

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

39



**BRM**

**Gordini 8**

**Paintbox – neue M1 – SRC F1 upgraded – u.v.m.**



## Frühsommer

Kaum ist die Nürnberger Messe vorbei: die Jahreszeit switched um auf Frühling und nach einer wirklich brutalen Blütenstaub Dusche geht es mit Karacho in den Frühsommer. Das Wetter ist stabil und die Temperaturen locken ins Freie. Trotzdem kein Grund das Slotten zu vernachlässigen. Es macht auch dann wenn die Sonne scheint verdammt viel Spaß auf der Rennstrecke zu fahren. Zudem hat fast jeder den Luxus: man kann sich die Freizeit einteilen. Outdoor und Indoor können fein aufeinander abgestimmt werden. Jeder wie er will, kann, muss...

Wir haben dieses Mal ein paar wirklich interessante und auch exklusive Fahrzeuge im Magazin. Der kleine Große von BRM, der Renault Gordini 8 ist dieses Mal der Titelheld unserer mittlerweile 39ten Ausgabe. Ein wunderbares Fahrzeug aus einer vergangenen Epoche neu aufgebaut. Verdammt viel Fahrspaß und eine solide Technik stecken unter der Haube. Parallel dazu haben wir sein White Kit lackiert und selbst gestaltet. Den Gordini in einem sehr frischen Grün, das zu der Zeit, in der er aktuell war, perfekt passt.

Da sind wir gleich beim Thema Paintbox. Aufgrund vieler, sehr vieler Anfragen haben wir uns entschlossen, wieder öfter zu Farbtöpf, Pinsel, Airbrush und allem was dazu gehört zu greifen, um euch unsere selbst gestalteten Fahrzeuge zu präsentieren.

Auf unserer facebook Seite kann man teilweise schon diese Wagen vorab bewundern. Parallel dazu gibt es tolle Fotos aus unserem Jim Hunt Magazine Projekt. Auch viele bisher unveröffentlichte Fotos sind mit dabei. Wer das ansehen möchte, nur zu. Ihr findet uns dort unter Jim Hunt Magazine. Like and share!

SRC/OSC ist bekannt für viel Detailarbeit. Nun bringen sie den Formel 1 Boliden aus der letzten Ausgabe in einem Upgrade. Der M23 kommt in reinweiß mit Chrono Parts an Bord, leistungssteigernde Dinge, die sich an den schnellen Fahrer richten. Dazu ein Set, das verdammt eng limitiert den Aufbau dieses Fahrzeugs von Grund auf ermöglicht. Apropos Set. Es gibt den Porsche 907 Langheck von Stommelen/Neerpasch in einer sehr edel geschreinerten Holzbox. Das Auto aus Monza 1968 ist eine tolle Sache für Fans des historischen Rennsports.

Zurück zur Paintbox. Wir zeigen neben dem Gordini eine kleine Auswahl an feinen Fahrzeugen. Einen Ford GT40, einen MK IV und einen Gruppe C Porsche in einer Aufmachung, die es so nirgends zu kaufen gibt. Sprung in die 80er Jahre. Carrera bringt zwei weitere schön gemachte BMW M1, einmal den BASF und den POOH. Wunderbare Gefährte für den Fan der bayerischen Flunder ein absolutes Muss!

Was wäre der Rennsport ohne Geheimnisse und Zaubermittelchen. Wir haben ein Wundermittel getestet und erzählen, was passiert, wenn man es im Auto einsetzt. Dryfluid ist eine feine Sache für all jene, die die Leistung ihrer Fahrzeuge längerfristig wartungsarm steigern wollen. Mehr dazu weiter hinten im Magazin. NSR aus Italien schickt eine ganze Flotte an Neuheiten auf den Markt. Die Corvette C7R kommt in zwei Versionen. Der BMW Z4 GT3 in einem frechen Kleid. Der im letzten Magazin 38 vorgestellte Porsche 908/3 wartet auf mit einer weiteren Version.

Wir machen noch ein Gewinnspiel: Wir verlosen einen McLaren M23 von SRC/OSC!

Von wegen es tut sich nicht viel in Richtung Frühsommer. Wir sitzen bereits an der kommenden Ausgabe 40... Es gibt viel zu tun.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.39!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



**Menu**

Jim Hunt Magazine®

## Jim's Universum

*News aus der Umlaufbahn*

## Reportage

*Was bringt Drylube auf der Strecke?*

## Paintbox

- *MK IV Silver stardust*
- *GT40 classic french*
- *Gordini R8 – green planet*
- *Porsche Gr.C - Memorex*

## Tracktests

### Rundstrecke:

- *Renault Gordini 8 ganz groß*
- *Neue BMW M1 – Carrera startet durch in 132*
- *McLaren M23 – SRC/OSC Performance Chrono Series*
- *NSR Designversionen: 908/3, C7R, Z4 GT3*
- *Porsche 907L: Limited in edler Holzbox*



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Super Messe Ausgabe

Verbindlichen Dank für die interessante Berichterstattung zur Nürnberger Messe. Seit vielen Jahren freue ich mich über die professionelle Aufbereitung des Messe Rundgangs im Jim Hunt. Bilder kann man auch im Internet im Vorfeld ansehen. Bei ihrer Publikation kommt spürbar mehr Information und Überblick in einem Kompendium zum Leser. Das ist in der schnelllebigen Zeit eine Besonderheit. Alles kostenfrei, das verdient allerhöchste Anerkennung. Versierte wissen, dass die gezeigten Neuheiten meist erst später im Jahr, teilweise erst in längeren Zeitspannen für den Konsument verfügbar sein werden. Einige Hersteller bringen pünktlich zur Messe ihren Neuheit. Hierzu fällt mir der NSR 908/3 spontan ein. Den Klassiker haben sie authentisch in Szene gesetzt. Text und Bilder haben mich berührt und zur Kaufentscheidung motiviert. Ich habe diese nicht bereut. Das Jim Hunt Magazine hat mir in diesen Dingen schon oft Pate gestanden. Die in den Testberichten formulierten Aussagen trafen jedes mal ins Schwarze. Machen sie weiter so, ich freue mich auf hoffentlich noch sehr viele Ausgaben. Ihre Art der Berichterstattung begleitet das Rennbahn fahren auf eine äußerst raffinierte Weise. Tiefgründiger Humor und Intellekt verschmelzen zur einzigartigen Kombination, die es nirgendwo anders gibt. Und falls jemand versuchen würde dies nachzuahmen, wäre es nur eine schlechte Kopie des Originals.

*Dr. Reinhold Weißgerber, e-mail*

## Rallye Capri von Röhl

Pünktlich und fast zeitgleich zum Geburtstag von Walter Röhl so ein Highlight zu bringen, das ist echt ganz großes Kino. Der Bericht über den Ford Capri aus den Anfangszeiten des langen Regensburgers hat mich staunen lassen. Die Anekdoten um den Weltklasse Rallyefahrer Röhl verfolge ich seit sehr vielen Jahren. Eine außerordentlich schöne Geschichte, dass der Herausgeber des Jim Hunt Magazine früher mit ihm Rad gefahren ist. Das sind so schöne Anekdoten am Rand. Es ist beneidenswert, dass Sie ihn privat kennen lernen durften und das ganz bescheiden nur so am Rand kund tun. Das macht Ihre Arbeit sehr sympathisch, andere würden so eine Geschichte ganz groß rausbringen, aufblähen bis zum Äußersten. Das mag ich am Jim Hunt. Ihr dreht auf, aber immer mit dem richtigen Fingerspitzengefühl. So dass es passt. Macht weiter so und bitte bringt noch viele Rallye Autos und so schöne Geschichten dazu. Ich liebe das!

*Sebastian Brandt, e-mail*

## Pikes Peak Peugeot von Ari Vatanen

Der Beitrag über den Pikes Peak hat mich in die Zeiten zurückversetzt, als ich das im TV angesehen habe. Die Bilder sind top, das Magazin sowieso. Macht weiter so und viele Dank für die Traumreise in die Zeiten, als man dort noch auf Schotter zum Gipfel glühte.

*Peter Matz, e-mail*

## Rückblick auf MRRC MK IV

Der Testbericht zu den Ford MK IV hat mir sehr gut gefallen. Das erstklassige Bildmaterial setzt die Boliden besser in Szene, als es der Hersteller jemals getan hat. Ich frage mich oft, warum viele Marken ihre Slotcars so langweilig präsentieren. Eigentlich sollte diese Aufgabe dem Jim Hunt übertragen werden. Ihr beherrscht seit Jahren den Spagat aus präziser Information und emotional ansprechender Bildsprache. Die beiden Rennwagen in gelb und rot sehen bei Euch unfassbar gut aus. Diese hohe Fotokunst hat mich dazu bewogen, Jagd auf diese Wagen zu machen. Es gibt sie noch vereinzelt im Netz und mittlerweile habe ich mir alle zugelegt. Die einfache Bauart und die effektive Ausnutzung des vorhandenen Materials nach den Ratschlägen in ihrem Artikel hat daraus wunderbare Fahrmaschinen für die Ansprüche auf meiner Bahn gezaubert. Vielen Dank dafür und auch für alles andere. Ihr Magazin ist einzigartig und jedes Mal nach Neuerscheinung eine Freude, den Download Button zu drücken.

*Rüdiger Farnbach, e-mail*

## BMW M6 hervorragend in Szene gesetzt!

Hammer Fotos! Geiler Bericht über die neuen M6 von Carrera. Ich habe mir sofort beide Wagen zugelegt und habe sehr viel Spaß damit auf meiner Bahn. Danke!

*Klaus Müller, e-mail*

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Donau Elektronik: TOOL TIME

Gutes Werkzeug ist wichtig. Den Spruch kennt jeder, der schon einmal schlechtes Werkzeug hatte. Gerade in unserem kleinen Maßstab sind kleine Werkzeuge von guter Qualität unverzichtbar. Schrauben und andere Bauteile sind bei Slotcars verdammt klein. Donau Elektronik ist seit 34 Jahren auf dem Markt und hat einige Gimmicks auch für die Slotcar Werkstatt im Sortiment. Hier eine kleine Auswahl an praktischen Helferlein für den Schrauberalltag.

**Plastik Modellwerkzeug Set:** Skalpell mit Ersatzklingen, eine Cutter Matte in klein, eine Kneifzange für Drähte und eine Minifeile für kleine Arbeiten zwischendurch.



**Glasradierer:** entfernt Ablagerungen u.a. an den Schleifern. Einfach abbürsten und weiter geht es mit deutlich mehr Leistung.



**Mini Schraubstock mit Tischklemme** für alle kleinsten Einspannarbeiten. Egal ob Löten, Bohren, Schrauben, Sägen oder was dem Mechaniker noch einfällt. Damit ist man immer gut aufgestellt.

**Praktische Magnetschale:** sie hält kleine Schrauben und alles, was nach dem Zerlegen nicht verloren gehen soll. Sie steht massiv auf einem Gummifuß und kann überall schnell abgestellt werden.



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Carrera und Formel E

Mit der Formula E in die neue Motorsport Generation Salzburg, 09. Mai 2018– Pünktlich zum Rennen in Berlin am 19. Mai gehen die Formula E und Carrera weiterhin gemeinsame Wege und bauen ihre Partnerschaft aus. Auf der Carrera Rennbahn wird seit über 50 Jahren auf Benzin verzichtet und ganz auf die Power der Elektrizität gesetzt! „Die Formula E ist stolz, die Partnerschaft mit Carrera, dem Weltmarktführer im Autorennbahn Bereich, fortzusetzen“, so Ben Padley, Marken- und Marketingleiter der Formula E. „Carrera ist bereits seit Beginn der Formula E Rennserie als Partner dabei. Für beide Unternehmen sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Schlüssel zum Erfolg.“ Schnelle Autos und Nervenkitzel mit Elektromotor werden im neuen Carrera GO!!! „Formula E“-Set automatisch mitgeliefert, wenn die sportlichen Flitzer, der Renault e.dams mit Sébastien Buemi und der Audi Sport ABT mit Lucas di Grassi am Fahrersitz, um die 5,4 Meter lange Rennstrecke dösen. Mit zwei Loopings und engen Kurven steht nicht nur am 19. Mai in Berlin, sondern jedes Wochenende im heimischen Kinderzimmer ein packendes Rennen bevor. Schnelle Reaktionen und Fingerfertigkeit sind gefordert, um den Sieg einzufahren. Dank der weltweiten, exklusiven Lizenz im Autorennbahn-Bereich überzeugen die Boliden der Formula E nicht nur mit emissionslosem Fahren, sondern auch mit ihrem glänzenden Design. Die bedeutende Rennserie mit Potenzial für revolutionäre Fahrzeugtechnologie auf Elektrobasis lockt immer mehr Fans und Autobauer an die innerstädtischen Strecken. „Viele namhafte Autohersteller haben sich

unter dem Dach der Formula E eingefunden, um hier im Rennmodus Elektroantriebe zu testen. Die stattfindenden Rennen bieten auch uns tolle Möglichkeiten unsere Carrera Rennbahnen – die schon immer mit Elektrizität betrieben werden - einem breiten Publi-

kum zu präsentieren. Wir sind stolz, von der ersten Minute an, dabei zu sein und drücken den Fahrern für Berlin die Daumen“, so Andreas Stadlbauer, CEO Stadlbauer Unternehmensgruppe. Weitere Informationen finden Sie unter [carrera-toys.com](http://carrera-toys.com).





Der „etwas andere“ Shop für Slotcars  
und Modellbauzubehör in **1 : 32**



Slotcars,  
Resin-Karosserien,  
Figuren, Dekoration  
u.v.m.



**www.Slot-Stop.de**

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Carrera feiert neuen „Carrera Profi Liga“-Champion

### Tom Hopp ist der schnellste Carrera Pilot 2018

Am 05. Mai lieferten sich 55 Fahrer aus den Altersklassen über und unter 18 Jahren fulminante Rennen beim Finale der „Carrera Profi Liga“ in der Carrera WORLD, um zu entscheiden, wer der Beste der Besten ist. In einem grandiosen Abschlussrennen der Carrera-Finalisten setzte sich Tom Hopp in der Altersklasse über 18 Jahren gegen seine harte Konkurrenz durch und ist nun der erste „Carrera Profi Liga“-Champion in der Geschichte von Carrera. Platz zwei: Camillo Otto, auf Platz drei steht Michael Rinck. Beim Motorsport-Treffen der Spitzenklasse traten die besten Fahrer aus Deutschland und Österreich gegeneinander an, um den Titel des „Carrera Profi Liga“-Siegere 2018 zu erringen. Bereits seit Januar 2018 konnten sich die Carrera Fans qualifizieren, um am Finaltag auf die harte Konkurrenz zu treffen und mit quietschenden Reifen und röhrenden Motoren im Kampf um den Titel über die Carrera Schienen zu jagen. Unterstützt wurden die besten Fahrer nicht nur von Familie und Freunden, sondern auch von vielen weiteren Carrera Clubmitgliedern. Insgesamt waren rund 200 Carrera Fans beim spektakulären Finale vor Ort. Auch abseits der Rennbahn herrschte am Finaltag einzigartige Carrera Atmosphäre: für alle Carrera Fans, die sich nicht für das Finale qualifizieren konnten, fand ein separates Clubrennen statt, bei dem es ebenfalls schnell und spannend zur Sache ging. Als besonderes Highlight wartete Carrera Chef Andreas Stadlbauer in der Boxengasse, um den Teilnehmern seine Rennfahrer-Tricks zu verraten.



Alle Fotos: Stadlbauer Marketing



Weitere Info zur Carrera Profi Liga finden Sie unter:  
<https://www.carrera-toys.com/de/3188/carrera-profi-liga.de>

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Carrera feiert neuen „Carrera Profi Liga“-Champion



Torte und klare Worte: Carrera Profi Liga. Ein gelungenes Event mit reger Besucherzahl.



Alle Fotos: Stadtbauer Marketing

Bild Sieger v.l.n.r.: Maurice Mack (1. Platz, U18), Tom Hopp (1. Platz, Ü18), Michael Rinck (3. Platz, Ü18), Camillo Otto (2. Platz, Ü18), Leon Bösch (3. Platz, U18) und Fabian Groß (2. Platz, U18).

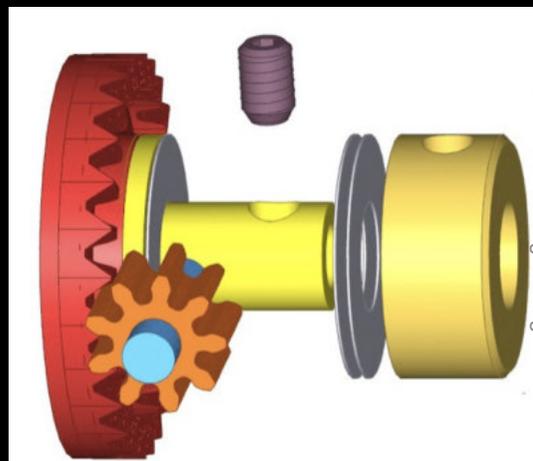
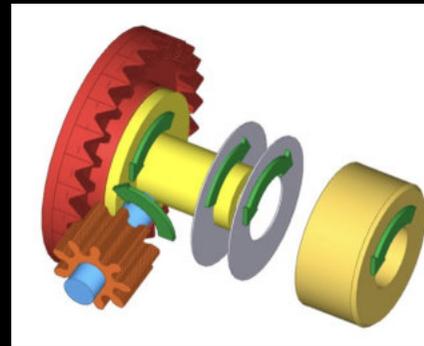
# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## M7 Chrono Motoren von SRC/OSC

Die Spanier haben mit dem M7 Chrono ein Aggregat im Longcan Gehäuse am Start. Eckdaten: 270gcm Drehmoment. Seinen Drehzahlolymp erreicht das Kraftwerk bei 21000 Touren, angegeben ist Spritgüte 12 Voltan. Das Gehäuse ist offen, was zur besseren Kühlung beiträgt. Die Welle ist von einer Seite aus zugänglich und mit den gängigen Serienritzeln zu bestücken. Die Hinterseite der Welle ist geschlossen.

**Durchzugsstarkes Kraftpaket: das offene Longcan Aggregat M7 Chrono vom Hersteller SRC/OSC**



Fotos: slot.it / Galileo Engineering

## Neues Getriebepatent von slot.it

1998 brachte Slot.it seine Pro Axle Linie mit Performance Parts auf den Markt. Der Erfolg stellte sich schnell ein, da alles mit Ingenieurskunst entwickelt wurde. Jetzt 20 Jahre später kommen die Italiener mit einem neuen Patent auf den Markt. Es geht um das Getriebe, genauer das Achsritzel für Inliner. Bisher war auch alles verschraubt. Das hat sich nicht geändert. Jetzt hat man sich dem Reibungspunkt zugewendet. Die Motorwelle greift in das Ritzel, führt und zentriert die Achse mittig. Darin liegt ein kleiner Schwachpunkt, nämlich die Reibung zwischen den beiden Materialien. Klar, der Rennfahrer greift hier zu seinem bevorzugten Schmiermittel. Jetzt kommt die kleine Revolution. Die Führungsbuchse wird aus zwei voneinander unabhängigen Scheiben komplettiert. Das bedeutet, wie eine Art Minidifferential können sich die Gleitpartner unabhängig voneinander drehen. Das ist zwar minimal, aber jeder weiß: die Kleinigkeiten in Addition machen das Auto schnell, schneller als das der anderen. Das Teil soll in der zweiten Mai Hälfte ausgeliefert werden. Es wird das Ding in 5,5 und 6mm Durchmesser geben.

GM24o - 24 teeth modular crown, offset  
 GM25o - 25 teeth modular crown, offset  
 GM26o - 26 teeth modular crown, offset  
 GM27o - 27 teeth modular crown, offset  
 GMF55 - Ferrule for Ø5,5mm pinions  
 GMF60 - Ferrule for Ø6mm pinions

*Klein und stark  
ganz groß*



**BRM**  
*B8 Gordini*

## Titelstory

# R8 Gordini



Jim Hunt Magazine®

Der Renault 8 wurde von Mitte 1962 bis Sommer 1973 gebaut. Die viertürige Limousine hat einen längs eingebauten Reihen Vierzylinder Motor mit hängenden Ventilen und Wasserkühlung. Einzelradaufhängung vorne an Doppelquerlenkern, hinten an einer Pendelachse. Dazu spendierten die Franzosen damals eine Zahnstangenlenkung und vier hydraulische Scheibenbremsen. Das alles waren in Summe damals

technisch wegweisende Technologien. Die selbsttragende Karosserie wurde bei Chausson gefertigt, der gleichen Adresse aus der auch der konkurrierende kurz vorher erschienen Simca 1000 stammte. Eine Besonderheit, dass zwei Mitbewerber beim gleichen Schneider fertigen ließen. Auch bei den Motoren gab es starke Ähnlichkeiten, nicht nur die fünffach gelagerte Kurbelwelle. Gründe dürften Kosteneinsparungen gewesen

sein. 956 bis 1108ccm Hubraum kamen aus der Serienfertigung. Selbstverständlich wurde der Heckmotor sehr interessant für Tuner, ähnlich wie beim Simca 1000 oder dem NSU TT diesseits des Rheins. Mit gängigen Mitteln wurde mehr Drehfreudigkeit eingehaucht und die Leistungskurve für den Motorsport angehoben. So legt er lässig los und bietet Reserven für winkelige Rennstrecken wie langläufige Pisten.

**Klein im großen Maßstab feiert der Gordini seine Erfolge auf der Bahn. Er fährt sich erstklassig, sobald der Motor und die Reifen warm gefahren sind. Spielerisch fährt er durch Kurven und nimmt die Strecke unter seine kleinen Slicks. Hochwertige Komponenten, ein Metallfahrwerk und die freche Optik zaubern ein Gesamtwerk, das gezügelt temperamentvoll aus dem Querrohr brüllt. Ein wunderbares, historisches Fahrzeug.**



# R8 Gordini



Jim Hunt Magazine®

BRM hat längst die kleinen Motorsportler aus den wilden Jahren für sich entdeckt. Jetzt kam der Renault R8 Gordini an die Startlinie. Es gibt vier Farbvarianten zum Beginn plus die Karosserie als Whitekit zum selbst lackieren. Alles steht auf soliden Metallfahrwerken mit

Kugellagern, verschraubten Komponenten aus Aluminium und Stahl, was das Tuningpotential sehr breitgefächert gestaltet. Getriebeübersetzungen wechseln dürfte die interessanteste und schnellste Option sein, möchte man den Gordini auf Fahrstil und

Strecke abstimmen. Der 3mm Standard bei den Achsen lässt auch hier viele Optionen. Sucht man noch leichtere Felgen? Kein Problem, sie werden passen. Das in sich bewegliche Chassis erhöht die Fahrleistungen, stellt man es auf seine Präferenzen ein. Alles in allem ein interessantes Paket, zuweilen es genügend kleine Zwerge von diesem Hersteller gibt. Beim Motor setzen die Spanier auf das 12V Konzept. Anders zu Mitbewerbern fährt man mit relativ magerer Bedüsung. Andere Hersteller setzen im großem Maßstab auf Motoren, die bis zu 18 V saugen. Das magere Konzept ist keine schlechte Idee. Einen direkten Nachteil gibt es dabei nicht. Alle Wagen von BRM fahren in der gleichen Hubraumklasse, sind also gleich motorisiert. Ob nun der grüne Gedanke auch in den Slotmotorsport einzieht, vermögen wir nicht abzuschätzen. Aber man kann auf jeden Fall punkten, wenn man bei nächtlichen, lauten Slot Schlachten den ökologisch bedachten Nachbarn ärgert. Man kann ihn beruhigen, dass man ökologisch mit weniger Strom fährt als die Konkurrenz. Das reicht bei Einigen und man kann weiter seiner Leidenschaft fröhnen. Wie fährt der R8? Er fährt wie die meisten 1zu24er. Gelassen, ruhig, ausgeglichen. Das technisch gut gemachte Laufzeugs lässt ihn sanft über die Rennstrecke gleiten. Keine nervösen Tendenzen, keine Hektik. Gelassenes Rennen fahren. Kein Synonym für Langeweile.



Enge Kurven sind eine leichte Übung für den kleinen Franzosen. Das aktive Fahrwerk und die leichtlaufenden Komponenten unterstützen jedes Fahrmanöver und versprühen Leichtigkeit. Die emotionale Kurve schlägt ganz weit aus.

## Titelstory

# R8 Gordini



Jim Hunt Magazine®

Wir sind die kleinen 1zu32 Flitzer gewohnt. Deren nervöse Agilität ist nicht auf den großen Maßstab übertragbar. Möchte man den 8 Gordini ums Eck driften ist schon einiges an Schwung nötig, damit das Heck kommt. Hart aufs Gas und Kraft kommt im Überfluss?

Fehlanzeige! Das Fahren des großen Kleinen 124ers kommt eher dem eines Echten recht nahe. Sind nach einigen Runden auf der großzügigen Strecke Reifen und Motor auf Betriebstemperatur, legt der kleine Franzose ordentlich los. Temperament und Angriffslust

sind sichtbar und zugleich beherrschbar, was das Fahren zum Genuss macht. In Kurven kann man ihn fliegen lassen, ohne abzufliegen. Hält man sich an die vorgeschriebenen 12 Volt an im Tank, eine spaß-spendierende Sache. Legt man es drauf an, kann man



Sein Fahrwerk liegt souverän neutral in Kurven

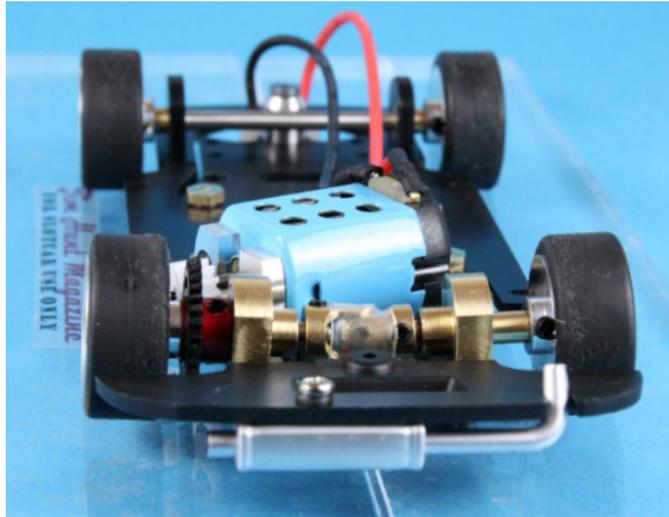


Titelstory

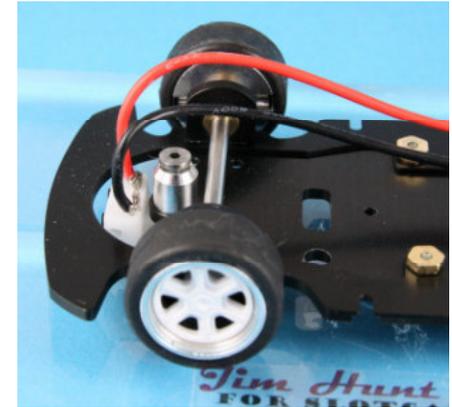
# R8 Gordini



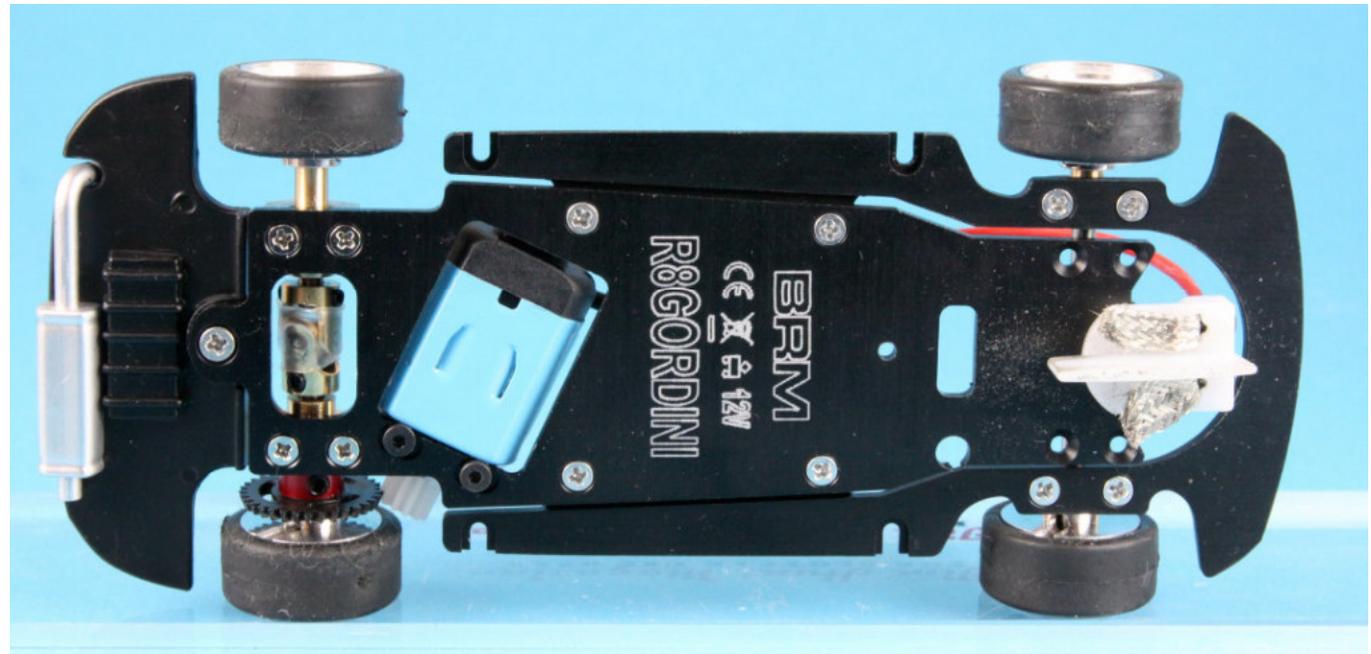
Jim Hunt Magazine®



das Heck leicht kommen lassen, übertriebene Dreher bleiben allerdings aus. Auf Geraden zieht er im Sprint gut an und über das Drehzahlband satt durch. Alles in allem eine wunderbare Maschine im großen Maßstab. Klar, das vollaktive Metallfahrwerk, dazu die Kugellager in den Achsdrehpunkten und die Erfahrung, die BRM mitbringt. Das alles bildet in Addition ein gelungenes Gesamtpaket, das in vier Versionen zu haben ist. Dazu gibt es eine Whitekit Karosserie. Die haben wir kurzerhand lackiert. Das Ergebnis findet ihr weiter hinten in der Paintbox. Viel Freude damit.



Einstellbares, zweiteiliges Metallfahrwerk mit verschraubten Komponenten und Kugellager.



# BMW M1...



Carrera mit zwei neuen Versionen **Stuck und Surer**

## Rundstrecke

# BMW M1 *Stuck und Surer*

*Jim Hunt Magazine®*

Carrera hat mit den schnellen Bayerischen Flundern wunderbare Rennwagen gebaut. Logische Konsequenz, dass weitere Versionen folgen. Den BASF gab es bereits in 1zu24 und nun endlich in 1zu32. Für alle die, die nicht wissen, was die vier Buchstaben bedeuten: es geht um einen Chemiekonzern. Damals, als der BMW noch live Rennen fuhr, assoziierte man mit BASF Musikkassetten. Das sind die Dinger, die man in den Walkman steckte, auf denen man Musik von Platten oder aus dem Radio speichern konnte. Also der MP3 Player der 80er. Der war damals deutlich größer als die minimalistischen Soundfiles heute. Aber man war damit genauso cool unterwegs wie die Kids und Jugendlichen heute, die ihre Musik auf teuren Handys speichern und abspielen. Zurück zum BMW M1. Optisch ist Carrera ein toller Wurf gelungen. Der Wagen sieht super aus, die Proportionen wirken sehr

stimmig und das Design lädt ein, ihn aus allen Blickwinkeln genau anzusehen, bevor man ihn fährt. Sattsehen dauert länger aber trotzdem wollen wir ihn auf der Strecke haben. Wir fahren ohne Magnet, also kommt der aus dem Chassis raus. Ein einfaches Spiel,

die solide Carrera Technik macht mit ordentlichen Schrauben die Arbeit leicht. Wenn die Haube schon offen ist, bekommen die Achsen und das Getriebe trotz werkseitig guter Fettung unseren geheimen Spezialsaft auf die beweglichen Komponenten. Das hilft, dem M1



Zwei weitere Versionen des M1 sind bei Carrera zu haben. Stuck im BASF und Surer im Pooh.

## Rundstrecke

# BMW M1 *Stuck und Surer*

*Jim Hunt Magazine®*

noch ein paar Extra PS aus seinem Potential zu kitzeln. Wunderbar liegt er auf der Strecke. Die breiten Slicks haben guten Grip. Das lange L-Kielschwert führt ihn souverän durch die Kurven und auf langen Geraden. Der Motor mobilisiert satten Bums. Den Wagen gibt es

als analogen Evolution ohne Licht und klar in Digital132 mit Licht. Wie gewohnt fährt man Digital132 mit Dauerlicht vorne und hinten, das auch im Stand leuchtet. Fährt man den Wagen analog mit abgeschalteter Digital Funktion leuchtet das Licht nur während

der Fahrt. Die solide Konstruktion dürfte langlebig sein und sie wird viel Freude am Fahren bereiten. Die Bandbreite der Carrera Technik ist eine interessante Sache, kann man mit dem Digital beide Modi benutzen. Das macht diese Wagen sehr vielseitig im Einsatz.



POOH war damals eine Jeans Marke...



## Rundstrecke

# BMW M1 *Stuck und Surer*

*Jim Hunt Magazine®*

Reine Analog Fahrer greifen wohl zum Evolution Modell. Eine weitere Version ist noch zu haben. Pooh! steht auf der Haube und wer nicht in den 80ern unterwegs war, wird nicht wissen, dass es eine Jeans Marke war. Klar das steht auch klein auf dem Wagen,

sei aber der Vollständigkeit halber erwähnt. Die Haube ist mit einem optischen Reißverschluss dekoriert. Diese Version lief auf dem Norisring, das ist jener Kurs in Nürnberg, der die Zuschauer verdammt nah ans Geschehen führte. Wir sind gespannt, welche weiteren

Versionen von Carrera noch kommen werden. Auf der Messe in Nürnberg wurden schon Weitere gezeigt. Aber es gab damals noch einige M1, die bis heute als Slotcar noch nicht gebaut wurden. Lassen wir uns überraschen. Vielleicht kommt noch der eine oder ...



**BASF Musik Kassetten waren in den 80ern Pflicht.**



## Rundstrecke

# BMW M1 *Stuck und Surer*

Jim Hunt Magazine®

... andere Wunschkandidat auf die Hersteller Liste. Bis heute drehen sie noch die M1 (in Privaters Hand) ihre Runden auf ausgewählten Rennstrecken. Nicht weit

von unserer Redaktion liegt der Wagner Rennstall, der neben historischen Porsches auch die BMW M1 aufbaut, wartet und bei Veranstaltungen einsetzt.

Sie haben sogar einen Gruppe 5 BMW M1 im Portfolio, ein Wagen mit gewaltiger Soundkulisse und einem kräftigen Motor aus der F1 von damals.



Beide Wagen gibt es als analoge Evolution oder als Digital132 Version. Letztere hat Licht, das im digitalen Modus dauerhaft leuchtet und analog genutzt ebenfalls, aber nur in Fahrt die Piste erleuchtet. Die Evolution Version kommt ohne Licht. Wer eines darin haben möchte, muss selbst nachrüsten.





[ 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

# McLaren CHRONO M23

SRC/OSC greift tief ins

**Performance** Regal



Rundstrecke

## McLaren M23

Jim Hunt Magazine®

Nach seinem Debüt im letzten Jim Hunt 38 geht der klassische Formel 1 von SRC/OSC in die nächste Evolutionsstufe. Er bekam renntaugliche Tuningparts spendiert, die seine Performance noch einen deutlichen Tick gegenüber dem wirklich schön gemachten und flotten Serienmodell steigert. Das interessante daran: er gibt ihn als reinweißen Prototypen und es gibt ein

Set, in dem der leistungsgesteigerte Formelwagen aus seinen Bestandteilen aufgebaut, verziert und gestaltet werden kann. So wie man es für seine Zwecke haben will. Auf der Strecke lassen wir zunächst den weißen Prototypen los. Er kommt pur out of the box, unsere Techniker haben fürs erste Rollout daran nichts gemacht, außer die Schleiferkontakte für den Bahn

zurecht gebogen. Also nichts wie rauf auf die Strecke und mal sehen, was sich tut. Die Eindrücke des schönen Klassikers aus der letzten Ausgabe sind noch im Kopf, die erfahrenen Emotionen gespeichert. Beim Beschleunigen mit kalten Motor und kalten Reifen fällt schon auf: es geht noch eine Spur forscher vorwärts. Der M23 geht sagenhaft ab und in einer Kurve müssen

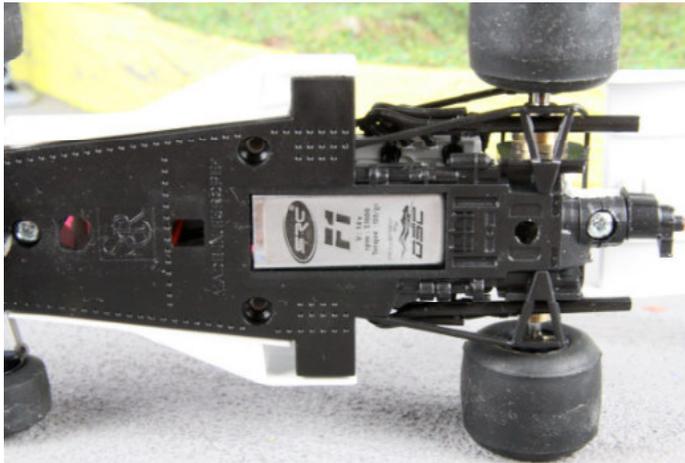


Das Debüt des M23 ist mehr als gelungen. Wir berichteten in der letzten Ausgabe über den wunderbaren F1 Klassiker. Nun kommt die technisch gehobene Version zum Serienmodell. Damit kitzeln die Spanier noch mehr Leistung für den Wettbewerbsfahrer aus dem fein detaillierten Boliden heraus. Zur Einführung kommt ein pur in weiß gehaltener Wagen. Er ist zudem als Bausatz in limitierter Stückzahl zu haben. Man kann ihn präzise aufbauen und mit Decals gestalten.

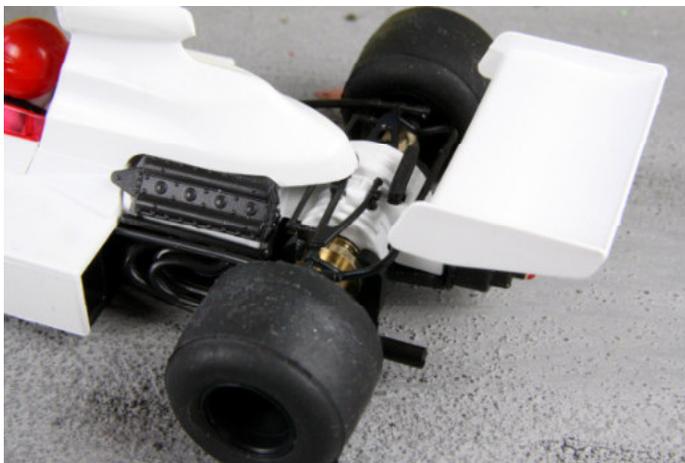
**Rundstrecke**

# McLaren M23

Tim Hunt Magazine®



**Der kompakte Inliner feuert ordentlich Leistung in das präzise Getriebe der Hinterachse. Sie dreht in Messinglagern. Guter Grip liefern die Slicks.**



wir die Techniker schicken: die Schleifer passen noch nicht so recht, also nachjustieren. Wieder auf die Strecke und es ist süßer Wahnsinn wie sich der Formel Wagen bewegt. Er ist schnell, wirklich schnell und er liegt wie ein Brett. Ab Werk selbstverständlich ohne Magnet an Bord. Die Reifen bieten hervorragenden Grip und es lassen sich Kurvengeschwindigkeiten realisieren, für die sich das Krafttraining der Nackenmuskulatur auszahlt. Die lenkbare Vorderachse geht etwas steif zur Sache, da lässt sich sicher noch was machen. Wir fahren immer noch out of the box. Mit den gängigen Mittel (wie bewegliche Antriebsteile mit Öl oder Gleitstoffen warten) wird sich die Leistungskurve noch einen deutlichen Ticken nach oben schrauben lassen. Reifen und Motor sind nun warm, der M23 hängt sagenhaft gut am Gas. Er zieht die lange Gerade hinauf als gibt es keinen Morgen. Spät optimistisches Anbremsen vor der engen Kehre, kein Problem. Der McLaren bleibt der Ideallinie treu und zirkelt ohne Nervosität durch den Richtungswechsel. Den Fahrer drückt es mit bösen G-Kräften in den Sitz, Helm und Kopf werden bleischwer und wollen seitlich aussteigen. Mit Schmackes geht es durch die flüssige Kurvenkombination aus erst schließenden und dann weit aufmachenden Radien. Volle Beschleunigung, der F1 geht ab, dass es nicht besser sein könnte. Maximale Performance auf der Start Ziel Geraden, durch die asymmetrische Kehre vorbei an den Häusern aus deren Fenstern Zuschauer fotografieren. Hoffe es ist kein Spion von der Konkurrenz mit auf dem Balkon. Man weiß ja nie, aber normalerweise sind das hier nur tolerante Anwohner, die den Sound des brutalen Gefährts und meine Fahrkünste bewundern.

Ich schalte kurz herunter, ein Orkan lässt die Balkone samt den Leuten darauf zittern. Im zweiten Gang beschleunige ich vorbei am Campingplatz. Hoch auf die kleine Anhöhe, kurz vom Gas und dann halb voll durch die sich öffnende Kurve. Hinunter zur weit öffnenden Linkskurve und dann spät anbremsen zur hintersten Schikane der Strecke. Der M23 bleibt ruhig auf Kurs, er nimmt alles stoisch unter seine Räder und macht es mir einfach, die Grenzen der Physik immer weiter zu verschieben. Langsam merke ich, dass die Reifen nach lassen. Sie haben Pickup gesammelt, ich fahre an die Box: Reifen abziehen. Jetzt geht es wieder weiter mit sensationellem Grip. Die Ingenieure von SRC/OSC verstehen ihr Geschäft. Der schnelle McLaren wurde dank Chrono Parts noch schneller.

**Purismus für die Rollout Version des neuen Chrono F1. Auf der nächsten Seite zeigen wir, wie es im Thema weiter gehen kann.**



Rundstrecke

# McLaren M23

Tim Hunt Magazine®



Was mir besonders gut gefällt: das Fahrverhalten bleibt nach wie vor natürlich, kein übertriebener Grip als hätte man einen Magnet unter dem Sitz. Der F1 bleibt geschmeidig und lässt sich über das Gaspedal steuern, wie man es möchte. Trotzdem hält er im Grenzbereich Reserven bereit, um die Limits herauszufordern. Langegezogene Kurven gehen voll. Enge Kehren verlangen Aufmerksamkeit, aber es ist kein Ritt auf der Kanonenkugel. Es ist der Ritt in einem verdammt schnellen Sarg, der perfekt ausgependelt und leistungsstark mit der Präzision eines Skalpell Kurven schneidet. Dem erfolgreichen Ritt zum Sieg steht zumindest auf der Material Seite nichts im Weg. Jetzt kommt es auf den Fahrer an und auf das Glück, das man im Rennverlauf auch noch braucht.

Limitiertes Package: das Chrono Set M23 gibt es nur sehr begrenzt 315 Mal.

Im Karton sind zwei Boxen, eine mit dem F1 Boliden als Rohgerüst, in der zweiten das Material zur Komplettierung.



Limited Edition: 315 Stück



Der versierte Rennmechaniker baut den M23 auf. So sitzt alles, wie man es fürs das Rennen haben will.

*Gewinne einen McLaren M23 von SRC/OSC.*



*Jim Hunt Magazine®*

**GEWINNSPIEL**

*Jim Hunt Magazine®*

# GEWINNSPIEL

*Gewinne einen McLaren M23 von SRC/OSC.*

**„Wer fuhr diesen Wagen?“**

*Schicke Deine Antwort an:*

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

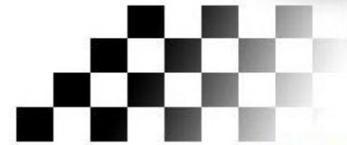
**„Gewinnspiel“**

*Name und Anschrift nicht vergessen!*

*Selbstverständlich werden die Angaben vertraulich behandelt und nicht an*

*Dritte weiter gegeben. Wir lösen aus nach dem Zufallsprinzip.*





Erweiterte Suche »

### Kategorien

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

### Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

### Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

### Neue Artikel

## myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



**Versandkostenfrei ab 100,-EUR!**



**Ersatzteilservice!**



**Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!**



**Vormerkerservice!**



**D124/132 optional auch mit WIRELESS!**

Carrera Gesamtkatalog  
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

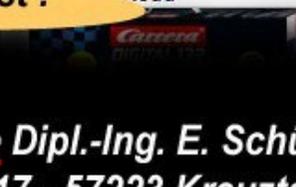
Carrera DIGITAL 132



Carrera DIGITAL 124



Carrera DIGITAL 132 Power



Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power



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

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

*hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!*

### Warenkorb

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

### Willkommen

eMail-Adresse:

### Bestseller

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



© 2015 Tim Hunt Magazine®

*Tim Hunt Magazine®*

*Macht Klassiker magnetfrei glücklich.*

*Jim Hunt Magazine®*

*Was  
bringt  
das?*

*Ein  
Wundermittel  
im Praxistest*



Was  
bringt  
das?

Ein Wundermittel  
im Praxistest

# Dryfluid

Jim Hunt Magazine®

Jeder Rennfahrer hat so seine Geheimnisse. Keiner rückt mit der Sprache heraus, wenn es um Vorteile geht. Die werden gehütet wie ein Staatsgeheimnis, sonst hat sie anschließend jeder und der Vorteil ist keiner mehr. Das ist so alt wie der Motorsport, egal ob im Großen oder im Kleinen auf der Rennbahn oder anderswo. Überall dort, wo Leute schneller fahren möchten als die anderen, wird gefeilt, getrickst und ausprobiert. Wie kann man die Konkurrenz womit abledern? Diese Maxime macht selbstverständlich auch nicht vor dem Slotmotorsport halt. Gerade im Spitzenbereich fahren alle schnell. Alles haben es drauf. Alle selektieren und präparieren ihr Material, so gut es geht. Reglements sollen das eine oder andere Ding verhindern, aber mal ehrlich: das geht nur so lange gut, so lange die Juroren mitbekommen, was läuft. Kommen geheime Dinge auf den Markt, dauert es, bis alle checken, dass hier etwas nicht mit rechten Dingen zugeht. Beim Slotten ist es sicher nicht so krass wie bei der Tour de France. Aber wer weiß...

Seit einiger Zeit gibt es Dryfluid, das Zaubermittelchen aus Deutschland. Es kommt aus der Nähe von Berlin und Rolf Jacobs, sein Macher versteht seine Sache perfekt. Er hat ein Gleitmittel entwickelt, das fernab von Öl und Fett arbeitet. Gleitpolymere sind die Zauberformel, die dem Produkt seine Überlegenheit gegenüber herkömmlichen Ölen und Fetten beschert. Aber was geht wirklich ab? Wir fahren seit langer Zeit auch privat mit diesen beiden Produkten, weil wir davon überzeugt sind. Die Anwendung ist kinderleicht und der Vorteil ist nicht nur marginal spürbar, es ist ein richtiger Wow-Effekt! Jedes Slotcar läuft damit um Längen besser, leichter, schneller und vor allem länger.

Der letzt genannte Vorteil ist vor allem für jene gedacht, die nicht ständig an ihrem Auto rumschrauben wollen. Dryfluid zieht keinen Schmutz an, wie es Öl und Fett tun. Das Präparieren des Slotcars damit dauert nur minimal länger als mit herkömmlichen Produkten. Hintergrund: man sollte vorher die Lager entfetten. Bremsenreiniger aus dem Fachhandel eignet sich dafür ganz gut. Die Handhabung ein Kinderspiel. Man trägt Dryfluid mit der Kanüle auf die Lager auf. Das Produkt ist fast so dünnflüssig wie Wasser. Anders ist es mit dem Gear Lube. Es kommt wie der Name sagt auf das Getriebe, also Motorritzel und Achsritzel. Dafür ist ein kleiner Pinsel im Set, mit dem man das Produkt mit cremiger Konsistenz sehr leicht aufbringen kann. Jetzt kommt das kleine Plus an Zeitaufwand: man muss die Produkte ablüften lassen. Also nach dem Auftragen warten... Eine minimale Geduldprobe, die nichts weiter vom Mechaniker abverlangt als ein paar Mal an seiner Kaffeetasse zu nippen und aus dem Fenster zu

schauen, bis sich die überschüssige Flüssigkeit im Dryfluid von selbst in der Atmosphäre verdunstet. Nichts ist leichter als das. Nervöse Naturen lernen damit ein wenig den Gang rauszunehmen. Das Produkt hat daher auch ein meditatives Moment. Es wird trotzdem nicht in Apotheken verkauft, es ist rezeptfrei und im Fachhandel erhältlich. Obwohl es Doping für das Slotcar ist. Wenn das die EU mitbekommt... Preislich bewegt sich das Produkt schon ein wenig auf Apotheken Niveau, werden Geizhalse meckern. Diesen Leuten kann man Salatöl empfehlen, das gibt es billig im Discounter. Unsere Meinung: der Preis für beide Produkte geht bei der dargebotenen Performance völlig in Ordnung. Zudem hält das eine Weile. Wir haben beide Fläschchen ein Jahr lang regelmäßig zur Wartung unserer Boliden ausgequetscht, bis es wirklich leer war.

Wir haben lange überlegt, wie wir so einen Test mit Dryfluid aufziehen. Im Grunde überlassen wir das mit Rundenzeiten vorher und nachher akribisch aufschreiben anderen Publikationen. Grund: es bringt nichts. Begründung: man müsste bei jedem Lauf das identische Slotcar mit identischen Reifen- und Motorzustand am Start haben, um wissenschaftlich aussagekräftige Ergebnisse ermitteln zu können. Reifen abziehen ist nicht das Thema, das ist schnell gemacht. Aber Motor und Reifen auf die identische Temperatur bringen wie vorher. - Zudem hat jeder eine andere Bahn mit all jenen Parametern, die wir jetzt nicht alle aufzählen. Wem es etwas gibt: unsere schnellen Autos fahren mit Dryfluid auf unserer langen, selektiven Bahn knapp Einkommafünf Sekunden pro Runde schneller als ohne diesen Gleitstoff.



Was  
bringt  
das?

Ein Wundermittel  
im Praxistest

# Dryfluid

Jim Hunt Magazine®



Das Flüssige für Lager...

Jeder wird (egal welches Bahnlayout, Spannungsquelle Regler, Fahrkönnen, Luftdruckverhältnisse ü.N.N. und was auch immer die Performance beeinflusst) mit Dryfluid auf den Achslagern, der Motorwelle und Gear Lube auf dem Getriebe ein richtiges Aha Erlebnis feiern. Die Autos laufen spürbar geschmeidiger, sie beschleunigen deutlich besser, fahren schneller und verhalten sich deutlich leichtgängiger als vorher. Wir haben an einem Carrera BMW M1 lediglich die Vorderachse mit Dryfluid gewartet. Vorher drehte sich die Achse recht ordentlich. Nach der Behandlung drehte sie sich nur von Hand angetrieben faszinierend lange. Ein Unterschied wie Tag und Nacht. An slot.it, NSR, SRC und anderen Fahrzeugen das gleiche Bild. Nach dem Service laufen die Boliden spürbar besser, geschmeidiger, schneller. Egal welches Auto, welchen Hersteller man damit behandelt. Es macht jedes Mal richtig Freude damit zu fahren. Und man kann uns glauben, wir haben schon sehr viele Fahrzeuge getestet oder privat gefahren. Die Nachhaltigkeit des Produktes ist nicht nur durch den langfristigen Schmiereffekt gewährleistet. Da man nicht viel davon benötigt, kommt man einige Zeit damit gut zurecht. Fährt jemand daheim zum Spaß, wird er das wartungsarme Moment des Produktes schätzen. Fährt jemand Rennen, wird er seine Wagen jedes Mal neu aufbereiten und den Vorteil der reduzierten Reibung schätzen. Dem Rennfahrer dürfte es egal sein, wann die Fläschchen wie schnell leer sind. Hauptsache die Platzierung im Rennen stimmt. Sie werden es nicht weiter sagen... Wir schon. Leute probiert das Zeug aus, es ist wirklich klasse!



Das Cremige für Getriebe...

# *Porsche 907L*

*SRC edel limitiert*

*Jim Hunt Magazine®*



*1000 km*

*Monza 1968*

Rundstrecke

# Porsche 907L

Tim Hunt Magazine®

Rolf Stommelen und Jochen Neerpasch teilten sich bei den 1000 km von Monza 1968 das Cockpit des 907er Langhecks. Das Auto von SRC gibt es seit einiger Zeit.

Nun haben sich die Spanier eine wirklich exklusive Limited Edition ausgedacht. Wir reden von einer richtig gut gemachten Holzbox mit Metall Emblem. Das Teil ist

Wertig in solider Schreiner Arbeit gefertigt. Im Innenleben residiert das Auto mit einer historischen Renn Fotografie, der bekannten Steilkurve von Monza.



## 1000 km Monza 1968

**Rundstrecke**

# Porsche 907L

*Tim Hunt Magazine®*

Nach 100 Runden wurde das deutsche Duo Rolf Stommelen und Jochen Neerpasch insgesamt Zweiter,

hinter dem rundgleichen Ford GT40 des Australiers Paul Hawkins und dem Briten David Hobby. Auf Platz

Drei eine Renault Alpine 221 mit 97 Runden mit Patrick Depailler und André de Cortanze am Steuer.



**Limited Edition: 300 Stück**



Rennsportweiß waren deutsche Autos in jenen Tagen. Der 907L hatte sogar eine Zulassung, ob das allerdings so mit rechten Dingen zuging... Das hatten die Sportprototypen bei der Targa Florio auch, obwohl diese Autos fernab von Regeln für den Straßenverkehr konstruiert wurden. Feine Detailarbeit rundum. Ein wunderbarer Klassiker und dazu ein exklusives Stück. Nur 300 weltweit...

## 1000 km Monza 1968

# www.sora.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24 1:32 1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

## *Die Vitrinenmacher*

© 2010 www.jfm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

*Designversion*

# **CORVETTE C7R**

***NSR aus Italien liefert eine weitere  
brachiale US Flunder aus. Indy grün!***



*Jim Hunt Magazine®*

## Designversion

# Corvette C7R

Der traditionelle Supersportwagen von Chevrolet geht mittlerweile in die 7. Generation. Seit dem Renndebüt der Werksversion in gelb schwarz und rot sind mittlerweile einige Rennen vergangen. Ist gibt immer mehr Design Versionen der brachialen Flunder. NSR hat den Wagen von Anfang an in seinem Rennstall und mittlerweile geht man über, den verschiedenen Farbvarianten nachzukommen. Der Kunde kann bunte Startfelder realisieren, um sich im Rennen von anderen abheben zu können.



*Designversion*

# **CORVETTE C7R**

***NSR aus Italien liefert noch eine  
brachiale US Flunder aus. Indy weiß.***



*Jim Hunt Magazine®*

**Designversion**

# Corvette C7R

Die Technik unter der Haube kann in früheren Ausgaben bewundert werden. Wir haben darin diese Vette ausführlich vorgestellt. Technisch ist alles auf höchstem Niveau, wie man es von NSR kennt. Der ausklappbare Schwingarm hält den L-Kiel jederzeit in Tuchfühlung zum Zündkontakt. Das gewaltige Aggregat wurde mit einem Longcan nachempfunden, das genau so viel Kraft mobilisiert wie das Original. Sämtliche Bauteile sind verschraubt und bei Bedarf tauschbar.



*Jim Hunt Magazine®*

*Designversion*

# **BMW Z4 GT3**

***NSR inszeniert das schnelle  
Bayern Coupé farbenfroh neu.***



*Jim Hunt Magazine®*

**Designversion**

## **BMW Z4 GT3**

Auch den BMW Z4 GT3 haben wir bereits gezeigt. Hier kommt eine knallbunte Version, die sich ein wenig bei Kawasaki in der Vergangenheit umgesehen hat? Ein Moto Cross Rennstall realisierte den mutigen Gedanken, das giftige Kawa-Grün mit einem beißenden Rot zu veredeln. Ergebnis: der extremsten Farbkontrast, den es überhaupt im Farbkreis gibt. Man wird gesehen, außer jemand ist Rot-Grün blind... Eine echte Ansage an der Startlinie.



*Jim Hunt Magazine®*

Designversion

# PORSCHE 908/3

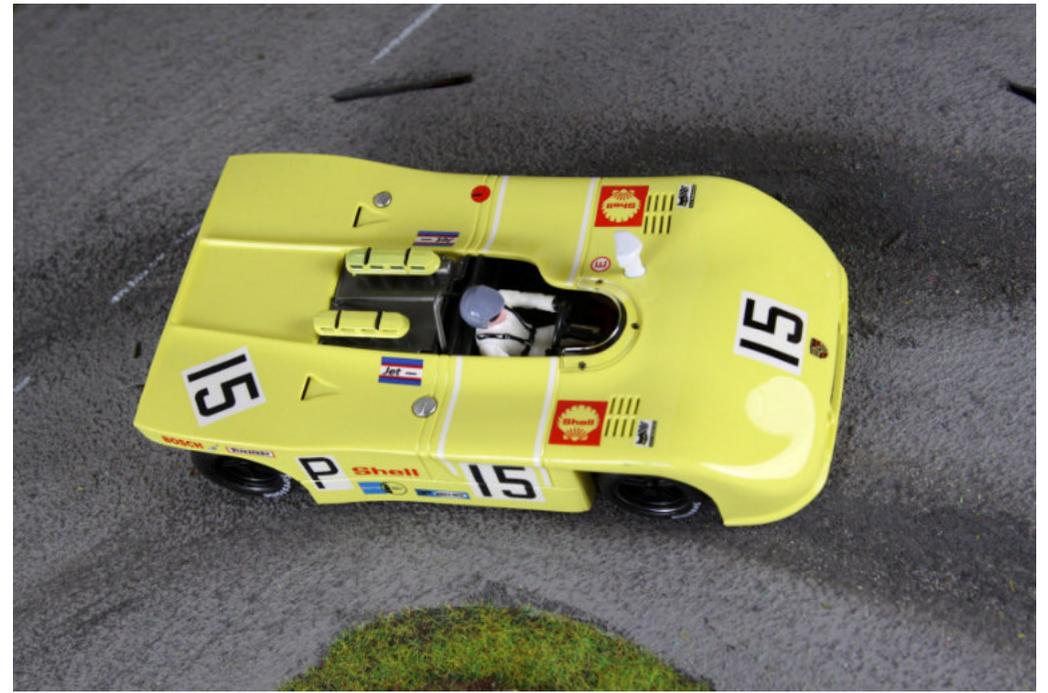
*Die Zuffenhausener Klassik Flunder  
kommt nun zweiter Auflage.*



*Jim Hunt Magazine®*

**Designversion**

# Porsche 908/3



*Jim Hunt Magazine®*



*Jim Hunt Magazine®*

**In allen Hubraumklassen live dabei**

# 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-magazin.de**

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

**USt.IdNr.: DE258816729**

*Herausgeber: Jürgen Kellner*

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

*Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website [www.jim-hunt-magazine.de](http://www.jim-hunt-magazine.de) liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.*

*Jim Hunt Magazine®*



**Inliner - Sidewinder – Anglewinder – Frontmotor – Heckmotor - Mittelmotor?  
*Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck***

# FORD MK IV



# FORD GT40



# Porsche KH



# GORDINI 8





**GO** *rennbahn* **KARLI** *onlineshop*

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

# WIR SEHEN UNS IN JIM HUNT MAGAZINE NO.40



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.