder online. Irgendwann werden wir nicht mehr da sein. Diese Lücken kann man dann nicht mehr schließen, weil diese Leute ihre letzte Runde gedreht haben. Seit nett zueinander und habt Nachsicht, wenn mal jemand anders oder seltsam erscheint. Man weiß nie, was bei den anderen gerade los ist. Ob jeder gesund ist oder was sonst drückt und belastet. Unterm Strich kommt es nur auf eines an: Rennen fahren und Spaß haben, solange wir diesen Luxus leben dürfen. Ob die Bahn, das Zubehör und die Autos wertschätzend weiter vererbt werden oder ob alles online unter Preis verschachert wird, weil die Nachwelt nicht weiß, was das dem Menschen vorher alles bedeutet hat... das

ist dann egal. Zugleich traurig, weil niemand den immensen Aufwand und die Leidenschaft verstehen wird, die dahinter und in jedem einzelnen Auto drinsteckt. Und die Leute, die jetzt weg sind, das alles am Leben gehalten haben. Sie immer wieder abgelenkt hat vom täglichen Wahnsinn da draußen. Darum geht's doch unterm Strich. Die schnellste Runde. Das schnellste Auto. Die größte Sammlung. Das teuerste Material. Alles Randerscheinungen in unserer kleinen Welt, die für viele von uns doch ganz groß ist. Sich ablenken mit etwas, das einen ausfüllt, Freu(n)de schenkt. Wer dazu eigene Gedanken hat, darf sie uns gerne schreiben. Wäre mal interessant, was andere dazu sagen, denken, fühlen. Wenn sich niemand äußern möchte auch gut. Vielleicht berührt der Artikel doch den einen oder anderen und regt an zum Nachdenken, worum es eigentlich wirklich geht.

Schreibt eure Gedanken gerne an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de



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.71



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.