www.jim-hunt-magazine.de Nov 26

Jim Hunt Magazine®

for slotcar use only

73



Formel 1 der 60er

Lotus, BRM und Brabham

Dreiliter Capri „Die Profis“ + Gulf, Hippie und Psychodelic Porsche + Rallye + u.v.m.



Editorial

Endspurt ins Jahr

Diesmal machen wir eine Zeitreise in die wilden 60er. Formel 1 war damals eine völlig andere Nummer als sie es heute ist. Wir fahren zwei klassische Boliden von damals, den Lotus und einen BRM. Beide mit sehr schaler Linie, schmalen Reifen und wenig Platz im Cockpit. Wir gehen zurück in die Anfangszeiten der Formelwagen, als sie noch nicht annähernd so aussahen, wie sie es heute tun. Keine Flügel am Heck, nur Zigarren mit Fahrwerk, Motor und einer maximal reduzierten Außenhülle. Puristischer kann man nicht Auto fahren. Scalextric hat ein schönes Set, das wir Euch unbedingt zeigen möchten. Die beiden Autos aus dem 1962er Monaco Grand Prix. Und wir zeigen, wie man diese filigranen Rennwagen magnetfrei macht, damit es richtig authentisch um den Kurs gehen kann. Nichts für grobe Naturen, es geht um Autos, die feinfühliges Fahren fordern. Andernfalls gehen sei zu leicht kaputt, was schade wäre. Im Real Life hätten sie ihre Piloten unter die Erde transportiert, was leider damals nicht unüblich war.

Dann machen wir einen Zeitsprung in die 1969er Saison und fahren den Brabham Formel 1, immer noch ohne Heckflügel, aber mit deutlich breiteren Reifen, die alles einfacher machen. Auch magnetfrei bewegt gilt das, denn die erhöhte Aufstandsfläche liefert eine ganz andere Beschleunigung und Kurvenfahrt, als es die schmalen Pneus der vorher besprochenen Formelwagen können. Dann geht es zwischendurch auf die DPM, die Deutsche Produktionswagen Meisterschaft ins Jahr 1984. Trommelwirbel in einem Chevrolet Camaro Z28, der dort mit Exotenbonus angetreten ist und sogar einen Lauf gewann. Weiter geht die Reise, wir fahren Rallye und bewegen Sebastian Loeb´s Ford Puma im wilden Look über kurviges Geläuf. Anschließend machen wir einen Abstecher ans Filmset von „Die Profis“ und wir fahren die beiden Capris von CI5. Scalextric hat in seiner Movie Collection die beiden Dreiliter Capris am Start und es ist absolute Pflicht diese Dinger zu zeigen. Wer ein aufgewecktes Kind der 70er ist, sollte sowohl die TV-Serie als auch die Autos kennen.

NSR hat neue Designversionen und wir zeigen sie Euch. Wir starten mit dem Dauerbrenner Porsche 997, der diesmal einen Transferlook aus den Siebzigern spendiert bekommt. Sie haben jetzt die Hippie- und die Psychodelic Lackierung des Porsche 917 auf der Außenhülle. Viel Freude damit. Dann gibt es noch zwei McLaren 720S im unverkennbaren Marlboro Look, ohne den Sponsor zu zeigen. Einer lackiert in Rot, der andere in Gelb. Ein super Look für moderne GT3 Rennen. Zur Abrundung noch zwei Porsche 917K. Es ist kaum zu glauben, dass die Hersteller immer wieder Versionen bringen, obwohl man immer dachte, man kenne oder habe schon alle in seinem privaten Rennstall. Weit gefehlt, es schlummern anscheinend immer noch Ausführungen, die man haben sollte. Man kann nie genug Porsche 917K haben. Ehrlich, das ist so!

Die Rubrik „Was ist da los?“ greift diesmal eine ganz besondere Dauerschleife auf. Ein Spiel mit Geduld, Frust und ständiger Wiederholung, die völlig normal ist, aber trotzdem nicht immer bei jedem auf Begeisterung stößt. Ein völlig normales Ding, wenn man lange genug im Hobby unterwegs ist und denkt, dass man alles weiß und gehört hat. Vielleicht zum Nachdenken und Milde walten lassen.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.73

Jürgen Kellner

Herausgeber


Edelhirsch
SuZ Nürburgring
www.edelhirsch.de
Handcraft
100%
from Bavaria
Chevron mit F-310
Chevron
Mehr Kilometer
Reinere Luft
6 x Volltanken hilf
ESSO Terrasse
THIER
PILS
ADAC
Alle 21 Sek. hilft
die Straßenwacht
GOODYEAR
VALVOLINE
MOTOR OIL
WANG
UNIROYAL
SACHS-MOTOR
TEXACO
Continental
Reifen



Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Klassik Formel 1:
Lotus 25 vs BRM P57 Monaco 1963

Was ist da los?

Dauerschleife



Tracktests

Rallye

Ford Puma Rally1 von Sebastian Loeb

Rundstrecke:

Brabham Formel 1 aus 1969

Chevrolet Camaro Z28 aus der DPM 1984

Designversionen

2x Porsche 997 GT3

2x Porsche 917K

2x McLaren 720S

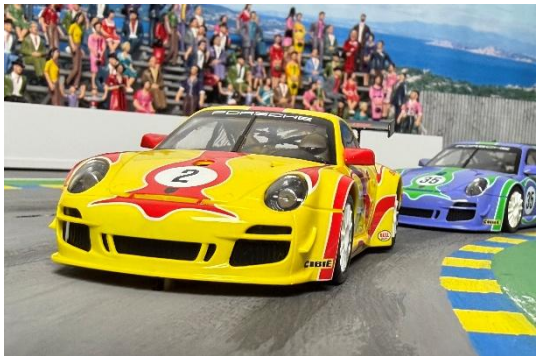
Moviecars

Ford Capri 3,0S „Die Profis“









www.myslotcar.de

Kontakt | Impressum | Hilfe | AGB | Warenkorb

Große Auswahl. Kleine Preise.

[Bitte wählen!]

PRODUKTÜBERSICHT

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

ALLGEMEINES

- FAQ`S
- Links
- Newsletter

Proto



CB080P 512BB

Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration



LS313 Reklametafel

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

Jörg Werner

Telefonzeiten
Telefon + 49 4748 - 822070
Fax + 49 4748 - 822131
Email: Email

Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar — **Aktualisiert: 04/09/17**

Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16



Jim´s Universum

Jim Hunt Magazine®

Die Walküren kommen! Slot.it präsentiert den neuen Aston Martin Valkyrie im Maßstab 1:32

Diesmal kommen sie nicht aus der nordischen Mythologie, sondern von Slot.it: Die legendären Walküren betreten das Schlachtfeld des Slotracing! Slot.it präsentiert den Aston Martin Valkyrie – eine detailgetreue Nachbildung des spektakulären britischen Hypercars mit V12-Motor im Maßstab 1:32. Bei der Entwicklung des Modells wurde besonderer Wert auf die originalgetreuen Proportionen und Abmessungen eines Fahrzeugs dieser Kategorie gelegt: ein echter Hypercar im Maßstab 1:32, genau so, wie es sein soll.Die Valkyrie wird zunächst als Karosseriebausatz für die 24 Stunden von Brüssel erhältlich sein. Ein vollständiger Bausatz in Weiß wird kurze Zeit später folgen. Der neue Aston Martin ergänzt den Toyota GR010 Hypercar im Slot.it-Startaufgebot und gehört zu einer neuen Generation von Modellen, die modernen Rennfahrzeugen gewidmet ist. Wie gewohnt haben wir besonderes Augenmerk auf die Fahrdynamik gelegt. Deshalb wurde eine Karosserie entwickelt, die trotz ihres hohen Detailgrades über besonders dünne Wandstärken verfügt. Dadurch wird das Gewicht auf ein Minimum reduziert, während gleichzeitig eine hohe Flexibilität erhalten bleibt.

Die technische Ausstattung entspricht der bewährten Slot.it-Spezifikation für Fahrzeuge dieser Kategorie:

17,3-mm-Räder

Präzisionsachsen

1,0-mm-Offset-Anglewinder-Motorhalter

28-Zähne-Spurzahnrad

11-Zähne-Ritzel

Gelber Flat-6-Motor

Eine besonders interessante Besonderheit: Die Slot.it Valkyrie kann unter derselben Karosserie auch mit einem Boxermotor ausgestattet werden. Dabei bleiben die ursprüngliche Form und die Proportionen des Originals im Maßstab 1:1 erhalten. Dies eröffnet zusätzliche Möglichkeiten bei der Abstimmung und beim Tuning des Fahrzeugs.

Der Radstand sowie der Abstand zwischen der Hinterachse und dem Leitkiel entsprechen denen des Toyota GR010. Dadurch verfügen beide Hypercars über wichtige gemeinsame geometrische Referenzwerte. Das macht direkte Vergleiche und unterschiedliche Abstimmungsvarianten auf der Rennstrecke besonders interessant.



Foto: slotit



Jim´s Universum

Jim Hunt Magazine®

Le Mans Miniature baut Ferrari 312PB

Bereits 1973 wurde das 50-jährige Jubiläum der 24 Stunden von Le Mans gefei-rt. Das Duell zwischen Matra und Ferrari war angekündigt: Matra wollte den Titel verteidigen, während Ferrari auf den Gewinn der Marken-Welt-meisterschaft aus war. Der Kampf war hart umkämpft. Matra gewann das Duell, doch das Rennen blieb bis zum Schluss spannend. Einer der drei gestarteten Ferrari 312 PB erreichte den 2. Platz – eingebettet zwischen den beiden Matra 670B.

Die drei Ferrari 312 PB:
132116/15M – Startnummer 15, Jacky Ickx
132116/16M – Startnummer 16, Carlos Pace
132116/17M – Startnummer 17, Carlos Reutemann



Foto: LMM

Carrera European Masters 2026: Europameister in Puch gekürt

Am 25. und 26. September 2026 fanden in der Carrera World in Puch bei Hallein erstmals die Carrera European Masters statt. 72 Slotracer aus fünf Ländern kämpften auf Carrera DIGITAL 124 um den Europameistertitel. Weitere 26 Teilnehmer traten im HYBRID-Wettbewerb an.

Carrera DIGITAL 124:
Europameister: Sascha Neuwald (Deutschland)
Platz 2: Tom Hopp (Deutschland)
Platz 3: Johann Kögler (Österreich)
U18-Sieger: Levian von Harten (14)

Carrera HYBRID:
Sieger: Christoph Nittel („Cystix“)
Platz 2: Paul Wegener („DT Freak“)
Platz 3: Anton Eckert („Kaktus“)

Besonders spannend: Sascha Neuwald erhielt als Hauptpreis das limitierte Porsche 911 GT3 R Sondermodell „European Masters SSM“ noch vor dessen offizieller Markteinführung.

Neben packenden Rennen stand vor allem die Gemeinschaft im Mittelpunkt. Die erste Europameisterschaft wurde gemeinsam von Carrera und den Slottis Supreme Masters (SSM) organisiert und war ein voller Erfolg.



Fotos: Carrera



Jim´s Universum

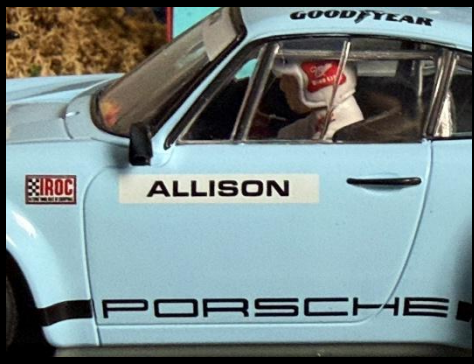
Jim Hunt Magazine®

Scaleauto: IROC Porsche sind da

Die Spanier brachten die ersten drei IROC Wagen. Innere Werte: Hochwertigste Technik im R-Standard der Marke. Es kommen alle Farben der US Rennserie. Damit es kein finanzielles Desaster wird, erscheinen die Autos in Dreier Chargen, was Käufer Budgets freut. Die Autos sehen super aus und fahren sich genial. Jedes ist limitiert auf 300 Stück. Wir haben dazu einen Film gedreht, der auf unseren Insta und Facebook Jim Hunt Magazine Kanälen anzusehen ist. Go for it.



















