www.jim-hunt-magazine.de

# Jim Hunt Magazine®

30
Jun 15

*Ohne Turboloch*

## 935er von Sideways

# Editorial



***Im Rückblick nach vorne***

Jim Hunt dreht seine 30. Runde. Wir blicken in der Gegenwart zurück zu neu aufgebauten Klassikern des Rennsports.

Sideways/Racer aus Italien liefert diesmal die Titelstory mit seinen Kremer 935ern. Die vom Kölner Rennstall aufbereiteten Porsche für die Gruppe 5 der späten Siebziger kommen in zwei Versionen, die es in sich haben. Sowohl die Version der Wolfenbüttler Jägerbrause und die eines Heizungsherstellers freuen nicht nur wegen ihrer markentypischen Farben. Feine Unterschiede machen diese Boliden aus und mit der passenden Technik unter der Haube knüpfen sie an die legendären Bi Turbos jener Zeiten an.

Noch weiter zurück geht es nach Le Mans. Anfang der Siebziger trat Matra als französischer Staatskonzern an, um an der Sarthe in der neuen Drei Liter Klasse zu zeigen, wo der Hammer hängt. Die Macher von SRC und slot.it bauen die passenden blauen Wagen und was mich persönlich richtig freut: es sind Autos aus verschiedenen Jahrgängen. Das Gedöns, dass mehrere Hersteller ein und den selben Wagen bauen ist eine nervige Sache, die den Kunden irgendwie in Bedrängnis bringt, weil er nicht weiß, welchem Hersteller er mehr vertrauen soll. So egalisiert sich die Gretchenfrage und man kauft eben bei beiden Manufakturen, weil sich die Wagen nicht nur aufgrund der Technik unterscheiden, sondern grundlegend von ihrer Basis her. Sammler wollen ohnehin alles haben. Steigt mit uns ein ins Cockpit und erlebt hautnah, was sich unter dem Helm im voll ausgedrehten letzten Gang auf der Hunaudière abspielt. Die Matras sind eine Wucht, egal welcher Jahrgang unterm Hintern brüllt.

Wir bleiben in Le Mans und drehen die Zeituhr 15 Jahre nach vorne. 1989 trat ein Nissan mit inneren Werten von Lola an um zu zeigen, was Sache ist. Das gelang damals nicht so, wie es sich die Japaner vorstellten. Trotzdem bauten sie ein bemerkenswertes Gruppe C Auto und slot.it hat den Wagen mit verkleideten Radhäusern sehr gut in Szene gesetzt. Unmittelbar nach seinem Roll out schoben die Italiener eine zweite Version nach: Das Auto fuhr ohne Verkleidungen ein Jahr später am gleichen Ort. Damit erweitert sich die enorme Auswahlmöglichkeit an Gruppe C Sportprototypen der 80er innerhalb des Tuners um einen sehr interessanten Exponenten mehr.

Zurück in 1971 trieben wir drei sehr heiße Rennwagen auf. Zum einen den Porsche 914/6 von SRC, der in Daytona seine Runden drehte. Und die siegreichen Alfa 33/3 der Targa Florio. Ein Set, das wächst und nicht als komplettes Set kommt. Reagiert slot.it auf die Marktsituation? Egal, die Dinger gibt es zu kaufen und das ist, was interessiert. Mir persönlich gefällt die schrittweise Erscheinungsweise dieser Wagen. Man kann sich mit dem ersten Exemplar erfreuen und vertraut machen. Und die Vorfreude auf den Zweiten wird bei der nächsten Auslieferung belohnt. Zudem lässt das Spielraum im Budget manchen Privatfahrers.

Scalextric hält immer noch am Ford GT40 fest. Wir checken, ob er noch zeitgemäß mithalten kann.

Carrera liefert einen weiteren heißen DTM Audi A5. Und einen Ferrari für die GT2 Klasse. Ein buntes Startfeld für unsere Leser...

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 30!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber

## Jim´s Universum

*News aus der Umlaufbahn*

## Titelstory

*Porsche 935 K2 und 77A von Sideways*

## Tracktests

### Rundstrecke:

- *Matra MS 760 von 1972, 1973 bis 1974*
- *Nissan R89C*
- *Porsche 914/6 für die Rundstrecke*
- *Alfa 33/3 Targa Florio: Die Siegerwagen 1971*
- *Ford GT40 – zwei neue Versionen von Scalex*
- *Audi R8 LMS von NSR*
- *DTM Audi A5 von Carrera*
- *Ferrari 458 GT2*
- *Cobra Coupé*

## Was ist da los?

*Fischen in der Bucht*

SCHNELLES HOBBY – SCHNELL GELIEFERT
WWW.SLOTBOX.DE
DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30
UMPFI'S
SLOTBOX
SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON:0 22 04.76 86 39, FAX:0 22 04.76 87 14

# Jim´s Universum



Vielen Dank für die tollen Jim Hunt Magazine. Ich habe mir sofort nach ihrem Testbericht in No.28 so ein Ninco Bahnset Nürburgring bei meinem Händler geholt. Ich bin begeistert von Gripp der Schienen, dem Wireless und den vielen Layoutmöglichkeiten, die das Paket bietet. Zudem bin ich begeistert, wie ihr Slotcars fotografiert und beschreibt. Das ist noch so langweilig 08/15 wie es andere machen und auch keine pseudowissenschaftliche Abhandlung. Ihr zudem kostenfreies Pressepaket aus Information und Unterhaltung bringt es für mich auf den Punkt und das stellt meinen hohen Anspruch zufrieden. So wie das von ihnen empfohlene und mir gekaufte Bahnset!

Macht weiter so! Ihr seid super!

*Gerrit Mayer, e-mail*

Die Fotostrecke von „Rainers Bahn“ hat mir sehr gefallen. Sehr schön gebaut und echt toll fotografiert. Ich bin bei jeder Ausgabe Jim Hunt aufs Neue gespannt, was kommt. Neben den festen Rubriken bringt ihr mit jeder Ausgabe irgend eine neue Information, die mich kurzweilig begeistert. Danke für Eure große Leistung, die ihr seit Jahren für uns Leser bietet!

*Thomas Kager, e-mail*

.....

Die neue Rubrik „Was ist da los?“ finde ich heiß! Das Editorial ebenfalls. Ein raffinierter Mix aus Infotainment gepaart mit kritisch seriöser Berichterstattung. Genüsslicher Lesespaß, bringt zum Schmunzeln, regt an zum Reflektieren! Klasse geschrieben! Auf den Punkt gebracht!

*Toni Baumschlager, e-mail*

Sehr geehrte Redaktion,

mir ist aufgefallen, dass bei einigen Scalextric Slotcars in Kurven ein eigenartiges Geräusch auftritt. In ihrem Magazin erwähnten sie, dass dies durch das Einlegen einer Distanzscheibe abgeschaltet wird. Woher bekomme ich solche Distanzen und aus welchem Material sollten die sein?

*Tom Gerrit, e-Mail*

*Wir verwenden Distanzen aus Kunststoff. Metallbuchsen sind meist größer und daher eher kontraproduktiv auf den 3/32er Achsen. Sie erzeugen eine üble Krachkulisse. Die Kunststoffscheiben sind erhältlich im gut sortierten Slotfachhandel, z.B. bei Umpfi kann man sie im Zubehör erwerben. Es gibt sie in zwei Stärken: 0,5 und 0,2 mm. Je nach Bedarf des seitlichen Spiels zwischen Lager und Felge oder Lager und Getriebe eine oder mehrere Distanzen einlegen. Ziel: die Achse muss ohne Klemmer drehen. Mit etwas Rest Axialspiel funktioniert das am Besten. Wenn man die Teile zu stramm einbaut, gehen einige PS des Motors verloren. Wir schlitzen die Kunststoff-Distanz mit einer feinen Schere auf und schieben sie dann auf die Achse. Es ist auch möglich bei schwer zugänglichen Getriebesituationen die Distanzscheiben wie einen Art Sprengring mit einer V-Kerbe zu schlitzen und dann mit einer Pinzette auf die Achse zu schieben.*

# Jim´s Universum



## Sensation von Racer – 512 S Coda Lunga

Nachdem Fly den legendären Gegner von Steve McQueen in Le Mans 70 vor Jahren baute, kommt nun die Antwort aus Italien im absoluten Premium-Status. Der 512S Coda Lunga kommt in zwei Versionen. Wird Zeit, dass es auf gleichem Niveau den 917K noch geben wird. Wir sind auf die Messe gespannt. Die beiden Roten kommen mit bewährter Slotit Technik unter der Haube, die durch eigene Felgen, Reifen, Chassis und die Resine-Karosserie mit äußerst feinen Details bestückt wird. Das hohe Niveau der Wagen können wir aus der Vergangenheit getesteten Modellen konstant bestätigen. Wer denkt es handle sich um reine Vitrinenstücke mit sinnlosen Motor irrt! Racer fahren sich ab Werk so, wie sie aussehen! Perfekt. Magnet raus, Öslervice der beweglichen Teile und schon kann man niederknien vor soviel Kunst. Die Autos waren

**RCR70A - 512S Long tail #6 - Le Mans 24hrs 1970 - I.Giunti / N.Vaccarella**

**RCR70B - 512S Long tail #8 - Le Mans 24hrs 1970 - C.Regazzoni / A.Merzario**

Fotos: Racer/Amazingslot

# Jim´s Universum



## Carrera World Final 2015
## Erich Öhler neuer Carrera World Champion

**Salzburg, 18. Mai 2015 –** Motorsport-Action der Superlative: Bis zuletzt lieferten sich die Teilnehmer des Carrera World Finals am Nürburgring spannende Kopf-an-Kopf-Duelle. Neuer Carrera World Champion ist Erich Öhler. Der Österreicher setzte sich im Rahmen des ADAC Zurich 24h-Rennens am Nürburgring in der Altersklasse ab 18 Jahren gegen 14 Konkurrenten aus 12 Ländern durch und darf sich nun über einen Urlaub in Abu Dhabi sowie die Aufnahme in die berühmte Carrera „Hall of Fame“ freuen. Platz 2 sicherte sich Dominik Mühlberg (Deutschland), auf den 3. Platz schaffte es Tobias Radlinger (Deutschland), Platz 4 ging an den Ungarn Antal Toth! Nach spannenden Vorausscheidungen trafen sich um 17:30 Uhr die letzten Fahrer in der Finalrunde zum Carrera World Champion. Spannung lag in der Luft, nun sollten starke Nerven und ruhige Daumen über den Titelkampf entscheiden. Nach einem spektakulären Rennen auf der fast 40m langen Carrera Rennbahn entschieden am Ende wenige Hundertstel über Sieg oder Niederlage. Trotzdem herrschte unter allen Teilnehmern eine faire und freundschaft-liche Atmosphäre. Der Startschuss zur Carrera-WM fiel im September 2014. Allein in Deutsch-land und Österreich machte der Weltmarktführer im Autorennbahn-Bereich in acht Städten Halt, um die Carrera-Champions der beiden deutsch-sprachigen Länder zu finden.

Doch auch in vielen anderen Ländern mussten die Carrera-Fans Nerven aus Stahl zeigen und ihr Fahrgeschick beweisen, um sich für das Carrera World Final zu qualifizieren. Und auch wenn das Carrera World Final 2015 der Höhepunkt im Carrera Rennkalender war, dürfen sich alle Slotcar-Fans bereits jetzt auf die Carrera Challenge Tour 2015 im Herbst freuen. Weitere Informationen zum Carrera World Final erhalten Sie unter: carrera-toys.com.

*Foto: Carrera Toys/Stadlbauer Marketing*

# Jim´s Universum



## Slot.it goes Gruppe C

Die Italiener verschrieben sich vor Jahren der schnellen Sportprototypen und finden seit dem immer wieder Varianten, um die Fans zu begeistern. Mittlerweile ist man über den großen Teich zur IMSA geschwommen und legt nach den Autos in 2013 einen weiteren Porsche 962 auf. Der rot weiße Budweiser Look sieht fantastisch aus und zeigt eindrucksvoll, wie perfekt man ein Rennwagen Design aus nur zwei Grundfarben inszenieren kann.

Foto: Slot.it

## Slotdevil Hohlachsen und Achsstummel

Umpfi´s Slotbox bietet in der Slotdevil Linie leichte Hohlachsen an. Für Autos mit Frontmotor gibt es Achsstummel aus Metall. Sie sind raffiniert gefertigt, ihre Rundung stabiliert das Rad, weil der Rundling im Chassis aufliegen kann. Das Wabbeln der einzelnen Räder ist somit Geschichte. Der Wagen läuft sauberer.

Preise und Maße: www.slotbox.de unter Link Slotdevil (es gibt eine eigene Website dazu)

# Das große Pfeifen, Blasen, Zwitschern

**Sideways holt 935er Kremer Turbos aus dem Dornrösschenschlaf**

935K2 DRM 1977 935/77A 1978

# Porsche 935 K2 DRM 1977 /77A 1978

Jim Hunt Magazine®

Es dauerte ein paar Jahre, bis der findige Racer von Racer die Gruppe 5 für sich entdeckte. Ausgekoppelt aus der handgefertigten, hochpreislichen Racer Linie fertigen die Italiener seit geraumer Zeit Slotcars in der Sideways Nische. Autos mit hochwertiger Technik, Kunststoff-Karossen und Power wie es viele ambitionierte Rennfahrer wünschen. Nach Capri Turbo, Lancia Beta Montecarlo, Porsche 935 Moby Dick, BMW M1 und Ferrari 512BB kommt nun der 935er aus dem Hause Kremer an die Reihe. Wie man es von jenen Perfektionisten kennt, gleich in zwei Versionen. Der aus ´77 und der aus ´78, die sich in feinen Details voneinander klar unterscheiden.

Unter der Haube sitzt ein identisches Chassis mit allen Finessen, die Leistung und Fahrfreude in sich vereinen. Fly hat vor Jahren in der High Boom Phase des Slottens sämtliche Varianten des 935ers am Start. Den Jägermeister gab´s als limitierte Version in der Kartonbox. Kürzlich kam auch nach vielen Jahren der Vorankündigung

935K2 DRM 1977

935/77A 1978

**Sideways inszeniert die Gruppe 5 mit leistungsstarken Rennwagen. Beide Kremer mit technisch hochwertigen Komponenten sind eine solide Basis für den Einstieg in die interessante Welt des Slotracing ohne Turboloch. Der K2 mit eckigen Lampeneinfassungen während der 77A runde Öffnungen am Bug hat. Weitere optische Unterschiede zeigen wir auf den folgenden Seiten...**

# Porsche 935 K2 DRM 1977 /77A 1978

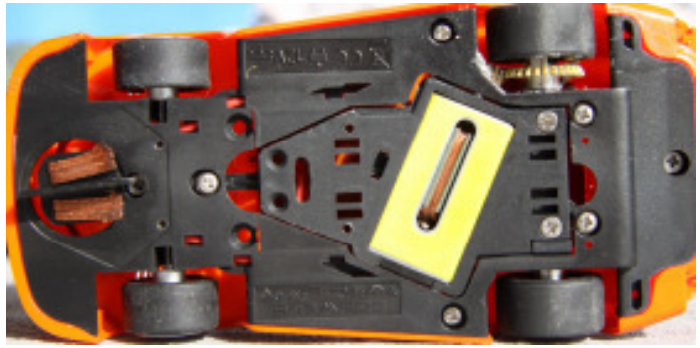
Jim Hunt Magazine®

Scaleauto verschlafen in die Startlöcher, baute eine Jägermeister Rennversion mit variablem Chassis. Parallel als Homeversion zwei Exemplare mit schwächeren Motoren. Nervig für mich. Die Hinterreifen mussten erst geschliffen werden, nicht um rund zu laufen... sondern um in den Radhäusern überhaupt drehen zu können, weil die mächtigen Walzen auf beiden Testwagen im Radhaus klemmten. Die Hinterachse drehte nicht frei. Nervig! Eine Variante blieb bei allen Herstellern bisher aus: Der türkisfarbige Vaillant. Den gibt's jetzt von Sideways. Wie heiß, obwohl man im Sommer ohne Heizkörper auskommt.

**Beide Turbos haben und brauchen Druck an der Hinterachse. Beim komplett verkleideten Jägermeister geht man steiler nach oben. Beim nach unten offeneren Vaillant wächst der Flügel eher in die Länge.**

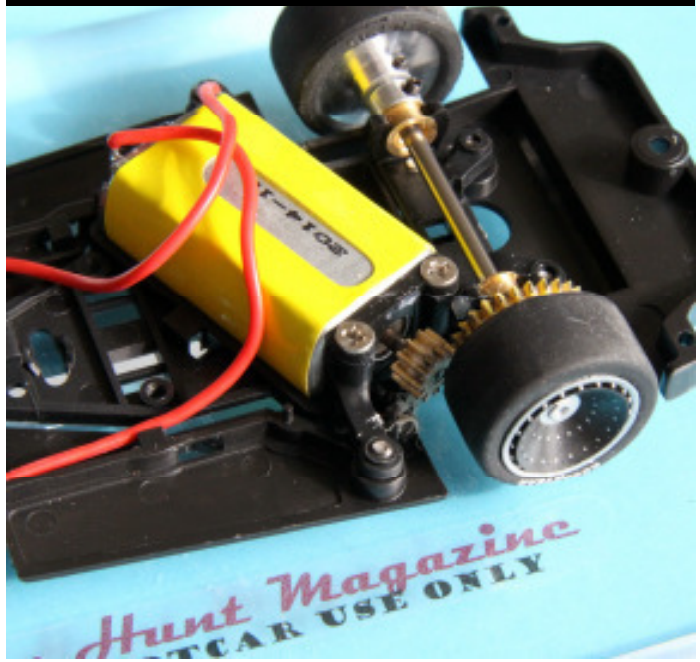
# Porsche 935 K2 DRM 1977 /77A 1978

Das mittlerweile standardisierte, fünfbeinige Antriebskonzept lässt den kraftvollen Longcan Anglewinder samt Hinterachse in vielen Setups unabhängig vom Vorderwagen entkoppelt einstellen. Die Schrauben am Wagenboden sind gut zugänglich, drehen leicht und bleiben trotzdem arretiert, wie man sie vorher eingestellt/gelockert hat. Das lässt viel Spielraum zur persönlichen Setup Findung, je nach Fahrstil und Streckenlayout. Zwei Karosserieschrauben kommen hinzu, so dass sich die Fuhre wirklich toll abstimmen lässt. Verschraubte Komponenten: Achsen, Felgen, Getriebe... Ein Bauteil leider nicht richtig: das kraftvolle Aggregat mit Bi-Turbokraft wabbelt in seiner Aufhängung, kommt geballte Kraft bei hohen Drehzahlen zum Zug. Es gibt zwei Senkkopfschrauben, die einen Flansch des Motors fixieren, aber das reicht nicht. Die gute alte Klebemethode muss her. Mit Kleber in der Halterung fixiert, dreht das Aggregat viel sauberer aus, liefert ein paar Extra PS und schont die dentale Situation des Getriebes.



**Fünffach entkoppelbarer Antriebshalter, Vorderachse höhenverstellbar. Präzise Gleitlager hinten, verschraubte Alufelgen hinten und Anglewindergetriebe. Slot.it Flat 6 Motor!**

**Trotz Schrauben den Motor mit Kleber in der Aufhängung fixieren. Dann geht noch mehr!**



# Porsche 935 K2 DRM 1977 /77A 1978

Jim Hunt Magazine®

Auf der Strecke bringen beide Kremer Porsche eine stramme Performance. Nach dem üblichen Ölservice der rotierenden Mechanik wie Achsen, Motorwelle, Getriebe geht es an die Findung des passenden Setups, also der Entkoppelung von Antriebshalter und Karosse. Dies geschieht über das Lockern der sieben Schrauben von unten. Klar, die Hafthilfe MTS fliegt aus dem Chassis. Schrauben auf, Magnet raus und nun kommt die Wahrheit des Fahrwerks ans Tageslicht. Hat man das passende Entkoppelungsverhältnis gefunden, liegen die Flügelmonster wie das sprichwörtliche Brett. Meistern Kurven jeden Radius souverän und hängen verdammt am Gas. Ein Turboloch gibt es nicht, wenn auch das dezent zischende Getriebe bei hohen Drehzahlen schon ein wenig an das Zwitschern von Turboladern erinnert. Die Kraft lässt sich ruckfrei abrufen, die Bremswirkung gefällt. Mit passend eingestellten technischen Parametern lassen sich beeindruckende Rundenzeiten in den Plaste Asphalt brennen.

# Porsche 935 K2 DRM 1977 /77A 1978



Freunde der Holzbahn kommen auf ihre Kosten, denn die präzisionsgefertigte Alufelgen laufen absolut rund. Beim schwarzen Gold ist bei Racer/Sideways absolut Verlass. Ich liebe ihre Serienreifen, weil sie für mein Empfinden die perfekte Kombination aus Grip und Herausforderung bieten. Nicht so klebrig wie PU oder Silikon, trotzdem griffig, so wie ich es mag. Die Leute von Racer wissen, wie man Slotcars baut. Ohne Magnet und ohne Blei laufen die beiden Porsche souverän und wer sich etwas Zeit nimmt, kitzelt alles an Leistung aus den Wagen heraus, ohne den teuren Einsatz und Zukauf von Zusatzmaterial. Dabei: zwei Hinterachsträger für weniger Bodenfreiheit von 1mm bis nur 0,5mm.

Der L-Kiel dreht sauber und sein Schwert ist lange genug, um in allen Systemen die Führung aufzubauen. Optisch gefallen beide Wagen nicht nur durch ihre Formensprache. Es gab im Vorfeld einige Stimmen, die das Türkis gegenüber dem Original bemängelten. Aber man kann immer etwas finden, wenn man das möchte. Jägermeister verkauft sich immer gut. Das türkise Thema Heizungen sieht zudem interessant aus. Eine Farbe, die man nicht alle Tage auf der Rennstrecke sieht. Die enorme Verbreitung der 935er im damaligen Gruppe 5 Zirkus dürfte noch ein paar Varianten an den Start bringen. Wir sind mal gespannt, wie detailliert die Leute von Sideways dabei vorgehen werden.

**Sideways achtet auf kleinste Details: Nicht nur die Flügel und Buge beider Kremer 935 sind verschieden. Auch die Rückspiegel: der 77A mit Talbot ähnlichen Teilen, der K2 mit stark tropfenförmig geformten Spiegel auf seinen vorderen Kotflügeln.**

# www.slot-store.de

## Ihr Partner fürs Slotracing

- Fahrzeuge und Zubehör aller führenden Hersteller
- Schnelle und günstige Lieferung
- Service und Beratung sind bei uns selbstverständlich
- Kostenloser Pre-Order Service

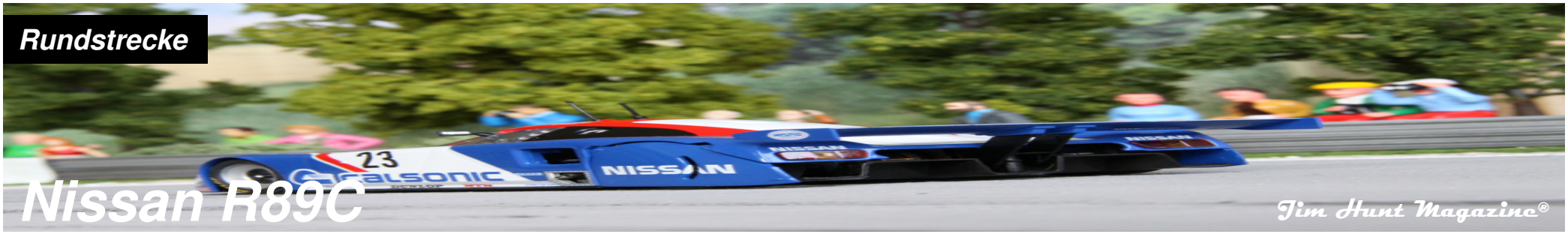
Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de

# Nissan R89C

*Neuer Gruppe C bei den Italienern. Ausbau ihrer 80er Jahre Phalanx an Sportprototypen mit neuem verkleideten Japaner.*

# Hokaido Express

Jim Hunt Magazine®

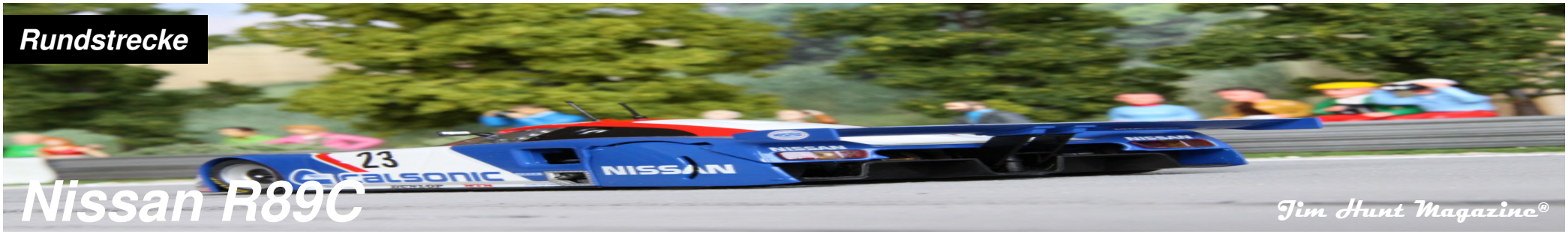



# Nissan R89C

Jim Hunt Magazine®

Formneuheit bei slot.it: Domäne der Italiener ist die Gruppe C aus den 80er Jahren. Diverse Ausgaben von Porsche, Lancia, Jaguar, Sauber Mercedes, Mazda und Toyota sind seit Jahren zu haben. Jetzt kommt ein neuer attraktiver Sportprototyp aus Japan ins Startfeld. Die langfristige Präsenz dieser Rennklasse schafft große, bunte Startfelder. Leistungsfähige Rennwagen mit technisch hochwertiger Ausstattung zum vernünftigen Preis. Verschraubte Alufelgen und Getriebe, Leichtlauf und Präzision ab Box. Legt man ein paar einfache Kniffe an, kommt noch mehr Leistung aus der zuverlässigen Technik. Für die 89er Saison trat Nissan bei den 24 Stunden von Le Mans an. Die Japaner setzten auf ein Chassis von March. Zudem holten sie die Leute von Lola mit ins Boot. Heraus kam der R89C mit Carbon Monocoque Chassis. Der damals neue Nissan Twin Turbo VRH35 3,5 Liter V8 DOHC mobilisierte 950 PS. Leider scheiterten die Bemühungen der Japaner an der Sarte. Keiner der drei eingesetzten Wagen erreichte das Ziel. Unsere Nummer 23 pilotierten M. Hasemi, K. Hoshino, T. Suzuki. In drei weiteren Rennen holte Nissan Punkte, letztendlich reichte es in der 89er Saison für Platz 5 in der Team Wertung. In der Geschichte von slot.it kommt nach dem Jaguar ein zweiter Sportprototyp mit komplett verkleideten Radhäusern hinten. Optisch eine elegante Linie. Technisch eine Situation, die bei Rennen ein straffes Reglement erfordert, um mit anderen mithalten zu können. Gemeint ist die begrenzte Spurweite bei der Hinterachse. Beim Jaguar wurden bei diversen Slot-Rennen die Radhäuser hinten offen gefahren, um eine breitere Abstützung der Hinterachse in schnellen Kurven zu ermöglichen. Originalität und Ästhetik leiden darunter. Stil Frage: Wäre es nicht authentischer, bei den anderen Mitbewerbern die Spurbreite bei Rennen zu limitieren, dass die Autos "echt" aussehen? Manchmal kreisen Gruppe C Wagen auf Bahnen mit einer Reifensituation, die eher an die Optik eines Halbstarken Gefährts erinnert, als an einen

**Gr. C Nissan mit verkleideten Radhäusern**




# Nissan R89C

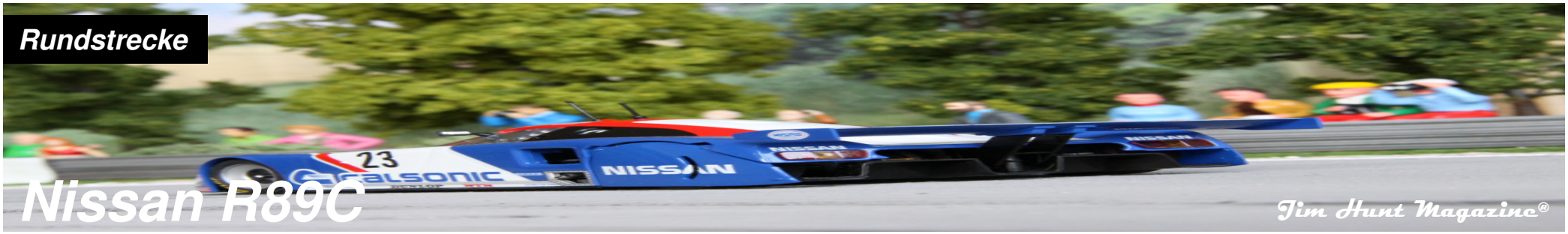


echten Rennwagen aus den 80ern. Wir lassen die Abdeckungen drauf. Originalität und Ästhetik stehen im Vordergrund. Die Tatsache, dass slot.it präzise drehende, verschraubte Metallfelgen verbaut, erleichtert die Einstellung der hinteren Spur. Man kann die Reifen beruhigt nahe an die Verkleidung bringen ohne Angst haben zu müssen, dass sie schleifen. Wer es auf die Spitze treiben will, kann die Abdeckungen innen dünner schleifen, so lässt sich etwas mehr Spurbreite herausholen, falls jemand denkt, dass das unbedingt sein muss. Die Vorderachse dreht sauber. Für noch mehr Performance unbedingt die beiden Schleifböckchen mit Kleber wackelfrei fixieren und in der Höhe passend einstellen. Ziel: die perfekte Balance zwischen optimaler Leitkiel Auflage und Traglast der Vorderräder. Der über vier Schrauben einstellbare Motorhalter liefert die gewinnbringende Seitenneigung des Antriebsstrangs in Kurven. Zudem lässt sich das Heck über die vier Schrauben tiefer legen. Schnell auf Geraden oder schnell in Kurven, so wie man es möchte. Besser den Motor fest verschrauben. Das bringt mehr Leistung und schont zudem das Getriebe, wenn das Aggregat unter Volllast anfängt zu zappeln. Kleine Schrauben aus dem Slot-Zubehör helfen. Eine reicht, obwohl ab Werk zwei Bohrungen im Motorblock und Halter vorgesehen sind. Der bewährte slot.it Gruppe C Motor läuft mit 12 Voltan im Tank sauber. Auf Holz darf

**Flach wie ein Raumschiff geht der Nissan auf die Rundenhatz rund um die Uhr. Er ist nach dem Jaguar der zweite Slot.it mit komplett verkleideten Radhäusern. Die Deckel lassen sich abnehmen, falls man es nicht original haben will. Für Rennfahrer, die original mehr Spur wollen: es gibt zudem eine zweite unverkleidete Version des Nippon Sportlers.**

# Jim Hunt Magazine®

**In allen Hubraumklassen live dabei**

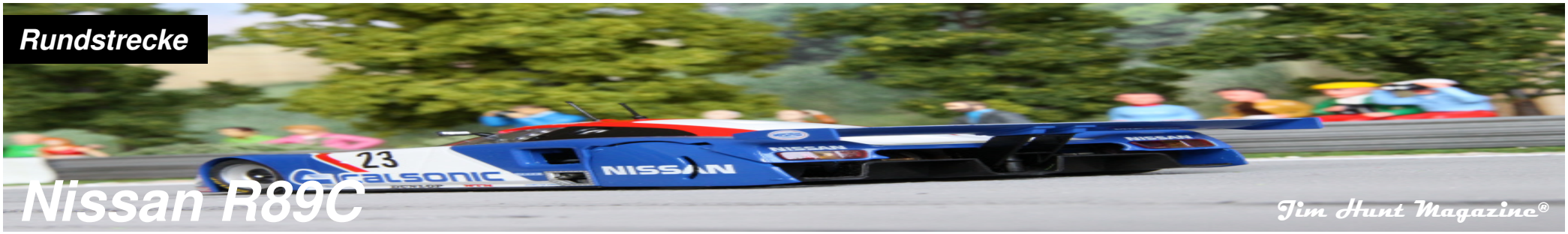



# Nissan R89C



es weniger Spannung sein. Spielerisch zieht der Inliner auf Maximalspeed. Umgekehrt funktioniert die Bremse ordentlich. Tritt aufs Bremspedal, der Nissan pariert mit straffen Zügeln ohne Nachlaufen. Die serienmäßige Getriebe-Abstufung kommt mit vielen Bahnlayouts gut zurecht. Wer es auf die Spitze treiben will: slot.it liefert diverse Abstufungen im Zubehör, mit denen man das Getriebe perfekt an seine Bedürfnisse anpassen kann. Die Tatsache, dass bei den Italienern die die technischen Komponenten verschraubt sind, machen einen Tausch zur leichten Fingerübung. Wir empfehlen dazu einen kleinen Drehmoment Schlüssel. Öffnet und schließt man die serienmäßigen Madenschrauben öfters... Im Zubehör gibt es Härtere mit einer höheren Standfestigkeit. Zündkabel sind meist ordentlich in der Chassisplatte verlegt. Falls bei der Erstmontage etwas gehudelt wurde: Kabel am Bereich des L-Kiels in harmonischen Bögen justieren und zur dauerhaften Fixierung im Chassis mit einem Tropfen Kleber sichern. Öl auf die Radlager, Motorwelle und Gleitmittel aufs verschraubte Getriebe: los gehts zum ersten Rollout ohne Magnet. Die Hafthilfe lässt sich von unten mit einem Schraubendreher aus dem Halter drücken. Beim ersten Boxenstopp Reifen mit Klebeband abziehen. Ohne Pickup greifen die Serienpneus auf Kunststoff-Strecken gut. Die Diskussion um Chancengleichheit bei Reifen fangen wir nicht an.

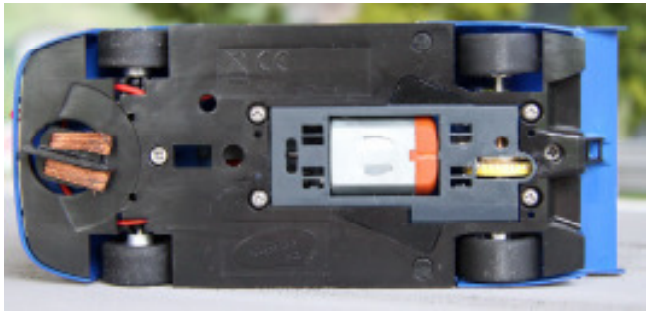
**Zartes, exponiertes Flügelwerk ist normalerweise kein großes Problem. Allerdings soll es auch grobschlächtige Naturen geben, die Rennen fahren mit Wagenrennen im alten Rom verwechseln. Dann sind schnell die beiden Halter ab. Experten bauen eine Lösung mit Moosgummi nach.**




# Nissan R89C

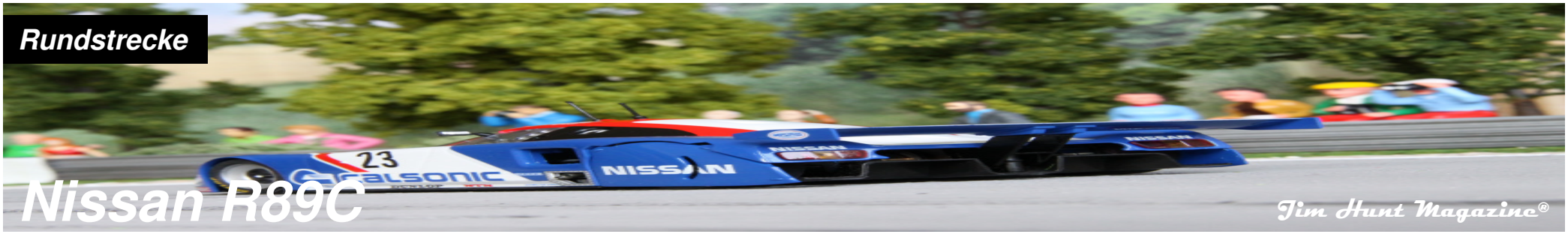


Wir fahren nur noch Serienreifen. Auf Schleif-orgien bei Polyurethan Reifen haben wir keine Lust mehr. Zudem nervt der kontraproduktive Abrieb im Mischbetrieb mit Stockreifen. Absolute Chancengleichheit gibt es innerhalb der breiten Serienstreuung nicht. Wenn alle gleiche Reifen fahren, egalisiert sich auch der eine oder andere kleine feine Vorsprung. Egal ob Serie oder PU... Es gewinnt der schnellste Fahrer mit dem besten Auto, bei dem alle Parameter in Einklang sind.



**Klassischer Inliner Motor mit orangefarbigem Zylinderkopf für Chancengleichheit mit allen anderen bisher erschienenen Gruppe C Rennwagen von slot.it. Der Antriebsstrang ist über vier Schrauben vom Chassis entkoppelbar. Präzisionsteile bei Felgen, Achsen, Getriebe und Lager. Zudem ist die Bodengruppe für Carrera Digital132 Chips vorbereitet. Eine sehr runde Sache mit breitem Einsatzbereich.**

**Gedrungen kauert der Nissan über der Strecke von Le Mans. Optisch ist er eine imposant schöne Erscheinung. Auch wegen der Farben.**




# Nissan R89C



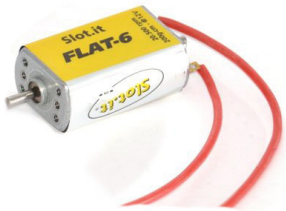
Wer den neuen Nissan original ohne Verkleidung haben will: es gibt mittlerweile eine zweite Version des R89C mit offenen Radhäusern. Diese Bauart lässt sich etwas mehr Spurbreite realisieren ohne das man das originale Bild des Wagens zerstören muss. Die graue Farbe mit weißen Logos ist eine edle Erscheinung und eine elegante Abwechslung zu den meist bunten Startfeldern. Egal für welche Ausführung man sich entscheidet. Man nimmt am besten beide Wagen, denn schön ist jeder auf seine Art.

Zudem entfällt die Qual der Wahl. Es ist immer besser zwei Rennwagen zu besitzen als nur einen. Optisch sieht der Nissan sehr dynamisch aus. Er fährt sich so flüssig, wie es seine Tropfenoptik verspricht. Die konkurrenzfähige Technik unter der Haube läuft zudem zuverlässiger wie beim Original Ende der 80er. Bei slot.it bekommt man Autos, die funktionieren und beim Preis kann man nicht meckern. Eine Investition, die sich lohnt und das Budget des Privatteams keinesfalls überdehnt.

**Dezente neue Version in grau mit offenen Radhäusern hinten. Eleganz mit der Option auf mehr Spurbreite.**

Slot-Stop.de

**Der „etwas andere“ Shop für Slotcars und Modellbauzubehör in 1:32**



Slotcars,
Resin-Karossen,
Figuren, Dekoration
u.v.m.

**www.Slot-Stop.de**

Der „1:32 Shop“

P.S. Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager!

# MATRA
## in Le Mans

Die blauen Flundern des französischen Staatskonzerns waren längst fällig. Nach Jahren gestaffelt liefern Slot.it und SRC jene Geräte der damals neuen 3 Liter Ära an der Sarthe.

Jim Hunt Magazine® Jim Hunt Magazine® Jim Hunt Magazine®

**1972 1973 1974**

# Matra MS670

Le 40e Grand Prix d'Endurance, (24 Heures du Mans) fand vom 11. bis 12. Juni 1972 auf dem Circuit des 24 Heures statt. In sieben Rennklassen duellierten sich 55 Fahrer aus verschiedenen Nationen. Nur 18 wurden gewertet, was die harte Auslese bei der rund um die Uhr Materialschlacht unterstreicht. Ehrenstarter des Rennens war Georges Pompidou, französischer Staatspräsident. Der französische Staatskonzern, der eigentlich Flugzeuge baute, stieg ins Rennwagen Geschäft ein. Der Sieg bei den weltbekannten 24 Stunden von Le Mans war Ziel finanzieller und konstruktiver Bemühungen. Die Nähe zum Flugzeugbau wird bei den Matras deutlich. Die Formen erinnern an einen Düsenjet auf Rädern, der nicht abheben, aber das Hochgeschwindigkeitsrollfeld Hunaudiere schnell wie eine Rakete beherrschen soll. Mit dem MS670 feierte Matra 1972 den ersten Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Als wüsste man schon im Vorfeld bescheid, was die oberste Motorsportbehörde vor hatte, reagierten die Franzosen bei Matra. Rechtzeitig hat man entschieden, kein 5-Liter-Fahrzeug zu bauen, sondern alle Energie auf die kleinere 3-Liter-Klasse gerichtet. Ökonomisch zugleich, denn der bereits vorhandene 3-Liter-12-Zylinder-Motor aus der Formel 1 war perfekt für diese Entscheidung. Sie pflanzten ihn in die blauen Dauerläufer Sportwagen.

Die offizielle Änderung des Sportwagen-Reglements kam. Die großen 5-Liter-Sportwagen, wie Porsche 917, Ferrari 512S und Lola T70 wurden über Nacht von den internationalen Rennstrecken verbannt. Das Konzept von Matra war in Le Mans siegfähig.

Ferrari verzichtete auf ein Antreten an der Sarthe, obwohl auch Enzo einen Dreiliter aus der Formel 1 gehabt hätte. Diese Tatsache reduzierte die Konkurrenten von Matra auf einige in die Jahre gekommene Porsche 908 und Alfa Romeo T33, die noch mit ihrer Standfestigkeit kämpften.

# SLOTRASER

DIE ETWAS ANDERE ZEITMESSUNG

- Multi CU fähig / Digital & Analog gleichzeitig fahren.
- Einzel- und Serienrennen.
- Fahrer- und Fahrzeugdatenbank.
- Verschiedene Tankmodi Analog und Digital verfügbar.
- Mehrsprachen Unterstützung.
- Umfangreiches Sound- und Sprachausgabe Setup.
- Einfach zu bedienender Rennbildschirm Designer.
- Einfaches Konfigurationsmodul.
- Strafen während des Rennens vergeben.
- Personalisieren von SlotRaser mit eigenen Schemas.
- Schadenssimulationen Motor, Bremse, Reifen & Service.
- Kindersicherung und Passwort Schutz.
- Live Rennen mit Funk Kameras alleine oder im Netzwerk.
- Rennstatistiken & Grafische Auswertungen.

**SlotRaser ist auch im Fachhandel erhältlich. Besuchen Sie uns für weitere Infos auf www.slotraser.de !**

**3...** AUSPACKEN

**2...** INSTALLIEREN

**1...** CODE EINGEBEN

**GO !!!** LOSFAHREN !!!

PORT 05 CU
PORT 12 CU
ANALOG OK
SCHEMA : STANDARD

FACHHÄNDLER & ONLINE SHOPS : Overdrive Slotservice in Leverkusen FON 02171 34 14 20 - www.overdrive-shop.com - www.1systems.de - www.minidrom-shop.de - www.rennbahn-slotcar.de

# Matra MS670

**1973 noch kurz, ein Jahr später mit Langheck für mehr Speed auf der langen Hunaudière. Matra verfolgte in der neuen 3 Liter Klasse zielstrebig den Sieg bei den 24 Stunden an der Sarthe.**

Nach dem Start übernahm der Schwede Jo Bonnier im Lola T280 die Führung. Nach einer Rennstunde übernahmen die Werks-Matra die Führung. Um 8 Uhr am Sonntagmorgen unterlief dem erfahrenen Jo Bonnier ein verhängnisvoller Irrtum, als er den Ferrari Daytona des Schweizer Privatfahrers Florian Vetsch beim Anbremsen auf die Indianapolis-Kurve überholen wollte. Um Bonnier vorbeizulassen, bremste Vetsch hart. Bonnier verstand dies möglicherweise falsch, sodass er nach zweimaligem Spurwechsel mit dem Ferrari bei ca. 250 km/h kollidierte. Sein Lola wurde acht Meter in die Höhe katapultiert, schleuderte den Fahrer aus dem Cockpit in die Pinienbäume und explodierte beim Bodenkontakt. Bonnier starb noch am Unfallort. Der hinter ihm fahrende Vic Elford nahm an, Bonnier habe die Fehlent-scheidung aus Übermüdung getroffen. Der Matra MS670 fuhr einen klaren Doppelsieg heraus. An dritter Stelle lief ein Porsche 908 Langheck ein, den Reinhold Joest, Michael Weber und Mario Casoni fuhren. Es war ursprünglich das Auto von Jo Siffert, der nicht mehr antreten konnte. Er verunglückte in den tödlichen Flammen der Formel 1 in Brands Hatch. Das Trio hatte im Ziel 19 Runden Rückstand auf das Sieger-Duo Henri Pescarolo und Graham Hill. Der zweifache Formel-1-Weltmeister Hill holte sich neben dem Sieg bei den 500 Meilen von Indianapolis nun auch die Krone der Sportwagenrennen in Le Mans.

**Beschleunigungsvergleich: Der Kurze ruhig, während der Langheck satt aus den Federn geht. Das Chassis am Testwagen ist verzogen. Fönen und biegen sind hier angesagt!**

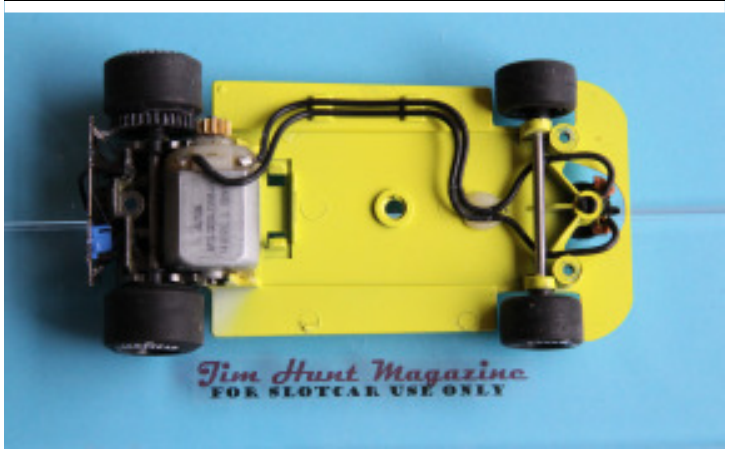
# Matra MS670

Zweite Sieger: François Cevert und Howden Ganley im zweiten von vier angetretenen MS670. Die beiden anderen Wagen fielen aus. Der MS670 von Beltoise/Amon fiel nach einem Unfall von Amon schon in Runde eins aus. Ein Kupplungsschaden warf den vierten Matra von David Hobbs und Jean-Pierre Jabouille in Runde 278 aus dem Rennen. Das Rennwochenende prägten Regen-schauer. Kein Vergnügen im offenen Matra, der 344 Runden auf dem 13,640 km langen Kurs drehte. Insgesamt spulte der Siegerwagen 4691,343 km ab. Das

**Detailliebe bei SRC: ZF-Getriebe, Heckgestänge, Flammrohre, sogar ein Druckschlauch aus Gummi!**

# Matra MS670

**Innere Werte: 3 Liter Sidewinder, durchzugsstarkes ZF-Getriebe. Tolle Slicks und genug Platz für Blei, falls gewünscht. Wir fahren beide SRC Matras pur. Aufgeräumte Funktionalität beim Kabelbaum: nichts hakt, nichts klemmt. Den Motor haben wir festgeklebt. Das nimmt Vibrationen und gibt zugleich Speed im voll ausgedrehten letzten Gang.**




Durchschnittsmittel lag bei 195,472 km/h. Die Pole Position fuhr François Cevert auf Matra-Simca MS670 (#14) heraus. Er brauchte 3.42.02 Minuten für seine schnellste Runde, sein Schnitt lag bei 220,99 km/h. Die schnellste Rennrunde ging an Gijs van Lennep auf Lola T280 (#8). Er brachte für seine Runde 3.46.90 Minuten und hatte einen Schnitt von 216,413 km/h. Im Folgejahr ´73 stieg Matra voll in die Markenweltmeisterschaft ein. Der MS670 in Entwicklungsstufe B holte den Titel. Auch in Le Mans waren die MS670 siegreich.

# Slotracing & Tabletop Center Lintfort

www.facebook.com/SlotracingTabletop

www.stc.plastikmodellcenter.de

**Renntermine 2015**

**Dienstags: 132** slot.it. NSR Sideways Kart MiniZ
**Donnerstags: 124** Scaleauto DRM´82 Nascar GT-Sprint

**Jeden Monat: Lichtrennen!**

Fire Hunt Magazine 2015 ®

# Alfa 33/3 Targa Florio 1971

N. Vaccarella, T. Hezemann
A. De Adamich, G. van Lennep

Jim Hunt Magazine®

N. Vaccarella, T. