

Jim Hunt Magazine®

for slotcar use only

62



Thunderslot:

Lola T70 MKIII

+++ Carrera Volkswagen T2 +++ Scalextric: Dirty Aston Martin DBR9 +++ GT3 Neuheiten +++

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®

Saisonstart.

Wann ist eigentlich Saisonstart im Slot Rennsport? Eine interessante Frage, da wir von äußeren Bedingungen wie Temperaturen und Niederschlägen unabhängig sind. Wir fahren das ganze Jahr Vollgas. Viele tun das, manche pausieren und orientieren sich dabei an anderen saisonal bedingten Aktivitäten. Die Messe Nürnberg war auch. Leider diesmal ohne uns, eine hartnäckige Grippe bremsste das Vorhaben aus. Viele im Land waren oder sind noch immer mit Covid, Influenza oder RSV beschäftigt. Die Slot Saison muss kurzzeitig pausieren, zwangsweise wegen hoher Temperaturen auf dem Fieberthermometer. Zum Glück geht auch das vorbei und man kann sich wieder den schönen Dingen widmen. Auch dem schnellen Fahren. Ansonsten passiert gerade viel zu viel alltäglicher Wahnsinn auf dem Planeten. Die Kriege und Aggressionen machen betroffen. Nachdenklich. Die Debatten dazu auch. Die Bauern gehen auf die Straßen und machen ihrem Unmut Luft. In Frankreich das Gleiche, aber richtig anders als bei uns: Heftiger. Die Preise im Supermarkt als Folge des ganzen Desasters betreffen alle. Die KI kommt und wirft Schatten voraus, die bedenklich stimmen. Ja, es geht immer schlimmer. Wir sind nicht an der Front. Aber seit Albert Einstein wissen wir: Alles ist relativ. Da tun es gut, ein paar Runden auf der Bahn zu drehen, um nicht durchzudrehen, wenn man täglich die Nachrichten verfolgt. Die Förderung für E-Autos fallen über Nacht weg. Dumm

gelaufen. Ich habe verpasst, für meine Slotcars E-Auto Zuschüsse rechtzeitig zu beantragen. Gut, dass die nicht so viel Strom schlucken, weil ich ohne MTS fahre. Die Magnetsaug-Bremse treibt den Stromverbrauch in die Höhe. Muss man darüber künftig ernsthaft nachdenken? Hoffentlich nicht. Die Erde dreht sich weiter. Es gibt diesmal einige Designversionen von bewährten Rennwagen. Das ist eine schöne Vermischung von Nachhaltigkeit (weil es die Formen schon gibt) und neuen Impulsen (weil es diese Designs noch nicht gibt). Ein Spagat, der uns gefällt. Eine praktische Ausrede #1, weil man neue Slotcars kaufen ...muss... will... braucht. Dieser Drang kurbelt die Slot Wirtschaft an, hält sie am Laufen. Und hält zudem Kurierdienste am Laufen. Slotter halten die Wirtschaft und Arbeitsplätze am Leben. Geniale Ausrede #2. Dazwischen gibt es eine echte Formneuheit von Scalextric. Einen klassischen Jaguar Mk I. Carrera bringt die zweite Formneuheit: Volkswagen Bully T2. Wahnsinn! Alle anderen Autos hat es schon mal in der Art gegeben. Das ist nicht schlimm. Im Gegenteil. Es gibt neue Looks auf bewährten Konzepten. Der Sammler bekommt, was er möchte: Zuwachs durch neue Varianten. Das macht in glücklich und lässt ihn friedlich sein im Alltag und im Leben. Sein Umfeld profitiert. Ausrede #3. Es ist im Grunde egal, ob man Ausreden für den Erwerb von Slotcars braucht oder nicht. Egal, wie wir das Hobby betreiben, egal in welchem Maßstab, in welcher Inten-

sität. Of the box oder customized bis in die letzte Schraube. In einem Punkt ticken alle gleich: Wir kaufen Slotcars, wir fahren Slotcars, wir tunen Slotcars. Wir denken Slotcars. Wir reden über Slotcars. Wir schauen Slotcars online an. Wir träumen Slotcars. Das ist Millionenmalpluseins besser als der ganze Irrsinn, der täglich in Nachrichten gezeigt wird. So gesehen leisten wir mit unseren Slotcars einen kleinen Beitrag zum Frieden. Wir tun niemanden etwas. Wir tun uns damit Gutes. Wir verbrauchen wenig Strom, Spezialöl, Getriebefett und nutzen Infrastrukturen der Lieferdienste. Zahlen Steuern fürs Gemeinwohl. Ausrede #4. Das bringt inneren Frieden. Ausrede oder Tatsache #5. Vielleicht fahren darum viele Leute Slotcars auf ihren kleinen oder großen Rennstrecken. Vielleicht gefallen ihnen diese kleinen Welten besser, als die Große da draußen im Moment. Hoffen wir, dass die wieder in die Ideallinie findet. Auch ohne L-Kiel. Saison ist immer. Jetzt! Vielleicht sollten viel mehr Leute slotten. I have a dream.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.62

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Lola T70 MkIII von Thunderslot

Was ist da los?

Verrückt zurechtgerückt

Tracktests

Rundstrecke:

- Jaguar Mk I von Scalextric
- VW T2 von Carrera: zwei Versionen

Designversionen

- Porsche 917K im Look der Sau
- Dirty Aston Martin DBR9 Gulf
- Carrera GT3: Ferrari 488, Lamborghini, AMG
- Mustang Notchback
- Scalextric GT3: Aston Martin und AMG





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

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

McKlein Motorsport Classic 2024

Monaco und Monza, Spa-Francorchamps und Safari Rallye. John Surtees, Niki Lauda, Walter Röhrl, Bruce McLaren und Phil Hill – der Klassiker unter den Motorsportkalendern. Monatlich die Wahl zwischen zwei edlen Schwarz-Weiß Bildern.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein Publishing

Format: 67 x 48 cm

Seitenzahl: 26

Fotos: 25

Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt im Versandschuber ausgeliefert

ISBN: 978-3-947156-52-8

Preis: 49 Euro (und jeden Cent wert)

www.racingwebshop.com





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

McKlein Rally Kalender 2024 – The Wider View

Kalle Rovanperä zündet am Col de Braus ein Feuerwerk. Takamoto Katsuta versucht in Mexiko den Start in eine stabile Umlaufbahn, Thierry Neuville räumt Schnee in Schweden... dieser Kalender zeigt die aufregende Welt des Rallyesports in ungewöhnlicher Perspektive nach allen Regeln der Kunst.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein Publishing

Format: 95 x 48 cm

Seitenzahl: 25

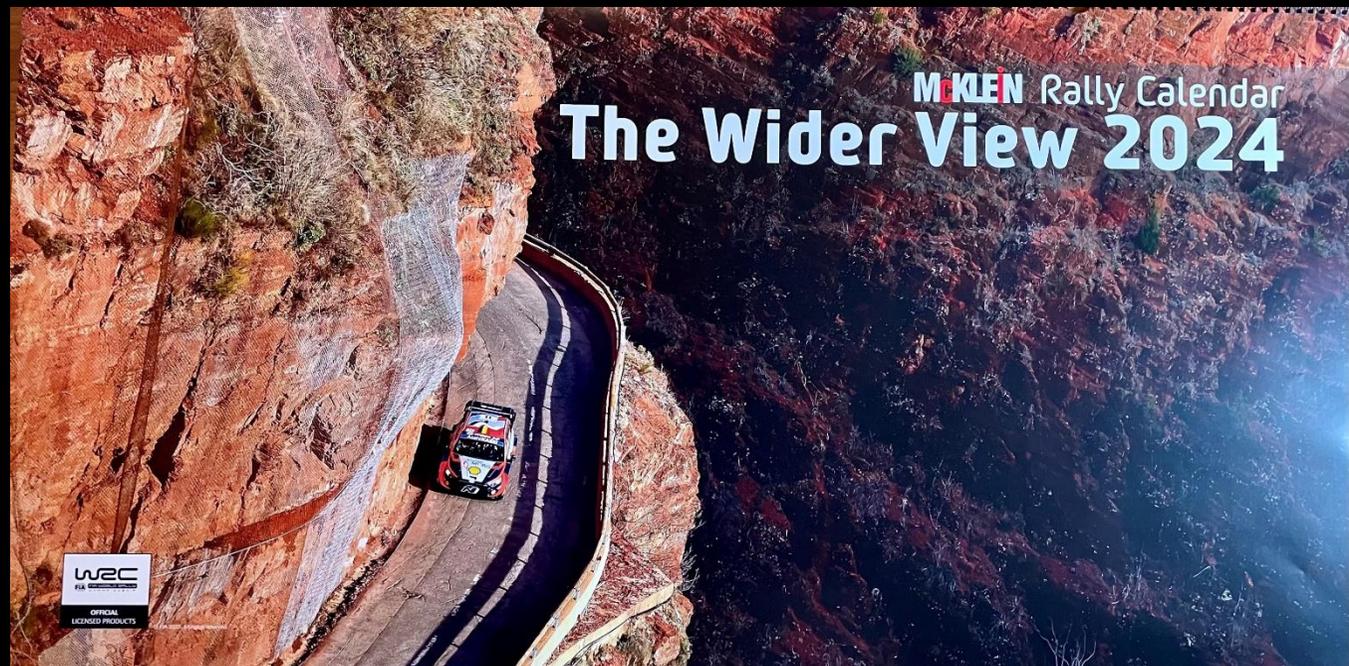
Fotos: 25 in Farbe, zwei Bilder pro Monat zur Auswahl

Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt im Versandschuber ausgeliefert

ISBN: 978-3-947156-51-1

Preis: 49 Euro (und jeden Cent wert)

www.racingwebshop.com



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

McKlein Rally Desktop Kalender 2024 – History meets Present

Ein saftiges halbes Jahrhundert als ist die Rallye WM. Das Schönste aus den letzten 50 Jahren bietet dieser kompakte Kalender für den Schreibtisch. Alle zwei Wochen steht der Fan vor der Wahl, ob er Klassik oder Moderne im Handumdrehen ansehen möchte.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein Publishing

Format: 11,5 x 14cm

Seitenzahl: 56

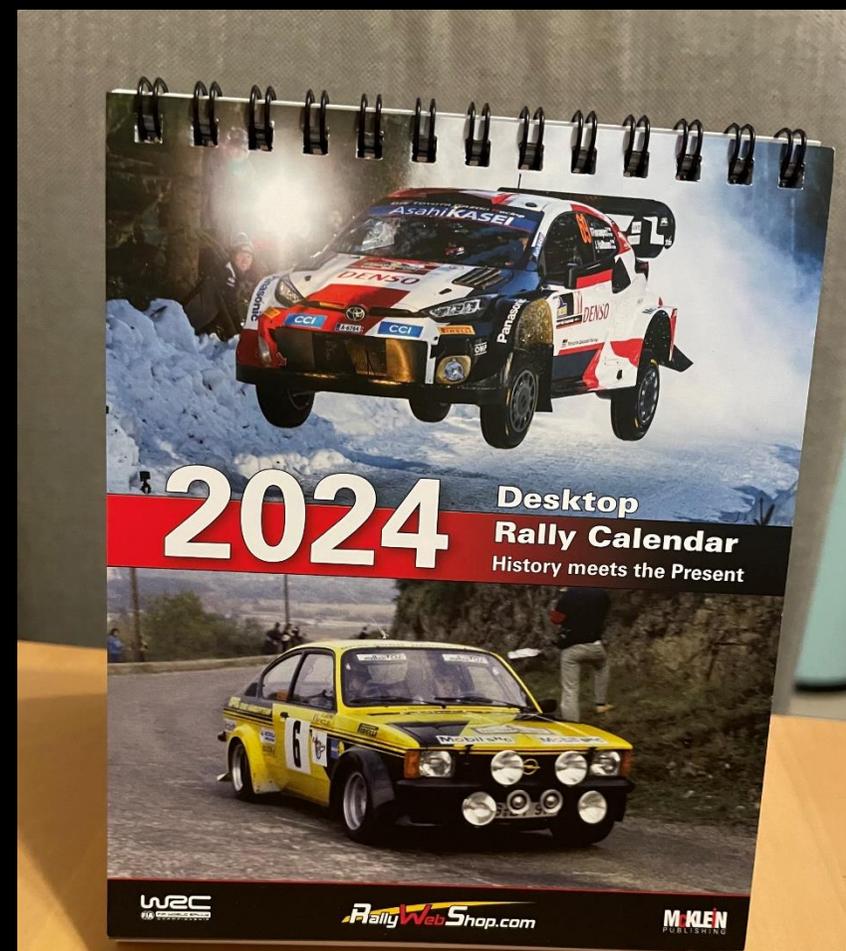
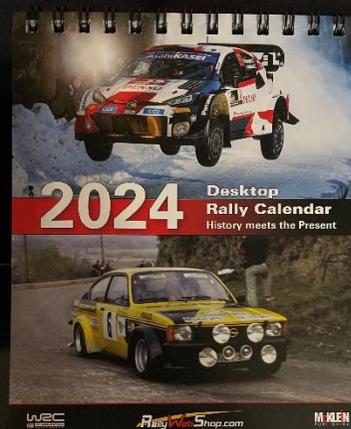
Fotos: 56 in Farbe, alle zwei Wochen zwei Bilder zur Auswahl

Ausstattung: Spiralbindung mit Aufsteller

ISBN: 978-3-947156-53-5

Preis: 12 Euro (und jeden Cent wert)

www.racingwebshop.com





[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

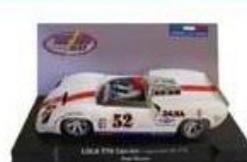
Aktualisiert: 04/09/17

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



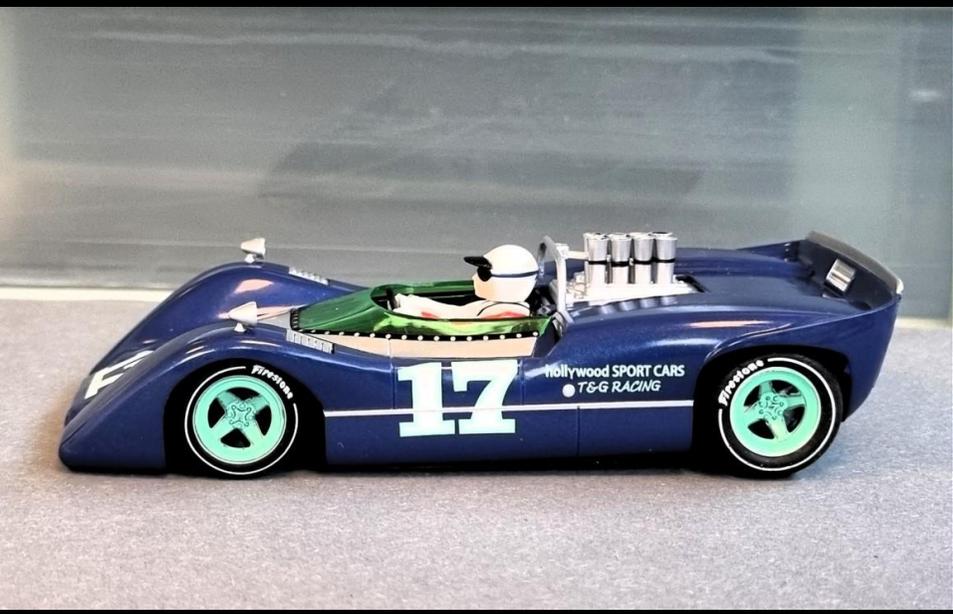
Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Neue Thunderslot McLaren M6 Designversionen
Nachwuchs für die leistungsstarken CanAm Wagen

aus Italien. Thunderslot bringt zwei neue Looks der schnellen Achtzylinder Briten mit hochkarätiger Technik

unter der Haube. Blau und Dunkelgrün sind aktuell angesagt. Mehr im Fachhandel oder über Thunderslot.



Fotos: Thunderslot

Bewährte Konzepte, die wir in früheren Ausgaben ausgiebig vorstellten.

Sehr leistungsstarke out of the box Slotboliden aus Italien in zwei neuen Looks.



SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1 : 2 4 Slot racing

**BRM, Scaleauto, TTS, Sigma,
MB Slot, JP Zahnräder, SRP,
GT Tires, Frankenslot, Ortmann,
Kyosho, Plafit, Z-Machine,
FT Slottechnik, Solid, Gunze,
Tamiya, SCB Schleifer, ACD,
Hudy, SlotDevil, Revoslot**

SCHÖLER

CHASSIS

High performance slotcar parts

**SlotPoint Eckhard Hinz
Nordstraße 6
56412 Ruppach-Goldhausen
Tel. 0176 56187530
shop@slotpoint.de**

Das allererste Modell von Thunderslot bekommt ein neues aufregendes Styling. Brachial schön und bewährt rasant geht Jim Hunt damit auf radikale Testfahrt.



