

# Jim Hunt Magazine®

52



**Whitekits**  
**Selbstbau**

**David Piper** und  
seine **Lola T70**

**SRC** Motortester

**Was ist da los?**  
Zoff in Slot Formel 1

**Selbsthilfegruppe:**  
**Anonyme Slotoholiker**

**Workshop:** The Shining

Revoslot

**PORSCHE 911 GT1**

**Nürburgring 1997**

**FIA GT Championship**

+++ SRC Toyota LMP1 +++ Sideways FGT +++ viele US Klassiker +++ BMW 2002 +++ Ford Capris +++ Classic DTM +++



# Editorial

Jim Hunt Magazine®

## Sommerloch komplett gefüllt

Sommerloch? Welches Sommerloch? Die Hersteller liefern voll ab und bringen eine interessante Neuheit nach der nächsten. Es gab Formneuheiten, die man unbedingt haben muss. Parallel Design Versionen, die es in sich haben und den „Must have“ Faktor schon automatisch eingebaut haben. Die zahlreichen heißen Tage waren perfekt. Auch zum Selbst lackieren. Die Hersteller bringen neuerdings komplett neue Autos, die man zunächst nur als Bausatz in Whitekit Version bekommt. Erst später folgen nach der Markteinführung fertig lackierte Versionen. Angefangen hat Sideways mit dem FGT, jenem flachen Ford für die GT Klasse, auf den viele gespannt gewartet haben. Wir haben ihn selbstverständlich aufgebaut, mit einem einmaligen Design selbst lackiert und dann noch richtig schnell für die Rennstrecke aufgebaut. Parallel kam der SRC Toyota LMP1, jener Wagen aus Le Mans, der extrem gespannt erwartet wurde. Da die Spanier keine halben Sachen machen, sind der technische wie der Detaillierungsgrad enorm. Obwohl ich seit vielen Jahren viele Wagen selbst gebaut habe, lotete dieses Modell die Grenzen der Ausdauer neu heraus. Der komplexe Aufbau des interessanten Chassis, dazu die extrem aufwändige Lackierung, denn einfach ein weißes Auto mit Decals vollklatschen, wie es viele vorschnell und bequem taten, kam nicht in die Tüte für mich. Er sollte schon sehr nah an die Realität gebracht werden. Ein geniales Gerät, aber man braucht Zeit für ihn. Nach dem Kit kommen jetzt bald fertige Modelle. Wer also noch warten möchte oder den zudem haben will, die Zeiten stehen gut. Wir werden selbstverständlich be-

richten, sobald es soweit ist. Ein neues Genre taten wir noch auf: einen Whitekit in 1zu24. Das machte richtig viel Freude, obwohl Jim Hunt überwiegen in 1zu32 beheimatet ist. Der BMW 2002 von BRM wurde aus einem Whitekit komplett aufgebaut und selbstverständlich individuell lackiert. Daran könnte man sich gewöhnen. Im großen Maßstab ist alles sehr schön machbar, weil eben alles groß ist. Zwei weitere große Wagen von Carrera kamen dazu. Die Lola T70 MKIII von David Piper und der Ford Capri Gt.5 von Harald Ertl im Sachs Look. Geniales Gerät für die gelassene Gangart in 1zu24. Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten ist dieses Mal sehr präsent im 52er Jim Hunt Magazine. Beginnen wir mit dem Camaro aus den Lehr- und Wanderjahren von James Hunt. Er fuhr damit 24hrs in Spa. Scalextric hat diesen wunderschönen Klassiker mit interessanter Historie. Wir fuhren ihn, wie es sich gehört. Pioneer liefert zwei neue Mustang Notchbacks. Ausgezeichnet gemachte US Klassiker - Made in Great Britain. Carrera bringt drei neue Wagen aus den klassischen Nascar Rennen: Ford, Dodge und Plymouth lassen das Oval glühen. Wunderbar großzügige Giganten der Rennbahn in genial schönen Lackierungen. Der Mampe Ford Capri Zakspeed aus der DRM von Hans Heyer kommt von Carrera. Ein Klassiker deutscher Rennen mit opulenten Autos, Formen und Farben. Scalextric legt den Escort MkII im Castrol Look auf. Der Wagen aus Goodwood ist ein „Must have“ für alles Fans der Marke. Der dicke Dodge Challenger von Sam Posey in gellow gehört ebenso dazu. Ein dicker V8 Brummer mit dem gewissen Etwas

kommt ebenfalls von Scalextric auf den Markt. Und zwei wunderschöne BMW M3 E30 aus der DTM und ITR. Zwei Autos, die in jeden Rennstall gehören. Carrera hat noch zwei neue RSR aktueller Bauform am Start. Den hauseigenen von Quantum Partners im Carrera Look und die neue Sau mit dem klassischen Le Mans Thema aus den 70ern auf der Außenhaut. Und noch einen De Tomaso Pantera in ausladenden Formen. Der Titelheld kommt diesmal von Revoslot: Der Porsche 911 GT1 mit Metallfahrwerk und dem FIA GT Nimbus vom Nürburgring 1997. Welch Gerät! Für die Lebensorientierung bietet Jim Hunt eine geniale Selbsthilfegruppe an: Die „anonymen Slotoholiker“ sprechen ungefiltert über ihre Leidenschaft. Pur über positiven und negativen Begleiterscheinungen. In der Rubrik „Was ist da los?“ knirscht es diesmal heftig im Formel 1 Slot Zirkus. Und einen kleinen Workshop über „The Shining“ gibt es obendrauf. Eine pralle Ausgabe und vom Sommerloch keine Spur. Wir haben es jedenfalls nicht gefunden. Weder im noch neben dem Slot. Wie schön, dass sich ganzjährig soviel tut. Es geht bald Vollgas in den Herbst! Bleiben sie gesund und kommen gut durch die Corona Zeit...

Viel Spaß mit Jim Hunt No.52!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber



# Menu

## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Titelstory

Porsche 911 GT1 Nürburgring

## Was ist da los?

Slot F1 Schlacht

## Workshop

The shining: Wenn es im Auto zu stark leuchtet und was man dagegen tut.

## Tracktests

### Rundstrecke:

- Toyota LMP1 von SRC
- Sideways FGT Whitekit
- BRM BMW 2002 Whitekit

### Designversionen

- Nascar Classics
- Ford Capris in 1zu32 und 1zu24
- DeTomaso Pantera
- NSR Porsche 908/3 Rothmans
- NSR F1 in rot

## Designversionen

- Ford Mustang Notchback von Pioneer
- James Hunt's Camaro für die 24h von Spa
- Dodge Challenger Sam Posey
- BMW M3 E30 mal zwei
- Ford Escort MkII
- Porsche RSR von Carrera mal zwei
- 1zu24 David Piper Lola T70 in grün

TruSpeed: analoger Transistor Controller





[ Bitte wählen! ] ▾

## PRODUKTÜBERSICHT

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

## ALLGEMEINES

- ✦ [FAQ'S](#)
- ✦ [Links](#)
- ✦ [Newsletter](#)

### Proto



CB080P 512BB

### Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

### Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

### Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

### Dekoration



LS313 Reklametafel

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

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

### Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

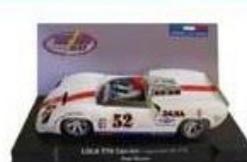
Aktualisiert: 04/09/17

### Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

### Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

### Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

### Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

### Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

### Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

### Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

### SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16

# Jim's Universum

## SRC Motortester

Die spanische Slot Manufaktur SRC hat ein wirklich sehr interessantes Gerät in limitierter Auflagen von 500 Stück gefertigt. Es ist gedacht für den ambitionierten Rennfahrer, der damit die Magnetstärke und somit den Abtrieb an seinem Rennwagen messen kann. Dies dient zur Motoren Selektion, da nicht jeder Motor wenn er läuft die gleiche magnetische Kraft entfaltet, die das Slotcar auf die Bahn drückt. Eine raffinierte Sache! Das mitgelieferte, regelbare Netzteil befeuert das Gerät. 3-4-5-6-7,5-9-12V sind möglich. Passende Stecker für diverse Stromnetze der Welt sind zudem enthalten. Das zu messende Slotcar wird wie im Bild gezeigt auf die Schiene gestellt und dabei erhält

Mehr Info: [www.src.es](http://www.src.es)



Jim Hunt Magazine®

es Strom über den doppelten Leiter. Das Heck des Autos schwebt über einer kleinen Präzisionswaage. Sobald der Motor läuft, baut er seine magnetische Wirkung auf. Es dauert ein wenig, bis die maximale Kapazität erreicht wird, was sich an der LED Anzeige

der kleinen Waage in Zahlen abbildet. Das gefederte, bewegliche Joch, auf dem der Wagen steht wird nach unten gegen die Waage gedrückt. Die zeigt eine Maßzahl an, die als Vergleichsreferenz fungiert. So kann man den passenden Motor für sich herausfinden.



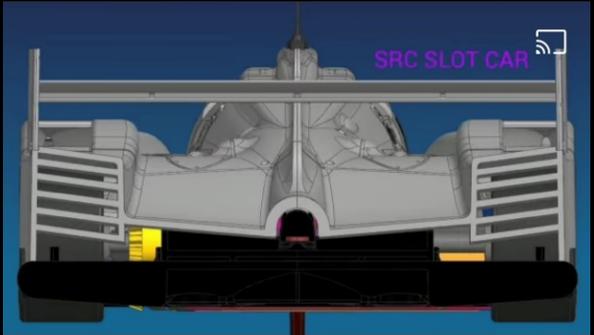
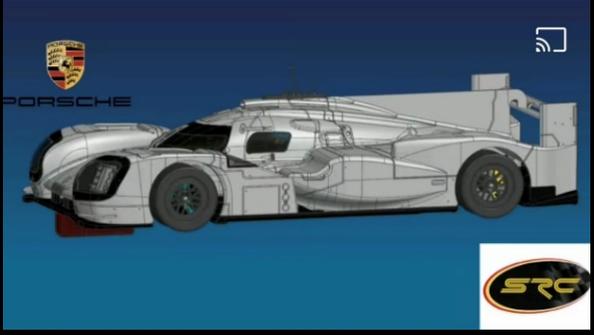
# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## SRC goes LMP1 – Porsche 919 kommt!

Die Nachricht klingt zunächst als keine Neuheit. Klar, der Toyota LMP1 ist bekannt und er ist schon als Kit auf dem Markt. Aber er bleibt nicht alleine. Für den Dezember 2021 soll ihm der Porsche 919 Hybrid zur Seite gestellt werden. Ein Auto, das längst fällig ist für die Rennbahn. Wir freuen uns schon mächtig auf den Zuffenhausener Sportprototypen, der aus Spanien die technischen Parameter eingehaucht bekommt, um auf den Rennbahnen im Club und zu Hause für Furore zu sorgen. Welch interessante Neuigkeit!

Fotos: SRC



## TruSpeed Car Plate

Perfekt zum Aufnehmen von Slotcars für Tuning und Wartung. Die Reifen berühren dabei den Boden nicht. Der Wagen sitzt auf dem Mittelsteg. Truspeed hat hier einen kleinen praktischen Helfer...



Mehr Info: [www.src.es](http://www.src.es)

Mehr Info: [www.truspeed.co.uk](http://www.truspeed.co.uk)



**CHRONO**

[www.src.es](http://www.src.es)

 /srcslot

 /SRCslot

*Revoslot hat den Zuffenhausener nach seinem Debut in Marlboro Farben neu aufgelegt. Jim Hunt fährt ihn Vollgas über die Nordschleifen Achterbahn...*



**PORSCHE 911 GT1** TEAM Jabouille Bouresche Racing

**FIA GT Championship Nürburgring 1997**



# Porsche 911 GT1

*Jim Hunt Magazine®*

Revoslot aus Italien brachte von seinem GT1 drei neue Versionen, die es einzeln oder im 3er Komplettsset gibt. Wir fahren die 1997er Nürburgring Version mit dem

mattschwarzen Heck, die durch dieses spezielle Optik Upgrade einen ganz besonderen Reiz versprüht. Wie alle anderen Versionen ist das Auto im Marlboro Look

lackiert. Das bedeutet die Grundfarbe ist weiß und herum spielen die markentypischen Dreieckslogos in leuchtrot. Zusammen mit der mattschwarz aufgesetzten



**Scheinheiliges Tabak Werbeverbot 1997: Man fuhr nur in den typischen Farben. Trotzdem wusste jeder, worum es geht. Das mattschwarze Heck gibt dem Rennwagen ein besonders genialen Look.**



**Der breite, flache 993er für die große GT Klasse liegt stabil in den selektiven Kurven der Achterbahn. Immer schön auf Zug halten und mit Druck durch den Richtungswechsel. Das Revoslot Metallfahrwerk hat viel Potential. Die vier Kugelradlager laufen perfekt und halten den Querkräften mühelos stand.**



# Porsche 911 GT1

Haube hat dieser Wagen den ganz besonderen Racing Look. Dazu gibt es goldene Felgen mit silbernen Hörnern, ein klassischer Look, der immer gut aussieht. Unter der Haube sitzt das Metallfahrwerk, das in sich

entkoppelt arbeitet und die Karosse über vier präzise Aufhängungen hält. Diese lassen sich konsequenterweise über metrische Schrauben ebenso lockern, damit Auf- und Unterbau unabhängig voneinander arbeiten

können. Bei den Achsen haben wir den 3mm Standard, den vier Kugelradlager ergänzen. Das Getriebe ist verschraubt und selbstverständlich sind auch die Alufelgen mit Schrauben fixiert. Setup Tuning wie auch



Wartungsarbeiten werden leichtgemacht. Der Motor kommt mit sparsamen 12 Voltan Kraftstoff aus und liefert eine sehr ausgeglichene Kraftentfaltung, die dem GT1 ein wunderbares Fahrverhalten liefert. Zusammen mit dem Chassis fährt er sich sehr satt und souverän.

**Souveränität in Kurven aller Radien beeindruckt unter dem Fahrerhelm immer wieder aufs Neue. Der GT1 liegt solide und zuckt beim Spiel mit den Fliehkräften weder mit einer Wimper noch mit dem Heck. Das macht ihn perfekt für die Langstrecke, wenn mit den Stunden die Müdigkeit kommt...**



# Porsche 911 GT1

*Jim Hunt Magazine®*

Ideal für die Langstrecke, weil der Fahrer geschont wird und sich auf seinen ausdauernden Stint konzentrieren kann, ohne dass er sich hektischen Fahreigenschaften herumschlagen muss. Der Porsche ist ein Dauerläufer, er liegt perfekt ausgependelt auf der Strecke und zieht Runde für Runde mit einer absoluten Gelassenheit durch. Das bedeutet aber nicht, dass er träge sei. Sehr agil er am Gas, zieht aus dem Stand ordentlich durch

bis auf Maximaldrehzahl 21000 Touren, die das Fahrwerk locker packt. Der Fahrer bleibt jederzeit Herr der Lage, weil die Kraftentfaltung sehr harmonisch in Vortrieb übergeht. Das Anbremsen vor Kurven ist eine sehr präzise Sache, der Bolide setzt jeden Befehl spontan um. In Kurven macht die kompakte und breite Geometrie eine sehr gute Figur. Der GT1 lässt sich gelassen bis aggressiv durch alle Kurvenradien heizen.

Ohne eine Tendenz von Nervosität nimmt er die Kurven unter die Slicks und zieht kraftvoll hinaus auf die nächste Gerade. Wenn man einen Lastwechsel bewusst provozieren möchte, kann man das Heck im Scheitelpunkt kommen lassen. Mit dem angemessenen Gasstoß geht es entweder in Richtung abfangen oder man zieht einen Drift durch, wenn das auch Zeit kostet. In manchen engen Radien kann das trotzdem von



**Das Team Jabouille Buresche Racing setzte auf der 97er Nordschleife einen Marlboro Porsche mit mattschwarzem Heck ein. Der Look schafft einen Kontrast zum knalligen Marlboro Leuchttrot. Sein „unfertiger“ Prototypen Look verleiht dem Auto einen besonderen technischen Charme. Die zwei weiteren 911GT1 Revoslots sind in Marlboro Farben lackiert, einmal mit, einmal ohne Logo.**





# Porsche 911 GT1

*Jim Hunt Magazine®*

Vorteil sein, möchte man den Porsche kurz anstellen und einen ticken schneller am Kurvenausgang gerade zu stehen für die volle Beschleunigung. Egal wie man das anstellt, er bleibt immer gut beherrschbar und unter Kontrolle. Man müsste es schon einen gravierenden

Anfänger Fahrfehler einläuten, dann kann man unter Umständen von der Ideallinie abkommen. Das ist mir in den unzähligen Runden nicht passiert und es war und ist eine wahre Freude mit dem GT1 schnell und konstante Rundenzeiten abzuspuhlen. Das Getriebe

haben wir selbstverständlich mit geheimen Spezialfett versorgt, die Kugellager mit einem speziellen Leichtlauf Öl gewartet. Nach dem Ablüften ging es auf die Strecke und das lieferte noch etwas mehr Geschmeidigkeit, Leichtläufigkeit und das eine oder andere Extra PS.

**Entkoppeltes Metallfahrwerk, solide verschraubte Komponenten für ein Maximum an Performance auf der Rennstrecke. Vier Kugellager in Aluböcken, Achsen im 3mm Standard, solide Alufelgen und gut haftende Serienreifen. Das stimmige Konzept ermöglicht individuelle Einstellmöglichkeiten. Alles sitzt gut zugänglich bietet einen übersichtlichen wartungsfreundlichen Renneinsatz. Vier metrische Schrauben halten die Karosserie auf dem Chassis.**





[www.Slot-Stop.de](http://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](http://www.Slot-Stop.de)

Der "1:32 Shop"

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

[www.Slot-Stop.de](http://www.Slot-Stop.de) | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | [info@slot-stop.de](mailto:info@slot-stop.de)

# Toyota LMP1

GAZOO Racing

*Jim Hunt Magazine®*



*SRC baut den ersten Hochleistungswagen für die große Sportprototypenklasse in Le Mans.*



*Jim Hunt Magazine®*

# Toyota LMP1

Der spanische Hersteller SRC wagt sich in die große Prototypenklasse nach Le Mans. Der Toyota TS050 Hybrid. Der LMP1 Sieger wurde in einem aufwändigen und über das www begleiteten Entwicklungsprozess realisiert. Die erste Auskoppelung kommt als Bausatz in einer edlen, roten Box. Die sehr filigran ausgeführte Karosserie ist bis auf die kleinen Anbauteile komplett.

Scheiben und Lampen und kleine Details müssen noch daran befestigt werden. Das Chassis ist eine etwas diffizilere Angelegenheit. Es ist mit einem vierfach gefederten Antriebshalter konstruiert. Der Anglewinder Longcan Motor sitzt verschraubt in seiner Aufhängung und der Zusammenbau aller seiner Komponenten verlangt etwas Aufmerksamkeit, damit alles an seinem

richtigen Platz landet. Sehr feine Schrauben in kleinen Dimensionen halten einige Teile der Aufhängung. Der vordere Dreh- und Angelpunkt des Antriebshalter ist mit einem Rundling in einer Art Joch geführt. Über einen Madenschrauben Stift ist dieses Joch einstellbar und somit lässt sich nicht nur die Seitenneigung, sondern auch die Höhe des Halter justieren. Die Federn in den



Der neu erschienene LMP1 Toyota ist eine sehr leistungsfähige Maschine für Rennen rund um die Uhr. SRC hat ihm einige Kniffe eingebaut, die ihn für die Marathonklasse perfekt ausstatten. Der Aufbau des Whitekits gestaltete sich aufwändig. Die Lackierung ist nicht einfach wieder zu geben. Der Paintjob war ein Spagat aus Recherche und irgendwann fertig werden. Das nahm einiges an Zeit in Anspruch. Aber nur vorschnell die Decals aufbringen, war auch keine Lösung...



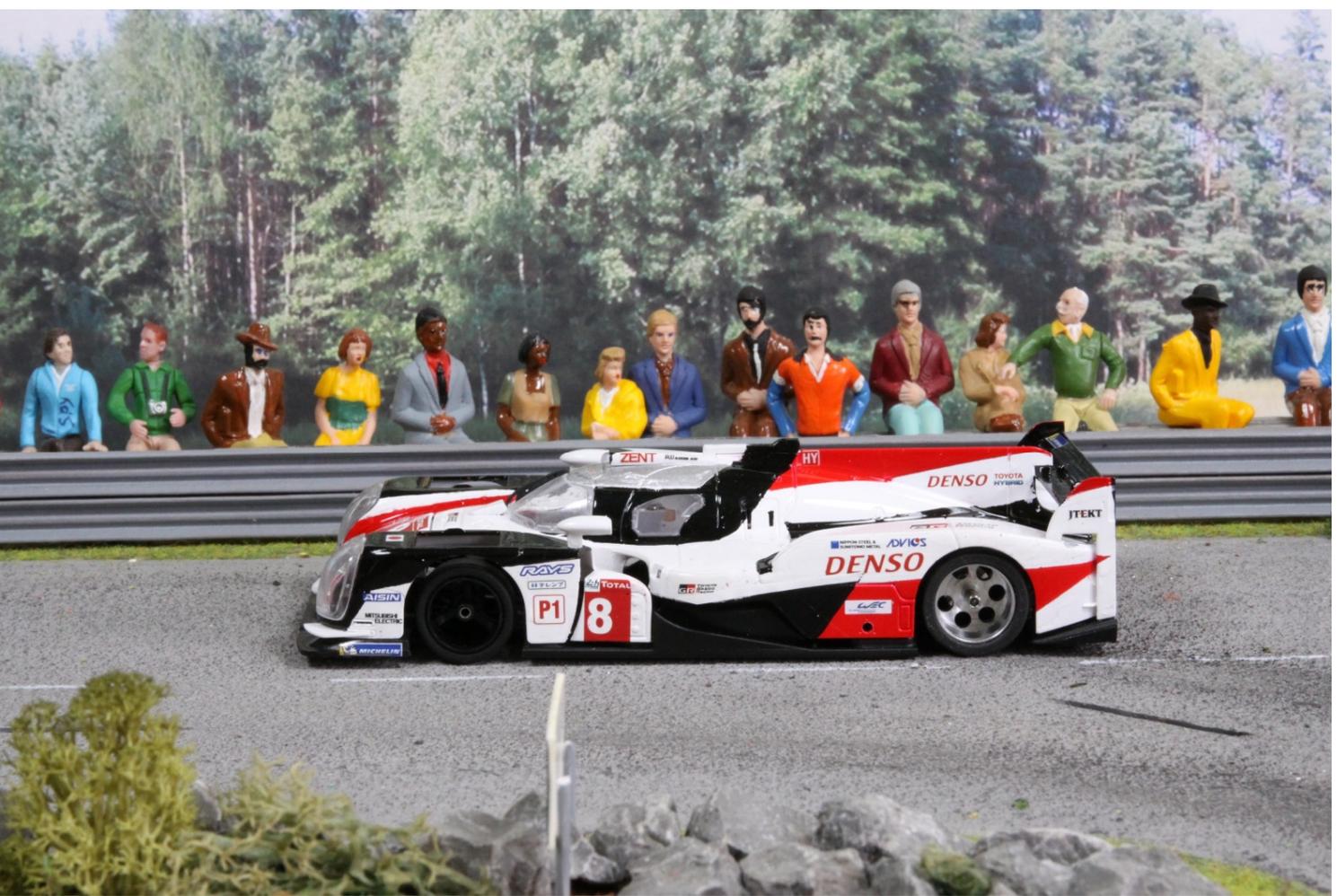
# Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

beiden seitlichen Führungen sowie in den beiden Punkten am Heck sind in der Vorspannung einstellbar und somit ergibt sich ein sehr breites Feld an diversen Feinabstimmungsoptionen. Die Hinterachse rotiert in Kugellagern und beide Achsen vorne wie hinten sind in

Hohlbauweise gefertigt. Die des Antriebs hinten hat einen dickeren Durchmesser, um den Kräften des Aggregats und des Getriebes stand zu halten. Die Vorderachse läuft nur mit und ist daher dünner in ihrem Querschnitt. Die Felgen hinten sind aus Alu und an sich

ein Kunstwerk filigraner Fräskunst. Sowohl die Innenwände wie die Flanken sind aufs Maximum reduziert und mit Löchern versehen, die einen Spagat aus Leichtbau und Stabilität ermöglichen. Die vorderen Kunststoff Felgen sind mit einer Dreispeiche zentriert auf



Extrem flach, breit und auf lange Stints getrimmt. Der Toyota lässt es souverän angehen und nimmt die Strecke mit hoher Grundgeschwindigkeit unter die Reifen. Alles ist auf optimalen Leichtbau getrimmt. Hat man das perfekte Setup gefunden, kann man gelassen loslegen und es ist fast egal ob man Geraden oder Kurven aller Radien nimmt. Der LMP1 gehorcht auf jeden Befehl und ist dabei sehr schnell unterwegs. So schnell wie man es braucht ohne in Schwierigkeiten zu kommen. So kann man viele Stints über viele Stunden unter die Räder nehmen und trotzdem Ziele verfolgen. Das Fahrwerk ist eine ausgeklügelte Basis dafür.

# Toyota LMP1

*Jim Hunt Magazine®*

der Achse und auch hier finden sich feinste Fräslöcher, die das Gewicht auf das Maximum an unnötigen Ballast reduzieren. Alles am Toyota ist maximal ausgereizt und man hat hier die Latte für Hochleistungsleichtbau sehr deutlichen Wert gelegt. Besonders bei den rotierenden Massen zahlt sich das beim Rennen auf jeden Fall aus. Das Motorritzel ist eine interessante Konstruktion. Es wird doppelseitig verschraubt und es läuft in Richtung Motorgehäuse hin zu einem gefrästen Block aus, der die beiden Madenschrauben enthält. Auch beim Chassis und Karosserie wurde akribisch auf jedes Gramm geachtet und unnötiger Ballast vermieden. Trotzdem sieht der Toyota erstklassig aus. Nur Felgeneinsätze fehlen, die dem Original optisch naheifern. Klar, auch das wäre Gewicht. Zur optischen Gestaltung sind sehr hochwertig gefertigte Decals dabei. Sie ermöglichen den Aufbau beider Versionen, der Nummer 7 oder der Nummer 8. Das ist Geschmackssache, welchen Wagen und welche Fahrer man favorisiert. In jedem Fall sind die Logos sehr hochwertig gemacht und sie lassen sich perfekt ablösen, aufbringen und möchte man nach dem Aufbringen korrigieren, braucht es sehr viel Fingerspitzengefühl und Geduld, so gut haften sie auf der Karosserie, wenn man das Wasser als Medium aus ihnen mit einem Papiertaschentuch herausgetupft hat. Es stellt sich jetzt noch die Frage. Reinweiße Karosserie oder ein paar Gramm Farbe addieren und weiß lackieren. Jim Hunt entscheidet sich für den optischen Mehraufwand und lackiert den LMP1 erst weiß und dann noch die schwarzen und roten Farbakzente aufbringen. Damit die Optik einigermaßen dem Original folgt, ist das schon etwas Aufwand und nicht mal so schnell nebenher abgeschlossen. Das

Dach der Kabine wurde Chromsilber lackiert, so wie es der echte Bolide hat. Insgesamt lief der Aufbau des

Wagens über mehrere Tage. Der größte Zeitaufwand ging für das Lackieren und Decalen drauf.



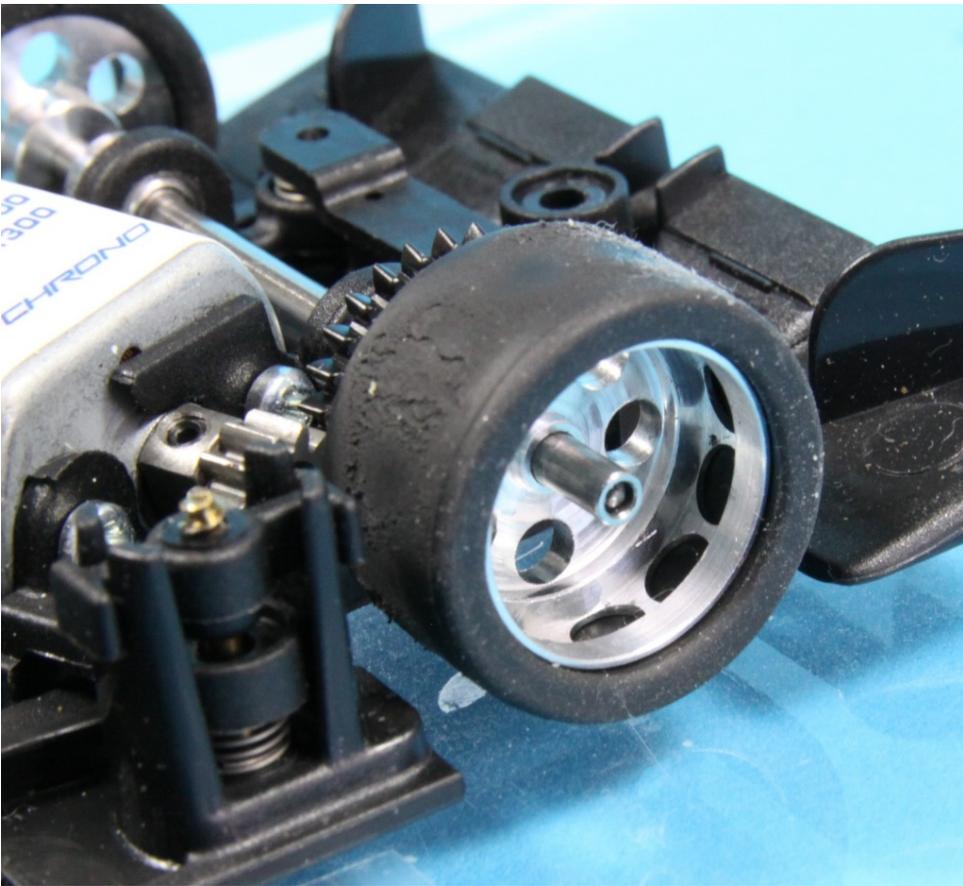
**Laufruhe ist ein unverzichtbarer Pluspunkt auf der Langstrecke. Der SRC Toyota liefert eine perfekte Performance und lässt sich nur schwer aus der Ruhe bringen. Ideale Voraussetzungen für die 24h Hatz.**



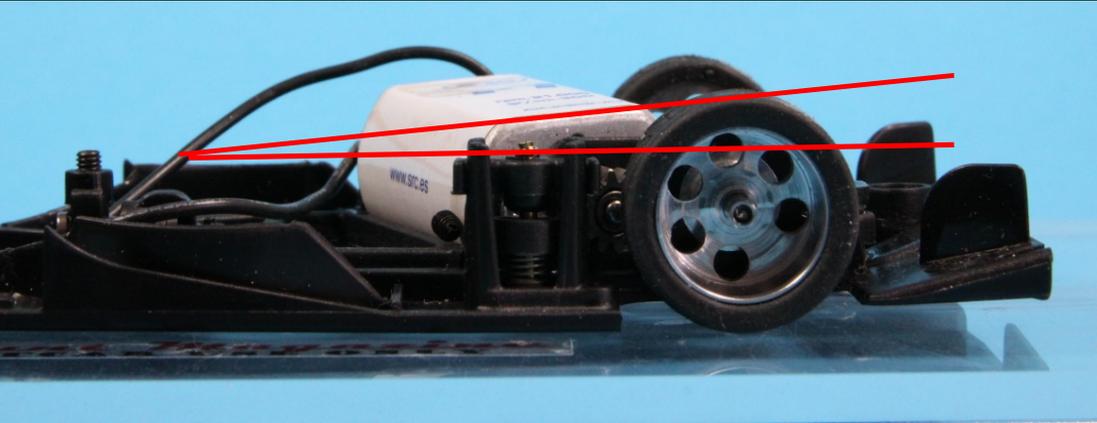
# Toyota LMP1

*Tim Hunt Magazine®*

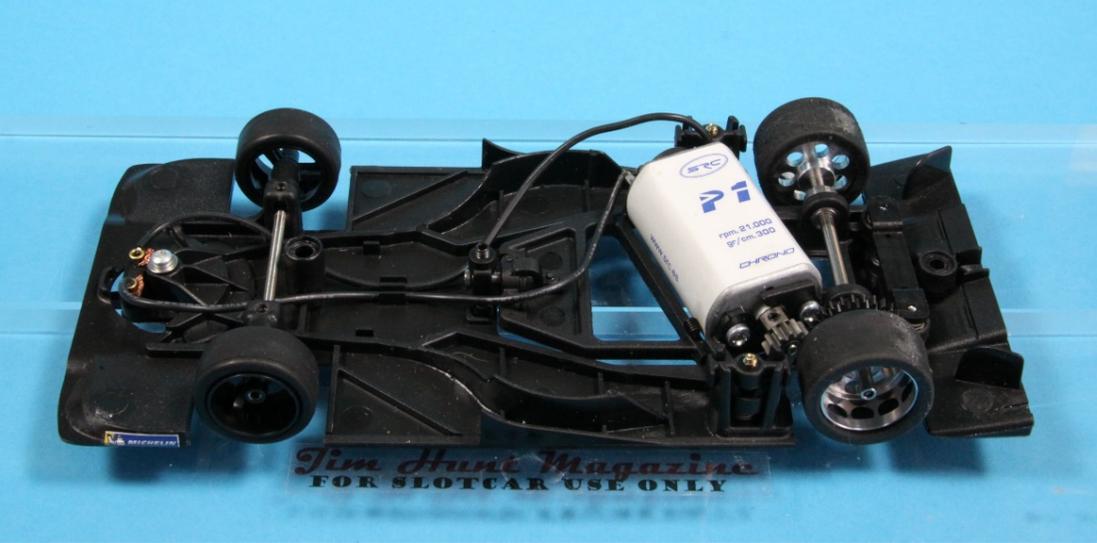
Hier einer der gefederten Aufhängungspunkte. Er lässt sich in der Vorspannung einstellen, was die Labilität des Antriebshalters beeinflusst. Die Felgen hinten sind absoluter Leichtbau. Neben den Innenlöchern sind zudem die Flanken mit Halbmonden durchbohrt. Das reduziert das Gewicht der bewegten Antriebsmasse auf ein Minimum. Plus minimale Wandstärken. Hinten rotiert eine sehr leichte Hohlachse (mit einer Trennscheibe fürs Rennen aufs Minimum in der Breite kürzen!) in zwei präzisen Kugellagern!



Der Motor ist leicht nach vorne geneigt, um ein besseres Handling zu liefern. Mehr Details dazu finden sie in der letzten Ausgabe: Antriebskonzepte...



Fünffach gelagerter Antriebshalter mit Federn seitlich und hinten. Das lässt eine Vielzahl an Setup Optionen zu. Der Anglewinder ist verschraubt und mobilisiert satter 300gcm Drehmoment auf das verschraubte Getriebe.





# Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

Die Vorderachse ist über kleine Madenschrauben höhenverstellbar...



Jim Hunt Magazine  
FOR SLOTCAR USE ONLY



Hohl-Hinterachse mit Stellring und Kugellagern. 21000 Touren und 300 gcm Drehmoment beim Longcan P1.

Reibungsreduzierte Vorderräder aus Kunststoff. Sie sind minimalst reduziert wie ein filigraner Mercedes Stern. Der L-Kiel ist verschraubt und perfekt in seiner Höhe zum Vorderwagen über die Vorderachse abstimmbare. Beim Toyota wurde nichts dem Zufall überlassen und jedes noch so kleine Detail akribisch durchdacht für einen Zweck: Rennen zu gewinnen.





© 2015 Tim Hunt Magazine®

*Tim Hunt Magazine®*

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

# **TRUSPEED CONTROLLER**

*Analoge Transistor Lösung aus UK*



**RICHTIG ABDRÜCKEN**

Controller

# Richtig Abdrücken

*Jim Hunt Magazine®*

Abdrücken kann man an vielen Gelegenheiten. Toilette, Schießstand oder Opiumsumpf scheiden zum Glück aus. Wir drücken anders ab: An der Bahn. Daumenregler oder Pistolenregler? Gretchenfrage! Mittlerweile hat sich das Pistolen Ding durchgesetzt. Auf dem Markt

gibt es nur noch die originalen Carrera Trigger in den Startpackungen und die Tuning Dinger von MRRC, wenn auch die schwer zu bekommen sind. Bei den meisten Herstellern hat sich der Pistolenstandard durchgesetzt. Es geht meist um Geräte, die zwar schon

in Serie, aber nicht in Großserie hergestellt werden. Das macht sie zu individuellen Teilen, die man kaufen kann, aber nicht an jeder Ecke. Einige sind Custom Parts. Sie werden in Kleinserien, nicht selten in Handarbeit gefertigt. Wer ist am Drücker? Wer baut den

Das Innenleben im transparenten Gehäuse ist sehr präzise gefertigt. Die Mechanik des Abzugs gleitet seidenweich, Die Bedienungskräfte dabei sind gering. Die Feder des Triggers liefert den perfekten Gegenpol zum Gasfinger, ohne ihn zu strapazieren. Perfekt abstimmt geht's ins Rennen.



**Controller**

# Richtig Abdrücken

*Jim Hunt Magazine®*

**Feinabstimmung: Drehregler für Gas und Bremse.**



**Griffiger Fingerhebel mit sanftem Endanschlag.**



besten Regler für mich? Unpassender Ausdruck. Ein passender Regler ist eine äußerst individuelle Sache. Ein Scharfschütze drückt selten an einer Standardwaffe ab. Sie wird individuell angepasst. Oft sogar individuell angefertigt. Ähnlich ist es auch beim Slotcar Regler. Wenn man es schafft sich von der Standard Hardware zu entfernen... der Markt bietet einige alternative Trigger an. Mechanische mit Widerstand gibt es immer noch. Ich liebe meine mittlerweile in die Jahre gekommenen Parma HO. Natürlich mit Tuning, Überarbeitung und Anpassung der Komponenten. Dazu einen dreifach verstellbaren Widerstand. Der Markt bietet auch eine Reihe von elektronischen Reglern, die man ausschließlich an stabilisierten Labornetzteilen nutzen sollte, weil ihr Bremsstrom zurückspeist und einen normalen Trafo über kurz oder lang zerschießt. Dazu

muss gesagt werden, nicht jeder kommt mit so einem Ding zurecht. Es dauert, bis man damit fahren kann. Manche geben ihre Bemühungen den Regler „zu lernen“, ohne Ausdauer vorschnell auf. Und haben mit dem E Teil nebenbei viel Geld versenkt. Und dann gibt es noch die Zwischenlösung: den Transistor Regler. So einen stellen wir heute vor. Er kommt aus England. Truspeed ist eine feine Manufaktur. Der Regler liegt sehr gut ausbalanciert in der Hand und nachdem man die drei Bananenstecker an den Enden des gebündelt geführten Kabelbaums montiert und verlötet, kann es endlich losgehen. Ab in die Anschlussbox. Der Abzugshahn gleitet schon im Trockentraining seidenweich und er wird mit zunehmender Nutzung noch weicher gleiten, wenn sich alles eingespielt hat. Alles ist noch fabrikneu, unbenutzt. Duftet neu. Auf dem oberen Teil sind zwei Drehregler zur individuellen Anpassung. Einer für das Gas, der andere für die Bremse. Genau hier beginnt die erste Hürde. Es ist gar nicht so leicht auf Anhieb die ideale Trimmung für seine Stromquelle in Kombination mit dem Motor zu finden. Fahren, fahren und testen. Das kann sich unter Umständen etwas aufwändiger gestalten, als man denkt. Ein wenig daran rumdrehen und gut ist es, das haut nicht auf Anhieb hin. Reine Geduldsfrage und individueller Geschmack, wie man die Parameter für Gas und Bremse in Aggressivität oder Zurückhaltung haben will. Erst Extrem auf oder Zudrehen und beobachten was passiert. Sich dann ans Optimum langsam heranarbeiten. Wie soll der Wagen ansprechen und wie soll er verzögern? Nach ein paar Runden findet man das perfekte Setup und nun kann man richtig loslegen. Mit zunehmender Rundenzahl stellt man sich auf die Charakteristik des Reglers ein. Glücksgefühle, weil es so gut und so leicht geht!



**Seine 166g liegen ausbalanciert in der Hand. Die Drehregler on Top sind leicht und fein einstellbar. Geringe Handkräfte fürs ausdauernde abdrücken.**

Controller

# Richtig Abdrücken

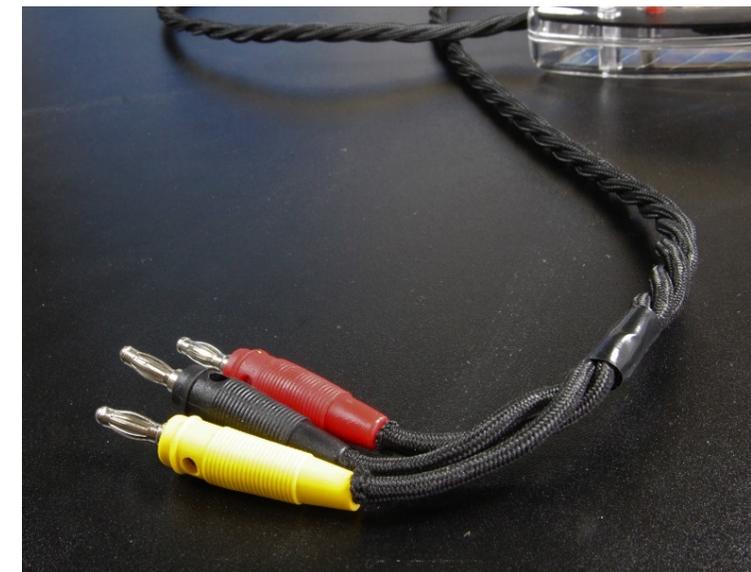
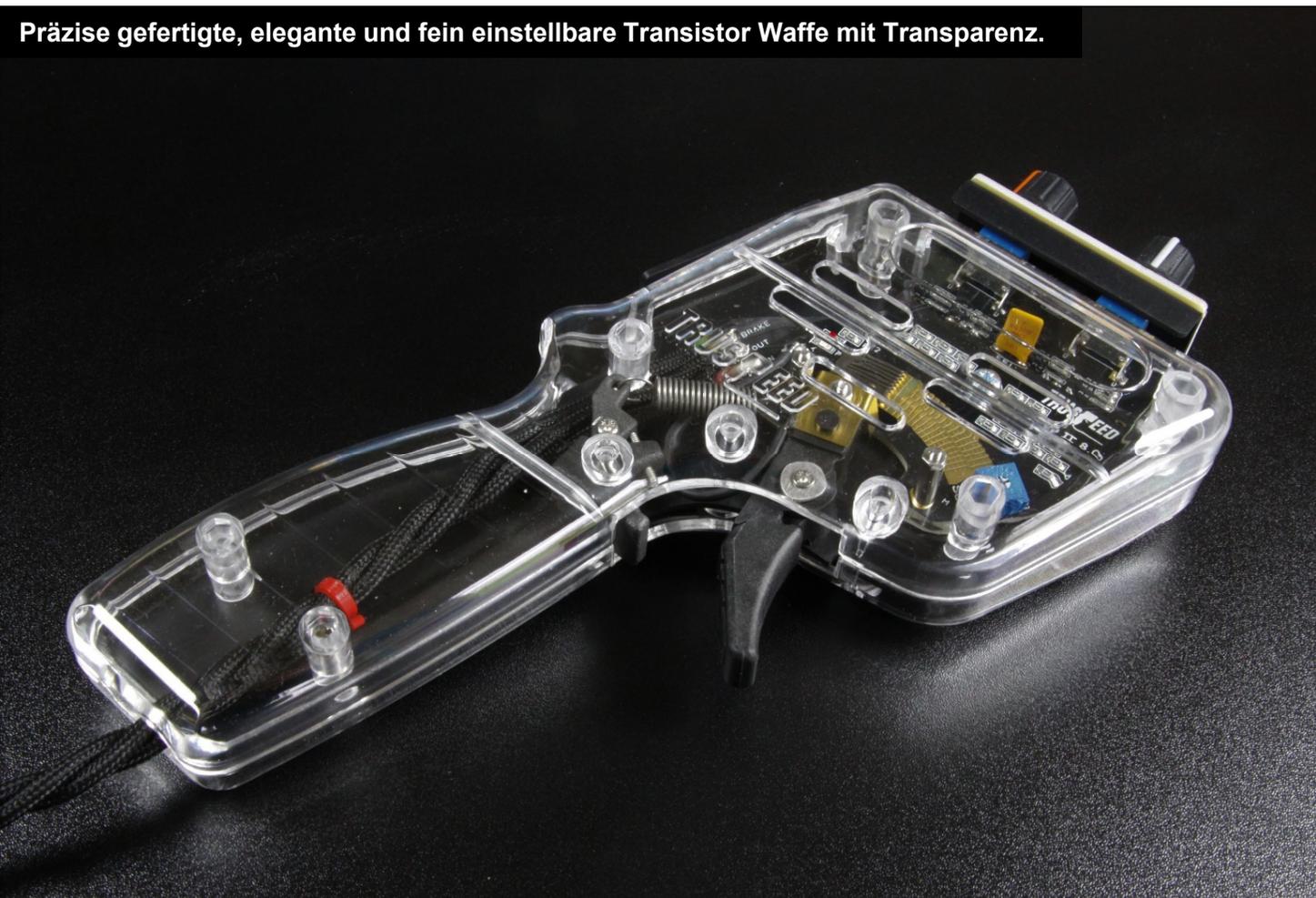
*Jim Hunt Magazine®*

Wie weit muss ich den Hahn durchziehen? Wie weit muss ich auf die Bremse steigen? Jeder Reglertyp ist hier anders. Plug in and play? Ja das geht, aber das Feintuning braucht Zeit und Geduld und fahren, fahren, fahren. Wer das nicht machen möchte, muss bei den

alten Teilen mit Widerstand bleiben. Und selbst auf die und deren Charakter muss man sich erst einstellen, bevor man richtig am Limit bürstet. Hat man sich aber mit dem Teil angefreundet, kitzelt man die absolute Performance aus ihm heraus. Der englische Truspeed

arbeitet messerscharf und präzise. Nachdem man alles auf den Wagen und persönlichen Fahrstil eingestellt hat, möchte man ihn nicht mehr missen! Der Hersteller hat sein Versprechen gehalten. Ein absolutes Superteil, wenn man es richtig einstellt und benutzt. Yeah!

Präzise gefertigte, elegante und fein einstellbare Transistor Waffe mit Transparenz.



Drei Bananenstecker für die Anschlussbox sind nicht im Lieferumfang enthalten. Das Dreifachkabel wird am Ende entflochten, die Enden mit den Steckern versehen. Die Kabel werden darin verschraubt und verlötet. So fließt der Strom zuverlässig und liefert den nötigen Zündfunken.

Mehr Info: [www.truspeed.co.uk](http://www.truspeed.co.uk)



Equipment 4 the fastest people worldwide



Start- und Zielhaus Nürburgring

[www.edelhirsch.de](http://www.edelhirsch.de)

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

# Full Speed **FGT** WHITEKIT

*Es ist die hohe Kunst ein schnelles Auto zu bauen, dass nicht sideways fährt, obwohl es von **Sideways** kommt. Der neue FGT lässt es richtig krachen, nachdem man ihn selbst gebaut, lackiert und eingestellt hat.*



Paintbox



FGT WHITEKIT

Jim Hunt Magazine®



Making of ...



FGT WHITEKIT

Jim Hunt Magazine®



Sideways hat sich an den Ford gewagt und liefert ihn zuR Markteinführung als Whitekit zum Selbst lackieren und -aufbauen. Das gestaltet sich für den Fortgeschrittenen als Routine Arbeit, wenn auch die beiden filigranen Seitenteile spannungsfrei und präzise in die Karosserie eingesetzt werden müssen. Dazu noch die Schweller, das verlangt präzise Aufmerksamkeit, damit alles ordentlich sitzt. Die zwei hinteren Zapfen mit denen die Karosserie auf dem Heckdiffusor sitzt, brauchen eine messerscharfe Kürzung, damit der Aufbau spannungsfrei und vom Chassis labil entkoppelt arbeiten kann. Mit kleinen Schritten Material abtragen, testen und weiter geht's, bis das parallel perfekt passt. Es bleibt noch die kreative Überlegung der Lackierung. Ich habe mich für schwarz gelb und ein individuelles Design entschieden, das es noch nicht und nie geben wird. Hier kann sich jeder kreativ mit Farben und Decals austoben, wie es individuell gefällt. Ein Vorteil der Bausatzlösung. Der Aufbau des Chassis ist eine klare Sache. Wie bei der Marke üblich sitzt ein Anglewinder mit ordentlich Druck im entkoppelten Fahrwerk, das über fünf Aufhängungspunkte Labilität und somit eine feine Straßenlageneinstellung zulässt. Es ist eine Aufgabe, die Zeit an der Strecke fordert, bis der GT wirklich so fährt, wie man ihn haben möchte. Die Entkoppelung des Antriebsstrangs, der Karosserie und des Chassis verlangt einige Tests, um zu sehen, wie sich das Fahrverhalten mit den Schraubenöffnungen im Unterboden verändert. Dann liegt er perfekt, nimmt Kurven souverän, wie ich es haben möchte. Anfänglich nervöse Tendenzen sind verschwunden. Mit scharfer Präzision fahre ich am Limit der Physik durch alle Radien. Jederzeit angriffslustig am Gas hängend. Am Kurvenausgang bleibt keine Zeit liegen. Die Slicks sind



*Jim Hunt Magazine®*

ein gelungener Kompromiss aus Haftung und Driftoption. Wie in echt. Niedriges Gesamtgewicht, kraftvoller Longcan Anglewinder und ausgewogene Übersetzung bieten eine kraftvolle Beschleunigung. Der FGT sprintet aus dem Stand beeindruckend los, die Slicks setzen die Kraft spontan in Vortrieb um. Die Beschleunigung in Kurven ist atemberaubend. Der Sideways zieht durch alle Radien wie auf Schienen,

solange die Reifen frei von Pickup sind. Lässt ihre Performance mit den Runden nach, ist abziehen Pflicht. Sonst kommt das Heck. Das lässt sich mit dem Poweraggregat ohne Probleme lenken, aber das kostet Zeit und Speed. Der Geradeauslauf ist dank des langen Radstands perfekt. Anbremsen vor Kurven eine feine Sache. Zur internen Technik: Zwei Präzisionsachsen, die Vordere lässt sich im Chassis in ihrer Höhe präzise

zum L-Kiel einstellen, so dass die Vorderräder mit minimaler Reibung mitrollen, den Wagen in Kurven seitlich abstützen. Aber den Vortrieb des FGT nicht unnötig durch Walkarbeit bremsen, weil ihr Anpressdruck zu hoch ist. Hinten arbeiten Messingradlager und ein verschraubtes Getriebe. Alufelgen hinten und Kunststoff Felgen vorne im schwarzen Rennspeichen Look für einen präzisen Rundlauf. Die Felgen hinten sind ebenfalls verschraubt, was den Reifen Service erleichtert. Zudem kann man die Spurbreite auf das Zehntel genau justieren und eine maximale Abstützung der Hinterachse für Kurven einstellen. Die Hinterräder haben genug Platz unter den hinteren Kotflügeln, sofern man den Antriebshalter nicht zu viel Spiel gibt. Löst man seine Schrauben, senkt sich zugleich das Heck des Wagens ab. Das bringt auf schnellen Geraden Speed und auch in engen Kurvenradien Halt. Irgendwann kommt man aber ans Limit der Fahrphysik und zudem ans Limit der Hinterreifen. Neigt sich die Karosse, stehen sie an und man kann dem nur durch eine schmälere Spur oder weniger Heckabsenkung gegensteuern. Der Motor wird im Halter über zwei Schrauben fixiert, damit seine Kraft vibrationsfrei auf das Getriebe fließt. Der fünffach aufhängbare Antriebs halter kommt nur mit drei Schrauben aus. Die beiden hinteren Positionen sind ab Werk leer, also nicht vorgesehen. Ich habe verschiedenste Konfigurationen getestet. Die mit einer Schraube vorne und zwei in den seitlichen Auslegern erwies sich für meine Präferenzen am Besten. Der FGT fährt präzise und sehr agil.



**Länge läuft: die flache Bauweise und der lange Radstand offerieren dem Fahrwerk ein leichtes Spiel auf schnellen Geraden wie in Kurven.**



**FGT** WHITEKIT

*Jim Hunt Magazine®*

Wenn man das Chassis ordentlich auf die persönlichen Setup Wünsche abstimmt, ist er ein siegfähiges Gerät, das auf Langstrecke wie auf kürzeren Distanzen seine Trümpfe voll ausspielt. Die Flunder kann alle Renn-distanzen unter die Rennslicks nehmen und Vorhaben

erfolgreich umsetzen. Eine Frage, was die Mechaniker und der Pilot aus dem Potential des Wagens machen. Der Aufbau des FGT Kit hat viel Freude bereitet. Wer selbst gerne lackiert und eine kreative Ader hat, ist mit dem Renngerät von Sideways sehr gut beraten. Unter

der Frontscheibe sitzt noch ein weißes Ford Logo, abgedeckt hinter einer dunklen Folie. Dürfte wohl ein Lizenz Ding sein, warum der Wagen auch als FGT ausgeliefert wird. Wenn man die passende Setup Lösung herausgefunden hat, ist der GT mit 12 Voltan im



**Der Einbau der filigranen Seitenteile verlangt viel Zuwendung, damit alles spannungsfrei sitzt. Der Flügel im Heck: minimal Kleber hält ihn am Platz.**





**FGT** WHITEKIT

Tank eine absolute Ersts Schlagwaffe für viele Rennen. Starten, davonziehen und gewinnen. Egal wie lange das Rennen dauert. Ich habe bei meinem FGT die zwei Karosserieschrauben relativ wenig geöffnet und dafür die Labilität über die drei vorderen Schrauben des Antriebshalters bewirkt. Nicht zu locker, aber straff mobil. Einfach ausprobieren. Der FGT ist ein Auto, das sich als Whitekit für Fortgeschrittene eignet. Einsteiger dürften schon beim Zusammenbau ihre Schwierigkeiten haben. Die Setup Findung braucht „Er-fahrung“ - viel Geduld beim „Er-Fahren“ der passenden Parameter!

Anglewinder Konzept mit fünffach lagerbarem Antriebsstrang, der ab Werk mit drei Schrauben perfekt arbeitet. Drehmomentstarker Longcan Motor: Druck in allen Gassen und sattes Dreh-Potential für Highspeed. Einstellbare Vorderachse. Vorne leichte Kunststofffelgen. Alufelgen hinten. Sie sind wie das Getriebe verschraubt. Messingradlager hinten.



Perfektes Set-up: Der Sideways FGT kommt verdammt schnell durch Kurven und zieht voll auf Geraden hinaus.



Jim Hunt Magazine  
FOR SLOTCAR USE ONLY



# PORSCHE RSR



Zwei neue Design Versionen gehen ins Rennen. Die neue Sau aus Le Mans und der Quantum Partners von Carrera.

# Porsche RSR



*Jim Hunt Magazine®*



Der absolute Klassiker und Dauerläufer Porsche RSR kommt in aktueller Generation von Carrera in zwei neuen Design Versionen. Zum Einen die neue Sau aus Le Mans, die das alte Rennthema aus den 70ern auf dem Kleid des Elfers neu auffrischt. Zum Anderen der hauseigene Carrera RSR in Hellblau und Rot. Beide Wagen gibt es von Digital132 wie in Evolution, die neuerdings auch Licht an Bord haben. Die Fahreigenschaften des RSR sind ausgezeichnet. Seine kompakten Maße, die aus der sehr breiten Spur und einem ausgewogenen Radstand resultieren machen ihn zum Langstrecken und GT gerät mit nahezu direkten Fahreigenschaften eines Karts. Er fährt souverän auf Geraden und lässt es auch in allen Kurvenradien mit einem sehr breiten Grenzbereich gutmütig dirigieren. Wir fahren ihn selbstverständlich pur ohne MTS Fahrhilfe an Bord. Ein geniales Gerät mit Porsche Image Bonus. Mehr technische Info zum Super RSR finden sich in früheren Ausgaben. Wir haben alle bisherigen Versionen und auch den Premiere Wagen vorgestellt.



Rundstrecke

# Porsche RSR

Tim Hunt Magazine®

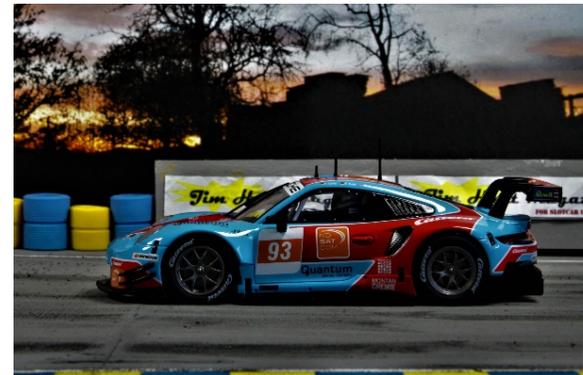


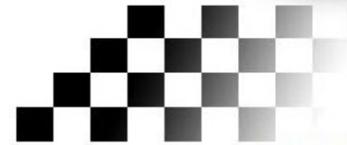
Rundstrecke

# Porsche RSR



Tim Hunt Magazine®





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

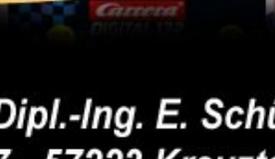


30346 - 65,99 EUR

**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

# **BMW 2002** WHITEKIT

**BRM Whitekit 1zu24**

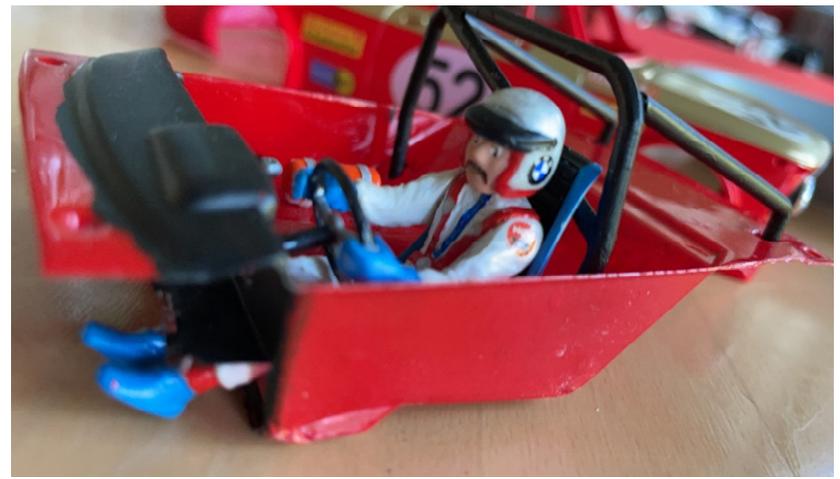


**Der klassische 70er Bayer rollt als Bausatzkonzept an den Start. Perfekt zum selbst aufbauen und lackieren für Individualisten, die nichts von der Stange fahren möchten...**

# BMW 2002

WHITEKIT

Tim Hunt Magazine®



## Making of ...



# BMW 2002 WHITEKIT

Jim Hunt Magazine®

BRM hat im großen Maßstab 1zu24 den klassischen BMW im Rennstall. Klar gibt es neben den fertig angebotenen Versionen auch ein Whitekit, das sich an jene richtet, die eine individuell lackierte und gestaltete Ausführung umsetzen. Der Aufbau des Bayern gestaltet sich sinnlogisch einfach, wenn man auch etwas Zeit dafür in Kauf nehmen muss. Der Vorteil im großen Maßstab ist, dass alle Bauteile größer sind und sich somit alle Arbeiten einfacher ausführen lassen, als bei kleinen 1zu32 oder 1zu43ern. Trotzdem kann man sich auch hier filigran austoben und auf feine Details eingehen, so intensiv man möchte oder kann.

Nach langer Überlegung habe ich mich für ein Rot mit Gold entschieden, die üblichen Farbvarianten aus der Vergangenheit gibt es bereits vom Hersteller, die Fehlenden werden sicher noch kommen. Also musste etwas individuelles her, das sicher nicht in Kürze vom den Italienern nachgereicht wird. Die Lackierarbeiten gingen schön von der Hand. Wie bereits gesagt ist hier alles größer als bei kleinen 1zu32ern und daher fühlt es sich beim Arbeiten großzügig und deutlich einfacher an, als der Aufbau eines kleineren Wagens. Dazu kamen Decals zum Einsatz, die aus der Zeit des Klassikers stammen und dem BMW einen authentischen Look

spendieren. Der Innenraum wurde mit Fahrer, Sitz, Cockpit und Käfig in Szene gesetzt. Der gesamte Aufbau wurde ohne den Zukauf von Fremdteilen umgesetzt, so wie der Wagen aus der Box kommt. Klar, wer möchte, kann sich auch bei feinen Details mit allerlei Zusatzmaterial aus dem Zubehörprogramm anderer Kleinhersteller austoben. Dem sind keine Grenzen gesetzt, weder künstlerisch noch finanziell. Der 2002er mit entkoppeltem Metallfahrwerk, vier Kugelradlagern, Alufelgen, 3mm Standard macht auf der Strecke richtig Laune, auch wenn er sich in Kurven etwas gewöhnungsbedürftig anfühlt. Länge läuft, aber



Charakteristisch mit den beiden großen Augen und der Niere in der Mitte. So sah das Gesicht der 70er Jahre bei BMW aus und man lernte ihn fürchten. Der 2002er - eine brutale Maschine und er konnte alles: Rundstrecke, Rallye und Berg. Das tiefe Grummeln, das Ansaugeräusch des Motors ist Kindheitserinnerung. Die Verwandtschaft fuhr ihn quer durch alle Hubräume.

# BMW 2002 WHITEKIT



Jim Hunt Magazine®

das schmale Heck bricht schon mal weg, wenn man den BMW zu forsch durch enge Radien jagt. Mit Gasstößen lässt er sich wieder auf Ideallinie bugsieren. Besser ist die passende Kurvengeschwindigkeit zu wählen, dann geht's schneller in der Zeitrechnung durch die Richtungswechsel. Der BRM 12 Voltan Standard macht Spaß, da alle mit der gleichen Power unterwegs sind. Das fest verschraubte Anglewinder Aggregat sitzt vibrationsfrei im gefrästen Halter und überträgt eine authentische Kraftentaltung an die Hinterachse. Nicht zu viel, nicht zu wenig. So wie ein Youngtimer aus jenen Tagen fährt. Alles in Allem hat es Spaß gemacht so einen großen Wagen aufzubauen.



Minilite Alus, vorne schlank, hinten breit. Unter dem rechten Schweller: das doppelte Flammrohr. Der Fahrer sitzt tief im Schalenitz. Ein Käfig schützt von hinten. Stoßstangen wurden weggelassen, einfaches Tuning mit viel Gewichtersparnis.

# BMW 2002

WHITEKIT

Jim Hunt Magazine®



Nach kurzer Überlegung war klar. Der Jim Hunt 2002er wird Rot mit Gold! Der Stern der Minilites in Gold und rundherum die polierten Alu Felgen Hörnern. Sonst bleibt alles spartanisch im 70er Jahre Look. Ohne Stoßstangen und nur das Wichtigste bleibt dran, damit der Wagen auch richtig schnell fährt...



Im großen Maßstab sieht man deutlich mehr: Klar, dass der BMW Pilot eine angemessene Aufmerksamkeit erhält. Den Helm lackierte ich so, wie ich in damals auf meinem GoKart fuhr. Mein Opa stand für das Design Pate. Er fuhr BMW, also war klar, was auf dem Helm sein musste.



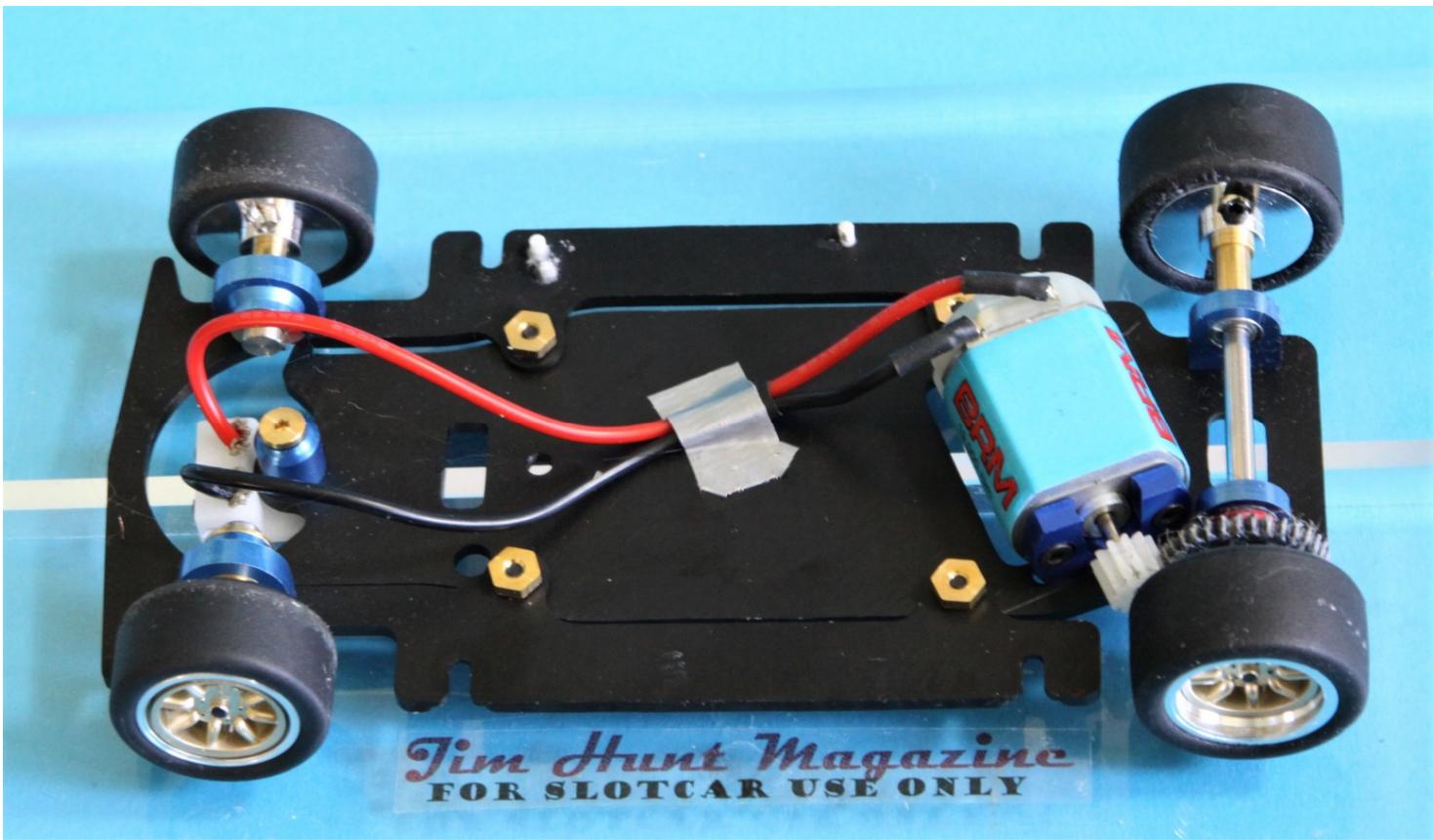
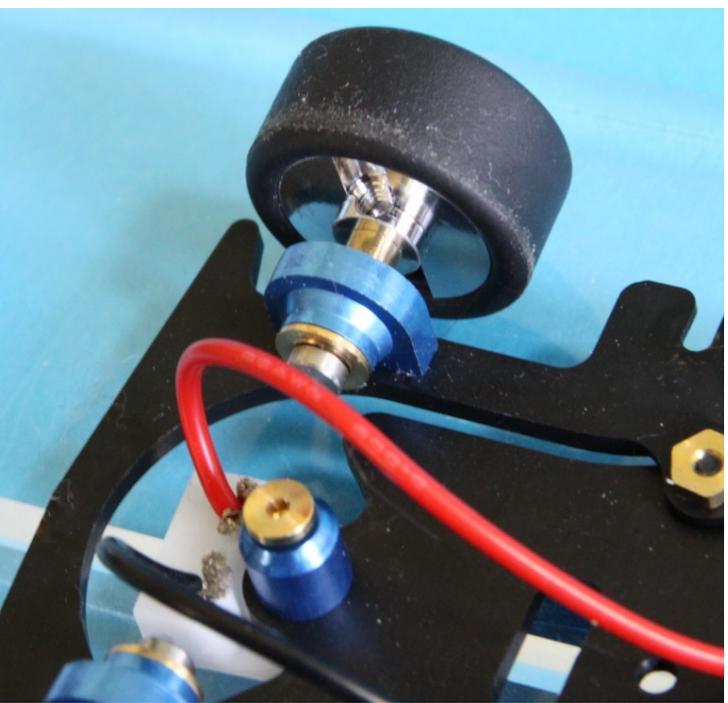
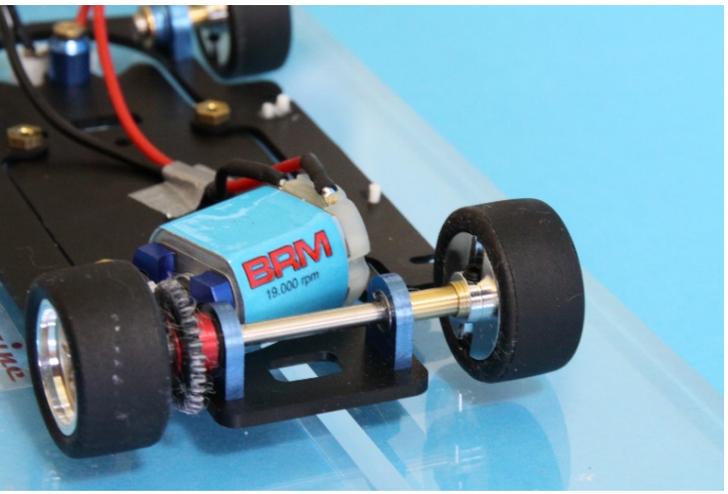
Paintbox

# BMW 2002

WHITEKIT



Jim Hunt Magazine®



BMR verbaut auch im BMW das bekannte und bewährte, entkoppelte Metallchassis. Gefräste Alublöcke beherbergen die Kugelradlager. Vorne Einzelradaufhängung für eine Radien unabhängige Rotation der Räder. Hinten eine Starrachse, verschraubtes Getriebe und alles im 3mm Standard, der viele Tuningteile bietet. Der L-Kiel ist verschraubt und in einer soliden Alubuchse geführt. Der Motor ist bei BRM eine Besonderheit, man fährt mit 12 Voltan Kraftstoff und maximal 19000 Touren. Das Anglewinder Aggregat mobilisiert ein authentisches Fahrverhalten, weder zu wenig, noch zu viel Kraft. Alles ist im Fluss.



*Jim Hunt Magazine®*

**In allen Hubraumklassen live dabei**

*Drei Jahre vor seinem Formel 1 Weltmeistertitel fuhr er diesen seriennahen Chevy durch die Eau Rouge...*



**RICHARD LLOYD  
JAMES HUNT**

**24h**

**Spa Franchorchamps 1973**

**C A M A R O Z 2 8**



## Camaro Z28 24h Spa

*Jim Hunt Magazine®*

Heute fahren wir ein ganz besonderes Auto. Das von 1976er Formel 1 Weltmeister James Hunt. Es stammt aus den Lehr- und Wanderjahren vor seinem ganz großen Titel in der Königsklasse 1976. Er trat mit Richard Lloyd im Chevy bei den 24 Stunden von Spa Franchorchamps 1973 an. Sie teilten sich das Cockpit des dumpf wummernden Camaro Z28 Coupés beim legendären Rennen rund um die Uhr auf der belgischen

Achterbahn in den Ardennen. Der Chevy war ein Straßenauto mit geringsten Renn-Modifikationen. Trotz Kupplungsproblemen landete das Duo auf dem 24. Platz, was sicherlich dem fahrerischen Ausnahmestück von James zuzurechnen sein dürfte. Der britische Tuner Scalextric hat das Rennauto von damals restauriert und in einem sehr ansprechenden Zustand aufgebaut. Die klassische Sidewinder Technik

mit einem breiten Spurzahnrad lässt das Getriebe seidenweich arbeiten. Der kultivierte Achtzylinder läuft sehr schön und hängt am Gas wie man es sich auf der Strecke wünscht. Das lange Coupé mit schmaler Spur und profilierten Klassikrennreifen liegt auf Geraden souverän und saugt die Ideallinie unter dem L-Kiel laufruhig auf. Geht es forsch in Kurven, macht sich die schmale Spurbreite des US Boliden bemerkbar.



Zwei weit aufgerissene, offene Augen, ein großer breiter Kühlergrill inmitten kantiger Formen: der Chevy Camaro Z28 von 1973 war im Vergleich zu europäischen Wagen ein sehr großes Auto. Das eingesetzte US Coupé war seriennah, was dem Spaß an der Freude keinen Abbruch tat. James Hunt kompensierte mit seinem Können und viel Risikobereitschaft das Defizit an Leistung und konnte im damaligen Feld trotz aller technischer Unterlegenheit ganz gut mitreden.





Jim Hunt Magazine®

# Camaro Z28 24h Spa

Das Heck kommt sehr schnell. Besonders gerne, wenn man den Bremspunkt zu spät, die Kurvengeschwindigkeit zu optimistisch gewählt hat. Hier ist entweder das Ausnahmekönnen von James gefragt oder man lässt es ungestümer angehen. Die Hinterreifen abziehen ist schon eine gute Maßnahme, um den US Hammer auf Kurs zu halten. Mit der einfachen Standard Tuning Anwendung liegt er satter und bietet einen etwas breiteren Grenzbereich. Trotzdem kommen wir nicht herum, mit ausgebauten MTS etwas Blei in die beiden Magnetschachte zu legen. Sie liegen vor dem Motor

und mit je einer halben, mittig platzierten Lage Blei liegt der Camaro so, wie es Spaß macht. Er liegt deutlich satter - wirkt im Grenzbereich nicht mehr so nervös und lässt sich trotzdem mit dem Gaspedal hinten herumwerfen, wenn es noch nötig ist. Die Scalex Laufkultur an sich ist vorbildlich, was auch nach der geringen Blei Kur unverändert bleibt. Die Kunststoff Gleit-Radlager bekommen noch ein paar Tropfen Leichtlauföl, die Motorwelle auch. Das offen laufende Getriebe das obligatorische Gleitmittel. Da es sich um einen Wagen für ein langes 24 Stunden Rennen handelt, gibt es in

ihm selbstverständlich eine Lichtenanlage an Bord, die rundum authentisch zeitgemäß leuchtet. Optisch ist der Z28 eine wunderbare Sache. Das klassische 70er Jahre rot mit mattschwarzem Dach, zwei Streifen auf der Haube und den orangefarbenen Kontrasten am Bug und Heck sehen zusammen mit den Fünfspeichen Felgen in Silber genial aus und verschmelzen zu einem perfekten Mix aus Ästhetik und Charme der leider vergangenen Ära. Unter den Schwellern sitzen im Querschnitt dick dimensionierte Sidepipes, die das Ausatmen des dicken Aggregats wunderbar klanglich



Länge läuft. Der lange Radstand lässt auf Geraden eine souveräne Gangart zu. In Kurven verlangt die schmale Spur Geschick und Balance am Gaspedal, sonst kommt das Heck und wertvolle Zeit bleibt liegen.



Jim Hunt Magazine®

# Camaro Z28 24h Spa

untermalen. Die spitz nach vorne stehende Bugnase steht für Aggressivität. Die beiden ehrlichen, weit aufgerissenen Augen links und rechts sagen im Rückspiegel der Gegner an, wer kommt. Der mittige Kühlergrill in Schwarz schaufelt Frischluft zum großen Acht-

zylinder. Die vordere Stoßstange vorne fiel aus Diätgründen weg. Gewicht einsparen, wie einfach man das damals machte. Die orangefarbig lackierte Spoilerlippe umrandet den unteren Bug wie ein Lächeln. Zugleich steigert sie die Haftung der Vorderachse und stabilisiert

den Geradeauslauf. Weit ausgestellte Kotflügel beherrbergen gut haftende Rennreifen, deren Grip überzeugt. Da es sich um eine Designversion handelt, zeigen wir das Chassis nicht. Man findet mehr Details in früheren Ausgaben. Etwas Zeit her, dass er auf den Markt kam.



Einfach aber interessante Lackierung mit hohem Wiedererkennungseffekt. Seitlich tief angebrachte Auspuffrohre unter den Schwellern lassen den dicken V8 ausatmen und intonieren die Strecke, wie man es als Fan wünscht. Ein wunderbares Rennauto mit interessanter Historie aus den Lehr- und Wanderjahren von James Hunt auf seinem Weg zum Formel 1 Weltmeistertitel. Scalextric hat mit der Designversion ihres Camaros voll ins Schwarze getroffen. Ein absolutes „Must have“!!!

**Pioneer hat zwei neue Stufenheck  
Ponys im Stall. Beide lassen optisch  
wie technisch keine Wünsche offen.**



**TERLINGUA RACING TEAM**  
**F O R D M U S T A N G**  
**NOTCHBACK**

*Jim West #5*  
*John Atwell #2*



*Jim Hunt Magazine®*

# Mustang Notchback

Bei Pioneer liegt die Messlatte sehr hoch. Man hat sich vor Jahren der klassischen Achtzylinder verschrieben. Das machen andere auch, aber anders. Jules B. aus Großbritannien legt extrem viel Wert auf die Optik seiner Boliden. Nichts ist Standard. Alles ist sehr hochwertig gefertigt. Details an Details übertreffen sich und wenn er von ein und dem selben Modell verschiedene Design Versionen anbietet, sind das nicht nur andere Lackierungen. Kleine liebevolle Unterschiede an den Kunstwerken machen den feinen

Unterschied bei Pioneer Slotcars aus. Hinzu kommt das ausgewogene Fahrverhalten. Die Rennwagen sind authentisch perfekt motorisiert, nicht zu viel aber auch nicht zu wenig Punch. So lässt es sich sehr schön ohne MTS fahren, die Mustangs hängen gut am Gas und können bei Bedarf kontrolliert durch Kurven driften. Die seidenweich laufenden und zugleich durchzugsstarken Sidewinder V8 bringen die Kraft kultiviert auf die breiten Hoosier Rennreifen. Die Achsen rotieren in Gleitlagern. Der lange L-Kiel Schaft kann bei Bedarf Ausrücken und

liefert immer einen zuverlässigen Zündfunken. Zurück zur Optik: die Lackierungen sind fabelhaft schön und die feinen kleinen Sticker liefern den nötigen Akzent zu den monochromen Hauptfarben, die bei beiden Fords mit schwarzen Kontrasten versehen wurden. Der Gelbe Terlingua Racing Team hat typische Mustang Chromfelgen. Der Rote aus dem gleichen Stall rollt auf matten American Classic Felgen. Beide Fahrer setzen auf Vollvisier Helme. Im Gegensatz zum Fastback mit auslaufender Dachlinie nach hinten haben diese beiden



**Einfach, schön und markant: Grundfarbe rot oder gelb. Dazu eine schwarze Front mit angedeckten Lampen, dunkle Haube mit Doppelstreifen in Wagenfarbe, der nach hinten als schwarzer Doppelstreifen weiterläuft. Bunte Sponsoren Sticker und gelungen gestaltete Startnummern liefern effiziente optische Akzente. Jim or John? Jim and John! Man muss einfach beide haben!**



Jim Hunt Magazine®

# Mustang Notchback

Notchbacks ein Stufenheck. Daher ihr Name. Optisch gefallen mir beide Versionen sehr gut, da jede Bauform ihren eigenen Charakter besitzt. In der Vergangenheit gab es diverse Versionen beider Mustang Karosserien. Die Notchbacks waren bei ihrer Neuerscheinung auf dem Titel bei Jim Hunt. Selbstverständlich der grüne

Fastback Bullitt von Steve McQueen auch. Jeder neue Wagen, egal in welcher Designversion schafft es aufs Neue zu begeistern. Pioneer hat mit seiner Marke eine ganz spezielle Richtung eingeschlagen und seitdem kommen wunderschöne Autos für echte Kenner und Liebhaber auf den Markt. Ihr eigener Charme ist nicht

zu übertreffen. Der Style, das Fahrverhalten und alles ist im Einklang. Diese interessante Mischung bestimmt die Richtung dieser interessanten Marke. Nach dem obligatorischen Ölservice der Antriebsmechanik wie Achslager, Motorwelle, L-Kielschaft und auch das Getriebe erhält eine Kur, damit alles noch eine Spur





Jim Hunt Magazine®

# Mustang Notchback

leichter arbeitet. Das eine oder andere Extra PS wird generiert. Den Magnet raus und schon kann man ohne Hafthilfe authentisch und stilvoll fahren. Ob man gegeneinander antritt, gegen die Uhr, gegen sich selbst oder einfach nur cruist, alles ist mit den wunderschönen

Klassikern drin. Hat man sich mit dem ehrlichen, klar durchschaubaren Fahrverhalten angefreundet, kann man loslegen und mit 12 Voltan im Tank den Motor am Limit voll ausdrehen. Die beiden Sidepipes unter den Schwelern sind eine emotionale Ansage an das Gehör.

Ich liebe das heißere Grummeln und Abbröckeln der tiefen V8 Töne vor Kurven, wenn der Wagen kurzzeitig in den Schubetrieb geht, bevor ich kurz vorm Scheitelpunkt der Kurve das Pedal voll durchdrücke. Manchmal verirrt sich eine infernale Fehlzündung, was





# Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

große emotionale Wucht auslöst. Entschlossen schalte ich die Gänge durch, der Hurst Schalthebel liegt gut in der Hand und mit dem passenden Zwischengas flutschen die Synchronringe beim Gangwechsel butterweich. Reine Gefühlssache. Ich fahre nach Gehör

und brauche keinen Drehzahlbegrenzer. Immer schön im optimalen Drehmomentbereich bleiben und der Stang macht, was ich will. Pioneer hat das Getriebe wunderbar abgestimmt. Das Koni Fahrwerk ist straff und genau richtig im Stang. Seine voluminösen Reifen

generieren Grip und bilden einen weichen Gegenpol zum straffen Fahrwerk. Durch Lösen der Karosserie-schrauben kommt mehr Dynamik ins Fahrverhalten. Alles in Allem ein gelungenes US Car mit soliden Eigenschaften und viel emotionaler Fahrfreude.



# **Grellow** in the morning...



*Scalextric legt eine sehr heiße Designversion ihres US Boliden auf. Das lässt großvolumige alte Zeiten neu aufleben.*

**DODGE Challenger**

**Sam Posey #76**

## Dodge Challenger

Jim Hunt Magazine®

Sattes Blubbern legt sich über den Asphalt. Der V8 im Dodge Challenger lässt keine Zweifel offen, dass hier großkalibriger Motorbau unter dem leuchtgelblackierten Blech der kantigen Karosserie steckt. Der Wagen von Sam Posey mit der Startnummer 76 wurde von Scalextric neu aufgebaut und auf die Rennstrecke geschickt. Ich liebe es, wenn unmittelbar nach dem Anwerfen tiefe Töne aus dem Aggregat entweichen, der Fahrersitz im Standgas vibriert und mit steigender Drehzahl die inneren Organe zum Schwingen gebracht werden. Die Grelle Lackierung aus Green und Yellow gemixt legt einen frechen Auftritt hin. Die Farbe ist so laut wie das mächtige Blubbern, Grummeln und Fauchen des V8 von Dodge. Understatement ist nicht das Ding, wenn man mit so einem Rennwagen auf die Strecke geht. Man wird gehört, gesehen und ganz klar: es geht ums harte Austeilen ohne Reue. Unter dem mattschwarzen Coupé Dach geht es heiß zu. Darum fahren wir ohne Seitenscheiben, hier drin ist man um jedes Kubikinh Kühlluft dankbar. Ein kleiner Schnorchel windet sich um die A-Säule und fächelt etwas Fahrtwind zum Fahrer. Ich trage eine windfeste Brille, damit ich keine tränenden Augen bekomme. Heulen können die anderen, die vom Challenger überholt werden und im Rückspiegel in die Vergangenheit entschwinden. Der heftige Motor unter der Haube

mobilisiert viel Abwärme, die wunderbar nach hinten in die Fahrgastzelle strömt. An den Sohlen der Rennschühchen wird es wunderbar warm, es wäre ratsam Kühlschleifen in die Pedale zu bauen, damit

man nicht ständig wie Fred Astaire auf den Pedalen tanzen muss. Nicht um sich tänzerisch auszudrücken – eher um Brandblasen an den Fußsohlen zu vermeiden. Der Dodge Sound entschädigt auch für dies und so



„Länge läuft“... auf Geraden wie in Kurven ist der Challenger keine fahrerische Herausforderung. Er nimmt jeden Radius gelassen unter die Räder und sein Sidewinder Getriebe mit breiter Verzahnung liefert dazu seidenweich abrufbaren Punch an die Hinterachse. Das V8 Aggregat liefert mit 12 Voltan im Tank genügend Drehmoment und Druck.

# Dodge Challenger

*Jim Hunt Magazine®*

lasse ich die Designversion von Scalex ordentlich marschieren. Länge läuft und das macht sich nicht nur auf langen Geraden positiv bemerkbar. Das Anbremsen vor dem Richtungswechsel gestaltet sich

sehr präzise, das Sidewinder Getriebe verzögert im Umkehrschluss sehr navigationsfreundlich. In Kurven lässt sich der großkalibrige Ami heftig bürsten. Das drehmomentfreundlich abgestimmte Getriebe schnurrt

präzise. Die breite Verzahnung des Hauptspurrades liefert einen soliden und kultivierten Druck auf die starre Hinterachse. Vor ihr sitzt das quer verbaute Aggregat, was den Anpressdruck auf die profilierten Klassik



Ein Frontspoiler wie eine Schranktür und ein extrem tief liegendes Doppelflammrohr unter dem rechten Schweller. Der laut und tief grummelnde Challenger lässt keine Zweifel offen: er ist ein wildes Urtier aus vergangenen Zeiten, in denen Hubraum alles war und Musclicars den nötigen Punch lieferte. Ein wunderschönes, großes US Coupé, das nichts an Reiz und Kraft verloren hat.

# Dodge Challenger

*Jim Hunt Magazine®*

Rennreifen unterstreicht. Ohne MTS liegt der Dodge satt auf der Strecke und lässt sich in jeder Fahrsituation kontrolliert bewegen. Wer möchte, kann sich im Chassis mit Bleituning befassen, falls das nötig sein

sollte. Platz ist genug vorhanden. Unser Challenger fährt pur ohne Magnet tadellos. Wir haben lediglich die Reifen abgezogen und mechanischen Komponenten wie Radlager, Motorwelle und Getriebe leichtlaufende

Additiven spendiert. Gewöhnungsbedürftig ist der immense Frontspoiler in Kleiderschränkür Dimension. So fuhr man damals und der Historie zuliebe, lassen wir den dran, obwohl man ihn abnehmen könnte.



**What a car! Das kraftvolle Auftreten des Dodge ist authentisch, alles ist stimmig und perfekt wieder gegeben. Das Farbenspiel Grelow mit Mattschwarz und Silber farbigen Felgen: eine optische Ode an die Netzhaut. Ich liebe die Zeiten, als man mit nur zwei Farben unverkennbare, markante Designs gestaltete. Der Wiedererkennungswert auf der Strecke ist perfekt. Für Fans auf den Zuschauerrängen, der Boxencrew und den Slotpiloten bildet das im Feld der anderen Rennwagen eine perfekte Übersichtlichkeit ab.**

# 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



Gentlemen,  
start your  
enginezzzz!

Inliners, Sidewinders are welcome!

Anglewinder Club

Lite Kiel Lite Kiel

Illia Ignition Parfums

Stock Tires are best

We make you fast like hell!

Jim Hunt Racing Academy

Twelve Voltan Speed Club

HUNTINGTON SPEEDWAY



# NASCAR classics

US Boliden im Oval und Tri-Oval sind eine feste Carrera Größe. Es kommen tolle Designversionen bekannter Größen von Dodge, Ford und Plymouth...

# NASCAR classics

Carrera hat die Formen vor Jahren entworfen. Neue Designversionen sind interessant, wenn erfolgreiche Fahrzeuge ergänzt werden. Meist werden im Nachgang Farbvarianten aufgelegt, die es optisch in sich haben. So auch bei dem vorliegenden Trio. Die vertrauten Silhouetten großvolumiger US Rennwagen bekommen mit wunderbaren Lackierungen neuen Glanz. Charme der alten Tage flammt neu auf. Auch jenseits des ganz

großen Teichs haben diese Boliden ihre Fans, die nicht klein ist. Das Feedback der veröffentlichten Fotos in den sozialen Netzwerken ließ nicht schlecht staunen, soviel Rückmeldung habe ich nicht erwartet. Ein Grund mehr, diese Autos im Kreis wummern zu lassen.

**„Gentlemen, start your enginezzz!“**



Großkalibrige V8 Motoren, volles Rohr dicht an dicht durch Steilkurven und langen Geraden eines Ovals oder Tri-Ovals. Die Gangart, die sich nicht nur in den Staaten großer Beliebtheit erfreut. Wagen mit dem Moto „Länge läuft“ lassen sich perfekt um den Kurs treiben. Bunter Lack aus vergangenen Zeiten hat besonderen Style. Große Autos für große Rennen. Großen Motoren und großer Durst. 12 Voltan im Tank reichen uns. Magnetlos, versteht sich. Lasst sie fliegen.

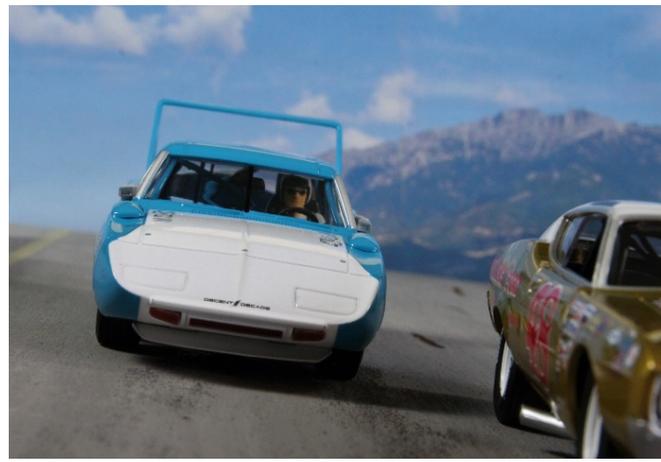


Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

# Plymouth Superbird



Langer Bug, extrem exponierter Heckflügel. Sie machen den Plymouth Superbird zum optisch markantesten Gerät im Feld. Hellblau mit gelb sieht klasse aus. Die weiße Haube über dem V8 schafft etwas Kontrast.

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

# Dodge Charger



Der Dodge Charger ist auf den Straßen als Musclecar sehr bekannt. Auf der Strecke im speziellen Trimm sieht es mit stark abgesenkter Front, den dicken Sidepipes und seinen opulenten Formen sehr beeindruckend aus. Das starke Blau mit Gold passt perfekt zu seinem dumpfen Grummeln, das bei Vollgas in Gebrüll übergeht...

Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

# Ford Torino



Der Ford Torino mit stark auslaufenden Fließheck ist eine elegante Erscheinung mit brillianter Lackierung in Gold und Weiß. Sein Sound gefällt auf der ganzen Linie, wenn auch die Sidepipes etwas tief hängen.

**Scalextric hat zwei Designversionen des erfolgreichsten Sportwagens im Portfolio. Wir zeigen die liebevoll gemachten, unvergänglichen Bayern aus vergangenen Tagen.**



# BMW M3 E30



Jim Hunt Magazine®

# BMW M3 E30

Der erfolgreichste Sportwagen in Europa ist und bleibt der BMW M3. Das E30 Modell räumte alles ab, was man im Rennsport in seiner Klasse gewinnen konnte. Tourenwagen – Rallye - Berg. Bis heute erfreut sich das Gerät großer Beliebtheit bei Hobbyfahren wie den

Fans. Wer in Italien je eine Rallye besuchte, hat die Passion der Fans erlebt, wenn so eine bayerische M3 Heckschleuder mit brachialer Drehzahl ums Eck kommt. Italiener lieben BMW. Sie lieben den M3 und viele andere tun das auch. Durch die DTM wurde der

Wagen richtig bekannt. Nachdem Fly ihn brachte hat ihn Jahre später Scalextric neu entdeckt. Wir zeigen heute zwei Designversionen des bekannten Rennsport Bayern aus den vergangenen Tagen der DTM, wie es sie leider nie mehr geben wird. Bei uns schon. Auf den



Die vier markanten Rundscheinwerfer, die Niere in der Mitte machte im Rückspiegel unmissverständlich klar, wer hier kommt und vorbei gehen wird. Der scharfe Haifischblick war das Markenzeichen von BMW und hat damals bis heute nichts an Charme aus Aussagekraft eingebüßt.



# BMW M3 E30

Jim Hunt Magazine®

Rennpisten in unserer Welt drehen sie zeitlos und ungebremst weiter ihre Runden, solange man Grip unter den Rädern hat. Zefix! What a fantastic car! Ich erinnere mich noch gut daran, als der M3 damals auf den Markt kam. Der normale Dreier mit ausgestellten Radhäusern, dem erhöhten Kofferraumdeckel hinten mit dem markanten Heckspoiler drauf. Es war sofort klar, mit diesem Auto sollte man sich nicht anlegen, wenn man nicht über ein wirklich enormes Aggregat im

Blechkleid verfügte. Andernfalls war man schneller weg, als man dachte. Zurück zur Scalex Version des M3. Was sofort auffällt ist der sehr authentische Stand der Räder in der Karosserie. Jawohl, in der Karosserie. Während man bei anderen Herstellern oft Autos findet, die nach aufwändigen Tuningmaßnahmen den nötigen Tiefgang eines Tourenwagens finden, bekommt man das bei den beiden Wagen out of the box. Das ist eine kleine Sensation, weil man sich schlichtweg nerviges

Feilen, messen und Anpassen des Innenlebens zugunsten eines maximal tiefen Schwerpunkts und einer Hammer Optik sparen kann. Die M3 stehen satt auf ihren Speichenfelgen, die beim klassischen M Design von Roberto Ravaglia in Gold-silber rollen. Während der Marlboro M3 auf rein silberfarbigen größeren Speichen unterwegs ist. Beide Felgentypen haben ihren eigenen Charme. Fakt ist und bleibt: der authentische Stand der Räder ist eine optische Wucht!



Die damaligen M3 in den typischen Motorsport M Farben unterschieden sich optisch an den Kühlergrill Farben, damit man an der Strecke wie an der Box sofort erkannte, wer daherkam. Die aus Gewichtsgründen teilweise fehlenden Front-Lampen wurden zudem mit farbigen Abdeckungen versehen. Selbstverständlich fährt man bei Scalextric mit Licht! Vorne wie hinten.



# BMW M3 E30

Jim Hunt Magazine®



Roberto Ravaglia's DTM M3 mit abgedeckten Außenlampen und rot lackiertem Kühlergrill. Der Heckspoiler der ersten Generation und mit dem typischen hoch gebogenen Doppelrohr Auspuff, der von vielen Tuner kopiert wurde. Aber das machte noch lange keinen M3 aus einem anderen Fabrikat.



Der neuere ITR M3 mit dem sehr markanten Flap auf dem Heckflügel, moderneren Felgen und einem etwas opulenter geformten Frontflügel. Die Zeit bleibt nicht stehen und wie bei den DTM Mercedes wuchsen auch bei den M3 mit den Jahren die Formen und die Leistung nach oben. Die vier Scheinwerfer sind beim Marlboro offen. Bei beiden Wagen leuchten die Lichter rundum bei Fahrt.





Jim Hunt Magazine®

# BMW M3 E30

Wie unterscheiden sich die beiden M3 in Detail. Neben der offensichtlichen Lackierung auch in ihrer Bauart.

Der weiße M mit den drei Streifen ist die erste Version des M3, wie sie zunächst in der klassischen DTM

bekannt wurde. Bei ihm sind die Dimensionen etwas dezenter als bei der Nachfolgeversion, dem Marlboro, der bei der ITM eingesetzt wurde. Bei ihm sind nicht nur die Felgen mittlerweile mit größeren Speichen moderner geworden. Auch das Flügelwerk an Bug und Heck hat sich verändert. Analog zum 190er Benz, gegen den der Bayer antrat. Ach hier entwickelte sich mit der Zeit das Spoiler Werk und die Leistung nach oben. Während der erste M einen relativ einfachen Heckspoiler hatte, kam beim Evolutionsmodell eine zweite Lippe zusätzlich oben drauf, ein Flap, der noch mehr Abtrieb generiert. Der Frontflügel wurde etwas üppiger, damit er noch mehr Führungsarbeit übernehmen kann.



**Maximale Aerodynamik: eng anliegende, tropfenförmige eitspiegel prägten das Gesicht am M3. Der Italiener Ravaglia räumte damals alles ab...**



D  
e  
T  
O  
M  
A  
S  
O



Pantera

Gr.5



Jim Hunt Magazine®

# DeTomaso Pantera Gr.5

Ein Auto aus Italien mit einem brutalen US 5,8l Ford V8 hinter den Sitzen, das klingt vielversprechend. Der DeTomaso Pantera ist eine sinnliche Urgewalt und laut ist er auch. Richtig schön laut. So wie es sich gehört für einen potenten Rennwagen aus den wilden 70ern.

Italiener verstehen viel von Design in Kombination mit kraftvollen Motoren, die es ihrerseits verstehen, Leute an der Strecke emotional zu berühren. Wenn ich den DeTomaso anwerfe ist die Aufmerksamkeit meine. Wenn ich mit dem Pantera auf die Strecke rolle, ist die

Aufmerksamkeit meine. Wenn ich im Schubetrieb untertourig den dicken Motor warm fahren, ist die Aufmerksamkeit meine. Wenn ich die Gänge voll ausfahre, ist die Aufmerksamkeit meine. Kein Fan kann sich der tiefen V8 Brennraum Magie emotionslos entziehen.



Kompaktes Kraftpaket mit 5,7 Liter Ford Mittelmotor. Taucht die flache Nase im Rückspiegel auf, wird es schnell laut. Der Pantera für die Gruppe 5 stammt meist aus der Gruppe 3 oder 4. Für seinen neuen Zweck wurde er aufgerüstet. Er ist kein komplett neu aufgebautes Renngerät wie seine Konkurrenz Capri Turbo, Porsche 935 oder BMW M1. Trotzdem macht er eine gute Figur. Und er klingt fabelhaft brutal im Startfeld der Turbos.



# DeTomaso Pantera Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Wenn der großvolumige V8 seinen starken Charakter ausspielt ist große Zeit für Gänsehaut, Emotionen und Vibrationen auf und neben der Strecke. Sein radikal brachiales Design mit der tief gezogenen Schnauze,

dem breiten Heck mit ausgestellten Radhäusern, die sich formschön in die Linien der Flunder integrieren. Auf der Hinterachse: Reifen in maximaler Dimension. Die sind nötig, damit die Kraft vom ZF Getriebe auf die

Strecke fließen kann. Dazu Felgen mit verkleideten, faserverstärkten Scheibenrädern. Ihre Trichterform liefert eine perfekte Verwirbelung des Fahrtwindes und garantiert einen ruhigen, perfekten Geradeauslauf bei



Potente Gruppe 5 Flunder Proportionen: Enormes Walzenwerk, breite Backen und großer Spoiler.





Tim Hunt Magazine®

# DeTomaso Pantera Gr.5

hohen Geschwindigkeiten. Carrera setzt das bewährte E200 Aggregat, das als Inliner stark aus dem Drehzahlkeller bis zum Drehzahl Olymp durchzieht. Mit 12 Voltan im Tank steht es sehr gut im Saft. Wir fahren pur ohne MTS. Die beiden Fahrhilfen vor und hinter dem

V8 werden von unten simpel abgeschraubt. Leichter geht's nicht. Es bleibt die Option die jetzt leeren Kunststoffhalter mit Blei zu befüllen, falls nervöse Tendenzen auftreten sollten. Wir hatten keine. Der ideale Motorschwerpunkt und der Grip der Reifen reichen, um

auf Kurs zu bleiben. Die L-Kiel Rückholfeder haben wir auch demontiert, so geht es magnetfrei ruhiger durch Kurven. Es macht Freude mit dem satten Gerät auf die Strecke zu gehen. Mal sehen, wie Capri und Co. reagieren. Eine gelungene Designversion von Carrera.



Der DeTomaso sieht gestählt kompakt aus. Im Rennen präsentiert er sich solide. Alle Anbauteile fügen sich harmonisch und gut geschützt in die üppige Karosseriebreite ein. Dabei sieht der Pantera mit seiner Lackierung in blau weiß mit den goldenen Scheibenrädern super aus. Die rote Carrera Sonnenblende zeichnet einen hohen Wiedererkennungswert auf die Front. Perfekt im Rennen und auch wenn er an die Box kommt.

Fazit: Der neue DeTomaso Pantera bereichert die tolle Gruppe 5 und bringt exotische Abwechslung in die Startfelder aus Ford Capri, BMW M1 und Porsche 935.

*Jim Hunt Magazine®*



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

***Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck***

# *Hans macht keine halben Sachen...*

*Ein absoluter Klassiker aus dem Carrera Rennstall kommt zurück in die digitale und analoge Welt. Der Mampe Halb und Halb mit Hans Heyer ist ein Held meiner Kindheit und DER Capri überhaupt...*



**ZAKSPEED**  
**FORD CAPRI Gr.5**

# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Eine weitere Designversion aus dem Carrera Rennstall. Diesmal erhält die beliebte DRM Gruppe 5 aus vergangenen Tagen prominenten Zuwachs. Ein

Lackierung hatte ich beim Nachbarn, der eine sehr große Carrera Servo aufgebaut hatte. Der Capri war sein Lieblingswagen. Ich fuhr den Porsche 935 oder

den BMW M1. Nach den bisher ausgekoppelten Versionen des 132er Capri kommt nun dieser hier und was soll man sagen. Er sieht perfekt aus.



weiterer Ford Capri Turbo kommt. Diese Zakspeed Version dürfte wohl die bekannteste Variante sein. Carrera hatte den damals schon in den 70ern in verschiedenen Maßstäben am Start. Ich erinnere mich noch, die erste Begegnung mit der schwarz-gelb-roten

Bei der DRM damals war alles extrem breit: Spuren, Reifen, Radhäuser und wer sich zuviel Halb und Halb von Mampe gab, war ebenso breit. Der Capri mit mächtigem Spoilerwerk rundum ist nun zu haben. Der Zakspeed mit Hans Heyer hat den wohl größten Wiedererkennungswert...



# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Ob man ihn analog oder digital fährt, beides ist möglich. Bisherige Designversionen und die Neuvorstellung dieses Wagens finden sich in früheren Ausgaben des Jim Hunt, kostenfrei in unserem 24/7 geöffneten Webkiosk. Die schwarz rot gelbe Mampe Halb und Halb

Version ist mit den gelben und roten Applikationen auf der Außenhaut eine der auffälligsten Rennmaschinen der DRM von damals. Sein leistungsstarker Zakspeed Turbo Motor lieferte zur flammenden Lackierung passende Turboflammen aus dem quer ovalisierten,

seitlichen Auspuffrohr unter dem Schweller. Beim Herunterschalten vor Kurven züngelten Feuerstrahlen aus dem Capri, dass selbst Grisu der Drache damals neidisch war. Das brachte die Fans zum Ausflippen. Hans Heyer trug neben der Strecke Tirolerhut.



Der Capri in den deutschen Farben ist ein echter Hingucker. Er ist einer der bekanntesten, wenn nicht die markenteste Version der Zakspeed Autos aus der damaligen DRM. Seine wunderschönen dreiteiligen Rennspeichenfelgen mit goldenen Sternen, tiefen polierten Felgenhörnern und mittigen Zentralverschlüssen unterstreichen den perfekten Look dieses Giganten. Sein exponierter Flügel sorgt für den nötigen Anpressdruck. Ein Heckdiffusor hält den Capri in der Spur, wenn er auf langen Geraden voll ausdreht.

# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Der Trachtenhut war unverkennbar. Er trug ihn, weil er praktisch war und bei Regen dicht blieb, wie er mir mal am Telefon versicherte. Im Capri trat er noch brutaler am: im pinkfarbigen Fahrerdress (!) und einem glitzernd goldenem Helm (!). Das war hart am Limit der 70er und auch straff am Limit des Reglements. Doch er konnte

sich den Look leisten, er lies es mit dem Capri richtig krachen. In der Deutschen Rennsport Meisterschaft schickte man stark modifizierte Serienautos mit vertrauten Silhouetten ins Rennen. Die Grundformen wurden durch extrem breite Spuren, Kotflügelverbreiterungen, Frontschaufeln und Heckflügel plus enorm

breiter Reifen umgebaut. Das waren nötige Zutaten, um die brachiale Kraft extrem aufgemotzter Motoren auf die Strecke zu bringen. Dazu gab es Fahrer, die nicht lange fackelten. Typen mit starkem Charakter, klarem Meinungsbild und einer harten Moral, die vor nichts zurücksteckte. Gegner wurden verheizt, weggeschoben



oder hätte man es gekonnt, mit Turboflammen abgefackelt. Sie kamen bei Porsche aus dem Heck. Bei BMW oder Capri aus seitlichen Auspuffrohren unter dem Schweller. Beim Herunterschalten oder im Schubbetrieb züngelten Feuerstrahlen aus den Autos, dass selbst Grisu der Drache neidisch war. Das brachte Fans zum Ausflippen. DRM - eine Show der Sonderklasse. Sie ist mit den heute stark reglementieren Rennen und Fahrern nicht mehr zu vergleichen. Jetzt hat Carrera den Capri in 132. Den 124 haben wir kürzlich vorgestellt. Wer beide Hubraumklassen fährt, wird jetzt mit dem Mampe Halb und Halb Vollgas beliefert...

**Scalextric bringt den Nachfolger des Hundeknochen im Castrol Design. Die zweite Generation des Escort präsentiert sich nicht nur in Goodwood als interessantes jedermanns Sportgerät...**



**FORD ESCORT MKII**

# Ford Escort MKII



*Jim Hunt Magazine®*

Scalextric hat ihn seit Jahren. Die Briten bringen jetzt als Designversion eine heiße Rundstreckenversion aus Goodwood. Die zweite Generation des Ford Escort kommt nach dem siegreichen MKI Hundeknochen im klassischen Rennsportweiß mit dem rot grünen Castrol

Sponsorenthema. Er rollt auf kleinen Vierspeichen Ford Motorsport Felgen in Silber mit angemessen breiten Reifen. Sie finden schön Platz unter den ausgestellten Kotflügeln, die besonders hinten eine enorme Breite erzielen. Die typische Heckschleuder ist dabei ein sehr

potentes Fahrzeug, das ohne MTS einen beherzten Fahrer im Cockpit braucht, der es im Ford Klassiker auf der Strecke richtig wild qualmen lässt. Das Inliner Vierzylinder Aggregat im kompakten Gehäuse ist mit 12 Voltan Kraftstoff im Rennsporttank drehzahlfest und



Weit ausgestellte Radhäuser gegenüber der Serie und Ford Motorsport Felgen darunter. Das Heck schließt eine dynamische Spoilerlippe auf dem Kofferraum Deckel ab. Sie liefert der Hinterachse mehr Anpressdruck. Hinterachse mit Differential stammen vom 3 Liter Capri und können den brutalen Kräften des aggressiv hochdrehenden Vierzylinders sehr gut widerstehen.



## Ford Escort MKII

Jim Hunt Magazine®



und es sitzt schwerpunktünstig zentral im Wagen, vor der Hinterachse. Das sorgt für eine ausgeglichene Gewichtsverteilung. Es kann von Vorteil sein, bei magnetloser Fahrweise eine dünne Lage Blei in das Magnetfach zu kleben. Die Maßnahme unterstreicht den Anpressdruck und brennt kraftvollere Fahrmanöver in den Plasphalt der Strecke. Die Hinterreifen noch kurz mit Klebeband abziehen, alle mechanischen Antriebskomponenten im Wagen ölen und schon kann es losgehen. Der Pilot sitzt very british – aus unserer

Perspektive gesehen - auf der falschen Seite... also rechts im Wagen. Fährt man damit ihm restlichen Europa über die Landstraßen, sitzt man näher am Publikum am Straßenrand und kann näher zuwinken. Die Umstellung auf die Gangwechsel mit der linken Hand ist kein großes Problem. Ein Käfig im Innenraum schützt, falls man es doch übertreiben sollte und mit voller Drehzahl in die Botanik neben der Strecke abbiegt. Das ist uns nicht passiert, der Ford liegt satt und lässt sich jederzeit gut abfangen. Er hat eine starke

Hinterachse samt Differential vom starken 3 Liter Capri an Bord. Daher kann das Laufzeugs sehr gut mit den rohen Kräften des hochdrehenden Motors umgehen, ohne dass etwas abbricht, das die Fahrt ihrerseits unschön unterbrechen würde. Es macht richtig Freude mit dem Escort mit leicht ausbrechendem Heck aus den Kurven zu brechen und dann voll durchzuziehen. Das Castrol Öl erweist sich als drehzahlresistentes Schmiermittel, was auch unsere Kolbenringe bei den enormen Belastungen erfreut. Das brutal klingende



Lastwechsel, beherrscht aufs Gas und schon geht es mit leicht ausbrechendem Heck um die Kurven. So macht der Escort MKII richtig gute Laune.

# Ford Escort MKII



*Jim Hunt Magazine®*

Ansaugeräusch macht den Ford unverkennbar. Man weiß schon was da kommt, lange bevor man ihn sehen kann. Daher ist er bei den Fans immer noch sehr beliebt und er gehört zum absoluten Basissportgerät im Motorsport. Man findet ihn auf der Rundstrecke wie auf dem Rallyepfad und die sagenhaften Darbietungen, wenn der richtige Fahrer im Cockpit an Volant und Pedalerie arbeitet, ist spektakulär und eine klangliches Erlebnis der Extraklasse. Colin McRae sagte einmal,

der Sound des Ford Escort MKII sei für ihn der beste Sound im Rallyezirkus. So unrecht hatte er nicht, als er noch unter uns war. Es hat seine guten Gründe, warum diese Wagen immer noch bei historischen Motorsport Events auftauchen, die Zuschauer begeistern. Hinzu kommt die Kombination aus einem allseits bekannten, zivilen Massenprodukt für den Straßenverkehr, gemixt mit aufwändigen Motorsport Umbauten unter der Haube. Das lässt die Massen kochen. Sein sehr hoher

Wiedererkennungseffekt der vertrauten Formen mit den erstarkten Komponenten unterm Blech lässt Emotionen überkochen. Das eröffnet fahrerische Möglichkeiten, weit entfernt vom Seriengerät im Alltag. Der Escort ist auch in zweiter Generation so ein Auto, das die Fans immer lieben werden. Wir haben vor Jahren einmal den identisch aufgebauten Rallyewagen MKII von Scalextric vorgestellt. Auch in einem schicken Castrol Look. Er findet sich im Archiv unserer Ausgaben. Go for it!



**Jederzeit angriffslustig hängt der Wagen am Gas und lässt keine Zweifel aufkommen, dass man siegfähig bei der Musik ist. Der Klang aus dem Heckrohr zusammen mit dem gierigen Ansaugeräusch des offenen Luftfilters lässt Emotionen hochkochen, egal ob beim Fahrer oder den Fans.**

# LOLA T70 MK III

1 zu 24

*Carrera hat eine interessante grüne Piper Maschine am Start.*



**DAVE IS ON THE ROAD AGAIN...**

# Lola T70 MIII

*Jim Hunt Magazine®*

Den Gassenhauer „Lola“ von „The Kinks“ kennt jeder. Sandeman Sherry auch. Zumindest das Logo, wenn man alte Rennwagen liebt. David Piper kennt man dann auch. Jim Hunt traf ihn live vor einigen Jahren. Ein wirklich sehr sympathische älterer Herr mit genialen Rennwagen und der aufgeschlossenen Bereitschaft sie zu zeigen. Ich durfte sogar in seinen grünen Porsche 917K klettern und die Atmosphäre im Cockpit aufsaugen. Den Song: „Dave is on the road again!“ von Manfred Mann’s Earth Band höre ich seitdem anders. Carrera hat Piper’s grüne T70 MK III gebaut. Das Gruppe C Klassik Rennauto in der großen 1zu24 Hubraumklasse ist eine imposante Erscheinung. Jim Hunt stellte vor zwei Ausgaben die gelbe Lola von Jo Bonnier vor. Wer mehr Details nachsehen möchte, kann das kostenlos in jener Ausgabe nachschlagen. Jetzt kommt die britische Antwort in Grün als Designversion... Dave is on the road again!



Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

# Lola T70 MIII





## Lola T70 MIII

Egal aus welcher Perspektive man die Lola betrachtet. Ihre geniale Formensprache ist gebaut für die Ewigkeit. Dazu ihr brutaler Klang. Der Ford V8 Mittelmotor mit seinen acht offenen Ansaugtrichtern lässt die Rennstrecke beben, die Emotionen der Fans schwingen mit im harten Beat des großzügigen Brennraums. Das rockt mindestens so gut wie die Songs „Lola“ und „Dave is on the road again“. Ein bisschen „Thunderstruck“ von AC/DC schwingt mit, wenn die mächtige Maschine in der Box angeworfen wird und leicht über Standgas mit heißeren Stakkato Gasstößen auf die Strecke rollt. Sobald sie entfesselt brüllt, bleibt kein Auge trocken, kein Haar flach auf dem Unterarm. Alles bebt und lebt auf unter den Klängen dieser genialen Symphonie. Die grüne Lackierung aus dem Piper Rennstall ist eine Besonderheit. Ich fragte ihn, warum er so ein spezielles Grün für seine Autos verwendet. Normalerweise müsste er als Brite traditionelles British Racing Green haben. Woher kommt also sein spezielles Grün? Er hatte eine einfache und verständliche Antwort. So kann man ihn leichter im bunten Startfeld besser sehen, das ist sowohl für die Mechaniker an der Box wie die Zuschauer von Vorteil...

**„Ich wollte mich von den anderen Briten in ihren dunkelgrünen Rennautos deutlich abheben.“**

**- David Piper im Jim Hunt Interview**





FORD CAPRI Gr.5

Harald Ertl

SACHS 52

ZAKSPEED

1zu24

# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Den ganz großen Carrera Capri haben wir erst kürzlich ausführlich vorgestellt. Wer ihm genauer unter die Haube sehen möchte, kann dies wie üblich kostenfrei im Archiv unseres Online Kiosk tun. In der großen Hub-

raumklasse 1zu24 wachsen die Startfelder in der Gruppe 5 mit Designversionen des Ford Zakspeed. Der Capri von Harald Ertl in weiß mit drei verschiedenen Blautönen und einem roten dezente Streifen hält jetzt

Einstand bei Rennen der beeindruckenden Deutschen Rennsport Meisterschaft aus jenen Tagen. Sachs als Hauptsponsor tritt in Erscheinung und die geschickte Farbenwahl war damals sehr beliebt. Die Firma aus



Harald Ertl

SACHS

52

ZAKSPEED Capri

# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®

Schweinfurt wurde auch bekannt durch das ausschweifende Leben ihres Sprösslings Gunter Sachs, der als Industriellen Erbe und Playboy sein Dasein fristete, in Saint Tropez und überall auf der Welt sein teures Jetset Dasein genoss. Sachs baute neben

Mofa Motoren, Fahrradteilen (wer kennt nicht die Sachs Drei Gang Nabenschaltung am Alltagsrad). Sie bauten unter anderem Kupplungen für den Rennsport. Beim Capri Sponsoring geht es um das Bauteil. Der kraftvolle Auftritt des von Zakowski vorbereiteten Wagens gelingt

auch im unschuldigen Weiß mit den blauen Akzenten, die heute eher an atemfrisches Mundwasser oder eine Zahnpasta erinnern, als an wild rauchende Rennkupplungen im harten Rennsport. So ändern sich die Zeiten. Der Sachs Capri bleibt zeitlos schön...



Harald Ertl

SACHS

52

ZAKSPEED Capri

# Ford Capri Gr.5

Jim Hunt Magazine®



Angriffslustig kommt der Capri Turbo aus dem Nichts geschossen. Sein wild surrendes, pfeifendes Laufzeugs um den Abgasturbolader lässt die Gänsehaut sprießen. Beim herzhaften Herunterschalten mit Zwischengas kommen lange Turboflammen aus dem ovalen Auspuff Haifischmaul unter dem Türschweller. Zuschauer durften damals sehr nahe sein. Heute würde man vermutlich 200 Meter weit weg stehen müssen, wenn derart Brandgefahr herrscht. Die DRM war eine „geile Zeit“. Das gleichnamige Motorsport Buch ist zu empfehlen...

Harald Ertl

SACHS 52

ZAKSPEED Capri

# NSR F1

*Jim Hunt Magazine®*

Das Karussell dreht sich weiter.  
Zwei neue Designversionen sind da  
und gehen auf Bestzeiten Jagd.



# Rundstrecke

## NSR F1

Jim Hunt Magazine®

Die Startfelder der italienischen Retro F1 von NSR werden ausgebaut und erhalten stetig Zuwachs. Hier kommen zwei neue Designversionen für Abwechslung im Feld. Die Silhouette Racer mit identischen Design bei Karossen und Chassis liefern eine sehr gute ...



#16

#33



# NSR F1

Jim Hunt Magazine®

... Ausgangsbasis für eine gewisse Chancengleichheit, sieht man von der Serienstreuung ab. Die Lackierung macht den jeweiligen Unterschied, was bei den gefahrenen Geschwindigkeiten im Rennen optisch überhaupt nicht negativ ins Gewicht fällt. Mehr Info gibt es in früheren Jim Hunt Magazine Ausgaben. Dort haben wir die schnellen NSR F1 in anderen Versionen und auch im Detail gezeigt.



# #16 #33





**NSR legt zwei neue Flunder  
Versionen auf: Rothmans  
mit Startnummer 95 und 96.**

# Porsche 908-3



# Porsche 908-3

NSR legt weitere Designversionen des sehr schnellen 908ers aus. Der Strich 3 ist eine agile und kompakte Fahrmaschine über die wir im Detail in früheren Ausgaben berichtet haben. Viel Spaß mit den Rothmans Farben und den beiden Startnummern

**Rothmans Racing**  
*„Smoke over tarmac...“*



Nach dem flotten Boxenstopp geht es raus auf die Strecke. Die Agilität des 908ers von NSR ist kein Geheimnis. Die Porsche gehen ab wie es sich gehört. Jetzt kann man ins Rothmans Team einsteigen. Es gibt zwei Startnummern und Finnen auf dem Heck für mehr Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Hoffen wir, dass es wenig Seitenwind geben wird. Mit frisch abgezogenen Reifen geht es auf die erste Runde... Vollgas.

# Porsche 908-3

Jim Hunt Magazine®



Immer antrittsstark und maximale Corner Speed: So geht 908-3 bei NSR. Die Porsche sind leicht, schnell und mit dem einem versierten Piloten im Cockpit unschlagbar. Die weißen Fludern sind zudem sehr schön durch ihre dezentes Weiß mit dem bekannten Sponsor.



Identisches Design? Rot oder Blau bei Rückspiegel und Abdeckungen der Motor Ansaugtrichter sind Details, die Verwechslungen ausschließen.

# Anonyme Slotoholiker

*Wenn man ein Laster hat, geht nichts über eine gute Selbsthilfegruppe. Mit Leuten sprechen, die alle das gleiche tun. Weil es Spaß und Freude bereitet. Wer das nicht versteht, soll schweigen.*

*Jim Hunt Magazine®*



# Anonyme Slotholiker

*Jim Hunt Magazine®*

Willkommen bei den anonymen Slotholikern. Wir sind eine diskrete Gruppe, die unter Betreuung steht. Wir treffen uns einmal die Woche an einem geheimen Ort und sprechen über unser Laster. Wir kommen aus den unterschiedlichsten Gesellschaftsschichten, Berufen und Bildungsgraden. Sind alle kultiviert, sozialisiert und haben keinerlei Vorstrafen. Unsere Verbindung: Wir kaufen Slotcars! Richtig viele. Regelmäßig! Wir konsumieren Onlineshops und lassen dabei die Kreditkarte rauschen wie einen wilden Gebirgsbach nach der Schneeschmelze im Frühjahr. Um es auf den Punkt zu bringen: Wir alle lassen es finanziell richtig krachen, um unser Hobby mit der Leidenschaft eines wilden Kampfstieres zu fröhnen. Regelmäßig! Wir bewegen uns regelmäßig in Online Communities, die nichts als Slotcars, Bahnen und alles was dazu gehört bedienen. Es ist eine Leidenschaft die bunten Bilder der schönen Autos zu folgen, darüber zu sprechen und beim nächsten Mouse Click digitale Bilder Realität werden zu lassen. Wir zu ordern. Richtig heftig. Schnell die Objekte der Begierde in den Warenkorb legen. Einloggen, klar wir sind bei allen Online Dealern Stammkunden. Das Adressfeld füllt sich automatisch aus, die Cookies machen das für uns. Sie sind noch warm vom Vortag. Eine berausende Droge, wenn man das Online Protokoll des Versandwegs verfolgt. Nervenerreissende Vorfreude. Jeder Schritt auf dem Postweg ist ein Schritt näher zum Glück, bis Liesel von der Post, Ferdi von der Konkurrenz oder Ahmet vom Billigkurier an der Tür läuten und das heiße Paket Corona konform kontaktlos vor die Tür legt. Ich rate vorher, wer mir wohl diesmal welches Slotcar bringt. Das Warten hat ein Ende. Auspacken! Mal sehen, wie

verpackt wurde. Sind Gummibärchen dabei? Oder sonst eine Zugabe für das permanente Ordern von feinen Slotprodukten? Egal. Alles was zählt ist die Bestellung. Karton aufschneiden, vorsichtig, damit ja kein Cut die Fahrzeugbox verletzt. Dann raus aus der Box. Tief Luft holen, den Geruch der Neuware inhalieren und fühlen, dass man gerade unsterblich ist wie der Highlander. Es kann nur einen geben! Mich! Das Glücksgefühl ist fast perfekt. Das Auto muss sofort auf die Richtplatte. Karosserie runter! Mechanik checken. Die Optik ist schon gecheckt und gespeichert im Kopfkino. Mit Leidenschaft kommt Spezialöl auf die bewegliche Mechanik. Das bringt geheime Extra PS. Das machen die anderen auch, aber ich als Highlander mache das besser und darum gewinne ich jedes Rennen. Diese Luschen, haha! Geheimes Spezial Gleitmittel auf das Getriebe. Die anderen Kniffee bleiben streng geheim. Rolläden runter! Ich arbeite nur noch unter Rot- oder Grünlicht, wie auf einem Uboot! Motor einlaufen lassen. Auch streng geheim nach immer dem gleichen selbst entwickelten Ritual, das keiner wissen darf. Mit der Zeit läuft er besser, nimmt das Gas feinfühlicher an als vorher. Gleich geht's zum Rollout auf die Bahn. Der Magnet fliegt noch raus. Das ist nichts für Freaks in der fortgeschrittenen Liga. Dann verdammt. Die Klingel geht. Ich schalte ums auf warmweißes Normallicht. Schnell zur Tür. Es ist Ahmet, der Kurier. Noch ein Slotcar! Ich bekomme Stress. Und dann auch noch Liesel mit ihren schicken auf Figur geschnittenen DHL Funktionsklamotten. Verdammt ist das ein Feger! Und sie hat auch noch ein Slotcar für mich dabei. Der Stress potenziert sich. Die Dinger müssen bis morgen laufen. Morgen ist Gruppentermin!

**„Ich kaufe, was der Markt hergibt...“**

**„Kryptowährung ist mir viel zu undurchsichtig. Ich setze auf transparente Boxen mit bunten, schönen Rennwagen drin...“**

**„Wenn Du noch ein Rennauto kaufst, lasse ich mich scheiden...“ –**

**„Wie heißt nochmal unser Scheidungsanwalt?“**

**„Ich mag keine kahlen Wände. Eine 3D Tapete aus schönen Rennwagen auf Regalen, alles formschön inszeniert, das hat was von purer Ästhetik!“**

# Anonyme Slotholiker

*Jim Hunt Magazine®*

Bei uns ist immer Saison, rund um das ganze Jahr. Sonne, Regen, Schnell, Wind und Wetter. Egal. Wir können nicht verstehen, dass manche Leute nur um die Weihnachtszeit den Gasdrücker bedienen. Bei uns ist 360 Tage im Jahr Weihnachten! Plus Bescherung! Wir geben immer Vollgas. Auch mit der Kreditkarte. Pedal to the Plastic! Yeah! Fahren wir nicht, horten wir unsere Autos wie Juwelen. Jeder hat seine eigenen Unterbringungstechnik entwickelt. Jeder hat einen eigenen Style. Der Slotcar Tempel ist ein heiliger Ort, der mit Pathos betreten wird. Es darf nicht jeder rein! Wer das strenge Zeremoniell nicht versteht, wird aussortiert. Vorher! Jetzt treffen wir uns jede Woche und reden über unser Laster. Und es macht verdammt viel Spaß

sich mit Leuten auszutauschen, die alle das Gleiche haben. Ich erfahre immer bessere Onlineshops, neue Regalmöglichkeiten und wer die besten Versandrabatte liefert. Vom Laster loskommen? Hä? Niemals. Wir treffen uns nicht aus den gleichen Gründen wie Trinker, Sexsüchtige, Spielsüchtige, Junkies oder Workaholics. Burnout? Ja bitte! Aber nur mit passenden Reifen: Stock, PU oder Silikon... jeder wie er mag. Das ist das schöne an unserem Laster. Jeder wie er mag und wie oft und wie viel. Alle sind da echt tolerant! Oder ist es doch ein Zwang? Egal! Es macht verdammt viel Spaß und schadet niemanden. Es stützt die Slotwirtschaft und es ist immer wieder ein geiles Gefühl. Global Player? Wir sind Big Payer und lassen die Kreditkarte

rauschen. Ich liebe den Klang von Euros, wenn sie online lautlos transferieren. Das ist wie in einem Uboot. Alles ist still. Und man freut sich trotzdem unfassbar tief. Bis zum nächsten Rennen!

**„Wenn ich im Netz eine neue Designvariante sehe, werden meine Mouseclicks von fern gesteuert. Ab damit in den Warenkorb!“**

**„Mein Slotcar Händler ist mein bester Freund.“**

**„Ich mag reale Autorennen im dreidimensionalen Raum. Flach auf dem Bildschirm Rennen fahren macht mich depressiv...“**

**„Slotcars machen mich unendlich glücklich...“**





# The shining

Wenn leistungsstarke LED mit ihren Röntgenkräften alles durchleuchten

# The shining...

Jim Hunt Magazine®

**Eine starke Beleuchtung ist** im Rennwagen eine tolle Sache. Sie bringt Pep ins Fahrzeug. Sind die Lichter stark genug, ermöglichen sie Nachtrennen, die einen besonderen Reiz liefern. Die Leuchtmittelqualität in Serien Slotcars hat sich mit den Jahren von schwachen Positionsleuchten zu leistungsstarken Scheinwerfern entwickelt. Die LED liefern immer mehr Lichtausbeute. Ich erinnere mich noch an den ersten Quantensprung, den lieferte vor vielen Jahren SCX im Ferrari 599: sehr helle Frontscheinwerfer, deren Lichtstrahl beinahe zum Augenlasern oder zum Lötten genügte.

**Wo Licht ist, tummelt sich bekanntlich auch Schatten.** Damit meinen wir leider keine Dunkelheit, die wäre angebracht. Es geht um Streulicht, das die Karosserie und ihre gesamte Peripherie ungebündelt von innen durchstrahlt. Das mag viele nicht stören, andere schon. Manche Autos leuchten wie eine bunte Christbaumkugel. Die Karosserie wird unschön durchleuchtet. Bei Helligkeit am Tag fällt das weniger auf, bei Nachtrennen schon. Zudem fehlen die unkontrollierte freigesetzten Stahlen vorne: im Scheinwerferkegel, der eigentlich gebündelt die Bahn ausleuchten sollte.

Carrera hat das einmal mit einfachen **Überziehern** gelöst, die die LED seitlich umschlossen. Das waren einfache Kunststoffkapseln, die nur vorne am Scheinwerfer offen waren. Das sind mögliche Ansätze, aber was tun, wenn man eine leuchtende Wagenfront abdunkeln möchte? **Das einfachste Mittel ist Farbe** von innen in betroffene Karosserieteile pinseln.

Richtig gut funktioniert die Farbe **Silber**. Sie hat eine hervorragende Deckkraft. Mit einem Pinsel trägt man die Farbe an der Innenseite der Karosserie großzügig auf. Oft sind zwei oder drei Schichten nötig, damit hier kein Licht mehr durch leuchtet.

Es dauert etwas. Nach dem ersten Streich-Durchgang die Farbe innen **antrocknen lassen**. Erst dann folgt die nächste Schicht Silber mit dem Pinsel. Es darf ruhig ein dickerer Pinsel sein. Ein 4er oder 5er oder größer deckt großzügig ab. Wer mit einem dünnen Haarteil loslegt, malt nur Schlieren in die Karo. Die Pigmente der Farbe decken nicht und zwischen den ungleichen Strichen leuchtet es später erneut durch. Das gleiche Malheur passiert, wenn man nur einen Streichdurchgang macht. Also Geduld und zwei bis dreimal deckend aufmalen. Schon sieht die Situation so aus, wie man sie haben möchte. Die Scheinwerfer leuchten, die Karosserie nicht. Eine **Alternative: dünne Alufolie**. Wenn es die Gegebenheiten im Inneren zulassen, kann man sie einkleben und die durchleuchteten Partien abschirmen. Das geht aber nur, wenn die Flächen groß und glatt sind. In einer schlanken Renault Alpine würde das zum üblen Aluminium Origami ausarten. Wer's mag...

Manchmal kann es auch nötig sein, dass man die **LEDs im Inneren anmalen** muss. Sie sollen nur nach vorne strahlen, aber nicht seitlich und nicht nach hinten. Das imitiert das Prinzip der LED Abdeck Caps von Carrera, nur dass man das hier anstelle mit Kunststoff Überziehern mit Farbe macht. Geht auch ganz gut.

Wie man Farbe anrührt und mit dem Pinsel aufträgt sollte klar sein, das zeigen wir jetzt nicht. Viel interessanter ist zu wissen, **wo man das wie weit** aufträgt. Das klingt jetzt doof, ist es aber nicht. Ein Bild vom leuchtenden Slotcar machen: **Handyshot** und schon kann man die Tragweite des fehl geleiteten Lichts auch dann immer wieder nachsehen, wenn die Karosserie abgeschraubt und kopfüber vor einem liegt. Das Auto Vollgas laufen lassen, Hinterräder anheben. Foto! Vergleicht man die Realität mit dem Handybild kann man im Inneren ganz gut abschätzen, wie weit man ausmalen muss, damit dies von Erfolg gekrönt ist. Das klingt aufs Erste komisch. Es ist viel nerviger, wenn nach dem Malen die Karosserie auf das Chassis geschraubt wird und man feststellt, man hätte doch viel weiter streichen sollen... Viel Erfolg! Bitte nicht ausrasten wie Jack Nicholson im gleichnamigen Film!



# Jim Hunt Fachvokabeln

**MTS** = Magnetic Traction System

*(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte authentischen Fahrspaß in Kurven verhindert)*

**L-Kiel** = Leitkiel

**Doppelzündung** = Doppelte Schleiferwicklung am  
L-Kiel

**Zündanlage** = Kabelverlegung im Chassis

**Voltan Sprit** = Energieklasse 9V, 12V usw.

**Tuner** = Fahrzeugschmiede/Hersteller

**Ideallinie** = Slot

**Zapfsäule** = Transformator, Stromquelle

## Impressum

**Jim Hunt Magazine®**

**Jürgen Kellner**

**Achthaler Str. 31**

**83075 Bad Feilnbach/Au**

**Tel. 08064-905821**

**redaktion@jim-hunt-magazine.de**

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

**USt.IdNr.: DE258816729**

*Herausgeber: Jürgen Kellner*

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

*Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website [www.jim-hunt-magazine.de](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.*

# *Slot Formel 1*

***Was ist da los?***



***Dunkle Wolken?***

# Slot Formel 1

## Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

**Kämpfe** in der Formel 1 sind nichts neues. Sie gehören zum Geschäft und Skandale verkaufen sich oft besser als schöne Nachrichten. Hersteller und oft auch Fahrer duellierten sich in der Vergangenheit, dass es bei und zwischen den Rennen richtig krachte. Seit geraumer Zeit knirscht es im Slot Formel 1 Zirkus. Es geht um die neue Idee, die in jüngster Vergangenheit von NSR aufgegriffen wurde. Man fing in Italien an die Silhouette Formel 1 für sich zu entdecken. Es werden seitdem nicht mehr penibel kleine Wagentdetails der arrivierten Rennställe kopiert. Es gibt nur ein Auto aus einer weiter gefassten Ära, das mit verschiedenen, bekannten und typischen Dekoren der Rennställe und Konstrukteure ausgestattet wird. Die Idee klang anfänglich eigentümlich. Dann kamen die ersten Wagen und als die auch noch technisch hochwertig konstruiert für ein aufregendes ootb Fahrverhalten sorgten, ging die Rechnung auf. Die Fans waren begeistert und orderten die Boliden, fuhren begeistert Rennen. Dazu kam slot.it mit modernen Formel 1 nach dem gleichen Strickmuster: ein Auto, verschiedene Looks. Das liefert technischen Gleichstand und reduziert Entwicklungskosten, weil man schließlich nur eine Form braucht. Das geniale Konzept schlug ein und warum auch nicht. Die Formel 1 Renner sind schnell. Der Fahrspaß im massenzentrierten Monoposto liefert besondere Fahrerlebnisse. Jetzt kommt Scaleauto in die Gänge und springt auf den Zug auf. Sie liefern nach dem gleichen Konzept demnächst Formel 1 Boliden aus, aber aus einer anderen Ära als NSR und slot.it. So gesehen kommt man sich nicht direkt in die Quere. Oder doch indirekt? In Italien ist einer richtig sauer über dieses Ding.

NSR Chef Andrea Novliello verschaffte sich Luft und ging in die Offensive. Er ließ online Dampf ab über den Schritt seines spanischen Mitbewerbers und das kam mal so und mal so beim Publikum an. Es ist immer wieder interessant zu beobachten, wie Leute auf eine emotional und offene Reaktion einer Person reagieren. Die einen finden es super, dass da mal einer richtig sagt, was er denkt. Macht das Walter Röhrl ist es absolut OK. Niemand macht auf Anstands Wauwau, was man angeblich alles nicht so sagen kann, darf, soll und was angeblich geht und was nicht. Während andere sofort gegenhalten und sich pseudo-empört zeigen, weil man das ja nicht macht und immer wie ein Butler schön lächeln sollte - egal was entgegen hagelt. Eine interessante Entwicklung in der demokratischen (Streit)Kultur. Sind mittlerweile so viele konditioniert, dass sie sich nichts mehr sagen trauen? Feige? Gleichgeschaltete „Immer Ja Sager“? Heute ist offenes Ansprechen von Dingen nicht mehr so gern gesehen wie früher. Redundantes Herumeiern, das eine Aussage in schöngefärbter Tonart weich einwickelt und zugleich verfälscht. Viele tun heute so. Schöngerede, obwohl einem etwas total gegen den Strich geht, sei angeblich Pflicht und gehöre zum guten Ton. Echt? Manche Dinge sind nicht toll und in einer offenen Gesellschaft sollte auch für Leute Platz sein, die nicht alles verbal geglättet formulieren. Es gibt wohl immer mehr brave LeutInnen, die komische Entwicklungen wie die Beifügung „-Innen“ zur Gesetzmäßigkeit erheben. Weil sie alles mitmachen. Andrea Novliello hat eben mal gesagt, was er denkt. Na und? Wen stört das schon wieder? Darf er das nicht? Muss man seine Denkweise

teilen? Kommentieren? Kritisieren? Abwerten? Kann man sie nicht stehen lassen? Darüber nachdenken? Oder auch nicht? Wir haben Meinungsfreiheit und Demokratie. Wenn einer das Gefühl hat, da habe ein anderer seine lange und aufwändig entwickelte Idee für sich geschäftlich entdeckt... soll er das doch sagen. Klar ist dies schwierig zu belegen, weil sich schlichtweg Ideen im Slotcar Sektor verselbstständigen und nicht alles auf die gleiche Art und Weise als weltweites Patent angemeldet werden kann, weil das schlichtweg zu teuer ist. All Slotcar hat - als es sie noch gab - mal einen sehr hochwertigen Silhouette Formel 1 Racer gebaut (wir berichteten). Gleiches Konzept: Ein Auto, verschiedene Dekors und hochwertige Technik an Bord. Die kamen auch aus Italien. Der entkoppelte Vierpunkt Antriebshalter von slot.it, den findet man längst in vielen Konzepten und wenn er mittlerweile ein fünftes Standbein bekommen hat, haben ihn viele im Chassis sitzen, was zumindest die Idee angeht. Ich denke das ist eine Sache, die die Hersteller unter sich ausmachen sollten. Egal ob intern oder öffentlich. Es wäre wünschenswert, wenn Mahner und Anstandswauwauaus schweigen würden. Das wäre Größe, egal wenn wir in 1zu32 fahren. Richtige Größe andere sagen lassen, was sie denken. Wenn sich jemand aufregt, weil er sehr viel Geld in sein Business steckt und auch Arbeitsplätze und Existenzen abhängen... da sollte mal mancher im Zuschauer Sessel still sein. Weil den großen Schritt gingen oder gehen die Wenigsten. Was sind da schon ein paar Emotionen. Flippen Leute/Fans beim Fußball unfassbar daneben aus, das sei ok. Ist es das? Was ist da los?!!



**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 JIM HUNT' MAGAZINE 52.

# WIR SEHEN UNS IN NO.53!



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.