

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

63



Wie extrem ist sie?
Corvette C8R *by NSR*

+ Carrera BMW M1 und 320 Flachbau +++ Scalextric Ford Feuerwerk +++ Lola T70 ++



Jim Hunt Magazine®

Editorial

Ab in den Sommer

Aus Italien kommt die heiß erwartete US Flunder von Chevrolet. NSR hat jetzt auch das neue aktuelle Gerät, die Corvette C8R. Wir haben sie hart gefahren, vorher ordentlich für die Strecke abgestimmt und alle ihre technischen Neuerungen begutachtet. Das schreit nach einer Titelstory, here we go! Viel Spaß damit und noch mehr mit dem Wagen auf der Strecke, denn man kann davon ausgehen, dass die Vette in viele private Rennställe einziehen wird, oder es schon längst getan hat. Schwenken wir den Fokus auf einen wunderbaren Gruppe C Klassiker für die große 124er Hubraumklasse. Die Lola T70 MkIIIb gibt es aktuell als Designversion in einem richtig scharfen Lila Farbton. Ein Auto, das in keiner Sammlung historischer Rennfahrzeuge fehlen darf. Carrera hat einige schöne Versionen bisher aufgelegt und diese Neue jetzt... die muss einfach sein. Wechseln wir zurück zu den 132ern. Carrera hat mit zwei bayerischen Rennautos richtig Gas gegeben. Der BMW M1 Niki Lauda im Marlboro Design ohne Schriftzüge ist jetzt auch in kleiner zu haben. Den großen 124er zeigten wir schon vor einiger Zeit. Der Kleinere steht dem großen Bruder in nichts nach. Optik und Fahrverhalten glänzen wie die Augen der Fans. Dazu gibt es in einem dezenten Reinweiß den Gruppe 5 BMW 320 Turbo Flachbau von Schnitzer. Eine Ode an die vergangenen Tage aus der DRM. Ab damit auf die Rennstrecke um alte Zeiten immer wieder neu aufleben lassen. Diese Art der Traditionspflege muss einfach sein. Erinnerungen an diese BMWs erst recht.

Scalextric zündet ein richtiges Ford Feuerwerk: Drei verschiedene Escort für Rundstrecke und Rallye. Dazu den offenen Mustang, das weiße Filmauto aus „Goldfinger“. So gut wie jeder Fan dürfte einen der zahlreichen Aston Martin DB5 Bond Autos haben, so gesehen ist es Pflichtprogramm sich den Wagen von der flotten Telly Masters zu holen. Ob man das Auto sammelt oder auf selektiven Bergstraßen unterwegs ist, jedem sein Ding. Hauptsache man schießt den Wagen nicht ab, wie sie ihr Gewehr, damals im Film. Gehen wir weiter nach Italien, zurück zu NSR. Der Porsche 917-10K kommt jetzt im Georg Loos Look. Die Gelo Autos sind von ihrer Farbe vielen bekannt und mit diesem Intererien Gerät schließt sich die Lücke in Sammlungen oder es fällt der Startschuss dazu. Das Rot mit Gelb und Schwarz fällt auf und kommt auf wie neben der Strecke gut. Das Fahrverhalten des Autos ist eine Wucht, darüber braucht man nicht nachzudenken. Traditionspflege auch bei NSR. Jedes Jahr kommt zum Gedenken an den verstorbenen Firmengründer, Vater und Ehemann Salvatore Noviello ein Jahreswagen im speziellen Design. Er wurde mit dem Mosler groß und revolutionierte damals den Slotcarmarkt mit einem sensationell schnellen Wagen, den es bisher noch nicht gab. Ich erinnere mich an diese Zeit. An ihn noch mehr. Er war ein sehr netter Mensch. Zwei neue ASV (Aston Martin Vantage) GT3 auf Gulf Kurs kommen auch. Damit kann man nichts falsch machen. Die machen auf jeder Strecke und auch neben ihr eine gute Figur.

Die Rubrik „Was ist da los?“ beschäftigt sich mit einem Novum im Slotcar Business. Neuerdings sind in jedem neuen Slotcar so eine Art Beipackzettel dabei. Welche Risiken und Nebenwirkungen von Slotcars ausgehen ist ein durchaus interessantes Thema. Die Abhängigkeit kann sich jeder selbst attestieren. Aber es gibt schlimmere Dinge im Leben als das. Was man von der neuen Art der Aufklärung halten soll, ist jedem selbst überlassen. Wir machen uns dazu unsere eigenen Gedanken, die nicht jeder teilen muss, aber darf. Manchmal ist es schon verrückt, auf was die Leute so alle kommen, um anderer irgendwie mit mehr oder minder Nutzvollem oder Nutzlosem zu beschäftigen. Als Ökobilanz finde ich diese neuen Zettel unvernünftig. Ich fahre seit den frühen 70ern mit Slotcars im Kreis und das haben wir bisher alle ohne große bürokratische Hürden hinbekommen. Und jetzt brauchen Leute von heute mehr Anleitung, damit sie nichts Dummes tun? Das stimmt bedenklich. Mehr dazu in der genannten Rubrik. So jetzt viel kurzweilige Freude mit den präsentierten Neuheiten und der Jim Hunt Art, Slotcars in Szene zu setzen. Ohne Beipackzettel. Risiken und Nebenwirkungen besprechen sie eigenverantwortlich mit ihrem Ich, dem Slothändler und der Partnerin. Bitte lassen sie mich bitte damit in Ruhe. ☺

Viel Spaß mit Jim Hunt No.63!

Jürgen Kellner

Herausgeber


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

 /carrera.official

 /carreraofficial



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Titelstory

Corvette C8R von NSR

Was ist da los?

Risiken und Nebenwirkungen

Tracktests

Rundstrecke:

- Lola T70MkIIIb in Lila und Digital124
- BMW M1 Niki Lauda
- BMW 320 Turbo Flachbau Schnitzer
- Ford Escort MkI
- Mosler MT700R Jahreswagen Noviello
- ASV GT3 Gulf Kurs
- Porsche 917-10K Gelo
- Ford Mustang „Goldfinger“



Rallye:

- Ford Escort Cosworth
- Ford Escort MkI, RAC 1971



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Freeslotter Forum – „DANKE MICHAEL!“

Das große deutschsprachige Forum hat große Veränderungen erlebt. Michael Juchem, der langjährige Betreiber und Initiator des Freeslotters hat sich aus dem Hobby verabschiedet und sein jahrelang, hervorragend betriebenes, gehegtes und gepflegtes Forum an andere weiter gegeben. Es fand sich eine Firma, die jetzt den Freeslotter unter anderen Foren betreibt. Wir werden sehen, wie das alles weiter gehen wird. Es ist immer komisch, wenn sich Veränderungen ergeben. Gewohnte Bahnen sich verändern und der als normal erachtete Luxus verändert. Sicherlich wird der Betreiber seine Gründe haben, die uns alle nichts angehen. Man muss es annehmen. Man kann sich nur für sein sehr großes Engagement für unsere aller Hobby bedanken. Michael war immer sehr besonnen und ruhig, sehr lösungsorientiert, was mich über die vielen Jahre schwer beeindruckt hat. Vielen Dank Dir für Deine unermüdlichen Dienste, uns eine kostenlose Plattform zum Austausch zu bieten. Ich wünsche Dir alles erdenklich Gute, egal bei was Du jetzt machen wirst. Vielen Dank für Deinen unermüdlichen Einsatz für uns alle. Neuerdings tauchen öfters Trolle im Freeslotter auf, die komische Dinge posten und versuchen, die gewohnte Ruhe zu stören. Auch das wird sich mit der Zeit einpendeln. Vielen Dank an die neuen Betreiber. Wenn ihr das auch so viele Jahre macht wie Michael, dann jetzt schon mal Danke und Respekt als Vorauszahlung. Danke, dass es weiter gehen kann.

Lust auf mehr Jim Hunt Infotainment?

Seit geraumer Zeit veröffentlicht das Jim Hunt Magazin regelmäßig **Bilder, Videos und Tipps** auf **facebook** und **instagram**.

Wer online ist findet uns unter ...

facebook:

Jim Hunt Magazine

instagram:

jim_hunt_magazine

und wird staunen, was es alles zu entdecken gibt. Viel Spaß dabei.

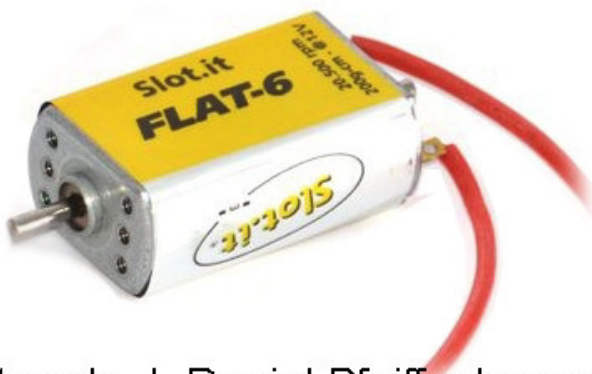
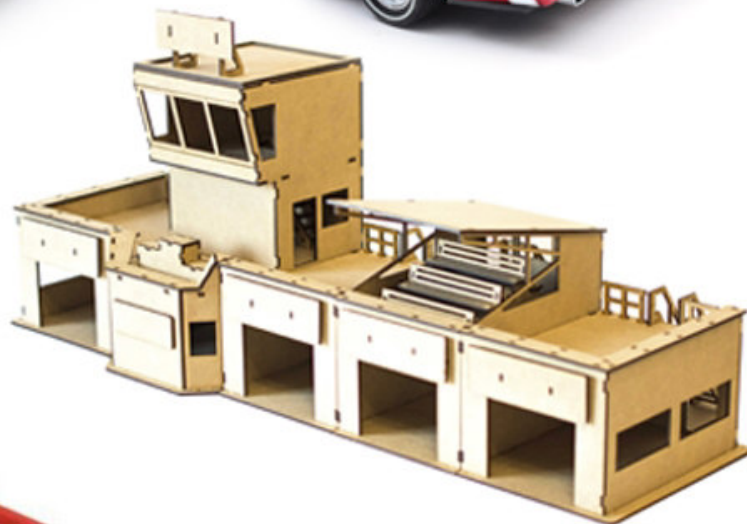




www.Slot-Stop.de

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

CORVETTE C8R



NSR legt nach und baut eine High Performance Version der neuen US Rennsport Legende. Wie fährt sich die achte Ausgabe der leichten Flunder? Jim Hunt steigt ein und geht mir ihr ans Limit.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Die mittlerweile achte Generation Corvette dreht ihre Runden auf Rennbahnen der Welt. Jetzt kommt das US Powerisen von NSR. Das müssen wir uns genauer ansehen. Die Italiener sind bekannt für Hochleistungs-Slotcars. Die aktuelle Vette darf nicht fehlen, um der hauseigenen GT3 Konkurrenz einzuheizen. Die C8R ist die erste Corvette ohne Frontmotor. Mittlerweile hat General Motors der Tradition abgeschworen und man setzt nun aufs Mittelmotorkonzept. NSR zieht klar mit und setzt der potenten US Flunder mit leichter Kunststoffkarosserie einen Sidewinder Longcan ein, der sich gewaschen hat. Mit 12 Voltan Kraftstoff erwächst aus den acht Brennräumen ein strammes 350gcm Drehmoment, das bei maximaler Drehzahl 21400 U/min dynamisch zur Attacke bläst. Aus dem Stand liefert das eine sagenhafte Beschleunigung und eine satte Durchzugskraft im Rennen. Wir sind neugierig, wie sich das alles auf einer Heimrennbahn verhalten wird. Unserer fahrfertige Vette bringt mit allen Schmiermitteln 83g auf die Waage. Ob man dazu mit 12 Voltan fahren muss? Reicht uns sogar reduzierter Kraftstoff? Das luftgekühlte, nach unten und oben offene Aggregat sitzt im roten Tripod, der über drei einstellbare Schrauben vom Hauptchassis entkoppelt arbeitet. Zugleich kann man dadurch die Eintauchtiefe der Hinterachse in den Radhäusern über diese drei Schrauben einstellen. Die Spurbreite ist über die Madenschrauben der Hohlkammerfelgen einstellbar. An der Vorderachse sitzen ebenfalls Alufelgen, deren Spurbreite über Kunststoff Shims geregelt wird. Jim Hunt Magazine hat auf beiden Seiten eine 0,5mm Distanzscheibe addiert: die Räder stehen jetzt stimmiger im Karosseriekleid und stützen zudem den Vorderwagen des neuen US-Boliden in