Lola T70 MkIII

Chris Craft und Eric Liddell

B R A N D S H A T C H 1 9 6 9

Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®

Um es vorweg zu nehmen: die aktuelle Thunderslot Lola ist eine Designversion. Das macht sie nicht minder interessant für den ambitionierten Fahrer. Egal ob Clubfahrer oder Heimrennfahrer. Die Autos aus Italien offenbaren out of the box eine sehr hoch angesiedelte

Die aktuelle Version des Coupés fällt durch den Komplementärkontrast Orange - Lila sehr gut auf. Die Farben orientieren sich perfekt an der Ära, in denen diese Wagen unterwegs waren. Die Lola lief in Brands Hatch 1969 und wurde von Chris Craft und Eric Liddell

pilotiert. Die Startnummer 7 war ihre Zahl. Sie rollten auf Classic Slicks, die ab Werk einen sagenhaft interessanten Grip bieten, ohne dabei unnatürlich auf der Strecke zu kleben. Sie bieten soliden Halt, lassen aber Raum für das sportliche Spiel mit den Fliehkräften.



Grund Performance. Die Wagen laufen seidenweich, parieren auf jeden Befehl und lassen sich über die eingebaute Chassis Technik sehr individuell auf die persönlichen Vorlieben abstimmen. Die Autos der rennsportorientierten Marke haben wir schon öfter gezeigt und daher gehen wir nicht erneut auf jedes kleine Detail ein. Diese Feinheiten kann man in früheren Jim Hunt Ausgaben nachlesen. Alle stehen 24/7/365 für euch kostenfrei in unserem Online Kiosk.

Der neue Look in Komplementärfarben rockt die Strecke und zaubert einen genialen Auftritt zur schnellen Rundenzeit. Das Handling ist perfekt.



Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot verzichtet dabei auf Magneten, die braucht man auch nicht, denn die Wagen liegen sagenhaft gut. Es geht ab Startlinie um fortgeschrittenes Fahren ohne künstliche Hafthilfen. Schwarze Felgen mit zentralen Flügeldreisternmuttern runden das Paket optisch ab.

Hinten sind leichte Alufelgen montiert, vorne leichtere Kunststofffelgen. Der L-Kiel in der Thunderslot typisch geschwungenen Form und Schwertlänge hält die T70 brav auf Kurs. Der Motor ist dem Leistungsgewicht des Rennwagens angemessen aufgestellt. Er bringt Kraft

über ein großes Spurrad auf die Hinterachse. Das Antriebskonzept ist eine Mischung aus Anglewinder und Sidewinder. Auf den ersten Blick sieht es nach letzterer Gattung aus. Bei genauem Hinsehen entdeckt man, dass das Motor-Getriebe Paket nicht parallel,



sondern leicht schräg zur Hinterachse steht. Das Konzept hat sich bei Thunderslot bewährt. Ebenso der mehrfach einstellbare Antriebshalter, der über Torx Schrauben, wie auch die Karosserie in ihrer Entkoppelung (Wackel) eingestellt werden kann. Das Wichtigste für Thunderslot Neulinge: der Torx Schraubendreher! Sonst geht nichts in Sachen Öffnen des Autos oder Warten der technischen Eingeweide.

Tief liegend nimmt die Lola die Strecke unter die Slicks. Die Kurvengeschwindigkeit ist atemberaubend. Das Limit kommt, aber erst sehr spät.

Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®

Die Sternverzahnung macht absolut Sinn in Sachen Haltbarkeit und Bedienung. Leider hat den Dreher nicht jeder am Start, da so gut wie alle anderen Hersteller auf Kreuzschlitz oder Schlitzschrauben setzen. Das sollte vorab empfohlen werden. Jetzt viel Spaß mit der

Lola T70 MkIII. Die neue Lackierung sieht genial aus. Das bewährt gute Fahrverhalten wird durch Einstellarbeiten am Chassis und der Karosserie Entkoppelung optimiert. Ein tolles Fahrerlebnis. Ach ja, der obligatorische Service an Gleitlagern, Motorwelle und

Getriebe versteht sich von selbst, bevor es perfekt präpariert auf die Strecke geht. Fahren, Fahren und Fahren. Reifen abziehen und weiter geht es auf einem sehr hohen Einstandsniveau. Fahrer und Rundenzeiten lachen in Einklang. Perfekter kann man kaum fahren.

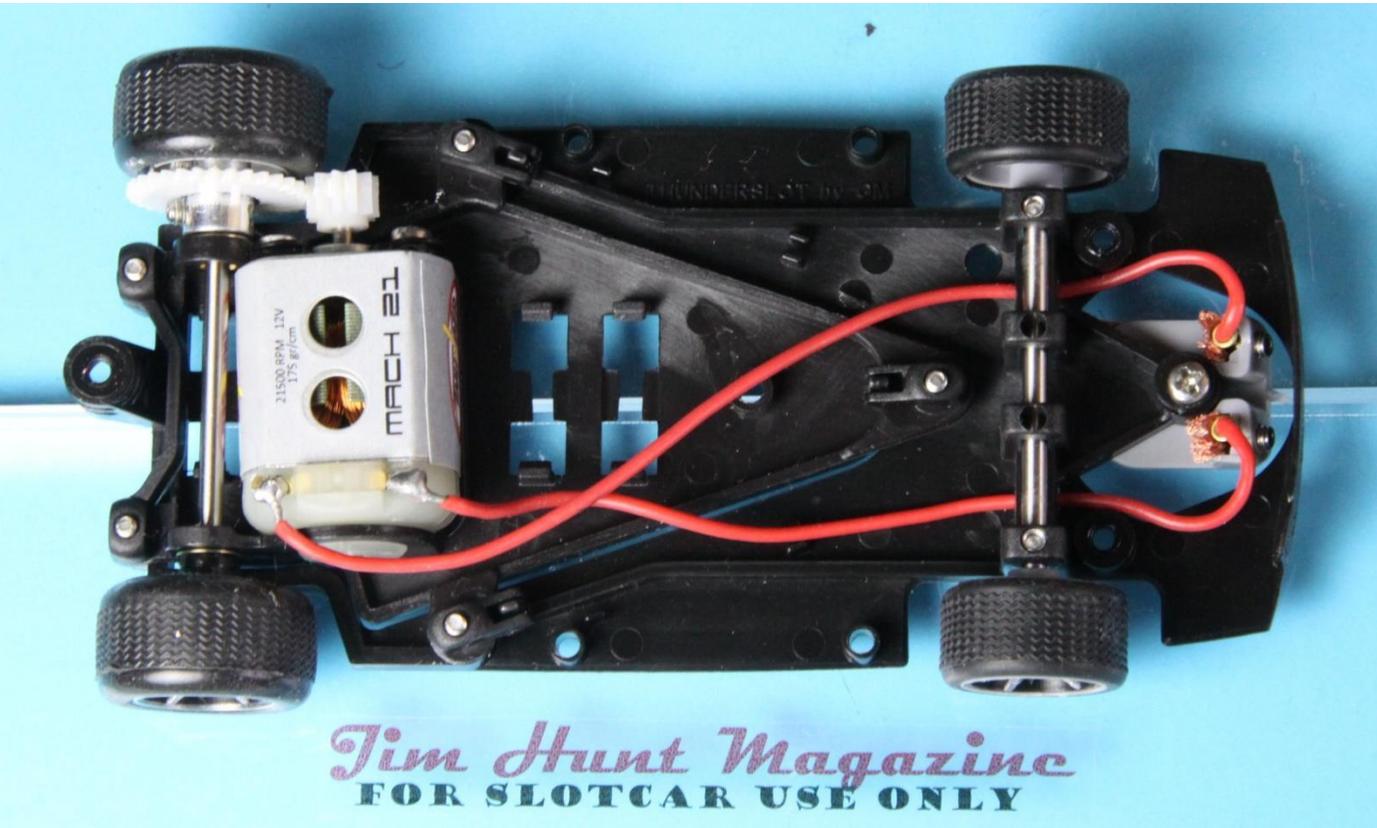


Technisch ausgefeilte und hochwertige Parameter unter der Haube liefern eine sagenhafte Performance auf der Strecke out of the box. Das einstellbare, entkoppelte Fahrwerk, die ausgeklügelten Komponenten und eine leichte Karosserie schaffen den Spagat aus Hochleistungsrennwagen und gelungener Optik. Die Reifen bieten angenehmen Grip, die Technik hochwertige Laufkultur und sagenhaften Vortrieb. Wer einen Thunderslot gefahren ist, wird ihn nie wieder hergeben. Eher weitere dazukaufen. Ein guter Rennstall lebt von Wachstum und Alternativen.



Lola T70 MkIII

Jim Hunt Magazine®



Jim Hunt Magazine
FOR SLOT CAR USE ONLY

Das einstellbare Chassis hat im entkoppelten Antriebshalter einen kompakten Motor verbaut, der minimal angeschragt zur Hinterachse sitzt. 21500 Touren, 175 gcm Drehmoment als absolut angemessene Kraft. Es gibt Alufelgen hinten und Kunststoffräder an der höhenverstellbaren Vorderachse. Die Reifen ist der perfekte Kompromiss aus Grip und Schlupf. Gut abgestimmt eine sagenhafte Maschine. Ein Torx Schraubendreher ist Pflicht. Nicht beim L-Kiel. Hier ist der Kreuzschlitz König. Die Lola ist Perfektion. Alles ist optimal ausgereizt. Ein geniales Auto, das auch Einsteiger zügig an das physikalisch echte Fahren ohne MTS heranführen kann.



Jim Hunt Magazine
FOR SLOT CAR USE ONLY

Slotcarscheune.de



Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



www.AT-BA.de
Modellbau

Scalextric hat eine aufregende Formneuheit über den Ärmelkanal geschickt. Der klassische Brite macht auf der Rennstrecke stilvoll Laune.



Goodwood 2021

JAGUAR MK I



Jaguar Mk I

Jim Hunt Magazine®



Wunderschöne Speichenräder mit Zentralflügelschrauben und klassisch schmalen Reifen. Das fordert den Klassiksportfahrer und unterhält ihn zugleich. Drifts sind kein Problem, wenn man weiß, wie man das mit so einem Auto anstellt. Die Katze fährt fauchend ihre Krallen aus und geht quer durch Kurven.



Goodwood 2021: Beim Festival of Speed trumpte diese elegante Graukatze mit Speichenrädern und Zentralflügelschrauben auf. Sie stammt aus einer Zeit, als man auf der Insel noch stolz Autos baute und viele Marken präsentieren konnte. Das ist heute leider nicht mehr so. Ein Zeitzeuge von damals, der mit seiner klassischen Linienführung, schönen Rundungen im Blech, britischem Charme und Eleganz punktet. Bis heute sind solche Wagen zu haben und gute Exemplare für den reinen Straßenbetrieb werden um die 30000 Euro gehandelt. Anders der Rennwagen von Scalextric. Den gibt es für deutlich weniger Geld. Einen Echten... da sieht das Budget anders aus. Bleiben wir bei dem hier. Starten wir den Motor und hören zu, was passiert. Der kernige Klang kann sich sehen lassen.

Rundstrecke



Jaguar Mk I

Jim Hunt Magazine®



Ein Auspuffrohr unter der Stoßstange lässt alles raus. Der für damals übliche Kühlergrill hat die Form eines klassischen Wandspiegels. Um ihn herum sitzen zwei große Rundscheinwerfer, deren Gläser mit Tape zur Bruchsicherung abgeklebt wurden. Die beiden runden Zusatzlampen (Straßenversion) fallen beim Rennsport Jaguar weg. Die Öffnungen im Karosserieblech wurden mit Abdeckhauben versehen. Unter der Stoßstange sitzen zwei breit ovalisierte Ansaugschläuche zur Kühlung der vorderen Bremsen. Die sind nötig, um die Fuhre auf Kurs zu halten. Das Auto war und ist solide Handarbeit. Da ist alles dran, was Gewicht und Stil hat. Die Heckpartie fällt rund aus, wie beim Käfer. Sogar die Hecklampen erinnern stark an den VW. Der Wagen hat Zulassung und kann auf eigener Achse zur Strecke fahren und später wieder heim oder ins Pub. Praktisch.



Klassische Jaguar Front mit typisch geformten Kühler und großen runden Augen. Üppig solide geschwungene Karosserieformen rundherum. Die Taille am Mk I ist breiter als Bug und Heck.



Jaguar Mk I

Jim Hunt Magazine®



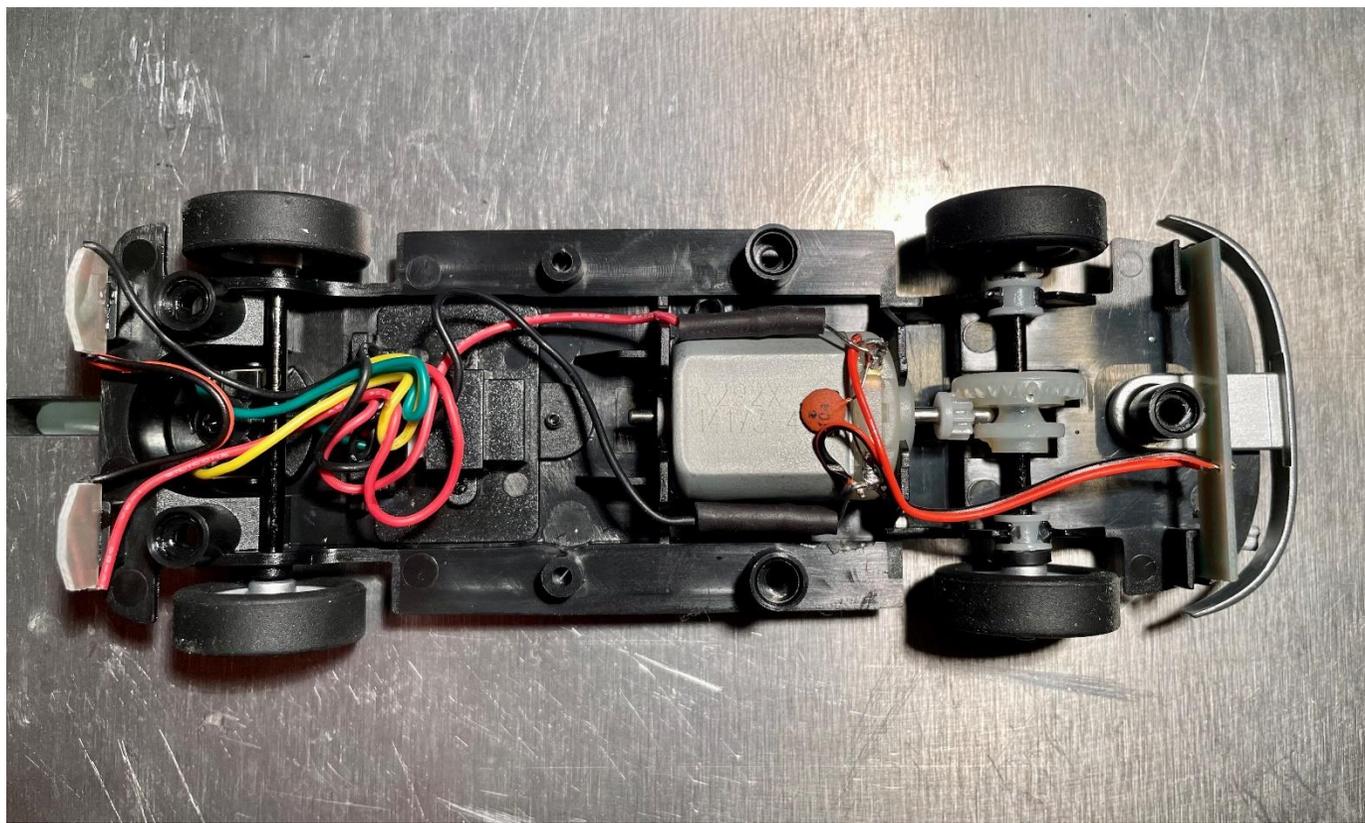
Von oben betrachtet sieht das Dach ein wenig aus wie beim 300er Benz, dem Adenauer Mobil. Diese Formen waren damals state of the art. Bis heute erfreuen wir uns daran. Die ovale Heckscheibe ist recht schmal. Ein sportliches Indiz für damals. Hinten sitzen links und rechts zwei Tankdeckel. So eine Katze hat Durst. Schmale Reifen wie damals üblich hat auch Scalextric auf den Klassiker aufgezogen. Sie kommen mit den Dimensionen des Motors und des Wagens gut zurecht. Man fährt authentisch wie damals. Weite Bögen, hin und wieder mit einem leicht labil ausschwenkenden Heck. Stilecht fahren wir ohne MTS und füllen das hintere Magnetfach mit einer Lage Blei auf. Das erhöht den Anpressdruck der Hinterachse, ohne dabei zu dominant zu wirken. So macht es richtig Spaß. Dazu untermalen die mondänen Klänge des grummelnden Inliner Katzenmotors die puristisch feine Fahrt.



Seine klassisch eigentümliche Linienführung ist typisch Jaguar. Das runde Heck, die schmale ovale Heckscheibe. Alles sieht sehr britisch edel aus. Wäre es kein Rennwagen mit Überrollkäfig und ein paar technischen Extras unter der Haube, würde ich damit im Tweet Doppelreihler als britischer Gangster der 60er Jahre vors nächste Pub fahren und für die Boys ein paar Runden schmeißen. Meine analoge Automatik Uhr harmoniert perfekt mit dem stilvollen Ambiente im schlichten Cockpit der Rennkatze.



Man muss sich auf das Auto einstellen. Wenn man nicht gewöhnt ist einen charakterstarken Klassiker zu bewegen, braucht das Zeit. Alle Befehle müssen sanft, langsam, rund aber bestimmt ablaufen. Ein runder Fahrstil ist absolut nötig, möchte man auf Kurs bleiben. Langer Radstand, schmale Spur, schmale Slicks und ein üppiger Aufbau fordern die Instinkte des Piloten am Volant, Gaspedal und Schalthebel. Grip mobilisieren. Kurven sanft auf Zug am Gas hängend durchrollen ist eine adäquate Gangart. Hektische Aktionen an Volant und Gaspedal wie unkontrollierte Lastwechseln wären kontraproduktiv. Die Katze braucht dominante Führung, aber auch so, dass sie denkt, man lasse ihr Leine. Mir bereitet es große Freude britische Klassiker am Limit zu lenken. Richtiges Autofahren, am großen Lenkrad arbeiten, Gänge sanft aber bestimmt mit Zwischengas wechseln, damit alle Zähne sauber flutschen - ohne dass es im Getriebe kracht. Scalex hat den Antrieb als neutralen Inliner gebaut. Die beste Wahl für die Balance des schmalen Klassikers mit langem Radstand. Ein durchzugsstarker Sidewinder wäre fehl am Platz und man hätte Mühen und Nöte, die Kraft über die schmalen Räder auf die Strecke zu bringen. Quer geht, wenn man es richtig über den Lastwechsel, Schwung und Gaspedal einleitet. Die Jaguar Figur vorne auf der Haube dient im Drift als praktische Orientierungshilfe, ähnlich wie der Stern beim Benz. Die graue Lackierung stammt aus der Zeit, in der der Mk I gebaut wurde. Alles in allem ein super Gerät für Freude klassischer britischer Automobile. Understatement mit kernigem Sound, das ist die perfekte Kombination. Der Innenraum Geruch: eine sinnliche Sache für alle, die keinen Schnupfen haben. Durchatmen und die Brennräume richtig fluten. Vollgas!



Schlankes Inliner Konzept mit langem Radstand. Den Motor im Halter verkleben macht Sinn. Er sitzt etwas labil und verschenkt sonst unter Volllast einige PS. Kein Ding. Die hinteren Radlager werden vom Cockpit Inlet fixiert. Daran sind Zapfen, die das bewerkstelligen. Rundherum gibt es schmale Slicks, damit man es auf der Rennstrecke richtig krachen lassen kann. Bei Regen sollte man aufpassen. Vor allem wenn man nach dem Rennen auf eigener Achse nach Hause fährt. Zum Glück regnet es bei uns nicht so oft wie auf der Insel. Vorne und hinten gibt es Licht, damit das Fahren auch bei Dunkelheit nicht zu kurz kommt. Solide Klassiker Technik, die ohne MTS mit moderaten 10 Voltan Kraftstoff auskommt.

Bausätze vom Feinsten!



Conti Turm - Nürburgring



www.edelhirsch.de

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

Carrera haut mit dem Bully richtig einen raus.
Cruisen und schwelgen in Erinnerungen.

Jim Hunt Magazine®



V O L K S W A G E N T 2

Volkswagen T2

Jim Hunt Magazine®

Carrera haut mit den Volkswagen T2 richtig einen raus. Nachdem Scalextric mit dem VW T1 sehr erfolgreich war kommt jetzt die Fortsetzung der Baureihe mit luftgekühltem Heckmotor aus dem Käfer. Das urige, bekannte Konzept aus Deutschland fährt immer noch und findet weltweit bei Fans eine große Gemeinde, die die Vorzüge der einfachen „Made in Germany“ Mechanik liebt. Die Form ist ein Gedicht. Wer kennt diese Autos nicht... Längst ist der Bully kein reines Nutzfahrzeug mehr. Er ist Kult. Der aktuelle T7 ist ein schlechter Witz. Aber das ist eine andere Geschichte. Carrera hat zum Start des Modells zwei interessante Versionen. Den rot weißen Service Wagen der Porsche AG. Und eine Peace and Love Variante mit bunter Bemalung. Beide Wagen werden ihre Fans finden.



Volkswagen T2

Jim Hunt Magazine®



Die kantigen Abmessungen, der hohe Schwerpunkt und schmale Reifen machen diese Busse nicht konkurrenzfähig, um gegen flache Rennwagen anzutreten. Das wäre auch völlig neben der Spur sich so dem Thema T2 anzunähern.- Es geht um das Haben wollen. Es geht ums Cruisen und sich am Schönen erfreuen. In Nostalgie zu schwelgen und sich an die eine oder andere Ausfahrt, Mitfahrt oder was auch

immer zu erinnern. Die Busse hatten einen sehr breiten Einsatzbereich, als sie damals zum täglichen Straßenbild in den 70ern bis in die 80er gehörten. Dann verschwanden sie allmählich, der T3 ersetzte sie. Am längsten hielten sich noch einige Camping T2 am Leben, weil sie nicht das ganze Jahr liefen. Heute ist alles Kult. Wer bis heute so einen besitzt, darf stolz sein. Carrera bietet jetzt die kostengünstigere Variante.

LOVE AND PEACE



Volkswagen T2

Jim Hunt Magazine®



Im Vergleich zu einem gut erhaltenen T2 sind die Preise für beide Slotbully Ausführungen ein echtes Schnäppchen. Ich höre das Klappern der Ventile im Heck. Der typische Nähmaschinen Sound ist unverkennbar und es klingt wie im Käfer. Im luftgekühlten Porsche ist der Sound ähnlich, nur brutaler. Ach ja, falls jemand mit den T2 in die Nacht fährt. Beide haben eine Illumination, die zeitgemäß hell leuchtet. Die schwachen Funseln hatte damals jeder. Man kannte es nicht anders. Heute darf es schon heller sein. Gute Fahrt und viel Freude mit den VW Bussen von Carrera.

LOVE AND PEACE



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!**
- IR 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

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power



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

Volkswagen T2



Porsche Renndienst T2 als Lastesel und Versorgungsfahrzeug zu und an der Rennstrecke.

Im Kassetten Radio (Sonderausstattung) läuft Flower Power Musik. Bei Jimmy Hendrix drehe ich die Gänge voll aus. Mit Janis Joplin gehen Kurven mit vollem Elan. CCR's Fortunate Son ist perfekt, wenn der Fahrer vor mir nervt und ich auf Saigon to Hanoi Fahrstil umschalten muss. Free Bird, perfekt für die Autobahn: beim weltbesten Gitarrensolo schaffe ich mit Rückenwind fast 130 km/h. Mamas and Papas: ideal, wenn der T2 Bus im Parkplatzmodus mit zugezogenen Vorhängen genutzt wird. Der VW T2, ein Tausendsassa für 1001 Zweck. Man kann ihn sogar durch Afrika fahren. Dort gibt's Ersatzteile und man kann alles an ihm selbst reparieren. Wer überlegt noch? Kaufen! Beide! Kultobjekte gebaut für die Ewigkeit. Da gibt es nix zu überlegen, bevor auch die Dinger rar und teuer werden.

Volkswagen T2

Jim Hunt Magazine®



Rot Weiß mit Chrom sieht klasse aus. Perfekt aufpolierter Auftritt, weil er heute nicht mehr als hart genutzter Lieferwagen rollt. Ein Retro Kult Klassiker. Überlegungen kreisen im Kopf, ob ich ihn nicht zum Sleeper mit Porsche Motor umbauere. Platz für ein großes luftgekühltes Aggregat wäre genug vorhanden.

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

PROJEKT SAU



*NSR verpasst dem 70er Jahre Langstrecken Klassiker den Sau Look.
Die Mechaniker machen den Wagen im Schweinsgalopp für uns fertig.*

P O R S C H E 9 1 7 K

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

Der 917er ist aus dem klassischen Langstrecken Rennsport nicht wegzudenken. Obwohl das Auto in seinen Anfangsjahren alles andere als leicht zu fahren war und es ernsthafte Bedenken von vielen Fahrern gab, wurde daraus ein Sieger. Le Mans 1970 ist dazu

der Film, das Duell, das Auto - jedem Fan geläufig. Mit der Zeit wurde der Porsche mit seinem luftgekühlten 12 Zylinder immer weiter entwickelt. Für die schnelle Strecke von Monza bekam sein Heck seitliche Finnen. Eine neue Karosserievariante war geboren und fand

auf schnellen Strecken wahlweise ihren Einsatz. Es gibt mittlerweile von NSR viele Versionen des beliebten Kinds von Ferdinand Piech. Er war damals der leitende Entwicklungsingenieur. Parallel entwuchs der 917/20, eine kurze kompakte Version des Projekts. Sie sollte



Die Design Version von NSR kommt im Transfer Look. Die weltbekannte Sau war eigentlich ein 917/20. Wer im Startfeld der Langstrecken Klassiker von damals eine besondere Version sucht (um sich von den anderen abzuheben) ist mit ihr saustark unterwegs. Wie das eigentliche Ebenbild hat auch der 917K Heckfinnen montiert, die auf schnellen Geraden ein Plus an Laufruhe bringen sollen. Mir egal, bin immer schnell wie die Sau und mache mir über Finnen keinen Kopf.

Porsche 917K

Jim Hunt Magazine®

die Vorzüge des Kurz- und Langheck Porsche 917 in sich vereinen. Das Coupé war ein Einzelstück. Die spezielle Sau Lackierung mit allen Bestandteilen auf die Außenhaut geschrieben, machte das rosarote Rennmobil bei Fans sehr bekannt. 1971 fuhr die Sau in

Le Mans, gewann das Vortraining aus dem Stand, fiel aber leider im Rennen aus. Trotzdem ist das Design ungebrochen lässig. NSR hat das jetzt auf den 917K transferiert, also eine Fantasie Designversion. Sie sieht speziell und gut aus und liefert für alle, die es speziell

und versaut lieben eine Alternative zu den bekannten Versionen. Selbstverständlich ist unter der Haube die bekannte NSR Hochleistungstechnik verbaut, über die wir in früheren Ausgaben bereits ausführlich berichtet haben. Viel Freude mit den Bildern der 917K Sau.



Unter der Karosserie sitzt solide NSR Rennsport Technik: Höchste Präzision für den Wettbewerb „Made in Italy“. Ohne MTS offenbart der Wagen sein volles Potential. Alles stimmt. Motorleistung, einstellbares Fahrwerk und hochwertig gefertigte Komponenten verschmelzen zu einer Leistungsklasse in Perfektion. Den 917K gibt es einige Jahre: Ein ausgereifter Dauerrenner auf den man sich immer verlassen kann.



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

GT Klasse

Carrera erweitert die Startfelder:
Aufregend neu gestylte Geräte in
ausgereift bewährter technischer
Form verpackt. Das macht Laune.

aktuell



AMG, Ferrari, Lamborghini



GT Klasse AMG, Ferrari, Lamborghini

Jim Hunt Magazine®

Drei Designversionen schickt Carrera ins Rennen. Alles bekannte Gesichter aber im neuen Look. Den Start macht der Ferrari 488 GT3. Ein ausgereifter und dazu wunderschöner Dauerläufer, der durch seine satten

Dimensionen wie das so oft zitierte Brett auf der Strecke liegt. Auch ohne MTS lässt er sich sportlich bewegen. Die Lackierung ist frech, das Team Iron Dames fuhr damit Langstrecke. Ein reines Frauenteam.



Es geht eng zu in der GT3. Dicht aneinander gedrängt geht es durch die Kurven. Nur nicht die Nerven und das Auto verlieren, auf Kurs bleiben. Die Carrera 132er GT bleiben gelassen auf der Ideallinie und sie halten Reserven für den Tanz auf Messers Schneide am Limit der Fahrphysik. Jeder Bolide hat aufgrund seiner Abmessungen seinen eigenen Charakter und das macht das Fahren mit ihnen spannend und unter dem Strich ausgewogen. Die drei neuen Designversionen kommen durch atemberaubende Looks gut rüber.





GT Klasse AMG, Ferrari, Lamborghini

Jim Hunt Magazine®

Der Rennstall stammt aus Italien und das ist mehr als Grund genug, dieses aufregende Auto mit der noch aufregenderen Besetzung auf den L-Kiel zu stellen. Die zweite GT3 Auskoppelung kommt auch aus Italien.

Der Lamborghini Huracán startet in einem aufregenden Gelb mit dünnen bunten Streifen. Das Auto stammt von ARC Bratislava und fuhr bei den 24 Stunden von Spa im Jahr 2016. Dritte News: Mercedes AMG GT3 Evo.



Kurven bewährt: kompakter AMG GT3 jetzt in BWT pink





GT Klasse AMG, Ferrari, Lamborghini

Jim Hunt Magazine®

Das pinkfarbige Auto mit Hauptsponsor BWT ist die Version des Team Winward, gefahren von M. Götz. Alle drei moderne GT Wagen sind Designversionen von vorangegangenen Modellen, die wir technisch in frühen

Jim Hunt Ausgaben ausgiebig vorgestellt haben. Alle drei liefern einen gelungenen Auftritt und damit ist nicht nur die Optik gemeint. Alle laufen auch ohne MTS sehr handsam auf der Carrera Bahn. Mit wenig Handgriffen



Bella Italia in pink: F488 GT3 Iron Dames. Auch für Jung.



GT Klasse AMG, Ferrari, Lamborghini

Jim Hunt Magazine®

ohne technischen Zusatzaufwand werden Fans Freude damit haben. Jeder hat einen eigenen Charakter auf der Strecke, wie wir früher schon beschrieben haben. Eine abwechslungsreiche Ergänzung zu bestehenden

Startfeldern. Auch zum Alleine fahren, sich am Fahrbild erfreuen und Fahrtechnik trainieren bestens geeignet. Qual der Wahl? Niemals! Global Tipp: Immer alle nehmen und zufrieden sein. So verpasst man nichts.



Lamborghini Huracan GT3: souveräner Urkeil





GT Klasse AMG, Ferrari, Lamborghini

Jim Hunt Magazine®

Alle drei in Vorbeifahrt für den direkten Überblick.



AMG GT3



Ferrari 488 GT3



Lamborghini Huracan GT3





© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



Aston Martin DBR9

Dirty Games

Scalextric's Gulf Neo Klassiker bekommt authentischen 24h Schmutz auf sein britisch nobles Rennkleid.

Jim Hunt Magazine®



Aston Martin DBR9

Jim Hunt Magazine®

Vor mittlerweile einigen Jahren führen wir im Club eine Rennserie mit genau diesem Wagen. Der Aston Martin DBR9 war eine Wucht. Im seriennahen Zustand mit minimal Spezialmaterial unter der Haube holten wir alles aus unseren Briten heraus, was möglich war. Er ist bis heute unvergessen und Scalextric gedenkt ihm erneut mit einer sehr genialen Rennschmutzversion.

Früher gab es über England schon mal den Gulf Wagen als 007 in so einer unsauberen Aufmachung: Sehr limitiert und nicht so leicht zu bekommen. Wer das damals übersehen hat, kann jetzt mit der 009 zugreifen. Die Performance des DBR9 ist ungebrochen. Sein langer Radstand punktet immer noch. Auch optisch kann seine zeitlos schöne Silhouette mithalten.

