

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

55



Vollgas Le Mans

Toyota LMP1 *by SRC*

#7 Conway López Kobayashi

#8 Alonso Buemi Nakajima

Carrera®



carrera-toys.com

Porsche, the Porsche shield and the distinctive design of Porsche cars are trademarks and trade dress of Porsche AG. Permission granted.



 [@carrera.official](https://www.instagram.com/carrera.official)

 [/carrera.official](https://www.facebook.com/carrera.official)

 [/carreraofficial](https://www.youtube.com/carreraofficial)



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Unfrohe Ostern

Wir sind ein Slot Magazin. Keine Frage, dabei geht es um den kleinen Motorsport daheim, im Club oder wo immer Rennen fahren geht. Trotzdem können wir das Visier am Fahrerhelm nicht zuklappen und die Kopf Lüftung auf Durchzug stellen. Die aktuellen Ereignisse (die auch und insbesondere unser Hobby begleiten) lassen sich nicht mit einem rosarot getönten Visier ausblenden. Wir schreiben auch immer über Corona, das leider nicht weg ist. Jetzt dazu der Krieg sehr nahe an Europa wie schon lange nicht mehr. Über das Elend, das Leid und die Dimension der Brutalität und Gewalt wollen wir kein Statement veröffentlichen, weil das Aufgabe der öffentlichen Medien ist. Nicht weil wir dazu nichts sagen möchten. Eher, weil es uns nicht zusteht und die Bandbreite der schlimmen Wirklichkeit nicht in Worte fassen können. Darüber darf jeder nachdenken. Um zum Hobby zurück zu kehren. Auch hier werden die Auswirkungen der weltpolitischen Ereignisse spürbar. Die erzeugte Rohstoff Verknappung ist nicht nur an der Zapfsäule oder im Supermarkt präsent. Die Hersteller können teilweise nicht mehr liefern, weil es an hier und da fehlt. Teile können nicht geliefert werden. Teile können nicht hergestellt werden, weil die Stoffe dazu fehlen. Die Transportwege werden teurer. Die Produkte auch. Der Preisanstieg bei Slotcar Produkten bekam nach Corona einen erneuten Nadelstich. Die Verbraucher müssen alle sparen. Die Energiekosten sind pervers gestiegen. Inflationsrate

von 7 Prozent, das tut richtig weh. Die Lebensmittel Kosten. Die Mietpreise: abartig und kein Platz frei. Bleibt am Ende die Frage: wer soll das alles noch bezahlen (können)? Heizen oder Essen? Tanken oder Essen? Bleibt da noch genug für Hobbys? Viele von uns sind über die Maßen gut mit Slotcars ausgestattet. Aber davon kann kein Hersteller leben. Geschichte, was einmal verkauft wurde. Die Branche (über)lebt von dem, was weiterhin gekauft wird. Oder verkauft werden kann, falls vorhanden. Wir werden sehen, wie das alles werden wird. Hoffen wir das Beste. Ganz besonders, dass der Wahnsinn ostwärts von uns aufhören möge, bald! Schnell. Es bleiben Fragezeichen der Unfassbarkeit, der Ohnmacht und Hilflosigkeit, dass solche Dinge heute immer noch passieren. Können. Dürfen. Müssen. Dicker Gedankenstrich. Gedenken an... Wir machen trotzdem Magazin. Unterhalten weiterhin. Berichten über die kleine Welt, die oft besser und schöner sein kann, als die draußen. Sie ist friedlich und die Kämpfe um Positionen und den Sieg im Rennen unterliegt dem olympischen Gedanke und der klaren Gewissheit, dass niemand beim Slotten zu Schaden kommen wird. In unserer Nummer 55 zeichnen wir trotz aller Ereignisse da draußen ein Bild von schönen Dingen, die Slot Fans begeistern werden: SRC als Titelstory. Die LMP1 Toyotas sind als limitiertes Doppelset zu haben. Geniale Dauerläufer für die gelassene Routine auf der Langstrecke rund um die

Uhr, oder auch kürzer. Sideways kommt mit einem neuen GT3 auf die Piste. Der McLaren 720S ist diesmal auf der Strecke und hat vorher unsere Paintbox durchlaufen. Vorerst gibt es ihn als Whitekit, bis die fertig lackierten Versionen kommen. Eine heiße Fahrmaschine für Fans des modernen GT Genres. In der gleichen Rennklasse kommt ein Bolide von Scalextric: die mattschwarze Ginetta begeistert auf der Langstrecke. Parallel dazu fährt ein Ford Mustang als modernen GT4 aus dem gleichen Rennstall mit Jim Hunt um den Kurs. Ein GT3 Duo kommt von Carrera. Neue Designversionen von Aston Martin und McLaren. In der ganz großen Hubraumklasse 124 kommt ein weiterer BMW M1 in Denim Look. Und von BRM ein Whitekit: wir haben den NSU TTS in einem noch nicht da gewesenen Look auf die Spiess Felgen gestellt. Ein wenig Kreativität und positive Ablenkung. Aus dem benachbarten Österreich präsentieren wir eine tolle Gemeinschaft, die sich auf unterschiedlichen Bahnen trifft und gemeinsam in unterschiedlichen Klassen ihre Freude auslebt. Vielen Dank und Grüße!

Viel Spaß mit Jim Hunt No.55!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Titelstory

*Toyota LMP1 von SRC –
Das ultimative Duo aus Le Mans*

Bahnorama

*SCFV – starke Bahngemeinschaft in
Kärnten/Österreich*

Tracktests

Rundstrecke:

- *McLaren 720S GT3 von Sideways*
- *Ginetta LMP1 von Scalextric*
- *Ford Mustang GT4 von Scalextric*

Designversionen

- *McLaren 720S GT3 von Carrera*
- *Aston Martin Vantage GT3*
- *BMW M1 Denim 124*





www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

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

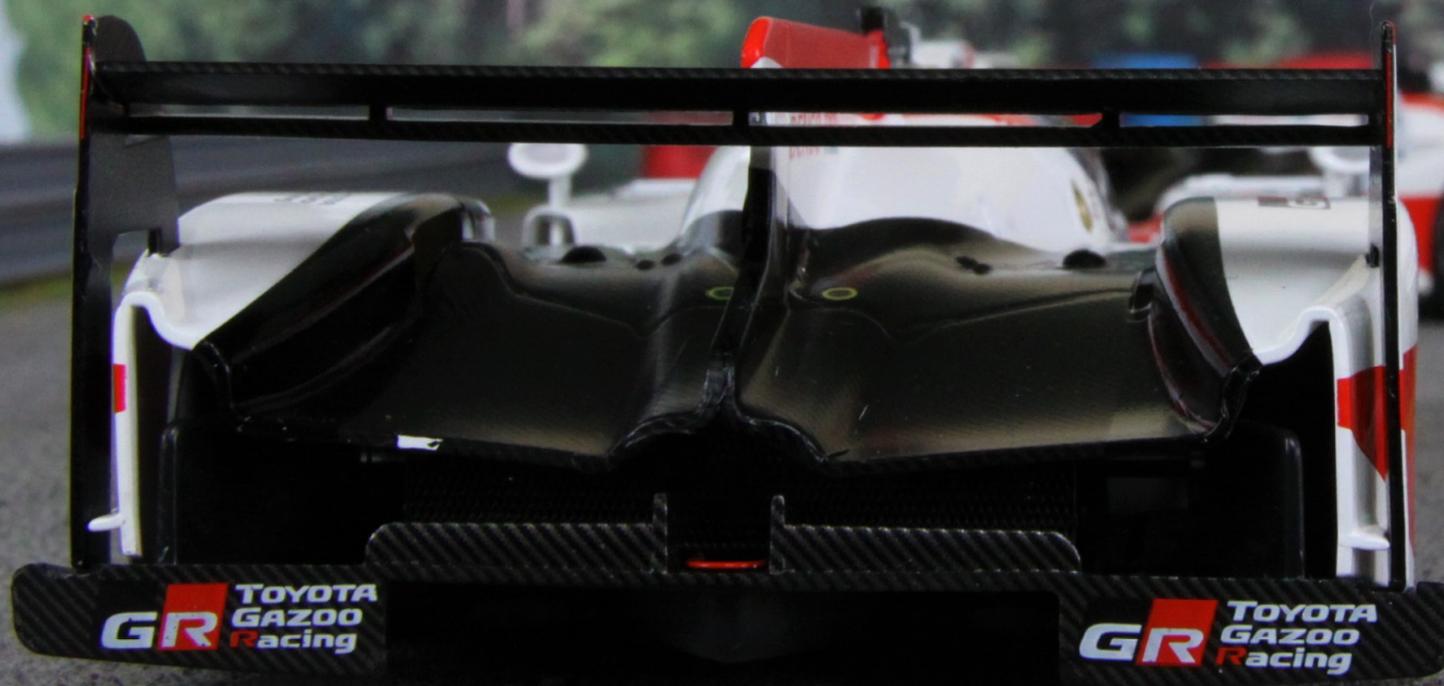


www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

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

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



#7 Conway López Kobayashi #8 Alonso Buemi Nakajima

TOYOTA LMP1

Jim Hunt geht an die Sarthe und lässt die beiden Hochleistungs-Geräte von SRC richtig schnell tief fliegen...

Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

In unserer Ausgabe #52 stellten wir den neuen SRC Toyota vor. Es handelte sich um das Whitekit, das vor dem fertig lackierten Duo, was wir heute zeigen, fertig war. Der Hochleistungs-Rennwagen für Langstrecken Distanzen kommt nun im Zweierpack, komplett fertig lackiert und mit geschützten Decals versehen. Optisch

liegt die Latte sehr hoch. Technisch ohnehin. Der SRC Toyota konnte bereits in Spanien große Erfolge bei den dort veranstalteten Langstrecken-Rennen feiern. Wer sich auf das Terrain dieser Rennkategorie wagen möchte, ist mit dem japanischen Ableger von Gazoo Racing bestens ausgestattet. Ein optisches Upgrade

zur ersten Version: komplette Felgen mit schönen identischen Einsätzen, die den Look des wunderbaren Toyota Designs und seinen Farben noch authentischer in Szene setzt. Schließlich fährt bei uns das Auge mit. Viele technische Parameter unter der Haube lassen am Chassis vielfältige Setup Optionen zu. Sie ermöglichen



Feinste Details machen den Toyota technisch wie optisch zum absoluten Spitzengerät. Alle Bauteile und Decals sind bis ins kleinste Detail filigran umgesetzt. Ein Indiz für viel Leidenschaft, die von den SRC Machern aufgebracht wird, bevor sie ein Produkt auf den Markt bringen. Die raffinierte Lackierung ist perfekt umgesetzt. Beim Whitekit war es eine Herausforderung, den Look so nahe wie möglich ans Original heran zu bringen. Die kleinen Decals waren auch keine leichte Aufgabe. Schön, dass es das fertig gibt.

Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

das Einstellen der Toyotas auf Strecke und Fahrer, um das voll Potential auszuschöpfen. Wie wir das gemacht haben, steht im Testartikel in JHM #52, den es wie alle Ausgaben kostenfrei 24/7 in unserem Online-Kiosk gibt. Der Toyota sieht verdammt gut aus und ist auch für Sammler ohne Rennambition eine interessante Option. Der Wagen wird komplett in Spanien in Handarbeit zusammen gesetzt. Das kostet mehr als in China. Das

Geld ist sehr gut angelegt, weil man eine sehr spezielle und geniale Maschine für die Langstrecke an die Startlinie stellt. Wer sich mit technischen Parametern des Fahrwerks und Aufbaus nicht beschäftigen möchte, wird keine Vollgas Gelassenheit kennen lernen. Es sei denn, das Serien-Setup out of the box harmoniert zufällig mit den Ansprüchen der Strecke und des Fahrers. Das Einstellen des Fahrwerks in seiner Höhe

wie die Entkoppelung des ausgeklügelten Antriebshalters braucht Widmung. Es ist keine Wissenschaft. Jeder kann das hinbekommen. Geduld und kleine Schritte beim Verändern der Schraubeneinstellungen im Unterboden sind wichtig, damit Arbeitsweise und Auswirkungen auf das Fahrverhalten ein verständliches System erkennen lassen. Einige Testrunden sind für die Annäherung an das persönliche Optimum nötig.



Die vorderen Radhäuser sind nach oben hin offen, wie es in dieser Wagen Kategorie üblich ist. Das aktuelle Modell sind jetzt authentische Felgen mit identischen Einsätzen komplettiert. Beim Whitekit waren offene Alus hinten und offene Kunststoff Räder vorne montiert.





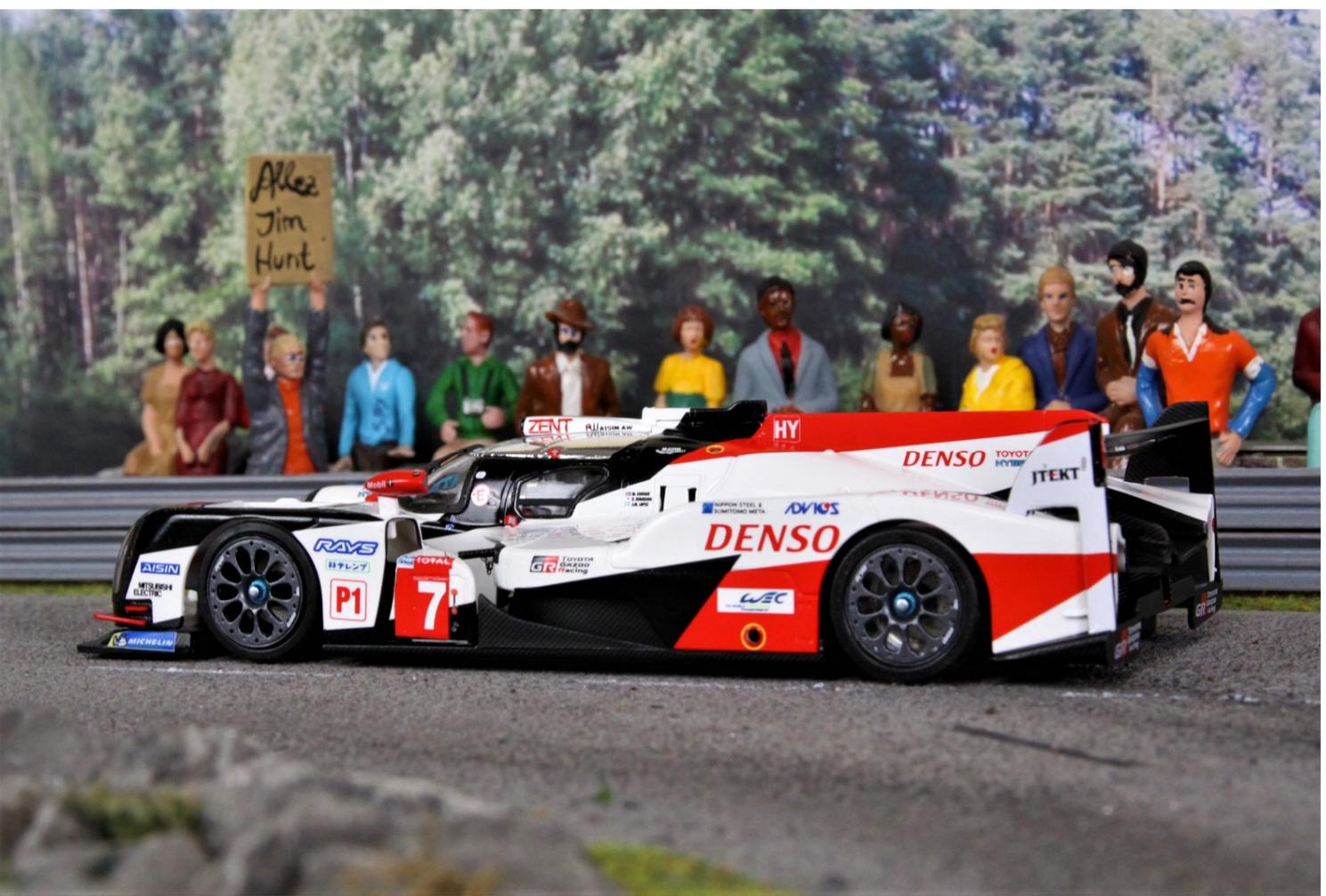
Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

Die hochwertigen Leichtmetall Komponenten sind alle verschraubt und lassen sich wechseln, falls man das Setup tiefgreifender verändern möchte. Spurbreite, Getriebeabstufung, fast alles ist möglich. Jim Hunt kam mit dem Serientrimm sehr gut zurecht und wir sehen es

als wichtig an, unseren Lesern eine seriennahe maximale Ausschöpfung der vorhandenen Ressourcen zu zeigen. Teures Zusatztuning kann man machen, muss aber nicht sein. Wir haben beide Toyotas auf einen möglichst tiefen Schwerpunkt eingestellt, damit

beide Im Tiefflug über die Strecke fliegen können, ohne dass Funken und Aufsetzgeräusche dabei sind. Beim Grad der Entkoppelung haben wir die gewonnenen Abstimmungsarbeiten des ersten Toyotas übertragen. Das signalisiert die hohe Fertigungsqualität bei SRC.



Frontaler Tiefflug und lange Seitenperspektive. Der Toyota bietet aus jedem Blickwinkel sehr interessante Einblicke in seine aufregenden Konstruktionslinien. Jetzt ist er für jedermann in der fertigen Lackierung zu haben. Wer das erste Whitekit im identischen Look selbst lackiert hat, weiß, dass weder Abkleben noch Lackieren der rot schwarzen Partien eine leichte Nummer ist. Schön, dass es ihn jetzt ab Werk so gibt. Der lange Radstand liefert auf Geraden wie in Kurven Laufkultur, unverzichtbar auf der Langstrecke.



Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

Die üblichen Vorbereitungen wie das Ölen der mechanischen, beweglichen Komponenten, der Achs-Radlager Einheiten, das Versorgen des Getriebes mit einem speziellen Gleitprodukt sind der Vollständigkeit halber erwähnt. Diese Arbeiten verstehen sich bei Jim

Hunt wie allen Rennställen von selbst. Damit läuft alles noch eine Spur leichter und mobilisiert das eine und andere Extra PS. Wer sich für die beiden Autos #7 und #8 genauer informieren möchte, kann das im Netz ausführlich machen. Die Box von SRC hält ein Booklet

bereit, in dem die wichtigsten Fakten zu beiden Toyota Sportprototypen stehen. Darin sind auch die beiden Cockpit Besetzungen zu sehen. Es ist Tradition geworden, dass in allen limitierten Boxen von SRC die interessanten Zusatzinfos dabei sind.



Der lange Radstand liefert eine sehr gelassene Performance auf der Strecke. Richtig abgestimmt fahren die Boliden souverän um die Kurve, egal in welchem Radius sie verläuft. Auf Geraden sind die LMPs absolut nicht aus der Ruhe zu bringen. Sie liegen satt. Beschleunigen und Bremsen sehr agil, ohne dabei einen Hauch von Hektik zu verbreiten. Perfekte Eckdaten, um bei Rennen über sehr lange Distanzen oder gar rund um die Uhr an den Start zu gehen. Mit den richtigen Piloten im Cockpit haben die Toyotas das Potential für die Zielflagge und das Podium.

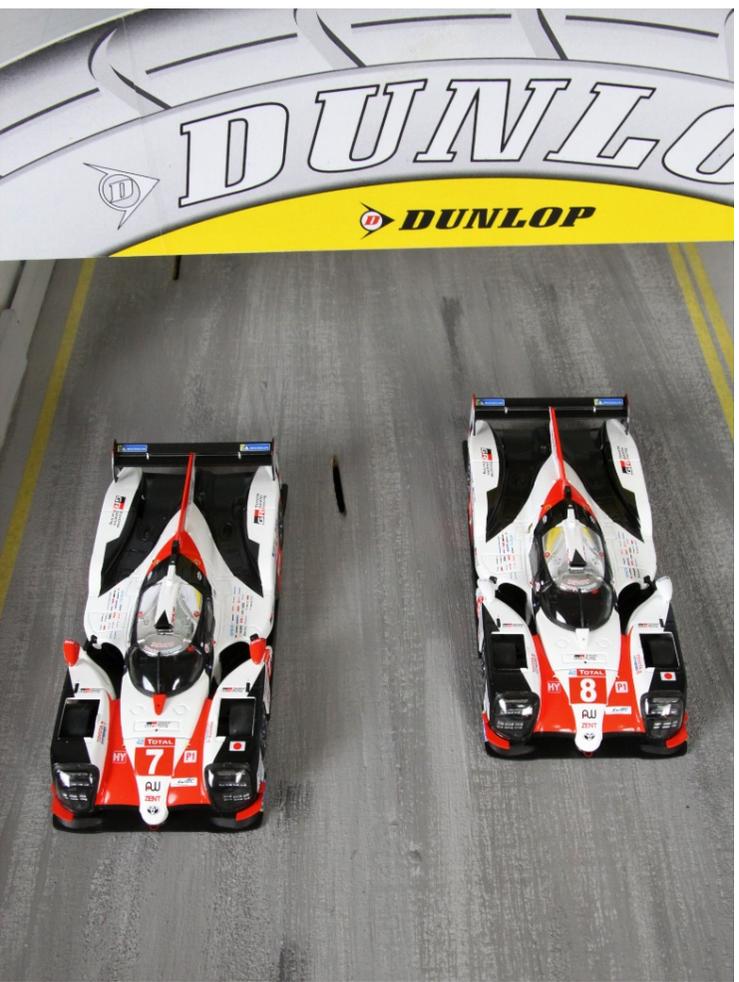
Toyota LMP1

Jim Hunt Magazine®

In der eingangs erwähnten #52 haben wir das Fahrverhalten des SRC Toyotas ausführlich beschrieben. Optimal abgestimmt liegt er satt wie ein Brett und zeigt auf den ersten Metern sein hohes Potential für die lange Marathonstrecken der Welt. Es müssen keine 24 Stunden Rennen sein, auch auf kürzeren Distanzen

profitieren die Piloten von der außerordentlichen Ruhe und Gelassenheit des Fahrwerks. Egal ob auf Geraden oder Kurven unterwegs: Der LMP1 nimmt jede Fahr-situation souverän unter seine Slicks und unterstreicht, dass man mit ihm ermüdungsfrei sehr lange und schnell unterwegs sein wird. In Kurven unterstreicht er

seine Präzision durch einen messerscharfen Strich auf der Ideallinie. Auf Geraden stellt er sein Vollgas Talent unter Beweis. Anbremsen vor Kurven, kein Grund zur Nervosität: der Bremspunkt ist eine flexible Marke, die Reserven bereit hält. Beschleunigen eine souveräne Wucht, die drehmomentstark zuschlägt. Genial!



Rundstrecke

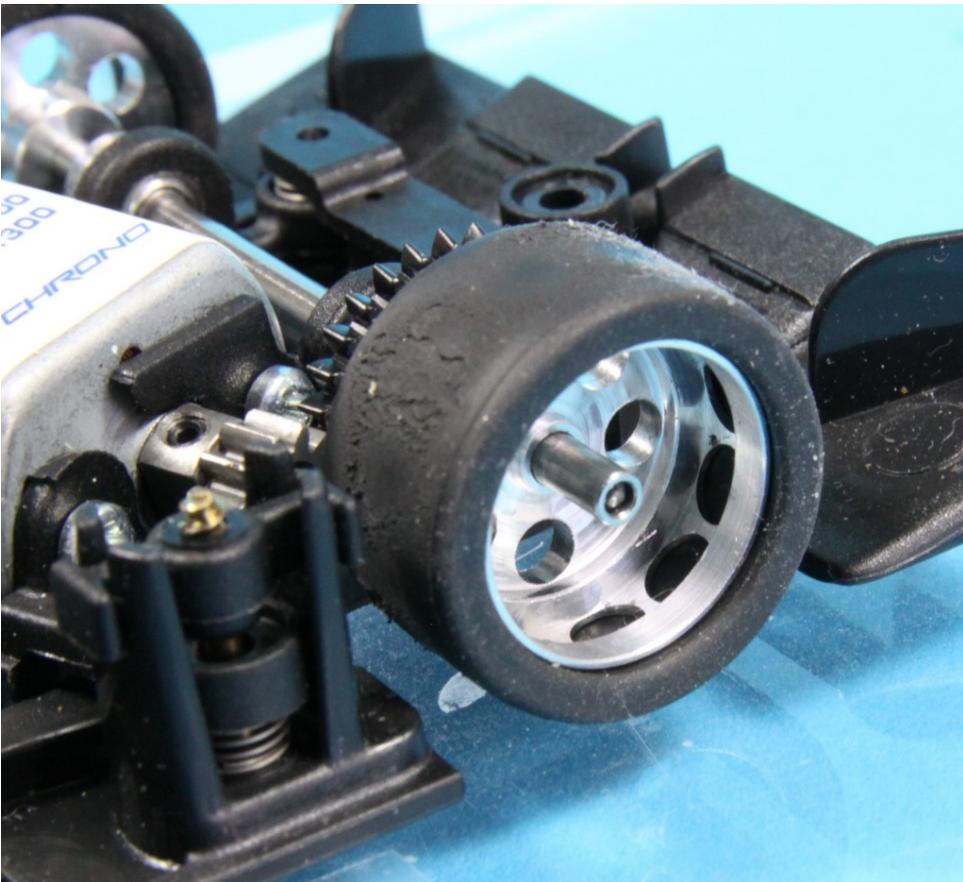
Aus: Jim Hunt #52

Toyota LMP1

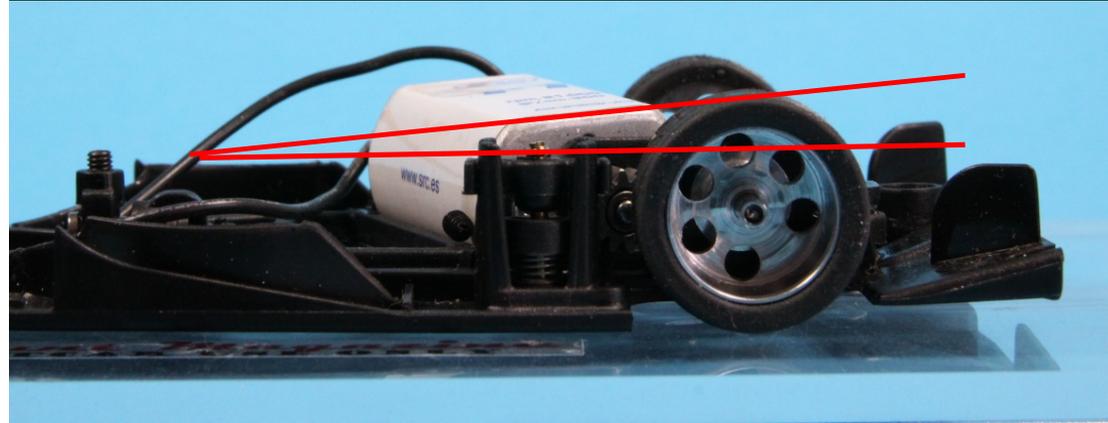


Jim Hunt Magazine®

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.



Rundstrecke

Aus: Jim Hunt #52

Toyota LMP1



Jim Hunt Magazine®

Die Vorderachse ist über kleine Madenschrauben höhenverstellbar...



Jim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY

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.



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





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

24hrs around the clock:

LMP1 GINETTA



Sieht klasse aus: leistungsstarker Prototyp von Scalextric. Jim Hunt schickt ihn auf die Langstrecke und beweist, was in ihm steckt...

Jim Hunt Magazine®

Ginetta LMP1

Jim Hunt Magazine®

Was muss ein guter LMP1 können? Eigentlich fast alles! Verdammt schnell sein. Sprintstark beim Start und aus Kurven heraus, um mit- oder gegenhalten zu können. Dazu Steherqualitäten beweisen, damit kein Material auf der langen Renndistanz und -dauer kaputt

gehen kann. Eine souveräne Laufkultur in sich vereinen, damit das Pilotenteam ein ermüdungsfreies Vollgas an den Tag und in die Nacht legen kann. Das klingt nach der eierlegenden Wollmilchsau. Irgendwie ist es auch so und trotzdem schaffen es Konstrukteure

immer wieder, so fabelhafte Rennwagen zu bauen und auf die Strecke zu schicken. Mit den richtigen Leuten im Cockpit und hinter den Kulissen ist es möglich, die Rohmaterial zu einem siegfähigen Diamanten zu schleifen, der sich in die Hall of Fame hinein fährt.



Mattschwarz mit wenigen Akzenten in weiß und orange, dazu den Union Jack auf der Flosse und den Scheibenrädern. Die Ginetta braucht keinen wilden Farbanstrich, sie wirkt durch ihre fantastische Formensprache und ihre Schnelligkeit. Ihr extrem langer Radstand liefert Laufruhe auf den Vollgasgeraden wie in Kurven. Das bringt Ruhe ins Laufzeugs. Ein maximal abgesenkter Schwerpunkt minimiert den Luftwiderstand und liefert wahnwitzige Kurvengeschwindigkeiten.

Ginetta LMP1

Jim Hunt Magazine®



Die technische Seite ist nun klar. Zum anderen ist die Optik nicht ganz unwichtig. Die Konstrukteure wollen eine Botschaft transportieren, nämlich dass sie es besser können als die Konkurrenz. Dazu ist ein Look wichtig, den die Zuschauer lieben werden und nicht so

schnell vergessen. Entweder geht man den Weg, so bunt und auffällig wie irgendwie möglich. Oder man wählt das Gegenteil, bleibt puristisch und transportiert seine Botschaft über die Schnelligkeit. Bei Ginetta dominiert der matte Look, das schwarze Karbon, aufge-

peppt mit wenigen Farbakzenten in weiß und orange. Dazu ein dynamisch geschwungener, fragmentierter Union Jack auf der Flosse. Das reicht, um seine Siegfähigkeit der Konkurrenz nahe zu bringen. Wer mit so einer Ansage antritt, muss natürlich auch abliefern.



Die hohe Linienführung der Karosserie verkleidet die Vorderräder und fällt nach hinten hin tropfenförmig ab. Aus dem schlanken Bug seitlich des Cockpits wachsen breite Schultern, Eine mittige Flosse liefert Balance bei Vollgas und ein aufwändig konstruierter Flügel am Heck schließt die Aerodynamik oben rum ab. Der Unterboden mündet in einen gigantischen Heck Diffusor. Bug Flaps stabilisieren die Front. In der Ginetta steckt extrem viel Engineering und Zeit im Windkanal. Ihre sagenhafte Performance auf der Langstrecke ist das Ergebnis. Jim Hunt schöpft das alles voll aus und hat Freude im Cockpit.

Ginetta LMP1

Jim Hunt Magazine®



Scalextric hat den LMP1 Boliden sehr leicht gebaut. Das starre Chassis bietet viel Platz für Trimmblei. Es gibt einige Zonen, die zudem die Unterbringung schon beim Cutten erleichtern, weil man die Zonen identisch auf beiden Seiten füllen kann, was das Balance sehr in

die Karten spielt. Im Inliner Antriebskonzept sitzt der Mittelmotor sehr zentral. Die Gewichtsverteilung ist in diesem LMP1 eine klar definierte Sache. Ohne MTS wird das Heck der Ginetta schwer unkontrollierbar in Kurven. Der Aufbau von Grip auf Geraden wird zur

Challenge. Blei muss ins Gerät! Seitlich neben der Motorglocke ist das Neutralste, was für einen guten Kompromiss sorgt. Reifen abziehen und mit Spezialöl reinigen. Jetzt zieht die Ginetta einen sauberen Strich auf die Strecke, baut Grip auf und geht richtig ab.



Kühl blickende Augen und ein breiter Kühler im Bug der Ginetta nehmen Rennkilometer für Rennkilometer wie ein Raubfisch auf. Die Maschine sieht im Rückspiegel befremdlich und gefährlich aus, bevor sie pfeilschnell in Kurven an Dir vorbeizieht. Auf Geraden ist sie eine Macht. Viele Konkurrenten aus niedrigen 24h Rennklassen gewinnen den Eindruck, sie würden während des Überholvorganges stehen... LMP1 ist eine andere Liga und mit der Ginetta eine ganz feine Sache.

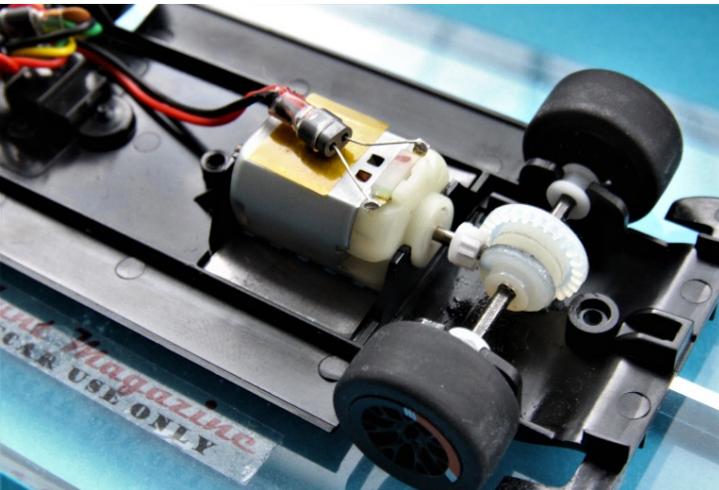
Ginetta LMP1

Jim Hunt Magazine®

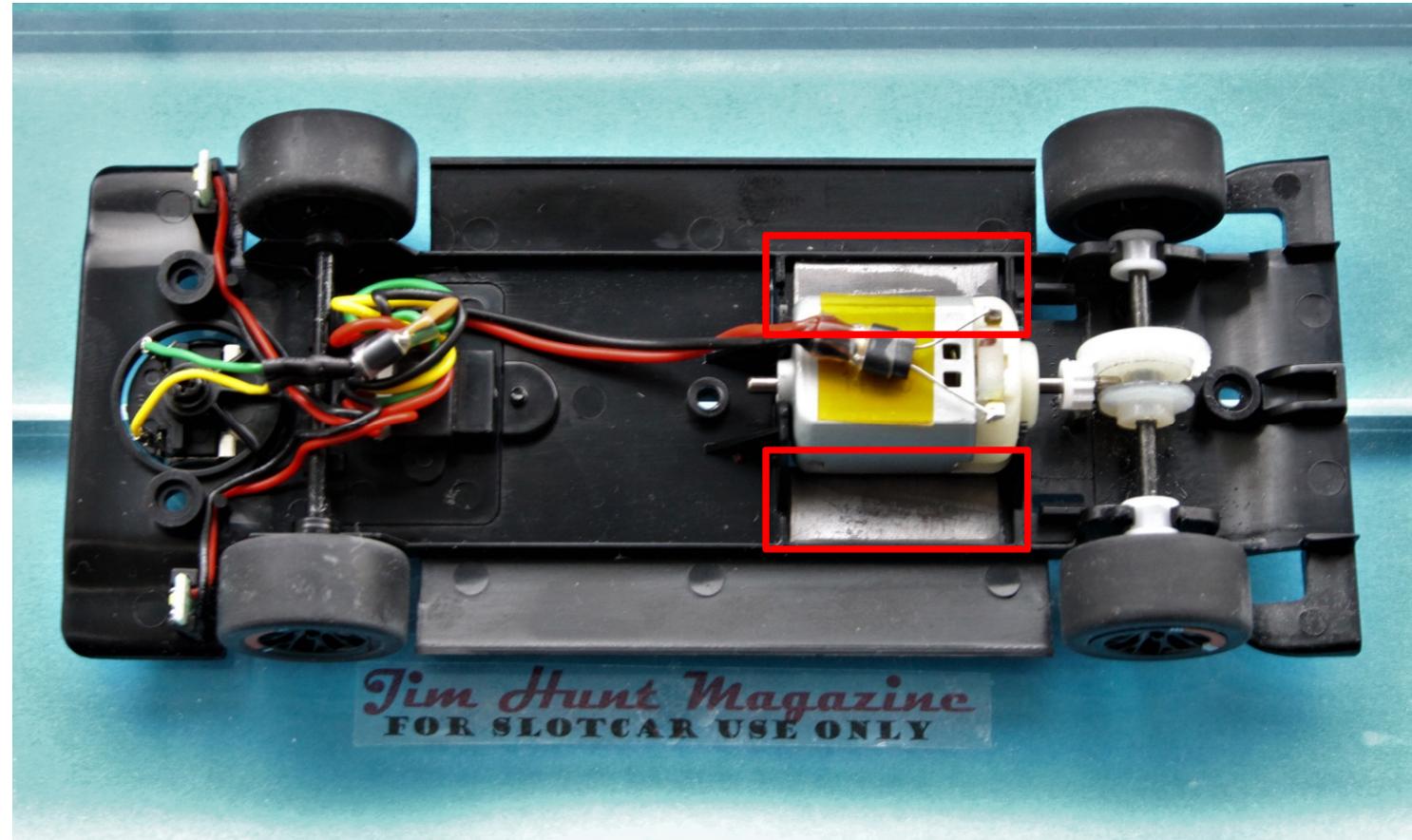
Sie hält dabei Reserven bereit, mit der Option des Anstellens vor engen Kurven. Wer das nicht wünscht, kann in den Seitenkästen, hinter oder vor dem Motor zusätzlich Ballast versuchen. Wir fahren keine PU Reifen, die gerne Kunststoff Felgen kaputt machen. Wir bleiben im serienmäßigen Segment und versuchen mit einfachen Mitteln ihr Optimum heraus zu kitzeln. Den Motor kleben wir in die Halterung. So greift das Ritzel

vibrationsfrei ins Getriebe, was der Lebensdauer und Performance unter die Arme greift. Zwei unverzichtbare Parameter im 24h Renngeschäft. Die Schraube am L-Kiel ziehen die Mechaniker etwas fester, damit egalisiert sich sein Axialspiel, die Kurvenhatz wird noch definierter als vorher. Nun stellt sich die Frage nach der Entkoppelung. Das starre Chassis liefert keine Einstellmöglichkeiten. Dafür natürlichen Flex durch die weiche

Materialwahl. Das Lösen der drei Karoserieschrauben erzielt erstaunlichen Ergebnisse in der Performance. Die Ginetta liegt jetzt deutlich besser auf der Strecke, läuft ausdauernd, ruhig und verschiebt die Grenzen auf der Strecke neu. Besonders in Kurven fährt sie noch eine Spur dynamischer und lässt das Fahrwerk in ihr arbeiten, wie es sein soll. Ein einfach gemachter und trotzdem effizienter LMP1 für 24h Heimrennen.



Wir fahren die Ginetta ohne MTS. Schon offenbart sich eine völlig andere Welt. Ihr Heck wird leicht, bricht in Kurven weg. Im Chassis: genügend **Stauraum für Blei**. Seitlich neben dem Inliner Motorgehäuse kommt jeweils eine Lage Blei. Sie wird mit doppelseitigem Klebeband fixiert. Schon kehrt Ruhe ein, der Abtrieb an der Hinterachse wird besser, die Kraft kann auf die abgezogenen und mit Spezialöl gereinigten Slicks übergehen.





[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

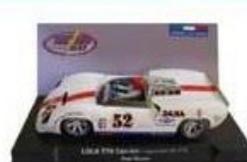
Aktualisiert: 04/09/17

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



DUNLOP

Jim Hunt Magazine®



Der Brite von Sideways, zunächst als Whitekit: Zusammenbauen, lackieren, rennfertig machen, fahren. Richtig hart treten, bis die Schwerkraft Limits setzt. Jim Hunt sagt, was dabei passiert...

720 GT3

McLaren

S I D E W A Y S



McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®

Der schnelle Brite zieht seine Spur quer durch alle Rennställe. Auch Sideways hat ihn. Wie bei ihrem Ford GT (wir berichteten) folgt eine identische Initialzündung auf dem Markt durch einen Whitekit Bausatz, bevor fertig lackierte Fahrzeuge kommen. Der Zusammenbau gestaltet sich deutlich einfacher als beim Ford, der durch seine fragilen Seitenwangen an der Karosserie viel Präzision und Ausrichtungsarbeiten einforderte. Der McLaren ist im Vergleich eine spürbar einfach zu bewerkstellende Aufbau Arbeit. Die Karosserie als zentrales Element ist aus einem Stück. An ihr werden die Anbauelemente ein- oder angebaut. Das ist für Einsteiger nicht einfach zu bewerkstelligen. Für fortgeschrittene Mechaniker kein Ding, eher Routine Arbeit. Es stellt sich natürlich die Frage nach der passenden Lackierung. Wir entschieden uns für die Ausführung der Dörr Group aus München. Das Orange wird an den

Seiten und dem Dach mit Schwarz ergänzt. Blaue Elemente als Komplementärkontrast zu Orange runden das auffällige und trotzdem recht dezente Farbschema ab. Der Kreativität sind am McLaren keine großen Grenzen gesetzt. Die Form der Karosserie lässt vielfältige

und aufwändige Lackierungen realisieren. Wenige Ecken und Luftdurchlässe sind da, die den Lackiervorgang mit Abklebe Arbeiten herausfordern können. Soviel zur optischen Einführung. Interessanter ist schon eher: Wie fährt der Neue von Sideways? Mit nur einer



Dynamisch, futuristischer Auftritt, bulliges Heck.





McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®

Vokabel auf den Punkt gebracht: Hervorragend. Im Chassis sitzt ein Longcan Anglewinder, der über das verschraubte Getriebe seine Kraft auf die Hinterachse drückt. Das Aggregat ist im entkoppelten Halter mit nur einer Schraube gesichert. Das reicht, spart Gewicht.

Wen das stört: eine Zweite eindrehen! Wir bleiben bei einer Schraube. Auch voll ausgedreht sitzt das Kraftpaket kultiviert im Halter, frei von kontraproduktiven Vibrationen. Der rote Antriebshalter ist im Chassis mit drei metrischen Schlitzkopfschrauben labil fixiert. Fünf

Aufhängungspunkte wären parat. Sideways beschränkt sich auf die vorderen Drei, was sich im Fahrbetrieb gut anfühlt. Wir haben testweise die Aufhängungspunkte hinten versucht, was keinerlei spürbaren Vorteil brachte. Zurück zu drei vorne. Passt! Hinten sitzen zwei



Moderne Definition des Themas Urkeil. Der gedrungen wirkende McLaren sieht auf den Bildern kompakt und klein aus. Steht man neben ihm werden die stattliche Dimensionen bewusst. Die benötigt er, um sein volles Potential auf der Strecke auszuschöpfen. Das niedrige Gewicht aus hochwertigen Leichtbau Komponenten braucht breite Schultern und viel Anpressdruck, um die Kraft auf die Strecke zu übertragen.





McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®

filigran gefräste, gewichtsoptimierte Alufelgen auf der kalibrierten Achse. Vorne drehen Kunststoff Felgen. Die Vorderachse ist über feine Madenschrauben von oben und unten einstellbar, lässt den L-Kiel zu den Vorderädern optimal justieren. Die Karosserie selbst sitzt auf zwei Domen. Wir haben sie relativ stramm fixiert, mit minimaler Entkoppelung. Dem Antriebhalter über alle drei Schrauben etwas mehr Torsionsspiel gegeben. So liegt der McLaren auf der Carrera Piste wie eine Eins. Die Slicks sind eine gelungene Mischung aus Gripp und Schlupf. Enge Kurven nimmt er präzise wie ein scharfes Messer. Er fährt dabei fast schon wie ein Auto mit MTS Haftverstärker. Auf Geraden absolute Laufruhe und Vollgasgarantie. Kurven mit öffnenden Radien zieht der 720S voll durch. Wenn man ihm zu früh am Kurvenausgang voll aufs Pedal steigt, kann das Heck kommen. Hält aber Sicherheitsreserven zum Abfangen bereit. Querstehen oder Abfliegen, dazu muss man sich ungeschickt anstellen oder die Strecke vorher mit einer dicken Ölspur verschmieren. Ein leichtes Wippen des Hecks kann man mit dem Gaspedal kontern und abfangen. Neben Leichtbau und präzisen Komponenten spielt auch am Sideways das Design eine entscheidende Rolle. Zentrierte Massen, Anglewinder Prinzip, geringe Karosserie Überstände nach vorne wie hinten. Langer Radstand und hohes Gripp Niveau lassen ihn in bodennahem Luftschichten über den Kurs fliegen. Jederzeit sehr kontrolliert und schnell unterwegs. Damit qualifiziert sich der neue Sideways für die Langstrecke und gleichermaßen für kurze knackige Sprint-Rennen, bei den man wegen kurzer Rennzeiten noch mehr ans Limit geht, als in der Endurance Kategorie über viele Runden und Stunden. Ein Alleskönner mit Tugenden, die dem Fahrer ein

souveränes Grinsen ins Gesicht malt. Zugleich kann er Rennen gelassen und schnell unter die Slicks nehmen. Vorher stellt sich die Frage nach dem Look des Wagens. Bis Dato gibt es nur das Whitekit zum selbst Aufbauen. Eine Frage der Zeit, bis fertig lackierte und montierte Versionen kommen werden. Die rhetorische

Gretchenfrage: Wer möchte so lange warten? Auch die fertigen Versionen muss man später solide abstimmen. Out of the box die perfekte Rennabstimmung geliefert zu bekommen ist ein schmales Zufallsfenster, die der neue Sideways McLaren real in sich trägt. Besser selbst abstimmen und erfolgreich Rennen beenden...

