

Jim Hunt Magazine®

57



Ford Capri Turbo ^{DRM} GRUPPE 5

ALFA GTA Metallfahrwerk + BMW 2002 + Designversionen +



Editorial

Jim Hunt Magazine®

Warmer Sommer adieu, heißer Herbst kommt

Die Sommerpause verbringt jeder so gut es geht. Ausspannen, Wärme und Sonne genießen. Trotzdem nerven der Krieg, die Einschränkungen und Corona gibt es auch noch. Wir werden sehen, wie das alles weiter gehen wird. Die (Energie)preise steigen brutal wie noch nie. Wird es irgendwann auch unser Hobby betreffen und sehen wir uns genötigt einen Verbrauchstest bei Slotcars zu bringen? Fahren manche gar nicht mehr oder nur noch eingeschränkt, weil sie sich die Stromkosten nicht mehr leisten können? Kein lustiges Thema sondern brutaler Ernst und wir mögen gar nicht mehr zuhören, was in der Politik alles dazu diskutiert wird, weil es die Laune schlecht macht und das möchten wir in solchen Zeiten schon gar nicht. Konzentrieren wir uns auf die neue Ausgabe und die Inhalte. Carrera hat im Sommer den Jägermeister Capri als Designversion aufgelegt. Glückwunsch zum längst fälligen Gruppe 5 Ford. NSR legt auch einen orangefarbenen 917-10K auf, die brutale Maschine, die vor dem Einsteigen ins Cockpit durchaus einen Schluck aus der Wolfenbüttler Kräuterpulle verlangen würde, um sich Mut anzutrinken. Das wäre fatal, egal ob im Capri oder im Interserien Teil. Auch im Fiat 500, denn wir fahren alles nüchtern. Damit meinen wir kein scheinheiliges Vernunft-Gerede, um dem Mainstream hinterher zu hetzen. Nein, bei uns darf jeder sein, wie er ist. Wer beim Slotten zu viel Alkohol trinkt verliert die

Konzentration und schießt seine Autos in der Bande kaputt. Das gefährdet nicht immer Menschenleben, aber es ist einfach schade um die schönen Rennwagen. Es soll Renn-Unfälle mit Personenschaden gegeben haben, wenn Streckenposten viel zu nahe standen (betrunken?) und das abfliegende Geschoss mit Mach2 die Ideallinie verließ. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob man sich beim Slotten volllaufen lassen möchte. Also schön nüchtern der Spur folgen. Das geht „ohne“ besser als mit. Trotzdem sei jedem selbst überlassen, wie er die Slotwirtschaft ankurbeln möchte, weil es Havarien durch Alkohol am Regler gibt. Wenn wir schon beim süßen Leben sind. Ralf hat uns seine Monaco Bahn gezeigt und wir geben sie schön aufbereitet in unserer Rubrik BahnOrama an Euch weiter. Viel Freude damit und vielen Dank an Ralf für sein Engagement. Eine Geschichte, die mir persönlich sehr am Herzen liegt: Gehen Slotcars, Bahn und Haustier miteinander? Die Rubrik „Was ist da los“ schildert persönliche tierische Eindrücke aus der Jim Hunt Redaktion, meinem Leben mit Tieren und der Verknüpfung mit der gemeinsamen Passion. Eine Story zum Schmunzeln, Genießen und Nachdenken. Ganz groß: Der 2002er BMW von BRM im Europamöbel Design. Manchmal holen dich schöne Erinnerungen aus der Kindheit ein. Revoslot hat den Alfa GTA, das klassische Gerät in 1zu32. Wir bekamen die Whitekit

Version und nahmen die kreative Herausforderung an. Jim Hunt hat ihn in einem speziellen Design gestaltet und hofft, es gefällt Euch genauso gut wie uns. Wenn nicht, auch egal. Wir geben den italienischen Klassiker nicht mehr her und fahren die Bella Machina selbst. Der Lack hält und sieht dabei verdammt gut aus. Dann kommt noch ein ganzes Feuerwerk an frischen Designversionen. Es macht immer wieder Freude bewährte Konzepte in völlig neuen Lackierungen und Ausführungen zu entdecken. Egal aus welche Epoche die Rennwagen stammen, ob sie aktuell noch fahren oder noch kurz davor sind, interessante Klassiker zu werden oder es längst sind. Lasst es auf der Bahn krachen, solange wir noch bezahlbaren Strom haben.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.57!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim Hunt Magazine®

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Ford Capri Jägermeister von Carrera

Was ist da los?

Slot dog and cat

Bahnorama

Monaco Ralf

Tracktests

Rundstrecke:

- Porsche 991 RSR
- Corvette C8R Sebring
- Ford Capri 2600LV Rallye
- Porsche 997 RSR Brumos Duo
- Dreierlei: Abarth 500 Assetto Corse
- Alfa GTA mit Metallfahrwerk
- BMW 2002 in 1zu24



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)



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Slotdevil 20243050 Carrera Tuning Kit C50

Es gibt ein Komplett Kit für Carrera D132/Evolution bei Slotdevil. Als Basis gibt es einen kräftigen Motor 7024-3 Motor mit einem 9 Zähne Ritzel in Kombination mit einem 27 Zähne Kronenrad. Alles wandert auf eine präzise Vorder- und Hinterachse mit Stegfelgen 18,5x10mm, Gleitlager hinten und Synthetik Reifen. Unter dem Strich hat das mehrere Vorteile: Alles läuft sauberer und präziser. Es gibt die Möglichkeit andere Tuning Getriebe oder Felgen(größen) zu fahren. Die vorliegenden Teile im Set orientieren sich an der Serien Felgengröße von Carrera. Wer damit gegen andere Serienwagen antritt, hält zwar die Felgendurchmesser ein, ist aber mit Sicherheit schneller, kraftvoller und präziser unterwegs. Die Lochfelgen können mit passenden Einsätzen bestückt werden. Oder man zerlegt die Original und passt sie ein. Fortgeschrittene Schrauber machen das ohne Probleme. Die Autos lassen sich jetzt auf die Bahnverhältnisse und Fahrstil abstimmen. Eine einfache aber effektive Lösung für all jene, die mehr Leistung aus den Rennwagen herausholen möchten, ohne zu deutlich aufwändigeren Maßnahmen greifen zu müssen. Alles passt ans Serien Slotcar. Der Umbau gestaltet sich einfach. Die mitgelieferten Maden-schrauben für Felgen und Getriebe benötigen einen passenden 0,9er Inbus.

www.slotdevil.de



DAS Komplett Kit



Jim's Universum

Slotdevil 20243053 Carrera Tuning Kit C53

Eine kleinere Version für Carrera D132/Evolution bildet das C53. Ohne Motor. Es gibt dafür ein 9 Zähne Ritzel in Kombination mit einem 27 Zähne Kronenrad. Alles wandert auf eine präzise Vorder- und Hinterachse mit schönen BBS Stegfelgen 18,5x10mm, Gleitlager hinten und Synthetik Reifen. Die Vorderachse läuft mit Sprengung außen. Dadurch kann sich das Vorderrad unabhängig vom anderen in Kurven drehen. Eine Art Differential damit der Vorderwagen noch ruhiger läuft und die störende Reibung einer Starrachse komplett wegfällt. (Wir berichteten...) Gleiche Vorteile wie beim C50 Set, nur ein abgespeckter Version und eben mit der raffinierten Vorderachse. Wer also mit dem Carrera E200 Serienmotor bleiben möchte, aber in den Genuss von Tuningritzel und präzisen Alufelgen kommen möchte, die erste Wahl. Auch hier: Alles passt ans Serien Slotcar. Der Umbau gestaltet sich einfach. Die mitgelieferten Madenschrauben für Felgen und Getriebe benötigen einen passenden 0,9er Inbus.