Die neue C8R aus Italien ist konsequent auf Leichtbau getrimmt. Die leichte Corvette typische Karosserie aus Kunststoff senkt den Schwerpunkt deutlich ab: Leichte Scheiben, die zudem flexibel eingebaut sind, minimieren Gewicht an hohen Punkten. Dazu gibt es die gewohnte Power von NSR unter der Haube.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

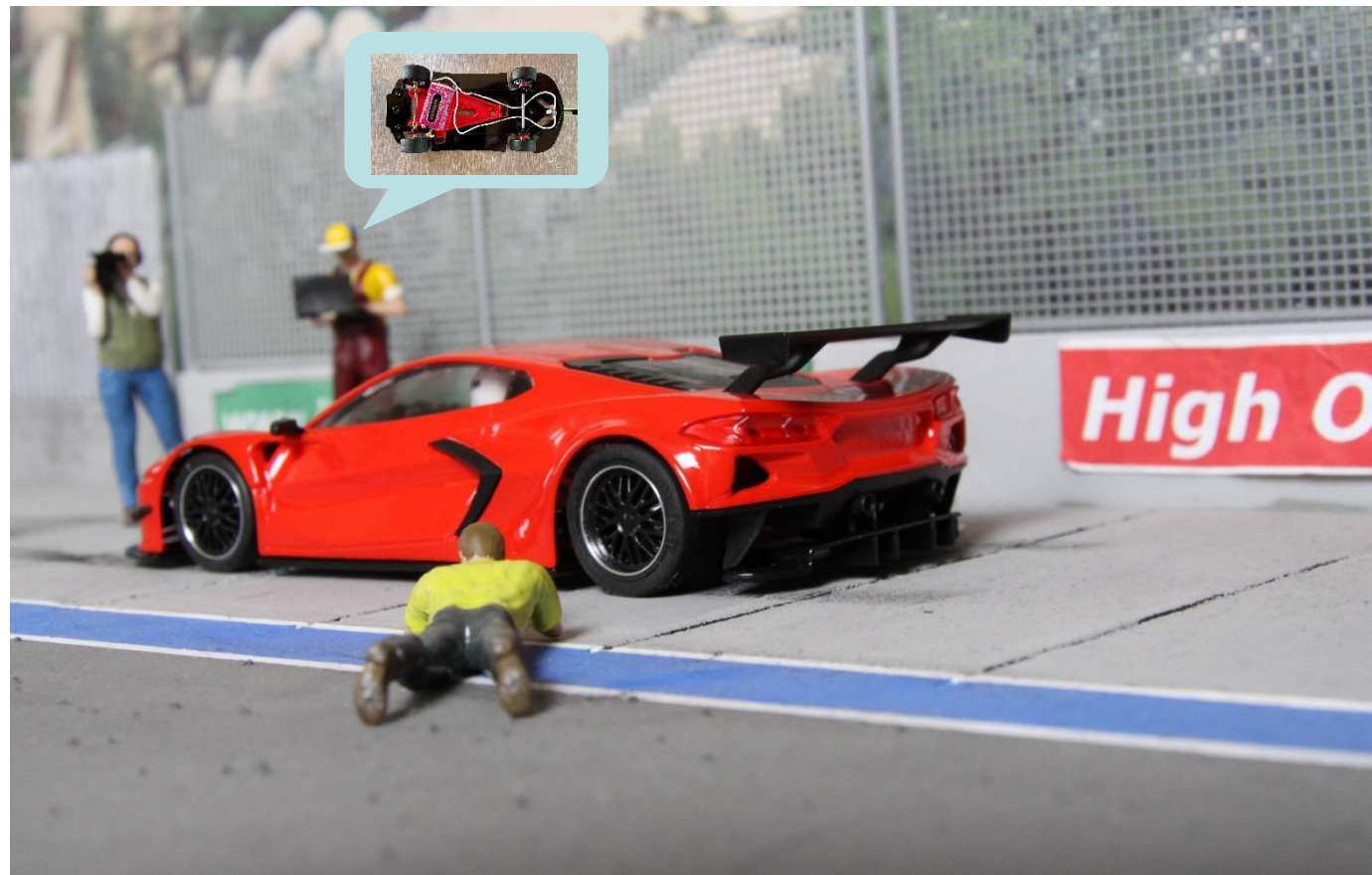
Kurven besser ab. Die in der Höhe einstellbare Vorderachse war out of the box bereits nahe in Richtung Perfektion eingestellt. Wir stimmen noch präziser ab, damit die weichen Schleifer im L-Kiel optimal aufliegen, ohne dass die Vorderräder zu viel Gewicht tragen müssen. Wenige Drehungen und ein kurzer Blick auf der Richtplatte, wir sind zufrieden. Das

Heck passend zur Vorderwagen Höhe eingestellt, um mit einem neutralen Setup zu starten. Jetzt beginnt die präzise Abstimmungsarbeit an der Rennstrecke. Den zweigeteilten Kabelbaum haben wir in den Clips im Chassis neu verlegt. Ziel: Zündkabel in harmonischen Bögen präzise zentriert zum L-Kiel führen, damit nichts klemmt und sich minimalste Widerstandskraft dem

leicht drehenden Kiel entgegen setzen. Die Schleifer zurechtbiegen, damit die Kraft fließen möge. Die beiden Karoserieschrauben bekommen etwas Spiel, wir starten auch bei ihnen mit einem neutralen Setup und arbeiten uns an unsere persönliche Idealabstimmung heran. Die C8R gibt es als Test Car in vier Farben: Rot! Weiß! Gelb! Orange! Diese puristischen Lackierungen



Vor dem Rollout: Übliche Einstell- und Wartungsarbeiten erledigen. Fahrwerk über Schrauben zunächst mittig justieren, um aus neutraler Position in beide Richtungen Optionen zu haben. Ziel: Alles perfekt auf unsere Strecke abstimmen. Mal sehen, wie sich das neue Auto verhalten wird. Noch ein paar letzte Fotos und dann geht's los. Ihr langer Radstand liefert bestimmt einen stabil ruhigen Geradeauslauf auf schnellen Geraden.





[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

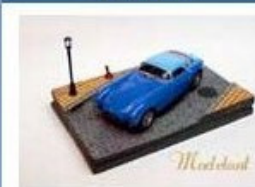
[Telefonzeiten](#)

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

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

bieten einen soliden Look und zugleich sind alle vier eine gute Basis, um mit minimalem Decal Einsatz noch mehr optische Dynamik herauszuholen, bis die ersten NSR Rennversionen an die Startlinie rollen werden. Die Italiener lassen uns sicher nicht lange warten. Bevor wir

ins erste Rollout gehen werden alle Lager an Achsen und Motorwelle mit Leichtlauföl gewartet. Das Getriebe bekommt ein spezielles Fett, damit alles noch seidenweicher arbeitet. Richtig gelungen ist der neue flexible Heckflügel: NSR hat eigens über ihn ein Video online

veröffentlicht, bei dem die exponierte aerodynamische Abtriebshilfe mit der Hand übel malträtirt wird. Egal was man damit macht, das Teil flexiert und geht wieder in seine Memory Ausgangsstellung zurück. Das reicht für Rempeler und Abflüge im Rennbetrieb auf jeden Fall.



Schnell kommt die neue Corvette angeschossen. Dynamisch biegt sie um die enge Kurve, die ich im zweiten Gang nehme. Langer Radstand, breite Spur und niedriger Schwerpunkt liefern unter dem Strich sagenhafte Darbietungen auf der Rennstrecke. Bevor man ans Limit gehen kann, ist etwas Arbeit am Fahrwerk nötig, bis man sein persönlich perfektes Setup über die im Chassis sitzenden Einstellschrauben gefunden hat. In Kombination mit den Schrauben der Karosserie lässt ich hier einiges an Potential herauskitzeln.

Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Während andere Flügel abbrechen bleibt der NSR Spoiler in Form und am Platz. Genial. Die Scheiben sind flexibel in der Karosserie eingehängt, so dass sie beweglich arbeiten können und bei allen Arten von Havarien weder brechen noch aus dem Chassis fallen.

Jetzt geht es zum Rollout auf die Strecke. Einfahren mit 10 Voltan Kraftstoff. Mal sehen, was das potente Aggregat damit abliefern wird. Ob sich unser Anfangsverdacht bestätigen wird und wir mit ihr deutlich unter 12 Voltan bleiben können? Die Vette schiebt bereits so

beim Beschleunigen entschlossen nach vorne. Ihr seidenweicher und kraftvoller Antritt gefällt mir gut. Das wirkt für mich vielversprechend. Ihre breite Spur, ihr niedrige Schwerpunkt und die sehr hochwertige Präzisionstechnik glänzen auf den ersten Testkilometern. Dynamisch geht es durch die ersten Kurven. Die C8R liegt souverän und geht aus Kurven heraus auf Angriff, sobald die nächste Gerade ansteht. Nach wenigen Runden sammeln die Reifen Pickup von der Strecke und schon wird es schwierig: Das Heck kommt in engen Kurvenradien gewaltig, überholt fast den Fahrer im Cockpit, so quer geht es durch den Richtungswechsel. Das Anglewinder Aggregat schiebt im Kurvengrenzbereich, sobald die Reifen vom Grip her nachlassen. Absolute Zurückhaltung am Gaspedal verhindert Schlimmeres. Puh! Zurück an die Box: Reifenservice! Mit Klebeband abziehen und erneut raus auf die Strecke. Die Vette läuft wieder gut, aber auch in langen Kurven zeigt sie nervöse Tendenzen, wenn man ans Limit geht. Zurücknehmen ist in Kurven gefragt. Die Entkoppelung von Tripod und Karosserie sind neutral eingestellt, also in einer Art Mittelstellung. Trotzdem ist Besonnenheit gefragt, sonst gerät die US Flunder ins Schwitzen, der Fahrer auch. Nochmal Reifen abziehen, weiter mit 10 Voltan hinaus auf die selektive Strecke.

Die ersten Runden nimmt die Vette satt unter ihre Slicks. Kurven gelingen zunächst wie auf Schienen, bevor ihre Reifen Pickup gesammelt haben. Dann wird's kritisch, richtig kritisch. Reifen abziehen bringt erste Hilfe, aber für Potential auf der Strecke braucht es mehr Durchhaltevermögen. Das Fahrwerk wird zusammen mit der Karosserie Entkoppelung neu eingestellt, bis alles passt.



Corvette C8R

Jim Hunt Magazine®

Die langen Geraden sind ihre Domäne, die langgezogenen Kurven gehen auch ganz gut, aber enge Radien verlangen Zurückhaltung am Gaspedal, sonst bleibt Zeit liegen, weil das Heck aggressiv kommt. Ihr Setup verändern! Einige Experimentalfahrten später einigen wir uns auf das Schließen der drei Tripod-Schrauben: Der „natürliche“ Chassis Flex reicht.

Selbst bei nur 1/8 Öffnung schon wird sie zickig. Die beiden Karosserieschrauben werden nur eine Viertelumdrehung geöffnet. Jetzt passt die C8R und sie fährt wie ich mir das vorstelle. Kurven sind kein Problem mehr, die Flunder ist jetzt beruhigt und zieht sauber durch, Radius egal. Wir bleiben bei 10 Öko Voltan, es wäre sogar möglich mit weniger zu fahren. Das neue

NSR Leichtgewicht braucht die volle Voltanzahl eher auf langen Clubrennstrecken mit wenigen selektiven Kurven. Jeder Lastwechsel fordert das Material und den Fahrer ungemein. Da gab es schon ruhigere Autos von NSR. Je nachdem wie viel Arbeit in die Setupfindung investiert wird: Man bekommt das neue Auto konkurrenzfähig hin. Nach einigen Testrunden und Schrauber Sessions kommt man den Eigenheiten der neuen US Flunder aus Italien auf die Schliche. Dann weiß man, wie man welche Schrauben an ihr dreht und sie abstimmen muss. Einige „alte“ Erfahrungswerte werden kurz über den Haufen geworfen. Die Diva braucht eine strenge Zuwendung, um ihre Zickigkeit abzulegen. Das große Aha Erlebnis blieb aus. Da gab es deutlich einfachere Lösungen bei den Italienern, die mit weniger Aufwand richtig zur Sache gingen und sich im Grenzbereich ausgeglichener präsentierten. Es bleibt offen, wie weit sich Privatteams in die Materie hinein knien. Der Aufwand lohnt sich, obwohl Ausdauer und Geduld gefragt sind. Wir reden vom hier vom engen Grenzbereich. Dem schmalen Grad, an dem es an die Grenzen von Material und Physik geht. Der schmale Ort, an dem man versucht, die Grenzen neu zu verschieben: Rennsport! Reinsetzen und auf Geraden Vollgas geben können fast alle. Kurven kann nicht jeder. Richtig schnell, nur eine kleine Elite.

Highlight: Der flexible Heckflügel, der so konzipiert ist, dass ihn nichts aus der Idealstellung abbringt. Man kann ihn extrem kneten und malträtiert, sein Memory Effekt formt ihn immer wieder in die Ausgangsstellung zurück. Im Rennalltag ist er derartigen Behandlungen nicht ausgesetzt. Übliche Rempler steckt er locker weg.



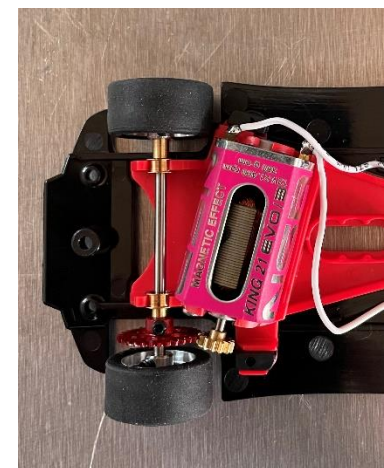
Corvette C8R

Wer das alles nicht möchte, kann mit Magneten fahren und jede Herausforderung ausschalten. Das liegt uns nicht: Wir schrauben, testen und gewinnen lieber mit ehrlichen Mitteln. Die C8R ist eine Rennmaschine, die Zuwendung braucht, um das Feld der NSR GT3 aufzumischen. Wer das passende Setup erarbeitet, kann mit ihr viel reißen. Geduld ist gefragt, um das Auto ans absolute Limit zu bringen. Das passiert auf der Strecke und an der Box. Es lohnt sich, ihr Potential wird wirken.



Der über drei Schrauben einstellbare Tripod lässt viele Abstimmungsoptionen zu. Die Vorderachse ist in ihrer Höhe einstellbar. Wir haben ihre roten Spacer mit je einer 0,5mm Distanz ergänzt. Die steigern ihre Spurweite und stützen die C8R in Kurven einen Tick besser ab. Die solide Kabelverlegung stellt den L-Kiel immer gerade.

Drehzahlfester Anglewinder in der Halterung verschraubt: Präzise greifen Getriebezüge ineinander. Das Aggregat im Longcan Gehäuse stemmt ein Drehmoment von satten 350gcm bei 21400 Touren maximal auf die kalibrierte Hinterachse. Sie dreht in präzisen Gleitlagern. Gelochte Alufelgen mit dünn gefrästen Stegen reduzieren das Gewicht und erhöhen den Grip der Slicks. Deren gewonnene Flexibilität steigert die Haftung auf der Strecke. Sie krallen sich ein.



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**

FORD ESCORT

COSWORTH

Scalextric bringt einen Rallyeklassiker aus den 90ern zu uns. Die Designversion in schwarz mit blau gelben Streifen für einen edlen Look auf Wertungsprüfungen.



Ford Escort Cosworth

Jim Hunt Magazine®

Wie die Zeit vergeht: Ich kenne diesen Wagen noch aus dem Rallyesport, als sei es gestern gewesen. Mittlerweile ist auch er ein Klassiker, wenn auch einer der noch in der Youngtimer Generation fährt. Ford Escort Cosworth. Seine vier Augen erinnern an den Lancia Integrale, den er beerben wollte. Allradantrieb plus fein gemachter Motor von Cossy für abenteuer-

liche Ritte. Der große Heckflügel lässt erahnen, welche Gewalt unter der Haube wütet. Das kurze Coupé katapultiert mich nach vorne, dass mir kurzzeitig Hören und Sehen vergeht. Der Familien Escort in Serie ist vergessen, es erinnern höchstens Teile der Silhouette an ihn. Scalextric's neue Designversion kann sich auch optisch sehen lassen. Ein sehr dynamischer Auftritt.

Den Allradantrieb haben die Briten über einen Riemen gestaltet. Das spart PS Ressourcen gegenüber einer schwereren, starren Welle. Weniger Masse, weniger Gewicht zum Beschleunigen und Bremsen. Zudem: Sollte doch mal irgendetwas Fremdkörperliches im Antrieb stecken bleiben, rutscht der Riemen durch, schlimmstenfalls reißt er ab und man kann die Rallye



Dynamisch geht es ums Eck. Der Allrad zieht voll durch und liefert sagenhafte Beschleunigungs-Erlebnisse. Der Cossy bleibt immer auf Zug und wer den Bogen heraus hat, kann die Vorzüge der Riemen angetriebenen Vorderachse bei Rallyes gewinnbringend einsetzen. Allradfahren kann nicht jeder Pilot, aber das kann man lernen.



Ford Escort Cosworth

Jim Hunt Magazine®

zu Ende fahren. Mit einer starren Welle ist das bei Schäden nicht so einfach. Wer also nicht in grobsten Gemüse pflügt, ist mit dem Konzept perfekt aufgestellt. Der Cossy ist bei Scalex als Inliner verbaut. Das dient der Fahrzeugdynamik, denn so ist das Gewicht am Neutralsten verteilt. Das MTS fliegt aus dem Auto, denn

ich möchte die Vorzüge des Allrads pur erleben. Der Radstand ist - innerhalb der Karosserie des kompakten Escorts - echt lange. Das verspricht Laufruhe in allen Fahrlagen. Minimale Karosserieüberhänge lassen den Wagen schön gehorchen. Besonders am Limit bewegt liefert er sagenhafte Darbietungen. Je nach Strecken-

charakter kommt er mit 10-12 Voltan Sprit aus. Der Ford hängt sauber am Gas und durch den Allradantrieb lässt er sich präzise scharf durch Kurven zirkeln. Einsteiger müssen sich erst an die Allrad Charakteristik gewöhnen. Üben - Lernen - Können. Dann krachen lassen und Rallyes gewinnen. Online Fahrschule folgt.



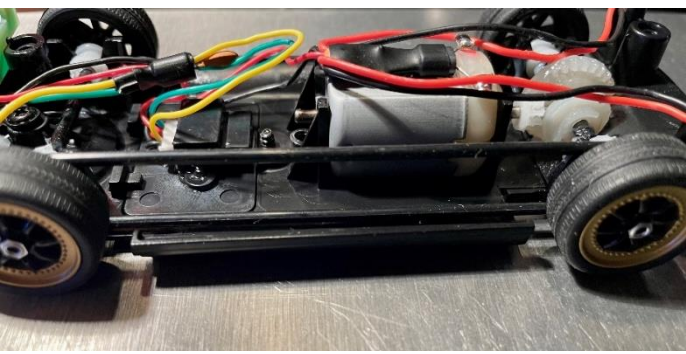
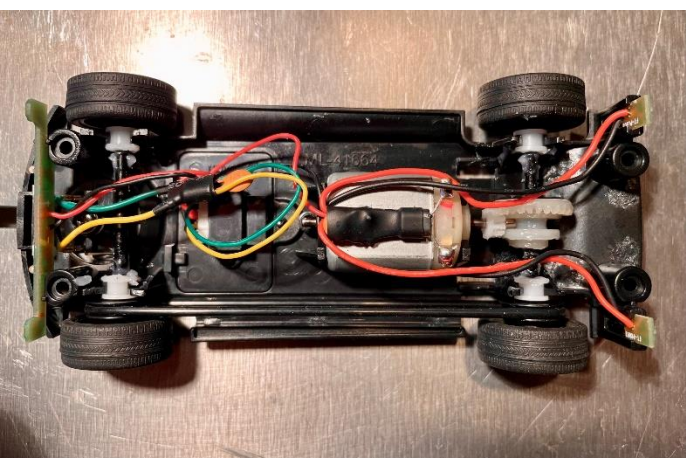
Das hochglänzende Schwarz sieht klasse aus. Solange es über sonnige Asphaltpisten geht bleibt die Darth Vader Optik erhalten. Biegt man auf Schotter ab, erledigt Staub die Tiefenwirkung der Lackierung, was bei allen Rallyeautos der Fall ist. Mit einem Hochdruckreiniger und Politur kann man alles wieder in Ordnung bringen, nach dem Rennen. Die beiden blauen Streifen mit gelben Rändern bringen neben den Gold umrandeten Felgen markanten Akzente auf die Außenhaut.



Ford Escort Cosworth

Jim Hunt Magazine®

Ein Blick unter die Haube:



Riemen Allrad: Die Inliner angetriebene Hinterachse wird über Keilriemen und Scheiben mit der Vorderachse verbunden. Arbeitet zuverlässig und hält Notfall Optionen bei Schäden unterwegs offen.

Rallye Schnellkurs für unsere Online Fahrschüler



Kurve Einfahren: Tempo (vorher anbremsen) und Gas müssen sitzen, Motor auf Zug halten, Einlenken, Augen schauen zum Kurvenausgang



... entschlossen durch den Richtungswechsel. Motor im perfekten Drehzahlbereich halten und jetzt hart beschleunigen! Gegenlenken...



Der Escort zieht stramm durch und es geht wie mit einem Katapult unter dem Hintern aus der Kurven heraus weiter auf die folgende Gerade.



Augen nach vorne, Vollgas! Finde den perfekten Grip und lasse keine Zehntel liegen. Achte auf die Motordrehzahl und das Popometer.

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

Scalextric's Rallyeklassiker kommt im neuen Look. Der Ford aus der britischen Meisterschaft ist 53 Jahre alt und kein bisschen leiser. Wir graben uns im alten Hundeknochen laut durch Afrika, weil wir auf britisches Regenwetter keine Lust haben. Lässt man ihn fliegen, hebt er gerne mal ein Beinchen an, um andere nass zu machen.

RAC Rallye 1971

Escort MK I



Ford Escort MK I

Jim Hunt Magazine®

Wir sind mit dem Hundeknochen aufgewachsen und er begleitet uns seit wir Autos wahrnehmen konnten. Mein Onkel fuhr einen. Und unzählige andere Menschen waren damit unterwegs. Das Gerät aus den späten 60ern hat sich in die 70er rüber gerettet und bis heute brilliert er auf den Pisten der Welt im historischen Motorsport: Rundstrecke, Berg, Rallye. Er kann alles und dieses Komplette ist etwas, das nie an Reiz verliert. Der Ford zieht alle magisch an. Und andere ab.



Im voll ausgedrehten Dritten über die Kuppe, die Zuschauer gehen voll ab. Vier Zusatzleuchten und vier Schmutzlappen (auch vorne) sind Basisausstattung. Unter stark ausgestellten Radhäusern rotieren Minilite Felgen und breite Schläppen mit erhöhter Spurbreite. Die braucht der Escort zum Abfedern der Rüttelpiste und zum Aufbau von Grip. Ein schneller Klassiker, der voll ausgedreht richtig Spaß macht.

Ford Escort MK I

Jim Hunt Magazine®

Der Sound des Escort ist unverkennbar. Die Drehzahl Gifftigkeit des frisierten Vierzylinder Aggregats klingt atemberaubend. Scalextric legt die Version der RAC Rallye von 1971 neu auf und das ist mehr als Grund genug einzusteigen, um festzustellen, was sich da drin tut. Sie haben ihm den bewährt kompakten Motor im Longcan Gehäuse spendiert, der sich äußerst drehzahlfest erweist und zugleich durch seine Bauart den Schwerpunkt im Chassis absenkt. Zugleich schickt er Piloten ohne Routine an Lenkrad und Pedalerie schneller in die Wüste, als das ihnen lieb ist.



9 Voltan ohne MTS reichen für das frisierte Vierzylinder Aggregat. Wer höhere Spritgüte tankt läuft Gefahr, dass es die Kolben durch die Motorhaube schießt und Reifen plus deren Grip gleichermaßen in Rauch aufgehen. Weniger setzt seine Kraft optimal um. Ein regelbares Netzteil ist dabei vorteilhaft.

Ford Escort MK I

Jim Hunt Magazine®

Hier drin gibt's kein gemütliches Tuckern über losen Untergrund. Der Hundeknochen möchte beherrscht werden wie von einem Dobermann am Steuer. Spar-samer 9 Voltan Kraftstoff reicht in seinen Ben-zinleitungen, um das volle Temperament aus dem Motor zu kitzeln, ohne MTS versteht sich. Dann bleibt der Escort in allen Driftwinkeln gut beherrschbar. Tankt man heftigeren Saft, wird es stressig im Cockpit: Am Gaspedal mit äußerster Zurückhaltung arbeiten, damit die Kraft halbwegs auf die Strecke kommt. Also weniger ist mehr. Das rechtsgelenkte Fahren ist kein Problem. Ich kann das und freue mich jetzt auf das volle und laute Drehzahlpaket aus vergangenen Tagen.

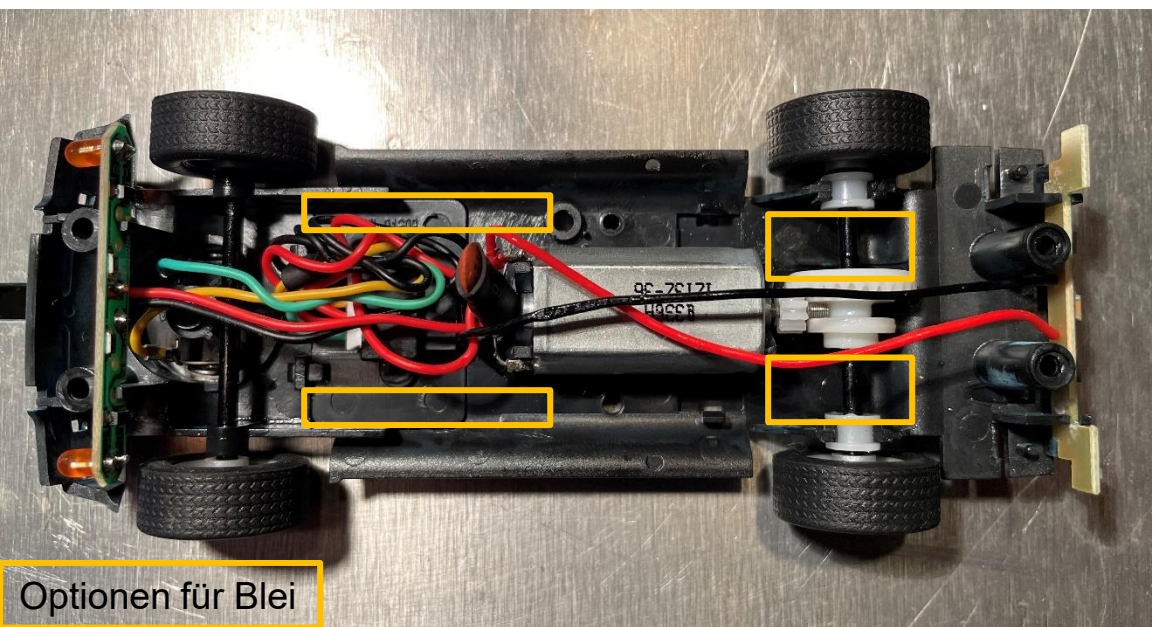


Siehe auch: JHM No.5,10,15,16

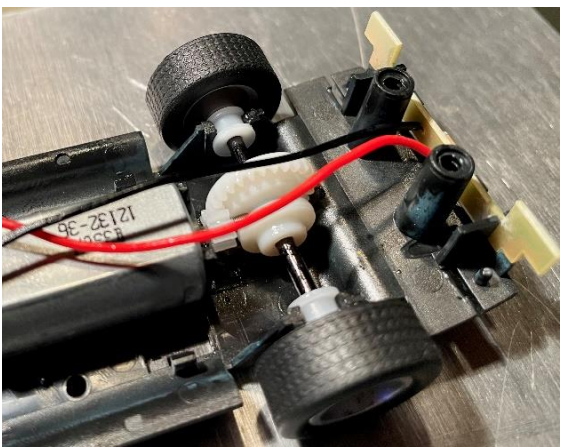
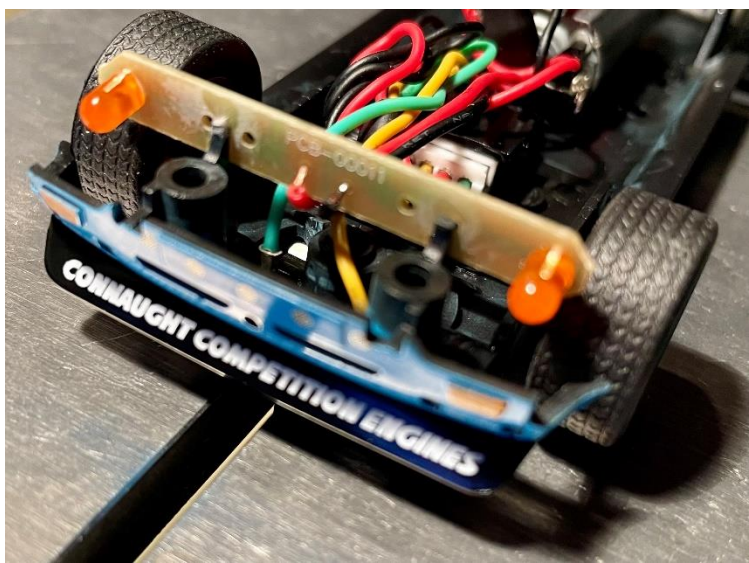


Die Sonne geht langsam unter, im Cockpit ist es heiß wie in der Hölle. Umgebung und der sagenhaft drehzahlteste Motor heizen uns ein, dass Salzwasser vom Rücken meine farbige Superman Buxe rinnt. Hoffentlich bleibt die Farbe im Stoff und coloriert nicht meine Haut.

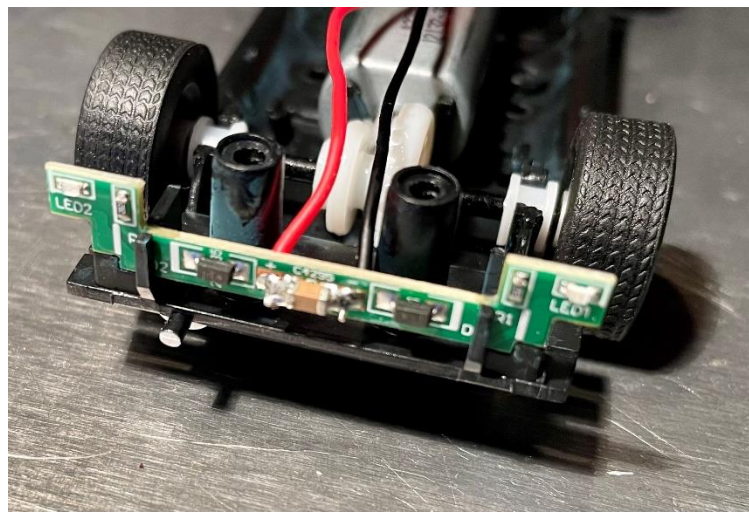
Ford Escort MK I



Optionen für Blei



Longcan Motor im kompakten Gehäuse. Das Inliner Aggregat ist sehr drehzahlfest und verlangt einen Profi an Lenkrad, Gas und Bremse. Dazu einen einstellbaren Regler und Netzteil, möchte sein volles Potential ohne MTS auf der Strecke abrufen. Wir haben viele Hundeknochen bewegt: Es kann Sinn machen, unter der Hinterachse und oder an den vorderen Seiten optimal **Bleistreifen** zu installieren, damit Power besser auf die Piste kommt. 9 Voltan im Tank reichen, um richtig Spaß zu haben. Voll kontrolliert, versteht sich.





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

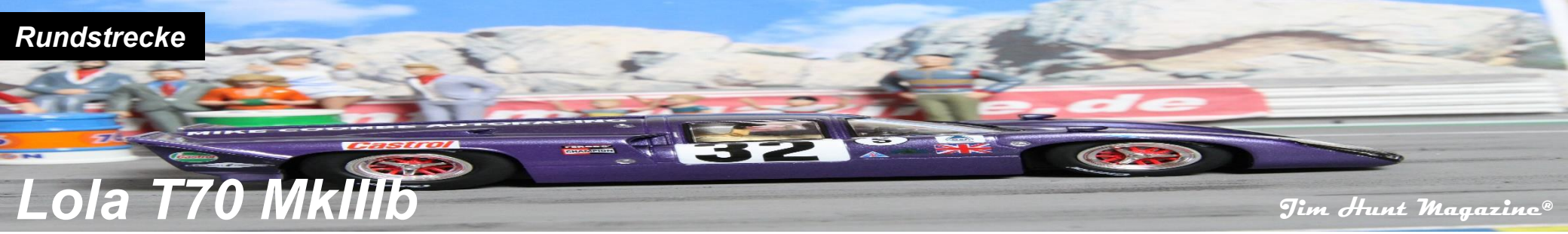
 /SRCslot

★ Purple Rain ★



Lola T70 MkIIIB

Carrera liefert in der großen 124er Hubraumklasse einen Klassiker, der andere gerne im Regen stehen lässt. Wir steigen ein und fahren darin total ab.



Lola T70 MkIIIb

Jim Hunt Magazine®

Was hat die Gruppe C der 70er mit Regen zu tun? Mit der neuen Lola Designversion von Carrera kann man alle im Regen stehen lassen. Die Lila Maschine sieht atemberaubend schön aus, egal aus welcher Perspektive man sie ansieht. Die lässigen Formen des

Lola sehen genial aus. Als Farbtupfer gibt es große, viereckige weiße Startnummerntafeln, einige wenige Schriftzüge wie Sponsorenlogos raffiniert und minimalistisch in Szene gesetzt. Dazu rot lackierte Hallibrand Felgensterne, polierte Felgenhörner und Zentralflügel-

schrauben. Das reicht für eine aufregende Optik. Alles andere regelt ihre Formensprache, untermalt vom V8 Bass von Ford, der seine physikalisch reine Sprache bei der Verwertung des fossilen Erdensafts verkündet, dass es bei Zuschauern tiefe Emotionen hagelt.



Sinnliche Zeitreise: Kuschlig enges Cockpit mit kerniger V8 Rückenmassage. Eine genial schön geschneiderte Karosserie in einer lila Lackierung mit den roten Hallibrand Felgen sind ein Gedicht. Der Klang des Ford V8 auch.

Klassikers sind eine Wucht. Der Ford Achtzylinder Mittelmotor auch. Die nach oben offenen Ansaugtrichter saugen gierig Luft an, die in den Brennräumen der Lola mit Benzin vermischt eine satte Performance auf der Strecke zaubern. Die 70er waren dafür bekannt, dass man tolle und zugleich einfache Designs erschuf. Bis in die Neuzeit sieht die monochrom lila lackierte



Lola T70 MkIIb

Jim Hunt Magazine®

Besonders dann, wenn ich die Lola vor Kurven mit Zwischengas runterschalte, kurz in den Schubetrieb übergehe und diesen unfassbar dumpfen und zugleich heißeren Klang erzeuge. Über die große Carrera Lola haben wir schon berichtet. Wer alles genau nachlesen

Im Heck wütet ein Fünf Liter V8 Motor, der 450 PS entwickelt. Das klingt zunächst nicht so brutal. Stellt man die Lola auf die Waage, bleibt die je nach Setup bei maximal bei 860 Kilo stehen. 450 Pferde bei dem Leichtgewicht sind eine Ansage, die mir sehr gut gefällt.

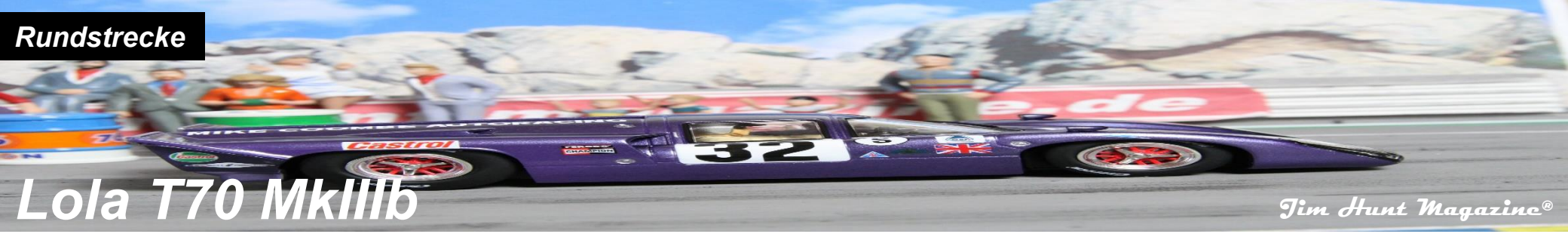
Carrera setzt den bewährten Sidewinder Mittelmotor ein und liefert ordentlich Schub an die Hinterachse. Für einen zuverlässigen Zündfunken hält ein Schwingarm dauerhaften Kontakt zur Elektronik. Vierendige Doppelschleifer tun ihr bestes, damit der Motor immer



Die Lola ist ein wunderbarer Klassiker für die Gruppe C vergangener Tage, die dank Carrera nie aufhören werden. Ab auf die Strecke und den sonor fauchenden Ford V8 mit offenen Ansaugtrichtern klingen lassen: Sex für die Ohren.

möchte, findet den Boliden in früheren Jim Hunt Ausgaben. Diese Maschine eignet sich hervorragend für die Carrera Startfelder mit Porsche 917K, Ferrari 512S wie Ford GT MkII. Also für jene Wagen aus den späten 60ern und frühen 70ern. Die Lola wurde von 1967 bis 1970 gebaut. Und jetzt wieder, wie schön!





Jim Hunt Magazine®

Lola T70 MkIIIb

rund läuft. Das majestätisch satte Fahrgefühl in der großen 124er Hubraumklasse ist eine schöne Sache. Wer viel mit den 132ern unterwegs ist, empfindet das wie Wellness Motorsport. Sattes Rollen, sattes Fahren. Souveränes Gleiten ohne Hektik. Eine schöne Art der

Fortbewegung, möchte man vom stressigen Alltag runter kommen. Carrera liefert auch mit der lila Version der MKIIIb ein wunderbares historisches Gerät für Freunde des sinnlichen Motorsports. Die Zeitreise in die Vergangenheit lohnt sich für jeden Piloten. Egal ob

man diese Zeiten noch selbst erlebt hat oder ob man sich an die Geschichten der Eltern und Großeltern erinnern möchte. Lola fahren ist eine ganz besondere Angelegenheit. Geht raus auf die Strecke und findet selbst heraus, was in diesem Auto mit einem passiert.





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

MOSLER MT900R JAHRESWAGEN

XI anniversary

Salvatore Noviello



Mosler MT900R

Jim Hunt Magazine®

Es ist bei NSR zur jährlichen Tradition geworden, ihrem Firmengründer, Ehemann und Vater ein Andenken zu widmen: Salvatore Noviello (+) hat sich zu seinen Lebzeiten mit dem Mosler ein Denkmal gesetzt. Das Auto hat damals das Slotcar Business durcheinander gewirbelt und neue Akzente gesetzt, was Leistung und Schnelligkeit anging. Der Wagen war seinerzeit das ...

XI anniversary



Salvatore Noviello



Mosler MT900R

Jim Hunt Magazine®

... schnellste Serienslotcar. Salvatore und seine Marke NSR (Noviello Slot Racing) wurden durch dieses flache Auto groß und bekannt in der gesamten Slotwelt. Zum Jahrestag kommt jedes Jahr eine neue Ausgabe des Moslers zum Andenken an diesen viel zu früh verstorbenen Freund. Einige Jahre lang trafen wir uns regelmäßig, um seine neuesten Slotcars ...

XI anniversary



Salvatore Noviello



Mosler MT900R

Jim Hunt Magazine®

... und viele andere Geschichten gemeinsam zu verinnerlichen. Er wird mit immer in Erinnerung bleiben, weil die Treffen immer von Leichtigkeit, Freundlichkeit und Humor geprägt waren. Es waren gute Zeiten. Die Autos, die er mir damals direkt aus Italien zukommen ließ, halte ich in Ehren. Ruhe in Frieden Salvatore! Du wirst nie vergessen sein. Hier das aktuelle Jahresauto für alle, um dir zu gedenken.

XI anniversary



Salvatore Novello



© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Zwei neue Designversionen aus Bayern kommen bei Carrera an den Start. Freude klassischer Rennwagen kommen dabei voll auf ihre Kosten.



BMW Power bei Carrera

Schnitzer 320 Turbo Flachbau, Gruppe 5

M1 Procar Niki Lauda



Jim Hunt Magazine®

BMW M1

Bei Carrera kommen neue Procar Designs an den Start. Diese hier ist eine ganz Spezielle, geht es um das Auto von Niki Lauda. Er nahm selbstverständlich wie alle anderen Formel 1 Piloten die Procar Serie im Rahmenprogramm der Königsklasse richtig ernst und

sorgte dafür, dass sein Wagen so schnell es ging in den Farben seines Zigaretten Hauptsponsors umlackiert wurde. Der echte Schriftzug fehlt, schließlich leben wir in anderen Zeiten. Der Spruch: „Das ist nichts für Kinder!“ galt damals, so wuchs auch ich auf. Heute

scheint alles etwas komplizierter zu sein. Wer also als Erwachsener den Wagen von Nikki noch authentischer haben möchte, muss wohl ins Reich von Decal und Klarlack eintauchen. Bitte den Klarlack nicht inhalieren, das ist nicht gesund und auch nichts für Erwachsene.



Der neue Klassiker. Das Procar von Niki Lauda. Der Österreicher ließ seinen M1 stylen, um für seinen Hauptsponsor vollen Einsatz zu zeigen. Mindestens genauso stark wie diese Produkte, ließ es Niki im BMW qualmen und dabei nichts anbrennen. Sein Erzfeind und Freund James Hunt machte das auch, verstand das Motto aber so, dass er das auch nach Rennen in der Boxengasse und auf Partys das Gleiche tat. Aber doch anders.



BMW M1



Jim Hunt Magazine®

Auf der Rennstrecke ist der BMW M1 von Carrera eine geniale Maschine. Wunderschön gebaut, gut ausgelotet, was sich erst bei der Fahrt ohne MTS, der künstlichen Hafthilfe offenbart. Der BMW liegt satt, beschleunigt schön und zieht in Kurven sauber durch.

Die breiten Slicks bieten eine gute Performance auf der Carrera Rennstrecke. Sollten die Reifen nicht komplett aufliegen, kann man sie etwas anschleifen um eine maximale Aufstandsfläche und somit mehr Grip über ihre gesamte Reifenbreite zu mobilisieren. Oder als

Minimalprozedere: Reifen mit Klebeband abziehen und mit geheimen Waffenöl aus Bayern geschmeidig machen. Der Vortrieb ist noch eine Spur besser als in Serie und schließlich nehmen wir das alles mindestens genauso ernst wie Niki Lauda. Den BMW M1 fahren



Das M1 Procar ist aus allen Perspektiven ein gelungenes Bild. Die einmalige Formensprache ist zeitlos genial schön. Sein Klang auch. Der 3,5 Liter Sauger liefert emotionale Momente für jeden echten Motorsportfan. Es ist schade, dass die Autos heute nicht mehr so kernig klingen wie damals. Besonders die Schaltvorgänge waren ein äußerst emotionales Klangerlebnis. Das Herunterschalten vor Kurven mit Zwischengas eine Ode an die Ohren für alle da draußen an der Strecke. Carrera hat den 132er super gestaltet. Es gibt ihn schon seit längerem auch als 124er, selbstverständlich berichteten wir über ihn ausführlich.



BMW M1

Jim Hunt Magazine®

wir aktuell als Evolution mit Fahrlicht. Es gibt ihn zudem als Digital132. Freude am Fahren wird in dem Bayern Klassiker richtig groß geschrieben. Sein M steht tatsächlich für den stärksten Buchstabe der Welt. Der 3,5 Liter Reihensechszylinder Mittelmotor leistet 470PS

bei 9000 Touren. Carrera setzt den Sauger in ein E200 Metallgehäuse. Er liefert eine adäquate Leistungsentfaltung mit viel Drehmoment und ein sattes Durchzugsvermögen. Der M1 ist schnell auf Touren und zieht sauber aus Kurven heraus. Durch die flache und breite

Bauart liegt der Kult Bayer souverän im Richtungswechsel, egal welchen Radius der hat. Ein Dauerläufer für die schnelle Gangart, ohne ausdauernde Tugenden für die Langstrecke zu verneinen. Der BMW ist ein Fahrer schonender Kollege, der auch vor den ganz



Der Flügel für maximalen Anpressdruck. Dazu gibt es schöne dreiteiliges BBS Speichenräder: silberfarbige Hörner und Zentralverschlüsse, schwarz lackierte Rennspeichen und griffige Slicks, die richtig gepflegt auch ohne MTS den Wagen in der Spur halten. Es macht große Freude mit dem Bayern über die Rennstrecke zu heizen. Man kann seine Leistung voll abrufen, die breiten Reifen spendieren genügend Grupp und halten den BMW in allen Kurvenradien souverän auf Kurs. Ein solides Rennauto für endlose Runden.

BMW M1

Jim Hunt Magazine®

langen Distanzen durch einen ausgewogenen Charakter punktet und Ressourcen beim Piloten schont. Zugleich ist das Abspulen von recht konstanten Runden kein Problem. Das Einzige, was wie immer dagegen arbeitet ist mit zunehmender Rundenzahl das

schwarze Gold. Die Slicks sammeln Pickup von der Strecke auf, verlangen irgendwann nach einer Abziehkur auf Klebeband. Nach der recht einfachen Frischzellenkur geht es wieder raus auf die Strecke und weiter zum konstanten Runden abspulen. Carrera hat

mit dem M1 ein Denkmal gebaut. Ein Auto, das auf der ganzen Linie punktet: Optik, Technik und Image des BMW M1 Procar sind ungeschlagen zeitlos, auch wenn er dabei fast lautlos fährt. Sein Vorbild klingt anders und schade, dass er auf der Rennbahn anders tönt.



Rauf und runter, kunterbunter geht es kaum. Der M 1 liegt in allen Fahrlagen souverän und sieht dabei jederzeit gut aus. Das Kraftpaket aus Bayern kommt nie aus der Mode und es ist eine wunderbare Sache, dass wir das Procar Feeling von Carrera neu auf die Bahn gestellt bekommen. Die bereits erschienenen Versionen bekommen jetzt die heiße Ausgabe von Niki Lauda mit der Startnummer 5. Wer es noch echter haben möchte, muss sich irgendwie im Decal Bereich umsehen, die Tabakwerbung ist dort zu haben. Man muss nur wissen, wo man nachsehen muss. Es gibt noch Länder, dort sieht man das lockerer.



© 2015 Tim Hunt Magazine®

Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



BMW 320 Turbo

Jim Hunt Magazine®

Ein zweiter BMW Flachbau von Schnitzer kommt von Carrera, um bei Rennen für Furore zu sorgen. Über den genialen breiten, flachen und schnellen Dreier haben wir in früheren Ausgaben berichtet. Dort finden sich nähere Infos zum Auto. Hier kommt die Ergänzung

für Rennen in der Gruppe 5. Der rein weiß lackierte Bolide mit goldfarbigen Scheibenrädern und Hauptsponsor „Meisterfoto Farbbilder“ überzeugt in optischer Reinheit. Weiß mit wenigen Farbtupfen fällt auf und zaubert einen markanten Wiedererkennungswert auf

die Rennstrecke. Egal ob im Feld oder von Nah und Fern, der Schnitzer fällt auf. Sein Fahrverhalten kann mit den üblichen Methoden und Hausmittelchen gesteigert werden, möchte man ihn ohne Haftverstärker einsetzen. Reifenservice für Rundlauf und Erhöhung



Das Reinweiß kommt gut: Purer Schnitzer 320 Flachbau mit Turbo und viel Potential. Flach, breit und stark. Die Gruppe 5 ließ damals die Formen in die Extreme wachsen. Das war nötig, um die schiere Motorgewalt der mit Turbo aufgeladenen Triebwerke auf die Strecke zu bringen. Manche hatten soviel Power, dass man Rückschritte in der Motorleistung anstrebte. Fahrer berichteten, dass ihnen bei 160 Sachen im Vierten Gang die Räder noch immer durchdrehten. Ein Kampf mit Reifen, die nicht durchhielten und Autos, die zu brutal waren. Doch Fans liebten das Spektakel der DRM.





BMW 320 Turbo

Jim Hunt Magazine®

des Grip Niveaus sind keine großen Mühen. Das bekommt jeder hin und wir lieben es die Autos ohne Einsatz von teurem Zusatz Teilen für unsere Zwecke rennfertig zu machen. Der Ausbau des MTS ist keine große Sache. Karosserie abschrauben und die beiden

Magnete ausbauen. Gleich dazu die L-Kiel Rückstellfeder entfernen, dann liegt der BMW in Kurven noch lauf ruhiger, fährt man ihn pur ohne Hafthilfen. Die breiten Reifen mit Schmirgelpapier leicht anschleifen, noch bessere Ergebnisse liefert eine Reifenschleife.

Mechanischen Komponenten wie Achslager, Motorwelle und Getriebe bekommen Zuwendung mit passenden Gleitmittelchen. Schon geht's los ins Rollout: Der Schnitzer macht uns als Evolution viel Fahrfreude. Es gibt ihn auch für die Chip Fraktion als Digital132.





BMW 320 Turbo

Der 1,4 Liter Turbo Vierzylinder bringt 450 PS auf die Hinterachse, was den Einsatz der enorm breiten Reifen erklärt. Der Wunsch mit einem 2 Liter Turbo anzutreten wurde schnell wieder fallen gelassen. Der Motor war durch das enorme Potential unfahrbar. Carrera packt

Gegner sind andere Fahrer, die Uhr und letztendlich die Physik des Erdballs. Das Limit ist der Fahrer im Cockpit und nicht selten wächst der über seine Fähigkeiten hinaus, kommt es zum Zweikampf. Bremsst man den Flachbau zu spät in enge Kurven optimistisch hinein,

kommt die Macht des breiten Hecks und überholt das Ego des Fahrers, mehr als ihm lieb ist. Dabei bleibt Zeit liegen, was nicht cool ist. Die mächtigen Dimensionen des Gruppe 5 BMW verlangen einen routinierten Piloten am Volant, der sich keinen beim Fahren keinen



Opulentes Flügelwerk: Unverzichtbar in der DRM.

den 1,4 Liter ins E200 Gehäuse und liefert einen durchzugsstarken überzeugenden Auftritt. Der 320er braucht ein wenig um auf Schwung zu kommen. Einmal in Fahrt, bleibt er konstant auf Ideallinie. Die breiten Reifen und seine ausladenden Dimensionen stemmen sich eindrucksvoll gegen Fliehkräfte. Das ist besonders interessant, fährt man ohne die Haftverstärker. Das MTS fliegt aus dem Chassis raus und wir möchten authentisch so wie damals üblich Rennen fahren. Unser Gegner soll keine bevormundende Nanny sein.





BMW 320 Turbo

Jim Hunt Magazine®

Schnitzer leisten darf, möchte er einen sauberen Strich im Rennen durchziehen. Andernfalls schiebt die Masse und das Heck schwenkt aus. Das passiert aber nur, wenn man es vor und in Kurven übertreibt und zu optimistisch spät bremst und versucht doch noch durch

zu kommen. Es ist besser den Wagen bestimmt aber stramm rollen zu lassen und erst am Scheitelpunkt der Kurve auf Attacke zu gehen. Der weiße Schnitzer ist eine geniale Maschine aus einer anderen Zeit, in der der Motorsport für das Volk eine andere Sinnhaftigkeit

hatte als heute. Schön, dass Carrera diese Ära mit uns zelebriert. Nach dem Rennen lasse ich ein neues Foto bei Meisterfoto von mir schießen. Meine Fahrer Rennlizenz braucht eine Verlängerung. Eine gute Gelegenheit, das frühere Bild los zu werden. Cheese!



Rum ums Eck und weg. Der Schnitzer liegt wie ein Brett und möchte mit dem Gaspedal bei Laune gehalten werden. Trotzdem ist Vorsicht geboten, damit das Heck dabei nicht schiebt. Das Turboloch schnell überwinden und hart austeilen. Länge läuft und die breite Spur stützt in Kurven wirkungsvoll ab. Ein außergewöhnliches Auto für alle Fans der DRM aus vergangenen Tagen, die dank Carrera nie vorbeigehen werden. Erleben wir das Vollgas der sinnlichen Gruppe 5 Ära.



Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager

Georg, was ist da loos?

NSR baut die Gelo Version ihres Endstufen 917ers.



PORSCHE 917-10K

INTERSERIE 1973

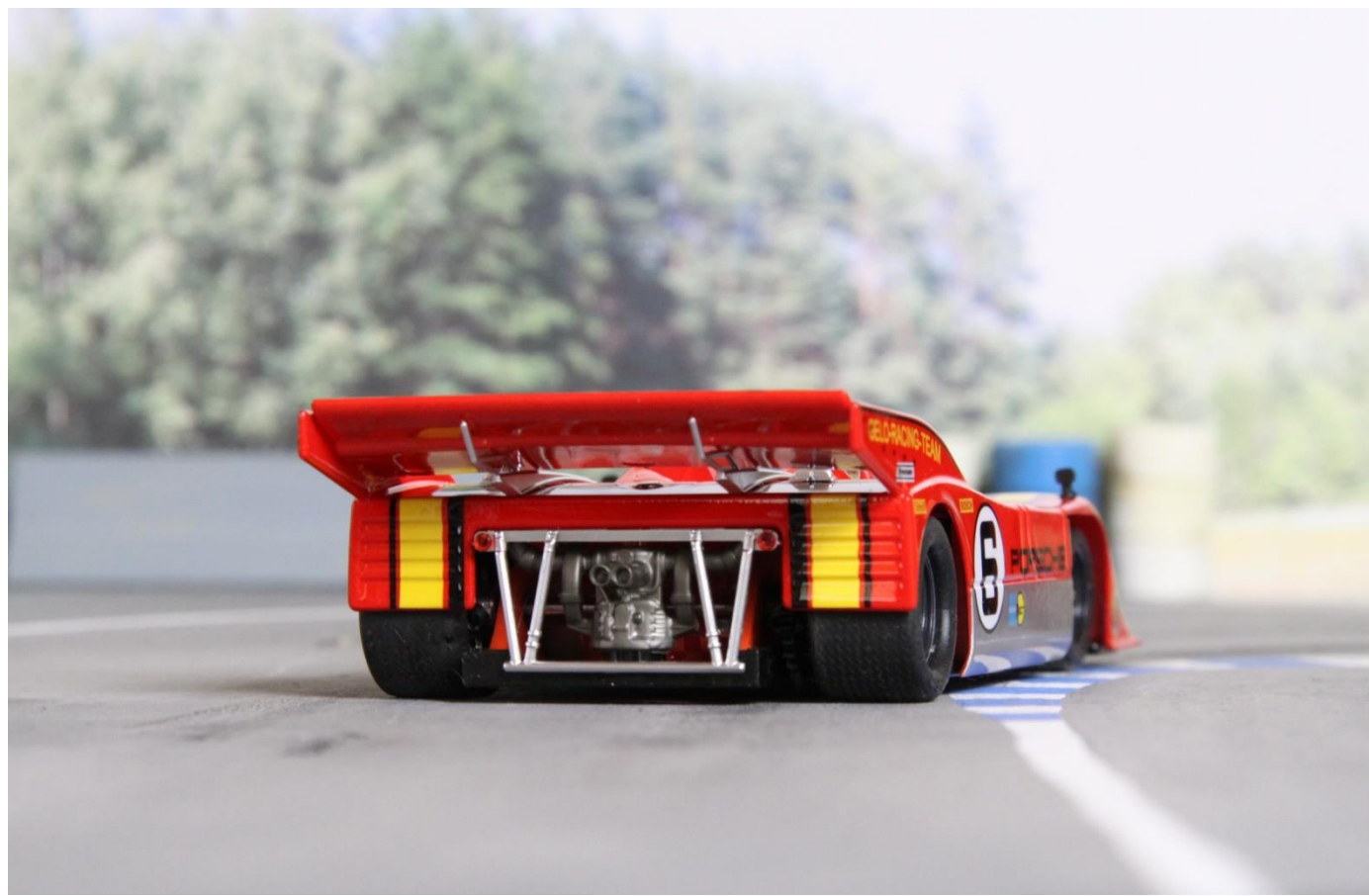
Jim Hunt Magazine®

Porsche 917-10K Interserie 1973

Jim Hunt Magazine®

Die Endstufe des Porsche 917, den -10K stellen wir seit seinem Erscheinen durch NSR konsequent vor. In früheren Ausgaben findet Ihr die passenden Artikel mit allen nötigen Details. Hier kommt eine neue Designversion, die sich sehen lassen kann. Das Frost Auto #6 für die 1973er Interserie vom Georg Loos Rennstall erfrischt mit seiner typisch roten Lackierung mit schwarzen und gelben Applikationen. Das Fahrverhalten des Powereisens ist souverän wie zugleich brutal. NSR hat es gut hinbekommen, die gewaltige Power auf der Strecke mit maximal 12 Voltan Kraftstoff mit Tank umsetzbar zu kultivieren, damit die Leistungsausbeute in präzisen Vortrieb umgesetzt wird. Viel Freude damit und viel Spaß mit aktuellen Rennen wie in den 70ern.

Porsche 917-10K in Georg Loos Farben. Sehr schöner Look für ein sagenhaft schnelles Auto aus wilden Zeiten, als Rennen fahren anders war.



Die breiten Hinterreifen sind nötig, um seine Urgewalt auf der Strecke zu halten. Das gelingt sehr gut, das einstellbare Fahrwerk und die Hochleistungskomponenten von NSR steuern alles bei, was nötig ist. Die anfänglichen Klagen, der 917-10K würde an der Hinterachse Reifen fressen... nun ja, das ist kein Ford Taunus mit 60 PS. So ein Gerät braucht Halt in Kurven und wenn das für jemand ein Problem ist, der sollte besser Schach spielen. Reifen sind der geringste Kosten Parameter im Slotmotorsport.

Porsche 917-10K Interserie 1973

Jim Hunt Magazine®



Stellt man das Fahrwerk auf seine fahrerischen Bedürfnisse ein, sind sagenhafte Darbietungen auf der Strecke möglich. Der 917-10K liegt wie ein Brett, obwohl er ein Mächtiges auf seinen Schultern mitschleppt. Es ist nötig, um die Kraft auf die Hinterachse zu bringen. Nervöse Tendenzen in Kurven? Nein!



Sein langer Radstand bringt Laufruhe. Die präzise Mechanik unter der Haube setzt Befehle spontan um. Präzision aus den 70ern in die aktuelle Zeit transportiert. Der Interserie Bolide macht auf der ganzen Linie Spaß. Er bringt viel Freude unter den Fahrerhelm, wenn man den Wagen an seine Grenzen bringt, um auszuloten, was noch alles geht, wenn man möchte und das kann. Wer in diesem Auto Angst bekommt, sollte besser im Clio Cup antreten.

Jim Hunt Magazine®



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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

GOLDFINGER

Ford Mustang Convertible

Heute präsentieren wir das Filmauto aus dem gleichnamigen Bond Klassiker. James war im DB5 auf einer kurvigen Bergstraße unterwegs, den schwarzen Oldtimer von Goldfinger auf dem Radar in der Mittelkonsole. Schüsse fallen. Es ist Telly Masters, die heiße Dame im weißen Mustang. Eine aufregende Jagd beginnt...



Goldfinger Mustang

Jim Hunt Magazine®

James Bond fährt in seinem silberfarbigen DB5 über kurvige Bergstraßen. Der Peilsender in der Mittelkonsole, damals ein Wunderding, das Dekaden später

als Navigationsgerät in jedem Kleinwagen stecken wird, zeigt das Objekt seiner Beschattungsaktion: Goldfinger's Rolls. Dann taucht die heiße Blondine im

weißen Ford Mustang Convertible auf. Die Lady hat als Handgepäck einen Gewehrkofter dabei. „T.M.“ ihre Initialen stehen edel geprägt auf dem ledernen Utensil.



Dezentes Weiß mit roter Voll Lederausstattung bringt Luxus ins Blech und einen frechen Look in den Klassiker. Das Leder riecht ausgezeichnet. Das Dreispeichen Lenkrad liegt sehr gut in der Hand und dirigiert den Mustang souverän über das kurvige Geläuf der mediterranen Bergstraße. Das Gewehr ist nicht dabei. Es wäre in diesen Zeiten viel zu kompliziert so einen Koffer auf dem Rücksitz mitzuführen. Schießen wir lieber mit dem Ford Mustang über Landstraßen und vermeiden dabei alle Arten von Projektilen.



Goldfinger Mustang

Jim Hunt Magazine®

Bond erkennt sofort scharf(sinnig) was Sache ist. Er wurde bei seiner Beschattungsfahrt mit einem Jagdgewehr fies beschossen. Er nimmt die Herausforderung

an und lässt sich auf „T.M.“ Telly Masters ein. Scalextric hat den Wagen des Filmklassikers jetzt am Start. Das weiße Cabrio sieht klasse aus und erinnert

an Filmszenen aus anderen Zeiten, in denen trotz des kalten Kriegs Tanken günstig war. Wir cruisen und lassen ihn gemächlich blubbern, in Kurven quietschen



Es macht Spaß offen zu fahren. Seeluft und Sonne tun gut auf der Haut und in der Seele. Das sonore Brummen und Wummern des Ford Achtzylinders hebt dabei die Stimmung.



Goldfinger Mustang

Jim Hunt Magazine®

und die Haare im Wind wehen. Durch seine schmalen Reifen kann er nicht ganz mit den sportlichen Stangs (wir berichteten) mithalten, darum geht's aber nicht bei

dem Moviecar, dem Genussmittel ohne Dach. Cruisen und an das scharfe Projektil „T.M.“ denken. Also daran, wie sie damals ausgehen hat. Am Mustang hat der

Zahn der Zeit nicht genagt. Er fährt top restauriert dank Scalextric wie in alten Zeiten und vielleicht sogar noch ein wenig besser. Ein zeitloser Meilenstein. Wie 007.



Obwohl er ein Cruiser und historisches Film Fahrzeug ist. Der Mustang kann auch anders: Temperamentvoll räubert er über die Straßen, sein niedriger Schwerpunkt (er hat ja kein Dach) macht gute Laune auf dem kurvigen Geläuf. Dabei denken wir nicht an die Abgründe neben der Straße und auch nicht daran, dass es keinen Überrollbügel gibt. Wozu auch: Man lebt zu zweimal.



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

Yeah, baby!

Scalextric verpasst seinem Klassiker eine scharfe Rosskur für die Rennstrecke. Mit Flügelwerk und breiten Speichenrädern geht es auf die Rundenhatz mit brutalen Drehzahlen.



FORD ESCORT MK I

Ford Escort Mk1

Jim Hunt Magazine®

Der Hundeknochen, ein absoluter Motorsport Klassiker. Er gehört bei Tuner Scalextric zum Stamm Repertoire im gut aufgestellten Angebot. Viele Versionen für Rallye und Rundstrecke wurden in Vergangenheit aufgelegt. Wir haben so gut das ging über alle berichtet

und sie mit Bildern ausführlich gezeigt. Jetzt bekommt der Oldie ein Upgrade in Form einer markant dicken Spoilerlippe auf den Kofferraum Deckel: Mehr Anpressdruck für die Rundstrecke, noch mehr Druck auf die Hinterachse für ein kraftvolles Beschleunigen aus den

Kurven heraus. Das kompakte Longcan Vierzylinder Aggregat im kleinen Block kommt dem Cossy Triebwerk von seinem Charakter her sehr nahe. Wer ohne MTS unterwegs ist - wovon wir ausgehen – braucht Nerven und Abgeklärtheit im Cockpit des kleinen Ford.



Wer denkt, das Flügelwerk sei nicht nötig, kann das nur denken, wenn er den Wagen noch nie gefahren hat. Der neue Escort Mk1 von Scalextric holt nochmal ein paar Extra Pferde aus den Tiefen des Vierzylinders raus. Ein Gerät für Könner. Die Fachleute bei Connaught Competition Engines, wissen genau wie es geht. Ihr seid super! Yeah.



Ford Escort Mk1

Jim Hunt Magazine®

Nur so gelingt es bei seiner vollen Leistungsentfaltung auf der Strecke zu bleiben. 9 bis maximal 10 Voltan Sprit reichen, um richtig gut bei der Musik zu sein. Wer härteren Saft tankt wird den Wagen eher zum Durchpflügen der Botanik neben der Rennstrecke benutzen.

Diese Kraft ist dann zu gewaltig, um über die breiten Reifen vernünftig auf die Strecke gebracht zu werden. Es kann von Vorteil sein, dass man je nach Serienstreuung des Wagens seitlich unter die Hinterachse mit zwei schlanken Bleistreifen Ballast experimentiert.

Wir hatten Mk1, die fuhren pur perfekt. Dann welche mit beschriebener Hinterachs-Trimmung. Einer – erinnere ich mich noch - brauchte zudem in den vorderen Seitenklästen im Chassis dünne, lange Bleistreifen, um Laufruhe zu erhalten. Testen, testen, testen und den



Jetzt mit Flügelwerk: Frontspoiler und Heckflügel, dazu neue Speichenräder mit Tiefbettfelgen. Der erstarkte Klassiker ist gut gerüstet für wilde Ritte auf der Rundstrecke. Der Hundeknochen mit ausgestellten Radhäusern bekommt eine Leistungssteigerung, die es in sich hat. Damit fährt man richtig schnell, wenn man mit seiner Power umgehen kann. Das getunte Vierzylinder Aggregat ist von seiner Leistungsentwicklung von unten heraus und im Hochlastbereich eine Waffe.



Ford Escort Mk1

Jim Hunt Magazine®



Spaß der genialen Heckschleuder genießen. Wer ohne MTS wie auf Schienen fährt, kann weghören. Einsteiger sollten bei der Hafthilfe bleiben, besonders dann, wenn sie keine gute Haftpflichtversicherung für Rennen haben. Der Escort muss im Zaum gehalten werden,

sonst geht das ungut aus. Hat man alles im Griff und weiß, was man wann wie und warum macht, geht es mit dem Klassiker richtig laut und heftig um den Kurs. Schnell wird unter dem Helm klar, dass die neuen Spoiler an Bug und Heckklappe wahrlich Sinn machen.

Scalextric bringt uns ein Auto von der Insel näher. Es ist das Auto des wilden Engländers Tony Paxman. Wie Pacman frühstückt er die Konkurrenz auf der Strecke. Er hat dem Escort eine passgenaue Leistungsausbeute verpasst. Ein seelenverwandter Ritter, wie wir meinen.



Selbst abgeklärte Piloten im Fahrerlager staunen, sobald ich die Maschine anwerfe und leicht Gas gebe. Mit peitschender Drehzahl werden ihre Augen immer größer und jedem ist klar, wer hier die Ansagen macht. Der neue Escort hat es in sich. Perfekt für Leute, die schnelle Klassiker mit herausforderndem Charakter auf der Strecke suchen. Diese Zielgruppe ist mit dem Mk I sehr gut ausgelastet. Das Abstimmen gestaltet sich überschaubar. Gängige Kniffe mit Blei sollten beherrscht werden, andernfalls folgen lehrreiche Fahrstunden, deren Adrenalinschübe nie vergessen werden. Nahtod Erfahrungen ausgeklammert.

BENZINGESPRÄCHE

Meine Startnummer ist
die Gleiche wie meine
Zimmernummer.



NSR bringt zwei neue Designversionen des mondänen Briten für die Rundstrecke. Zwei Teamplayer schwer auf Gulf Kurs. Wir zeigen die #98 und #99.

ASV

GT3

ASV GT3

Die Italiener gehen erneut auf Gulf Kurs. Zwei neue Aston Martin Vantage Versionen sind zu haben. Die britischen GT3 Wagen sind attraktiv wie eh und je und schnell, wie man es von NSR kennt und schätzt. Wir haben viele Versionen der zeitlos schönen Geräte präsentiert. In früheren Ausgaben finden Interessierte alle bisherigen Design Versionen, 24/7 in unseren kostenlosen Onlinekiosk zum Nachschlagen. Jetzt Vorhang auf für die beiden neuen Hellblauen. Applaus!



Gulf

#98 #99



Länge läuft und liegt perfekt in Kurven. Der ASV ist zeitlos schön und immer noch schnell dabei. Zwei neue Gulf Versionen sind zu haben.

Rundstrecke

ASV GT3

Jim Hunt Magazine®

Gulf
#98 #99



Sie unterscheiden sich in kleinen Details wie den Startnummern und den Farben ihrer Sonnenblenden: #98 Blau, #99 Grün. So lassen sie sich auf der Strecke oder bei der Rückkehr zur Box auseinander halten. Der Rest in Gulf.

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrrhilfe, 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.

Was ist da los?

*Risiken und
Nebenwirkungen*

**Wie gefährlich
sind Slotcars?**

Risiken und Nebenwirkungen

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Für wie dumm werden Menschen gehalten? Wie dumm möchte man sie haben? Die elektronische Bevormundung im Alltagsauto nervt schon lange und ich meide die akustische Folter in Neuwagen so gut das geht. Neuerdings fallen mir beim Auspacken von neuen Slotcars Beipackzettel in die Hände. Ich dachte wir müssen global auf Zwangöko machen und jetzt soviel extra Papiermüll? Wir fahren seit Jahren, lange vor dem Öko Hype, sehr lange vor Greta und ihren Recken brav E-Autos. Wir fahren seit Dekaden Rennwagen mit alternativen Antrieben und verkneifen uns Verbrenner an Rennbahnen. Den schönen Sound hochgezüchteter Motoren stellen wir uns im Kopf vor. Das Surren der elektrischen Antriebskonzepte blenden wir aus. Jetzt brauchen wir Beipackzettel? Im Ernst? Mir ist klar, dass das nicht an den Herstellern oder Händlern liegen wird. Das ist sicher eine ausgeklügelte Regel aus einem extrem schlaun Gremium, das beschlossen hat, das dies so zu sein hat. Glückwusch ihr Spezialisten! Viele unnütze Zettelchen, die ungelesen und unnötig (im Idealfall) im Papiermüll landen. Oder auf der Straße wie einst Kaugummipapier. Wie viele Bäume werden dafür unnützlich gefällt? Unnützlich transportiert, unnützlich mit Chorblütenweiß gebleicht, damit wir sie nicht lesen werden? Journalistisch musste ich darauf einen kritischen Blick werfen. Ich konnte nicht glauben, was es darauf zu lesen gab. Es wird tatsächlich erklärt, dass es sich um Slotcars handle und was man damit machen solle. Genaue Angabe wie viel Voltan man durch den Motor jagen dürfe und noch so einige schlaue Dinge. Also mal ehrlich. Wenn jemand sein Slotcar lutschen möchte, sollte auch das drin sein. Wenn es jemand lieber im Thermomix erhitzt, um es cremig naschen zu können... meinetwegen. Wer mit Starkstrom fährt... auch recht.

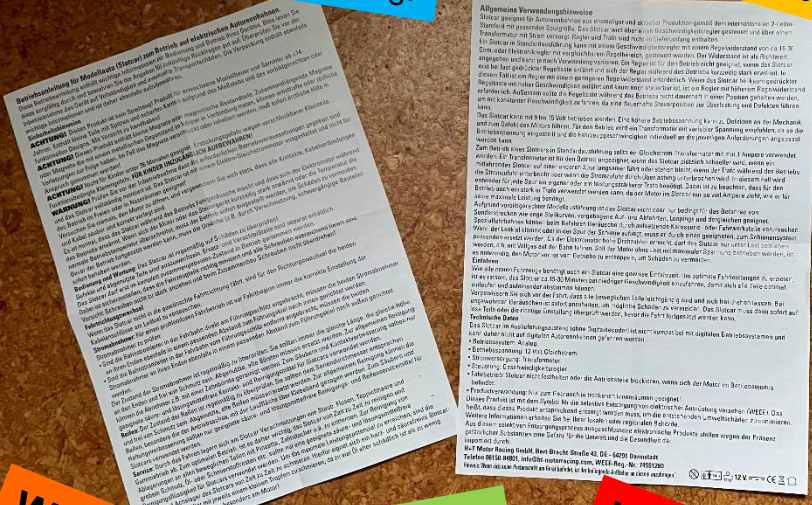
Solchen Leuten muss man nichts mehr erklären. Wozu soll ein kleines Auto mit E-Motor, Getriebe, Leitkiel und drehenden Rädern dienen? Ich erinnere mich noch an slot.it, als Autos plötzlich mit kleinen weißen Päckchen ausgeliefert wurden. Silica... jaja, wir dachten erst da sei irgendwas anders drin in den Tütchen. Die nerven immer noch und landen sofort im Müll. Ob jemals jemand den Inhalt schnupfte oder rauchte, blieb bis Redaktionsschluss ungeklärt und interessiert auch keinen. Wer so dumm ist, gehört nicht in unseren Dunstkreis. Wohin führt das alles noch? Ich erinnere mich noch an die ersten Vorboten...

Motorrad Gebrauchsanweisung in den 80ern: Japaner (Hersteller) beschreiben, wie man damit fährt. Befremdlich, weil jeder mit Leben spielt, der nach Handbuch Motorrad fährt, ohne zu wissen und zu können, wie das wirklich geht. Dass es Beipackzettel für Slotcars gibt, stimmt nachdenklich. Ist die Menschheit mittlerweile so basistelligent, dass sie sowas braucht? Mir tun Leute leid, die genötigt wurden, sowas zu ihren Autos zu packen. Die machen das sicher nicht, weil sie das super finden. Der Regulierungswahn kennt keine Grenzen mehr. Der neue Aufkleber unter dem Auto nervt auch. Outlaw weggerubbelt! Was soll der Mist?!

Bescheid wissen ist wichtig.

Niemand soll dumm sterben.

Out of the box? In ist, was drin ist? Neuerdings fallen durchaus merkwürdige Schriftstücke beim Auspacken von Slotcars aus ihren Boxen. Bitte aufmerksam lesen, damit ja nichts passiert. Slotcars sind sehr gefährlich.



WOW!

Wahnsinn!

Woah!

Echt jetzt?



Wir vermissen alle Sprachen der Welt auf den Zettel, wie bei diesen telefonbuchdicken Waschzettel in Kleidung. Wird nachgebessert ???



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.64!



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.