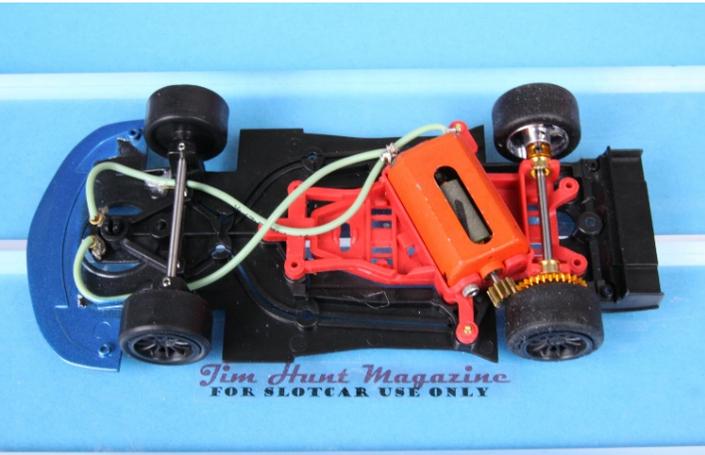




McLaren 720S GT3

Tim Hunt Magazine®

Longcan Anglewinder mit starkem Drehmoment. Diese Durchzugskraft hat leichtes Spiel mit dem McLaren. Verschraubte Komponenten überall, einstellbare Vorderachshöhe und Antriebshalter. Die Slicks liefern Grip, bieten Reserven. Es bleibt die Challenge ihn kreativ aufzubauen.



Tief geduckt kauert der Brite auf der Strecke. Sein Fahrwerk kann in der Höhe eingestellt werden. Die Entkoppelung von Antriebshalter, Chassis und Karosserie ist eine leichte Sache, die ein perfektes Abstimmen auf Strecke und Fahrer erlaubt. Mit dem richtigen Setup ist der GT3 eine Waffe...



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

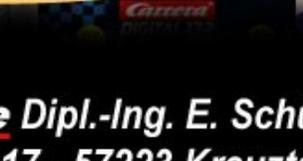


30346 - 65,99 EUR

**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

British Neon

Aston Martin Vantage

McLaren 720S

GT3



GT3 Aston Martin Vantage – McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Die bunten Carrera Startfelder wachsen stetig, was uns als GT3 Fans sehr freut. Diese beiden Briten sind in neuen Designversionen zu haben. Der Aston kommt im traditionellen Grün, so wie man die Marke seit dem DBR9 kennt. Die Farbe ist britischem Understatement verpflichtet und für dezente Übersichtlichkeit wird sie.

mit feinen Akzenten in Gelb umspielt, so dass der Vantage trotzdem irgendwie im Feld optisch auffällt. Wahrgenommen wird er auch mit geschlossenen Augen, hört man den fauchenden Achtzylinder bei der Arbeit zu. Es ist ein Wohlgenuss, wie die Engländer diesen Sound hinbekommen haben. Rassig, klassig

und nicht ordinär. Eine klare Botschaft aus dem Empire kommt aus den seitlichen Flammrohren, unmittelbar nachdem ich den Startknopf gedrückt habe. Mit diesem Klangvolumen lässt sich in Goodwood den in Tweet gekleideten Fans die Struktur des Stoffes bürsten, dass der Schmutz aus den feinen Ritzen fällt.



Seite an Seite geht es eng durch die enge Links. Der Vantage liegt dabei souverän und lässt nichts anbrennen. Der McLaren nimmt die weitere, reibungsarme Linie außen und versucht das Duell mit Schwung zu gewinnen.

GT3 Aston Martin Vantage – McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Das ist praktisch, denn Briten lieben Picknick. Das nehmen sie unter allen Umständen ein. Auch wenn die karierte Stoff Decke auf dem Green nicht reicht oder von letzten Regen nicht ganz porenrein sauber ist. In dieser Mission bin ich gerne unterwegs und lassen den brutalen Wagen mit dem außergewöhnlich perfekten

Design über den Kurs donnern. Ich liebe die Geräusche nach dem harten Runterschalten, wenn Emotionen mit Explosionen einhergehen. Der Vantage ist ein Genuss und wer mehr über den fantastischen Briten nachlesen möchte, kann das im letzten Jim Hunt 54 und früheren Ausgaben tun. Dort finden sich seine Design Gefährten

und es gibt Hinweise in welchen Ausgaben man mehr nachlesen kann, wenn man möchte Der McLaren ist - wie schon oft beschrieben- in der GT3 Version ein in der Leistung gekapptes Fahrzeug, damit es mit den Regularien harmoniert. Die Vorteile des deutlich potenteren Supercars bleiben. Der Kunde



Typische Aston Martin Farben wie wir sie kennen. Das edle Grün mit neongelben Linien und kraftvoll schwarzen Aktzenten umspielt den britischen Nobel Rennwagen sehr geschickt. Der markante Kühlergrill mit seiner typischen Rahmung macht den Wagen unverkennbar im Rückspiegel. Aus dem Heck wächst ein beeindruckender Diffusor, der den Unterboden Luftstrom geschickt benutzt.



GT3 Aston Martin Vantage – McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

erwirbt ein sehr leichtes und steifes Rennwagen Konzept, das auch mit beschränkter Leistung auf rund 500 PS gut zurecht kommt. Nebenbei erwähnt wirkt es alles andere als untermotorisiert. Die neue Design-

version ist besonders interessant. Britische F1 Fans werden sich an die spezielle Lackierung erinnern. Da war doch mal diese sensationelle Nummer, als der britische Erfolgs-Konstrukteur Ross Brawn Ferrari

verließ. Aus dem Nichts tauchte er mit einem eigenen Rennstall auf: Einem weißen F1 Wagen mit jenen neongelben und schwarzen Akzenten. Er setzte Jenson Button ins Cockpit. Die Fachwelt und alle glaubten, das



Flacher, breiter Bug oder das kurze Stummelheck mit der ansteigenden Linie. Beide Ansichten markieren ein unverkennbares Statement, mit wem man es hier zu tun hat. Breite Slicks auf schwarzen Doppelspeichen Sportfelgen bringen den GT3 schnell auf Touren, halten zuverlässig den Querschleunigungen in Kurven stand. Der Heckflügel integriert sich perfekt geschützt in die Seitenlinien des Aston Martin. Sehr elegant geschwungene Rückspiegel für die Sicht nach hinten. Dort fahren meist die anderen...

GT3 Aston Martin Vantage – McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

sei ein schlechter Witz, dass die aus dem Stand einen völlig neuen Wagen bauen können, der irgendwie mithalten konnte. Geldgeber war Mr. Virgin Records... an Moneten fehlte ihnen nichts. Aus dem Stand wurde Jenson Button unter Ross Brawn's Fittichen Formel 1

Weltmeister mit diesem Gefährt. Die Sensation war perfekt. Der Rennstall hatte es allen gezeigt. Eigentlich alle verspottet. Weil das so schön war, hörten sie nach diesem Hammer Erfolg gleich wieder auf und waren weg von der Bildfläche. Jetzt kommt der 720S in

gleichem Farbkonzept und nennt sich Jenson Rocket Team JNR. Der Look ist süßer Wahnsinn. Auf den klappbaren Türen sitzt die Illustration des Fahrers der lässig in t-shirt und Helm ins Volant greift „World's Fastest Gamer“ steht auf dem exponierten Flügel.



Radikale Keilform beim McLaren mit minimalen Überhängen vor und hinter den Achsen. Stark zentralisierte Massen und ein aufregender Look. Der raffinierte Einsatz von Schwarz und Neongelb bringen eine perfekte Note auf das dezente Weiß der Karosse. Schwarze Felgen mit soliden Slicks runden den starken Auftritt ab. Auch der 720S besitzt einen Heckdiffusor, der sich deutlich mehr in die Linie des Wagens integriert als beim Aston. Der GT3 Flügel sitzt auch integrativ in den Außenlinien und ist geschützt vor manchem Remppler auf der Strecke. Nach oben gezogene Rückspiegel für den Blick über breiten Schultern.

Rundstrecke

GT3 Aston Martin Vantage – McLaren 720S

Jim Hunt Magazine®

Wenn das keine Ansage ist! Das Design des Wagens ist trotz, oder vielleicht weil es weiß ist eine geniale Show für die Augen. Das Neongelb mit Schwarz setzt den i-Punkt!



Während der Aston Martin eher ein elegantes Coupé verkörpert ist der McLaren auf den Spuren einer Flunder unterwegs. Die aggressiven Augen verkünden Angriffslust. Der mittige Ölkühler wirkt wie ein gieriges Maul. Die neongelben Akzente malen Vehemenz dazu. Beim McLaren geht es klar nach vorne. Hat man sich mit seiner Kurvenspeed vertraut gemacht hat, geht es um den Kurs, als gäbe es kein Morgen.





Equipment 4 the fastest people worldwide



Start- und Zielhaus Nürburgring

www.edelhirsch.de

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

F O R D M U S T A N G

GT4



Scalextric hat den US Klassiker im modernen Renntrimm. Trotz seiner Dimensionen überrascht er auf der Strecke mit Können.

Jim Hunt Magazine®

Mustang GT4

Jim Hunt Magazine®

Bei Ford Mustang denke ich an die Pony Car Wars in den späten Sechzigern, als sich Ford und Chevrolet mit getunten, alltagstauglichen Coupés auf Rennstrecken duellierten. Es ging um das Anschieben von Verkaufszahlen. Nichts funktioniert besser als wenn man das mit zwei polarisierenden Marken im sportlichen Wettkampf versucht. Autohändler, die es sich damals finanziell

leisten konnten, fuhren mit einem der beiden Wagen bei kleinen oder nationalen Rennen. Heute gibt ihn immer noch: Den Ford Mustang. Die Antwort von Chevy gäbe es auch, aber die fehlt hier leider. Der Ford tritt mit einem stampfenden Achtzylinder Aggregat in der GT4 Klasse an und lässt dabei keine Zweifel offen, dass er es auf der Strecke immer noch kann. Seine Di-

mensionen sind heute gewachsen. Setzt er zur Jagd durch Kurven an, fragt sich zunächst mancher, ob das gut gehen kann. Er wirkt etwas klobig. Die hohe Front erweckt den Eindruck, der Mustang könne keine Kurve schnell fahren, ohne über die Vorderachse zu schieben. Mit frisch abgezogenen oder gepflegten Reifen offenbart sich auch ohne MTS das Gegenteil.



Typische US Front, solide wie eine Schrankwand. Die geschlitzten Augen lassen ihn dreinblicken wie eine gefährliche Cobra. Die beiden seitlichen Holme am unteren Ölkühler wirken dabei wie ihre Giftzähne. Der Mustang stellt klar: Hier kommt einer, die nicht zu Späßen aufgelegt ist. Sein durchzugsstarker Inliner mit einer kernig abgestimmten Übersetzung wuchtet ihn zügig nach vorne, zieht ihn am Gas hängend kraftvoll durch Kurven auf die nächste Gerade hinaus. Ein US Powereisen, wie man es sich wünscht.



Mustang GT4

Jim Hunt Magazine®

Das mächtige Geschoss kann sehr wohl dynamisch schnell durch Richtungswechsel. Es ist ein präzises Zusammenspiel aus Rollen und Gas geben. Massen lügen nicht. Der hohe Schwerpunkt ist nicht weg zu diskutieren. Gibt man zu früh Sporen, gehen Mustangs

Hufe durch. Das Heck bricht weg. Mit den passenden Tricks an Volant und Pedalen ist es wieder kontrolliert abzufangen. Aber wir wollen schnell sein und keinen Drift Contest gewinnen. Jim Hunt legt Wert auf einen sauberen Strich, das geht sehr gut mit dem Mustang.

Der lange Radstand ist hier von Vorteil und spielt positiv in die Karten. Länge läuft. Bleibt man beherrscht an den Zügeln, lehnt sich nicht zu optimistisch in den Grenzbereich zieht der Pferdewagen sauber und schnell durch Kurven. Ein durchschaubarer Balanceakt.



Inliner mit durchzugsstarker Getriebe Abstufung.



Mustang GT4

Jim Hunt Magazine®

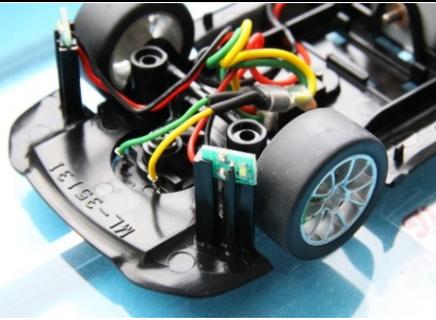
Tuner Scalextric hat sich viel Mühe gegeben und einen schönen GT4 realisiert. Die markante kraftvolle Form wird durch eine raffinierte Lackierung unterstrichen. Der erste Gedanke, „Wer lackiert einen Rennwagen schwarz, grau weiß?“ löst sich auf, wenn man genauer hinschaut. Es offenbaren sich feine Details im dezenten

Farbschema. Der Bug ist mit Kleksen umspielt, die an ein Falschfarben Camouflage erinnern. Beim genauen Hinsehen sieht man viele kleine Mustangs galoppieren. An den Hüften das Gleiche in zweimal groß. Von der Haube nach hinten unten fließen zwei weiße Striche. Der sichelförmige Heckflügel rundet das hohe Heck ab.

Er rollt auf radhausfüllenden, silberfarbigen Zehnspeichen Felgen. Die Ventilpositionen sind hinten rot, vorne grün markiert. Ich habe Ventile immer schnell gefunden. Vielleicht gibt es Mechaniker, die schlechter sehen. Zu viel Playstation oder Handy, wenn das Auto draußen unterwegs ist? Nur so ein Gedanke...



Leistungsstarke Lichtanlage



Sind sie gut abgezogen halten diese Slicks den Mustang gut in der Spur, bauen ein sehr gutes Gripp Niveau auf, kontrollieren seine üppigen Dimensionen.



© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



*Carrera hat mit der 124er Design
Version eine Duftmarke gesetzt
und voll ins Schwarze getroffen!*

BMW M1 DENIM Brands Hatch 1980

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

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

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

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



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

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

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

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

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



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

BMW M1



Jim Hunt Magazine®

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

aus und gehört zum Gesicht der 80 Jahre dazu. Soweit ich mich erinnere, gab es sogar einen Denim TV Werbespot damals, in dem dieser M1 dynamisch durchs Bild fuhr und hinterher wurde das After Shave gezeigt. Es ist sehr erfreulich, dass Carrera diese Nischen besetzt und mit dem Denim nach dem UHER

(wir berichteten) nun eine weitere hoch interessante Version aufgegriffen, die es vorher noch nicht für den Slot gab. Bitte bringt noch den H.I.S. und den, mit dem Schweizer Kreuz vorne drauf. Das wäre doch was für die Zukunft, es gibt bestimmt viele Fans, die das kauffreudig begrüßen. Daumen hoch, wir freuen uns!



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



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazine.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

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

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

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

Paintbox! NSU TTS

Purple Haze



*Jim Hunt verwandelt ein
1 zu 24 BRM Whitekit in eine
lila Fahrmaschine mit leichter
Patina und Kampfspuren...*

NSU TTS

Jim Hunt Magazine®

BRM hat von jedem seiner wunderbaren Fahrzeuge ein Whitekit am Start. Diesmal haben wir uns einem besonderen Gerät zugewandt, das aus Deutschland kommt und bis heute auf der Rennstrecke für Furore sorgt. Der NSU TTS aus Neckarsulm kann Rundstrecke, Slalom wie Berg. Sein agiles Fahrverhalten,

das an ein Go Kart erinnert, macht viele nass. Es gibt Momente, da sprudeln Paintbox Ideen sehr schnell. Beim NSU dauerte die kreative Phase diesmal sehr lange. Es sollte ein Wagen her, den die Welt so noch nicht gesehen hat. Die gängigen Konzepte nachbauen kam nicht in Frage. BRM hat eine sehr bunte Palette an

Variationen serienmäßig abgearbeitet. Dann kam der Zündfunke und brachte den offenen Doppelvergaser im Denkprozess zur Initialzündung: Lila muss er sein! Sein Käfig grün, dazu Spiess Felgen in hochglänzendem Gold. Damit das nicht zu dunkel bleibt kommen zwei Streifen über die rechte Seite von vorne nach hinten.



NSU TTS



Die Doppelvergaser Ansaugtrichter in Rot. Selbstverständlich sind sie mit einer dünnen Nylon Strumpfhose in gleicher Farbe überzogen, damit keine Sandkörner in die stark modifizierten Brennräume gesaugt werden. Spiess Tuning liefert satte Leistung. Das brüllende Querrohr mit Fächerkrümmer ist optisch und akustisch eine Sensation.



NSU TTS



Jim Hunt Magazine®

Der Frontspoiler in Mattschwarz. Die Decals am Bug bekamen etwas Nacharbeit mit dem Cutter, der kleine Kampfspuren imitieren soll. Beide Haubensteher sind grün wie der Käfig. Sie wurden bewusst unsauber lackiert, was imitieren soll, dass die Farbe der enormen Hitze des brüllenden Heckmotors nicht stand gehalten hat. Die Haube hat an ihren Falzen/Rändern ebenso minimal Fremdfarbe abbekommen, die einen used look

simulieren soll. Der Pilot sitzt sehr kompakt vorne nahe am Lenkrad und den Pedalen, was in der engen Maschine keine große Kunst ist, sobald man etwas größer als 1,60m ist. Unter dem Heckmotor arbeitet ein in sich entkoppeltes Metall Chassis mit 3mm Standard Komponenten. Vier Kugelradlager, vier Alufelgen, ein verschraubter L-Kiel und ein verschraubter Anglewinder m gefrästen Block. Alles sitzt präzise oder labil, je

nachdem es erwünscht ist. Der 12 Voltan Standard ist bei BRM Kult. Reicht auch, besonders jetzt zu Zeiten der enormen Spritpreise gibt man sich gerne genügsamer. Große Freude mit ausreichend Kraft unter der kleinen Haube. Wie seine Kollegen performt auch unser lila Kampfzweig ganz groß auf der Rennstrecke. Viel Spaß mit den Bildern und dem NSU TTS. Wer genau lauscht kann ihn hören.



Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck



Die starke Gemeinschaft

In Kärnten/Österreich lebt eine Szene, die auf verschiedenen Slotbahnen Rennen fährt...

SCFV – die starke Gemeinschaft

9 Jahre in und um Villach...

Jim Hunt Magazine®

Am 5. August 2013 wurde die SCFV mit damals nur 10 Teilnehmern gegründet. Es war dies ein loser Zusammenschluss von vier digitalen Bahnen in der Stadt Villach im Süden von Kärnten. Es war und ist bis heute ein „Haufen“ Slotcar Begeisterter, deren oberstes Credo der Spaß am Slotcar Rennsport ist. Natürlich ist damit auch ein wenig Modellbau für Fahrzeuge und Strecken verbunden. Allerdings hält sich die Begeisterung fürs „Autobasteln“ bei den Meisten in klaren Grenzen. Zu Beginn wurde ausschließlich mit 132er Modellen von Carrera und slot.it gefahren. Die Autos waren noch zum Teil magnetisiert, was jedoch schnell aufhörte. Schon in der zweiten Rennsaison versuchte man sich auch mit einer 124-er Klasse im Carrera-Standard. Die Gruppe wuchs zusehends, wenn auch einige auf dem Weg verloren gingen. Durch die Zunahme an

Teilnehmern mussten die kleineren Heimbahnen aus Gründen des Platzmangels aus dem Rennbetrieb genommen werden. Diese wurden gleich von neuen und größeren Anlagen abgelöst. So fährt man aktuell auf 4 digitalen Bahnen mit 21,5 m, 26,7 m, 30,0 m und 44,0 m Bahnlänge. Die kürzeste Bahn ist 4-spurig, die andere längeren Bahnen sind 2-spurig. Die Konzeption ist höchst unterschiedlich, was für Vielfalt und Abwechslung sorgt. Die Räumlichkeiten bieten ausreichend Platz für das Teilnehmerfeld. Von 2016 bis 2021 gab es eine intensive Zusammenarbeit mit der „analogen Fraktion“. Die große 4-spurige Holzbahn im nahegelegenen Feldkirchen bot eine neue Möglichkeit eine gemischte Rennklasse (Scaleauto) ins Leben zu rufen. Das gab den „digitalen Plastikbahn-herden“ die Gelegenheit eine neue Perspektive zu gewinnen und

dabei viel im fahrerischen Bereich dazu zu lernen. Hier wurde der Begriff „**Slotexpedition**“ erfunden und gelebt. In den 9 Jahren hat man mehrere Slotcar Clubs und -bahnen in Niederösterreich und der Steiermark besucht. So hat sich zu den Gäminger Roadrunners, dem SCC Halbenrain, dem Föhrenring und den Jungs rund um den Mozartring eine gepflegte Freundschaft aufgebaut. Umgekehrt hatte man schon aus dem Raum Köflach, Innsbruck und Salzburg netten Besuch. Renninformationen und die Berichte über die einzelnen Slotexpeditionen werden stets im „**österr. Slotcarforum**“ für Teilnehmer und Freunde veröffentlicht. (Zu finden unter: Slotcarforum » Infos » Veranstaltungen » OÖ-STMK-KTN »). Sie sind dort wie eine Chronik abgelegt, weshalb sich die SCFV stets an der Finanzierung dieses Mediums beteiligt.



SCFV – die starke Gemeinschaft

9 Jahre in und um Villach...

Jim Hunt Magazine®

Im Frühjahr 2018 war die SCFV der einzige Austragungsort der Qualifikation im Rahmen der „Carrera Profi Liga“ in Österreich. Die letzten zwei Corona Jahre waren wohl für alle sehr herausfordernd. Trotzdem ist es gelungen diese Gruppe zusammen zu halten und sogar zu erweitern. Im nahen Spittal an der Drau hat sich auch eine digitale Gruppe („SCGS“) mit 6 ständigen Fahrern und einer schönen Digitalbahn gebildet, zu der intensiver Kontakt gehalten wird. Wechselseitige Teilnahmen an Rennen und Veranstaltungen sind aufgrund praktisch gleichem Reglements mittlerweile üblich geworden und sorgen für gute Teilnehmerzahlen. Die SCFV weist aktuell 14 ständige Fahrer auf, was zu einer durchschnittlich konstanten Beteiligung von 10 Fahrern je Rennen in den letzten Jahren geführt hat. Die Altersverteilung spannt sich zwischen 13 und 63 Jahren und sorgt so für einen guten Mix. Somit blickt die Gruppe sehr positiv in die nähere Zukunft des Slotcar Sports in Kärnten.

Branzetti
Kernöhring
Kenda Racetrack
STOP Raceway
V-Ring

Anmerkung der Redaktion ...

Es ist schön zu sehen, wie durch die Eigeninitiative gleichgesinnter Fahrer eine konstanten Passion entsteht, sich erweitert und am Leben bleibt. Oft wird an das Slotclub Thema kompliziert herangegangen. Wenn sich kleine Hürden aufbauen, wird schnell aufgegeben. Neben konstanten Fahrern braucht es spezielle Räumlichkeiten, die finanziellen Aufwand einfordern. Es gilt organisatorische Dinge zu regeln: die Finanzen, das Pflegen der Bahn und der Kontakte untereinander. Das ist Ehrenamt und verdient Respekt. Die Freude am Miteinanders entlohnt. Wer das erlebt hat, kennt Licht- und Schattenseiten des gemeinsamen Fahrens. Es ist wichtig, dass man sich arrangiert. Auch dann, wenn die Meinungen diametral auseinander gehen, aneinander prallen, nicht deckungs-gleich sind. Jeder muss seinen Beitrag leisten, damit das funktioniert. Es muss für alle passen, sonst macht es keinen Spaß. Unsere Freunde im benachbarten Österreich leben vor und zeigen, dass sich eine Szene nicht nur entwickeln, sondern erweitern und über die Grenzen des SCFV hinauswachsen kann. Corona ist die größte Hürde für uns alle. Irgendwie wird und muss es weiter gehen. Das gilt auch für den Slot Sport, egal wie man ihn definieren mag. Jaja, da gehen die Meinungen sehr schnell auseinander. Die Leute von SCFV zeigen uns in ihrer Geschichte wie das gehen kann. Das Nebeneinander von Plastik, Holz, mit oder ohne Magnet. Analog und Digital. 132 und 124. Eine wunderbare vielseitige Leichtigkeit. Sie verdient mehr als ein kleines Danke für die Initiative und diese Story!



SCFV – die starke Gemeinschaft

Bahn 1: Branzetti

Jim Hunt Magazine®



Branzetti: Stylisher Raum mit einer gut überschaubaren zweispurigen Digital Strecke. Die Streckengestaltung wie der gesamte Raum mit sehr viel Liebe zum Detail...

SCFV – die starke Gemeinschaft

Bahn 2: Kernöling

Jim Hunt Magazine®



Kerniges Digitalfahren auf dem zweispurigen Kernöl Ring. Eine übersichtliche Rennstrecke mit weiten und engen Kurven. Die Fahrer können das Geschehen jederzeit gut überblicken.



SCFV – die starke Gemeinschaft

Bahn 3: Kenda Racetrack

Jim Hunt Magazine®



Das vierspurige Mega Teil für analoges, klassisches Holzbahnfahren. Jede Spur ist farblich markiert, damit es Einsetzer leichter haben. Hier sammelt die Gruppe Erfahrungen im großen 124er Fahren...

SCFV – die starke Gemeinschaft

Bahn 4: STOP Raceway

Jim Hunt Magazine®



Großzügiges Layout und ein zweispuriges Digital Konzept mit Übersicht und schönen Kurven. Im vorderen Bereich außen die Boxengasse. Die Gestaltung bekam hier einen hohen Stellenwert.

SCFV – die starke Gemeinschaft

Bahn 5: V-Ring

Jim Hunt Magazine®

Puristische zweispurige Digital Bahn mit einem klaren Layout für das reines Fahren... in der Gemeinschaft sind viele Bahnkonzepte integriert und jeder kann auf verschiedenen Bahn-Layouts wie diversen optischen Gestaltungselementen wählen. Das sorgt für eine breite Perspektive, Abwechslung und pflegt Toleranz für eine breite Herangehensweise, wie man eine Bahn bauen und gestalten kann...





GOKARLI *rennbahnshop*

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

WIR SEHEN UNS IN NO.56!



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.