Jim´s Universum

Jim Hunt Magazine®

Breaking News: NSR bringt neue Elfer!

Nach über einer Dekade Porsche 997 jetzt das update. Der Porsche 992 GT2 kommt aus Italien von NSR mit der aktuellen Hochleistungstechnik und vielen neuen Features. Die Karosserie ist beweglich gestaltet, damit auch sie sich der Fahrsituation anpassen kann und dazu das Fachwerk-Chassis, das wir schon aus der Lola kennen. Große Vorfreude… NSR üblich kommen erst vier Testcar Versionen, bevor es an aktuelle Renndekors geht.



0674 - P992 GT3 WHITE KIT INCLUDING MECHANIC

Fotos: NSR



0670 - P992 GT3 TEST CAR WHITE



0671 - P992 GT3 TEST CAR VIOLET



0672 - P992 GT3 TEST CAR LIGHT BLUE



0673 - P992 GT3 TEST CAR ORANGE

SlotPoint.de

© Jim Hunt Magazine 2023

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

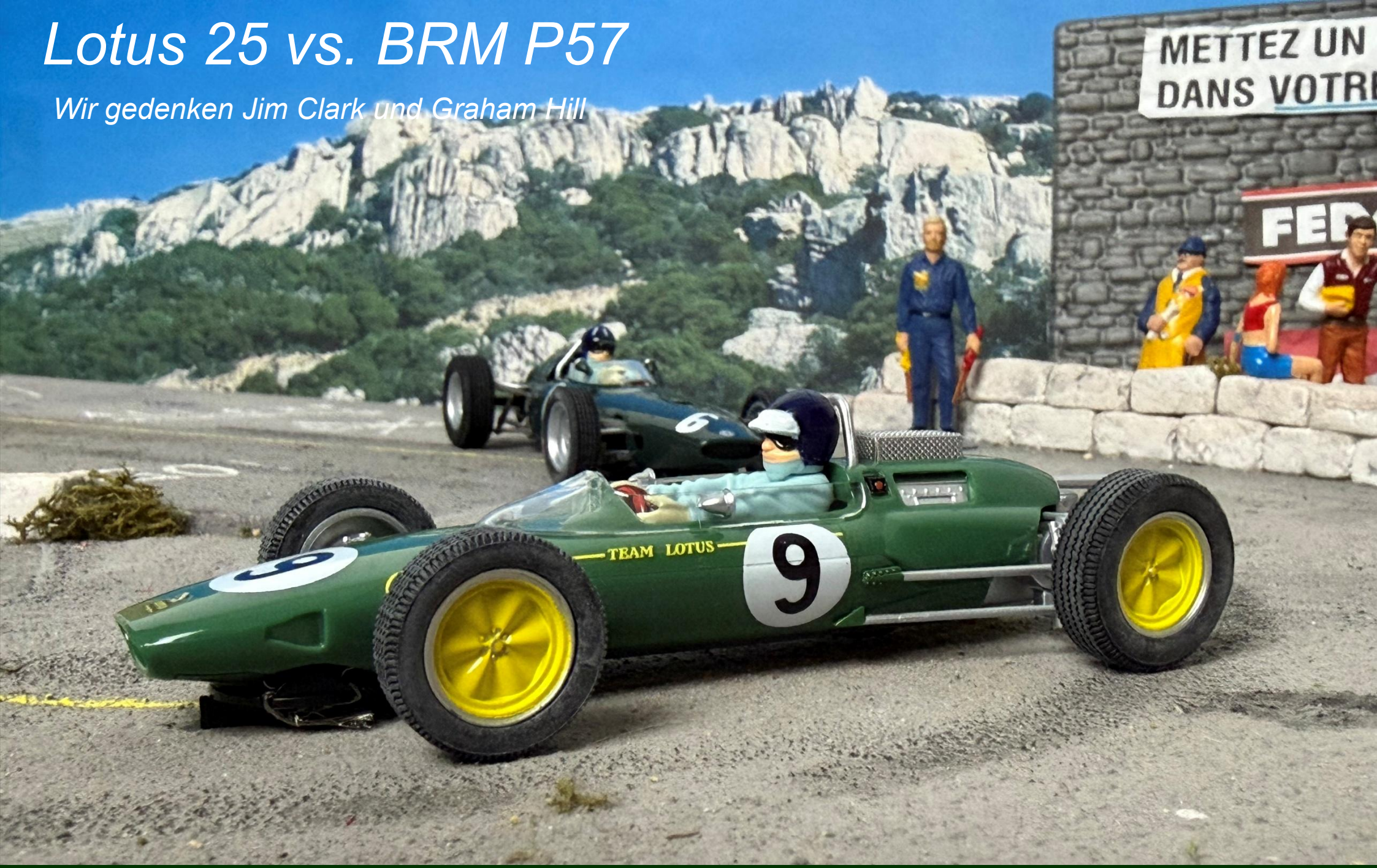
SCHÖLER CHASSIS

High performance slotcar parts

SlotPoint Eckhard Hinz
Nordstraße 6
56412 Ruppach-Goldhausen
Tel. 0176 56187530
shop@slotpoint.de

Lotus 25 vs. BRM P57

Wir gedenken Jim Clark und Graham Hill



Grand Prix von Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®



Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®

Scalextric hat zwei sehr legendäre Klassiker aus der Formel 1 Ära der frühen 60er Jahre in einem Set vereint. Beide Autos kommen von der britischen Insel, der Wiege des Motorsports. Wir tauschen ein in die Welt des historischen Motorsports und wagen uns in die Cockpits der zwei Klassiker, die den Rennsport in seiner puristischen Form neu erleben lassen. Klassischer Fahrerdress. Offener Helm. Brille. Handschuhe. Schal. Man sitzt offen, richtig offen exponiert im engen Cockpit. Schalten muss man auch, richtig. Seitlich auf wenig Platz. Die Füße bedienen kleine Pedale und man sollte nicht darüber nachdenken, was mit ihnen bei einem Frontal- oder Auffahrunfall passieren wird. Schutz? Fehlanzeige. Ein Überrollbügel, der nur dann minimal schützt, wenn man den Kopf einzieht oder extrem klein ist. Pures Fahren. Pure Verantwortung. Pures Risiko und zugleich maximale Adrenalinausschüttung. Beide Autos sind grün. Warum? Darum! Es war damals so, dass jedes Land seine Farbe im Rennsport hatte. Die Briten fuhren nun mal in Dunkelgrün. Deutschland in Weiß oder Silber. Franzosen in Blau. Italiener in Rot. Belgier in Gelb. Niederlande in Orange. Amerikaner in Weiß mit Blau. Der Lotus 25 aus dem Jahr 1963 war ein innovativer Formel-1-Rennwagen, der von Colin Chapman entwickelt wurde. Er besaß einen 1,5-Liter-V8-Motor von Coventry Climax mit rund 200 PS, ein 5-Gang-Schaltgetriebe und Hinterradantrieb. Mit einem Gewicht von etwa 451 kg erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von rund 250–257 km/h.



Jim Clark greift im Lotus 25 an und versucht alles.



Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®



Filigrane Gestänge stabilisieren die Hinterachse. Luftdurchlässig: Lochblech zur Motorabdeckung.



Seine wichtigste technische Neuerung war das selbsttragende Aluminium-Monocoque, das hohe Stabilität bei geringem Gewicht ermöglichte. Mit Jim Clark am Steuer gewann Lotus 1963 sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Der Lotus 25 gilt als Meilenstein in der Geschichte der Formel 1. Der BRM P57 aus den Jahren 1962–1963 war ein britischer Formel-1-Rennwagen des Teams British Racing Motors. Er verfügte über einen 1,5-Liter-V8-Motor mit rund 190–200 PS, ein manuelles Fünf- oder Sechsganggetriebe und Hinterradantrieb. Mit einem Gewicht von etwa 476–495 kg erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 250–260 km/h. Der Wagen besaß einen stabilen Gitterrohrrahmen, eine Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Sein größter Erfolg war die Saison 1962, in der Graham Hill mit dem BRM P57 Fahrerweltmeister wurde und BRM zusätzlich die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft gewann. Damit zählt der P57 zu den bedeutendsten Formel-1-Rennwagen seiner Zeit.

In meiner Kindheit erschienen sie zum ersten Mal in meiner Wahrnehmung. Zigarren für die Rennstrecke. Die schlanken Formel 1 Wagen der 60er Jahre waren präsent auf den Rennbahnen. Jeder Hersteller hatte sie, wobei ich als Kind er 70er damit nicht so stark angesprochen wurde, wie die Generationen vor mir, die diese Autos noch vom Grand Prix kannten. Dazu die namhaften Piloten wie Jim Clark und Konsorten. Jahrzehnte später kamen immer wieder von Scalextric diese Klassiker auf die Rennbahn zurück.



Stark exponiert ragt der doppelläufige Auspuff aus dem Lotus Heck. Jim Clark hat alles im Griff.





Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Irgendwie konnte ich mich als Erwachsener sofort dafür erwärmen. Ich stellte die ersten neuen filigranen Slot Formel Modelle aus der Vergangenheit vor. Wenn sie schon auf den Markt kommen, zeigen wir sie im Jim Hunt Magazine. Aus einem anfänglichen Vorab-Naja wurde sehr schnell ein Wow mit tiefer Begeisterung. Die minimalistischen Formelwagen aus der 60er Ära gefielen mir immer mehr. Wenn auch zugegeben das Ausbauen des MTS bei manchen Modellen nicht so easy über die Bühne ging wie bei anderen Boliden. Die kleinen Autos machten mir auf der Rennstrecke ab der ersten Runde verdammt viel Spaß. Optisch versprachen sie zunächst das Gegenteil. Sie sind leicht, haben eine schmale Spur und schmale Räder. Genau das macht die Essenz der Klassik Formel aus. Maximal reduzierte bewegliche Massen sehr konzentriert auf die Fahrzeugmitte. Das Credo aller Formelwagen nun im klassischen Gewand neu entdeckt. Die sehr schön und fein gebauten Autos von Scalextric sind nichts für grobmotorische Naturen. Man sollte wie ein F1 Fahrer von damals Feingefühl besitzen, möchte man ins enge Cockpit klettern und darin alles auf eine Karte setzen. Denn hier drin gilt die harte Maxime: Du hast nur einen Versuch. Alles andere endet nicht gut. Zum Glück sitzt man nicht live drin, sondern nur in der eigenen Imagination. Also gut geschützt, falls mal was schief gehen sollte. Gut so.





Lotus: Dunkelgrüne Zigarre mit gelben Rädern. Seitlich ein dezenter gelber Nadelstreifen und Team Lotus Schriftzug. Startnummer und fertig.

Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör

Alles für deine Carrerabahn





















Über 2000 Slotcar am Lager



Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®



Das schützt vor schlimmen Blessuren oder dem finalen Aus. Trotzdem möchte auch kein Feingeist die schönen Autos mutwillig zerstören. Dafür sind sie zu schade. Für die Vitrine übrigens auch. Sie gehören auf die Strecken der Welt und wer das nicht so drauf hat, findet in ihnen seinen Meister der Zurückhaltung, der Beherrschung. Werde Meister durch Übung für einen feinsinnigen Fahrstil. Wer die Retro Boliden mit Magneten out of the box mit Mach 2 über den Kurs

Der BRM wirkt optisch aufgeräumter als der Lotus. Seitliche Fächerkrümmer kommen aus dem tief sitzenden Motor und brüllen, was das Zeug hält. Die Endrohre sind optisch integriert und sitzen tief unter der Antriebsachse. Der Sieg ging an Graham Hill in diesem Wagen.





Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®



fliegen lässt, dazu möchte ich besser nichts sagen. 12 Voltan im Tank sind zu viel. Ein regelbares Netzteil ist von Vorteil, die Leichtgewichte kommen mit weniger Saft aus als es das Standardnetzteil liefert. Je nach Layout reichen magere 6 bis 9, maximal 10 Voltan in den Brennräumen der schlanken Klassiker. Geniest die Bilder, geniest schöne Klassiker und stellt euch dabei vor wie es im Auto riecht. Wie der Wind um die Nase weht während im Heck das ungefilterte Aggregat seine Leistung an schmale Räder abgibt. Ungefilterter Sound über die Flammrohre nach außen

Der BRM hatte vier hydraulisch betätigte Dunlop Scheibenbremsen, die die Räder verzögerten. Schlanke Profilreifen waren damals Standard.





Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®



dröhnt. Wie es am Streckenrand riecht, wenn sie vorbeifahren. Wie die Stimmung in der Boxengasse und auf den Zuschauer Rängen ist. Hübsche Mädchen mit Miniröcken, schicken Haarbändern und hochtoupierten Frisuren für die Stars im Cockpit schwärmen und kreischen. Beatles und andere der Zeit liefern ihren Sound über Streckenlautsprecher in den Pausen. Wie die Fahrer aussehen, wenn sie nach dem Rennen ihre Brillen abnehmen. Schwarz verschmierte Gesichter von Öl und Schmutz. Die Brille hat letzte weiße Hautstreifen übrig gelassen haben.

Die BRM Nase ragt aus der abgerundeten Konstruktion. Das Heck erinnert optisch noch an klassisch rundliche Formelwagen, während Colin Chapman am Lotus bereits Material reduziert, wo es nicht unbedingt nötig ist, zum Gewicht sparen.





Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

Jim Hunt Magazine®

Eine wunderbare Zeit im Rennsport. Eine wunderbare Ära mit guter Musik, Stil, Klasse und Helden, wie sie nie wieder kommen werden. Wer sich so wie ich in diesen Autos wohl fühlt spürt darin die Essenz des schnellen Fahrens. Die Wurzeln des Racings. Die reduzierte Form des maximal schnellen und wilden Ritts in Autos die alles geben und Dir genauso alles nehmen können. Es gibt keine Knautschzone. Keinen Käfig. Nur die Hülle gegen den Wind, ein lautes Aggregat und weit ausgestellte Räder.







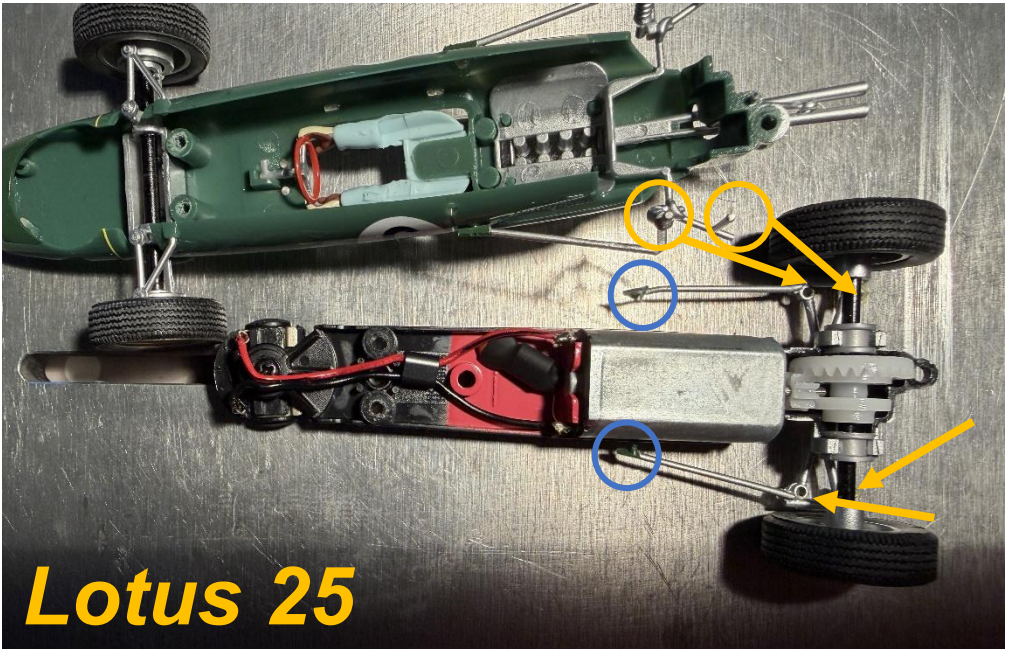
Die schmalen Räder wirken heute befremdlich, damals waren sie normal. Darum drifteten die Autos in schnellen Kurven oft durch den Richtungswechsel, weil sich der Grip irgendwann verabschiedete. Dann war der Fahrer gefragt, um die Zigarren auf Kurs zu halten und zu überleben. Rechts: Präsentationsbox.

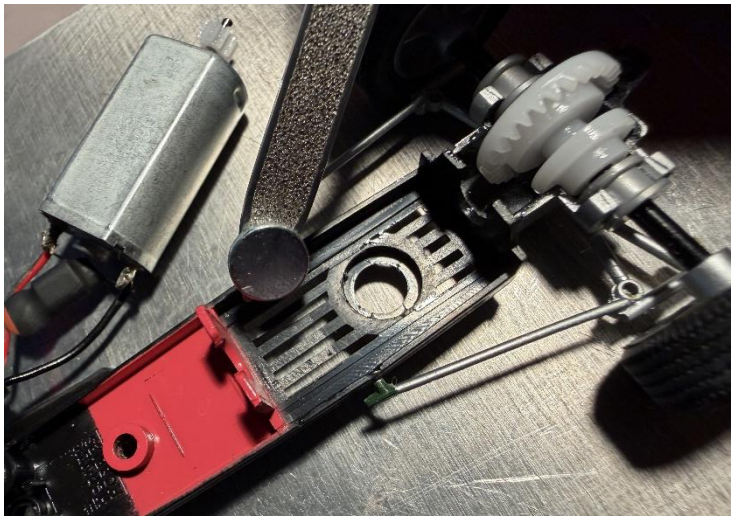
Titelstory

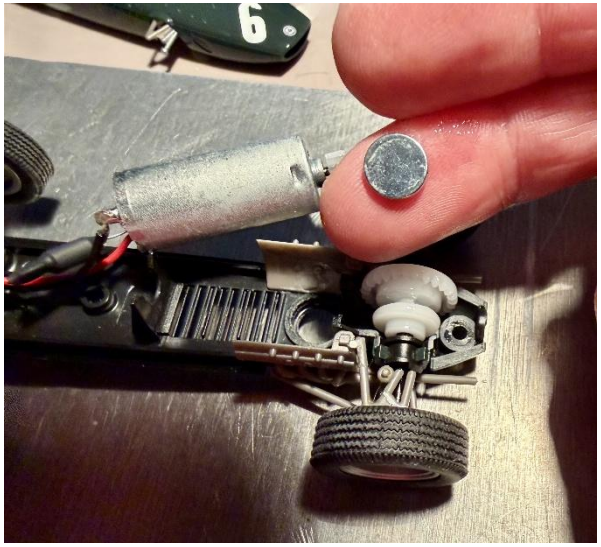
MTS Ausbau

Lotus 25 vs. BRM P57 Monaco 1963

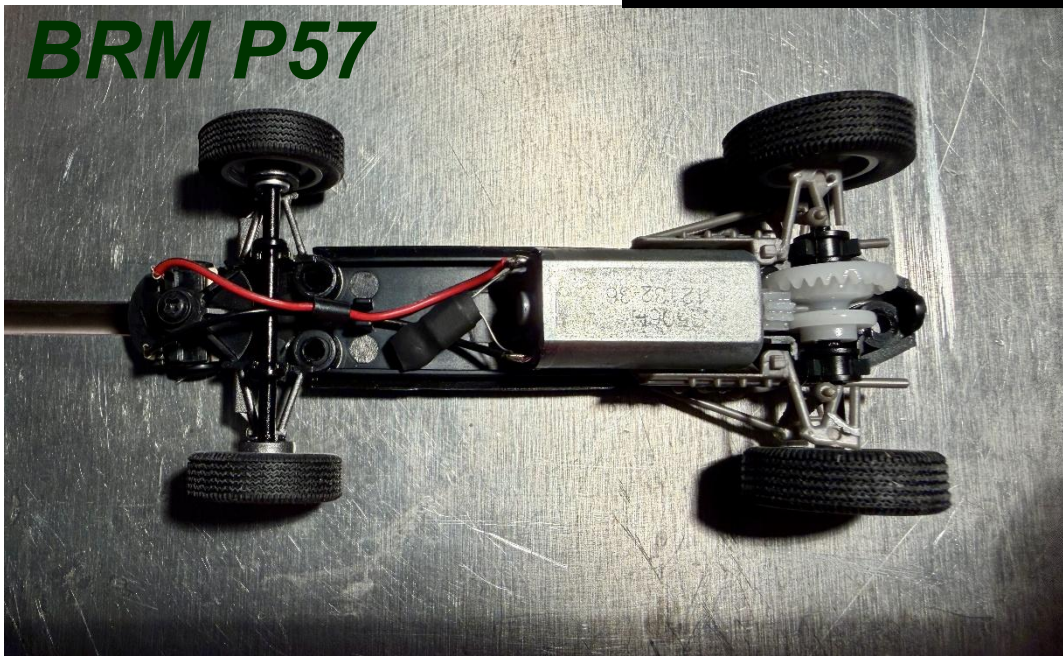
Jim Hunt Magazine®







MTS Ausbau: 3 Schrauben im Chassis Boden unten feinfühlig (!) öffnen. Filigrane Hinterachsstreben genau beachten. Diese sind am Lotus in vier Bohrungen verankert. Siehe Pfeile und Kreise im Bild. Die unteren seitlichen langen Streben müssen aus der Karosse ausklipsen. Der BRM lässt sich leichter zerlegen. Tipp: Messer als Hebel nutzen. Zusammenbau: Umgekehrt. Kein Hexenwerk, aber nichts für Grobmotoriker.




myRacer.de
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
Ihr Konto | Warenkorb | Kasse
Startseite » Katalog
myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen
Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku
Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
Ersatzteilservice!
Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
new
Vormerkservice!
IR
D124/132 optional auch mit WIRELESS!
Carrera Gesamtkatalog 2008
030120 - 3,99 EUR
26732 - 19,99 EUR
30342 - 54,99 EUR
30346 - 65,99 EUR
Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power
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 !
Warenkorb
1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54
Summe 65,99
exkl. Versandko
Willkommen
eMail-Adresse:
Anmelden
Einzelrandstreifen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandko
02. Carrera Einzelschienen
0,00
incl. 19 %
exkl.Versandkost
03. Carrera Außenrandstreifen Kur
1/60° rot/weiss, 3 Stü
12,99
incl. 19 %
exkl.Versandko
04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück
24
incl.
exkl.Vers
myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de



Als die Reifen breiter wurden…
Wir berichten aus dem Hot Seat mit mächtigem Ford Cosworth V8 im Rücken.

Brabham BT26 *Monaco 1969*



Brabham BT26 Monaco 1969

Jim Hunt Magazine®



Ende der 60 Jahre waren die Reifen in der Formel 1 schon breiter. Die zunehmende Entwicklung machte die Autos stärker und schneller. Das forderte mehr Halt, damit die Kraft besser auf die Strecke fließt und das Gerät in Kurven auf Kurs bleiben konnte. Der Brabham BT26 ist ein Exponent der Endsechziger. Er zeigte auf, wohin sich die Entwicklung in der Formel 1 bewegen wird. Der BT26 vom Großen Preis von Monaco 1969 war ein leistungsstarker Formel-1-Rennwagen des Brabham-Teams. Angetrieben von einem 3,0-Liter-Ford-Cosworth-V8-Motor, überzeugte er durch seine gute Straßenlage und sein leichtes Chassis. Beim anspruchsvollen Monaco Stadtkurs

Klassischer Formel 1 noch ohne Heckflügel. Der 1969er Brabham BT26 fährt sich genial.





