www.jim-hunt-magazine.de Mai 21

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

51

Porsche 935K3

Wunderwaffe von Kremer

Rallye +++ DTM +++ GT3 +++ Historischer Slotmotorsport +++ Welches Konzept: Anglewinder, Sidewinder, Inliner?

Editorial

Es geht einfach los…

Cover Start mit dem Kremer K3. Der erfolgreiche Porsche 935 mit Turboaufladung aus Köln, den jetzt eine sehr schöne Designversion von Carrera in Szene setzt. Eine Wunderwaffe aus der Gruppe 5, die bis heute nichts an Attraktivität verloren hat. Der Gegner von BMW CSL und Co mit weit ausgestellten Backen, mächtigem Flügelwerk und breiten Schlappen lässt es ungebremst krachen. Zugleich setzen wir damit ein kleines Andenken an das Haus Kremer, da vor nicht allzu langer Zeit einer der beiden sehr erfolgreichen Brüder verstorben ist. Ebenso erfolgreich wie legendär: BMW M1. Diesmal kommt das Auto von Nikki Lauda ins Magazin und der wunderschön gemachte Wagen von Carrera dreht in der großen Hubraumklasse Digital124 seine Runden gegen den M1 von Clay Regazzoni. Zwei Legenden aus der wilden Zeit, als diese hervorragend und zeitlos schön gemachten Autos im Rahmenprogramm der Formel 1 eingesetzt wurden. Bleiben wir bei der Rundstrecke und wechseln zu modernen Genres. Die DTM verabschiedet sich vom sehr schönen und vertrauten Konzept mit BMW M4, Audi RS5 und Mercedes AMG. Abschied ist immer die Geburtsstunde der Erinnerung… es ist schade, um diese tollen Autos. Trostpflaster Eins: Sie werden durch die vertrauten Gesichter aus der GT3 Klasse ersetzt und das wird sicher nicht weniger spannend werden. Wenn auch die Startfelder vertrauter Silhouetten der deutschen Marken nicht nur durch deren neue Baureihen, sondern jetzt auch durch ausländische Fabrikate erweitern. Diese Autos kennen wir schon aus den aktuellen Serien und trotzdem stellt sich die Frage, warum man das gemacht hat. DTM hat früher mal so schön angefangen. Ging auch sehr schön weiter und jetzt wird sie irgendwie optisch gefühlt unübersichtlich und verliert etwas Gesicht. GT3 und GTE gibt es auch und das optische Alleinstellungsmerkmal verschwimmt. Zum Abschied feiern wir nochmal zwei hervorragend umgesetzte Designversionen von BMW M4 und Audi RS5 von Carrera Digital132. Trostpflaster Zwei: Auf den Bahnen der Fans wird diese DTM noch einige Zeit weiter fahren. Das stattliche Starterfeld und die sehr schön gemachten Boliden mit ausgewogenem Fahrverhalten lassen sich nicht einfach aus dem Slotmotorsport löschen. Wir fahren sie weiter. Ihr bestimmt auch. Parallel dazu zeigen wir schöne Designversionen aus den GT3 und GTE von Carrera: Audi R8, Ferrari 488 und McLaren 720S zeigen in neuen Looks, was sie drauf haben. Parallel melden sich drei GT3 von Scalextic zu Wort: ein Aston Martin Vantage und zwei Mercedes AMG. Noch ein ganz großer rundet das Testgeschehen diesmal ab: Die Le Mans Version des Porsche RSR in weiß-schwarz-gold. Eine meiner absoluten Lieblingsvarianten in ganz groß 124. Ich hoffe, der kommt zudem bald in 132! Aus Spanien von SRC rollt der Lancia Delta S4 aus der wilden Gruppe B Ära an den Start. Es ist die Fortsetzungsvariante der kürzlich gezeigten schwarz-goldenen Esso Version von Tabaton, diesmal mit heftigen Stollenreifen für den harten Offroad Ritt auf unbefestigten Pisten. Wer nicht auf Mehl, Kakaopulver und dergleichen fahren möchte, kann ihn auch schnell umrüsten auf Semislicks oder Slicks für eine schnelle Plasphalt Piste. Kein Ding. Fans haben zudem die Version mit Straßenreifen im Rennstall stehen. Scalextric hat einen Volkswagen T1 Panel Van. Ich hoffe, die Vorstellung des DC Comic Teils gefällt euch! Es geht zu den Reportagen. Wir beleuchten Inliner, Anglewinder und Sidewinder. Viele werden sich schon mal gefragt haben, wozu das? Jedes Konzept hat Argumente. Die Entscheidung, wer welches braucht, liefern wir nicht. Schluss mit sich bedienen oder Entscheidungen abnehmen lassen. Mit Augenzwinkern gehen wir in „Was ist da los?“ diesmal auf genau das ein: „Nanny Slotter“ - es gibt gefühlt immer mehr Leute im Netz, die eigenartige Fragen stellen und ihre Selbstbestimmung bequem durch Fremdbestimmung ersetzt haben möchten. Auch bei Dingen, die man selbst auf die Reihe bekommen sollte. Viel Freude dabei. Noch eine Reportage, die spontan mittags auf der Sonnenterrasse entstand. Ich mache ein Jim Hunt Quiz und stelle es online in ein Forum. Der vermutete Rohrkrepierer startete durch als Mega Selbstläufer: viele User hatten spannende Ratefreude zwei Tage lang bis in die Nacht. Es ging um ein einfaches, geniales Tool, das keiner der Spezialisten kannte. Nur ich. Dann doch einer. Die Community war enttäuscht, die sehr performante Unterhaltung plötzlich unterbrochen! Super war´s mit euch.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.51!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Lizenzhinweise entnehmen Sie bitte unserer Internetseite sowie dem Carrera Katalog 2021

Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

Reportagen

- *Inliner, Sidewinder oder Anglewinder? Finde dein passendes Antriebskonzept*
- *Die JHM Online Quiz Show*

Was ist da los?

Nanny Slotter

Tracktests

Rundstrecke 1zu24:

- *Porsche 911 RSR*
- *BMW M1 Lauda*

Rundstrecke 1zu32:

- *Porsche 935 K3 Kremer*
- *DTM: Audi RS4 und BMW M4*
- *Audi R8 LMS*
- *McLaren 720 GT3*
- *Ferrari 458 GTE*

Rallye

Lancia Delta S4 – die Legende bebt…

Just for fun

VW T1 DC Comic Heroes

Jim´s Universum

Sehr geehrte Jim Hunt Redaktion,

Danke, Danke, Danke. Das erste Danke für das tolle Magazin, das zweite Danke dafür das es kostenlos ist. Das dritte Danke ist von den Slotcar Herstellern und den Händlern, da die sehr schönen Fotos in meinem Bestellzeigefinger einen bösen Impuls auslösen. Es ist toll das sich einige Leute die Arbeit machen, Geschichten und Daten zu recherchieren, um damit anderen Menschen eine Freude zu machen und das auch noch umsonst. 4. Danke.
Nur eine kleine Korrektur zu Magazin Nr.50, die Targa Florio war meines Wissens ab den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts 72Km lang. (oder hat Jim Hunt eine Abkürzung gefunden?)

Macht bitte noch lange weiter.

Joachim H., e-mail

Anm. d. Red.

Hallo Herr H.
vielen Dank für die lobenden Worte, die wir sehr zu schätzen wissen. Das mit der Streckenlänge ist auch bekannt, es war leider ein Zahlendreher, der in leider unentdeckt blieb. Gerne machen wir noch lange weiter. So gut es geht! Weiterhin viel Freude mit unserem Jim Hunt Magazine!

Hallo,

vielen Dank für die Möglichkeit, Ihre Slot Racing Leidenschaft sozusagen "on board“ immer wieder miterleben zu können, ob Rundstrecke oder auf Rallye-Wegen, einfach toll! Und die Anregung, es beim Tunen doch bitte bei den "Basics“ zu belassen gefällt mir besonders, neben den großartigen Aufnahmen natürlich. Gerade zu letzteren habe ich aber eine Frage: Da ich die Polistyrol-Banden (Höhe 85 mm über Fahrbahnniveau) meiner dreispurigen Slot Fire Heimbahn gerne mit Hintergründen versehen möchte und mir die von Ihnen gewählten unterschiedlichen Motive sehr gut gefallen, würde ich gerne eine Bezugsquelle erfahren, oder kann ich von Ihnen beliefert werden?

Mit freundlichen Grüßen aus Ostwestfalen

Martin Kluckhohn, email

Anm. d. Hrsg.

Hallo Herr Kluckhohn,

vielen Dank für Ihre positiven Worte. Freut mich, wenn Sie viel Spaß beim Lesen der Texte und Betrachten der Bilder finden. Unsere Passion Slotracing soll so gut es geht in Szene gesetzt werden und zudem unterhalten, weil es soll auch Freude bereiten. Mit Schmunzeln macht es noch mehr Spaß. Die Bahn Deko ist eine schöne Sache und verdient meiner Meinung nach große Aufmerksamkeit. Die Banden Deko kann man sehr leicht auf Papier mit dem Drucker selbst erstellen. Die Logos finden sie im www. Sie können die Logos mit einem normalen Textverarbeitungsprogramm in der Bildform in die gewünschte Größe ziehen. Es gibt auch Shareware Anbieter, die fertige Bandenlogos anbieten. Wenn Sie etwas suchen, finden sie bestimmt in Netz Druckvorlagen oder gehen das Thema selbst an. Es ist nicht so schwer, diese für Ihre privaten Zwecke zu gestalten. Viel Erfolg und Freude dabei! Es ist leider ein Ding der Zeit, dass es heikel wird, wenn man Logos, die rechtlich geschützt und Eigentum der Inhaber sind, an Dritte weiterreicht. Leider kann ich Ihnen aus den genannten Gründen nichts zur Verfügung stellen.

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!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- D124/132 optional auch mit WIRELESS!
- Ersatzteilservice!
- new Vormerkservice!

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

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelde

Anmelden

Bests

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

hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Jim´s Universum

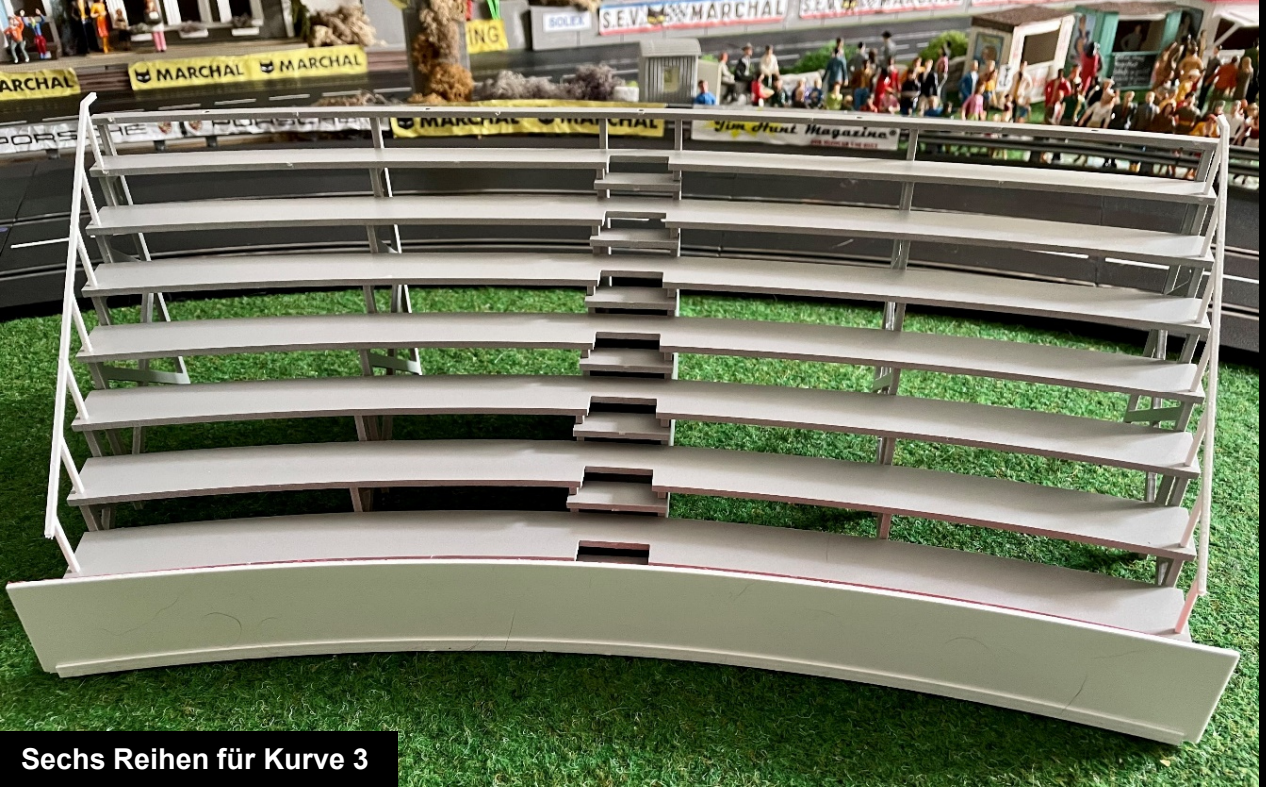
Edelhirsch Tribünen Systeme

Der Hersteller aus Neumarkt/ Oberpfalz konstruiert Tribünen Bausätze für Slotbahnen in vielen Größen, gerade und (!) gebogen für alle Kurvenradien. Zudem mit vielen verschiedenen Sitzplatzreihen. Die Maße sind auf der Website angegeben. Die großen Tribünen brauchen Platz und liefern Raum für sehr viele Figuren.

www.edelhirsch.de

Streben Konstruktion

Oben: kleine gerade Tribüne dekoriert mit drei Sitzreihen. Unten: Sechsreihig für Kurve 4. Alle haben Mitteltreppe…



Sechs Reihen für Kurve 3

Jim´s Universum

Edelhirsch Dunlop Bogen

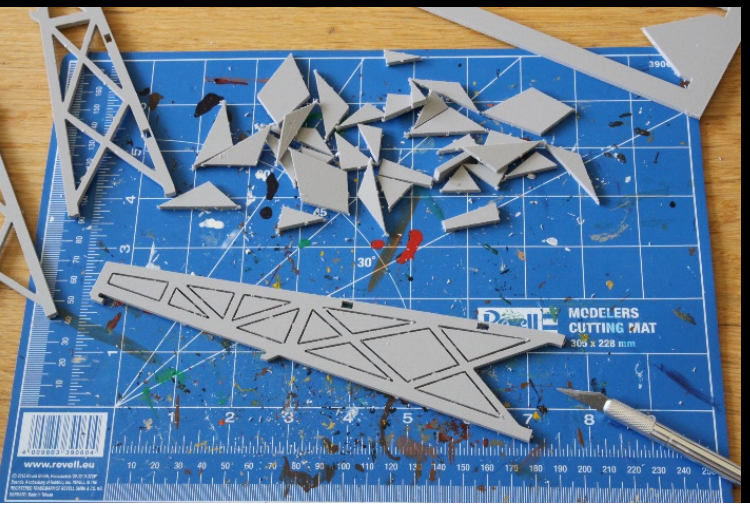
Parallel im Sortiment gibt es schöne Streckengebäude angeboten, das Sortiment wächst. Den Dunlop Bogen gibt es aus zwei Epochen. Je nach Geschmack oder Bahnthema kann man sich die passende Version aussuchen. Er hat einen richtigen Übergang mit eine soliden Treppenkonstruktion plus Überdach, so wie er in Echt in Le Mans zu finden ist. Darauf lassen sich authentisch Figuren positionieren, die auf der Strecke die Seite wechseln möchten. www.edelhirsch.de

Jim´s Universum

Edelhirsch Werbeschilder Systeme

Es gibt Werbetafeln und verschieden dimensionierte Gittermast System Konstruktionen, die man selbst zusammenstellen und kombinieren kann. Kleine Tafeln gibt es ebenso wie richtig groß Dimensionierte mit Doppelmasten und diversen Querverstrebungen. Man kann sie mit Bodenplatte wählen, die sich über Löcher auf der Bahn verschrauben lässt. Kleben geht auch. Die Doppelbeinigen stehen auch einzeln, wenn man die Tafeln darin verklebt. Die Bausätze sind hochwertig konstruiert. Edelhirsch baut eigentlich professionell Architektur Modelle. Das merkt man, nachvollziehbare Schritte beim Zusammenbauen. Alles logisch durchdacht und nachvollziehbar. Ein Blick auf die Website hilft, wenn man beim Bauen nicht zurechtkommt oderkurzen Überblick haben will. Ein Blick reichte, um den Aufgaben gerecht zu werden. Man muss kein professioneller Modellbauer sein. Es ist von Vorteil, wenn man mit Skalpel/Cutter umgehen kann und geometrisches Verständnis hat. Die Teile passen perfekt ineinander. Man sie auch verkleben und farblich bearbeiten, wenn man will. Bereits pur sieht es sehr gut aus und ist ein Geheimtipp für alle, die auf die Optik ihrer Rennbahn viel Wert legen. Dazu sehr hochwertig bedruckte Banden. www.edelhirsch.de

Tafeln aus diversen Epochen und in vielen Größen. Dazu gibt es auf Wusch Banden in Endlosmaterial.



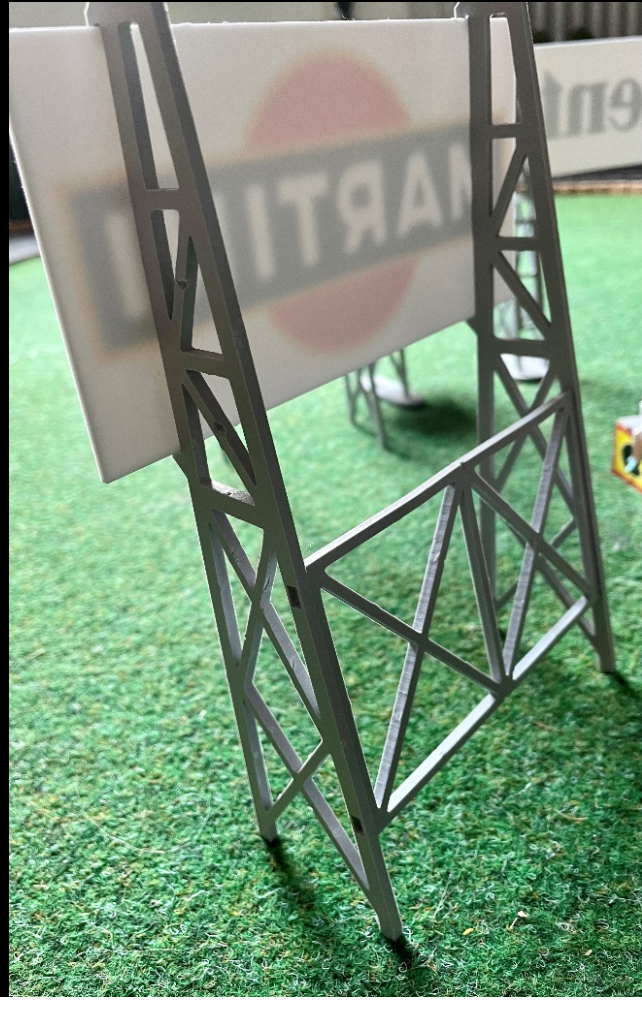
Die Masten man mit dem Cutter punktuell aus den Gussträgern lösen, entgraten und zusammenstecken.

Jim´s Universum

Edelhirsch Werbeschilder Systeme…

www.edelhirsch.de

Die Gittermast Systeme sind sehr vielseitig kombinierbar und es gibt diverse Größen, Höhen und Breiten. Die Wahl richtet sich nach der Werbetafelgröße. Die wird nur eingesteckt/eingeschoben zwischen zwei integrierte Führungsnasen. Es ist von Vorteil die Teile zu verkleben. Das ist bei den einbeinigen Masten zu empfehlen, damit die Tafeln schön gerade bleiben. Der Fantasie und dem Bahnmotto wie der Ära sind keine Grenzen gesetzt. Alles ist möglich. Die Masten sind auch lackierbar, falls man sie altern lassen möchte.



www.myslotcar.de

Große Auswahl.
Kleine Preise.

Kontakt | Impressum | Hilfe | AGB | Warenkorb

[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

Schöne SRC Leichtmetall Felgen

Die spanische Slotcar- und Tuning Schmiede liefert ab sofort sehr schön gefertigte Aluminium Felgen im weit verbreiteten 2,34mm Standard. Auf der Liste stehen zwei verschiedene Minilite Felgen, Fuchs Felgen sowie zwei unterschiedliche BMW Felgen für CS/CSL Klassiker im Fünfspeichen Design sowie das Feinspeichen Rad wie man sie von BMW Alpina aus den 80ern bis in die Neuzeit kennt.

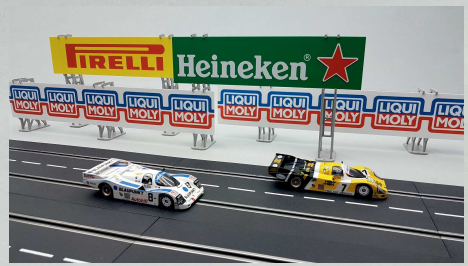
Jim´s Universum

Wunderbare SRC Leichtmetall Felgen…

Alle Felgen sind sehr leicht und präzise gefertigt und im Set enthalten ist selbstverständlich auch die obligatorische Madenschraube, die die Alus auf den Achsen fixiert. Sie ist bereits am Werk montiert und das Einführen ins feine Gewinde spart man sich. Reifen aufziehen (die hat SRC in sehr griffiger Gummi Mischung im Sortiment), aufstecken und festschrauben. Eine hochwertige Sache zum Nachrüsten für SRC Autos wie auch für das kreative Tuning von Fremdfabrikaten.

Wir haben exemplarisch einen Satz gewogen und sind dabei auf 1.5g pro Felge gekommen. Unsere Waage ist hoffentlich präzise genug, es kann auch sein, dass hier feine Abweichungen in die leichtere Richtung möglich sind. Die Stegfelgen sind ordentlich gemacht und haben auf der Innenseite eine übersehende Nabe, die das Rad weit innen hält und zugleich weit außen montieren lässt. SRC gibt als Standard Maß den 15,85mm an. Wer sich näher informieren möchte, kann dies auf der Website (spanisch und englisch) tun. Dort kann man sie auch direkt ordern. www.src.es

BMW Felgensatz: 6g auf unserer Waage. Pro Felge 1,5 Gramm (Einsatz, Schraube).



Equipment 4 the fastest people worldwide

Start- und Zielhaus Nürburgring

www.edelhirsch.de

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

Jim´s Universum

SRC Capri: neues Motorträger Umbaukit

Den klassischen Capri kann man nun umbauen auf Inliner Longcan und ihm mit diesen neuen Träger System mit Federung und Radlagerhalterung mehr Power unter die Haube bringen, falls man mit dem herkömmlichen System an seine Grenzen kommt. Das neue Teil ist ab sofort lieferbar und hat alles im Set dabei, was man braucht. Die Schrauben zur Fixierung des Longcan Aggregats (das es auch von SRC gibt) sind auch dabei. Damit wird der Ford noch schlagkräftiger auf großen Clubbahnen, die den Tuningschritt überlegenswert machen können, besonders dann, wenn die Konkurrenz dickere Motoren fährt. www.src.es

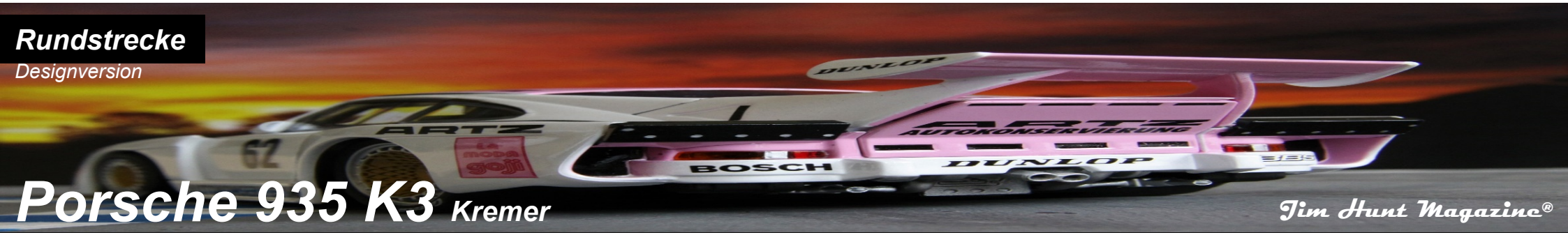
Neuer gefederter Motorträger für Inliner Longcan Umbau bei SRC… Selbstverständlich mit Vierpunkt Aufhängung und entkoppelt einstellbar vom Hauptchassis.

Pretty in pink…

Porsche 935 K3 Kremer

Debut in Jim Hunt No.45. Jetzt folgt eine Designversion, die man haben muss.

…from dusk till dawn



Porsche 935 K3 *Kremer*

Jim Hunt Magazine®

Er gehört zur Gruppe 5 wie der Topf auf den Deckel: Porsche 935 K3 aus dem Hause Kremer in Köln. Die Ausgeburt an Kraft aus den wilden Jahren, als Rennwagen opulente Flügel, sehr breite Reifen unter weiten Backen trugen. 935er „Jägermeister“ und „Vaillant“ aus der Kölner Rennwagenschmiede sind Urgesteine des Motorsports. Mit dem Gewinn der 24 Stunden von Le Mans durch ihren weißen 935er setzten sich die Tuner die Krone auf und das machte sie weltweit bekannt bis heute. Der Erfolgsdurchzug ihrer modifizierten Porsche mit radikaler Turboaufladung nahm volle Fahrt auf. Viele Kundenautos liefen in vielen Rennen. Zusammen mit dem BMW CSL prägten diese Gefährte das Gesicht der Gruppe 5, weil sie zahl- wie erfolgreich vertreten waren. Die pinkfarbige Version mit den braven weißen

Hochgezogener Flügel für Maximal Anpressdruck der breiten Slicks auf der Hinterachse. Zwei mittige untergebrachte Flammrohre lassen heiße Turbo Stichflammen aus dem stark modifizierten Heck züngeln. In ihm sitzt der von Kremer radikal leistungsgesteigerte Turbomotor des 935ers.

Radikales Design: Flache Schnauze, tief sitzende, schwerpunktgünstige Bugscheinwerfer, sehr eng anliegende Ohren und ein dominanter Ölkühler: Der 935 K3 greift an. Sein Turbolaufzeugs arbeitet kultiviert, trotz schierer Kraft lässt er sich sehr präzise über die Rennstrecke fahren. Das Layout ist ihm dabei egal. Er kann Geraden wie Kurven.

Porsche 935 K3 *Kremer*

Seitenflanken, abgegrenzt durch eine bestimmende schwarze Linienführung ist äußerst markant und wunderschön zugleich. Pink war die Kult Farbe jener Zeit. Man konnte es sich leisten, mit brachialem Gerät in süßlicher Farbe auf der Rennstrecke aufzukreuzen, ohne verhöhnt zu werden. Beim Herunterschalten oder im Schubbetrieb züngeln ungestüme Turboflammen aus den Heckrohren. Damit ist klar: Ich bin nicht süß, aber brandgefährlich! In seiner Beschleunigung offenbart der 935 ein Inferno. Der Ladedruck über Abgasturbos katapultiert die Fuhre auf Gitterrohrbasis mit einem gewaltigen Schub nach vorne. Ein normale 930er Turbo ist damals wie heute schon gewöhnungsbedürftig. Die Wucht bei maximalem Ladedruck hatte laut Walter Röhrl die Dimensionen eines Auffahrunfalls.

Der Druck auf den Fahrerrücken ist dabei ähnlich stark, als würde Dir (stehend an der Ampel) jemand von hinten ungebremst ins Auto krachen. Im K3 verschwimmen die Grenzen noch mehr. Dem Fahrer bleibt schon mal kurzzeitig die Luft weg. Man könnte meinen, der Ansaugtrakt des Motors würde einem kurzzeitig den Sauerstoff entziehen. Aber nein, es ist genügend Luft da. Es ist die Beschleunigung, die kurzzeitig versucht den Aggregat Zustand des Fahrers zu verändern.

Mischbereifung und dynamische Linienführung von Bug bis Heckflügel. Egal welche Kurven: der Carrera 935K 3 mag alle Radien radikal schnell.

Porsche 935 K3 Kremer

Der Kreislauf sackt dabei kurz weg, wenn der mächtige Ladedruck radikal einsetzt. Das nennt man unter dem Strich eine Beschleunigung der besonderen Art. Sein Sechszylinder Carrera E200 Boxer Motor zieht stramm durch und liefert über sein ganzes Drehzahlspektrum eine kultiviert abrufbare Leistung. Perfekt für schnelles und zugleich entspanntes Rennen fahren, egal ob auf der Langstrecke oder bei kürzeren Distanzen. Mit dem 935K3 ist man immer souverän unterwegs und kann das Feld kontrollieren. Geht man an seine Grenzen, darf man sich weit aus dem physikalischen Fenster lehnen. Die extrem breiten Slicks halten lange her. Das ausgewogene Fahrwerk kommt magnetfrei ohne Blei Zusatzgewichte aus. Karosserieschrauben lockern und schon geht's los. Das ist wie Fliegen, nur auf Asphalt!

Weiß-pinkfarbige Designversion: Carrera 935K3 macht wie seine Vorgänger eine souveräne Figur auf Rennstrecken. Das stimmige Konzept macht sehr viel Freude macht. Digital132 wie analog: ein unvergessliches Fahrerlebnis. Auch ohne MTS…

Lancia Delta S4

SRC bringt die zweite Tabaton Version für die Gruppe B. Reifen für losen Untergrund, viel Kraft, Allradtechnik und drei verschiedene Body Detail Optionen. Der große Dachspoiler wurde wie beim Original damals modifiziert.

Costa Brava 1986

Costa Brava 1986

Lancia Delta S4

Jim Hunt Magazine®

Runde Zwei im schwarz goldenen Lancia Delta S4 von Tabaton. Die neueste Version kommt mit Stollenreifen, sehr robusten Offroad Rundlöcher Felgen auf den Slot Markt. Die Leute von SRC haben wieder richtig Vollgas gegeben, damit der Allrad Gruppe B Bolide richtig agil in Fahrt kommt. Während die allererste Tabaton Ausführung (siehe Jim Hunt #50) perfekt für Asphalt und halblosen Untergrund bereift war, ist die aktuelle Version prädestiniert für harte Wertungsprüfungen auf losem Untergrund. Die erste Version hatte weit ausgestellte Reifen für maximale Abstützung in Asphalt Kurven auf der Hinterachse. Die aktuelle Costa Brava Version hat schlank wulstigere Reifen mehr in den Kotflügeln sitzen, damit aufgewühlter Auswurf von großen roten Schmutzlappen perfekt aufgefangen wird. Die Gumminoppen der vier angetriebenen Räder krallen sich fest in den Untergrund und bringen auf Schotter wie Schnee richtig Vortrieb. Dabei ist egal, ob das in

Die neue Tabaton Version in schwarz gold kommt mit Offroad Reifen und vier soliden Alu Rundloch Felgen an den Start. Die Vollversion mit kompletter Detailierung gefällt auf der ganzen Linie. Feinste Details wie Streben, Lüftungsgitter und die Option ihn mit oder ohne den mitgelieferten Zusatz Frontscheinwerfern einzusetzen. Das unterstreicht den hohen Detailierungsgrad und Individualität bei SRC. Es ist auch möglich die zwei weißen SIEM Lampenabdeckungen gegen klare Gläser zu tauschen. Im Set ist für drei Optionen alles dabei…

Costa Brava 1986

Lancia Delta S4

Jim Hunt Magazine®

real Kakaopulver oder Mehl ist. Unter der Haube arbeitet die identische Technik wie in den Vorgängern. Wer sich als Neuling näher damit beschäftigen möchte, dem seien frühere Magazin Ausgaben empfohlen. Dort sieht man das Chassis wie den Antrieb im Detail. Die vorliegende Design Version ist wie sein Vorgänger eine Vollvariante mit schönen Details. Die Details unter der Heckscheibe zeigen dies sofort und unterscheiden ihn von der Chrono Version, die es bisher nur zum Start der beiden Martini Autos gab. Diese richtet sich speziell an den Wettbewerbsfahrer, der noch etwas mehr aus dem Wagen herausholen möchte. Auch hierzu gibt es Details im früheren Jim Hunt. Der Martini war auf dem Titel und ist somit in unserem Online Kiosk sofort zu finden. Der stollenbereifte Tabaton ist die vierte S4

Der etwas flachere Dachspoiler unterscheidet sich von der letzten Version mit einer steiler gestellter Abrisskante. Klein und fein: die Dachantenne ist dabei. Sie lässt sich mühelos in die feine Bohrung im Dach stecken und mit einem Tropfen Kleber sichern. Agil wie seine Vorgänger geht der Delta S4 zur Sache und sein leistungsstarker Motor mit dem bewährten Allradsystem ist perfekt für seinen Einsatzbereich abgestimmt. Perfekt für die Jagd durch unzählige Kurven. Rauer Asphalt geht als Kompromiss mit den Stollenreifen. Man hat beide S4 im Rennstall stehen. Pflichtprogramm und es spart bequem das Umstecken der vier Räder!

Costa Brava 1986

Lancia Delta S4

Jim Hunt Magazine®

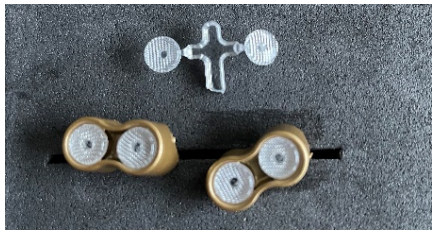
Auskoppelung bis dato. Wir freuen uns auf weitere. Der ToTip wird hoffentlich bald kommen. Was Einsteiger in das Rallye Thema wissen sollten: So ein Wagen fährt sich anders als ein Rundstrecken Renner, der auf Maximalgeschwindigkeit und soliden Rundlauf durch das Zusammenspiel aller Komponenten auszeichnet. Eine Rallye besteht aus unzähligen Beschleunigungs- und Bremskombinationen. Daher muss auch das Fahrwerk anders eingestellt werden, um den Anforderungen gerecht zu werden. Der Motor und die Übersetzung brauchen eine andere Abstimmung zur Rundstrecke. Sattes Beschleunigen mit viel Drehmoment, also Kraft aus dem Drehzahlkeller und eine gute Bremse zählen. Hochdrehzahl Motoren wären nicht gut, da sie zu lange brauchen Kraft abzurufen oder schlichtweg zu explosiv agieren, unkontrollierbares Potential in durchdrehende Reifen verpulvern. Die SRC Leute haben den S4 perfekt für seinen Einsatzzweck abgestimmt und daher bitte keine Vergleiche an der Bahn mit Gruppe C Wagen und deren Rundenzeiten anstellen. Der Lancia ist nicht langsam, im Gegenteil! Aber ein Rallye Auto ist vom Charakter eben anders. Das wollen wir nochmal unterstreichen. Rallye Profis schätzen die hohe SRC Qualität und Performance auf der Strecke. Alles passt!

Mit absoluter Präzision geht es durch die selektive Wertungsprüfung. Egal ob loser Untergrund oder rauer Asphalt mit losen Fragmenten. Der Lancia Delta S4 weiß wie man dabei sichere Sekundenbruchteile sammelt, um unter dem Strich das Rennen zu gewinnen. Ich fahre darin und fühle mich wie Tabaton, der damals von Lancia die Möglichkeit bekam, so einen Wagen bei der Europäischen Rallye Meisterschaft einzusetzen. Das hat sich gelohnt: Er hat sie mit seinem Beifahrer gewonnen, ebenso den Lauf bei der Costa Brava 1986, die dieser Wagen spiegelt.

Costa Brava 1986

Lancia Delta S4

Jim Hunt Magazine®



Bilder sagen mehr als Worte: Alle Delta S4 Details in groß und klein. Es fehlt ihm an Nichts. SRC hat großen Wert auf kleinste Details und Optionen gelegt und dabei die Messlatte hoch angelegt.

www.src.es

Jim Hunt Magazine QUIZ
Jim Hunt Magazine QUIZ
Jim Hunt Magazine QUIZ
Jim Hunt Magazine QUIZ
Jim Hunt Magazine QUIZ

„What is this?“

Diese kleine Teil ging viral. Ein tolles Mini Tool, das weltweit keiner kennt. Bestimmt hielten es viele in den Händen, weil sie das Auto fuhren und noch fahren. Ein Großserien Slotcar, das in vielen Versionen kam. Dazu ein Modell, das nicht ganz uninteressant ist.

Ich stellte die Frage online in facebook, instagram und in den freeslotter. Was dann abging, hätte ich nie gedacht: Wir fuhren ein 24 Stunden Rate Rennen. Sehr kultiviert, äußerst amüsant, echt spannend und hervorragend köstlich.

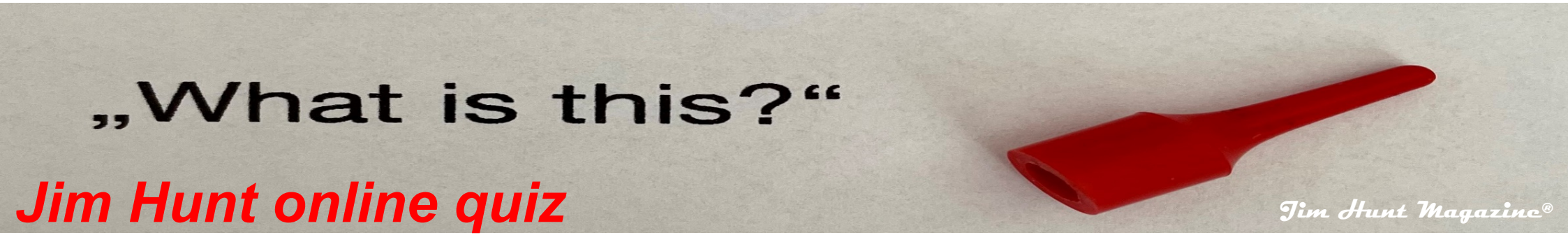
Der dortige Thread nahm eine Fahrt auf, die nach 24 Stunden (mit schweigsamem Nacht Stint) am nächsten Morgen 12 Seiten stark, nach 3785 Zugriffen und 203 Postings zur Lösung kam. Hätte ich nicht mithelfen sollen? Egal, es war mir eine Ehre, meine Herren! Auf den internationalen Jim Hunt Kanälen in facebook und instagram rätseln sie noch immer. Unfassbar!

„What is this?“

Jim Hunt online quiz

Manche Ideen entstehen einfach so. Die Geschichten, die sich daraus entwickeln auch. Ich saß bei den ersten Strahlen der warmen Frühlings-Sonne auf der Terrasse und spielte Frisbee mit meinen Hund. Nebenbei blätterte ich durch die Online Kanäle und landete in einem großen Forum. Die Themen kurz durchgesehen und das Smartphone wieder weggelegt. Das kam mir die Idee. Wie wäre es einen kleinen Beitrag zu bringen. Aber was. Mir fiel spontan ein sehr interessantes, kleines Mini-Tool ein, dass ich seit Jahren in Ehren halte. Es was mal vor längerer Zeit mit in einem Set. Erst dachte ich, es sei ein Abfallprodukt, ein Kunststoff Spritzling, der versehentlich in der Packung landetet. Aber die knappe Bild Beschreibung des Beipackzettels enttarnte es als findiges Super Tool. Daraus mache ich ein Quiz, so meine Idee. Ohne große Hintergedanken hielt ich mit der Kamera auf der Ding drauf, legte einen Hintergrund darunter und ab damit: Online! Und wenn schon dann auch gleich auf facebook und instagram. Ich dachte mir nicht viel und eher daran, dass es gleich enttarnt wird und mit einem Gähnen kommentiert wird. Aber das Gegenteil passierte. Wie früher im Rennwagen nahm das richtig Fahrt auf. Startknopf drücken, Gasannahme und Kupplung testen und los geht’s. Die ersten Leute kommentierten. Viele hielten es für einen Deckel einer Ölflasche, eines Klebers oder was es sonst ans Slot-Chemie gibt. Nein! Manche kamen auf die abenteuerlichsten Ideen bis ins Reich diverser Sex Spielzeuge. Also Leute, ihr müsst nicht öffentlich Eure Leidenschaften posten. Slotten reicht doch, um zu wissen, wie der Hase läuft. Ich musste immer mehr Schmunzeln und einen richtigen Raketenstart legte das Quiz im großen deutschen Forum hin. Die Leute fingen an zu rätseln, mitzufiebern.

Genial einfach: Bremsscheiben Einpresstool! Es drückt sie bruchsicher auf die Felgeneinsatz Radnabe.


„What is this?“

Jim Hunt online quiz

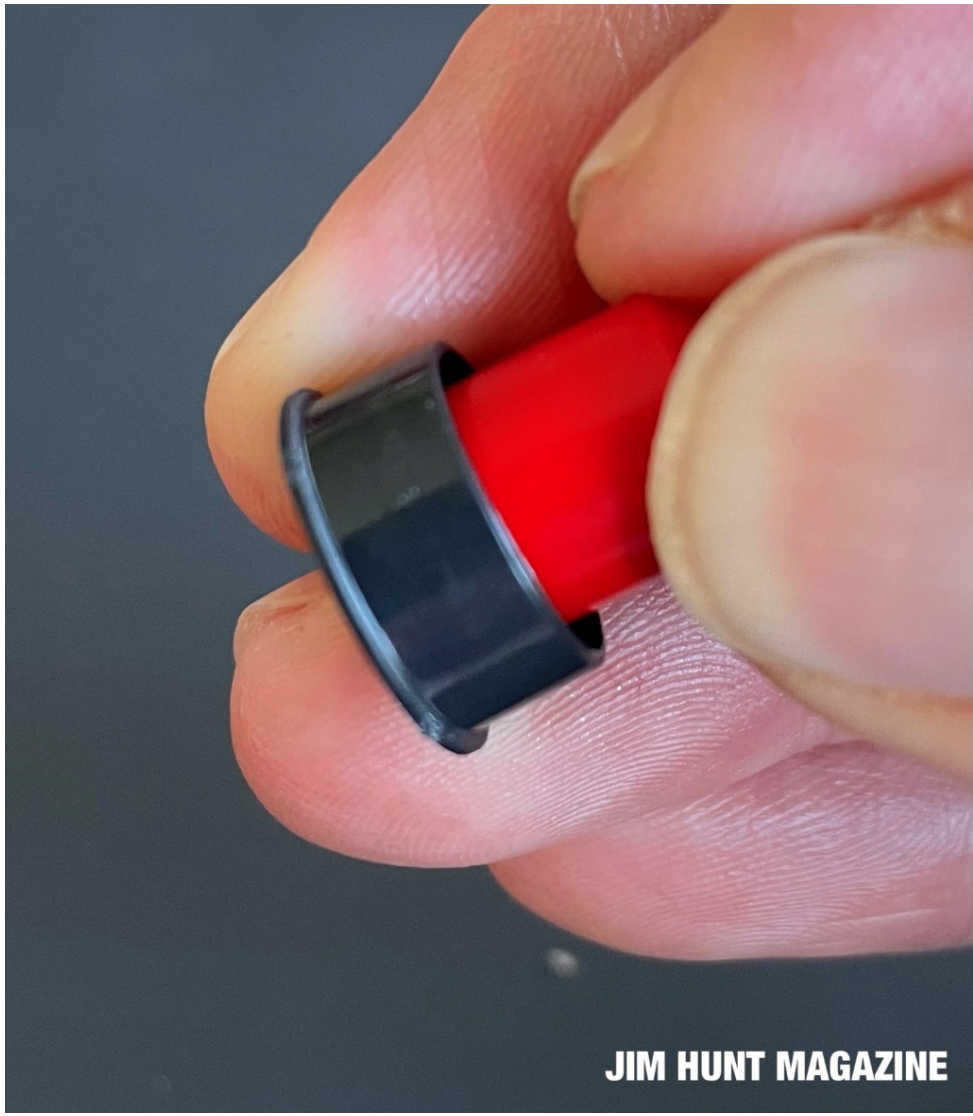
Ich musste mich echt zusammenreißen, dass ich nicht zu viel verriet und beschränkte mich auf knappste Antworten, also kürzeste reduzierte Verneinungen. Der Thread nahm Fahrt auf. Die Seiten wurden mehr. Die Klicks auch. Die Antworten und Ideen sprudelten aus den Leuten heraus und es war schon interessant, welch Aufwand hinter den Kulissen lief. Google Bildersuche und andere fast nachrichtendienstliche Methoden kamen zum Einsatz. Aber keine wusste, was das ist. Ein User hat sogar das Teil daheim und stellte ein Foto ein. Aber er wusste auch nicht, was das war. Er hat es trotzdem aufbewahrt. Die hartgesottenen Experten, die seit ewigen Zeiten Slotten und ihre Autos aufwändig selbst bauen… alle waren dabei und keiner kannte das Tool. Nur ich. Und ich sagte nichts. Parallel beantwortete ich die Fragen der User aus Übersee und anderen Ländern. Deutsch, Französisch und Englisch wechselten sich ab und der Flow nahm zu. Ich musste etwas essen. Mein Hund auch. Im Hintergrund lief ein Ratekrimi, dagegen ist Günther Jauch´s Millionenquiz langweilig. Die Leute kamen mit den abenteuerlichsten Ideen. Sachen, die so unfassbar waren, dass sie schon wieder interessant wurden. Manche fanden es zudem wie Bildungsfernsehen, weil man viele Dinge erfuhr, von denen man vorher noch nie hörte und auch die Google Bildersucher schien den Slot Horizont erweitert zu haben. Mittlerweile war es nach Elf. Elf Uhr abends. Ich verabschiedete mich, ging schlafen. Der Thread blieb offen. Keine kam drauf. Am nächsten Morgen ging es weiter. „Guten Morgen!“ in die Runde und schon lief es wieder. Die User wurden immer mehr und es wurde echt krass: keine kam darauf, was das keine feine Tool bewirken soll. Es gab schriftliche Zusammenfassungen wie damals von Heidi bei der TV Kuppelshow Herzblatt.

„What is this?“

Jim Hunt online quiz

Ich musste mich immer mehr zusammenreißen, ja nicht zu viel zu verraten. Trotzdem sah ich es als meine Pflicht an, den Thread, der mittlerweile sagenhafte 12 Seiten umfasste, anzutreiben ohne nicht zu stoppen. Also lieferte ich doch immer mehr Info… es sollte ja kein Rohrkrepierer werden. Nicht, dass es ich totläuft. Aber das tat es eh nicht. Es lief, die Leute waren dabei, verfolgten, rieten, antworteten und nahmen jede Niederlage sportlich hin. Es war super mit Euch! Dann gab ich doch einen Wink in die richtige Richtung. Wir waren jetzt gut 24 Stunden unterwegs, fast wie in Le Mans. Nickname „Frau Brause“ haute einen raus. Ein einziges langes, zusammengesetztes Wort. Hammer! Er hat es erraten! Glückwunsch und Auflösung in Wort und Bild. Die hatte ich gestern nachmittags schon fertig, da ich nicht dachte, das würde so lange dauern. Was für eine schöne Geschichte so aus dem Nichts. Nach Auflösung kam von einem User der Satz: „Was sollen wir jetzt mit dem restlichen Wochenende machen…‘ fand ich echt schön. Es war schön mit Euch in der lustigen Runde so eine schöne kultivierte und spannende Quiz-Kultur mit erlebt zu haben! Das war besser als jeder Krimi… Manchmal sind einfache Ideen auf der Terrasse eine tolle Sache. So wie das kleine Tool. Da hat sich jemand richtig Gedanken gemacht und viele Jahre nach dem verkauf eine ganze Online Community mit Spannung und viel Rätselspaß bei Atem gehalten. Vielen Dank an Euch alle da draußen, die aktiv oder passiv online mit dabei waren. Es war mir eine Ehre mit Euch vor dem Bildschirm und Tastatur zu raten, egal ob im Office am großen Rechner, mobil zwischendurch mit dem Tablet oder draußen unterwegs zwischendrin per Smartphone. Es hat sehr viel Spaß gemacht!

Als der Fly F40 kam, war das Ding mit im Set. Die Autos kamen damals als Bausatz mit fertiger Karosse aber Bausatz Chassis, vermutlich damals ein Lizenz Ding mit Maranello. Es sah aus wie ein Abfallteil, ein verirrter Kunststoff Spritzling, der versehentlich mit in die Tüte gerutscht ist. Es ist das geniale Ding, um das sich alles drehte…



Kinderleicht und sicher sitzt der optische Rundling im Rundling.

Carrera bringt ganz groß in 124 Zuffenhausener Tradition nach Le Mans. Jim Hunt fährt das weiß schwarze Goldstück am Limit von Physik und Vernunft.

PORSCHE RSR

Porsche 911 RSR

Jim Hunt Magazine®

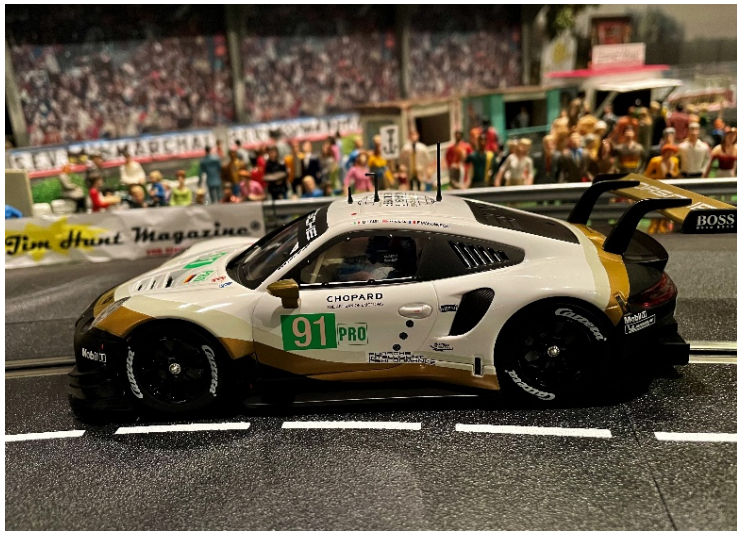
Es gibt Bilder, die vergisst man nie. Ich erinnere mich noch genau, als die RSR in Le Mans antraten und ich mit großem Interessen die Zuffenhausener verfolgte. Die Lackierungen gefielen mir besonders. Es ist eine Mischung aus auffallender Unauffälligkeit und Eleganz. Das Beschränken und der geschickte Einsatz weniger Farben. Traditionelle Basis Rennsportweiß. Edler Auftritt durch wenige Farben, die schöne Kontraste zaubern, die den geschwungenen Formen des Elfers schmeicheln. Der neue Auftritt - in meinen Augen sehr gelungen. Dann rollte dieser Schwarz Gold akzentuierte RSR durchs Bild. Wahnsinn, der muss her! Unbedingt! Wie er wohl klingt? Dann tauchten Videos auf. Ein Mechaniker fuhr hinten stehend auf dem Diffusor mit durch die Boxengasse. Der Motorsound war klar und deutlich zu hören! Gigantischer Klang! So wie ich es liebe! Damit waren die letzten Hürden des Habenwollens überwunden. Er muss einfach her.

Aus allen Perspektiven Perfektion bis ins Detail.

Carrera brachte den RSR auf den Markt und es war auch klar, dass es ihn in 1zu32 wie 1zu24 geben wird. Rothmans. Brumos. Und der Weiß-Rot-Schwarze. Wo blieb mein Favorit? Endlich ist er da! In 1zu24. Hoffentlich kommt er noch in 1zu32! Es gibt Autos, die muss ich einfach haben. Unbedingt und ohne Filter. Jetzt geht es raus aus der Boxengasse. Der Klang des Boxers ist in mir und ich lasse den Wagen ohne Mechaniker… ich hoffe es steht keiner hinten drauf…

Porsche 911 RSR

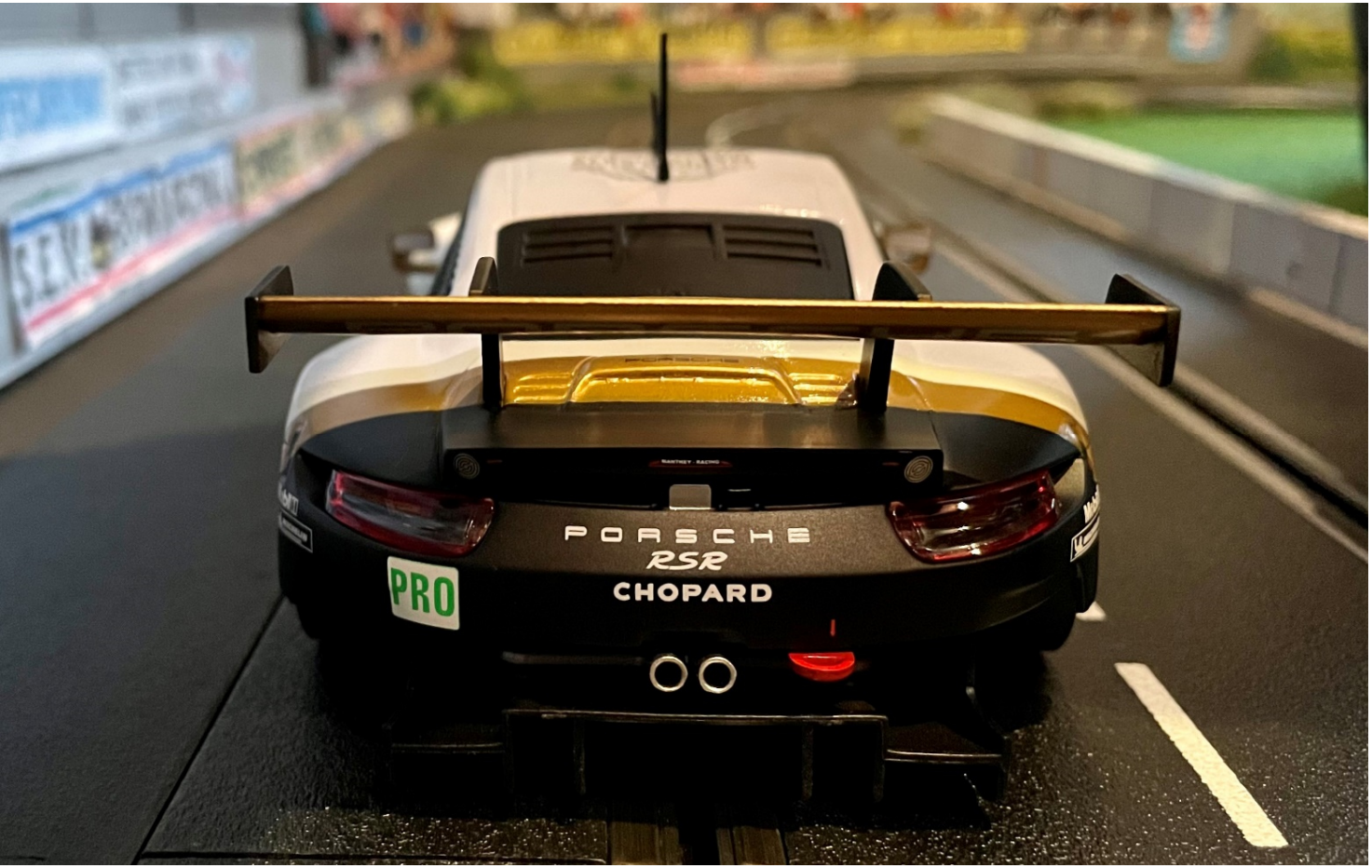
aus den Pits rollen. Ich spiele mit dem Gaspedal und es ist akustischer Wahnsinn, wie sich die Dezibel feinster schwäbischer Ingenieurskunst zwischen den grauen Boxenmauern spiegeln. Das süße Echo ist Musik auf den Ohren und trotz Ohrenstöpsel unter dem Helm ist das Beben, Fauchen und heißere Grummeln präsent. Die Boxengasse ist zu Ende. Jetzt und genieße das Konzert im Rücken. Wahnsinn! Der Boxer faucht in den wildesten Tönen und welch heißeres Abbröckeln… Ok, die 90 Grad rechts ist jetzt zu sehen. Ich bin spt dran… egal, zwei Paddle Stöße links und der Lastwechsel lässt mir das Heck seitlich weg brechen. Ich stabilisiere mit Gaspedal und Lenkrad und rutsche komplett quergestellt durch die Anbremszone. Vollgas! kann ich endlich aufdrehen. Der Boxer Motor im Heck schnurrt seidenweich, bevor er richtig hochdreht und es mich gewaltig in die Sitzschale drückt. Ich drücke das Schaltpaddle rechts und befeuere das Sidewinder Getriebe mit unterschiedlich langen Gängen. Der RSR gehorcht mir aufs Wort und mit absoluter Präzision fährt er die erste Runde auf der langen Strecke an der Sarthe. Nach den ersten Schikanen geht es raus aufs Land und die Hunaudiere lässt nicht lange auf sich warten. Ich drehe die Gänge mit optimaler Drehmoment Kurve aus und lege den letzten Gang ein. Jetzt kommt der transzendentale teil der Strecke. Vollgas Yoga. Das Fahrwerk arbeitet und schluckt die Unebenheiten weg. Im Tunnel absoluter Glückseligkeit geht es mit voll ausgedrehtem letzten Gang und vorbeifliegenden Leitplanken und Bäumen ins Nirvana. Die Sitzschale fühlt sich gut an. Der Boxer im Heck gibt alles und nach einer berauschenden Fahrt kommen die ersten Hinweistafeln, dass man langsam bremsen könne.



Rennsportweiß mit schwarz, gold und etwas silber liefert einen satten Auftritt. Der Spagat aus Understatement gepaart mit einem edlem Look wird vom der heißer brüllenden Auspuffanlage im Heck lautstark übertönt. Leise geht anders. Aber r klingt verdammt schön, so wie ein RSR klingen muss.

Porsche 911 RSR

Ich ignoriere sie und bleibe noch im Vollgas. Porsche Bremsen zählen zu den weltbesten Verzögerungsapparaten und daher bleibe ich noch gelassen in der Sitzschale unter dem Helm. Ein Streckenposten gestikuliert wild. Feuert er mich an oder möchte er, dass ich bremse? Egal, ich schalte mit dem linken Paddle einmal herunter, gebe Zwischengas. Der RSR fängt sich und baut Grip auf. Jetzt folgt der kritische Punkt: Die Reifen greifen richtig übel und… Katapultstart! Auf einem Motorrad wäre das jetzt ein astreiner Highsider geworden, aber im Porsche ist das zum Glück nicht drin. Es geht mit schwäbischer Gewalt nach vorne. Ich ziehe die Gänge durch und lasse den RSR fliegen. Klar im Rennen wäre dieses Manöver uncool gewesen, die Reifen sollen lange halten. Aber zum Fototermin und Streckenposten ärgern war das perfekt. Der Grip der Carrera Slicks ist ein guter Kompromiss. Ich fahre vorsichtshalber zurück an die Box und lasse sie mit Klebeband abziehen und vielleicht noch etwas Spezialöl zum Geschmeidig machen auf die hintern Gummis. Dann glänzt sie wieder mein schwarzes Gold.



Angriffslustig und jederzeit abrufbereit: der RSR

Lässt man den Porsche reuelos über Kuppen, klappt zur Fortsetzung der Zündkurve der Schwingarm des L-Kiel aus. So ist in jeder Fahrlage die Zündspule unter Strom und man kann sich ohne Motorstottern und ohne Kraftverlust auf die Ideallinie konzentrieren. Die Achsen rotieren in wartungsarmen Messing Gleitlagern. Mit etwas Geheimgleitmittel drehen sie noch besser als mit den werkseitig aufgebrachten Fett. Das Getriebe bekommt auch einen Service, damit es wie am ersten Tag noch viele Trainings- und Rennkilometer schnurrt.

BMW M1 *Fly Niki!*

PROCAR

Carrera baut den Superlativ aus Bayern in klein und groß.
Wir zeigen den wunderschönen 124er Rennwagen von Niki Lauda…

BMW M1 PROCAR: Niki Lauda

Jim Hunt Magazine®

Der Genie Streich die M1 im Rahmenprogramm der Formel 1 einzusetzen war damals zunächst eine Verlegenheitsaktion, weil sich durch eine Reglement Änderung die BMWs nicht mehr in ihrer eigentlichen Rennklasse gegen Konkurrenten einsetzen ließen. Die neu entwickelten Rennwagen waren nicht mehr zu gebrauchen, bis die zündende Idee kam, sie eben dem genannten Zweck zuzuführen. In die Cockpits setzte man die Formel 1 Größen und alle traten in diesem Art Markenpokal gegeneinander an. Es ging richtig heftig zur Sache und es wurde mit Haken und Ösen gefahren. Der Sound des bayerischen Mittelmotor Sechszylinders ist bis heute legendär perfekt, so dass neben der optischen auch die akustische Show voll auf ihrer Kosten kam. Optisch ist der M1 ein absolut gelungener

Schwarze Rennspeichen Felgen mit silberfarbigen Hörnern und Zentralverschlüssen spendieren dem weiß leuchtrot lackierten Marlboro M1 von Lauda einen sehr edlen Look. Die Formen des BMW sind zeitlos schön und legendär in der Historie des Motorsports. Er kommt nie aus der Mode und ist immer schön anzusehen und noch besser anzuhören, wenn sein Sechszylinder Mittelmotor unter Volllast läuft. Ein Klang für die Ewigkeit.

BMW M1 PROCAR: Niki Lauda

Jim Hunt Magazine®

Wurf und seine zeitlose Form war schon immer schön und das wird sie für immer bleiben. Diesmal werfen wir einen Blick auf den Wagen des unvergessenen Niki Lauda. Er verpasste seinem Wagen das Marlboro Design, das in der Digital124 Version markenlos ausgeliefert wird. Es ist keine große Sache auf dem Nachrüstmarkt die geeigneten Decals aufzutreiben, wenn man ihn in den authentischen Look von damals versetzen möchte. Jugendschutz hin oder her. Lizenzen hin oder her. Jeder erkennt sofort das markante Design der Zigarettenmarke mit dem weißen Dreieck auf Neonroten Grund. Optisch bringt es Lauda´s M1 mit schwarzen Speichen Felgen und silberfarbigen Felgenhörnern in die ganz große Liga des optischen Seins. Zusammen mit dem neonrot-weißen Farbkonzept wirkt

Die dynamische Keilform mit tiefer Front und ansteigender Linie bis hinauf zum Heckflügel, das Styling des M1 ist ein absolut gelungener Wurf. Das Fahrverhalten des Motorsport Klassikers von Carrera ist souverän. Seine breite Spur und sein ausgewogenes Fahrverhalten machen Freude auf jeder Strecke. Egal ob man auf Geniesertour oder im Rennmodus mit dem Messer zwischen den Zähnen antritt. Eines der besten und schönsten Autos, das je für den Rennsport gebaut wurde.

BMW M1 PROCAR: Niki Lauda

das Schwarz der Felgen, des Front und Heckspoilers, den schwarzen Spiegeln und den Scheibenrahmen hervorragend und passt wie das Tüpfelchen auf das „i“. Damit Niki nicht alleine fährt, haben wir ihm Clay Regazzoni im M Design mit auf die Runden geschickt.

Es ist eine besondere Ehre die beiden unvergessenen Helden aus der damaligen Formel 1 noch einmal zusammen auf die Reise zu schicken. Lauda hatte damals Werbung für seine eigene Fluglinie auf dem Wagen und die Sonnenblende an der Frontscheibe ist mit seinem Dauersponsor „Parmalat“ versehen. Niki und das Parmalat Käppi waren fast bis zu seinem Tod Lebenspartner und man hatte den Eindruck, die Kappe trägt er rund um die Uhr. Erst in den letzten Jahren war wohl der Vertrag mit den Nudelhersteller aus und ein

Volles Rohr geht es durch die Kurven, egal wie sich ihr Radius gestaltet. Der M1 macht stets eine gute Figur und hat Reserven im Grenzbereich. Das dicke Rohr im Heck lässt den Klang des Sechszylinders sehr schön wirken. Manchmal entweicht die eine oder andere Stichflamme, wenn man schaltet oder in den Schubbetrieb übergeht…

BMW M1 PROCAR: Niki Lauda

anderes Sponsoren Logo zierte seine Mütze, die er so gut wie immer aufhatte. Der eigenwillige Österreicher hatte immer etwas zu sagen und es scherte ihn nicht immer, was die anderen von seiner Meinung hielten. Es war ein Fahrer vom alten Schlag, der nicht nur auf der Rennstrecke austeilte, sondern auch verbal seine Ansichten zum Besten gab. Ohne Filter, geradlinig so wie man es auch von Walter Röhrl kennt. Zum M1 von Carrera Digital gibt es nicht viel zu sagen, außer dass es ein absolut geniales Auto ist. Optisch wie technisch wird man auf der Bahn seine Freude haben und im ganz großen Maßstab gelassen über die Rennstrecke gleiten können. Die Slicks haften gut, das Sidewinder Mittelmotorkonzept liefert einen zuverlässigen Antrieb und der ausrückbare L-Kiel Schwingarm hält stets Kontakt zum Strom, das dem Bayern einen zuverlässigen Zündfunken in die doppelt gestalteten Schleifer liefert. Es gibt mittlerweile eine ordentliche Zahl an großen M1 und wir freuen und auf jeden einzelnen Neuzugang für die Carrera Startfelder. Mehr Details finden sich in früheren Jim Hunt Ausgaben…

Langer Radstand, flacher Bug und wunderschöne Linien machen nicht nur optisch einen soliden Eindruck. Der BMW läuft sehr ruhig auf langen Geraden und lässt sich auch in Kurven nicht so leicht aus dem Konzept bringen. Egal ob hart und eng über die Curbs oder weite Radien. Er macht alles mit und setzt dem Fahrer ein Grinsen auf.

I

IN

Welche Konfiguration passt zu mir?

A

ANGLE

Gibt es Vorzüge? Nachteile?

S

SIDE

Ist es egal, was ich fahre?

L

LINER ?

W

WINDER ?

W

WINDER ?

Inliner, Sidewinder, Anglewinder?

Welche Konfiguration ist die Beste? Das ist nicht so einfach zu beantworten und das muss jeder für sich entscheiden. Dann brauchen wir nichts dazu schreiben! Doch! Es macht Sinn sich damit zu beschäftigen, um das perfekte Konzept für sich zu finden. *Eine Frage des Fahrstils, der Bedürfnisse und des Geschmacks*, ob man lieber das Eine, das Andere oder das ganz Andere favorisiert. Eine pauschale Empfehlung auszusprechen ist unmöglich. Jede Konfiguration hat ihren eigenen Charakter. Von Vor- und Nachteilen zu sprechen, wäre bevormundend und nicht zielführend. Eine Grundüberlegung und Ausprobieren, womit man warum am besten zu recht kommt und mit was weniger oder gar nicht… Kauft man ein Serien Slotcar kauft man zugleich die Konfiguration mit. Sie ist meistens vorgegeben durch den Hersteller und der macht das auch nicht, weil er sie diktieren möchte, sondern weil es oft die Platzgegebenheiten im Slotcar vorgeben. Nicht jedes Konzept passt in jedes Auto. Je nach Modell sind die Raumverhältnisse unter der Haube begrenzt und das Inlet soll zudem schön aussehen. Nicht jeder startet in der Zombie Klasse: Hauptsache schnell und hässlich mit ausgeweideter Hütte. Die Gangart gibt es auch und wenn sich Gleichgesinnte finden ist das für die eine schöne Sache. Es gibt aber auch Hersteller wie NSR, der bietet seine Autos (bis auf die F1) ab Werk in drei Konfigurationen zum Kauf an. Hier kann der geneigte Rennstall Besitzer ordern, was ihm besser zusagt. Slot.it bietet verschiedene Motorträger als Tuningteile an. Wenn es die Platzverhältnisse im Auto erlauben, kann man umbauen, falls man „anders“ angetrieben fahren möchte. Das kann sich positiv wie auch sehr negativ aufs neue Fahrverhalten auswirken.

Slotcars abstimmen ist eine kleine Wissenschaft für sich und dann auch wieder nicht. Der entscheidende Parameter ist und bleibt neben allen technischen Möglichkeiten im Auto und seiner Kraftstoff Versorgung der Fahrer. Wie ist der Fahrstil, die Bedürfnisse und nicht zuletzt wie gut sind die Reflexe plus Geschicke? Es wäre vermessen zu behaupten, ein bestimmtes Konzept ist das Wort des Slot Gottes und damit muss man schnell sein. Ich bin schon Rennen gefahren und habe mit den unmöglichsten Möhren (gestellte Autos) gewonnen, weil ich mich auf die Eigenheiten des Wagens schnell einstellen und das Maximum herausholen konnte. Zudem habe ich manch experimentelle Konzepte versucht: das Handling war derart grausam, dass ich schnell wieder zurückgebaut habe. Dann lief es wieder optimal. Ein individuelles Herantasten, ob man Inliner, Sidewinder oder Anglewinder fährt… Ausprobieren! An alle die das ausprobieren möchten. Glückwunsch! Ein Parameter, der alles durcheinander würfelt. Das solide Abstimmen eines Chassis, der Übersetzung, die Reifen aufbereiten und was noch so alles gemacht, getrickst, gefeilt und optimiert wird beginnt von vorne. Jetzt muss man die gewohnten Pfade des bekannten Autos verlassen und mit dem neuen Umbau, der neuen Balance, dem neuen Charakter neu zurecht kommen. Das dauert und kann viel Zeit und Nerven kosten. Material auch, wenn die damit neu eingekauften Abflüge in die Botanik teuer einhergehen. Wenn das Rennauto erst schön „inline“ fährt, dann fies „anglewind“ ausbricht und final „sidewind“ im Unterholz einschlägt. Der Fahrer ist und bleibt der größte Pluspunkt oder Fehler im System. Man darf sich da nichts vormachen…

Zudem kommt es darauf an, welche Übersetzung man fährt. Die hängt ab von den Streckengegebenheiten, dem eingesetzten Motor, den Reifen und was noch eine Rolle spielt: dem Platz im Slotcar. Zudem was hilft eine zu scharfe Übersetzung, wenn die Kraft in endlosen Burnouts verpufft. Was, wenn die zu lange Übersetzung dazu führt, dass der Motor nie ausdrehen kann, weil die Geraden der überschaubaren Bahn zu kurz sind. Auch hier ist Balance gefragt. Das alles in einem Artikel unter einen Hut zur bringen ist unmöglich. Jedes Antriebskonzept offeriert Tuningmöglichkeiten, die so individuell sind wie das Konzepte selbst. Fährt man einen Standard Motor mit normaler Gehäusegröße oder einen Longcan Big Block? Oder einen kompakten in flachen Gehäuse, weil nicht mehr Platz vorhanden ist. Welche Drehzahl? Welches Drehmoment? Ein weites Feld, das man ergründen kann aber nicht muss.

Zunächst ein kleiner Überblick, was womit gemeint ist. Es gibt drei verschiedene Motor/Getriebe Systeme im Slotcar. Inliner IL, Sidewinder SW und Anglewinder AW. Der jeweilige Name ergibt sich aus der geometrischen Anordnung, wie der komplette Antriebsstrang im Chassis verbaut ist. Daraus ergeben sich verschiedene Charakteristika im Fahrverhalten, die durch die unterschiedliche Gewichtsverteilung und somit Balance des Wagens und auch der Motor Rotation beim Beschleunigen und Bremsen entstehen.

x

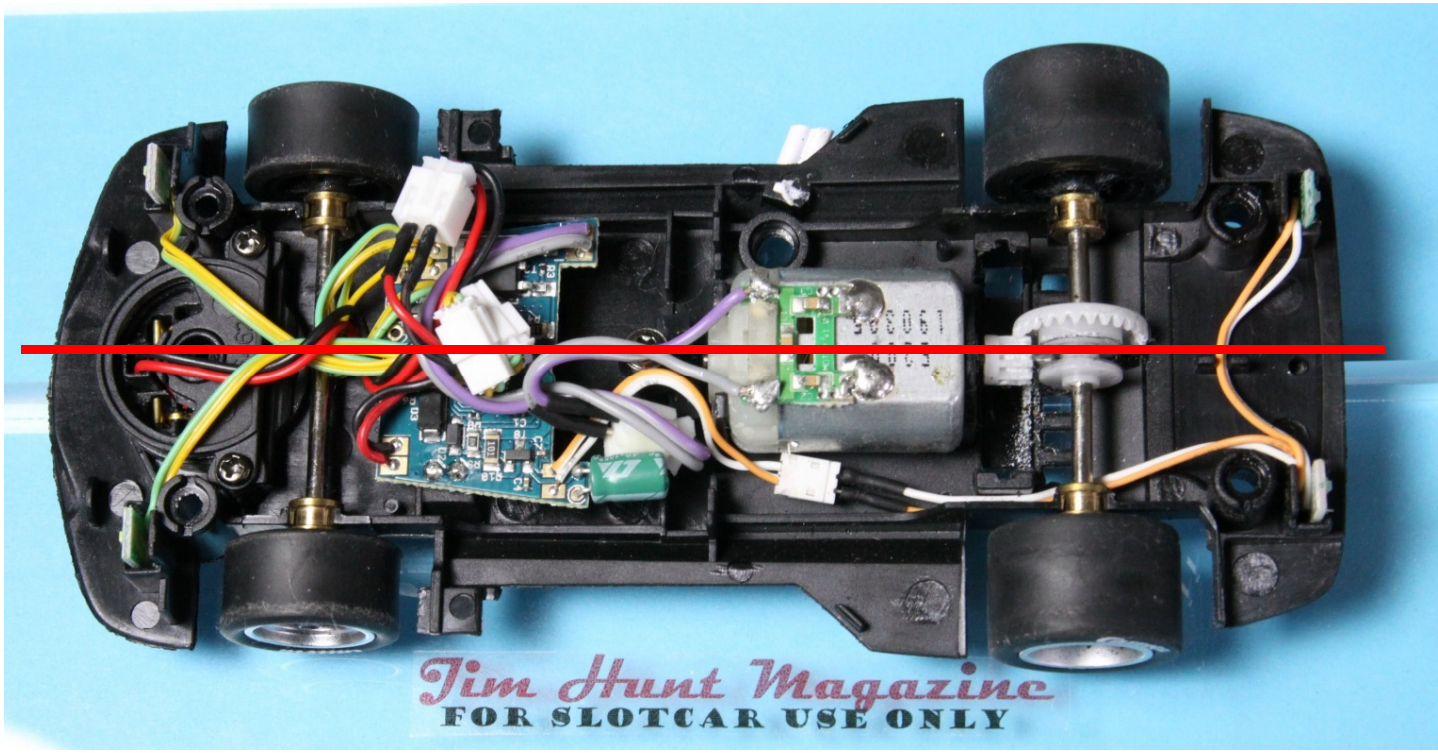
Inliner: IL

Diese Bauart findet sich in vielen Serienslotcars. Der Motor sitzt zentral als Mittelmotor vor der Hinterachse und ist längst zur Fahrtrichtung eingebaut. Die Massen sind in der Mitte des Wagens schwerpunktgünstig neutral untergebracht. Das Getriebe sitzt mittig platziert im Zentrum der Hinterachse. Ein einfaches Konzept, das schön arbeitet und zuverlässig funktioniert und daher so häufig zu finden ist. Zudem passt ein Motor oft ins Zentrum des Wagens, weil man unter dem Cockpit tricksen kann, wenn es eng zu geht.

Charakter

Kritisch können der Start- und Bremsvorgang sein. Die Rotation des IL Drehkolben Slot Motors verläuft senkrecht zur Fahrtrichtung. Wenn er stark beschleunigt oder bremst, entsteht ein seitliches Kipp Moment zur Fortbewegungsrichtung, das die Balance stören kann. Das Auto wird in dem Moment kurz unruhig. Manchmal kann das Heck ausbrechen. Fährt man beispielsweise Carrera Digital132 Inliner magnetfrei im analogen Modus, kommt bei manchen Modellen beim Anbremsen vor Kurven das Heck. Es bricht kurz seitlich weg, obwohl man noch auf der Geraden ist. Darauf kann und sollte man sich einstellen, dann geht's gut um den Kurs. In Kurven eine interessante Sache, die man generell bei IL wissen sollte. Je radikaler das Bremsen oder Beschleunigen, desto fieser kann der Lastwechsel Kick des Hecks ausfallen. Fährt man gleichförmig rund, tritt dieses Phänomen nicht auf, weil kein radikaler Lastwechsel im Motor stattfindet.

Motor Rotation senkrecht zur Fahrtrichtung



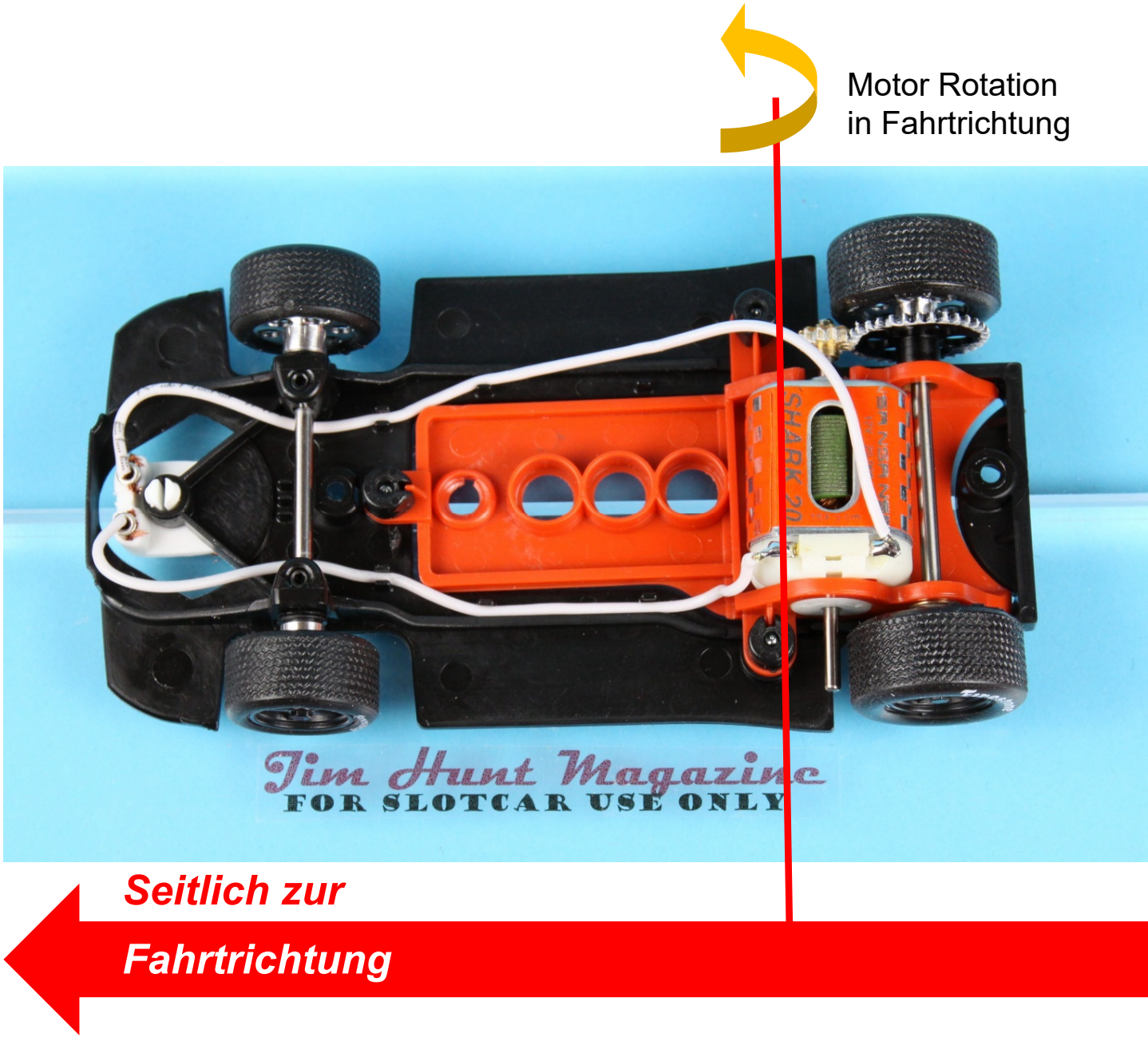
In Linie zur Fahrtrichtung

Sidewinder SW

Diese SW Bauart findet sich in einigen Serienslotcars. Der Motor sitzt quer eingebaut als Mittelmotor vor der Hinterachse. Die Masse des Aggregats bringt maximalen Druck auf die Hinterachse. Das Getriebe sitzt mit einem Achsrad auf einer Seite der Hinterachse, direkt neben einem Hinterreifen. Ein Konzept, das seidenweich arbeitet und zuverlässig funktioniert. Der kleine Getriebe Service zwischendurch kann ohne Ausbau der Karosse durchgeführt werden.

Charakter

Die SW Konfiguration erweist sich schon auf den ersten Fahrmetern als besonders durchzugsstarkes Konzept. Der Motor dreht sehr spontan hoch, der Antritt beim Beschleunigen ist sehr gut und meist ist der Drehzahlolymp sehr konstant und liniear erreicht. Die Bremse fühlt sich auch sehr direkt an. Das beim IL beschriebene Kipp Moment beim Beschleunigen und Bremsen gibt es hier nicht, da der Drehkolben Slot Motor in die Fahrrichtung rotiert.



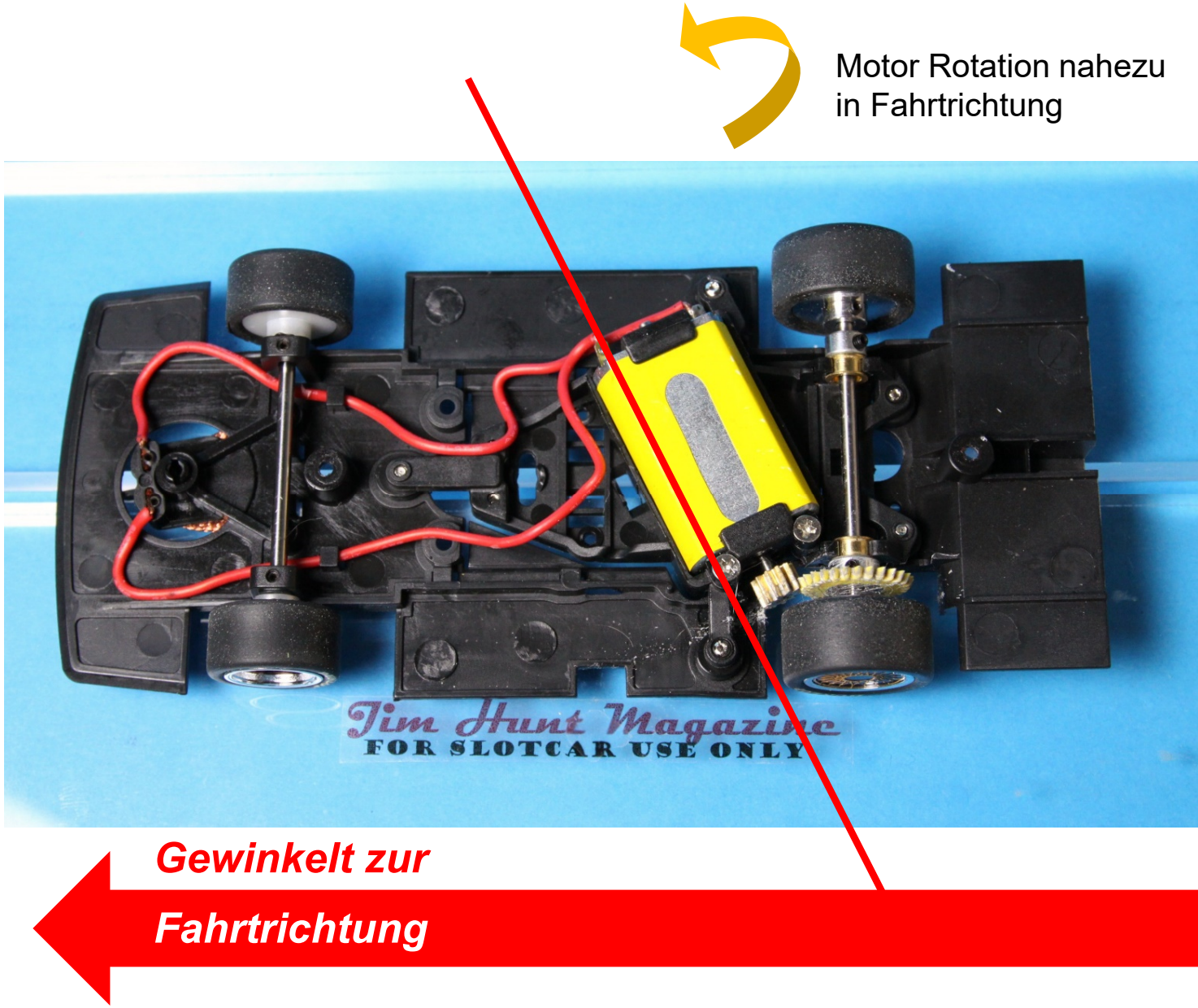
Anglewinder AW

Ein Anliegen vorab: Anglewinder und bitte nicht Angelwinder! Das kommt von „Angle“ (engl. Winkel) und hat nichts mit höheren Weihen eines „Angels“ (engl. Engel) zu tun.

AW finden sich in manchen Serienslotcars. Der Motor sitzt in einem bestimmten Winkel (Angle) schräg zur Hinterachse. Die Masse des Aggregats bringt einerseits Druck auf die Hinterachse und verschiebt sie zugleich nach vorne in das Chassis. Das kann zu einer neutraleren Balance im Vergleich zum SW führen, muss aber nicht sein. Das Getriebe sitzt (wie beim SWr) mit einem Achsrad auf einer Seite der Hinterachse, direkt neben einem Hinterreifen. Die Zähne des Achsrades sind in einem bestimmten Winkel gefräst, damit sie mit dem schräg eingreifenden Motorritzel harmonieren. Der kleine Getriebe Service zwischendurch kann ohne Ausbau der Karosse durchgeführt werden.

Charakter

Diese Konfiguration erweist sich schon auf den ersten Fahrmetern als leistungsstarkes Konzept. Oft werden potente Longcan Motoren verbaut, die viel Druck mobilisieren können. Der Motor dreht spontan hoch, die Beschleunigung ist gut und der Drehzahlolymp flott erreicht. Die Bremse fühlt sich direkt an. Das bereits beschriebene IL Kipp Moment beim Beschleunigen und Bremsen gibt es hier nicht, da sich der Drehkolben Slot Motor fast in Fahrrichtung rotiert.



DTM

Wehmut: Die allseits beliebte Rennserie stellt sich neu auf. Wir drehen finale Runden im Audi RS4 und BMW M4. Mit Carrera und Euch leben die tollen Startfelder ewig weiter.

Audi RS4 vs. BMW M4

Es hängen traurige Wolken über der Rennstrecke. Die DTM erfindet sich neu und ab diesem Jahr stellen andere Autos die Startfelder. Jeder Abschied ist zugleich die Geburtsstunde der Erinnerung. Carrera hat die Startfelder mit den wunderbar ausgereiften DTM Boliden von Audi, BMW und Mercedes sehr ausgiebig für uns alle realisiert und es machte und macht bis heute sehr viel Freude mit einem der deutschen Premium Hersteller im Renntrimm die Runden auf der Strecke zu drehen. Jeder Wagen hat seinen eigenen Charakter und trotzdem sind unter der Haube identische Komponenten verbaut, die eine gewisse Chancengleichheit trotz Unterschiede in der Balance und somit im Handling zu offenbaren. Das Rezept und die richtige Formel, die sich zu einer respektablen Rennserie zusammengefügt hat. Wir berichteten seit Jahren über die bunten DTM Startfelder. Carrera wurde nie müde die neuen Versionen zu bauen. Die Autos sind out of the box sehr

Der Ingolstädter nimmt die Kurven radikal, egal ob die weite, schnelle Außenlinie oder radikal eng über Curbs. Der Audi RS5 macht in allen Belangen sehr Freude. Auch die aktuell neue Castrol Version liefert optisch wie fahrdynamisch voll ab. Es ist eine Frage des Geschmacks ob man den einen oder den anderen Bayern fahren möchte. Um dem aus dem Weg zu gehen ordert man am Besten beide. Dann hat man einen Gegner an der Bahn und hat im Ernstfall die Option das Cockpit zu tauschen.

Audi RS4 vs. BMW M4

gut aufgestellt und möchte man sie ohne MTS Fahrhilfe bewegen ist das auch kein Problem. Länge läuft und die solide Konstruktion macht auf endlosen Runden immer aufs Neue Freude, ohne dass man viel an den Autos machen muss. Der übliche Ölservice der mechanischen Komponenten und das Pflegen der Reifen ist alles, was es braucht, um gegen andere oder alleine im Trainingsmodus ein breites erfülltes Grinsen unter den Fahrerhelm gezaubert zu bekommen. Die Carrera DTM sind ausgereifte Rennwagen, die optisch immer weiter verfeinert wurden und ein Niveau erreicht haben, das sich mehr als Sehen lassen kann. Die vielen feinen Details in der Bauform als auch bei den Bedruckungen sind erstklassig in dieser Wagenklasse und dazu die Gewissheit, dass die Autos einiges abkönnen machen sie zu einem erfolgreichen Gesamtpaket. Ihr Erfolg gibt ihnen Recht, keine andere Rennserie stellt ein vergleichbar großes Startfeld wie die DTM von Carrera.

Markanter Kühlergrill in Schwarz, rote seitliche Bugflaps und eine solide Spoiler Lippe, die zugleich als robuster Stoßfänger fungiert. Der exponierte Heckflügel ragt nach hinten aus der Karosserie, dafür integriert er sich seitlich solide in die Außenlinien. Wer den Wagen nicht in unzählige Überschläge verwickelt, hat darum keine Verlustängste. Die solide gesteckte Flügel können wieder montiert oder als Ersatzteil ersetzt werden…

Audi RS4 vs. BMW M4

Trotz aller Rennsportoptimierung im Formenbau sind die vertrauten Silhouetten der vertrauten Sportcoupés von Audi, BMW und Mercedes noch erkennbar. Diese Erfolgsformel funktioniert seit man die DTM damals erfand. Jetzt heißt es leider Abschied nehmen von diesen wunderschönen Autos, denn die Rennserie geht in eine neue Runde mit anderen Wagen. Die Autos werden jetzt größer. Und mit der Zeit werden wir uns sicher auch an dieses Format gewöhnen. Ein Lichtblick ist da. Carrera hat bereits die Formen der neuen Autos am Start und wenn sich da noch etwas Neues tut, werden sie hoffentlich auch diese Autos bauen um an Ihre Erfolgsformel DTM im Slot anzuknüpfen. Ich bin mir sicher, dass die bestehenden Autos nicht verschwinden werden. Die werden weiterhin bei Rennen ihre Runden drehen und es wird erst eine Zeit dauern, bis diese enorme Auswahl an Autos von den neuen Modellen in der Quantität abgelöst wird. Daher

Der Münchner aus der M Abteilung kommt mit einem grimmigen Blick und der markanten Niere ums Eck geschossen. Taucht der M4 im Rückspiegel auf, ist Vorsicht geboten. Der kompakter wirkende BMW ist eine Maschine für die Überholspur. Trotzdem hat er es nicht leicht mit dem Audi. Auch in Ingolstadt weiß man, wie man schnelle, konkurrenzfähige Rennautos baut…

Audi RS4 vs. BMW M4

Jim Hunt Magazine®

beschränkt sich der Abschied von den bestehenden drei Automarken in der DTM Autos darauf, dass keine weiteren Designversionen mehr kommen dürften. Noch sind sie zu haben und noch gibt es eine sehr großzügige Auswahl an verschiedenen Modellen von Audi, BMW und Mercedes. Digital132 oder analog Evolution kann man damit den Charme der vertrauten Wagen als Slot DTM Rennfahrer weiter erleben. Das ist nur ein Pluspunkt unserer großen, breit gefächerten kleinen Leidenschaft. Wer technisch noch weiter aufrüsten möchte findet zudem die Möglichkeit die bestehenden DTM Autos durch Tuningteile von Fremdanbietern auszustatten. Egal ob es dabei um L-Kiele, die Reifen oder gar die Hinterachsen mit Alufelgen, Felgeneinsätzen und anderen Getriebeabstufungen geht. Alles eine Frage des Aufwands, den man betreiben möchte. Wer das alles nicht machen möchte ist mit der Basis sehr gut aufgestellt. Egal wie man das Thema angeht: was der Eine macht, müssen alle machen. Sonst egalisiert sich der Wettbewerb durch ungleiche Waffen. Daher fahren wir seit Jahren die Autos im Serienzustand ohne

Der solide Heckdiffusor schließt den BMW nach hinten ab. Fährt man bei Digital132 Rennen von hinten auf, zeigt sich die Heckpartie des Bayern rustikal unbeeindruckt. Das sind die Dinge, die Carrera DTM Autos ausmachen. Optisch sehr schön gebaut, solide konstruiert und auf der Strecke wunderbar zu fahren. Eine Formel, die sich seit Jahren erfolgreich durchgesetzt hat. Wir hoffen, dass auch die neue DTM von Carrera mit vielen schönen Wagen gestaltet wird…

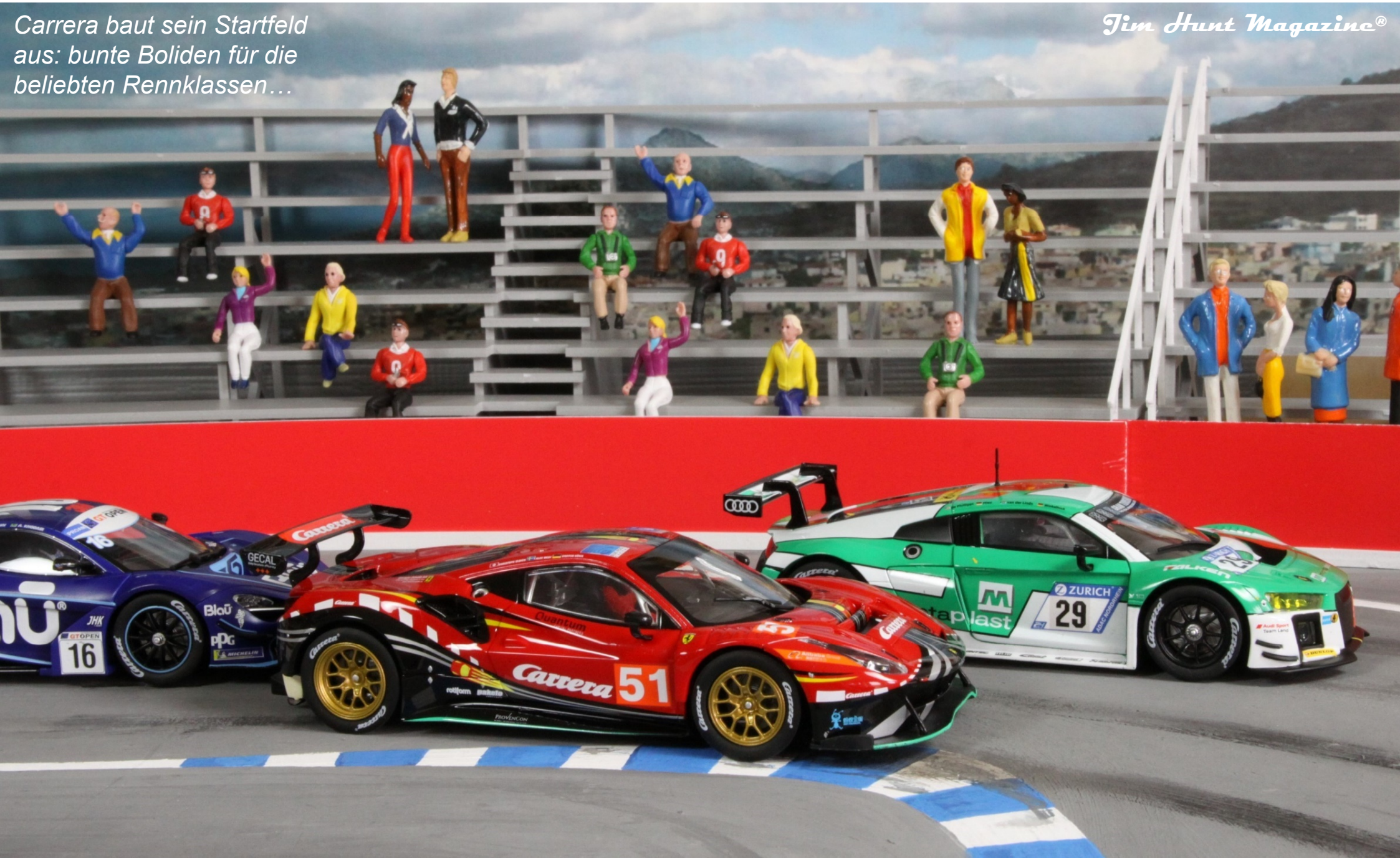
Audi RS4 vs. BMW M4

Magneten und optimieren lediglich die vorhandenen Dinge mit einfachen Mitteln. Wenn das alle machen, haben wir alle mit dem gleichen technischen Standards zu beweisen, wer der beste Fahrer ist. Darum soll es letztendlich gehen. Die ausgereiften DTM Boliden von Carrera sind sehr schön zu fahren. Man kommt sehr schnell mit jeden Charakter der drei Wagenmarken zurecht. Dann kann man sich immer weiter im Grenzbereich an das Maximum heranarbeiten und versuchen im Rennen gegen die Konkurrenten zu bestehen. Wer unter dem Strich die Nase vorne hat? Ich habe schon Rennen mit Audi, mit BMW und auch mit Mercedes gewonnen. Jedes der drei Sportcoupés macht mir viel Freude und nach ein paar Runden sind die Grenzen ausgelotet. Dann geht's zum Angriff…

Gretchenfrage: Wer hat die Nase vorne? Obwohl jeder DTM Bolide einen eigenständigen Charakter im Fahrverhalten behält, findet sich unter der Haube eine identisch technische Basis: Motor, Getriebe und Räder sind bei Carrera gleich, was eine solide Basis für Chancengleichheit und zugleich Erhaltung markanter Unterschiede im Fahrverhalten liefert. Einfach ausprobieren und sich durch die drei Wagenmarken Audi, BMW und Mercedes fahren. Dann wird man feststellen, dass jeder seine Eigenheiten besitzt und man trotzdem nicht daran vorbeikommt: Man muss alle haben…

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck



Carrera baut sein Startfeld aus: bunte Boliden für die beliebten Rennklassen…

Jim Hunt Magazine®

Audi R8 LMS Ferrari 488 GTE McLaren 720S GT3

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

Beginnen wir mit dem A wie Audi. Der R8 ist ein ausgereiftes Supersport Gerät, das auch nach seinem Facelift vor einiger Zeit, den Tugenden des Vorgängers in Nichts nachsteht. Carrera hat dem Mittelmotorwagen aus Ingolstadt perfekte Tugenden für seinen Einsatzbereich mitgegeben. Er ist ein vielseitiger Alleskönner, der auf der Langstrecke seinem Kürzel LMS gerecht wird. Er meistert die Hatz über die lange Distanz mühelos, egal ob die Stints über Stunden oder gar rund um die Uhr gehen. Seine absolute Ausgewogenheit liefert eine solide Basis für Einzelfahrer wie Teams, weil man mit dem sehr bequemen Charakter auf der Rennstrecke sehr gut zurechtkommen kann. Der Audi ist immer gut durchschaubar im Fahrverhalten und sein Grenzbereich kommt erst spät und bleibt transparent. Keine

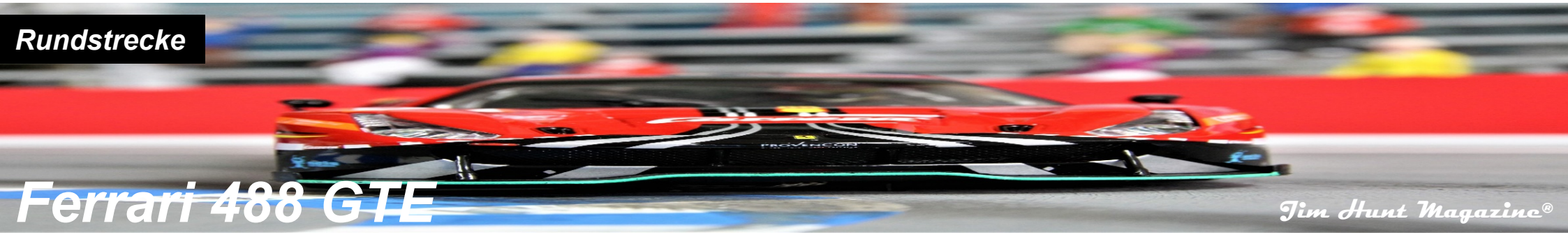
Innen, außen, weit oder eng. Öffnend und schließende Radien. Mit dem R8 lassen sich alle Kurven souverän meistern. Die aktuelle Designversion in grün weiß mit einem roten Streifen wirkt frisch, aufffallend und zusammen mit den schwarzen Sport Speichen Felgen verschmelzen die Räder zu einer martialisch wirkenden Einheit. Grip in allen Lagen: etwas anschleifen oder mit Klebeband abziehen und schon geht es ordentlich rund in den Radhäusern und der Piste.

Audi R8 LMS

Jim Hunt Magazine®

bösen Überraschungen in Kurven, egal welchen Radius oder Charakter sie beschreiben. Der R8 bleibt gelassen auf der Ideallinie und man muss ihn schon ordentlich reizen oder mit sehr müden Reifen unterwegs sein, damit man sein Heck böse zum Ausbrechen bringt. Zieht man das schwarze Gold in der Box mit Klebeband ab, ist wieder genügend Grip auf der Hinterachse für den Angriff auf die Konkurrenz zurück. Trotz aller Langläufer Qualitäten ist der Ingolstädter auch sehr gut auf kürzeren Distanzen einsetzbar. Sein solides Handling ist nicht nur für die Langstrecke ideal. Er lässt sich auch aggressiv am Limit der Physik bürsten, also so gut wie bei jenen Rennen, die nicht die Gelassenheit von viel Zeit bieten. In Summe ein perfekter Alleskönner und das macht ihn zum kompletten Rennwagen in seiner Klasse. Klasse ist auch die Optik der aktuellen Designversion: weiß grün mit rotem Akzent und brutal schwarze Rädern liefern einen tollen Look.

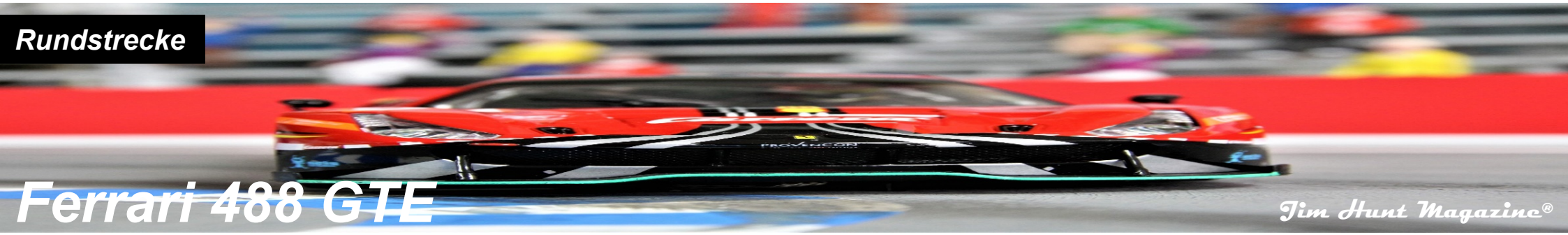
Kurz, kompakt und schnell in allen Lagen: Der R8 punktet mit einem neutralen Fahrverhalten und Allroundeigenschaften. Er kann Langstrecke mit Ausdauer und langen Stints genauso gut wie deutlich kürzere Renndistanzen mit aggressiverer Gangart. Der Audi steckt alles weg und bleibt dabei gut beherrschbar. Sein durchschaubarer Grenzbereich hilft dabei ungemein, die Limits im Cockpit hoch zu stecken. Diese Version gewann die 24 Stunden am Nürburgring. Vielleicht wagt jemand das mit dem Auto erneut nachzumachen?



Ferrari 488 GTE

Der 488er aus Maranello kann am Limit noch eine Spur aggressiver bewegt werden als der Audi. Der Ferrari mit seinen ausladenden Dimensionen kann noch später vor Kurven anbremsen, ohne den Piloten im Richtungswechsel vor unlösbare Aufgaben zu stellen. Dank der Breite bei Schultern und Spur lässt es sich gut abgestützt zügig durch alle die Radien treiben. Die Reifen mobilisieren guten Grip und auch ohne MTS Fahrhilfe ist da vieles drin. Auf Geraden zieht der Mittelmotor voll durch und bringt den Italiener auf Maximalspeed, wie es sich gehört. Die aktuelle Designversion mit Carrera Logos und Slot Schienen auf der Außenhaut wirkt zusammen mit dem Rot und dem Gold der Felgen wunderbar auffallend und edel zugleich. Die Spoiler Lippe und die Seitenschweller in Mintgrün liefern einen

Es sieht aus, als ob der 488er mit seinem gierigen Maul die Straße frisst. Ein beklemmendes Bild im Rückspiegel, wenn der Ferrari zur Attacke heran bläst. Die mintgrüne, geschwungene Lippe setzt einen optischen Akzent und sie ist zugleich hart im Nehmen. Sie wächst aus dem soliden Chassis: Anschieben, rempeln … kein Problem. Fahrdynamisch wie optisch ist der GTE eine gelungene Kombination, die Enzo Ferrari´s Tugenden hoch hält: Siegen, siegen, siegen! Forca Ferrari!



Ferrari 488 GTE

tollen Kontrast zum Farbkonzept. Über die Schultern und nach vorne hin sind die deutschen Farben sehr schön ins Design integriert und der Quantum Schriftzug an der Fahrertür macht klar, wer hinter der schönen Interpretation des 488ers steckt. Wir haben den Ferrari seit einer Premiere auf der Nürnberger Messe vor einigen Fahren regelmäßig in nahezu allen Versionen vorgestellt. Der 488er ist von allen bisherigen GT aus Maranello, die solideste und zugleich schnellste Fahrmaschine. Diese Variante ist optisch eine der Schönsten, wenn nicht der absolute Favorit im Feld aller bisher erschienenen 488er Designs. Aber das ist absolute Geschmackssache und jeder Fan wird hier seine Prämissen anders setzen. Wer noch nie Ferrari gefahren ist… Es wird Zeit, das zu tun!

Optisch äußerst aufregend und gelungen gestaltet geht der 488er fast wie auf Schienen durch alle Kurven. Nein, wir fahren mit ausgebauten MTS und das zeigt erst das Potential des nahezu perfekten Ferrari. Er ist eine brutale Fahrmaschine mit viel Potential und man kann mit ihm deutlich später bremsen als andere. Er geht ohne Murren und ohne Zicken angriffslustig durch den Richtungswechsel und zeigt der Konkurrenz die breite Schulter. Seine solide Ausgewogenheit und dazu die Kämpfernatur eines Gladiatoren machen den Italiener zur Siegermaschine. Geheimtipp, falls es noch geheim sein sollte, was dieser Wagen im Rennen kann.

www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

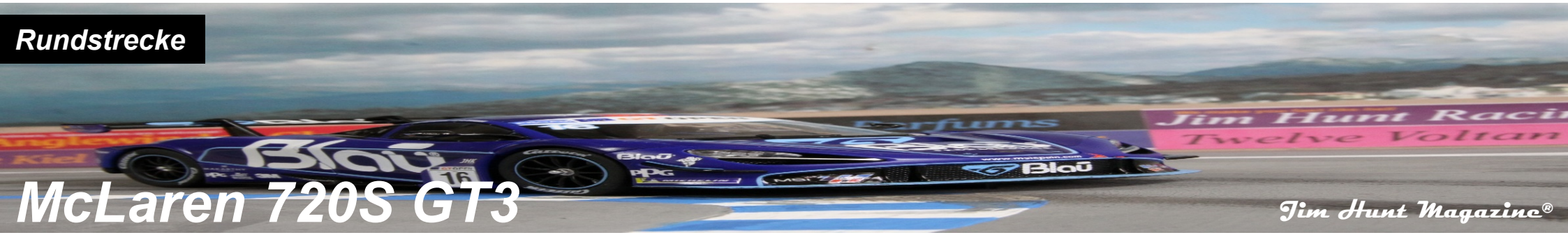
Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32

www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

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

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de|



McLaren 720S GT3

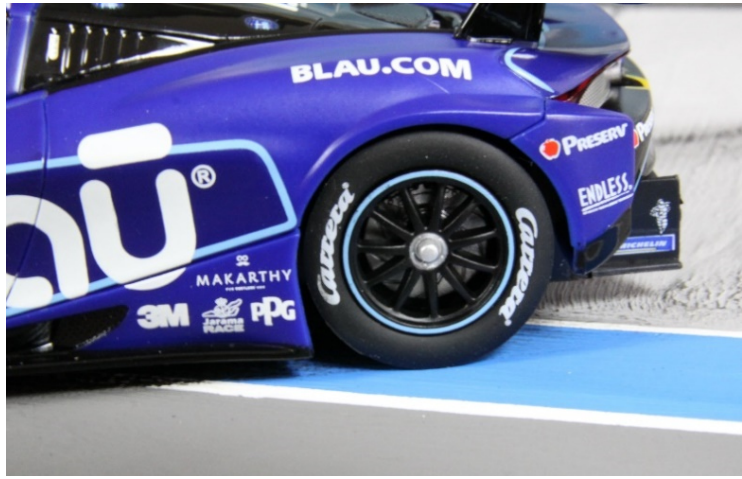
Der Brite war erst in der letzten Ausgabe und auch zu früheren Auftritten im Hunt Magazin. Der futuristische McLaren polarisiert auf der ganzen Linie: optisch wie fahrdynamisch hat er Eigenheiten gegenüber dem Audi R8 wie dem Ferrari 488. Auf den ersten Blick wirkt er kompakt. Steht er neben anderen Wagen an der Startlinie sieht man seine wahren Ausmaße, ein richtig großer Bolide, der hinter seiner Silhouette seine wahre Größe geschickt verbirgt. Das gilt auch für das harte Austeilen auf der Rennstrecke. Als ich irgendwann mal die ersten Runden mit einem 720S GT3 gedreht habe, war ich zunächst wenig angetan und dachte an: der ist launisch wie ein Brite nachdem Arsenal verloren hat. Stellt man sich nach einigen Runden auf seinen Charakter ein, wird man richtig schnell, verdammt schnell!

Der McLaren wirkt auf den ersten Blick klein und kompakt, obwohl er es nicht ist. Er ist ein ausgewachsener Supersportler, der motortechnisch ein Downgrade erhielt, um die PS Leistung der GT3 Klasse einzuhalten. Das Kundenteam profitiert vom hochwertigen Kohlefaser Materialeinsatz, dessen Steifigkeit und Gewicht. Der Sieg ist möglich ab Kauf. Aber den muss man sich erst auf der Strecke verdienen und sich mit den Eigenheiten des Briten vertraut machen. Das gilt besonders, fährt man ihn puristisch ohne MTS. Hat man sich angefreundet, wird es hart für die anderen: sie werden ihr blaues Wunder erleben. Der GT3 präsentiert sich als knallharter Gegner…

McLaren 720S GT3

Dann fängt er an, richtig groß aufzutischen und der Grenzbereich wird zum vertrauten Feind, den man immer weiter ausreizen darf, ohne herbe Rückschläge zu kassieren. Der McLaren ist kein Auto zum Einsteigen und sofort loslegen. Man muss ihn kennen lernen, um eine konkurrenzfähige Verbindung einzugehen. Dann aber wird es richtig hart und die Konkurrenz. Sie wird blau werden, etwas so wie diese Design Version ist. Der satte Farbauftritt wird mit hellblauen Akzenten und weißen Logos schön in Szene gesetzt. Dazu gibt es schwarze Rotorfelgen mit hellblauen Flanken, die im Farbkonzept das i-Tüpfelchen bilden. Dieser GT3 Wagen ist die perfekte Synthese aus Understatement mit lauten Tönen. Man muss sie nur aus ihm herauskitzeln. Alles ist drin und möchte raus.

Blau perfekt in Szene gesetzt: Blau.com McLaren



FAZIT

Jim Hunt Magazine®

Welcher Wagen für wen der Beste? Verschiedene Ansprüche an die Optik, ihrer Ästhetik, dazu Markenkultur und nicht zuletzt an das Fahrverhalten machen es schwer, die Entscheidung fest in den Asphalt zu brennen. Jeder Fahrer wird seine Vorlieben haben. Der eine oder andere Rennstall wird für zwei Marken begeisterungsfähig sein. Die richtig Eingefleischten Fans werden alle drei Wagen ordern und damit ihre Freude haben. Trotz unterschiedlicher Charaktere machen die drei Kontrahenten sehr viel Freude auf der Rennstrecke, weil sie von ihren Basics her technisch identische Parameter mit an Bord haben: Motoren, Getriebe, Reifen und Räder haben alle gleiche Gene. Identische L-Kiele, Radlager aus langlebigen Messingbuchsen und die eingebaute Robustheit von Carrera machen sie zu Dauerläufern und soliden Begleitern auf der Rennstrecke. Dabei ist ihre Optik sagenhaft schön. Wenn die drei ungleichen Boliden vor und nach ihren Renneinsätzen in der Box parken, sind sie aus allen Perspektiven schön anzusehen. Die Tatsache, dass man die Autos mit eingebauter MTS Fahrhilfe oder auch pur „ohne“ einsetzen kann (ohne dabei große, teure Zusatzumbauten vornehmen zu müssen), liefert den Beweis, dass die Serie immer besser konstruiert wird, um unter ihresgleichen anzutreten. Reifen mit Klebeband abziehen und der obligatorische Ölservice reichen meist schon, um darin Renn-Luft zu atmen…

McLaren 720S GT3 Audi R8 LMS Ferrari 488 GTE

Scalextric´s Klassik Bully kommt in immer interessanteren Design Versionen. Die Sprayer Edition mit weltbekannten Superhelden:

DC SUPER HEROES

Comics VOLKSWAGEN T1

Volkswagen T1

Jim Hunt Magazine®

DC hat Superhelden geschaffen, die so gut jedermann kennt. Wer sie noch nie gesehen hat, hat vermutlich nicht auf unserem Planeten in der Zivilisation verbracht. Gleiches dürfte auch für den VM T1 gelten. Wer keinen VW Bus kennt, der lebt nicht auf dem Planet Erde. Der britische Traditions-Slotcar Hersteller Scalextric hat den klassischen Bully für sich entdeckt und mittlerweile eine stattliche Anzahl an Versionen auf den Markt gebracht. In der letzten Jubiläumsausgabe 50 stellten wir den Service Van von Brumos Porsche in Florida vor. Jetzt kommt das absolute Kult Objekt: der T1 von DC, jenem Comic Imperium, der so gut wie alle weltbekannten Comic Helden in bunte Heftchen und auf die Leinwände der Kinos gebracht hat. Man muss DC nicht kennen, Superman, Spiderman und Co dürften aber

Ein alter Volkswagen T1 wird von der Sprayer Truppe an einem geheimen Ort diskret auf Hochglanz gebracht. Bright colours, bright style. Alles Retro. Wer diese Comic Superhelden nicht kennt, hat wohl keine einzige Sekunde seines Lebens auf unserem Planeten verbracht… Farbdämpfe, schnelle Bewegungen mit Farbdosen… Inline, outline und mit der Zeit entsteht ein fahrbares Kunstwerk, das die Welt so noch nicht gesehen hat.

Volkswagen T1

jedem bekannt sein und egal ob man die mag oder nicht. Man kennt sie und die Zahl der weltweiten Fans dürfte astronomisch sein. Früher waren Comics die natürlichen Feinde eines jeden Deutschlehrers. Kinder und Jugendliche sollen Literatur lesen und nicht die mit Sprechblasen und Actionblasen mit Kraftausdrücken garnierten bunten Bildchen verfolgen. Blödsinn. Mein Germanistik Professor an der Uni verkündete damals: „Hauptsache die Leute lesen. Mir ist es egal ob sie Bücher, Zeitschriften oder Comics lesen. Hauptsache jeder findet irgendwie Zugang zur Sprache, wie auch immer!“ Damit war er mein Superheld! Ich mag Leute mit Perspektive, die unkonventionelle Ansichten abseits des Mainstreams vertreten, ohne auf die Literatur zu verzichten. Die gibt es natürlich auch. Neben Comics.

An einem diskret geheimen Ort haben wir zwischen Abbruchhäusern und stillgelegten Bars den VW T1 von Graffiti Künstlern lackieren lassen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Das Motto DC Superheroes kommt sehr gut auf dem klassischen Bully. Wir überlegen in einem nächsten Schritt die leistungsschwache VW Boxer Technik unter der Haube zu tunen… mal sehen, ob wir diesen Schritt demnächst gehen werden…

Volkswagen T1

Der aktuelle Panel Van mit Comic Airbrush haben wir in einer geheimen Hinterhof Hood von (…) freihändig mit Spraydosen und keinen Paintbrush Airguns von Künstlern stylen lassen. Da die Hälfte der genialen Sprayer auf Bewährung draußen ist, bleiben ihre Tags und ihre Namen sowieso unter Verschluss. Sie haben einen genialen Job erledigt und dem alten Bully zu neuen Glanz, Style und Ehren verholfen. Die Macher von DC wären sicher stolz auf sie. Das Farbkonzept ist einfach wie genial. Der weiße T1 wurde mit einem explosiven Mix aus hellblau mit gelb gestaltet. Dessen Outline im Komplementär Kontrast orange zu hellblau grenzt ab und schafft einen zusätzlichen Wow Effekt. Die bekanntesten DC Superhelden teilen sich das Blechkleid des T1 auf und sind in typischen Posen in

Wie ein Bildhauer begutachtet der Meister sein Kunstwerk. Der T1 ist sehr gut geworden…

Volkswagen T1

Szene gesetzt. Dieses Potpourri macht sich sehr gut auf dem alten Lieferwagen. In Harmonie mit knalligen Grundfarben ergibt sich ein geniales Gesamtkunstwerk auf Rädern. Schmale Serienreifen mit Blechradkappen runden den klassischen Look ab, wir denken schon in eine andere Richtung und überlegen, den T1 in einer künftigen Jim Hunt Magazine Ausgabe einer leistungsgesteigerten Rosskur zu unterziehen. Mal sehen, was sich dabei tun wird. Jetzt genießen wir die Fahrt im nagelnden Boxersound und lassen ihn gelassen über die Straßen gleiten. Blicke sind uns gewiss. Mit dem genial gestylten Klassiker kann man sich nirgends unauffällig bewegen. Jeder bleibt stehen, manche haben den Mund ganz weit offen und können ihr Glück nicht fassen. Jeder kennt den VW T1, die Comics sowieso...

Boom! Hoffentlich nimmt das keiner hinter uns als Einladung wahr. Der bunt lackierte Comic Volkswagen bringt es auf den Punkt und liefert einen perfekten Auftritt ab. Wir freuen uns auf viele weitere T1 Ideen, die Scalextric in Zukunft noch vom Stapel lassen möge! Genialer Job!

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

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

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.

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Scalextric ergänzt das eigene GT3 Feld mit drei neuen, sehr markanten Design Versionen.

AMG GT3 +++ ASTON MARTIN VANTAGE GT3 +++

AMG vs. Aston Martin GT3

Jim Hunt Magazine®

Die bei Fans sehr beliebte GT3 Klasse bekommt jetzt bei Scalextric Zuwachs. Die vertrauten Gesichter im Startfeld von Aston Martin Vantage und AMG bekommen neue Designversionen, die es in sich haben. Die technisch ausgereiften Konzepte funktionieren wie gehabt. Von der Balance her ausgependelt laufen diese Rundstrecken Instrumente zuverlässig und spulen störungsfrei Runde für Runde ab. Es macht sehr große Freude mit den Inliner Konzepten die Rennstrecke unter griffige Slicks zu nehmen. Die maximale Spurbreite beider Rennfahrzeuge lässt in Kurven keine Kompromisse offen. Der Grip ihres schwarzen Goldes hält auch bei ausgebauter MTS Fahrhafthilfe sauber die Spur und lässt den Grenzbereich definiert spüren. Die Reifen sind ein guter Kompromiss aus Halt und Rutschen, wenn man das möchte, um den Wagen in engen Kurven doch kurz anzustellen, um schneller aus dem Nadelöhr enteilen zu können. Der solide AMG ist

Zwei neue Versionen des vertrauten AMG treffen jetzt auf einen neuen Aston Martin. Die GT3 Klasse bekommt Zuwachs und man kann aus optisch lauten und dezenten Tönen wählen. Das macht Startfelder bunter und liefert Auswahlmöglichkeiten für Rennställe. Es schlafft Individualität und Übersicht im Konkurrenzkampf mit anderen.

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

AMG vs. Aston Martin GT3

Jim Hunt Magazine®

eine Fahrmaschine mit kompakten Abmessungen und breiter Spur, der erst spät im Grenzbereich ankommt. Im Radstand ist der Brite deutlich länger, was dem Aston Martin gegenüber dem AMG mehr Laufkultur auf langen Geraden und in schnellen Kurven bietet. Da die Reifen, das Motorkonzept und die Stützbreite beider GT3 dem Reglement folgen, egalisieren sich die Vor- bzw. Nachteile des unterschiedlichen Radstands und verwandeln sich in Addition eher in Richtung, was den persönlichen Fahrergeschmack betrifft. Ich kam im Test mit den verschiedenen Rennwagen schnell zurecht. Was auch daran liegt, dass ich mich grundsätzlich sehr schnell auf ein Auto einstellen kann und ihm dann die Sporen gebe, um es dorthin zu bewegen, wo ich es haben möchte. Vergleicht man den optischen Aspekt beider Rennwagen, kann man nicht unterschiedlicher unterwegs sein. Der bullig auftretende AMG oder der elegant wirkende Brite? Der bekannte Motorsport Stern

Der Aston Martin Vantage mit längerem Radstand - gegenüber dem AMG - lässt es krachen. Anhöhe stürmen, lange Gerade oder schnelle Kurven. Länge läuft. Ein Könner im Rennsitz bedient Volant und Pedale so, dass man den Benzen richtig einheizt. Ihr vertrautes brutales Stampfen und sonores Brummen wird durch den tiefen Achtzylinder Bass des Vantage akustisch begleitet. Dank technischer Ausgeglichenheit liegt es am Fahrer, wer im Rennen den Takt angibt.

AMG vs. Aston Martin GT3

ist breit, flach und stark. Er zeigt seine Muskeln schon im Standbild, während der Aston rundlicher und zunächst optisch etwas zurückhaltender wirkt. Sieht man ihn genauer an, wird sofort klar, dass hier einiges los ist und man den direkten Vergleich mit dem AMG nicht zu fürchten braucht. Im Gegenteil. Der Vantage ist eine brutale Fahrmaschine, die das auf den ersten Blick geschickt zu verstecken vermag. Lässt man seinen Achtzylinder von der Kette, wird es kernig laut im Cockpit und die Zuschauer bekommen eine Gehörgang Spülung vom Feisten. Das legendäre Wummern und Stampfen des AMG ist mittlerweile schon sehr vertraut geworden. Man sollte dabei nicht den Fehler machen, diese klangliche Spitzenqualität unter den Scheffel zu stellen. Das wäre unangebracht, denn der Motor klingt nach wie vor genial! Beide Autos laufen auf schwarz lackierten Rennspeichen Felgen, die den harten Look um eine Spur verstärken. Betrachtet man die zwei

Mattblau und sehr tief: der edle Aston Martin.

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

AMG vs. Aston Martin GT3

Jim Hunt Magazine®

Heckpartien, fällt auf, dass sich der Brite noch tiefer mit seinem Diffusor auf dem Asphalt kauert. Seine sehr schmalen Lichter und der Bürzel in der Mitte des Hecks sind Geschmackssache. Da sieht der AMG offener, stimmiger und „runder“ aus. Seine Linien im Heck sind klarer definiert und zeitloser als die angehobene Linie auf dem hinteren Deckel des Briten. Während AMG seinen Heckflügel noch von unten mit zwei Streben fixiert, wird er beim Aston von oben mit zwei Henkeln gehalten. Beide Flügel integrieren sich schön wie im Reglement gefordert in den Außenlinien der Karossen. Das ist bei kleinen Remplern von Vorteil, was kein Freibrief für einen besonders rauen Fahrstil sein soll. Die Zündanlage bei beiden Konzepten funktioniert einwandfrei. Der L-Kiel mit schlankem Schwert reicht für alle Bahnkonzepte und die Feinfühligkeit im Fahrstil lässt auch hier im Grenzbereich viele Gangarten und Fahrmanöver zu. Der AMG ist in zwei neuen Versionen

Vertraute Dynamik: schwäbische AMG Power

AMG vs. Aston Martin GT3

am Start. Die laute bekannte gelbe Variante „Mann Filter“ oder die künstlerisch weiß graue Version mit ihren fein fließenden Linien über der Karosse. Jeder Wagen hat seinen eigenen Style und mir gefallen beide sehr gut. Der Aston in einem sehr schönen mattblau lässt optisch keinen Zweifel stehen. Er sieht sehr edel aus und lässt sich nicht nur in der britischen GT fahren. Es ist im Grunde egal, welche Version für welche Rennserie realisiert wurde. GT3 bleibt GT3 und der Mix untereinander lässt sich ohne Stilbruch vertreten. Viel wichtiger ist, dass jeder sein Auto findet, das sowohl optisch wie technisch zum Fahrer passt. Und nicht zu vergessen ist die individuelle Note im Startfeld. Nichts ist störender als Rennen, bei dem Autos im identischen Design gegeneinander antreten. Das ist nicht nur optisch einfallslos, es ist auch schwierig im Feld die Orientierung zu behalten. Für alle Fälle: alle anschaffen und vor Ort wählen, mit was man heute startet! Yeah!

Der Mercedes im dynamisch künstlerischen Look.

Was ist da los?

Nanny Slotter

Nanny Slotter

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Werden wir immer bequemer? Leute fahren Autos, die das Licht selbst ein- oder ausschalten. Scheibenwischer automatisch aktivieren. Fährt man ohne Gurt piept es. Fährt man weiter, schwillt der Ton an zum nerv tötenden Stakkato. Als ob man nicht wüsste, dass man in die Garage „ohne Gurt“ fährt. Öffnet man die Fahrertür ohne den Motor auszuschalten, nervt die Tröten Nanny. Autobahn: Motor und Turbo sind perfekt heiß. Ausfahrt, erste Ampel, der Motor geht sofort automatisch aus. Öko Modus! Spinnen die Entwickler? Glühend heiße Abgasturbos sofort ausmachen ist der Tod auf Raten fürs Turbinengeläuf. Ökobilanz? Die BWL Abteilung im Konzern frohlockt. Turbolader kosten

Geld. Darum geht’s! Das Bevormundungsprogramm geht mir auf den Geist. Elektronische Helferlein mögen bei manchen Sinn machen. Es soll Leute geben, die ständig mit allem überfordert sind. Sonst würden sich Ingenieure nicht soviel Schwachomatik ausdenken. Ich wünsche mir sportliche Autos aus den 70ern und 80ern zurück: Selbst fahren, selbst entscheiden. Hören können, ob der Motor läuft. Heute ein nicht zu vernachlässigendes Sicherheitsrisiko. Autos werden immer leiser, man wird nicht mehr gehört. Überhört, übersehen. Es geht nicht um Krach machen. Wobei die gibt’s noch. Diese furzenden und ungesund röchelnden Automatik Autos. Es heißt nicht mehr fahren, sondern einen fahren lassen. Klingt auch so. Nach Flatulenz, wenn das Doppelkupplungsgetriebe mit Zündunterbrechung furzt. Es gibt Fans, die das in Städten gut finden. Automatischen Schaltvorgänge, besser Schaltstuhlgänge der Nanny klingen schrecklich. Jaja, die Gänge gehen flotter rein. Im Stadtverkehr ist die Millisekunde beim Schalten als hartes Argument eingezogen. Leute wollen bequem leben. Selbst im vermeintlichen Sportwagen, der längst keiner mehr ist, wohnt die bevormundende Nanny. Sie erledigt alles für faule Leute, die nach außen sportlich wirken möchten, ohne einen Finger krumm zu machen. Sportlicher Fahrspaß durch Schalten lassen? ***WAS IST DA LOS?*** Blickt man in den Slotmotorsport wird es manchmal kritisch. Das www ist eine super Sache. Soziale Netzwerke perfekt, um Gleichgesinnte zu finden. Hier trifft man ihn: Den Nanny Slotter. Er stellt keine Einsteigerfragen über Dinge, die er noch nicht weiß. Er fragt Dinge, für die er zu faul ist google oder die passende Händlerwebsite zu bemühen. Das sollen andere für ihn tun. „Welchen Wagen soll ich Eurer Meinung nach kaufen? Den oder jenen?“ Wie bitte? Würde es Dir vorgeschrieben werden, was Du kaufen musst, wärst Du schneller als der Schaltvorgang eines Doppelkupplungsgetriebes beim Diskriminierungsbeauftragten, um in der Männergruppe Deinen Namen zu tanzen plus zu trommeln. Leute: ***WAS IST DA LOS?*** Entscheidet selbst, welchen Wagen ihr kauft! Ich helfe: Nehmt beide! Noch besser: Alle! Die Entscheidung ist automatisch bequem vom Tisch und Du wirst glücklich sein, weil Du nichts falsch gemacht hast. Das ist in der Tat ernst gemeint! Leidige Diskussionen zum Bahnlayout. Hey! Bau Deine Bahn, wie sie Dir gefällt! Mach einfach! Bauen gehört zum Hobby. Der Gag: Kunststoffschienen können jederzeit in kreativ beliebiger Variation verändert werden, falls sich das Layout beim Fahren als uncool herausstellt. Würde man Dir vorschreiben, auf welcher Bahn Du zu fahren hast: Viele Sitzungen beim Diskriminierungsbeauftragten plus Männergruppe! Sei ein Mann und fälle Entscheidungen selbst! Du hast in unserem schönen Land die Freiheit dazu! Es ist ja praktisch und legitim Anregungen einzuholen. Das geht lautlos in Eigeninitiative: Schauen, vergleichen. Selbst probieren, daran feilen, bis es Dir passt. Nicht für andere. Der Faulheitsmodus: „Man reiche mir“… „Man bediene mich“ nervt! Einfach machen! Erwachsene, emanzipierte Menschen entscheiden selbst, was sie kaufen. Wie sie ihre Bahn bauen. Welchen Gang sie einlegen und wann sie mit oder ohne Gurt fahren, bremsen. Mit oder ohne Licht den Wischer aktivieren. Den Motor mit Drehzahl füttern um nicht alles sinnfreier Technik zu überlassen, die nur entwickelt wurde, um Geld zu verdienen und dabei Schreckliches macht: Dich zu bevormunden, wie ein kleines Kind. Entscheide selbst. ASR und ESP aus! Fahrspaß fängt an. Jetzt!

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

DAS WAR JIM HUNT MAGAZINE 51.

WIR SEHEN UNS IN NO.52!

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. Erfahrung aus dem Motorsport fließt in die Artikel mit 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.