Mittlerweile haben sich die Briten auf den kompakteren Vantage in der GT3 eingeschossen. Wir berichteten über diverse Versionen und auch in dieser Ausgabe #62 findet sich so ein aktueller Exponent der britischen Nobelmarke. Trotzdem ist der DBR9 kein altes Eisen. Wer es drauf hat, ist mit ihm sehr schnell unterwegs. Er schafft der Spagat aus Laufkultur und sehr aggressiver





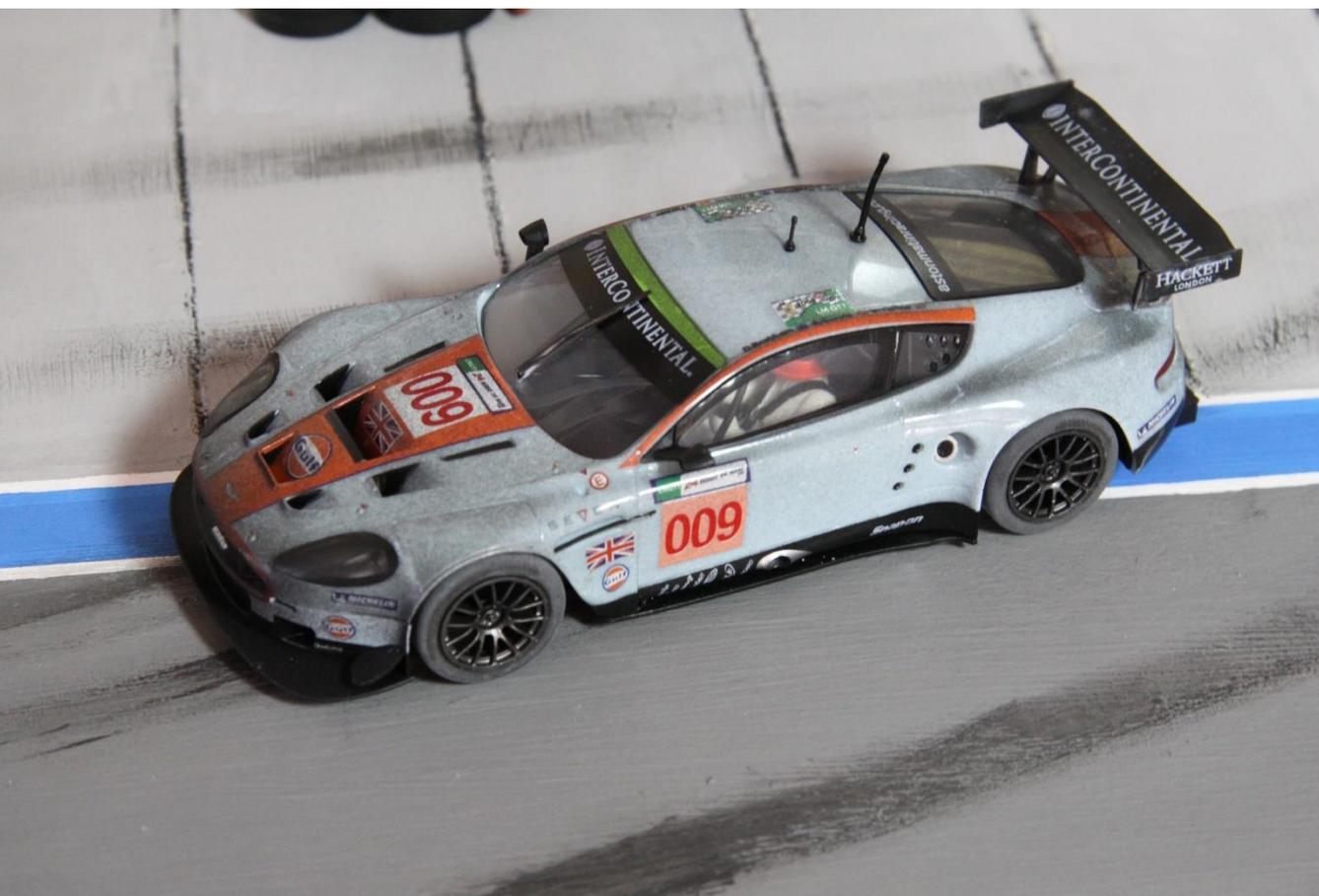
Aston Martin DBR9

Jim Hunt Magazine®

Angriffslust. Ohne MTS sollte man unbedingt die beiden mittleren Cockpitschrauben im Unterboden entfernen. Dann arbeitet der Aufbau besser und man kann schon im seriennahen Zustand mit originalen Reifen einiges Potential abrufen. Der Regen Schmutz

Look sieht authentisch aus. Optisch ist das ist mal was anderes zu Hochglanz Lackierungen. Viel Freude damit auf der Strecke. Wer es richtig wissen möchte: In den Jim Hunt Magazine Anfangszeiten gab es einen speziellen DBR9 Workshop. Wir bauten drei Stufen auf:

Einsteiger ohne Magnet. Dazu einen mit etwas mehr Tuning und eine maximale Ausbaustufe trotz Serienchassis. Vielleicht findet sich dort Inspiration für machen Piloten oder Rennstall. Egal wie man sich dem DBR9 nähert. Er macht richtig Laune auf der Strecke.



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

Pater-Petrus-Str. 25

83075 Bad Feilnbach

Tel. 08066-6399798

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.

Black Beauty

Ford Mustang Notchback



*Scalextric schiebt gleich nach seiner Markt
Einführung eine schwarze Version nach.
Großkalibriges V8 Blubbern mit Jim Hunt.*

Jim Hunt Magazine®

Ford Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

Die Briten schieben eine schwarze Version des klassischen Stufenheck Mustangs nach. Wir zeigten den Mustang in rot und weiß in der letzten Ausgabe. Hier das Pendant in edlen Schwarz mit goldfarbenen Doppelstreifen von Bug bis Heck. Ein lautstarker V8

Burner, der in keiner Sammlung fehlen darf. Seit seiner Markteinführung im letzten Jahrtausend war der Ford ein Traum für viele junge Menschen, die keine Lust mehr hatten auf die sanften und runden Wagen, die schon ihre Eltern fuhren. Ford wollte damit sein Image

aufwerten und ein jüngeres Publikum ansprechen, die auf sportliche und leistungsstärkere Autos standen. Die Rechnung ging auf, denn der Mustang war zudem ein für viele Leute leistbares Auto, das sich im Preis von den unerschwinglichen automobilen Fantasien abhob.



Er wurde nach seinem Heck benannt. Die Stufenheck Version beim Mustang ist ein schöner Kontrast zur Fließheck- oder Coupé Version. Kantigen Formen dominieren den Auftritt und unterstreichen den markant klassischen Look. Schwarz ist böse und perfekt für so ein potentes Auto. Die goldenen Streifen von Kopf bis Fuß stehen ihm gut. Dazu gibt es American Classic Felgen mit goldfarbenen Stern. Der V8 blubbert tief aus den Sidepipes unter beiden Schwellern. Ein ehrliches Autos, das klar verkündet wo es wie lang geht. Striche malen ist kein Problem. Pedal durchdrücken und es qualmt.

Ford Mustang Notchback

Jim Hunt Magazine®

Unter seiner Haube gab es selbstverständlich verschiedene Motorisierungen, die den Einstieg ins neue Zeitalter bei Ford boten. Wir fahren selbstverständlich keinen Leisetreter, also keinen Einsteiger. Wir heizen im sportlichen V8 mit Sonderausstattung über die Rennstrecke. Sein durchzugstarkes

Aggregat wuchtet mich um den Kurs, wie es sich gehört. Antrittsstark. Durchzugsstark. Laut. Brutal. So wie ich es liebe. Der Sound massiert meine Seele und lässt die Körperbehaarung stramm stehen. Schwarzer Bad Boy Look, besser aufschlagen geht kaum. Straßenzugelassen: Ausflüge ins Drive In sind machbar.

Vor Einfahrt die Architektur genau studieren. Die tiefen V8 Töne beim Beschleunigen könnten die Bauweise zerschmettern. Jetzt nichts wie heim, morgen ist ein neuer Tag. Den werde ich wieder mit dem Stang auf der Rennstrecke verbringen. Laut, hart, ehrlich und klassisch schön. Thank you Scalextric for the ride.



Der markante Blick des klassischen Mustangs hat etwas von einer gefährlichen Giftschlange. Das Pony im Kühlergrill wirkt wie Understatement. Fährt man im untertourigen Drehzahlbereich ahnt niemand, welche Urgewalt unter der Haube auf ihren brutalen Abruf wartet. Tritt man das Pedal durch, wütet die Prairie. Acht glorreiche Zylinder für ein Halleluya zu High Noon. Wenn man die Messlatte höher hängt, erst recht. Wir fahren westwärts zur Oktan Tränke. Die Brennräume von Black Beauty haben Durst. 10 - 12 Voltan reichen.

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck



GT3

Scalextric ergänzt das Startfeld mit zwei neuen Design Versionen ihrer bekannten Rundstreckensportler. MTS raus, einsteigen und loslegen.

AMG vs. Aston Martin Vantage



GT3 Aston Martin, AMG

Jim Hunt Magazine®

Auch Scalextric setzt auf die GT3 Klasse und erweitert sein Startfeld um zwei aufregende Boliden. Der AMG GT3 kommt jetzt in schwarz-pink und zaubert einen feinen Fahrstil auf die Pisten. Neben ihm tritt der Aston Martin Vantage im GT3 Trimm an. Auch hier besinnt

man sich auf starke Kontraste. Der AMG in mattschwarz mit Akzenten in Magenta. Der Aston im speziellen Rot mit schwarzen Akzenten im Umfeld. Beide Autos laufen seidenweich und auch ohne MTS überzeugen sie den Fahrer auf der Heimrennstrecke.

MTS ausbauen und loslegen. Ölservice der Antriebsmechanik und Fahrspaß genießen. Bei Bedarf kann man die ausgeräumten Magnetfächer hinten mit einer Lage Trimmblei auffüllen. Der Bleibedarf differiert wie bei anderen Mitbewerbern nach der Serienstreuung.



Elegant nimmt der Vantage die Kurve.



GT3 Aston Martin, AMG

Jim Hunt Magazine®

Unsere Testwagen laufen pur schön rund. Die Reifen öfter mit Klebeband abziehen hilft, belässt man die Rennwagen weitgehendst im seriennahen Zustand. Oder anschleifen für mehr Auflage. Wer mehr tunen möchte, die Grenzen nach oben sind weitgehend offen.

Eine Frage nach dem Zweck und welche Mittel ihn heiligen. Fahren alle seriennah, kann man sich das aufwändig und teure Umbauen plus viel Zeit sparen. Tunen alle bis Maximum, muss jeder mitziehen. Rennen finden auf der Stecke und nicht in der Box statt.

Darum fahren wir für euch Slotcars so nah wie möglich im Serienzustand ohne Magnete. Bei manchen Scalex kann eine Achsdistanzscheibe zur seitenspielfreien Spureinstellung von Vorteil sein. Manche brauchen mit Klarlack versiegelte Vorderräder, um Kurven neutral an



Der aktuelle Vantage vermeidet ein lautes Rot. Typisch britisch kommt ein dezenter Farbton zum Einsatz, der trotz seiner Schlichtheit auffällt. Dazu gibt es ein schwarzes Kontrastspiel und fertig ist das Konzept. Aufgeräumter Look ohne Lametta.

GT3 Aston Martin, AMG

Jim Hunt Magazine®

der Vorderachse zu durchlaufen. Das ist nur dann nötig, wenn der Wagen vorne unruhig wirkt. Das ist alles der Serienstreuung geschuldet. Zugleich sind das alles keine großen Dinge, die man machen kann, wenn man möchte. Wer gern authentisch ohne Magnet

fährt und zugleich nicht bereit ist, viel Zusatzaufwand in die Autos zu investieren, kommt damit sehr gut um die Runden. Auch mit sehr ordentlichen Rundenzeiten. Tuningteile fremder Anbieter kann man einsetzen. Von starken Motoren raten wir ab, denn irgendwann wird

einem das Serien Chassis einen dicken Strich durch die Rechnung machen, weil sein Potential irgendwann ausgeschöpft ist. An dem Punkt angelangt bringen dann all die hochwertigen Präzisionsteile weniger Nutzen, als gewünscht oder anfangs gedacht.



Zugleich antrittsstark gelassen in Kurven: AMG GT3





Jim Hunt Magazine®

GT3 *Aston Martin, AMG*

Beide Scalextric GT3 Wagen haben wir wie bereits erwähnt schon in früheren Ausgaben ausführlich technisch vorgestellt. Wer einen Blick ins Chassis werfen möchte, findet alle Ausgaben kostenfrei in unserem Archiv unter Downloads.

Mattschwarz mit pink am AMG GT3. Dazu eine politische Kampagne auf seiner schwarzen Außenhaut, die zu kritischem Nachdenken animieren soll. Hashtag #



Verschiedene Flügel Aufhängungskonzepte: Bei Aston stützt ein doppelter Boomerang von vorne. AMG setzt auf eine doppelt geschwungene Fachwerkskonstruktion.



Verrückt Zurechtgerückt

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Es gibt da etwas, das nervt unterschwellig massiv: Es gibt immer wieder Leute, die von sich selbst behaupten „verrückt“ zu sein. Selbsterkenntnis ist ein geniales Mittel zur Besserung. Aber im Ernst: Wer einer Leidenschaft nachgeht, muss sich tatsächlich als „verrückt“ bezeichnen? Verrückt, ein Wort aus der Umgangssprache, das flapsig in Richtung geschlossene Psychiatrie deutet. Schon sehr unangebracht und auch nicht fair jenen gegenüber, die mit einem solchen Leid kämpfen und leben müssen. Ist es wirklich angebracht, sich eine psychische Störung selbst nachzusagen, nur weil man einem Hobby nachgeht? Es mit Passion betreibt? Einer Intensität, die Außenstehende nicht nachvollziehen wollen oder können? Weil denen das Toleranz Gen fehlt? Weil sie immer alles nieder machen müssen, was andere gerne machen? Ob diese Zuschauer andere verrückt nennen, oder ob das die Akteure selbst von sich behaupten: Ehrlich gesagt finde ich diese Form der Selbstdiffamierung viel schlimmer als das unreflektierte Gebrabbel anderer. Wenn auch das nervig ist.

„Stell dich bitte nicht dümmer hin, als du es bist.“

Wer von seinem Tun überzeugt ist, muss sich öffentlich selbst diskreditierend in Frage stellen? Ist das Wichtiges, weil man besonders, anders sein möchte als die anderen? Eine scharfe Form der Abgrenzung mit einem psychologisch fragwürdigen Eigenattest? Leute, wer verrückt ist, merkt das nicht und kann das niemals von

sich selbst sagen! Oder ist es Verlegenheit, weil man sich mit seinem Hobby vor anderen, die das nicht verstehen, ein wenig schämt? Also tiefe Unsicherheit?

„Stehe zu deiner Leidenschaft.“

Es ist egal, in welchem Genre man sich bewegt. Überall trifft man auf vermeintlich „Verrückte“, denen bei genauer Betrachtung eigentlich nichts in der Art fehlt. Ich hörte dieses „verrückt sein“ schon so oft. Der eine ist Handball Torwart und laut anderen verrückt, weil es im Kasten rau zugeht und nicht jeder mächtig ist mit seinen Reflexen Bälle zu kassieren, die wie Granaten einschlagen. Na und? Der steht halt auf Kugelhagel. Vielleicht sogar auf SM? Egal, es ist doch nur aufgepumptes Leder und kein Blei. Eine Andere macht Bergläufe und schindet sich ausdauernd bei jedem Wetter in Laufschuhen viele Höhenmeter hoch. Andere nennen sie verrückt. Na und? Die Leute tun anderen nichts mit ihrer Leidenschaft. Oder vielleicht doch? Jetzt wirds psychologisch. Halten sie den Kritikern den Spiegel vor, dass es schön ist eine eigene private Leidenschaft zu haben? Halten sie denen, die langweilig sind und nichts für sich haben, genau diesen Spiegel vor? Also weniger verrückt, sondern eher angepasst? Spielt da etwa Missgunst gar Neid mit? Wenn eine Leidenschaft, egal welche, Leuten Spaß macht und sie tief erfüllt ist das eine positive, schöne Sache. Warum also „verrückt“? Wenn jemand mit

Leidenschaft (Intensität: 1 plus x gegen unendlich) Slotcars fährt, sammelt, eine feste Bahn aufbaut ist doch schön. Wenn sich jemand stundenlang zu Tuningmaßnahmen und Reifenschleif Orgien hinreißen lässt. Das mag nicht jeder nachvollziehen können.

„Wer denkt, man müsse immer allen gefallen, hat ein echtes Problem.“

Ist auch nicht nötig. Soll man deshalb nicht ganz auf der Höhe sein? Diese Leute sind nicht „verrückt“! Sie wissen nur etwas mit ihrer Zeit anzufangen. Sie tun etwas, das für sie stark positiv besetzt ist. Die Sanduhr läuft bei jedem ab. Es ist wichtig in seiner begrenzten Zeit neben der Arbeit auch Dinge zu haben, die einem gut tun. Etwas Schönes, das von Mainstream und Alltag abschalten lässt. Etwas Positives, das in dieser intensiven „Me-Time“ glücklich sein lässt.

„Eigene Trends setzen.“

Etwas, das Spaß bereitet und vor dem verrückten Alltagsdruck ablenkt. Psychohygiene! Den Kopf frei bekommen. Auftanken. Energie gewinnen durch Dinge tun, die dir selbst große Freude machen. Das tut niemanden weh und stört im Normalfall niemanden. Das alles soll negativ oder verrückt sein? Wer das behauptet hat einen echten Knall.



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.63!



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.