Brabham BT26 Monaco 1969



waren besonders Präzision, Fahrgefühl und Zuverlässigkeit gefragt. Der BT26 gehört zu den charakteristischen Rennwagen der Formel-1-Ära Ende der 1960er-Jahre. Scalextic hat den Wagen im Rennstall und bietet für Freude des historischen Motorsports die Gelegenheit so ein Exemplar zu erstehen. Eine geniale Sache, sofern man keine Angst vor so einem Auto hat. Es gibt keine Nanny Tools, die ihn auf der Strecke halten. Alles ist puristisch, brutal und echt. Ein ehrliches Autos, das macht, was man einfordert. Zugleich teilt es aus, wenn man einen Fehler macht. Keine elektronischen Helferlein, die das ausgleichen. Reine Physik und purer Wahnsinn, wenn der leichte Wagen mit Cosworth Motor hemmungslos loslegt.



Inliner Ford Cosworth V8 direkt hinterm Fahrer. Scalextric hat sogar an Zündkabel gedacht. Wow!



Brabham BT26 Monaco 1969

Sein V8 sitzt zentral vor der Hinterachse und überträgt seine Kraft über ein Inliner Getriebe an die Hinterachse. Selbstverständlich fahren wir den Brabham ohne MTS, wir sind echte Puristen und Rennfahrer, die den Zeitgeist und die Physik beim Fahren lieben. Der Ausbau der Hafthilfe verlangt Geschick von den Mechaniker Händen. Bei klassischen Formelwagen ist alles minimalistisch, beengt und auf das Mindestmaß an Größe geschrumpft. Vergleichsweise ist das Arbeiten an der Technik eines Gruppe C eine beschauliche Angelegenheit, weil eben genügend Platz im Chassis vorhanden ist. Bei den schlanken F1 von damals eben nicht. Also ein hohes Maß an Präzision und Bedacht ist angesagt, möchte man seine Ziele erreichen. Es soll nichts abbrechen, kaputt gehen und nach dem Zusammenbau technisch wieder so funktionieren wie vorher. Nichts soll sich verspannen. Das ist machbar, aber eben kein Job für mal so nebenbei. Auf der Strecke zahlt sich jeder Handgriff vorher aus. Läuft die schlanke Technik präzise, ist alles ordentlich geschmiert und gewartet, holt der V8 alles aus seinen Brennräumen heraus und der Pilot tastet sich immer weiter an den Grenzbereich heran.





Cosworth V8 mit Fächerkrümmer, alles in Bodennähe. Dazu die schräggestellte Dämpfer Aufhängung mit Schraubenfedern. Alles sitzt tief, damit der Schwerpunkt so niedrig wie machbar ausfällt. Ein Überrollbügel hinter dem Fahrer und eine kleine Scheibe liefern minimalsten Schutz. Zwei nach oben geneigte Flammrohre fürs Ausatmen der acht Zylinder. Breite Reifen mit Profil spendieren Grip und Halt in Kurven.



Brabham BT26 Monaco 1969

Wer noch nie in so einem Auto gefahren ist, sollte Bedacht walten lassen. Man sitzt in einer Rakete ohne Knautschzone. So soll es bleiben. Andernfalls kann das Auto schnell zum rasenden Sarg werden. Nein, was möchte niemand. Je nach Strecke fährt man diese kleinen Dinger ohne MTS von 6 Voltan aufwärts bis maximal 10 Voltan. Mehr ist kontraproduktiv. Die Kraft soll auf die Strecke fließen und nicht in Burnouts oder Kaltverformungen münden. Breite Reifen mit feinem Profil bauen Grip auf. Zugleich haben sie mit dem leichten filigranen Rennwagen nicht viel Mühe ihn auf Touren zu bringen. Daher ist weniger mehr.





Zwei Bug- Flaps für Abtrieb an der Vorderachse.

Ruhig auf der Strecke einrollen und sich mit den Gegebenheiten vertraut machen. Erst dann das Pedal hart treten. Man erlebt pures Fahren ohne Filter im Maximum zentralisierter Massen. Das verdeutlicht bis heute, warum die Fahrer von damals Helden waren, sofern sie nicht den Heldentod gestorben sind. Scalextric hat in der Umsetzung des Klassikers einen guten Job gemacht. Wir fahren wie Piers Courage, der damals für das Kundenteam Frank Williams Racing Cars in Monaco auf Platz 2 fuhr.


CHRONO
www.src.es
/srcslot
/SRCslot

Seb fait pression



Ford Puma Rally 1



Ford Puma Rally 1

Jim Hunt Magazine®

Seb fait pression

Heute zeigen wir Euch eine weitere Designversion vom bereits besprochenen Ford Fuma Rally 1. Das Auto von Seb Loeb mit Beifahrer Galmiche im wilden Red Bull Look steht an. Wir bringen es auf die Rallye-bahn und vorab für die Netzhaut auf Bildschirms. Das kompakte Auto mit Flügelwerk und breiten Backen präsentiert sich im markanten Look des roten Bullen, umspielt von blauen und pinkfarbigen Akzenten. A-Säule und Dach, Teile des Bugs und das untere Heck sind Grau gestaltet. Insgesamt eine lebhafte Haut, bei der sich die Designer richtig ausgetobt haben. Oben auf der Lufthutze prangt der französische Flagge als



Sebastian Loeb lässt es im Puma ordentlich krachen. Bei ihm ist der Schriftzug Eco Boost auf der Heckklappe Programm. Mit minimal Aufwand dirigiert er den Ford spielerisch durch jede WP und zeigt wie spielerisch das aussehen kann. Selbst-verständlich steckt dahinter eine Menge an Routine und hartes Training. Der Scalextric Allrad Wagen wird über einen Riemenantrieb nach vorne katapul-tiert. Ein unfassbar überdimensionierter Flügel auf der Heckklappe liefert den nötigen Anpressdruck, auch und besonders bei selektiven Kursen, bei denen die Kurvengeschwindigkeiten niedrig sind. Alles auf Leistung getrimmt, testen und staunen.





Ford Puma Rally 1

Jim Hunt Magazine®

Seb fait pression

patriotisches Muss für den schnellen Rallye-Exponenten der Grand Nation. Weiße OZ-Speichenräder mit Pirelli Intermediates runden das bunte Prachtpaket ab und sorgen für schnellen Vortrieb über einen riemengesteuerten Allrad. Das Auto hat Fahrlicht, was den Weg weisen kann.

Es lässt sich ohne MTS physikalisch dynamisch über alle Wertungsprüfungen schicken. Wie es bei Ford üblich ist, kommt das Auto von M-Sport aus England. Dort weiß man sehr genau, wie man solche Wagen konkurrenzfähig auf die Weltbühne des Rallyesports bringt. Scalextric hat ganze Arbeit geleistet und liefert





Die verstärkte Spoilerlippe am Bug ist solide konstruiert und sie bietet genügend Luft, um nicht überall sofort hängen zu bleiben. Der große Kühler mit dem unübersehbaren Ford Schriftzug liefert viel Frischluft fürs Motortemperaturmanagement. Insgesamt ist der Ford bei Scalextric hoch eingestellt, so dass sein Fahrwerk auch hohe und weite Sprünge wegstecken kann. Solide OZ Felgen bringen an den Radnaben einen soliden Abroll-eigenschaften, die die Motorkraft der M-Sport Tuningmaßnahmen in Vortrieb umwandelt. Der Puma zeigt Krallen und ist schnell in Kurven.



Ford Puma Rally 1

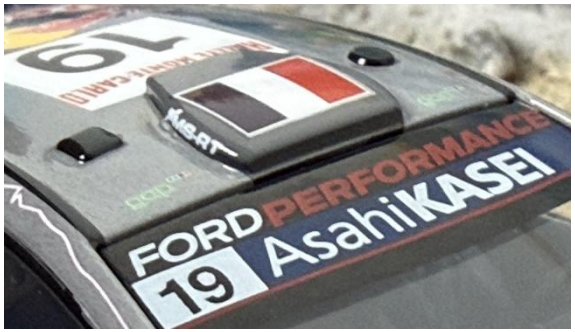
Jim Hunt Magazine®

einen genialen Rallyewagen ab. Wer sich mit dem Allradfahren vertraut gemacht hat wird sehr schnell auf seine Kosten kommen. Das kompakte Geschoss mit maximal reduzierten Überhängen fährt sich transparent und aggressiv, wenn man es dazu animiert. Einsteigertipp: Wer er ruhiger angehen möchte, muss sich am Gaspedal etwas zurückhalten. Dann ist man langsamer aber sicherer unterwegs. Der routinierte Rallyepilot quetscht jedes PS aus dem Ford und liefert sagenhafte Darbietungen mit tollen Driftwinkeln und forschen Fahrmanövern am Rande der Physik. Viel Freude mit den Bildern, seinen weiß lackierten Vorgänger zeigten wir in Ausgabe 72.

Seb fait pression







Bunt schrill und viele Details am Puma von Loeb.

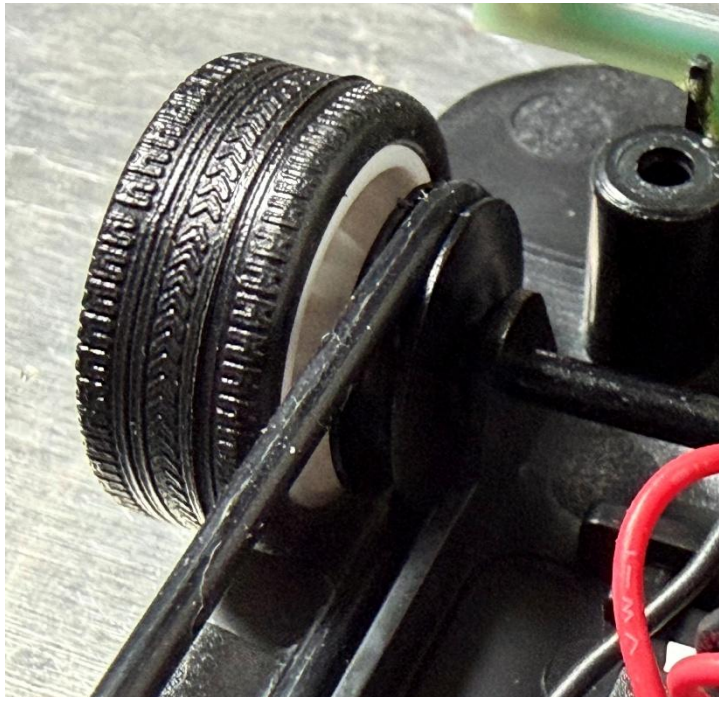


Ford Puma Rally 1

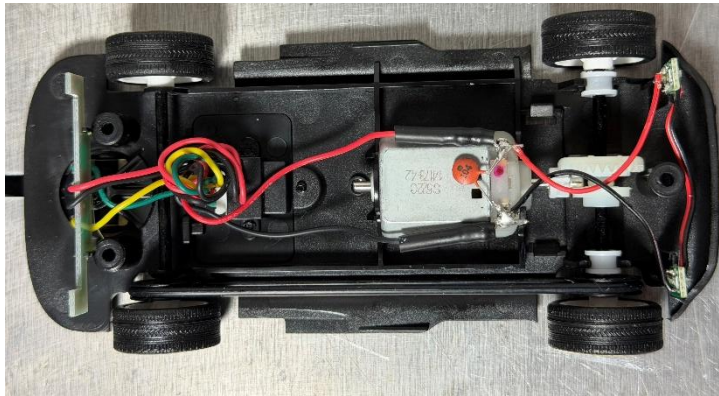
Jim Hunt Magazine®

Seb fait pression





Inliner Motorplatzierung für neutrale Balance. Ein Riemenantrieb verteilt Kraft auf alle vier Räder.



Porsche 917K – Buenos Aires 1971

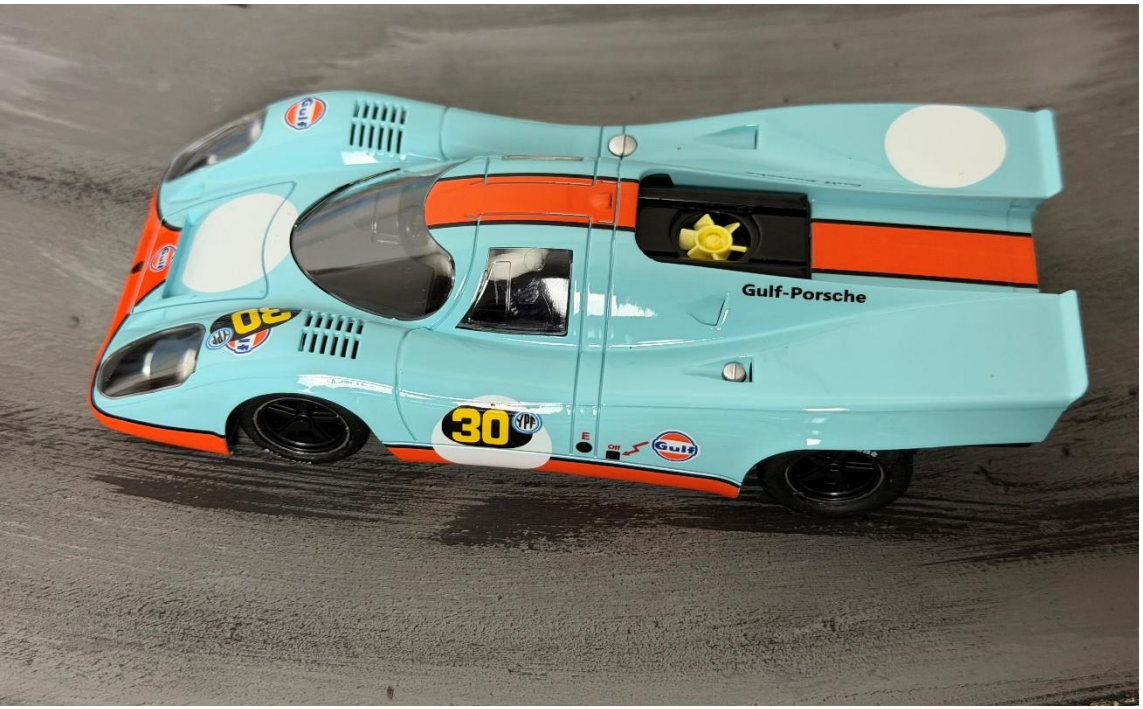




Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Der Gruppe C Autos aus den 70ern: Dauerbrenner, Dauerrenner und schlichtweg zeitlos. Es gibt wenige Rennwagen von diesem Schlag. Daher ist es mehr als legitim, dass die Hersteller immer wieder neue Versionen herausbringen. Obwohl man denkt, man hat schon alle (oder zumindest gesehen) tauchen immer wieder Nischen auf, die besetzt werden können. Jetzt kommt NSR mit zwei neuen Versionen daher. Wie üblich für den Porsche 917K, man kann nichts falsch machen. Das Auto ist und bleibt ein Meilenstein auf der Strecke, auch wenn die Designs wechseln. Er gehört jenen Wagen, bei denen die Lackierung fast schon egal ist. Hauptsache auf die Strecke gehen, von ausgereifter NSR Technik mit deren sagenhaften Fahreigenschaften nutzen. Wer als Gentleman Driver antritt, liegt auch goldrichtig. Das 917K Fahrgefühl ist nicht zu überbieten. Wie man es auch angeht, man liegt in diesem Autos immer richtig. Mit Gulf sowieso.





Porsche 917K – Buenos Aires 1971



Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Jetzt kommen zwei Gulf Versionen aus dem 1971er Rennen in Buenos Aires. Autos des John Wyer Teams in den weltberühmten Gulf Farben. Für das Event in Südamerika traten die Autos mit der Startnummer 30 und 32 an. Die Nummer wurde auf die weißen Nummernkreise aufgebracht. Der schwarz ovale Untergrund mit der gelben Nummer ist markant und verrät, dass das Auto in Buenos Aires gefahren ist. Während die Nummer 30 mit dem bekannten Look fährt, fällt die Nummer 32 durch den weißen rechten vorderen Kotflügel auf. Ob das Ruinenbaukunst oder optisches Gimmick zum schnelleren Erkennen ist. Beides ist denkbar. Wie gesagt, bei diesen Autos kann man nichts falsch machen und zugleich kann man davon nie genug besitzen. Das Fahrverhalten ist über jeden Zweifel erhaben. Motorkraft, einstellbares Fahrwerk und eben die hochwertigen Komponenten aus Metall liefern eine ausgewogene Kost, die das





Porsche 917K – Buenos Aires 1971

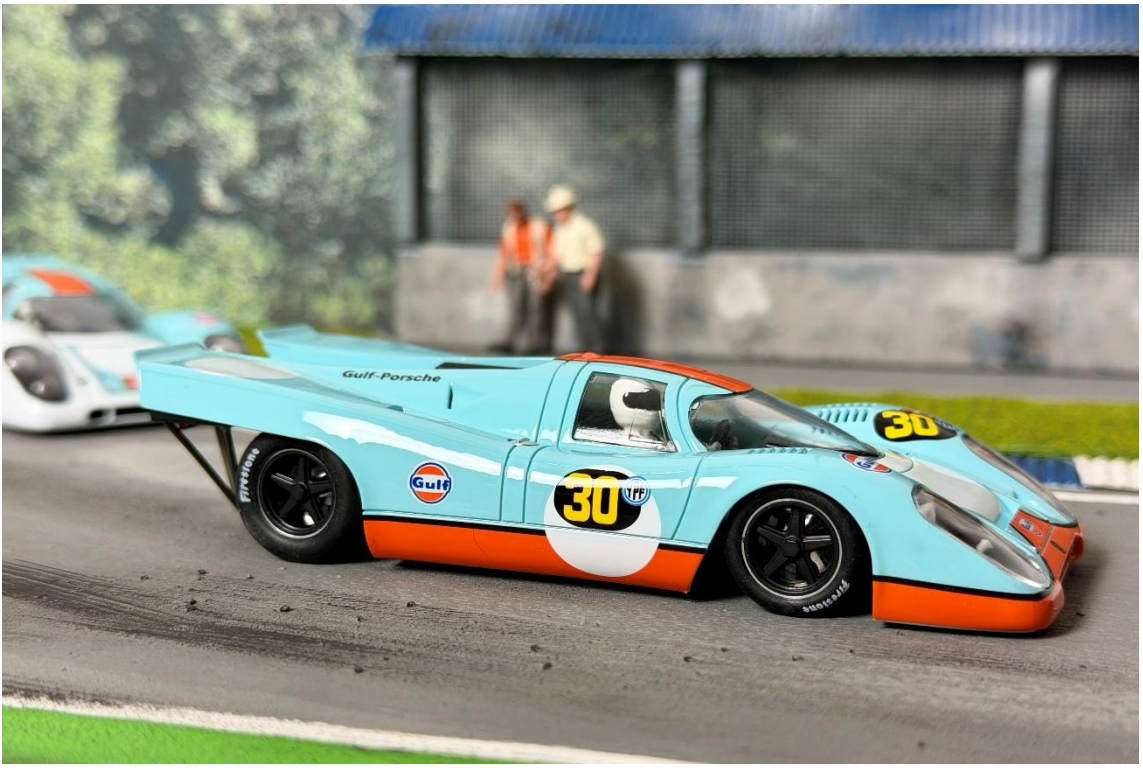


Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Fahren zum Genuss macht. Alles ist perfekt aufeinander abgestimmt ab Auslieferungscontainer. MTS raus, Ölservice und dann nur noch die letzten Einstellungsarbeiten am Fahrwerk, damit es für jeden und den Kurs passt. Die Kreuzschlitzschrauben zur Entkoppelung des Antriebshalters und drei Karosserieschrauben liefern in Kombination die nötige Labilität des Aufbaus in Kurven, so dass der 917K Richtig gut liegt, wie man es von ihm erwartet. Die Motorleistung ist perfekt auf alles andere abgestimmt. Nicht zu wenig, aber auch nicht zu viel. Die Kraft soll auf die Strecke fließen und nicht in Rauch aufgehen.







Nummer 32 mit der weißen Frontpartie.

Porsche 917K – Buenos Aires 1971

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

www.sora.de

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Camaro Z28 DPM 1984 Peter John



5,7 Liter V8
mit 520Nm
und 400 PS



Camaro Z28 DPM Peter John

Jim Hunt Magazine®

Peter John wagte sich mit einem amerikanischen Sportcoupé in die wilde DPM im Jahr 1984. Fälschlicherweise wird der Wagen oft wie auch hier der DTM Saison 1982 zugeordnet, was nicht stimmt. Die Serie gab es erst ab 1984. Dieses Auto fuhr aber in der DPM, der Deutschen Produktionswagen Meisterschaft. Dabei wütete sein großer und sonorer V8 in tiefen Tönen um die Rennkurse und zeigte beeindruckend, dass auch Exoten ein Herz bei den Zuschauern verdienen. Peter John gewann dank ACS sogar einen Lauf auf dem Nürburgring. Er fuhr 1984 insgesamt sechs Rennen der Deutschen Produktionswagen-Meisterschaft (DPM) im Chevrolet Camaro Z28 mit der Startnummer 77. Die Rennen sind in den Ergebnislisten unter den Läufen 1, 2, 3, 6, 11 und 12



Ein Exot in der Deutschen Produktionswagen Meisterschaft DPM: Der 1984 eingesetzte Chevy Camaro Z28 in weiß mit Stars and Strips auf der Außenhaut. Dazu gab es BBS Scheibenräder, die durch ihre Form mehr Kühlluft zu den Bremsen schaufeln. Die hat der schwere Amerikaner nötig, damit Fading so lange wie möglich ausbleibt.





Camaro Z28 DPM Peter John

aufgeführt. Das Auto wurde von American Car Service in Düsseldorf betreut und zuverlässig auf die Strecke gebracht. Verkleidete BBS Scheibenräder waren die größte optische Abweichung zum käuflichen Z28, der damals öfter im Straßenbild bei uns auftauchte.

Sogar Monaco Franze fuhr einen. Nicht privat, aber in der gleichnamigen Serie. Ausgabe 52 zeigten wir bereits den Z28. Wer mehr Details über den Camaro Z28 im Renntrimm nachlesen möchte, kann das jederzeit rund um die Uhr an unserem kostenfreien 24/7 Online Kiosk tun. Scalextric hat einen soliden Klassiker aufgelegt. Er fährt sich sogar wie ein Original. Ein Bollwerk mit enormen Reserven, das Länge in kultivierte Laufruhe umwandelt. Dazu ein tiefer Schwerpunkt durch geducktes Coupé Design. In





Peter John wagte sich im Ami, der von American Car Service Düsseldorf aufgebaut und betreut wurde an den Start. Die Nummer 77 siegte einmal beim DPM Lauf auf dem Nürburgring. Markant und unüberhörbar die beiden angeschrägten Auspuffrohre unter dem Camaro Heck. Sie lassen die tiefen V8 Töne aus jeweils vier Brennräumen nach außen klingen. Eindrucksvoll tief im Bass und aggressiv im Antritt setzt der Chevy akustisch Maßstäbe im Fahrerfeld. Zudem sorgt er für frische Gänsehaut auf den Zuschauerrängen.



Camaro Z28 DPM Peter John

diesem Auto leben die Vibes der 80er neu auf. Benzin war bezahlbar, Popcorn und Cola noch etwas Besonderes, das man nicht immer und überall im Überfluss bekam. Viel Freude mit der aktuellen Designversion. So ein amerikanischer Sportwagen klassiker im Renntrimm ist immer etwas Besonderes. In großzügigen Brennräumen wird Kraftstoff noch mit Liebe und Sorgfalt verbrannt. Wir empfehlen ohne MTS satte 12 Voltan, minimal 10 Voltan für Ökos, die es auch mal richtig stramm krachen lassen möchten. Der Ausbau des MTS gestaltet sich nicht allzu schwer, es ist genügend Platz im Wagen, falls man mit Blei trimmen möchte. Wir kommen mit dem Camaro auch pur gut zurecht. Die Reifen bieten wie von Scalextric gewohnt genügend Grip. Die Vorderräder haben wir nicht mit Klarlack versiegelt, weil die Fuhre ohne zu stempeln sauber durch Kurven läuft. Wer das trotzdem möchte, kein Ding, Ansonsten bekommt der US Klassiker lediglich den üblichen Öl-service der beweglichen Mechanik unter seiner langen Haube und schon kann es losgehen. Ready to go!





Länge läuft. Der alte Spruch greift beim Camaro perfekt, man bringt ihn weder auf Geraden noch in Kurven aus der Laufruhe. Außer man provoziert ihn mit fiesen Lastwechseln über das Gaspedal, was nicht nötig ist. Er folgt sauber der Ideallinie und lässt sich ordentlich zügig durch Kurven treiben. Das Anbremsen vor Kurven gestaltet sich durchschaubar. Der Camaro nimmt alles unter seine Slicks ohne böse Überraschungen zu zeigen. Ein zuverlässiger Partner für echte Männer Rennen. Der blaue 80er Jahre Kajal um seine Augen wurde bei den Girls in der Box abgeguckt und hat nichts weiter zu bedeuten.



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

DIE PROFIS

1977 – 1983

Die Serie war der Straßenfeger, tolle Action für damals. Der absolute Hit im TV, das mit Röhrentechnik lief. Markante Typen, harte Sprüche und Ford Capri 3,0S. Scalextric hat sie als Set! Ein absolutes Must have für Filmfans mit Slotcar Liebe.



Jim Hunt Magazine®



Ford Capri MKIII Twin Pack

DIE CI5 PROFIS

Jim Hunt Magazine®

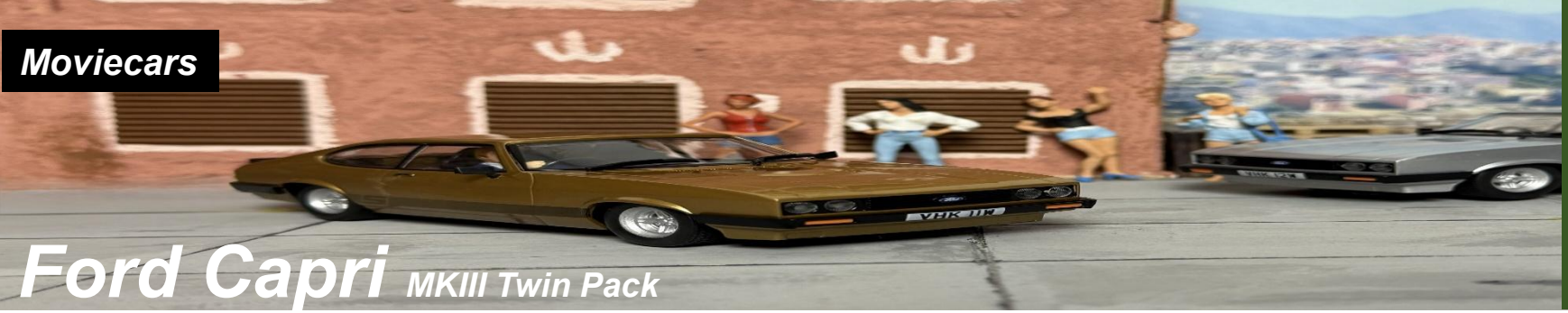
Als Scalextric vor einiger Zeit den Dreiliter Capri als Slotcar auflegte, erinnerte ich mich sofort an den silberfarbigen Wagen vom CI5 aus der TV Kultserie. Baue ich den selbst nach? Hoffentlich bringen die Briten ihn mal als Gimmick. Gewünscht und gehört. Sogar als Set, an dem kein Filmfan vorbei kommt. Die britische Krimi- und Actionserie „Die Profis“ (Originaltitel: *The Professionals*) wurde von 1977 bis 1983 produziert und umfasst 57 Folgen. In Deutschland wurde sie ab 1981 im ZDF ausgestrahlt. Im Mittelpunkt stehen die beiden Agenten William Bodie (Lewis Collins) und Raymond Doyle (Martin Shaw), die für die fiktive britische Spezialeinheit CI5 arbeiten. Ihr Vorgesetzter George Cowley (Gordon Jackson) erteilt ihnen gefährliche Aufträge zur Bekämpfung von Terrorismus, Spionage, genauso wie







Beide CI5 Ford Capri parken in einer elegante aufgemachten Präsentationsbox, wenn sie nicht im Einsatz in sportlicher Fahrweise unterwegs sind.



Ford Capri MKIII Twin Pack

DIE PROFIS

Jim Hunt Magazine®

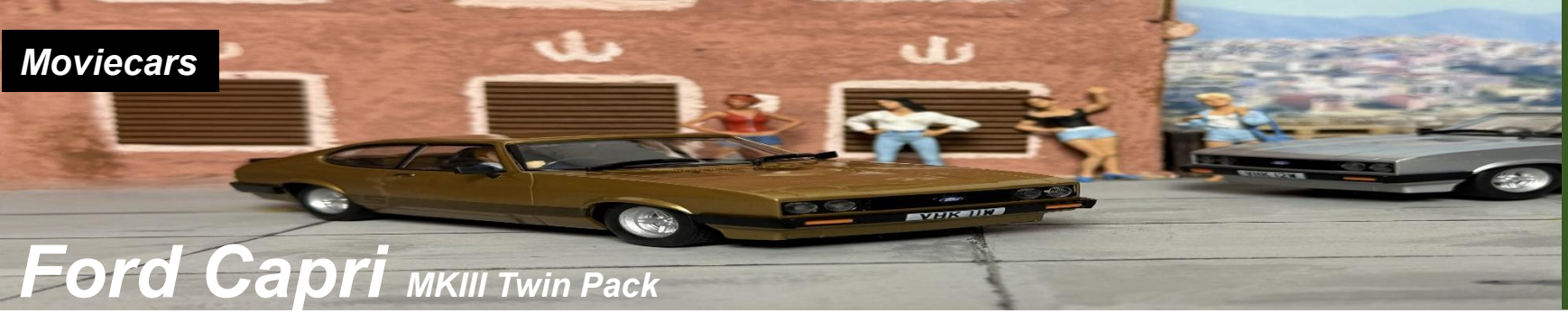
Das S-Logo am Capri war wichtig, um den Dreiliter optisch sofort zu erkennen. Sein erhabener Klang war kernig und markant. In diesen Zeiten klangen die Autos noch richtig gut. Am Heck zwei Auspuff Rohre und eine schwarze aufgesetzte Spoilerlippe.

organisiertem Verbrechen und Bedrohungen der nationalen Sicherheit. Bodie, ein ehemaliger Elitesoldat und Söldner, handelt entschlossen und kompromisslos. Doyle, ein ehemaliger Polizist, ist nachdenklicher und sensibler. Gemeinsam ergänzen sie sich bei ihren Einsätzen, während Cowley die Einsätze plant und das Team führt. Die Serie zeichnet sich durch spannende Verfolgungsjagden, wilde Schießereien, spektakuläre Stunts, markante Dialoge und schnelle Autos aus. Mit ihrer Mischung aus Action, Kriminalfällen und dem typischen britischen Humor wurde „Die Profis“ zu einer Kultserie der









Ford Capri MKIII Twin Pack

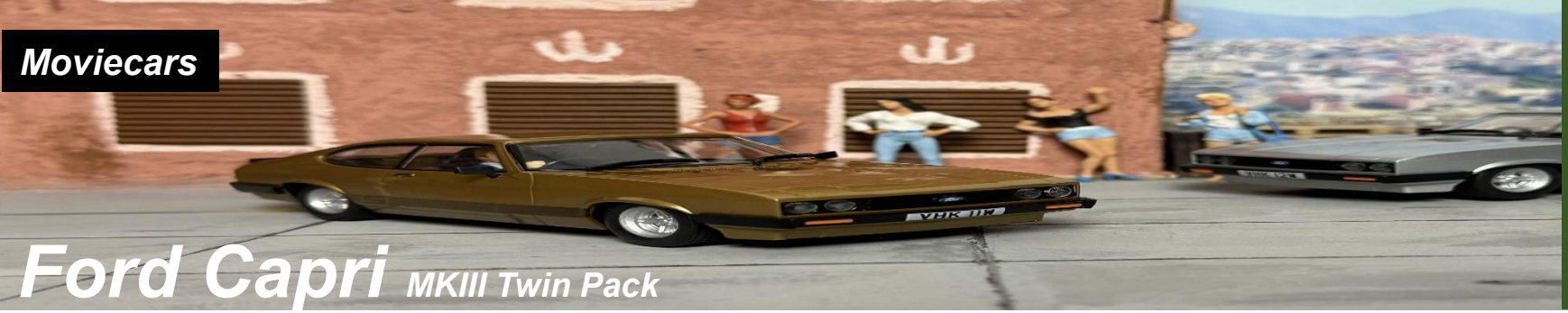
Im Detail der schwarze Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel und 13 Zoll Ghia Alu Felgen.





späten 1970er- und frühen 1980er-Jahre. Die Autos aus der Serie waren unter anderem die damals starken 3 Liter Ford Capri. Ich liebte den Klang der Sechszylinder. Der aktuelle „Elektro Capri“ beleidigt ihren Nimbus. Scalextric hat die beiden Autos in ein wunderbare Set gepackt. Einmal in Silber, einmal in Gold. Die totale CI-5 Memory Packung für alle, die mit der Serie „Die Profis“ groß wurden. Ich freute mich auf jede Folge. Den Scalextric Capri haben wir bereits zweimal als Rennversionen vorgestellt, die sich technisch nicht von den CI-5 Autos unterscheiden. Wer Details nachlesen möchte, findet sie in #50 und #65. Jetzt gehts auf Verbrecherjagd: Quietschende Reifen, wilde Fahrmanöver. In England geht das.





Ford Capri MKIII Twin Pack

DIE PROFIS
Tim Hunt Magazine®

Der Ford Capri Mk III 3.0 S (1978–1981) ist ein klassisches Sportcoupé mit markantem Design, kräftigem V6-Motor und Hinterradantrieb. Er verbindet sportliche Optik mit dem unverfälschten Fahrgefühl der 1970er-Jahre. Motor: 3,0-Liter-V6 (2.994 cm³) mit 138 PS. Scalextric setzt auf den Inliner, der hier schwerpunktneutral vor der Hinterachse sitzt. Er hat dazu ein 4-Gang-Schaltgetriebe und Hinterradantrieb. Den Spurt von 0–100 km/h erledigt er in 8,5 Sekunden und seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h, was damals beeindruckte. Sein V6 überzeugt mit sonorem Klang, kräftigem Durchzug und gleichmäßiger Leistungsentfaltung. Das Fahrwerk vermittelt ein direktes, mechanisches Fahrgefühl. Heckantrieb liefert auf kurvigen Landstraßen besonders viel Spaß. Ein charakterstarker Klassiker mit echtem V6-Sound, zeitloser Coupé-Form und puristischem Fahrverhalten. Der Capri 3.0 S ist weniger ein emotionales Fahrerauto für Liebhaber klassischer Technik. Scalextric hat diese Tugenden gut umgesetzt. Es ist wunderbar, dass man sich des Filmsets angenommen hat. Es gehört in jede Sammlung von Kindern der 70er und 80er Jahre. Wir sind damit aufgewachsen und können mit diesem Set Erinnerungen auffrischen. Und ich erinnere mich ganz genau an den wundervollen Klang, den die Dreiliter Sechszylinder Capris in der Vorbeifahrt schenkten. Zum selbst fahren war ich damals leider noch zu klein.



„Danke Scalextric für diese schöne Kindheits-Erinnerung.“

Porsche 997 GT3 - Hippie oder Psychodelic?

Tim Hunt Magazine®



Bunte Farben im Geschwindigkeitsrausch



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei



Porsche 997 Hippie, Psychodelic

Jim Hunt Magazine®



„Diese markanten Farbkombinationen kleideten in den 70ern zeitgemäß Porsche 917 ein. Es war eine andere Zeit, ein anderer Zeitgeist. Passen „Hippie“ und „Psychodelisch“ zur modernen GT3?“

?





Porsche 997 Hippie, Psychodelic

Jim Hunt Magazine®

Remakes haben einen ganz besonderen Touch. Die Einen mögen sie. Andere lieben eher das Original. Bei NSR wandert aktuell das Design legendärer 917K und LH aus den 70ern auf die Haut der 997. Kann so ein Transfer gelingen? Klar! Das markante Design von damals sieht viel zu gut aus, als dass damit etwas schief gehen könnte. Ein Flashback auf modernen GT3 Wagen, weil man sich keinen 917K so einfach kaufen kann. Suchtdruck hin oder her. Man muss auf dem Markt erst einen finden. Eine äußerst delikate Angelegenheit aus allen Blickwinkeln. Bei uns Slotcar Rennfahrern sieht die Sache einfacher aus. Die Autos gibt es noch, wenn auch nicht mehr einfach so im Laden. Sie sind längst ausverkauft. Aber es gibt Plattformen am Markt, es muss nicht bei Sabberby sein.









Porsche 997 Hippie, Psychodelic

Genießen wir die schönen Designs auf den 997 und lassen die Autos fliegen. Egal ob als Hippie oder Psychodelic. Hauptsache das Auge fährt mit und im ausgereiften Elfer, der auch nicht mehr so neu ist, kommt das immer gut. Viel Freude mit den Bildern der aktuellen Designversionen von NSR. Ausgabe 20 feierte der Wagen sein Debüt bei Jim Hunt. Das ist schon lange her, trotzdem steht der Porsche immer noch gut im Saft. Dabei ist es ihm egal, ob man ihn auf der Rundstrecke oder als Rallyewagen einsetzt. Er kann alles und ist absolut ausgereift. Ob man seinen Schwingarm am L-Kiel mit der mitgelieferten Schraube fixiert oder ihn ausfedern lässt ist Geschmackssache und abhängig von Strecke, Fahrer und seinem Stil. Auf die hochwertige NSR Technik









Porsche 997 Hippie, Psychodelic

unter der Haube vertrauen und mit der Präzision eines echten Porsche Rennwagens loslegen. Zurück zur Eingangsfrage: Ja, die Looks passen zu modernen GT Wagen. Die Rennszene und die Fahrer haben sich leider grundlegend verändert zu den 70ern. Heute reden sie von synthetischen Kraftstoffen und E-Antrieben für alle. Manchmal kann man den Eindruck gewinnen, es waren Drogen im Spiel. Manchmal denkt man sich, die müssen echt bunte Farben gesehen haben, bevor Beschlüsse gemacht wurden. Aber das ist eine andere Sache. Wir bleiben im Rausch der Geschwindigkeit und genießen die heiser fauchenden Porsche 997, egal ob sie schon einige Jahre laufen oder nicht. Ein Porsche ist und bleibt ein Porsche und solche Autos kommen nie aus der Mode. Egal welches Baujahr die Wagenpapiere schmücken. Der Hippie Look in gelb rot kommt super rüber. Der Psychodelic auch, wenn mir der Gelbe mittlerweile besser gefällt. Beim Original gefallen mir beide gleich gut. Die habe ich zum Glück auch. Slotcar sammeln ist schon eine geile Sache, wenn man das am Start hat, was man braucht. Was man möchte und gut findet. So und jetzt zurück auf die Strecke, ich möchte in den psychodelischen Geschwindigkeitsrausch abtauchen. Das ist die beste Entspannungstechnik nach einem langen Tag und das geniale daran: Es ist legal und kostet nicht mehr als ein wenig Strom und Zeit. Der Gegenwert ist unschlagbar. Die Lackierung ist mir dabei egal, ich sehe sie im Cockpit eh nicht. Wobei… irgendwie schon als Slotcar Pilot.



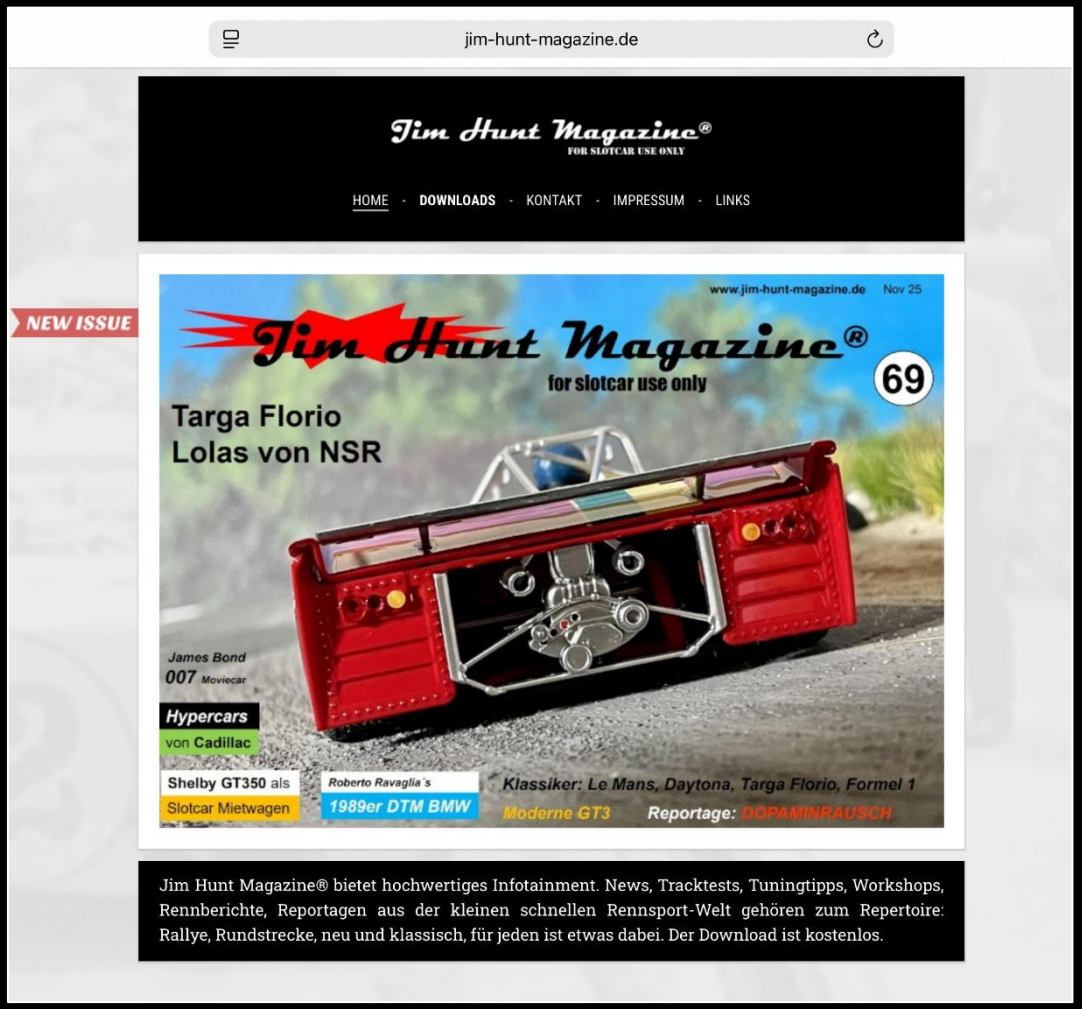


Technisch hat sich seit seiner Premiere nichts verändert. Lediglich der Tripod ist mit den Jahren rot geworden. Alles andere ist wie gewohnt an seinem Platz und ausgereift. Wie bei echten Porsche ist das Baujahr fast schon egal. Einsteigen, losfahren, staunen und Spaß haben.

Jim Hunt Magazine®

www.jim-hunt-magazine.de

Online Kiosk







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

McLaren 720S



2x

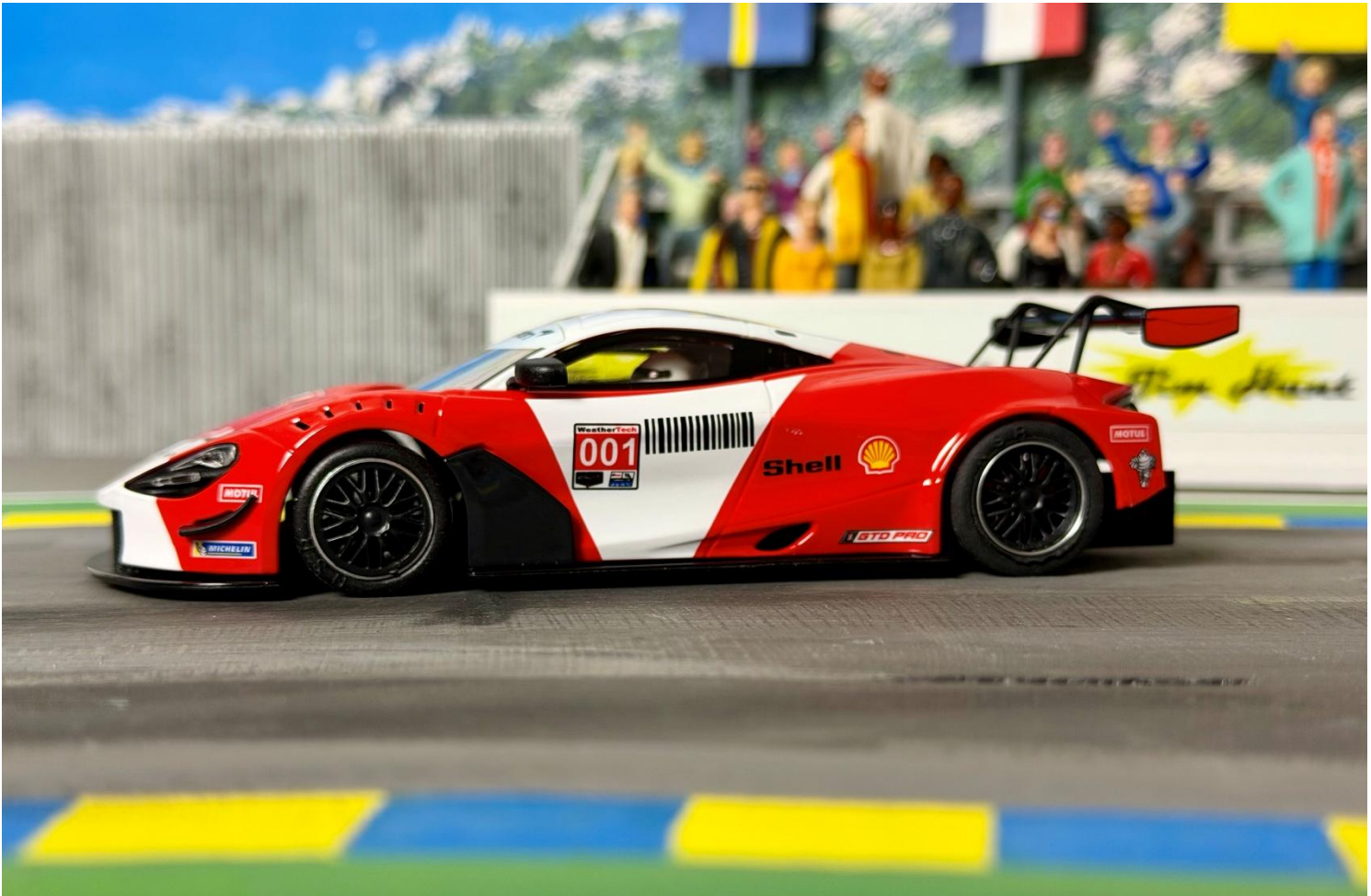
Jim Hunt Magazine®



McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Die Briten bekommen zwei weitere Designversionen, diesmal spielen die Italiener Marlboro Farbschemata. Einmal rot-weiß, einmal gelb-weiß. Der bekannte Sponsorenschriftzug fehlt, aber jeder sollte erkennen, worum es hier optisch geht. Ein Strichcode an den Seiten markiert den schwarzen Namenszug, den wir normalerweise in diesen Lackierungen kennen. Der exponierte Spoiler hinten hängt an filigranen, flexiblen Aufhängungen, damit nichts abbrechen wird. Die Lackierung ist der Formensprache der Flunder angepasst und spielt mit seinen Rundungen. Sponsoren wie Shell und Michelin sind sichtbar. Vorne auf der Sonnenblende steht fett McLaren. Schwarze Speichenfelgen sitzen in den Alufelgen mit Mittelhohlstegen, die für Flex und somit mehr Grip der Reifen garantieren. Die Gummis der Hinterachse können sich durch diese Konstruktion noch besser in die Strecke pressen, was die Aufstandsfläche





Die bekannten, hier nur angedeuteten Marlboro Farben rot und weiß kommen auf dem Briten gut zur Geltung. Das GT3 Auto ist ein Alleskönner mit einem ausgeglichenen Fahrverhalten. Sein langer Radstand, die breite Spur und der tiefe Schwerpunkt spielen dem Piloten in die Karten. Die NSR Technik unter der Haube erledigt den Rest. Einsteigen und losfahren. Wenn man anfangs auch ein wenig am Setup tüfteln kann, fährt man ohne MTS Unterstützung. Der Wagen hatte in Ausgabe # 56 sein Rollout. Dort kann man alle technischen Details nachlesen.



McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

maximiert und den Grip auf ein tolles Niveau hebt. Alles in allem eine runde Sache. Im entkoppelten Antriebshalter sitzt der starke King 21 Evo Longcan Motor, der als Angelwinder ins Spurrad der Hinterachse greift und maximale Kraft abdrückt. Die kalibrierten Metallachsen drehen in Messinglager hinten. Vorne in Kunststoffführungen, wobei die Vorderachse in ihrer Höhe einstellbar ist. Wie bei NSR üblich sind alle technischen Bauteile verschraubt und können für Wartungs- oder Tuningzwecke schnell aus- und eingebaut oder getauscht werden. Die Autos sehen super aus und liefern bei GT3 Startfeldern eine willkommene Abwechslung zu allen Ausführungen, die ist bisher von NSR gibt. Der solide konstruierte Wagen ist über jeden Zweifel erhaben und richtig





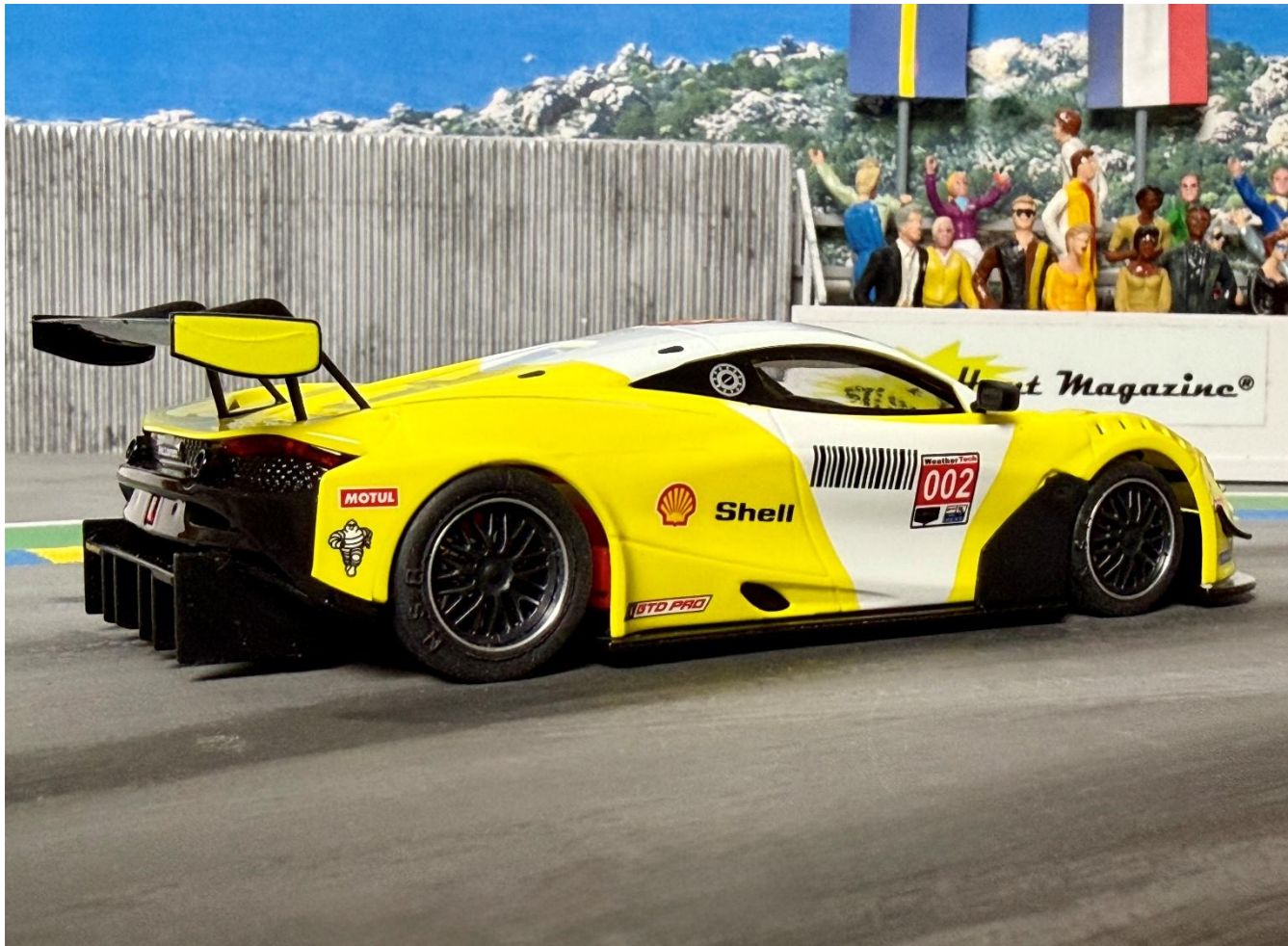
Die weiß gelbe Falschfarben Lackierung sieht super aus. Der frische Look in Anlehnung an das Marlboro Farbmuster, aber hier in gelb zaubert Abwechslung ins Startfeld. Mir persönlich gefällt das Farbenspiel sehr gut, weil es eben mal etwas anderes ist als das Gewohnte. Zusammen mit den schwarzen Aktzenten knallen die hellen Töne noch besser und das Auto kann man sofort in der Menge erkennen. Ideal für Rennen mit großen Startfeldern und vielen Spuren, in denen es drauf ankommt, den Blickkontakt zum Auto nicht so leicht zu verlieren.



McLaren 720S

eingestellt kann man mit ihm nichts falsch machen. Mehr Info zum genialen Gerät in Jim Hunt 56. Hier feierte der Brite seinen Einstand mit allen technischen Details zum Nachlesen. Nach seinem monochromen Rollout folgten viele farbenfrohe Versionen bis zur heutigen Ausgabe mit diesem Pärchen hier.





Egal welche Variante man wählt, jede sieht auf ihre Weise sehr gelungen aus. Am besten beide nehmen, das spart innere Konflikte und man muss nie zu sich sagen: Hätte ich doch besser doch…

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 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.



Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

® 2015 Tim Hunt Magazine®

Wenn man soviel schon gesagt und plötzlich das Gefühl hat nichts mehr sagen zu können, zu wollen oder genervt ist.

Was ist da los?

Dauer schleife

Reportage

Dauerschleife

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Mit den Jahren im Hobby hat man fast alles gesehen. Zumindest sehr viel und einige Themen oder Fragen von Neulingen drehen sich immer um die gleichen Dinge. Klar, es sind Neulinge, woher sollen sie es denn bitteschön wissen? Daher fragen sie Dinge, die für andere kalter Kaffee sind. Oder sie haben diese Fragen schon zigmal gehört und verlieren mit der Zeit immer mehr Geduld, wieder die gleichen Dinge zu wiederholen. Dabei ist es wichtig, genauso wie auf der Rennstrecke die Kurve zu bekommen. Niemand soll schwache Antworten bekommen. Niemand hat diese verdient. Noch weniger Einsteiger, die es eben noch nicht besser wissen und daher fragen. Vielleicht einfach still bleiben, wenn die Geduld für die ach schon wieder gleichen Fragen beantworten fehlt. Oder Geduld aufbringen, denn irgendwann stand jeder mal am Anfang und hat vermutlich auch ähnliche oder gar die gleichen Fragen gestellt. Nervig sind lediglich die Leute, die zu faul sind, normale Dinge, die im Netz leicht zu finden sind, selbst zu googlen. Besonders online erlebt man da schon so seine Momente, wenn man manche Fragen liest. Nur ruhig bleiben, nichts sagen ist manchmal besser. Es gibt immer jemand, der darauf hinweisen wird, dass man das schon ruhig selbst nachschauen kann. Schließlich sitzt die Person an der Tastatur und hat es auch geschafft, den Rechner online zu bemühen. Andererseits weiß man nie, wie es den Leuten geht. Sind sie gesund, krank. Einsam? Oder einfach nur faul. Egal.

Irgendwie ist es verständlich, dass man irgendwann im Hobby gefühlt denkt, alles zu kennen, zu wissen und man hat dann keine Lust mehr auf jede Frage zu antworten. Absolut legitim, sofern man andere mit seinem Wissensvorsprung in Ruhe lässt, wenn man nicht helfen möchte. Fällt dabei manche Reaktion doch etwas rustikal aus. Auch hier weiß man nicht, was bei den Leuten los ist. Wie es ihnen geht. Sind sie gesund, krank. Einsam? Oder einfach nur böse. Egal. Die anderen, die seit Jahren regelmäßig unter sich sind… irgendwann ist alles auserzählt. Kennt Ihr das nicht auch? Die gefühlt Millionste erzählte Idee, wer wie seine Reifen schleift oder was es sonst noch alles an Themen gibt: Laaaangweilig. Gähn. Schon wieder. Gibt es nichts Neues mehr? Leider nein. Außer neue Slotcars und ab und an neue Teile. Darüber kann man sich dann wieder ereifern und austauschen: Aber auch hier ist irgendwann alles auserzählt. Hmm und jetzt? Sich ein neues Hobby suchen? Nö! Man muss sich nicht ständig über das Hobby unterhalten. Man kann es doch einfach auch schlichtweg und konsequent betreiben. Es tun. Für sich oder mit anderen. Egal. Hauptsache man hat Freude daran. Auch hier gilt: Niemand weiß, was bei den Leuten los ist. Wie es ihnen geht. Sind sie gesund, krank. Einsam? Oder einfach nur faul. Böse? Glücklich im Keller, weil niemand nervt und das meditative Fahrern auf höchsten Niveau ist gerade eine private Therapiestunde, die gut tut. Auch das ist egal.

Bleibt hart am Gas und freut euch an dem was ihr habt. Ein wunderbares Hobby zum Abschalten. Ein wunderbares Hobby zum gegenseitigen Messen. Man muss nicht immer darüber reden, was man da so alles tut. Manchmal reicht es schon, wenn man es einfach macht. Für sich, so wie es für einen passt. Und wenn mal wer eine Frage hat… helfend antworten oder einfach still bleiben. Diese Form der unterlassenen Hilfeleistung ist nicht strafbar. Eher heilsam, bevor man einen neuen im engen Kreis der exklusiven Gemeinschaft verkrault, bevor er richtig den Anker wirft und eintritt in die Community der Kaufsüchtigen, Tuningwütigen und im Kreisfahrenden krassen Typen, die nie so richtig erwachsen werden wollten und es auch nicht vorhaben zu werden. Ist gut so. Langweilig kann jeder. Irgendwie stellt man dann doch für sich immer wieder fest, dass man genau das richtige Hobby gefunden hat. Wer das nicht mehr so denkt, sollte sich mal fragen, warum er soviel Zeit und Geld in seinen Rennstall gesteckt hat. Spätestens hier ist die Geschichte noch lange nicht auserzählt. Es gibt schon wieder neue Slotcars. Her damit!

„Zuschauen, entspannen, nachdenken.“

„Einfach mal nichts sagen?“

„Schweigen ist Gold. Helfen Platin.“

„Geduld ist manchmal alles.“



GOKARLI

rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

Wir sehen uns in No.74!



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.