

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

48



Bella Machina

BRM Alfa GTA

Carrera®



carrera-toys.com



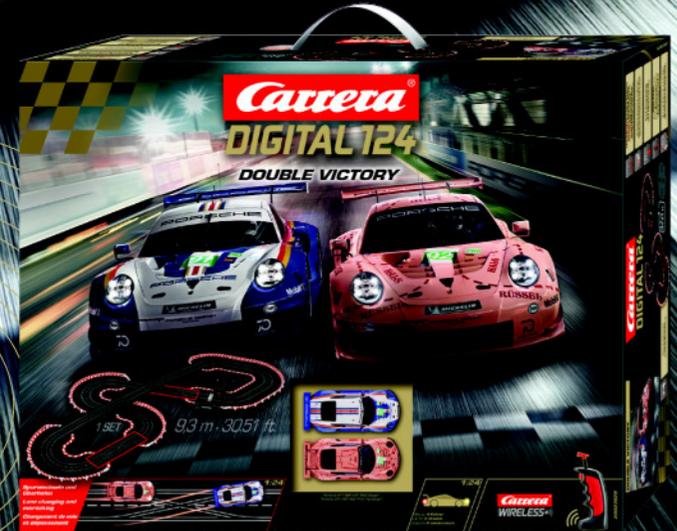
@carrera.official



carrera.official



/carreraofficial



Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Photo © Porsche



Life goes on...

Die erste Ausgabe nach dem Lock Down. Wir können und wieder recht frei bewegen, wenn auch mit Maske, Händewaschen, Desinfektion und wirklich kleinen Einschränkungen, die für unser aller Gemeinwohl sehr viel Sinn machen. Daher freuen wir uns am Leben und daran, dass wir einem wunderschönen Hobby weiterhin nachgehen können. Obwohl die Lage auf dem Planeten nicht überall so läuft wie hier bei uns. Dafür sollten wir alle dankbar sein. Täglich! Es bleibt zu hoffen, dass es nicht zu einer zweiten Welle kommen wird. Die Zeit wird zeigen, ob die Leute durchhalten, oder ob der dumme Egoismus einzelner die Bemühungen der anderen zunichte machen wird. Ich hoffe es nicht. Aus Italien meldet sich BRM mit einem richtigen Knaller: Alfa GTA 1300 Junior, eine brachiale Machina, die es in sich hat. Leider ist der Wagen so gut wie überall in Rekordzeit ausverkauft, was zugleich die Qualität und Beliebtheit der großen kleinen Renner unterstreicht. Das klassische Automobil im großen Maßstab 1zu24 ist wirklich ein Must Have. Sofern man einen ergattern konnte. Revoslot liefert dazu zwei Wagen für die Freunde von Metallfahrwerken, Kugellagern und solide gestalteter Technik unter der Haube, das alles im Maßstab 1zu32 und das alles out of the box: Den Ferrari 333SP in weiteren Design Versionen. Und den legendären Toyota GT-One. Zwei Wahnsinnsteile, die fortgeschrittenen Rennspaß nach Hause bringen und auch für Clubbahnen hervorragend einsetzbar sind. Ohne, dass man die Autos von Grund aufbauen muss.

Einfach auspacken, loslegen und wer möchte, kann noch das eine oder andere verändern oder tunen. Aber bitte nur, wenn das die anderen im Startfeld auch machen. Sonst leider die Chancengleichheit und es möchte eben nicht jeder alles von der Pike auf selbst bauen. Ein Ready to run Konzept, mit dem BRM und Revoslot seit den Jahren ihres Bestehens sehr gut fahren. Das zeigt, es gibt genau für diese Nische einen Markt, was uns alle freut. Aus Spanien meldet sich SRC mit einer leichten, schnellen und exklusiven Rallyeversion ihres Porsche 914/6. Ja, wir haben diese Ausgabe wieder einen richtigen Rallyewagen mit dabei. Leider wurde es um diese Spielart von Herstellerseite aus etwas dünner als vor einigen Jahren. Umso erfreulicher ist es, dass die Spanier diese wunderbare Gangart mit dem Auto durch die Elemente hochhalten und weiterhin neben tollen Rundstrecken Autos auch das Offroad Genre erfolgreich besetzen. Der historische Rennwagen im Gulf Farbleid sieht verdammt scharf aus und gegenüber der vorangegangenen Rundstreckenversion mit schönen Alu Fuchsfelgen kommt der mit silberfarbigen Leichtbau Alufelgen, die daran sehr scharf aussehen. In der Beliebtheitskala steht der Wagen absolut in der Gunst seiner Fans. Auf unserem facebook Kanal haben ihn nach drei Tagen über 11000 Leute weltweit angesehen. Wer unseren Kanal dort noch nicht kennt, sollte ihn mal besuchen. Dort zeigen wir regelmäßig schöne Bilder von Slotcars und auch welche, die es hier nicht im

Magazin zu sehen gab oder gibt. Einfach bei Mark Zuckerberg's blauer f Seite „Jim Hunt Magazine“ in die Suche eingeben und schon seit ihr mit dabei. Und klar: auf Instagram findet ihr uns auch unter unserem Namen. Carrera bringt den BMW M1 im blau weißen Denim Look. Das After Shave Procar versprüht nicht nur den Spirit dieser Zeit. Es setzt eine Duftmarke, weil es diese wunderschöne Version bisher noch von keinem anderen Hersteller gab. Bravo! Als modernen Rennwagen gibt es dazu den Mann Filter AMG GT3, wow! Ein absolutes „Must Have“ für die moderne Rundstrecke der Neuzeit. Was für eine Farbkombination, welch toller Benz! Für die Flaniermeilen und die Rennstrecke zeigen wir eine Designversion des Porsche 918 Spyder. Er orientiert sich optisch an einem 917K von David Piper. Die Rubrik „Was ist da los – Das Lachgas des kleinen 1zu32 Mannes“ greift dieses Mal das Thema Tuning kritisch auf. Erfahrungen aus der eigenen langen Zeit im Rennsport und Zitate von weltbekannten Rennidolen vermischen sich. Dieser Cocktail soll zum Nachdenken und Schmunzeln anregen. Wer will, kann sich auch richtig aufregen: vielleicht sogar über sich selbst, wenn man sich ertappt fühlt. Haha. Damit runde ich diese Ausgabe ab und wünsche Euch allen da draußen:

Viel Spaß mit Jim Hunt No.48! Und: bleibt gesund!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Tim Hunt Magazine®

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Das Lachgas des kleinen 1zu32 Mannes



Tracktests

Rallye:

Porsche 914/6 Gulf

Rundstrecke:

- Alfa GT1300 Junior – BRM 1zu24
- Ferrari 333SP
- BMW M1 Denim
- AMG GT3 Mann Filter
- Im Porsche 918 Spyder in Frankreich
- NSR: 2x C7R Repsol



*BRM baut die Bella Machina
und bringt sie ganz groß raus.*

Jim Hunt Magazine®

ALFA ROMEO GTA

1300 Junior



Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®

BRM aus Italien baute in den letzten Jahren eine Reihe von wunderschönen und interessanten Klassikern in 1zu24. Wir haben fast alle vorgestellt und freuen uns ganz besonders jetzt die absolute Maschine aus Italien zu testen: Alfa Romeo GTA 1300 Junior. Das geht runter wie Öl! Das Gerät! Leidenschaft, Drehzahlen und süßer Wahnsinn. Ein Automobil, wie es nur Italiener in Szene setzen können. Und das haben die Leute von BRM erneut gut umgesetzt. Alle ihre Rennwagen besitzen ein Metallfahrwerk, Kugellager, 3mm Standard, dazu kalibrierte Achsen und alles, was man sich in dieser Klasse wünscht. Ihr eigenständiger Weg verbaut einen Motor für 12 Voltan Sprit, was in dieser Hubraumgröße eher selten ist. Das tolle Konzept geht

Alfa Tier: aggressiver Blick, wenn er im Rückspiegel auftaucht. Maskuline Eleganz mit breiten Schultern und perfekter Gewichtsverteilung für eine sagenhafte Straßenlage. Dazu diese sinnliche Rundungen aus allen Perspektiven! Forza!

auf. Es werden von jeder BRM Baureihe nur eine begrenzte Stückzahl gebaut. Parallel gibt sofort Designversionen und im Nachgang vielleicht weitere. Dann ist Schluss. Die Wagen sind innerhalb kurzer Zeit ausverkauft, was seinen guten Grund hat. Bei den Alfas ging das noch schneller. Wer hier gepennt hat, bekam

keinen mehr oder konnte bei den üblichen Spekulanten zu horrenden Maklerzusatzgebühren kaufen. Basta! So ist das. Die Alfas sind längst angekündigt worden. Es gab sogar ein BRM Image Video, das durchs Netz flackerte. Wer die frohe Botschaft, dass diese Wagen kommen, immer noch nicht mitgekriegt hat, der war



Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®

wohl einige Zeit nicht auf unserem Planeten. Drei Versionen gibt/gab es zum Startschuss. Zwei Rote (Bug gelb oder weiß) und einen weißen Alfa mit grünem Bug. Jeder Alfisti weiß, da können noch einige Versionen kommen... Der Jägermeister kommt bestimmt! Miau! Obwohl man in Bella Italia eher Averno, Ramazzotti, Martini oder Vino tankt. Egal. Jetzt kommt italienisches

Drehmoment, das Temperament von Alfa Romeo GTA. Madonna, welch sinnliches Gerät! Der Puls steigt schon beim Betrachten der weit ausgestellten Backen, der satt tief liegenden Karosserie und den wunderbaren Alu-Lochfelgen mit Slicks (vorne haben sie einen heißen Sturz!). Schon im Stand höre ich beim Gaspedal Spielen das charakterische Grollen der faszi-

nierenden Vierzylinder Maschine, für die Alfa bekannt ist. Gänsehaut und es wird Zeit, den Kragen steil hochzustellen, damit auch der Style konform geht. Ich könnte noch einige Minuten mit dem Standgas spielen und das brutale Fauchen und Grummeln inhalieren. Das aggressive Ansaugeräusch offener Trichter und die Sinnlichkeit der scharfen Nockenwelle genießen.

Tiefer Schwerpunkt und breite Spur. Dazu schöne Alufelgen und das gewisse Etwas, das nur ein Alfa mit auf die Strecke bringt. Mittig das typisch dreieckige Kühleremblem und die weit aufgerissenen Augen. Das Quadrofolio Verde, das vierblättrige Kleeblatt gehört bei Alfa Romeo ganz klar dazu. Es ist bis heute fester Bestandteil auf den schärfsten Sportversionen der Marke.



Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®

Den Sound kriegt niemand besser hin als Italiener: Wer beim Klang eines alten Alfas keine Emotionen spürt ist kein Motorsportfan. Die Wurzeln dieser Traditionsmarke im Motorsport reichen weit zurück. Es ist kein Geheimnis, dass Enzo Ferrari früher bei Alfa Romeo

gearbeitet hat, bevor er sich selbstständig machte. Die Italiener legen neben einem scharfen Motor immer viel Wert auf die Balance ihrer Autos. Frontmotor und Heckantrieb liefern dynamische Fahreigenschaften, weil beim Alfa Romeo das Gewicht optimal verteilt ist.

Das ist bei der Marke Alfa bis heute so. Die sportlichen Modelle mit dem Kleeblatt auf der Außenhaut lehnen immer noch das Fürchten: der Konkurrenz und manchen Fahrer, wenn er der Maschine nicht gewachsen sind. Die aktuelle Kleeblatt Giulia mit 500 PS ist nichts



Der Alfa liegt satt auf der Piste und geht sehr präzise durch Kurven. Sein ausgewogenes Fahrverhalten schiebt den Grenzbereich weit weg. Man kann ihn provozieren, aber wozu? Volles Rohr ums Eck und weiter auf die Gerade.



Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®



für Anfänger. Mancher hat sich damit teuer ins Aus geschossen. Schade ums Auto. Wer jemals in Italien erlebt hat, was einheimische Fans veranstalten... es ist normale Ehrensache, dass beim Auftauchen eines GTA mit brutaler Drehzahl die Leute komplett ausflippen. Sie tanzen emotionsgeladen am Streckenrand (manchmal während des Rennens auch auf der Strecke) und inszenieren das Spektakel mit einem Feuerwerk aus bengalischen Feuern und wilden Gesten, um Maschine und Fahrer-Darbietung zu huldigen. Das ist wie Religion. Weihnachten plus Ostern und ohne stille Besinnlichkeit. Es geht zur Sache, die Leuten lassen alles raus, was in ihnen steckt. Eine Menge entfesselte, echte Gefühle, die man hierzulande weniger sieht.