www.slotdevil.de



DAS Basis Kit





[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

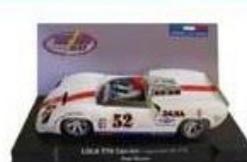
Aktualisiert: 04/09/17

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

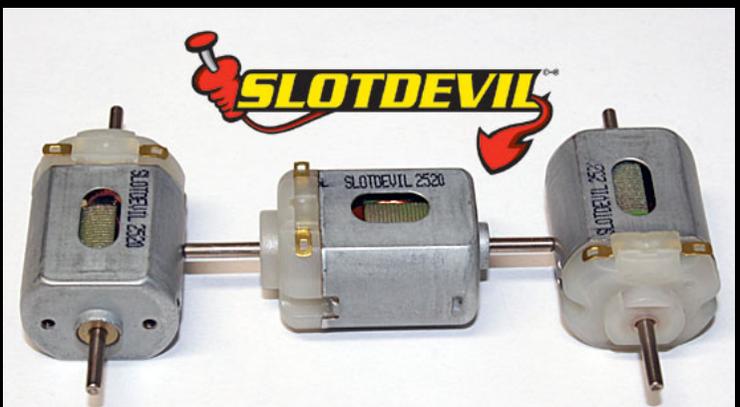
Jim Hunt Magazine®

Slotdevil Motor 2520 schließt eine Lücke

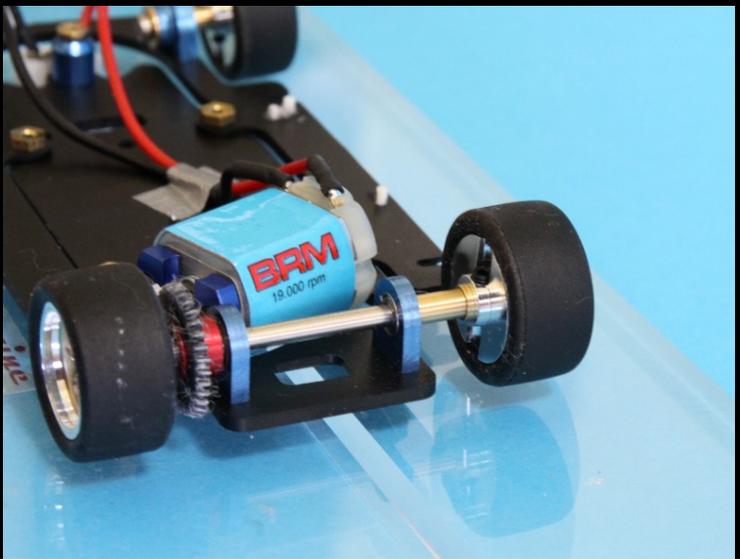
Kurze 13D Slotcar Motoren für die bei Carrera 1/24 üblichen 18 - 20 Volt hat es unseres Wissens nach bisher noch nicht gegeben. Diese Lücke schließt jetzt der neue Slotdevil 2520 Motor. Damit ist es erstmalig möglich, Fahrzeuge, die chassisseitig für die Aufnahme kurzer 13D Motoren konzipiert sind, zusammen mit serienmäßigen 1/24 Carrera Fahrzeugen auf einer Bahn und mit einem Netzteil zu betreiben.

Idealer Motor zur Umrüstung beliebter 1/24 BRM und TTS Fahrzeuge wie z. B. Autobianchi, Alfa Romeo, BMW 2002, Ford Escort, Fiat Abarth, Opel Kadett, Mini Cooper, NSU TT, Renault Alpine, Renault R8, Simca 1000, VW Scirocco usw. zum gemeinsamen Betrieb mit Carrera 1/24 Fahrzeugen auf einer Bahn mit den dort üblichen 18-20 Volt. Auch viele 1/32 Serienfahrzeuge diverser Hersteller lassen sich so mit 18 Volt Netzteilen für Carrera 1/24 betreiben.

Achtung, das ist kein Tuningmotor zur Leistungssteigerung. Mit nur 20000 U/Min und bescheidenen 100 g*cm Drehmoment verhält er sich bei 18 Volt genau so, wie die gängigsten Serienmotoren der Slotcars bei 12 Volt. Die damit auf 18 Volt umgebauten Fahrzeuge sollen sich im Fahrverhalten und Leistung möglichst wenig von ihren serienmäßigen 12 Volt Brüdern unterscheiden.



Eine gute Idee: ein neuer Slot Devil Ersatz Motor 2520, damit man mit 1zu24er BRM Autos auf Carrera 124er Bahnen mit deren 18 Volt Versorgung konkurrenzfähig zurecht kommt. Das Fahrverhalten der BRM Autos leidet unter dem Umbau nicht. Sie fahren weiterhin authentisch wie mit ihren 12 Volt Motoren. Vorteil: Man kann im Mischbetrieb mit Carrera Autos mit gleicher Energiequelle antreten.



DRM Zeitreise

Carrera Orange



FORD CAPRI ZAKSPEED GR.5

Jim Hunt Magazine®

Ford Capri Zakspeed turbo

Jim Hunt Magazine®

Eine neue Designversion ist gekommen und klar, sie war mehr als fällig. Der Gruppe 5 Capri aus der legendären Deutschen Rennsport Meisterschaft DRM als orangefarbige Gefahr: das Jägermeister Geschoss ist da und Carrera hat mit Ihm einen sehr großen Wurf

gelandet. Das solide Auto hat genau die Nehmerqualitäten, die es braucht um bei dieser Meisterschaft zu bestehen. Bei der DRM flogen damals richtig die Fetzen. Die Zuschauer liebten das Spektakel und die mit Turbos aufgeladenen Feuer speienden Monster auf

der Strecke boten das nötige Entertainment. Wilde Typen im Cockpit schenkten sich nichts und fuhren mit Haken und Ösen, das Messer zwischen den Zähnen auf Kampflinie. Die Qualitäten des Capris haben wir schon in früheren *Ausgaben #36 #40* u.a. ausführlich



Bei den legendären Gruppe 5 Schlachten der DRM darf einer auf keinen Fall fehlen. Der Capri Turbo von Zakspeed war der Exponent bei der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Im knalligen Jägermeister Kult Design ein Muss für jeden Fan der unvergesslichen Serie. Carrera hat mit dieser neuen Designversion mit Orange ins Schwarze getroffen. Ein Muss für jeden Fan. Breite Backen, breite Räder und wunderschöne Tiefbettfelgen



Ford Capri Zakspeed turbo

Jim Hunt Magazine®

beschrieben. Er fährt wirklich gut und auch ohne MTS. Also mit ausgebauten Haftverstärkern kann er pur auf die Strecke. Er kann es richtig. Seine breiten Slicks halten ihn auf Zug, lassen ihn in Kurven präzise auf der Ideallinie. Egal ob man ihn a) mit analogem Setup als

Evolution oder b) als Digital132 fährt. Er liefert voll ab. Die analogen Fans werden sich am Evolution erfreuen, die seit geraumer Zeit wieder mit Licht an den Start gehen. Eine feine Sache an der Heimbahn wie im Club, wenn alle die identische Fahrzeugkategorie aus dem

gleichen Rennstall einsetzen. Jetzt lassen wir die Bilder sprechen und viel Freude mit dem orangefarbenen Ford DRM Boliden. Nichts wie rein in den Rennfahrerdress, Kotletten unter die Sturmhaube zwängen und den Startknopf drücken. Das summen des mit Turbo aufge-



Aggressiver Blick, die äußeren Lampen sind abgeklebt, es funktionieren nur die inneren Frontscheinwerfer. Ziel die maximale Zentralisierung des Schwerpunkts bis ins letzte Detail. Das feuer-speiende Auspuffrohr im Querformat lässt beim Herunterschalten die Turboflammen seitlich aus dem Schweller züngeln. DRM Gruppe 5 Autos sind ein Schauspiel der ganz besonderen Art.



Ford Capri Zakspeed turbo

Jim Hunt Magazine®

ladenen Zakspeed Motors macht schon im Standgas Laune. Warmlaufen lassen und dann nichts wie raus auf den Nürburgring. Einrollen. Die Mechanik braucht ihre Einlauf Phase. Ölservice der beweglichen Mechanik vorher an der Box, versteht sich von selbst.

Langsam dreht der Capri Motor im E200 Block immer weiter hoch. Die Reifen werden warm und halten immer mehr was sie versprechen. Grip ist angesagt, was bei der Breite der Heckschlappen kein Wunder ist. Vorher mit Klebeband abziehen, wenig Zauberöl aus dem Old-

timerbereich einmassieren: Schon ist Beschleunigung etwas Anderes als vorher. Das ausgebaute MTS ist eine gute Idee, denn in den 80ern fuhr man ohne Filter, so wie man Reval rauchte. Alles Vollgas. Immer volles Risiko. Keine Reue. So lebte und nur so gehört es sich



Vertraute Capri Formen aus dem Straßenbild sind am Rennwagen gut zu erkennen. Ein Argument mehr, warum die Serie bei Fans großen Anklang fand. Man sah bekannte Fahrzeuge im stark modifizierten Renntrimm und konnte sich damit identifizieren, träumen. Das mächtige Flügelwerk um den Basis Ford setzt das i-Tüpfelchen auf. Dazu gewaltige Schlappen auf wunderschöne BBS Felgen. Es waren wilde Zeiten. Man durfte sagen, was man dachte. Jägermeister trinken, ohne dass sich jemand daran störte. Das ist nichts für Kinder reichte als klare Ansage, dass es nur Erwachsene trinken dürfen. Freiheit ohne dem verzogenen Helikopter Theater von heute.



Ford Capri Zakspeed turbo

Jim Hunt Magazine®

bei der DRM. Heute erst Recht. Das ganze neue Reglementierte nervt. Es gibt kein –Innen als Floskel. Es gibt ihn und sie. Die dazwischen machten das für sich selbst aus. Es muss nicht immer jeder wissen und gut finden, was andere machen. Wir leben Individualität

und lassen es im Capri richtig krachten. Motoröl warm, Reifen auch. Voll aufs Bodenblech. Das Turboloch ist kurz und schon tritt mich ein Elch ins Kreuz. Der Zakspeed marschiert brutal nach vorne. Der Reifen Service lässt die Kraft direkt auf die Strecke fließen. Es

katapultiert mich nach vorne. Wahnsinn! Es geht auf Zug durch alle Kurven, Radius egal. Der Capri liegt sagenhaft und ich lote die Bremspunkte immer später aus. Carrera hat auch beim Orangenen wieder Gas gegeben. Ich auch. Wolfenbüttel feiert meinen Sieg.



Flink wie Dammwild geht es ums Eck und dann voll auf die Start Ziel hinaus beschleunigen . Ich puste das Start-Ziel Haus an. Am Ende der Geraden leuchtet beim Herunterschalten eine zwei Meter lange Flamme aus dem Quer Rohr unter meinem Seitenschweller. Woah! Das war ein echt optimistisches Bremsmanöver, dem Größenwahn sehr nahe. Der Capri liegt wie ein Brett und macht das alles mit. Ich bin glücklich und es stört mich nicht, dass die Boxencrew das Sponsorengetränk trinkt. Ich sehe im vorbeifahren, dass jeder eine grüne Flasche in der Hand hält. Alles läuft gut.



FORD CAPRI

RS2600 Rallye



Jim Hunt Magazine®

LES CHARLOTS RACING TEAM

Rallye

Ford Capri RS2600



Jim Hunt Magazine®

Der SRC Ford Capri ist ein wunderschön gefertigtes klassisches Rennauto. Die Details von außen bis innen in die kleinste Ecke des Cockpits bringen zum Staunen und begeistern auf der ganzen Linie. Hier sind Leute am Werk, die mit viel Leidenschaft ihren Job machen.

In der letzten Ausgabe präsentierten wir den Le Grand Bazar Capri in der Rundstrecken Version. Das Rennauto der damaligen Schauspieler- und Künstler Truppe „Les Charlots Racing Team“ kam bei sehr vielen Lesern und Follower auf facebook und instagram

sehr gut an. Viele kennen wohl noch das Original von damals. einer Truppe aus französischen Schauspielern und Musikern. Sie formierte sich im Jahr 1966. Mitglieder des lauten Zusammenschlusses waren Gérard Rinaldi, Gérard Filippelli, Jean Sarrus, Luis



Breite Alufelgen mit Slicks stehen satt in den ausgestellten Radhäusern. Die Hinterachsentsenkung benötigt Freiraum für die Reifen im Radhaus. Damit nichts bremst, es soll ruckfrei und schnell nach vorne gehen. Das vordere Dreiecksfenster habe ich bei der Fahrt offen. Es wird im Cockpit warm bei den vehement hohen Drehzahlen. Der Jethelm schützt klassisch und lässt Fahrtwind zu. Ich liebe den historischen Motorsport. Die Fans flippen total aus, wenn wir schräg mit voller Drehzahl an ihnen vorbeidriften. Wie früher ist es ihnen egal, ob es Steinchen hagelt. Hauptsache die Emotionen stimmen. Die sind beim SRC Capri voll da und lassen manche Freudenträne kullern.



Rallye

Ford Capri RS2600



Jim Hunt Magazine®

Rego und Jan-Guy Fechner. Die Truppe war neben der Rundstrecke auch bei Rallyes unterwegs. Konsequenter- und logischer-weise dann mit einem Sitz mehr für den Beifahrer, denn irgendwer muss ja den Aufschrieb vorlesen, damit der Pilot weiß, wo es lang geht. Das ist zudem unterhaltsamer als wenn man

alleine im Kreis fährt. Klar sind da die anderen auf der Strecke. Aber soziale Kontakte hat man eher im Rallye Cockpit. Zudem ist diese Disziplin anspruchsvoller, weil der kleinste Fehler endet nicht im Kiesbett, sondern meist viel übler an einer Wand, in einem Graben oder einer Schlucht oder am nächsten Baum. Der Capri

stammt aus der Zeit der wilden Heckschleudern mit Hinterradantrieb und richtig Druck aus dem Sechszylinder, der sehr schön klingt. Der C2 Side-winder von SRC im kompakten Gehäuse mobilisiert 140gcm Drehmoment bei sportlichen 26000 Touren Drehzahl Maximum. Das Sidewinder Getriebe mit roten



Es geht auf Schotter bergab, ich stelle den Capri vor der nächsten Kehre kurz an und nutze den Lastwechsel für einen fulminanten Schwung mit kontrolliert ausbrechendem Heck durch die lange Links. Es geht wieder hinaus auf schlechten Bergstraßen Asphalt. Der Capri zirkelt präzise um die Mauer und biegt maximal auf Attacke getrimmt auf die kurze Gerade. Mein Beifahrer liest mir gerade das Datenblatt vor. Wir haben es im Handschuhfach gefunden und fahren die Strecke eine Weile nach Gefühl. Die breite Spur des RS kommt mir dabei sehr entgegen.



Ford Capri RS2600



Jim Hunt Magazine®

Kronrad setzt die Leistung spontan um, so dass genügend Potential für Drifts bleibt, die im Rallyezirkus nicht unbedeutend sind. Dabei begnügt sich der Capri RS2600 Motor mit mageren 12 Voltan Kraftstoff in seinen sechs Brennräumen. Alles dreht in Stahlachsen,

hinten in Messingradlagern. Vorne ist die Achse in ihrer Höhe einstellbar. Je nachdem wie man den Wagen haben möchte: Lockeres Heck und schnell auf Geraden oder präzise wie ein Scalpel in Kurven aber auf langen Geraden etwas nervöser in der Top Speed. Alles nach

Streckencharakter einstellbar. Der Antriebsstrang im Chassis lässt sich von oben über Kreuzschlitzschrauben in seiner Labilität verändern. Die Karosserie muss dafür abgenommen werden. Machbar. Ich werde angezählt und will auf die Wertungsprüfung. Vollgas!



Es geht mit Karacho durch die engen Mauern, vorbei an den Flics. Aus dem Doppelrohr unter dem Schweller kommen laute Töne und blaue Flammen. Die Mauer schützt das Schuhwerk des Herren in Uniform. Ein französischer Feuerwehrmann könnte im Zweifelsfall helfen. Der Capri bleibt präzise auf Kurs und lässt sich überall hin dirigieren, wie ich es haben möchte. Auf losem Untergrund profitiere ich von den Fahrwerksvorzügen. Obwohl ich mit Slicks fahre geht es mit sanften Schwüngen zügig durch alle Richtungswechsel. 26000 Touren unter Volllast klingen dabei himmlisch schön. Ich liebe die alten Zeiten.





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

ALFA ROMEO GTA



Revoslot hat jetzt den Alfa mit Metallfahrwerk in 1zu32.
Jim Hunt bekam ein Whitekit und nahm die Challenge an.
Unser Farbkonzept für den schnellen Italiener.

Alfa Romeo GTA

Jim Hunt Magazine®

Alfa GTA, welch bombastisches Rennsport Gerät aus Bella Italia. Ganz tiefe Emotionen werden wach. Das tiefe Ansaugeräusch grummelt sofort durch den Kopf. Alfa sehen perfekt aus, rassig, sinnlich und elegant. Dazu der Klang des Motors, die Drehzahlen und das

atemberaubender Originalität in Szene gesetzt hat. Wir berichteten und jetzt die Sensation: Das Auto in klein. Mit Metallfahrwerk, vier Radkugellagern, geschraubter Standard bei Achsen, Getriebe, Motor, L-Kiel. Einzelradaufhängung vorne. Ein labiles Fahrwerk, das in sich

entkoppelt arbeitet. Dazu vier metrische Schrauben zur Entkoppelung der Karosserie. Die muss schön locker sitzen, damit der Alfa seine Magie auf der Strecke ausspielen kann. Bevor wir dazu kommen muss das Whitekit erst lackiert werden. Revoslot bietet bis jetzt



Silber in Hochglanzoptik und eine gelbe Front als schnelles Erkennungsmerkmal. Wenige Sponsorsticker und Startnummern. So pur fuhr man damals klassisch Autorennen. Die Scheinwerfer haben wir mit X-Tape vor Glasbruch gesichert.

alles verschmilzt zu einem Gesamtpaket, das für Fans italienischer Automobile zur Perfektion verklärt wird. Wie haben die Italiener von Revoslot den Kleinen hinbekommen? Der Marke gehört auch BRM, die den klassischen Alfa schon vor geraumer Zeit in 1zu24 in



Alfa Romeo GTA

Jim Hunt Magazine®

drei Fertigversionen an: Rot, Gelb und Blau. Der Jim Hunt Alfa muss anders sein. Die Entscheidung fiel für Silber mit gelber Front. Dezent und schnell soll er werden. So wie Autos damals ausgesehen haben. Startnummern und minimal Sponsorensticker. Der Pilot bekam einen grünen Rennoverall angezogen. Einen gelben Helm und eine Brille auf, damit die Sonne nicht blendet. Der Käfig im Innenraum wurde auch gelb, damit ein Kontrastpunkt zum dominanten Silber entsteht. Sorge: die Alfa Augen. Hier hat der Tuner etwas großzügig beim Radius gearbeitet. Jim Hunt ka-

schiert den Fehler durch einen schwarzen Kühlergrill und schwarze Scheinwerfereinfassungen. Dadurch wirken sie kleiner und die eingeklebten Lampenläser reichen von Durchmesser. Die Optik wirkt stimmiger als vorher. Eine einfacher Sache, die jeder nachmachen kann, wenn die zu großen Augen stören. Auf der Strecke braucht der Alfa etwas Einfahrzeit, bis man ihn auf maximale Drehzahl und Potential bringt. Die Technik wird geschmiert, Leichtlauföl und Fett auf die bewegliche Mechanik für mehr Dynamik. Das Einstellen der Felgen/Achs-Spacer verlangt nicht nach viel

Aufmerksamkeit. Ihr perfektes Leichtlaufspiel ist schnell eingestellt. Ein 1,5er Inbus ist dazu nötig. Der hintere Unterboden an der Alfakarosse muss eingeklebt werden. Es ist ratsam das Plastikabschlussteil zum Chassis hin etwas zu feilen, damit es der Aufbau den Unterbau nicht berührt. Dann läuft der Alfa besser und auch leiser. Die Reifen vorne haben wir mit Klarlack versiegelt. Die Hinterräder bekamen eine ausführliche Pflege mit Klebeband Abziehen und Oldtimeröl, das deren Geschmeidigkeit und Gripp deutlich verbessert. Beim Tritt aufs Bodenblech kommen wunderbare Töne



Wir lassen die sinnliche Karosserieform sprechen und bringen wenig Farbakzente an den Alfa GTA. Die typischen Lochfelgen bekamen seidenmattes Schwarz, das mit den Spiegel und Wischern und Kühlergrill einen kräftiges Ausrufezeichen zum dezenten Silber setzt. Der gelbe Käfig lockert auf.

Alfa Romeo GTA

Jim Hunt Magazine®

aus dem modifizierten Vierzylinder. Das tiefe Ansaugergeräusch macht mich glücklich. Präzises Fahrverhalten im Alfa - mit bekannter 50zu50 Gewichtsverteilung - zaubert ein Lächeln unter meine feuerfeste Maske. Ob-

wohl es kuschelig warm wird im Fahrerdress, kommt starke Gänsehaut auf. Positive Erregung, weil die Maschine so dreht, läuft und Emotionen frei setzt, wie es nur Italiener können. Der Anglewinder Motor hängt

sauber am Gas und dreht bis 21000 Touren. 200gcm Drehmoment stehen an. Was bei Revoslot gefällt: authentisches Fahren mit 12 Voltan Kraftstoff. Eine schöne Sache, nicht nur fürs Auge. Wichtigster Tipp:



Karosserie Entkoppelung. Sitzt sie schön labil, lässt sich der GTA wunderschön fahren. Sein Heck lässt sich bei Bedarf per Gaspedal anstellen, oder er läuft präzise auf der Kampflinie. Die satte Straßenlage durch Metallfahrwerk und solide Komponenten unter der Haube liefern viel Performance. Wer sich richtig ins Technische fuchsen will, findet viel Tuning Potenzial. Unsere Lackierung gefällt mir sehr gut. Ich bin zufrieden mit der Arbeit und dem zeitgemäßen Style meines Alfas. Er soll durch den Fahrer im Cockpit im Rennen auffallen, nicht durch eine laute Lackierung.

Jim's Design Tipp: Die zu großen Scheinwerfer bremsen wir mit schwarzer Farbe an Kühler und Lampeneinfassungen aus. So wirken sie kleiner und stimmiger im Blickfeld.



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

Carrera hat den 991 RSR und die Corvette C8R Sebring am Start. Wir fahren und zeigen Euch beide Designversionen und präsentieren ihre optischen Highlights.



SILVER STARS

PORSCHE 991 RSR

CORVETTE C8R Sebring



Porsche 911 RSR

Jim Hunt Magazine®

Was soll man Neues über ausgezeichnete Dauerläufer berichten? Wir bleiben trotz ihrer allseits bekannten Vorzüge nicht bei der Farbe Silber stehen. Der Porsche 911 RSR ist eine Wucht auf der Strecke. Optisch wie dynamisch setzt er die Messlatte verdammt hoch, so

wie man es von einem Zuffenhausener erwartet. Der traditionelle Elfer in der neusten Generation ist eine Siegmachine und seit seiner Vorstellung auf der Nürnberger Spielwarenmesse vor ein paar Jahren (ja da gab es noch kein Corona und die Messe fand noch

normal statt) konnten wir das Auto zum ersten Mal live sehen und sogar das Original stand am Stand. Die neue Quantum Version in silber, schwarz und grün ist ein Hammerstück vor dem Herren und mit ausgebautem MTS fahren wir ihn mit einem dicken Grinsen unterm





Porsche 991 RSR

Jim Hunt Magazine®

Helm. Der Motor kommt gut aus dem Drehzahlkeller und drückt den Porsche vehement und zugleich kontrolliert durch sein Spektrum, dass es eine Freude ist. Mit angeschliffenen Reifen geht es noch eine Spur präziser und schneller. Wir haben sie dezent angeschliffen, damit ihr kompletter Querschnitt auf der

Bahn aufliegt. Spezialöl und Klebeband halten den Grip bei Laune. Das entlockt dem RSR noch ein paar Extra PS. Wir fahren den analogen Rennwagen der Evolution Linie mit Licht. Eine digitale 132er Version ist auch zu haben. Wer mehr über den Wagen nachlesen möchte, muss sich nicht weit in früheren Jim Hunt ##

vertiefen. Der RSR war und ist regelmäßiger Gast bei uns. Carrera hat mittlerweile einige beachtliche Versionen aufgelegt, was auch gut so ist. Wir haben so gut wie alle gezeigt und vorgestellt. Grund: Jede sieht klasse aus und hat es verdient hier bei uns gezeigt zu werden.



Schwarz, Silber und Grün: eine interessante Farbkombination für dezente Dynamik. Es hält die Waage aus Understatement und Auffallen. Der RSR ist auf der Strecke ein super Gerät, genauso wie seine Design Vorgänger. Mit wenig Aufwand bekommt man ihn auch ohne MTS für die Heimbahn flott, damit man sich pur den Kräften der Physik stellen kann. Diese Challenge darf es schon sein, möchte man sich mit Gleichgesinnten duellieren und das Heck auf Ideallinie dirigieren. Fahren alle seriennah, kann man sich aufwändige Umbauten und Tuningmaßnahmen sparen.



Corvette C8R Sebring

Jim Hunt Magazine®

Die aktuelle C8R aus den Staaten bekam für den Einsatz in Sebring statt der gelben Applikationen die identischen Streifen in Rot. So zeigt sie ihr Gesicht, hat einen klaren Wiedererkennungseffekt. Zugleich zeigt Chevy etwas Neues. Ihr Fahrverhalten ist identisch mit

den beiden erst kürzlich vorgestellten Le Mans Versionen. Sie liegen nur wenige Ausgaben zurück und wir haben die C8R in beiden Lackierungen und Maßstäben vorgestellt. Ihr werdet sie zum Nachlesen finden, falls jemand als neuer Leser zu uns stoßen sollte. Auch die

C8R fahren wir pur, also ohne MTS und ohne Rückstellfeder am L-Kiel. Auch sie rollt als Evolution analog mit Licht über unsere Rennstrecke. Es gibt sie selbstverständlich auch in Digital132 und als Digital124. Qualitativ hat Carrera mit dem Chevy richtig einen raus



Tiefer Schwerpunkt, breite Spur und langer Radstand. Die C8R hat alle Parameter um die Strecke so schnell wie möglich unter die Slicks zu nehmen. Sie rollen auf schwarzen Feinspeichen Rennsportfelgen. Vier Messingradlager bieten einen langlebigen Rundlauf. Leichtlauf-Öl macht sie noch dynamischer. Spezielles Gleitmittel aufs Getriebe und schon gehts noch besser als mit der serienmäßigen Schmier- und Ölpackung.



Corvette C8R Sebring

Jim Hunt Magazine®

gehauen. Die tolle Verarbeitung und die optischen Details sind eine Klasse für sich. Dazu die soliden Nehmerqualitäten und das sehr ausgewogene und klar durchschaubare Fahrverhalten. Es macht sehr viel Freude die Vette am Limit zu bürsten und fordern. Sie

macht fast alles mit, auch in interessanten Geschwindigkeitsbereichen. Stellt man die Entkoppelung der Karosser durch Lösen der Schrauben her wird noch mehr Potential wach. Greift man tiefer in die Trickkiste und setzt eine kleine Feile zur Verjüngung diverser

Kontaktpunkte zwischen Karosser und Chassis ein, geht noch mehr. Wir fahren bei Jim Hunt die Autos im seriennahen Trimm. Nachvollziehbar für alle. Profis setzen höhere Maßstäbe an, aber darum geht es viele Lesern nicht. Sie wollen fahren, fahren, fahren.





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

Zweimal AMG GT3 blau gelb

Jim Hunt Magazine®

Neue Designversionen | schnelle NSR Mercedes



Rundstrecke

AMG GT3

BILSTEIN #3 und #9



Weit aufgerissene Augen, großer Mund. Der AMG GT3 ist optisch eine imposante Erscheinung. Fahrdynamisch auch. Kurven aller Radien kann er genauso gut wie lange Geraden.

Zwei Designversionen der ganz schnellen AMG GT3 Benzen kommen neu von NSR. Die beiden tief wummernden Geschosse mit Bilstein als Hauptsponsor treten in blau gelb an. Die Qualitäten des kompakten und breiten und tiefen und schnellen und bombastischen Superbenz hat Jim Hunt Magazine mehrfach vorgestellt.



Rundstrecke

AMG GT3

Jim Hunt Magazine®

BILSTEIN #3 und #9



Der exponierte Flügel drückt die Kraft auf die Hinterräder. Der Achtzylinder hat richtig Druck, was NSR unter der Haube perfekt wieder gegeben hat. Drehmoment und Durchzugskraft, wie man es sich im Fahrersitz wünscht.

Die GT3 Wagen gibt es schon einige Zeit. Sie haben seitdem nichts an ihrer Attraktivität noch an ihrer Schlagkraft auf der Rennstrecke eingebüßt. Viel Spaß mit den Bildern und falls jemand technischen Nachholbedarf hat, frühere Ausgaben unseres Download Archivs helfen auf jeden Fall weiter.



Rundstrecke

AMG GT3

BILSTEIN #3 und #9



Tim Hunt Magazine®



Langer Radstand und tiefer Schwerpunkt lassen atemberaubende Geschwindigkeitsbereiche zu. Das einstellbare Fahrwerk bietet Abstimmungsmöglichkeiten wie man sie braucht.

Die Suchfunktion im pdf Formal kann hilfreich sein. Motorsport hat mit Aktivität zu tun. Go for it. Es gibt mittlerweile eine Vielzahl an Versionen von NSR. Da wird jeder fündig werden. Die beiden Blau-Gelben sehen besonders gut aus. So wie die anderen auch. Qual der Wahl. Alle nehmen! Das kürzt den inneren Konflikt ab. Man kann nie genug Rennwagen haben.



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

BMW 2002



BRM's heiße Designversion des starken Bayern geht ins 1zu24 Rennen. Jetzt mit breiteren Backen und einem Sponsorenlook, den viele noch kennen.

BMW 2002



Jim Hunt Magazine®

Er war die Legende der Münchner Autobauer. Die 02er Serie - als Vorgänger des später erfolgreichen Dreiers - mischte in den späten 60ern und weit in die 70er die Rennstrecken auf: Rundstrecke, Berg, Rallye. Er konnte

alles. BRM hat den BMW längst entdeckt und sehr schön gebaut. Die aktuelle GS Tuning Designversion mit Europamöbel als Hauptsponsor kommt im frischen alpinweiß mit blauer Kriegsbemalung. Er gibt den Spirit

dieser tollen Zeit perfekt wieder. Weit ausgestellte Radhäuser zur Unterbringen der breiten Slicks, die durch die erweiterte Spurbreite mehr Platz brauchen. Dazu ein mächtiger Pflug am Bug, der den Wind zur Seite



Sehr breite Backen, tiefe Straßenlage und angriffslustig in jeder Fahrsituation. BMW 2002 von GS Tuning powered by BRM .

schaufelt und den BMW im Rückspiegel sehr mächtig erscheinen lässt. Stoßstangen gab es nicht, das was unnötiger Ballast. Im Innenraum ein Käfig, der den Piloten im Falle eines Falles schützt. Als Räder verbaut BRM vier klassische Tiefbett-Alus mit polierten Hörnern. Die blau lackierten Feinspeichen sehen spitze aus. Unter dem Schweller sitzt das Flammrohr, das den Weg vom Frontmotor nach hinten abkürzt und seine

BMW 2002



Jim Hunt Magazine®

Abgase seitlich frei setzt. Der Sound der BMW ist sehr speziell. Das Grollen kennt jeder Fan bestens. Es war durch schiere Kraft keine Seltenheit, dass er sein Heck in Kurven auch mal schräg präsentiert. Der 2002er hat dazu einen langen Radstand. Trotz ausladender Breite

ist seine Spur in Relation recht schmal und die bietet eine sehr herausfordernde Fahrweise im Grenzbereich, möchte man zugleich auf der Ideallinie einen sauberem Strich fahren. Das entkoppelte Fahrwerk und die vier Radkugellager steigern die Performance. Ist es richtig

Eingestellt, kann man es im BMW sagenhaft krachen lassen. Der Anglewinder Motor schaufelt angemessen Kraft auf die Hinterachse, wie es sich für BMW mit Heckantrieb traditionell gehört. Die Motorleistung kommt mit sparsamen 12 Voltan Kraftstoff aus, was in



Rückspiegel mal anders. Schöne Speichen Alus.



BMW 2002

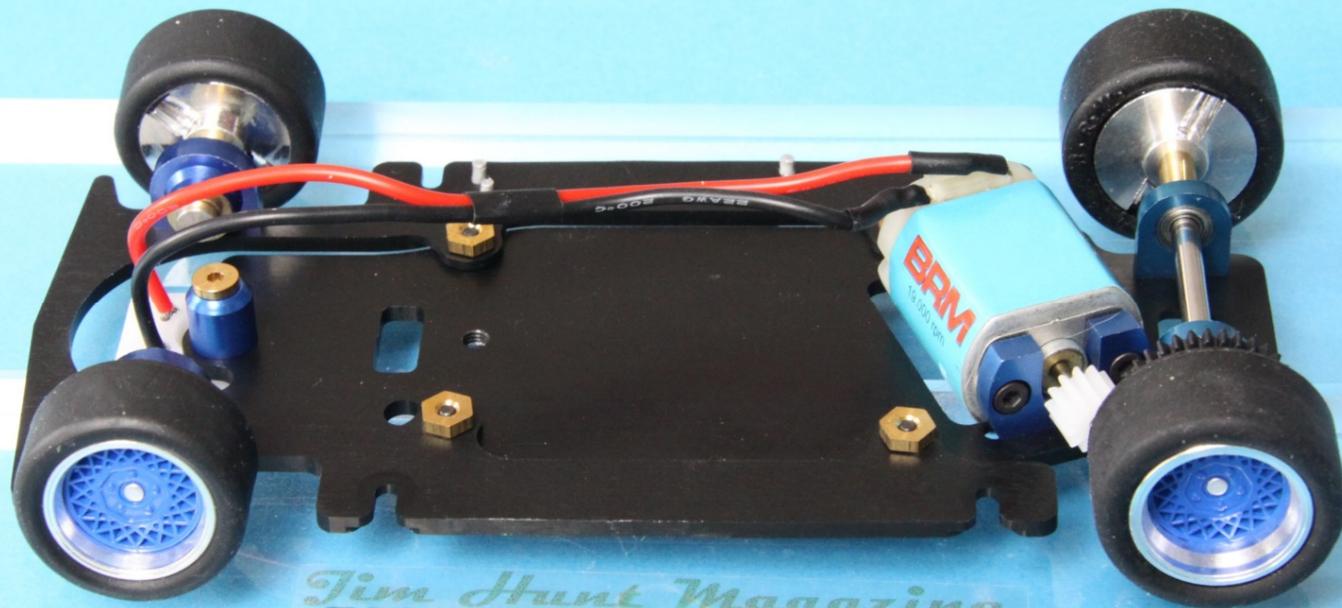


Tim Hunt Magazine®

Anbetracht der aktuellen Energiepreise auch beim Slotcar ein Argument werden wird, geht der Trend so weiter. Die Zündkabel sind von vorne nach hinten sauber verlegt. Sie kommen aus dem verschraubten L-Kiel und wandern aufgeräumt gebündelt nach hinten zum Vierzylinder Kraftpaket. Stellt man die Schleifer passend ein ist ein zuverlässiger Zündfunken Garant dafür, dass die Maschine stets auf Zug bleibt - was einen echten BMW ausmacht. Der 70er Jahre Bayer ist noch die erste Version der Baureihe mit runden Heck-

leuchten. Später wurden die Rücklichter größer und eckig. Mein Onkel war damals bei BMW und daher kenne ich alle Versionen aus dem ff. In unserer Familie und im Bekanntenkreis fuhr jeder einen 02er. Was im Vergleich zu heute noch anzumerken ist. Die BMW Niere! Damals was sie noch eine Niere und kein überdimensionales (Das sag ich jetzt besser nicht) Symbol, das die Optik und Tradition der Marke eher beleidigt als huldigt. Manche Dinge waren früher doch besser. Die BMW Niere gehört dazu. Wer sich jetzt

für den Europamöbel entscheidet macht nichts falsch. Es gibt noch eine weitere Version aus Le Mans mit ähnlicher Karosserieform. Die früheren 02er von BRM hatten schlankere Karossen mit runden Kotflügel-Verbreiterungen. Warum ich den Wagen liebe? Bei uns gab es ein Europamöbel Haus in der Stadt. Ich fand die Optik und die Europafahren auf dem Dach als Kind sehr chic. Ok das was eine dumme Ausrede. Wenn ich mich auch daran erinnere. Der 2002er ist ein sehr schönes Automobil, das ich schlichtweg haben musste.



Tim Hunt Magazine
FOR SLOTCAR USE ONLY



Der Anglewinder begnügt sich mit 12 Voltan Sprit und liefert in seiner Klasse genügend Druck, um mit den anderen dabei zu sein. Vorne Einzelradaufhängung, hinten Starrachse. Alles dreht in Kugelradlagern, die in präzise gefertigten Fräsblöcken sitzen. Das Chassis ist in sich entkoppelt: die Straßenlage BMW ist ausgewogen. Schöne Alu Tiefbett Speichenfelgen drehen sich präzise rund und bringen den BMW topp in Fahrt.



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



NSR aus Italien legt seinen bewährten

997 RSR

in einem aufregenden Doppelset auf.

BRUMOS PORSCHE



Jim Hunt Magazine®

Brumos 997 RSR

Die 997er drehen schon einige Jahre ihre Runden auf der Rennstrecke. NSR hat ihn jetzt in einer neuen Livery, die Fans des amerikanischen Motorsports mit

deutschen Autos anspricht. Auf den Dächern ganz groß „Stars and Stripes“, damit klar ist wer hier Flagge zeigt. Die klassische Brumos Deko mit den beiden roten und

blauen Streifen auf dem Rennsportweiß aus Weissach ist eine Design Legende. Der dezente und einfache Look ist eine super Sache. Die Wagen sind sofort zu



Ausgereifte Dauerbrenner 997 RSR im Brumos Look. In Serie kommen sie mit weißen und einer mit schwarzen Felgen. Wir haben gerade Rote aufgezo-gen, weil wir damit schneller waren. Die präzise Technik unter der Haube liefert zuverlässige Renneinsätze, das Fahrverhalten ist durchschaubar und immer noch konkurrenzfähig, obwohl es die Autos schon einige Jahre gibt.



Jim Hunt Magazine®

Brumos 997 RSR

erkennen. Damit man das Duo untereinander schnell auseinander halten kann, fährt #58 blauen, #59 mit schwarzen Rückspiegelkappen. Mehr braucht es nicht für Zuschauer und Boxencrew, um die Rennwagen auseinander zu halten. Die bewährte NSR Präzisions-

Technik unter der Haube: Mit L-Kiel im einstellbaren Schwingarm. Das entkoppelte Chassis und ein Anglewinder Motor mit richtig Bums, der die drehmomentstarke Fuhre kraftvoll aus den Kurven und auf langen Geraden voll durchzieht. Kalibrierte Edelstahl-

Achsen, Alufelgen mit Hohlkammern für ein Luftpolster in den Reifen steigern den Grip an der Hinterachse. Getriebe und alle Bauteile sind geschraubt. Die Vorderachse in ihrer Höhe einstellbar. Eine super Sache und wer es ganz genau wissen möchte, muss



Tief und satt liegen die Brumos 997er auf der Strecke. Kurven nehmen sie, egal welche Radien mit einem transparenten Grenzbereich. Stellt man das Fahrwerk auf seine Bedürfnisse passend ein, geht verdammt viel mit den kraftvollen Porsche.





Jim Hunt Magazine®

Brumos 997 RSR

etwas tiefer graben in unserem Archiv. Die NSR 997er haben wir sehr oft gezeigt und im Detail beleuchtet. Nur für den fast unmöglichen Fall, dass diese Autos für jemand technisches Neuland sein sollten. Die 997er sind sehr ausgereifte Rennwagen mit solider Technik,

Tuningpotential und einem sagenhaften Fahrverhalten, das immer noch konkurrenzfähig ist. Ein Porsche bleibt Porsche, auch wenn Stars and Stripes drauf sind. Die Basis ist Deutsche Ingenieurskunst. Wertarbeit, die hier von NSR komplett in Italien gefertigt wird. Eine schöne

Sache für Leute, die etwas mehr als von der Stange haben wollen. Rennfertig und präzise. Die Italiener bieten hochwertige und sehr schnelle Autos an und liefern dazu ein sehr umfangreiches Tuning Teile Sortiment, für Rennsport ambitionierte Piloten und Teams.





© 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.



Monaco Ralf
 DER Stadtkurs im mediterranen Frankreich: Meer, Berge, lässiges Savoir Vivre. Ralf hat eine Bahn gebaut, die das alles hat.



Ralf Lück ist 62 Jahre alt und selbstständiger Steuerberater. Neben dem ausfüllenden Job ist er seit Jahren Slotracing begeistert und versucht so viel wie möglich beides unter einen Helm zu bringen. Die Corona Zeit war schlimm, wir erinnern uns alle. Ralf nutzte die Zwangspause für seinen Bahntraum. Eine an Monaco angelehnte Strecke soll es sein.



Monaco Ralf



Festaufbau: Stück für Stück hat Ralf seine Ideen realisiert und verfeinert. Bahnteile grau eingefärbt und knapp 60 Meter Strecke entworfen. Alle vier Meter versorgt eine Stromspeisung, sie kommt aus dem stabilisierten Labornetzteil. Erst wurde auf digital gesetzt.



Monaco Ralf



Eine Boxengasse darf nicht fehlen. Ralf hat an alles gedacht. Während unten geschraubt und gewartet wird, beobachten die Zuschauer auf der Tribüne darüber das hastige Geschehen der Mechaniker. Bunte Sponsoren Schriftzüge komplettieren den Look.





Da auch analogen Fahrzeuge im Rennstall sind folgte der dual Umbau. Eine feine Sache. Für den optischen Feinschliff ist die Bahn in einer Holzplatte ebenerdig eingelegt. Die Schienen verschwinden im Boden und bilden einen sauberen Übergang zur umgebenden Landschaft. Gras und Kies säumen den Streckenverlauf. Die hoch gelegten Bahnabschnitte schweben auf Stützpfeiler über dem Bahn Untergrund. Beleuchtungen illuminieren die dunklen Passagen darunter.





© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



*NSR legt drei Martini Versionen auf:
schwarz, silber und rot.*

ABARTH 500 Assetto Corse

ABARTH 500 Assetto Corse

Jim Hunt Magazine®

NSR legte damals sofort nach seiner Veröffentlichung den kleinen Fiat auf. Der kleine 500 im verschärften Abarth Renntrimm war ab dem Startstrich eine Erfolgsgeschichte aus Bella Italia. Der Fiat Konzern landete damit einen richtigen Kracher und ließ ein Kultauto neu auferstehen. Analog wie es BMW mit dem

Mini tat. NSR brachte mit den Jahren wunderschöne Designversionen des kleinen Kurvenwunders. Nicht nur wegen seiner Knuffigkeit ging das Erfolgsprojekt durch die Decke. Sein agiles Fahrverhalten begeistert und spiegelt drehzahlstarke Momente eines Abarth wider. Der kleine Fiat hängt in jeder Fahrsituation am Gas, ist

dabei angriffslustig und bringt eine adäquate Kraft optimal auf die Rennstrecke. Die hochwertige NSR Technik unter seiner leichten Haube liefert die nötige Performance, um es richtig krachen lassen zu können. Die leichte Karosserie ist hinten am Kennzeichenhalter mit einer Art Stift aufgehängt und wird vorne am Bug



Er rollt auf vier präzisen Alus mit geraden, weißen Speichen. Unter seiner Haube verbirgt sich Hochleistungstechnik von NSR: Motor, Getriebe, Achsen, entkoppelter Antriebsstrang und labil sitzende Karosserie. Das liefert in Summe atemberaubende Fahreigenschaften. Auf der Rennstrecke bietet der 500er sowohl im Training wie im Rennen großen Fahrspaß. Der Assetto Corse ist ein ernsthafter Sportwagen verpackt in kompakten Abmessungen. Sein durchschaubares Fahrverhalten für Ritte am Limit der Fahrphysik.



Jim Hunt Magazine®

ABARTH 500 Assetto Corse

mit zwei Schrauben gesichert. Nichts klappert - die Entkoppelung des Aufbaus klappert hervorragend. Sein kompakter Shark 20 Vierzylinder Motor stemmt 164gcm Drehmoment in den Halter. Klebstoff sichert ihn dabei.

Damit er bei voller Drehzahl seidenweich ans Getriebe übergeben kann und den 500er mit angemessener Wucht authentisch nach vorne bringt. Klar fahren wir ihn ohne MTS und spielen mit den Fliehkräften. Der An-

triebshalter sitzt mit drei Schrauben labil im Hauptrahmen des Chassis. Jetzt gibt es drei neue Martini Versionen. Ideal zur Ausstattung bestehender Startfelder oder zur Schaffung einer kleinen Serie. Start



Tief und breit kauert der Abarth über der Strecke.



Rundstrecke



ABARTH 500 Assetto Corse

Jim Hunt Magazine®

frei und viel Spaß in den Kurven mit den kleinen temperamentvollen Italienern. Steigt man ins enge Cockpit und schnallt sich im Rennsitz fest geht alles sehr schnell und leicht von der Hand. Das Getriebe ar-

bietet hakelfrei. Sehr schnell wird die kleine Maschine zum vertrauten Arbeitsgerät, besser Spaßgerät. Das Fahrverhalten überrascht und schnell traut man sich mehr, als man denkt. Rennen gewinnt man in Kurven.

Der 500er Assetto Corse - der perfekten Begleiter. Am Gas hängen - ohne Lastwechsel - durch alle Radien brettern. Garantie für große Erlebnisse im kleinen Auto auf großer Fahrt. Martini Racing Feeling.



Kurven sind die Domäne des kleinen Abarth 500. Er liegt satt, hängt angriffslustig am Gas bei 12 Voltan im Tank. Großes Temperament bei engen Duellen am Limit der Physik.

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Slotdog & cat

„Tierfreier Haushalt“ als Verkaufsargument, wenn es um Slotcars aus privater Hand geht. Tiere stören nicht, sie bereichern das Leben. Warum? Ganz einfach, weil sie oft die besseren Menschen sind. Sie lieben und begleiten uns beim dem, was wir lieben. Richtig. Voll. Immer.



JIM HUNT MAGAZINE

Slotdog & cat

Jim Hunt Magazine®

Was ist da los?

„Ich liebe Tiere und hasse Menschen, die das nicht tun“, sagte einmal der unvergessene Roger Moore. Diese Worte habe ich mir eingeprägt, weil sie mir besonders gefallen, am Herzen liegen und ausdrücken, was andere manchmal für schlechte Menschen sind. Es kann jeder leben wie er mag. Wer gegen Tiere vorgeht, hat nichts in meinem Windschatten verloren. In Ebay Verkaufsanzeigen liest man immer wieder: „Tierfreier Haushalt“ als Argument, wenn man ein gebrauchtes Slotcar kauft. Was ist das los? Habt ihr keinen Staubsauger zu Hause oder habt ihr es nicht so mit der Raumhygiene, dass es nur am Tier liegen sollte, wenn da was nicht passt? Komische Leute. Dabei riechen Raucherhaushalt Slotcars richtig widerlich. Nicht nach Tier. Aber nach kaltem Rauch, der sich

manchmal beim Öffnen des Versandkartons heraus schleicht, als hätte da einer in den Karton gemacht. Groß! Ja, so ekelhaft miefst das für den Nichtraucher, wenn das kontaminierte Plastik den kalten Dunst angenommen hat. Kaffeepulver zwei Tage in den Karton und dann ist der Mief neutralisiert. Was zum Teufel soll das Problem sein, wenn man Tiere zu Hause hat? Was ist so schlimm daran, falls sich doch mal ein Haar über die Achsen oder Lager des Slotcars wickelt? Absolut nichts. Das kann man mit einer Pinzette entfernen, es stinkt nicht und es bremst nur kurz den Vortrieb. Viel leichter behebbar als kalter Zigarettenrauch. Egal ob Hund- oder Katzenhaar. Es lässt sich sehr einfach wegmachen. Was bewegt eigentlich Tiere an die Rennbahn? Manche berichten

von wilden Zerstörungssorgien, wenn Hund oder Katze die Slotcars jagen und die komplette Bahnwelt zerstören. Bei mir war das nie so. Ich hatte von Anfang an zwei wundersame Redaktionskatten. Sie liebten Slotcars so wie ich und wir verbrachten wunderbare Testfahrten, Rennen und Herrenrunden an der Bahn. Beide Katzen saßen bei mir, beobachteten die Autos als interessierte Fans. Es gab keine Zerstörungen, obwohl Beide einen sehr ausgeprägten Jagdtrieb hatten. Es was wohl Erziehungssache. Oder hatten sie Respekt vor meinen Heiligtümern und verzichteten daher auf das Kaputtmachen der Autos? Sie begleiteten mich durch 13 wunderbare gemeinsame Jahre, bis sie leider über den Regenbogen gehen mussten. Ich vermisse sie noch immer. Dann kam eine



Slotdog & cat

Jim Hunt Magazine®

Was ist da los?

sehr spezielle Hündin in mein Leben. Seitdem nimmt sie den Platz als Redaktionskatze ein, obwohl sie eine Hündin ist. Sie liebt es an der Bahn zu sein und wie die Katzen vorher macht sie nichts kaputt. Sie sitzt auf ihrem Podest neben mir und beobachtet Testfahrten für das Jim Hunt Magazine mit einem wachen, routinierten Expertenblick. Sie liebt besonders die Marken Porsche und BMW. Da ist das wache Auge besonders aktiv und das Interesses an flotten Runden besonders stark ausgeprägt. Vielleicht liegt es auch daran, dass sie so gerne im klassischen Elfer mitfährt. Als Beifahrerin auf dem Beifahrersitz. Das laute Stampfen, Fauchen und Poltern des luftgekühlten Sechszylinder Boxers ist ihre

Wie wird der Neue fahren? Ab an die Bahn und vom Presseturm aus genau beobachten, ob alle passt.



Slotdog & cat

Jim Hunt Magazine®

Was ist da los?

liebste Symphonie. Wenn wir andere auf der Landstraße überholen, sieht sie souverän hinüber. Ich liebe meine Tiere und ich habe sie immer an der Bahn dabei. Wenn ich Artikel für das Jim Hunt schreibe, sind sie meist ganz nah dabei. Entweder auf dem Stuhl neben mir oder unter dem Schreibtisch im Motorsport Körbchen. Kommen Pakete mit neuen Slotcars, packen wir gemeinsam aus. Großes Interesse. Große Augen. Beim Aufbereiten der Wagen ist sie immer dabei und schaut zu, was da zu tun ist. Gehen wir an die Bahn, sind wir immer im Duett. Sie beobachtet, wie gut die neuen Autos fahren und mit ihrem treuen Expertenblick bekundet sie ihr Interesse an unserem gemeinsamen

Motorsport Leben. Sieht sie den Zündschlüssel zum Oldtimer, ist sie startklar und glücklich. Frisbee in die Schnauze klemmen und los geht's zur Garage. Wer keine Tiere mag, muss das nicht tun. Haustiere und Slotcars passen perfekt zusammen. Haustiere und Motorsport auch. Wenn sie mal daheim auf mich warten muss, schalte ich den Fernseher ein. Motorsport Übertragungen liebt sie. Meine Paula hat schon mit mir die 24 Stunden von Le Mans angesehen. Oder mächtig klingvolle Porsche GT3 Rallye Videos. Es ist schön,

dass wir uns haben und uns ein gemeinsame Leidenschaftlichen verbinden. Essen, Trinken. Motorsport und Frisbee werfen. Life is a beach. Niemand darf mit auf unseren Strand, der gegen uns ist. Wer Probleme mit Haaren hat, soll einen Kurs im Staubsaugen buchen und dazu lernen. Das ist gar nicht so schwer. Was einem Tiere geben, unbezahlbar. Unverzichtbar.



Immer mit: Wissy auf dem Presseturm. Mimi an der Boxengasse. Paula auf dem Zuschauerhügel.



(C) JIM HUNT MAGAZINE

Das Kraftpaket aus vergangenen Tagen von NSR. Fahren wie Vic Elford 1973 in Orange mit Hirsch, zwei Turbos und Kräutertränke.



Kultivierter Wahnsinn...

PORSCHE 917-10K JÄGERMEISTER



Jim Hunt Magazine®

Porsche 917-10K

Der 917-10K ist ein Vor-Tor zur Hölle, wenn man diabolische Beschleunigungsabläufe physisch und psychisch nicht kennt. Entfesselte Urgewalt erschaffen aus

deutscher Ingenieurskunst ist nichts für jedes Gemüt. Da ist es praktisch, wenn man einen Kräuter Schnaps Sponsor hat. Aber man sollte es vermeiden, sich Mut

anzutrinken. Es wäre der Highway to hell, wenn man derart aufgestachelt die Leistung aus dem 5,4 Litern Zwölfzylinder mit Doppel Turbo abrufft. Es sind brutale



Offene Spyder Situation im Cockpit. Der 917-10K ist eine Waffe, die man nüchtern fahren sollte. Tritt man aufs Gaspedal wird einem anders. Je nach Gemütslage und Konstitution kann man es mit ihm krachen lassen, dass man unter dem Helm zu rührenden Hirschen wird. Das geht aber nur, wenn Schwerkraft und Beschleunigung diese Laute zulassen. Die NSR Technik unter der Haube liefert die perfekte Basis für Leistung und Tuning.

Porsche 917-10K

Jim Hunt Magazine®

1100 PS hinter dem Fahrer, die man im betrunkenen Zustand nicht testen sollte. Dabei muss man im Kopf klar sein und körperlich wissen, was man sich zutraut

und was nicht. NSR hat den Spyder seit Winter 2020. Premiere bei uns in der Ausgabe #50. Dazu stellen wir einige Versionen vor. Die Foren Diskussionen über den

Reifenverschleiß an der Hinterachse möchten wir nicht aufwärmen. Ob das an der Bahn, dem Fahrstil liegt? Grundsätzlich ist es ein Ding: Starke Autos brauchen



Kompakte Keilform und mächtiger Heckflügel, damit die Kraft auf die breiten Walzen der Hinterachse fließen kann. Optisch ist der Jägermeister ein Kracher. Kontrast: Schwarze Fünfspeichen Felgen und silberfarbige Schweller. Der 917-10K von Vic Elford ist perfekt in Szene gesetzt und immerzu gut sichtbar. Auch im dichten Nebel der Nordschleife. Das markante Lüfter Rad für den Zwölfzylinder sitzt hinter dem Fahrer und saugt Kühl Luft zum Motor. Im Bug sitzt der Ölkühler, um die gewaltige, luftgekühlte 12 Zylinder Maschine wohltemperiert bei Laune zu halten.

Porsche 917-10K

Jim Hunt Magazine®

mehr Material. Reifen sind ein kleiner Posten. Wir fahren ohne MTS mit 12 Voltan und sind berauscht vom Leistungspotential. Den gewaltigen Porsche Spyder fahren ist topp. Wenn man sein Fahrwerk richtig

auf die eigenen Bedürfnisse einstellt, geht er total ab. Liegt supersatt in Kurven und durchschneidet sie mit der Präzision eines Scalpels und der Geschwindigkeit eines Wurfsterns. Besser den Schnaps als Sponsoren-

kleid tragen als ihn zu trinken. Weder vor noch nach der Fahrt. Man muss erst wieder runter kommen, so wie die zwei Abgas Turbolader. Ein perfekter Ritt wie ich ihn liebe. Porsche mit 1100 PS, genau mein Ding!



Kompakt und breit: der brutale 917-10K liegt satt.





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.58!



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.