Verlassen wir die Box und gehen auf die Strecke. Schon beim Anlassen klingt der 1300er richtig kernig. Ich lasse den Motor erst warm laufen, bevor ich ihn auf seine maximalen 19000 Touren jagen. Nur keinen Lagerschaden riskieren im kalten Zustand. Die Reibpartner sollen sich aneinander gewöhnen, damit die gesamte hochwertige Mechanik schön schnurrt. Dazu gehören vier Kugelradlager, eine kalibrierte 3mm Stahlachse und zwei Halbwellen an der einzeln aufgehängten Vorderachse. Ebenso die Motorwelle. Das verschraubte Anglewinder Getriebe, das die Kraft auf die Hinterachse überträgt. Dazu gibt es vier verschraubte Alufelgen mit aufgezogenen, wunderbaren Slicks. Ihr Grip ist beschleunigt und verzögert den Alfa

Tiefbettfelgen, schön ausgestellte Backen und ein Flammrohr unter der Fahrertür inszenieren die bescheidenen 1300 Kubik sehr eindrucksvoll. Der Tank sitzt im Kofferraum, wo sonst. Balance Akt!



Der GTA hängt angriffslustig am Gas. Dazu sein tolles Fahrwerk. Die Emotionen gehen mit einem durch.

Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®

wie es sich gehört. Und wenn man möchte, lassen sie noch etwas Spielraum für Drifts. Die man aber eher durch Lastwechsel provozieren muss, als mit schierer Gewalt und durchdrehenden Rädern, was für die Qualität der Reifen spricht. Ein solide gefräster Motorhalter sichert das Aggregat mit zwei Schrauben. So kann es seine Power vibrationsfrei und ohne Kraftverlust über das Getriebe auf die Hinterachse übertragen. Die Vorderachse mit Einzelradaufhängung ist eine tolle Sache. Beide Vorderräder legen in Kurven unterschiedlich lange Wege zurück. Damit die beiden „Mitläufer“ weniger Reibung generieren verbauen die Italiener diese getrennte Aufhängung. Kugellager unterstützen die Achsstummel, Auf Höhe der Vorderachse sitzt der L-Kiel. Er ist verschraubt und ebenso

als Alufrästeil ausgeführt, was viel Laufkultur auf der Ideallinie bietet. Er kann nach unten mit etwas Spiel aus seiner Führung federn was die Zündkurve des GTA in jeder Fahrsituation positiv unterstützt. Die auf ihm angebrachten Zündkabel sind aufgeräumt verlegt. Eine tolle Sache, weil sie auch bei Wartungsarbeiten nie im Weg sind. Egal wie hart ich den Alfa über die Strecke jage, der Motor dreht sauber hoch und es gab keinen einzigen Zündaussetzer. Der L-Kiel hält den Wagen sauber auf der Ideallinie. Die Leute von BRM haben den GTA sehr durchdacht konstruiert, er liegt wie ein Brett und hält auch am Limit viele Reserven bereit. Und das bereits out of the box. Das in sich entkoppelte Chassis trennt den Antriebsstrang vom Aufbau und lässt den Italiener souverän ruhig laufen. Egal, was ich

mit ihm auf der Strecke anstelle. Er ist durch nichts aus der Ruhe zu bringen. Selbst wenn ich ihn mit voller Drehzahl durch die Kurven bürste, bleibe ich Herr der Lage und kann mein breites Grinsen unter dem Helm ausleben. Die männlichen Töne, die der Alfa bei voller Drehzahl von sich gibt, liefert einen wunderbaren Cocktail aus Adrenalin und italienischer Oper. Völlig ergriffen fasse ich in Sportlenkrad und tanze auf den Pedalen. Der GTA gehorcht auf jeden Befehl und wenn er mit seinen großen runden Augen im Rückspiegel der Gegner auftaucht, reicht schon dieser aggressive Auftritt, um sich ersten Respekt zu verschaffen. Den Rest gibt man ihnen mit einem sagenhaften Fahrwerk, dem tiefen Ansaugeräusch und kräftigen Drehzahlen. Schon bin ich vorbei und habe den Wagen vor mir



Links: präzise Einzelradaufhängung und schön gelöste L-Kielsituation. Die beiden Zündkabel verlaufen aufgeräumt durch das Chassis von vorne nach hinten zum Motor.

Rechts: Geprägte Motoraufhängung, präzise Hinterachse mit Kugelradlagern, präzises Sidwinder Getriebe. Alles ist verschraubt und für Tuning und Wartung leicht zugänglich. Die Slicks bringen den Alfa temperamentvoll in Bewegung mit viel Zug durch alle Kurvenradien. Qualität!

Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Tim Hunt Magazine®

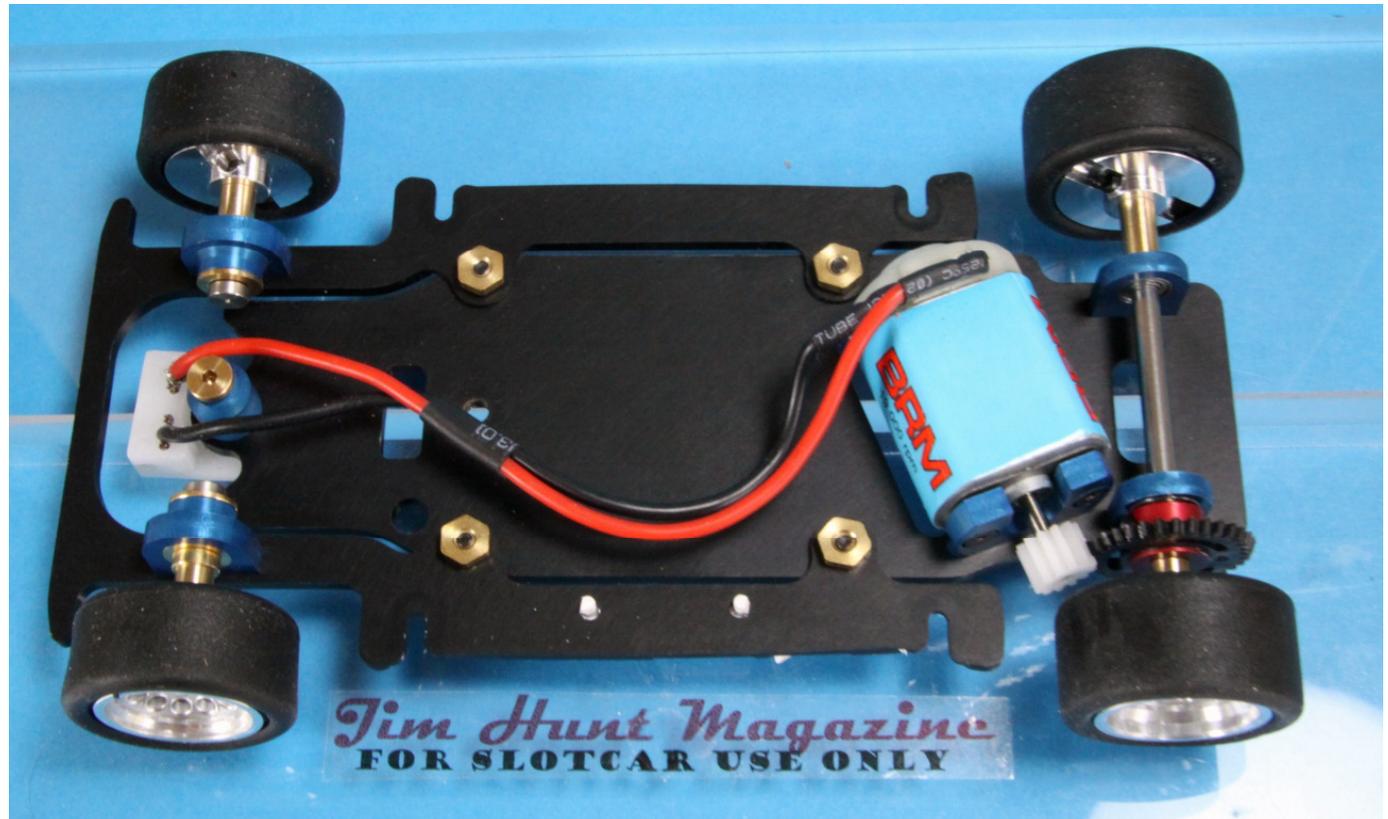
gefrühstückt. Beim Herunterschalten vor Kurven kann es schon mal vorkommen, dass eine wilde Flamme unter dem Schweller hervorzüngelt. Der kurze Weg vom Motor zum Schweller, die scharfe Nockenwelle, die gemachten Köpfe und ... man darf auch noch Geheimnisse haben ... bringen Alfa und Piloten in eine explosive Wallung. Was mir besonders gut gefällt: BRM geht seinen eigenen Weg mit genügsameren Motoren

als die Konkurrenz, die mit deutlich mehr Voltanzahlen unterwegs sind. Unter seines Gleichen ist der Alfa eine ausgezeichnete Maschine und es bleibt zu hoffen, dass noch viele Wagen aus dieser Zeit kommen werden. Vielleicht trauen sie sich mal an einen Klassik Bayern ran, schließlich lieben Italiener BMW. Mal sehen, was noch alles aus der findigen Schmiede kommen wird. Bisher war jedes Auto ein Volltreffer und

die Alfas sind jetzt ein weiterer Exponent in der Liga der historischen Rennwagen. Bitte macht weiter so und begeistert uns mit tollen Autos mit Metallfahrwerk, hochwertiger Basis Ausstattung und das alles zum verträglich kalkulierten Rennstallbudget out of the box. Ein tolles Konzept, das wunderbar aufgegangen ist, weil alles in sich stimmt. Damit schließt BRM die Lücke zwischen Custom Tunern und Käufern, die nicht alle



Entkoppeltes Metallfahrwerk mit verschraubten Komponenten, Kugellagern und aufgeräumter Optik. Dazu Alufelgen und Präzisionslauf out of the box. Der Griff in die Tuningbox ist nicht nötig, außer man möchte die Übersetzung individuell anpassen. Eine eigene Wagenklasse für sich, deutlich preisgünstiger als ein teuer aufgebautes Custom Car. Und: es ist bereits fertig aufgebaut. Lediglich der Auspuff und die Außenspiegel müssen fixiert werden. Easy! Ready to run.



Titelstory

Alfa Romeo 1300 GTA Junior

Jim Hunt Magazine®

die Lust, Zeit oder Fähigkeiten haben ein technisch und finanziell aufwändiges 1zu24 Auto aufzubauen. Egal ob Clubfahrer oder Rennfahrer daheim. Diese Wagen bieten auf beiden Bahnkonzepten viel Spaß und die Augen kommen dabei auf keinen Fall zu kurz. Die ge-

botenen Details sind wunderschön und wer möchte, kann sich hier noch austoben. Vielleicht bei den Fahrern, die etwas dezenter gestaltet wurden. An den Autos ist alles dran, was man sehen möchte. Es gibt sogar Nieten zum Zählen, damit auch diese Zielgruppe

ihrer Leidenschaft frönen kann. Die Tatsache, dass man für überschaubares Geld einen großen Rennwagen mit Metallfahrwerk, toller Technik und einer umwerfenden Optik bekommt, macht die Kaufentscheidung sehr leicht. Wenn man schnell genug ist oder war.



Wer bei diesen Anblicken keine Emotionen spürt ist im falschen Leben unterwegs. Die Alfas sind wunderschön gemacht und spiegeln Dolce Vita und rassist italienische Sportlichkeit aus vergangenen Tagen. Lust auf Einsteigen? Über Rennstrecken und Landstraßen heizen? Kennzeichen sind schnell provisorisch montiert. Die Polizia im Fiat Punto hat gegen die Alfas keine Chance. Wenn die Jungs gut drauf sind, lassen sie dich vorbei und erfreuen sich am Sound.

Mann-O-Mann



Carrera bringt die Mamba. Ein absolut ungefilterter AMG Vollblut Rennwagen für die laute ADAC GT3 Masters...

Rundstrecke

AMG GT3

Jim Hunt Magazine®

Mann-O-Mann! Es wurde Zeit, dass Carrera endlich den „Mann Filter“ bringt. Endlich ist er da und die Zeit der fummeligen Decal Experimente ist vorbei. Klar, es macht schon verdammt viel Freude, wenn man einen Wagen erst entlackt, selbst lackiert und dann mit den

passenden Decals verziert. Klarlack drüber und los geht's. Von wegen, es zieht einiges Zeit und Mühe ins Land, bis alles so weit ist. Ich habe mir auch diesen Job angetan und schon vor langer Zeit den Vorgänger Mann Filter realisiert, weil die Farbkombi gelb grün an

dem brutalen AMG sagenhaft gut aussieht und mittlerweile Kultcharakter hat. Umso schöner ist es, dass man den Rennwagen nun out of the box vom Hersteller haben kann. Perfekt für Rennen, zum Sammeln und zum Bewundern. Wobei ich das lieber auf der Rennstrecke mache, als in der Vitrine. Da drin ist mir zu wenig Fahrwind, zu wenig Geschwindigkeit und letztendlich wurden diese wunderbaren Fahrzeuge gemacht, um das zu tun was sie können sollen. „Fahrzeug“ sein. Der AMG GT3 von Carrera kam schon in diversen Versionen (wir berichteten) und er war in jeder Farbgebung ein wunderbares Gerät für die Rennstrecke. Egal ob analoger Evolution oder illuminiertes



Der aktuelle Mann Filter AMG im Mamba Look. Das frische Gelb mit dem Grün harmonisiert sehr gut und die schwarzen Speichenfelgen bilden einen satten Kontrast. Er liegt satt in Kurven und lässt es über die Curbs krachen, wenn ein Meister ins Volant greift. Ein kompromissloses Gerät!



Rundstrecke

AMG GT3

Tim Hunt Magazine®

Digital132. Der Benz marschiert sehr gut voran und macht sich in Kurven sehr schnell vom Acker. Und was mich als Test- und Rennfahrer besonders freut: Er hat einen eigenen Charakter gegenüber den anderen GT3, die es vom gleichen Hersteller gibt. Die Unterschiede im Fahrverhalten sind in Nuancen vorhanden, so dass sich jeder Bolide etwas anders fährt. Egal ob Benz, Audi, McLaren, Ferrari oder BMW. Die Autos haben von Grund auf eine solide Basis für Chancengleichheit und trotzdem fährt sich nicht jeder gleich. Der Benz liegt in Kurven nicht so gutmütig wie der Audi. Aber wenn man sich auf ihn nach ein paar Runden einfährt, kann man sich trotzdem mit den anderen Konkurrenten anlegen, messen und wer es richtig drauf hat, wird sie

Im Landeanflug und voll auf Angriffslinie: AMG GT3

Breite Backen, schöne Lüftungsöffnungen in der Karosserie, der in die Breite integrierte Heckflügel kann einiges ab. Der Diffusor unter Heck saugt den AMG am Boden fest.



Rundstrecke

AMG GT3

Jim Hunt Magazine®

alle in Schach halten. Herausfinden wann man mit welchem Wagen am besten bremst und wann man wieder aufs Gas tritt, damit keine Zeit liegen bleibt. Lläuft etwas beim Herantasten falsch, dann kommt das Heck und etwas kleingehacktes Sekundenmaterial geht verloren. Darum geht es beim Rennsport: die Vermeidung von kleinsten Rutschern, Verbremsern und das optimale Durcheilen der Strecke. Technisch sitzt ein

E200 Motor im Inliner Chassis, der genügend Druck entwickelt. Besonders ohne MTS Fahrhilfe. Vier Messing Gleitradlager für einen soliden Lauf. Wer mehr herausholen möchte, wird mit Leichtlauf Öl und Getriebefett nachhelfen. Jeder muss selbst entscheiden, ob er mit oder ohne Magneten fährt. Analog oder Digital loslegt. Eines haben alle Gangarten gemeinsam: es gibt sehr viel Spaß auf der Strecke, privat oder im Club.

Die große GT3 Bandbreite, die Carrera im Sortiment hat liefert tolle Startfelder, in denen jeder Individualität leben kann. Es müssen keinesfalls von gleichen Auto zwei Gleiche antreten. Außer man veranstaltet eine teilnehmerstarke Meisterschaft, die derzeit aufgrund Covid weniger möglich ist. Egal wie: lasst es krachen und genießt die tollen Rennwagen, die Langlebigkeit eingebaut haben: Schön und und solide konstruiert.



Bullig und gedrunen geht das kompakte Kraftpaket auf die Strecke. Er fährt mit und ohne MTS souverän über die Strecke. Der Ausbau des Magneten ist ein Kinderspiel, die L-Kiel Rückstellfeder gleich noch ausbauen und schon fährt der kraftvolle Motor noch einen Ticken stärker. Die Reifen sind auf der C-Bahn eine tolle Sache. Öfters abziehen oder bei Bedarf leicht anschleifen, der Grip wird überzeugender. Optisch ist die Mamba ein absoluter Knaller auf der Rennstrecke. Schön, dass Carrera den Wagen gebracht hat.

Brands Hatch 1980

Hans Heyer deklassiert Alain Prost bei der PROCAR Serie



*Carrera hat eine geniale Design
Version gebaut, die keiner hat.
Duftmarke gesetzt und voll ins
Schwarze getroffen!*

BMW M1 DENIM

Rundstrecke

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

Der Carrera M1 ist jetzt im Denim Design zu haben. Wow, ich erinnere mich noch ganz genau an meine Kindheit und diese schicke Version. Neben dem wohl am meisten bekannten M mit seinen drei Streifen auf alpinweißen Untergrund gab es auch noch diesen tollen

Blauen, der ins Weiß nach hinten mit Streifen über geht. Dieser Look war in den späten 70ern und Anfangs der 80er eine richtig progressive Lackierung, ein Special Effekt. Denim war damals ein After Shave in einer markanten, viereckigen Flachmann Flakon

abgefüllt war. Der Deckel war ein viereckiger, quaderförmiger Schraubverschluss. Die Flasche hatte mittig das konkav in die Flasche eingebrachte runde Denim Logo. Designtechnisch was das damals sagenhaft großes Kino. Der Duftstoff an sich war gelblich.



Schick glänzendes Dunkelblau, das vom Bug bis zum Heck über weiße Streifen ins Weiß übergeht. Das waren sehr progressive Lackierungen in den 80ern und mal ehrlich: es sieht immer noch sehr gut aus. Nicht umsonst kopiere Rennställe neuerdings die alten Designs aus den 80ern auf die aktuellen Wagen. Einfach, effektiv und schön anzusehen. Die aerodynamischen Felgen am M1 sind als Scheibenrädern gestaltet: vorne dunkelblau, hinten weiß. Der dunkelblaue Flügel rundet das optische Paket ab. Auffallend, dezent und schön zugleich. Denim, das After Shave für den dynamischen Mann der 80er...

Rundstrecke

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

Das Procar wurde vom GS Sport Rennstall eingesetzt und hinter dem Lenkrad saß der dort unter Vertrag stehende Mann mit dem Tirolerhut: Hans Heyer. Am 12. Juli 1980 fuhr der Wagen beim fünften Lauf der Procar Serie in Brands Hatch und landete auf dem 5.

Platz. Vor ihm auf Platz 4 schlug Jacques Laffite ein. Hinter Heyer reihte sich Alain Prost ein, der sich im Rennen mit dem Deutschen ein sagenhaftes Duell lieferte, das Heyer für sich entschied. Prost dürfte sich ganz schön die Nase gerümpft haben. Ein Platz gleich

hinter ihm war Striezel Stuck. Den BMW M1 als Evolution und Digital132 haben wir bereits vorgestellt und trotzdem ist es uns eine Ehre, dass wir diesen Meilenstein von damals jetzt zeigen können. Carrera hat sich bei der Auswahl einer neuen Variante taktisch



Es muss nicht immer knallbunt sein. Die Designer der 70er und 80er haben es bei den Rennwagen oft eindrucksvoll vorgemacht, wie man auffallen kann. Zwei Farben reichen, wenn der Kontrast zueinander perfekt gewählt ist. Beim Denim M1 trifft das voll ins Schwarze, besser ins glänzende Dunkelblaue. Der Rennwagen selbst zählt zu den Meilensteinen von Carrera. Er sieht klasse aus, fährt sich sehr ausgewogen gut, auch ohne Magnet. Wir haben diverse Versionen vorgestellt und auch die technische Berichterstattung mit Chassis Fotos ist in früheren Ausgaben zu finden. Die Titelbilder helfen dabei ihn schnell zu finden. Ein wunderschönes Auto für die Ewigkeit.

Rundstrecke

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

sehr raffiniert aufgestellt. Kein Slot Hersteller hat bisher diesen schönen M1 gebaut, obwohl es viele Varianten in der Vergangenheit gab. Der Denim von GS Motorsport aus Freiburg ist eine Top Version. Es ist eigentlich nicht so richtig verständlich, warum sich vorher noch keiner an den gewagt hat. Er sieht klasse aus und gehört zum Gesicht der 80 Jahre dazu. Soweit

ich mich erinnere, gab es sogar einen Denim TV Werbespot damals, in dem dieser M1 dynamisch durchs Bild fuhr und hinterher wurde das After Shave gezeigt. Es ist sehr erfreulich, dass Carrera diese Nischen besetzt und mit dem Denim nach dem UHER (wir berichteten) nun eine weitere hoch interessante Version aufgegriffen, die es vorher noch nicht für den

Slot gab. Das verdient volle Punktzahl in der A-Wertung. Das A steht für das Aussuchen von sehr interessanten Design Varianten. Bitte bringt noch den H.I.S. und den, mit dem Schweizer Kreuz vorne drauf. Das wäre doch was für die Zukunft, es gibt bestimmt viele Fans, die das kauffreudig freuen würde. Daumen hoch, wir freuen uns!



Tief geduckt liegt der M1 auf dem Asphalt. Er nimmt Kurven souverän unter seine breiten Slicks. Die Haftung ist sehr gut und man kann mit ihm sofort loslegen. Auch mit ausgebauter MTS Fahrhilfe liegt er perfekt auf der Strecke und hat einen sehr durchschaubaren Grenzbereich. Das Auto hat vier Messinggleitradlager, die für einen langlebigen Lauf bürgen. Alles in allem ein tolles Paket und wer ein Kind der 70er oder 80er ist kommt an diesem Wagen ohnehin nicht vorbei. Die anderen auch nicht. Ein echtes Must Have!



Erweiterte Suche »

Kategorien

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

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

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



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

**hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !**

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !



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

Warenkorb

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

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

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

Playing GULF

SRC baut den luftgekühlten Sechszylinder-Boxer im ultimativen Farbkleid für die rauesten Pisten der Welt. Wir ballern klassisch durch Afrika...



Russisches Roulette in Afrika

P O R S C H E 9 1 4 / 6

Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Tim Hunt Magazine®

Die spanische Edelschmiede SRC bringt nach einem Feuerwerk an interessanten Versionen des 914/6 nun die ultimative Version für Rallyes. Wer bei Babyblau mit Orange nicht schwach wird... Gulf nun auch für die staubigsten und härtesten Pfade der Welt. Im Gegensatz zur Rundstreckenversion ist der Rallye Haudegen mit solideren Felgen bestückt. Die orangefarbenen Fühse mussten weichen und wurden durch eine solidere Alukonstruktion ersetzt, damit bei den harten Schlägen im Outback nichts brechen gehen kann. Die silberfarbenen Alus bringen einen tollen Akzent an den Porsche und schaffen eine solide Basis, wenn man mit dem Wagen richtig hart durch die Botanik pflügt. Das Cockpit wurde um einen Sitz erweitert. Daraus liest der Co-Pilot nette Geschichten aus dem Gebetbuch über Funk vor, dass der Fahrer richtig gut unterhalten wird

und weiß, wohin die Fahrt auf losem Untergrund gehen soll. Im Heck werkelt der längs eingebaute Sechszylinder Boxer im M3 Longcan Gehäuse und ballert Inliner Leistung auf die Hinterachse. Tief geduckt und angriffslustig presst sich der Volks Porsche in den Untergrund.

Aus dem Stand beschleunigt er mit satten 230g/cm Drehmoment bis zum Drehzahl Olymp von 17000 Touren. Ideal für Rallyes. Ab Werk sind Slicks aufgezogen, die die Hatz auf Asphalt zu einem unvergesslich sinnlichen Erlebnis werden lassen. Der resultierende

Leichte, solide Alus sind auf kalibrierten Stahlachsen verschraubt. Das Getriebe ist über eine einzige Madenschraube austauschbar.



Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Jim Hunt Magazine®

Grip ist fantastisch und trotz ihrer guten Haftung bleibt noch Spielraum für gewollte Drifts in Kurven. Die kurze Übersetzung und der optimal getunte Motor von SRC liefern die passenden Parameter, um auch bei schräger Fahrt der König der Lage zu bleiben. Der 914er pariert aufs Wort, das über den Fuß ans Gaspedal weiter gegeben wird. Die entkoppelte Karosserie sitzt auf zwei Domen und kann sich perfekt und schnell zur Seite neigen, wenn das nötig ist. Das leichte Lexan Cockpit senkt den Schwerpunkt des Aufbaus ab und vermeidet eine zu starke Kippneigung in Kurven. In Summe liefern die Spanier einen Wagen mit durchschaubarem Grenzbereich und der Potenz, diesen noch eine Rille weiter auszureizen. Die optische Raffinesse liegt nicht nur in der Lackierung. Feinste Details rundum wie Leuchten,

Scheibenwischer, das Heckgitter des Motors und und und schrauben die Messlatte visuell hoch. Der Wagen ist agil, schnell und sieht dazu gut aus. Das alles ist ein Paket, das man haben muss. Er kommt in einem edel gemachten Container mit schwarz strukturierter Außen-

hülle. Der 914/6 hat auch 50 Jahre nach seiner Markteinführung weder an Schönheit noch an Raffinesse eingebüßt. Ein Auto für die Ewigkeit! Wer mit ihm auf losem Untergrund fahren möchte, kann optional die SRC Stollenreifen aufziehen. Ich wollte es wissen und

Motorabwärme kann aus dem qualitativ hochwertig gefertigten fotogätzten Gitter entweichen.



Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Tim Hunt Magazine®

habe mich mit den Slicks in den Schotter getraut. Mit Schwung geht alles und so heize ich im tief geduckten Porsche mit voller Breitseite über die ausgewaschenen Pfade irgendwo in Afrika. Irgendwie habe ich Hummeln im Hintern. Ich will es richtig wissen. Liegt es an der Unterkunft in der luftigen Lodge? Hat mich letzte Nacht etwas Böses gestochen oder ist es einfach nur das alte Rennfahrer Gen und das Wissen, dass wir hier unendlich viel Platz haben und volles Rohr fahren können? Vermutlich eine Mischung aus allen drei Dingen. Wir haben eine morgendliche Außentemperatur von 35 Grad Celsius und daher wird es Zeit etwas Fahrtwind zu generieren. Also Vollgas, solange es noch so kühl ist. Der luftgekühlte Motor soll ja nicht heiß gefahren werden und ich weiß trotzdem: es wird bald sehr, sehr

kuschelig warm im Cockpit werden. Aus Gewichtsgründen haben die Mechaniker die Wärmetauscher vor dem Endtopf rausgeworfen. Wer braucht schon eine Heizung beim Rallyefahren... Ich hätte schon gerne eine, denn jetzt kann ich keine Motortemperatur durchs

Einschalten der Heizung abbauen und im Zaum halten. Wir fahren erst mit heruntergekurbelten Seitenscheiben, was uns bald vergeht, so staubig ist es hier. Schon am Start ist es eine tolle Sache, der von SRC getunte Motor hängt gut am Gas und die Drehzahlen

Reuelos am Abgrund entlang und vorbei am jubelnden Volk. Die Zuschauer sind aus dem Häuschen, wenn der Sechszylinder Boxer tönt.



Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Jim Hunt Magazine®

peitschen im Standgas hoch, dass mein emotionales Adrenalinometer fast zum Explodieren gebracht wird. Ich bin voller Glückshormone und lasse bei 6000 Touren die straffe Rennkupplung los. Trotz der aufgezo- genen Slicks geht es mit einem überraschend forsch

Satz nach vorne und mein extrem breites Grinsen ist das Überdruckventil für den bis zum Platzen gefüllten Adrenalin Hubraum. Ich bin glücklich und auch der Beifahrer grinst wie ein Pferd. Hebt den Daumen und nickt nach dem Start überzeugend mit dem Helm. Es

geht nach einigen Gattern scharf links, rechts, wieder links bis wir auf die erste richtige Gerade biegen. Mit voller Drehzahl bürsten wir im Dritten bis zum ersten marginalen Bremspunkt. Zwischengas, Zweiter voll und scharf links ums Eck. Es geht tiefer... durch das erste



Volles Rohr über die Kuppe, Abheben, Landen. Grip aufbauen, Vollgas weiter. Null Zeit verlieren!



Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Jim Hunt Magazine®

Wadi: Wasser spritzt beiderseits hoch. Die Fontänen reichten daheim locker bis in den dritten Stock. Egal. Es geht über eine Kuppe und über Funk kommunizieren wir die tiefe Hoffnung, dass dahinter nichts lauern wird: kein Abgrund, keine Tiere, kein Bus, keine Revolution... nichts außer die Fortsetzung der Straße. Glück gehabt, der Porsche wird kurzfristig vorne leicht,

reckt seinen Bug in den Himmel. Der Mittelmotor macht den Vorderwagen trotz Tank vorne labil für Luftfahrten. Wir segeln ein paar Meter durch die flirrende Luft bis wir hart einschlagen. Der 914er geht tief in die Knie, wenn da auch nicht viel Tiefe vorhanden ist. Hauptsache die Bodenwanne hält und das tut sie. Jetzt geht es voll ausgedreht auf eine mächtig lange Gerade.

Jetzt heißt es taktisch fahren, weder den Motor überdrehen noch überhitzen. Ich drehe den Dritten kurz in den roten Bereich und lege den länger übersetzten Vierten mit Zwischengas ein. Sanft, dass die Synchronringe „mitflutschen“ können. Keine Lust auf einen Getriebeschaden hier draußen. Wobei darauf verspüre ich nirgendwo einen Hauch von Motivation. Ich stehe auf Vortrieb und eine gute Fahrt, als auf schlechtes Parken plus Warten auf den Service. Mittlerweile ist es richtig warm im Auto, der Saft läuft mir über den Rücken und ich denke: auch ohne Gurte würde ich im Sitz wunderbar fixiert kleben. Aber Sicherheit geht vor. Jenseits von Afrika erst recht. Die Tachonadel wandert hoch: mit 150 Sachen geht es über staubigen Untergrund. Der Zeiger klettert zur 160 und dort stagniert er. Vollgas. Voll ausgedreht. Olymp. Unter den Rennschuhen ballern Steinchen und Mutterboden wie ein Kugelhagel gegen das Bodenblech. Das klingt vertraut und trotzdem bleibt immer ein Hauch Nervenkitzel: wir sitzen in einem alten Auto aus den frühen 70ern. Egal! Aus dem Augenwinkel sehe ich, wie sich mein Beifahrer leicht unentspannt ins Bodenblech spreizt. Bordfunk ist eine feine Sache! Ich frage vorsichtig: „Alles ok?“ – „Jaja, warum?“ klingt es blechern verunsichert aus dem Kopfhörer in meinem Ohr. Im Nachgang ein „Wieso?“. „Nur so...“ kontere ich ruhig. Ein dumpfer Schlag... Etwas Metallisches ist gegen den Unterboden geknallt. Im Rückspiegel sehe ich einen Stiel mit gebogenem Ausleger aus unserem Heck durch die Luft segeln. Das sieht aus, wie eine AK-47. Verdammte, es war eine!



Souverän in jeder Fahrsituation. Straffes Fahrwerk, tolle Balance und Power für Schotter und Asphalt.

Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Tim Hunt Magazine®

Ich erkenne sie klar am gebogenen Magazin. Wow, der Unterboden des 914/6 ist kugelsicher. Hier gab es in Vergangenheit leider den einen oder anderen Krisenherd. Zum Glück sind wir nicht über eine alte russische Tellermine gefahren. Jetzt verstehe ich das Unbehagen beim Beifahrer, denn das alles stand im Aufschrieb... „Es kann sein, dass sie mit Metallteilen im Boden zu rechnen haben“, so der Hinweis. Zu spät. Wer schneller fährt ist eher wieder weg! Also volles Rohr durch dieses Gebiet, Augen zu und durch. Ich kommentiere das Zaudern des Beifahrers nicht weiter. Rallyefahren ist eine tolle Sache. Im Gegensatz zur Rundstrecke kann man auch beim Geradeaus Fahren das Auto schneller verlieren und abfliegen, als einem lieb ist. Sobald das Heck wegbricht, oder irgendwas am Auto abbricht ist man geliefert. Altes Kriegsgerät im Boden, das hatte ich nicht auf dem Zettel. Ich fahre mit Adrenalin, maximaler Konzentration und viel Gottvertrauen in die 50 Jahre alte Porsche Technik weiter. Und klar, die deutsche Ingenieurskunst hält, was sie schon damals versprochen hat. Die Getriebe Probleme, die es damals teilweise gab, haben wir längst im Griff. Die SRC Inliner Gearbox schnurrt zuverlässig und die Gangwechsel gehen dank moderner Synchronringe nahtlos über die Bühne. Egal ob man hart beschleunigt oder abbremsst: die Gänge hakeln nie und der Motor bleibt immer voll auf Zug. Aus dem Nichts tauchen vor uns dicke, quer liegende und schön parallel angeordnete Metallrohre im Boden auf. Mein Beifahrer schreit: „Sind das alte Bazookas?“ in

den Bordfunk. Ich schaffe keine Antwort mehr, die Dinger sind mit 160 km/h viel zu schnell auf uns zugekommen. Ein dumpfer Schlag, wir heben ab. Ich dachte an das Schlimmste und hoffte im Zeitfenster einer Millisekunde, dass sich mein Beifahrer täuscht.

Der 914er federt komplett ein, dann aus und wir verlassen den schwarzen Kontinent für einen kurzen Moment, der sich anfühlt wie eine Ewigkeit. Alles scheint in Slow Motion abzulaufen... Wir landen äußerst hart im staubigen Untergrund und ich steige voll in die



Geducktes Heck, breite Spur und langer Radstand halten ihn immer unter Kontrolle. Die gefederte Hinterachse entkoppelt den Aufbau, straff wie echte Drehstäbe. Einfach effektiv, dauerhaft stark!

Rallye

Porsche 914/6 Rallye

Tim Hunt Magazine®

Eisen. Vielleicht kann ich den direkten Ritt in die Hölle doch noch abbremsen... Ich verliere das Auto: der Porsche dreht sich unter dem Lastwechsel wie eine außer Kontrolle geratene Kanonenkugel. Das gebe ich nie zu und sage hinterher, dass ich den Wagen perfekt abgefangen habe. Nach drei Rotationen durch aufgewühlten Mutterboden kommen wir in einer apokalyptischen Staubwolke zum Stehen. Der Motor läuft weiter, wir leben noch. Ich kann Gasgeben, Kuppeln... Arme und Beine sind dran... Uns fehlt nichts. Der Wagen ist ganz geblieben. Der Staub lichtet sich und wir steigen aus. Mir ist gerade im Moment völlig egal, ob ich auf eine alte Mine treten könnte. Wir haben die dicken Metallrohre mit 160 überquert. Wir laufen zurück und... es war kein Kriegsschrott. Es war ein selbst gebautes Wild Gatter aus dicken Rohren. Den seitlichen Weidezaun haben wir im staubigen 160 km/h Tunnel nicht gesehen. Glück gehabt, jetzt nichts wie heim ins Lager. Uns reicht es für heute. Das Thermometer zeigt 45 Grad an. Im Schatten. Im Cockpit hat es sicher schon weit über 70 Grad. Egal. Heim. Essen, trinken, duschen und warten, bis es kühler wird. Der luftgekühlte Motor ist auf Betriebstemperatur. Das Öl Thermometer zeigt moderate 90 Grad an. Klar, bei dem Fahrtwind kein Wunder. Der rotierende Propeller im Heck hat viel Air-cooling Arbeit zu leisten. Geht doch. Jetzt sind wir eine Erfahrung reicher und noch viel besser: Wir haben eine neue Anekdote in unserem Reisekoffer voller Benzin. Irgendwann werden wir irgendeinem Wichtigtuer am

Lagerfeuer erzählen, dass wir mit 160 Sachen im Vierten volles Rohr über ein altes Bazooka Lager gefahren sind. In Afrika, yeah. Mit einem SRC Porsche aus den 70ern. Der hatte schon damals kugelsichere Bodenbleche verbaut, die sogar einer Kalaschnikow

stand hielten. So etwas kann nicht jeder erzählen und erlebt hat das auch bestimmt noch keiner vor uns. Danke, dass ich Motorsport Journalist sein darf. Ein sehr aufregender Job. Manchmal ist es wie Russisches Roulette. Man weiß nie, was im staubigen Boden liegt.



Auf Asphalt liegt er wie ein Brett, auf holperigen Pfaden kann er vorne mal ein Beinchen heben. Egal, der Porsche bleibt immer in der Spur und will nur eins: richtig schnell nach vorne! Hartes Vollgas...



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

Irgendwo in Italien...

Jim Hunt fährt den
offenen Prototypen
aus Maranello. Wir
sagen, was abgeht.

Jim Hunt Magazine®



REVOSLOT

FERRARI 333 SP

Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Tim Hunt Magazine®

Im Jahr 1994 kehrte Ferrari mit dem 333SP nach über 20 Jahren Abstinenz vom professionellen Automobil Sport zurück auf die Rennstrecke. Ausschließlich für Privaters konzipiert verließen insgesamt 40 Exemplare das Werk. Davon wurden nur 27 Wagen bei Rennen eingesetzt. Die anderen dienen wohl bis heute rein als

Spekulationsobjekte oder Objekte der stillen Begierde in Sammlerkreisen, die das nötige Kleingeld dafür aufbringen konnten. Verkauft wurde so ein Wagen zum Stückpreis von 900.000 US Dollar, was in den 90ern eine ordentliche Summe war und auch heute noch ist. Ferrari bediente sich beim Bau des Sportprototypen der

Zusammenarbeit mit Dallara und dann mit Michelotti. Das Debüt auf der Rennstrecke fand 1994 statt und die 333SP liefen in USA und Europa. Sie traten an bei 126 Rennen, von denen sie knapp 50 gewannen. Somit ist dieser offene Bolide zugleich der erfolgreichste Sportprototyp, der von Ferrari je gebaut wurde. Dies dürfte die Sammler heute freuen, die mit ihm keine Rennen gefahren sind. Der Einstandspreis von damals dürfte sich durch diese Erfolge gewaltig gesteigert haben. Revoslot hat ihn zunächst in zwei Rennvarianten gebaut, die längst ausverkauft sein dürften. Mittlerweile haben sie nachgelegt und noch drei weitere Wagen gebracht. Dieser hier ist die Präsentationsversion für die Presse, wie passend für uns. Rein Rot und wenige



Puristisch schöne, rote Präsentationsversion, sie kommt uns sehr entgegen. Der 333SP zeigt sich der Presse und später auch potentiellen Kunden. Ferrari verkaufte die Wagen an Privaters und hielt sich selbst als Werk aus den Rennen raus.



Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Tim Hunt Magazine®

Logos an den Seiten zeigen, dass man ihn noch kaufen, mit einer Startnummer versehen und loslegen darf. Das Rot der offenen Sportprototypen Karosse blitzt atemberaubend schön, so wie man es von Ferrari gewohnt ist. Dazu die silberfarbigen Fünfspeichen Alus, die hinten wie vorne ein sehr schönes Tiefbett haben. Selbstverständlich Mischbereifung, das bedeutet auf der Vorder- und Hinterachse sind Räder in unterschiedlichen Dimensionen aufgezogen. Die breiten Slicks liefern einen sehr guten Grip. Allerdings müssen sie auf den Flachfelgen (ohne Mittelsteg) verklebt werden, sonst wird es mit dem Rundlauf ein Pokerspiel. Die Felgen sind auf kalibrierten Stahlachsen verschraubt, was für schnelle, professionelle Reifenwechsel spricht. Das Chassis ist aus Metall, in sich entkoppelt, was die Performance auf der Strecke auf ein sehr tolles Niveau

hievt. Der Motor liefert bei 21000 Umdrehungen ein Drehmoment von 200gcm, was den 333SP hurtig aber jederzeit gut beherrschbar auf die Rennstrecke schickt. Er kommt mit 12 Voltan Rennsprit aus. Das Getriebe ist

als Anglewinder angeordnet. Beschleunigen und Bremsen gestalten sich sehr durchschaubar, was der Taktik beim Rennen sehr entgegen kommt, man muss sich beim Fahrverhalten nicht mit eigenartigen Über-

Genial solide: der magnetisch fixierte Heckflügel.



Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Tim Hunt Magazine®

raschungen auseinander setzen und kann sich auf das Rennen im Feld konzentrieren. Was ein echte Clou ist: der mächtige Heckflügel wird mit einem Magnet Klick Mechanismus gehalten. Falls es doch mal ruppig im Rennen zugehen sollte, kann er sich vom Heck trennen ohne abzubrechen. Das Gimmick ist richtungsweisend und sollte für jeden Rennwagen zur Verfügung stehen. Möchte man ihn wieder anbringen, sorgt ein führender Mechanismus dafür, dass er seinen Platz wie von selbst einnimmt und dort einrastet. Genial! Der L-Kiel hat vertikal Spiel, er kann ein- und ausfedern, damit der Zündfunken niemals verloren geht. Die vorbildliche Kabelverlegung im Inneren sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Die Karosse sitzt auf vier präzisen Schrauben auf dem Chassis. Wartungsarbeiten gehen

somit sehr leicht vonstatten. Die vier Kugelradlager sind wartungsarm. Aber jeder Fuchs weiß, dass mit etwas Leichtlauföl trotzdem ein paar Extra PS herauskitzeln kann. Das Getriebe könnte man sogar von unten warten, man muss dazu nicht einmal die Karosserie demontieren. Alles in allem ist der 333SP ein wunderbares Renngerät und das Gute an ihm ist: man kann ihn

immer noch kaufen - für deutlich weniger als 900.000 US Dollar. Er ist jeden Cent wert! Mal sehen, welche Version auf dem Käufermarkt noch zu haben sein wird. Viel Erfolg! Soviel zur Pressekonferenz. Jetzt wollen wir es wissen und ziehen den weiß-goldenen Rennoverall, die Fahrerschuhe und das feuerfeste Unterzeugs an. Handschuhe, Sturmhaube und Helm. Los geht's!

Flach, offen und schnell wie es sein muss. Der 333 SP ist ein Sportprototyp, gebaut für Siege.



Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Tim Hunt Magazine®

Beinahe hätte ich die Ohrstöpsel vergessen. Ein Ferrari klingt immer gut, aber taub werden ist keine Option. Schließlich möchte ich noch viele tolle Rennwagen fahren und hören können. Start Button drücken und der Orkan hinter mir erwacht. Der Fahrersitz bebt und wenn ich Gas gebe, mutiert die harte Rennschale zum Massagesessel. Der Sound ist brutal, so wie man es von Wagen aus Maranello kennt. Nach etwas „Überredungskunst“ geht es auf die hauseigene Teststrecke. Welch Ehre – für die Italiener! Der 333SP fährt sich schon auf den ersten Metern ausgesprochen ruhig und ausgeglichen. Die Haptik der Bedienelemente im Cockpit ist verständlich und auf das Nötige reduziert. So wie ich es mag. Es geht hinaus auf die erste Runde: einrollen, Reifen warm fahren und mal sehen, wie sich der Sportprototyp anfühlt. Die Öltemperatur kommt langsam in Wallung, die südliche Sonne ist von Vorteil. Daheim würde es länger dauern, bis der Schmierstoff auf Betriebstemperatur kommt. Nur nicht überdrehen, keinesfalls den Motor schinden. Schön gemächlich einrollen, bis sich alles aufeinander einspielt. Der rote Bolide ist kein bisschen Diva, weder Schaltung, Lenkung noch Pedale sind zickig. Alles harmonisiert seidenweich und der Motor nimmt jetzt das Gas sauber an. Ich rolle im Zweiten ums Eck und mache jetzt Druck. Mit einem sehr gefälligen Drehmoment liefert der Anglewinder seine Kraft und entfaltet sie sauber bis hoch auf sagenhafte 21000 Touren. Wenn ich an den Leitplanken entlang heize, kann ich den Sound richtig gut hören, trotz Ohrstöpsel. Das Beben des kraftvollen Aggregats macht süchtig. Dabei sind keine störenden Vibrationen auszumachen. Die Zusammenarbeit mit

Dallara war bestimmt keine schlechte Idee. Ich schalte in den Dritten und möchte es wissen. Erstaunlich leicht lässt er sich fahren, vielleicht ein Tribut daran, dass er ausschließlich an Kundenteams ausgeliefert wird. Wer hat im Werk schon Lust, sich ständig mit zahlenden

Kunden und ihren Weh Wehchen rumzuzürgern, weil dies und das zu streng ginge. Man hat den Wagen so konzipiert, dass er majestätisch über den Asphalt fährt und sich millimetergenau dirigieren lässt. Egal, was ich versuche. Revoslot hat einen tollen Job gemacht und ...



Flach, lang und gutmütig: ideal für lange Rennen.

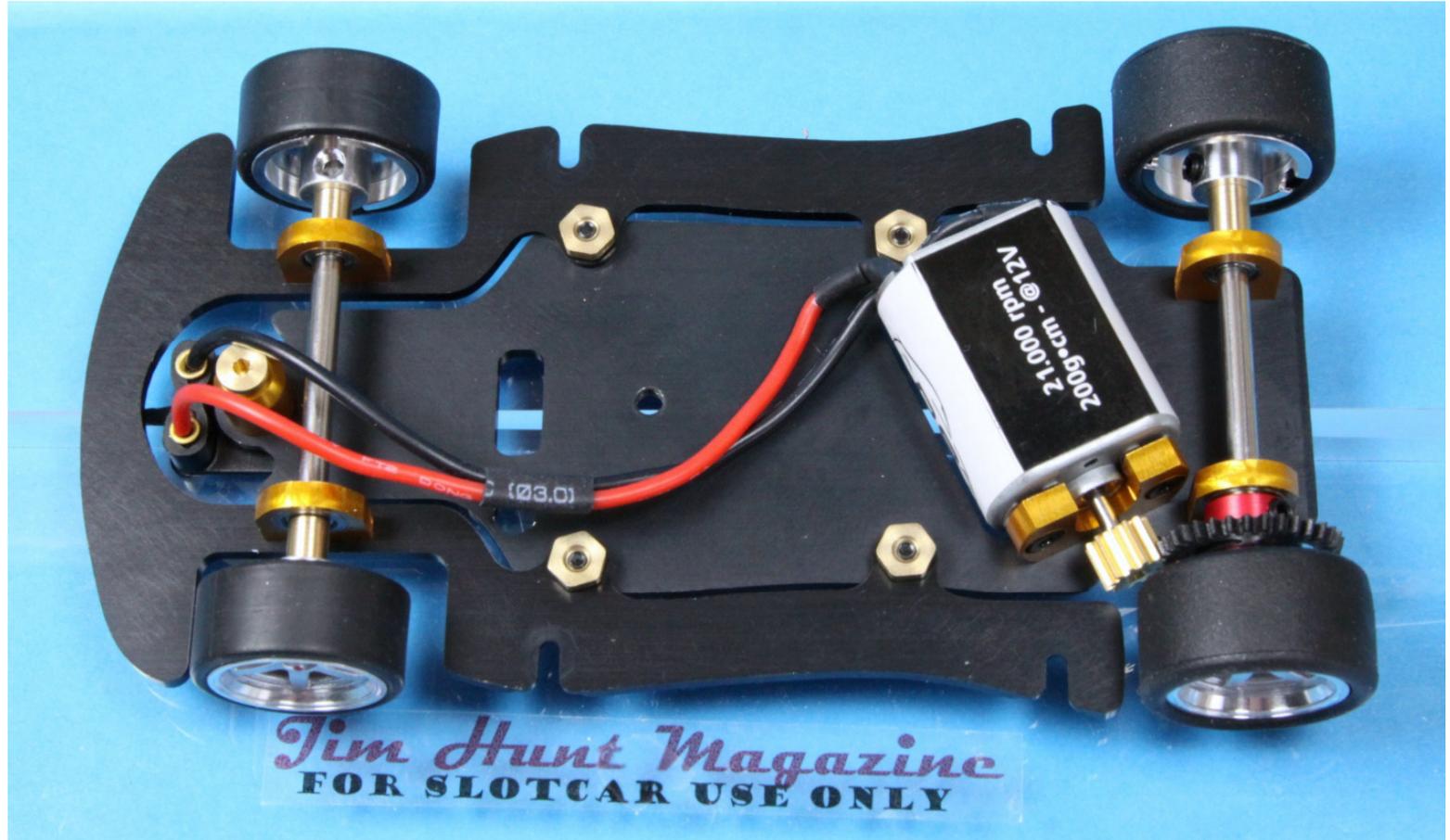
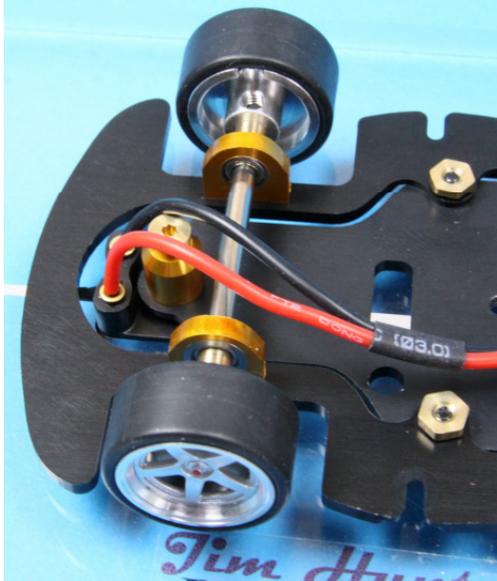
Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Jim Hunt Magazine®



Solide gefräste Alu Halterungen im Chassis. Präzise geführter L-Kiel.



Steifigkeit und tiefer Schwerpunkt, die sich auf der Rennstrecke auszahlen. In sich entkoppeltes Metallchassis für perfekte Straßenlage. Verschraubter Anglewinder mit angemessener Leistung, die gut beherrschbar abrufbar ist. Dazu kalibrierte Stahl Achsen und vier Kugellager für seidenweichen Dauerlauf. Alle technischen Komponenten sind verschraubt und lassen schnell für Wartungsarbeiten wechseln und wieder fixieren. Ein stimmiges Konzept out of the box. Revoslot bietet bezahlbar gute Performance für Einsteiger und Fortgeschrittene, die sofort loslegen möchten.

Rundstrecke

Ferrari 333 SP

Tim Hunt Magazine®



Pressekonferenz und Testdrive sind geschafft. Die Italiener inszenieren alles perfekt: Sogar ein Enzo Double haben sie engagiert, damit alles stimmig wirkt. Il Commendatore hat uns leider 1988 verlassen. Er sieht und hört bestimmt zu...

den 333SP harmonisch abgestimmt. Einzig die Sache mit den Reifen. Sie sollten wirklich verklebt werden, sonst wandern sie unter der gewaltigen Power auf den Felgen, was zu Unwuchten mit Hoppeln auf der Strecke führt. Aber das sind Kleinigkeiten für die Mechaniker an der Box. Wenig Reifenkleber mit einem Zahnstocher zwischen Gummi und Alu, ausrichten durch Abrollen und wenn alles fest ist, kann eine flotte Runde auf der Reifenschleife nicht schaden, sofern der Sitz noch nicht perfekt passen sollte. Das sind Kleinigkeiten im Rennstall, wenn man in der Sportprototypen Klasse antritt. Jetzt ist alles warm: Motortemperatur, Mechanik sind perfekt und jetzt geht es entfesselt und ohne Reue über die Strecke. Der Ferrari pariert auf jeden Befehl und ich kann mit ihm spät... wirklich spät bremsen. Das Metall Chassis mit seinem tiefen Schwerpunkt liefert eine gute Balance und daher macht der offene Bolide vieles mit. Seine Laufruhe bleibt auch dann erhalten, wenn andere Fahrzeuge längst nervös tänzeln. Das Gewicht generiert Abtrieb und liefert klare Pluspunkte. Es ist kein Geheimnis, dass Spider gegenüber geschlossenen Wagen durch ihren überlegenen Schwerpunkt punkten. Punkt! Das ist auch beim 333SP so und daher bleibt er in Kurven länger souverän. Es fehlt das Gewicht eines Daches. Das macht sich besonders in schnellen Kurven positiv bemerkbar. Es geht eben alles noch einen Tick mehr und wilder, als mit einem geschlossenen Sportprototypen. Der geschlossene Helm ist leider dem Fahrtwind ausgesetzt und man sitzt eben exponierter als in einem Wagen mit Dach und eingebauter Klimaanlage. Deren Gewicht kann man sich beim offenen Wagen sparen, weil man so schön luftig sitzt. Sollte sich doch etwas Temperatur stauen, kann man das Visier um eine Rasterung weit öffnen.

Schon bläst einem der Fahrwind unter den Hut. Dumm ist die Sache bei Regen, dann braucht man einen echt dichten Rennanzug, sonst wird's mit fortlaufender Rundendauer irgendwann frisch, besonders während der Nachtstints. Aber mal ehrlich, wen stören solche Komfort Gimmicks in einem Ferrari. Der Sound föhnt alles trocken! Ja: pinzige Kundenfahrer vielleicht, die dafür zahlen und eigentlich viel zu weich sind für das harte Renngeschäft. Egal. Pünktlich am Scheitelpunkt voll aufs Gas: die rote Maranello Maschine marschiert nach vorne, wie es sich gehört. Die Slicks setzen die Kraft in kompromisslosen Vortrieb um und ohne den Hauch eines Rutschens bleibt das Heck schön brav auf Linie. Hat man sich mit der schnellen Flunder vertraut gemacht, kann man sich immer weiter aus dem Fenster lehnen, obwohl keines da ist. Aber ihr wisst schon, was ich meine. Den Grenzbereich ausloten und immer noch einen Tick später bremsen, eher beschleunigen als das letzte Mal. Der Ferrari macht vieles mit, wenn man weiß, was man tut. Und man sollte keine Angst vor G-Kräften haben, diese sind im Cockpit eines Sportprototypen gewaltig. Wer eine Bürostuhl Halsmuskulatur hat, sollte vorher beim Physiotherapeuten auftrainieren. Dann machen die 4G Kurven so richtig Spaß. Der Revoslot Ferrari ist ein wunderbares Renngerät für Wettbewerb aber auch für den Gentleman Driver, der es sich leisten kann, mit diesem großen Kart auf die Strecken zu gehen. Das Investment ist jeden Cent wert. Der Tuner Revoslot aus Italien hat es wie Ferrari mit Dallara und Michelotti hinbekommen, einen Rennwagen zu bauen, der out of the box für Kundenteams auf der ganzen Welt käuflich ist und sehr gut beherrscht werden kann. Das ist hochwertiges Racing wie man es sich wünscht. Viel Freude damit! Forza!



[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

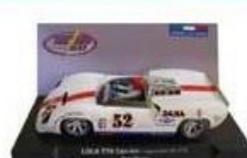
Aktualisiert: 04/09/17

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 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 liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.



Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



Porsche 918 Spyder

Irgendwo wie Gott in Frankreich

Supercar

Porsche 918 Spyder



Jim Hunt Magazine®

Ich bin in Frankreich auf dem Weg zum Meer und nichts macht mehr Spaß als die Fahrt dorthin in einen absoluten Supercar: Porsche 918 Spyder ist ein Hybrid nach meinem Geschmack. Dazu die laute Lackierung, die dem Rennwagen Porsche 917K von David Piper

nachempfunden ist. Mit so einem Wagen kann man sich so einen Look leisten. Im Grund ist die Lackierung bei einem Automobil dieser Extraklasse und höchster Exklusivität absolut egal. Denn die Neider werden in jeder Wagenfarbe grün, gelb oder rot anlaufen und

Understatement ist mit diesem Auto eh nicht drin. Egal wie man sich damit bewegt. Der Sound des exklusiven Mittelmotor Supercars ist eine gewaltige Nummer. Die Frage nach der Farbe an sich ist egal, weil man so ein Auto überhaupt erst bekommen muss. Die starke Limitierung und das ganze Umfeld von der Order bis zur Bestätigung ist kein leichtes Unterfangen. Aber das ist uns egal: wir haben einen bekommen und die Lackierung ist eine Wucht, denn wie bereits erörtert: Understatement geht mit einem 918 Spyder nicht. Und warum auch. Ich möchte die Landschaft genießen. Über die verträumten Straßen gleiten. Jederzeit das souveräne Wissen, dass man immer noch viel mehr könnte, als man gerade aus dem Leistungsspektrum



Der Mittelmotor atmet wie ein Wal durch den Rücken aus. Die beiden Auspuffrohre aus dem Buckel lassen keine Option für Understatement zu. Und mal ehrlich. Es macht verdammt viel Spaß ihn so richtig kernig brüllen zu lassen.



Supercar

Porsche 918 Spyder

Jim Hunt Magazine®



abrucht. Die Tempolimits in Frankreich sind das einzige, was ich an diesem Land nicht mehr mag. Sarkozy hat es damals echt übertrieben mit seiner Gier nach wilder Regulierung und jetzt ist nicht mehr alles so locker, wie es dort einst war. Zum Glück habe ich die Zeit vorher

erlebt und konnte mich ausleben nach allen Regeln der Kunst: Wie Gott in Frankreich. Ich möchte in Ruhe in mein Lieblingsfisch Restaurant fahren und dort einen tollen Abend verbringen. Obwohl ich den Weg sehr gut kenne, nutze ich die Gunst meines ausländischen

Kennzeichens, nach dem Weg zu fragen. Klar habe ich ein Navi an Bord und klar kenne ich die Anfahrt. Aber die Frau gefällt mir und nach dem Weg fragen ist immer eine Option. Wenn ich mich auch nicht mit ihrem Begleiter anlegen möchte. Er sieht sehr fit aus und nach einem kernigen Haken schmecken weder Fisch noch Wein. Aber etwas spielen darf ich und daher nutze ich die Gelegenheit. Madame lächelt mir zu, ihr Begleiter erklärt mir den Weg nach La Courade. Er ist ein wirklich feiner Typ, denn er lügt mich nicht an und schickt mir auf kürzesten Weg dorthin. Ich bedanke mich und lasse den Spyder beim Losfahren kurz brüllen, was mir eine wunderbare Gänsehaut zaubert.



Egal ob Rennstrecke oder Landstraße. Der 916 Spyder macht überall eine gute Figur und lässt sich perfekt fahren. Mit dem Gaspedal muss man umsichtig handeln, sonst wird's entweder sehr teuer oder peinlich für die anderen. Die Leistung ist gewaltig und man weiß jederzeit: es geht mehr.



Supercar

Porsche 918 Spyder

Jim Hunt Magazine®

Da ich die Route kenne nehme ich noch einen Umweg, weil es gerade soviel Spaß bereitet, den Porsche über die verträumten Straßen zu bewegen. Verträumt aus zwei Gründen: Weil ich von meinem Lieblingsfisch auf dem Teller träume und weil ich mit dem Auto viele Passanten zum Träumen bringe. Mit einem warmen

Reifen geht es über den heißen Asphalt. Einen heißen Reifen möchte ich nicht riskieren, hinter mir fahren zwei Flics auf ihren BMWs. Klar wäre es eine Vorspeise ihre Maschinen abzuhängen. Aber ich möchte lieber Essen gehen, statt verstecken spielen. Nebenbei: ein 918 ist weder optisch übersehbar noch akustisch überhörbar.

Also lasse ich stecken und fahre kultiviert flott zu meinem Ziel. Beim Ortsschild läuft mir schon das Wasser im Mund zusammen. Vorfreude ist eine der schönsten Dinge. Ich biege ein zum Hafen und parke wie es sich für so einen heißen Wagen gehört. Quer, undiszipliniert und in Wirklichkeit geht es mir nur um eines: Ich möchte den Spyder auch beim Essen nicht aus dem Blick verlieren, denn so schnell bekomme ich keinen mehr. Er ist längst ausverkauft. Außer Carrera hat ihn noch. Also handeln! Ich gehe jetzt Essen und stelle mir im Kopf die Route für morgen zusammen. Vorfreude...



Absolutes Premium Supercar in analog Evolution oder in Digital132. Carrera hat den Wagen sehr schön gebaut und bietet das Ticket in eine Sportwagen Welt, die nicht für viele offen steht. Also nichts wie zugreifen, solange man noch die Möglichkeit dazu hat. Ikonen werden mit der Zeit immer rarer und teurer.





Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Corvette C7R

REPSOL 24

REPSOL 23

NSR legt zwei
neue Design-
versionen auf.



Rundstrecke

Corvette C7R

Tim Hunt Magazine®

Wie doch die Zeit vergeht. Mir kommt es so vor, als würde es die C7R noch gar nicht so lange geben... Und schon dreht die Nachfolge Version auf den Rennstrecken der Welt ihre Runden. Optisch sieht die jetzt fast aus wie eine Ferrari Kopie, schade. Die C7R hingegen hat noch viel mehr Eigenständigkeit im Look

und apropos Design: NSR hat zwei neue Versionen ihrer bewährten C7R am Start: die bunten Farben von Repsol zieren ihre Hülle, was für Stimmung und einen unverwechselbaren Look auf der Rennstrecke führt. Zwei wunderbare Maschinen der noch aktuellen Vette, denn es dürfte einige Zeit ins Land ziehen, bis die C8R

zu haben sein wird. Aber wie wir wissen: die Zeit vergeht so schnell und bevor wir uns in Vorfreude wiegen, bleiben wir beim aktuellen Thema und lassen es auf der Strecke richtig krachen. Wer mehr über die Technik nachlesen möchte, wird in früheren Ausgaben fündig. Wir haben diesen amerikanischen Chevy in fast



C7R Repsol. Ein Farben Feuerwerk und trotzdem gibt es Unterschiede in der Invers Lackierung.



Rundstrecke

Corvette C7R

Jim Hunt Magazine®

allen Varianten gebracht und die Initialzündung lieferte die gelbe Präsentationsvariante vor einiger Zeit. Bei den beiden bunten Auskoppelungen No.23 und No.24 ist das Farbkonzept identisch. Allerdings wurde bei der Verteilung der Farben geschickt gewechselt, damit man die beiden Autos sofort voneinander unterscheiden kann. Sowohl im Feld als auch wenn sie auf die Box zukommen. Klar geht heute alles über Bordfunk, trotzdem ist es in den Wirren des Renngeschehens auch optisch perfekt für die Crew, wenn sie ihre Autos

REPSOL 23

CORVETTE C7R

REPSOL 24

auch mit den Augen sofort auseinander halten können. Die Repsol Farben sind bei beiden C7R schön verteilt. Die Unterschiede sind zum einen die Hauptfarbe bei den Fronthauben. Einmal orange, einmal blau. Das gleiche Konzept gilt auch hinten. Die No. 23 ist unten im Heckbereich orange während sie oben blau ist. Die No.24 umgekehrt, also unten blau und oben orange. So kann man sich schnell orientieren, ohne das Erscheinungsbild des Hauptsponsors Repsol in seiner Farbenpracht mit anderen farbigen Akzenten zu stören.

No. 23 vorne oben und hinten unten orange, hinten oben blau.



No. 24 vorne oben und hinten unten blau, hinten oben orange.

Rundstrecke

Corvette C7R

Tim Hunt Magazine®

REPSOL 24

REPSOL 23



Hier noch mal die farblichen Unterschiede beider Wagen von oben. Rechts die beiden Heckansichten. Geniale, einfache Idee ohne das Farbkonzept des Hauptsponsors zu stören.



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

**Revoslot hat die japanische GT1
Maschine mit Metallfahrwerk,
Kugellagern und verschraubter
Technik. Wir fahren rund um die
Uhr und sagen was dabei abgeht.
Big in Japan!**



24 Stunden Dauerlauf

TOYOTA GT-ONE

Rundstrecke

Toyota GT1

Jim Hunt Magazine®

Big in Japan. Nach einem sehr langen Flug sind wir in Asien angekommen und freuen uns auf alles, was kommen wird. Wir treffen uns mit der Werksmannschaft von Toyota und wir dürfen den von Revoslot betreuten GT-One fahren. Erst geht es ins Hotel: Schlafen! Essen! Entspannen! Wir haben uns vorgenommen den Le Mans Boliden 24 Stunden lang zu bürsten. Vorher

müssen wir unsere Akkus aufladen, sonst wird das ein gefährlicher Ritt auf dem Rücken eines feuerspeienden Drachens. Ankommen, auspacken, ab zum Essen. Massage... Morgen geht's richtig los auf der Rennstrecke zwischen den Vulkanen. Hoffe die bleiben verschlossen und sparen sich ihre Eruptionen für ein anderes mal auf. Ich bin positiv aufgeregt, denn ich

weiß so ein Auto ist keine leichte Sache. Die Straßenlage ist dank des in sich entkoppelten Metallfahrwerks eine souveräne Angelegenheit. Ich habe mir vorgenommen das Auto voll auszufahren und das geht klar in Richtung 400 Sachen. Die Ingenieure haben nichts dem Zufall überlassen. Vier präzise konstruierte Kugelradlager, kalibrierte Metallachsen, verschraubte



Tiefer Schwerpunkt und langer Radstand machen Kurven und Geraden zur schnellen Chefsache.



Rundstrecke

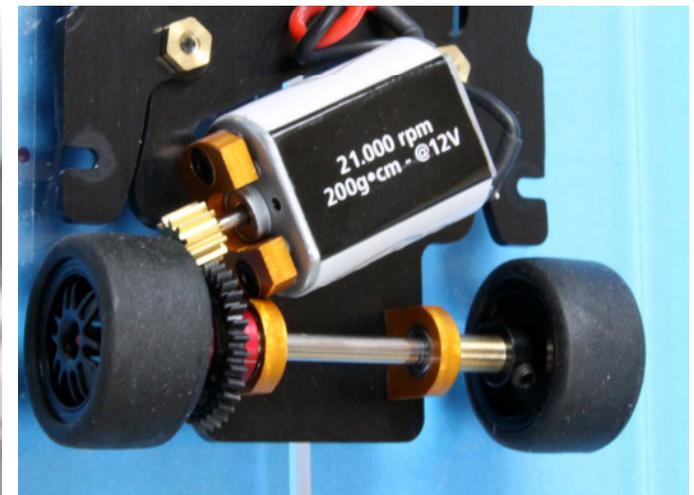
Toyota GT1

Jim Hunt Magazine®

Alufelgen und auch das Getriebe sind so konstruiert, dass es mit einem griffigen Inbus gewechselt werden kann. Alles ist präzise für den rund um die Uhr Dauerbetrieb ausgelegt und durchdacht, dass man schnell an die Technik rankommt, falls nötig. Revoslot hat eine sehr solide Grundlage geschaffen, um es mit den 24 Stunden aufnehmen zu können. Schräg vor der Hinter-

achse sitzt das Aggregat. Es liefert 200gcm Drehmoment bei spritsparendem 12 Voltan Kraftstoff was bei Rennen um die Uhr ein sehr wichtiger Parameter ist. Je weniger Boxenstopps zum Tanken, desto mehr Renndistanz ist drin. Der Motor dreht bis 21000, was absolut reicht und genug Punch liefert, um es krachen zu lassen. Zudem kommt es bei Langstreckenautos

nicht darauf an eine aggressive Motorcharakteristik zu haben. Es kommt darauf an, die Leistung dauerhaft rund abzurufen. Man fährt schließlich sehr lange im Kreis und das sollte sich so ermüdungsfrei gestalten, wie nur irgendwie möglich. Ein nervöser Motor, der kaum zu bändigen ist, ermüdet den Fahrer zu schnell. Egal ob man im Team fährt oder nicht. Es ist ein sehr



Aggregat mit langstreckentauglichen Leistungsdaten und ein Sidewinder Getriebe, das perfekt und sauber durchzieht. Die Bremsen verzögern durchschaubar. Ermüdungsfreies Fahren für Rennen mit langen Distanzen. Die Technik im Metallchassis: alles solide verschraubt für eine vibrations- und verlustarme Kraftübertragung. Alles in Summe ein transparentes Fahrverhalten.

Rundstrecke

Toyota GT1

Jim Hunt Magazine®

großer Spagat, das alles unter einen Hut zu bringen. Aber dafür gibt es raffinierte Ingenieure, die sich ihren Kopf zerbrechen, um das alles zu realisieren. Wichtig ist ein verlässlicher dauerhafter Zündfunken. Beim Abspulen der Rennrunden ist nichts störender als ein

stotternder Motor. Um dem effizient entgegen zuwirken wurde der L-Kiel in einer robusten Alubuchse geführt, damit er zwar ein- und ausfedern kann, aber sich keinesfalls in der Drehachse verwindet. So hält er den Wagen perfekt auf der Ideallinie. Passende Zündkabel

sind dazu solide verlegt, so dass nichts fehl zünden kann. Wir sind endlich an der Strecke und die drei Ingenieure wuseln geschäftig um das Rennauto herum. Einer hängt ständig am Satellitentelefon, der andere notiert alles auf seinem Tablet und der Dritte scheint



Dynamisch: Rot Weiß Schwarz geht immer!



Rundstrecke

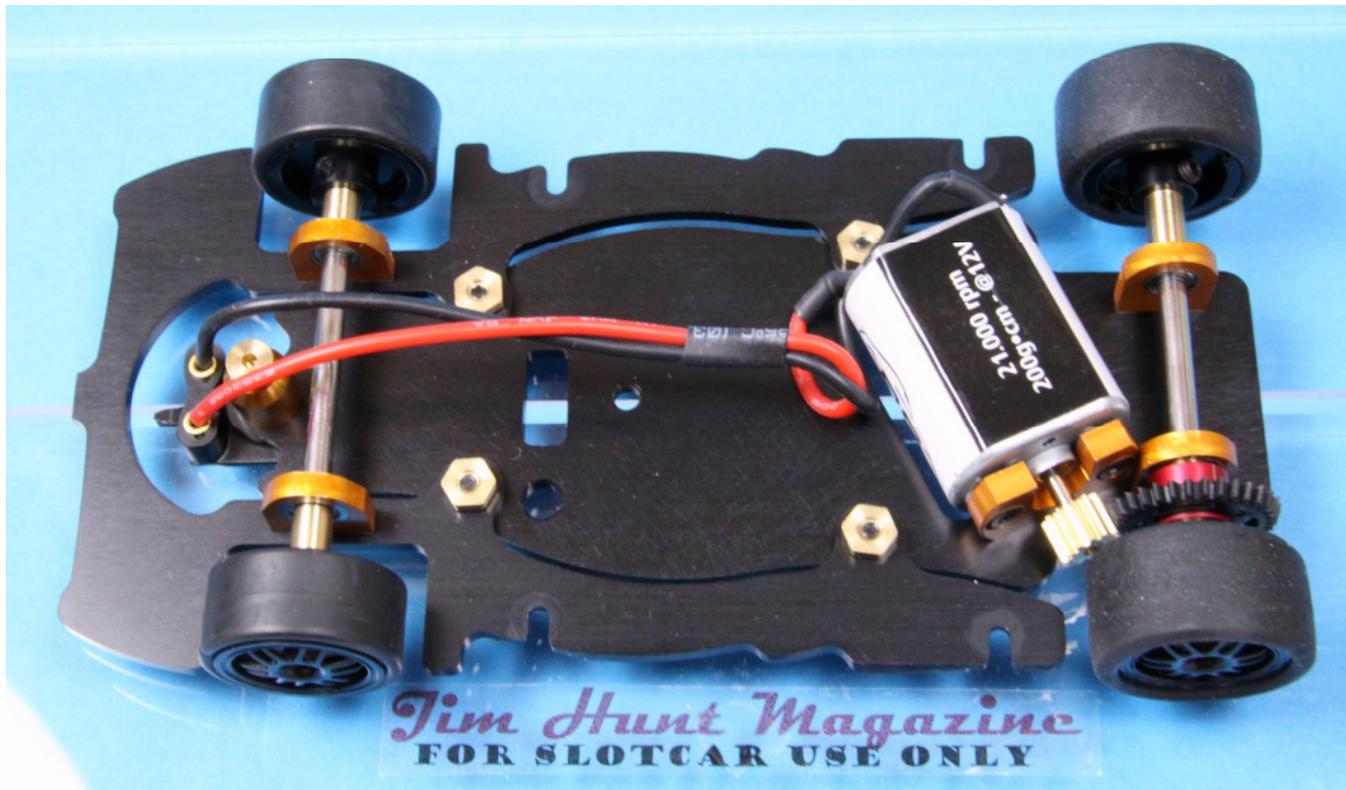
Toyota GT1

Jim Hunt Magazine®

das Sagen zu haben. Er delegiert alles sehr gelassen. Nach anfänglicher Überlegung haben wir uns jetzt doch auf 24 Viertelstunden geeinigt. Das reicht auch, um einen Eindruck zu bekommen, wie der GT-One im Dauerbetrieb funktioniert. Ich bin erleichtert, dass wir uns die 24 Stunden Tortur nicht antun müssen. Wie üblich kommt nach dem Startprozedere mit Anziehen, Sitzschale anpassen und Anschnallen endlich das erlösende Moment: Start Button drücken. Das Aggregat

im Heck faucht los und lässt schon im Standgas erahnen, dass es gleich richtig heiß zugehen wird. Die Lenkung und die Pedale arbeiten mit japanischer Präzision, alles gleitet seidenweich. Das Einlegen des Ersten geht mit einem klar definierten Klicken. Kupplung loslassen und raus auf die Strecke. Es geht ans Einrollen und Gewöhnen des Kurses. Nach ein paar Runden ist die Technik betriebswarm, die Reifen haften perfekt und es geht ans Eingemachte. Endlich Vollgas!

Die Flunder zieht mächtig an und der Sound wird immer brutaler. Ich fühle mich wie in einem Kampfjet und mein Hintern rast wenige Zentimeter über dem Boden über den Asia Asphalt. Wahnsinn! Der GT-One zieht sauber durch bis zum Drehzahl Olymp 21000 Touren, dann leuchtet der Drehzahl Begrenzer auf und ich will auch nicht mehr, es reicht. 300 Sachen sind kein Ding mit dem Toyota und ich bin erst im Vierten. Jetzt habe ich den Kurs drauf, den GT-One im Griff und



Entkoppeltes Metallchassis für eine souveräne Straßenlage. Vier Kugelradlager in gefrästen Alublöcken und kalibrierte 3mm Edelstahlachsen für majestätischen Vortrieb. Der Motor ist solide verschraubt, ebenso das Getriebe und der L-Kiel. Die vier schwarzen Leichtbau Alufelgen mit Michelin Slicks auch. Alles in Summe steht für präzisen Leichtlauf, der mit geheimen Spezialmotoröl noch etwas gesteigert werden kann.

Rundstrecke

Toyota GT1

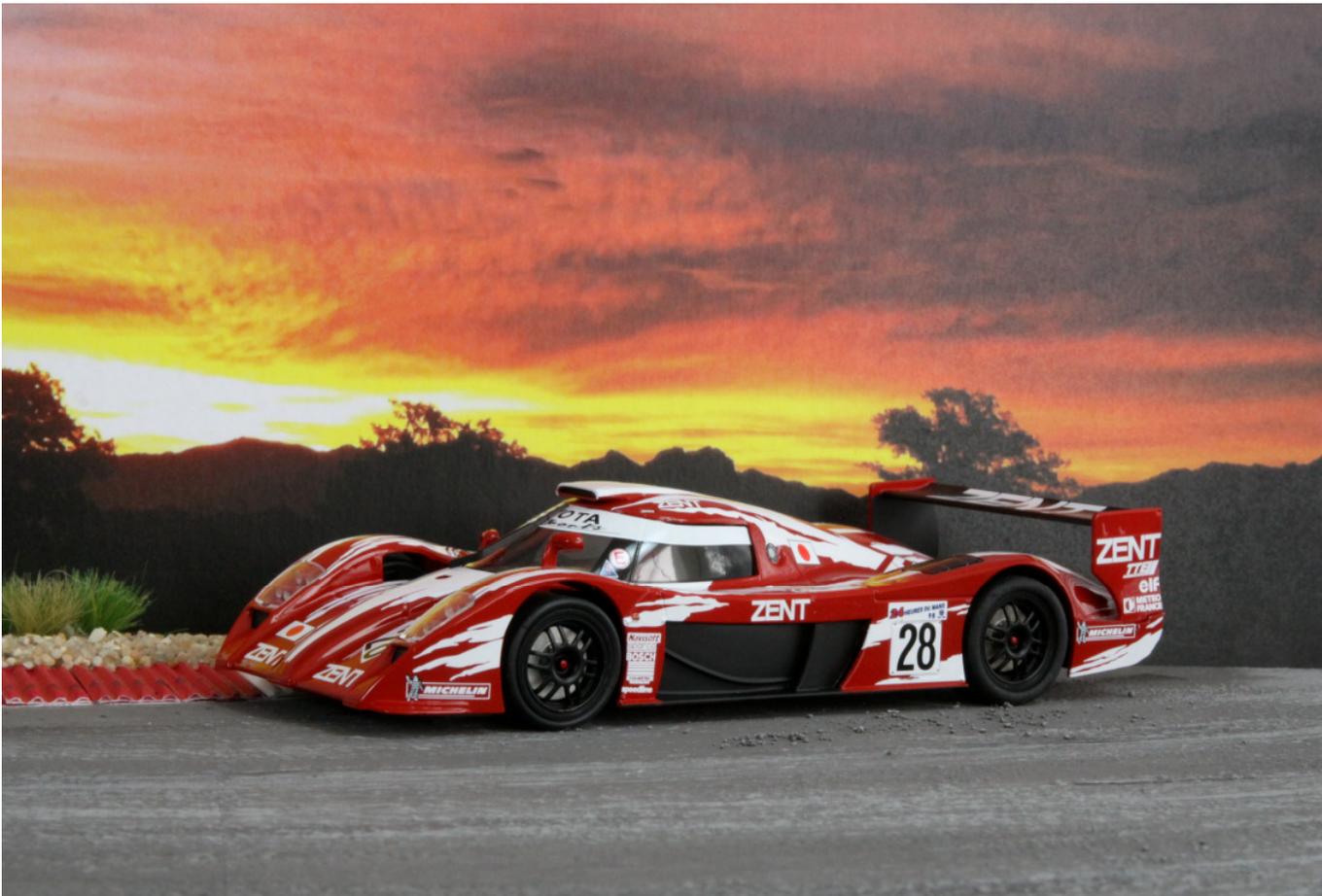
Jim Hunt Magazine®

ich nehme die letzte Kurve zur langen Startziel mit Schwung. Mit 160 biege ich ein und drehe die Gänge voll aus bis in den Sechsten. Die Uhr zeigt 395 Sachen, dann muss ich bremsen, die Gerade hört leider auf. Andernfalls würde ich mich in den erloschenen Kegeln

eines Vulkans bohren und darauf habe ich keine Lust. Ich steige voll in die Eisen und bekomme kurz vor der Kurve den Japaner runter auf moderate 160 Sachen. Die lange rechts nimmt er souverän und ich habe mein Ziel beinahe erreicht. 400 gehen hier nicht, das ist klar.

Vielleicht kann ich den Wagen irgendwann mal auf der Hunaudiere in Le Mans komplett ausfahren. Dort sind die Geraden deutlich länger, es gibt keine Vulkane aber dafür viele Bäume. Das ist bei der Geschwindigkeit auch schon egal, denn ein Abflug endet in der Pulverisierung. Ich hoffe, wir treffen uns dort irgendwann mal mit den GT-One. Trotz unserer deutlich abgespeckten Version von 24 Stunden geht auch jetzt die Sonne unter. Es ist ein besonderes Schauspiel hier zu fahren, wenn der Himmel so wunderschön zu brennen scheint. Aus meinem Trinkschlauch kommt nichts mehr. Ich habe alles ausgetrunken, was im Tank war. Keine kühle Lychee Schorle mehr. Es ist kuschelig warm hier im Cockpit. Die fernöstliche Sonne steuert ihren Beitrag bei. Auch ohne Vulkanfeuer. Ich habe mir einen sehr guten Eindruck vom Toyota machen können. Es haben auch die 24 Viertelstunden gereicht, um mitreden zu können. Irgendwie finde ich es schade, dass ich mich von diesem Hochleistungsgerät langsam trennen muss. Ausgewert aber mit der Präzision eines japanischen Sportprototypen geht es zurück an die Box. Ich fahre noch drei Runden zum Ausrollen. Weil es soviel Spaß macht. Aber jetzt freue ich mich auf Trinken, Essen. Und dann aufs Schlafen. Ich träume bestimmt noch etwas von den fast 400 Sachen im flachen Toyota. Die Ingenieure haben das Projekt super betreut. Vielen Dank! Eine höfliche Verneigung vor Nagshima Fukujaki, Tenshido Yokosaki und Kenshido Hakashuro. Diese kleinen Ingenieurs Leute haben es wirklich drauf! Tiefer Respekt! Big in Japan.

Die letzten Runden meiner 24 Viertelstunden im Toyota hier in Japan. Es war ein sinnliches Erlebnis mit dieser Maschine fast 400 zu fahren.



Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Was ist da los?

Das Lachgas

des kleinen

Mannes...

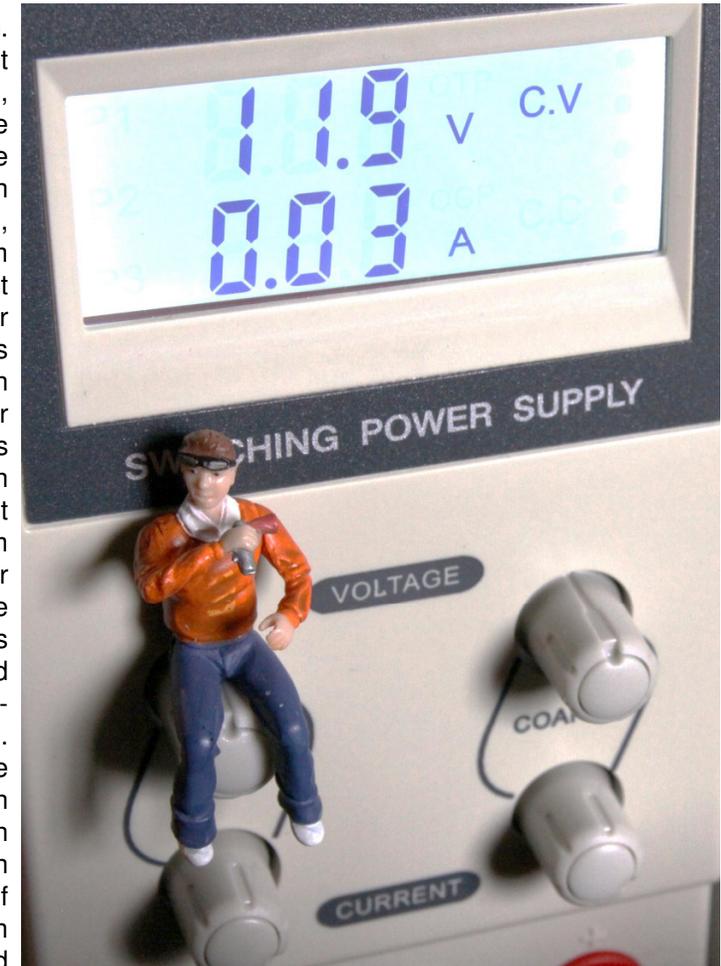
Das Lachgas des kleinen 1zu32er Mannes...

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Tunen wir uns ins Aus? Vielerorts hört man Schreie hallen, die Leistung des Wagens sei nicht genug. Dies passt nicht, das passt nicht. Walter Röhl sagte mal bei einem Treffen mit Porsche Fans (die dafür bezahlen), dass man auch mit einem C-Kadett richtig viel Spaß haben kann und nicht jeder einen leistungsstarken Porsche braucht. Das wollte keiner hören, aber Walter schenkte ihnen grantig und provokant ein. Und: Er hat bis heute recht! Es geht nicht ums Opel fahren oder was auch immer. Es geht um das echte Rennen fahren. Es geht um Motorsport. Ayrton Senna sagte mal auf die Frage, gegen welcher Fahrer er am liebsten in seiner Karriere gefahren sei... - Jeder erwartete, dass er seinen Erzfeind Alain Prost nennen würde. Stattdessen erzählte er von einem unbekanntem Mann aus der früheren Kart Sport Zeit. Gegen den ist er am liebsten gefahren, weil es war Motorsport in seiner reinsten Form. Ohne großes Geld und ohne Politik. Das ist ein Statement, über das mancher nachdenken sollte. Daheim an der Bahn oder im Club geht es da um viel Geld und Politik? Ehrlich? Manche tun so als ob und investieren viel zu viel Geld in die Autos. Teure Tuning Teile werden angeschafft und man verspricht sich davon die Konkurrenz ordentlich abzuletern. Geht es darum? Echt? Um das Abletern schon, nichts glänzt besser, als der Konkurrenz eine ordentlich Packung zu verpassen. Aber nur mit besserem Material? Sollte es nicht darum gehen, dass der beste Fahrer gewinnt. Der ausgebuffteste Hund, der alle Tricks drauf hat und aus dem Wenigen mehr macht? Ich für meinen Teil finde es eindeutig spannender, wenn man mit relativ identischen Material antritt. Das war schon immer das Credo des Jim Hunt gewesen, aus den bestehenden Mitteln das Beste herauszuholen. Möglichst ohne viel teuer zuge-

kauftes Fremdmaterial. Versteht mich bitte nicht falsch. Es ist toll, was der Zubehörmarkt alles bietet. Es macht Freude das Auto abzustimmen: auf die Gegebenheiten, die Bahn, das Können, den Geldbeutel. Wenn das alle machen herrscht wieder Egalität. Aber: Herrscht sie nicht auch mit dem optimierten Serienmaterial? Durch das Präparieren der vorhandenen Basis mit Messerchen, Öl, Zauberfett und ein paar kleinen Kniffen, die kaum etwas kosten außer Zeit und Erfahrung sammeln? Geht es nicht darum im echten Motorsport? Gegeneinander fahren und gewinnen, weil man es mehr drauf hat, als der andere? Weil man im Zweikampf länger die Nerven behält und den Ticken später bremst, wagemutiger durch Kurven fährt und dabei die Haftung behält? Das ist es was Ayrton Senna gemeint hat! Es geht um den Geist des Gewinnens, den Geist des Kämpfens. Nicht um den Geist des Geldes. Nicht darum, wer am meisten Kohle hinein pumpt. Das ist langweilig. Klar kann man den Motor tauschen, wenn der vorhandene nicht so dreht, wie er sollte. Oder: präpariere ihn, dass er hinterher besser geht. Einlaufen lassen, warten und hochzüchten. Ohne ihn zu öffnen und in den Serienblock einen überdimensionierten PS Protz einzubauen. Manche Leute haben Motoren im Auto, die klingen wie das Wartezimmer beim Zahnarzt: Drehzahlen wie ein böser Karies Bohrer. Die meisten hochgezüchteten Aggregate liefern wunderbare Drehzahlen und auch teilweise dick Drehmoment. Wer bringt die Leistung auf die Straße? Machen die Reifen mit oder verschleifen sie unter der schieren Gewalt der ersten Runden und drehen dann nur noch wie auf Schmierseife durch? Harmoniert die Übersetzung dazu? Was klagten die Lager? Wie reagiert der Regler? Das Labor Netzteil? Behält das Leichtlauföl seine Viskosität oder fängt es



Angemessen fahren mit rund 12 Voltan Sprit kann jeder. Manch kleiner Mann greift gerne mal zur Gasoptimierung mit stärker angereichertem Sprit.

Das Lachgas des kleinen 1zu32er Mannes...

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Bereits an zu verharzen? Welchen Sprit tanke ich? 30 Voltan? Das Lachgas des kleinen 1zu32 Mannes? Es muss jeder selbst wissen wie er seinen Rennsport definiert. Wenn sich die Richtigen treffen, können sie auch gerne die Stromrechnung mit 30 Voltan im Tank á la sechs oder acht Spuren in die Höhe treiben. Die heliumgekühlten Regler von einem Kernphysiker abstimmen lassen. Die Bahn auf adäquate Asphalttemperatur mit umgebauten Heizdecken temperieren. Die Reifen mit Schmirgelpapier von der NASA schleifen und von einem südafrikanischen Diamantschleifer Hochglanz polieren lassen. Die Motorwelle durch eine Thorium kalibrierte Titanachse ersetzen. Die Getriebezähne vom Zahnarzt schärfen lassen und den Motor in Salmiak Wasser einlaufen lassen. Das hilft alles nichts, weil irgendein anderer dann mit einem uranbetriebenen Regler antritt und alle atomisiert. Ist das zielführend? Was ist mit Leuten, die mit Magnet fahren wollen? Oder Magnete rauswerfen, um am Limit der Physik zu spielen? Braucht jeder ein Extra Budget von 100 Euro plus x (pro Auto), um dabei sein zu können? Reicht es einen Gegner zu haben, mit dem man sich duellieren kann, weil es beide drauf haben? Weil es egal ist, wer gerade in welchem Auto sitzt? Weil beide echte Rennfahrer sind und aus jedem Auto das Maximum herausholen? Ohne Lachgas. Ohne teures Tuning. Mit schönen Autos, die Emotionen wecken. Die das Kopfkino wie ein Dragster Motor befeuern. Mit maximal 12 Voltan. Durch einfaches Tun. Durch echtes Rennen fahren. Pur, anonym. Ohne großes Geld, Politik oder Lachgas. Rennsport in seiner ursprünglichsten Form. Es geht ums Gewinnen, weil man es drauf hat. Egal ob im Porsche, im C-Kadett oder ... Hatten Röhrl und Senna Unrecht? Ich glaube bestimmt nicht!



Knapp 30 Voltan, da geht was! Das Auto fährt anabol wie von Sinnen, das Motorgehäuse glüht. Der kleine Mann fühlt sich jetzt stark.



GOKARLI *rennbahnshop*

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

**DAS WAR DIE 48. AUSGABE VON
JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 49 !



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.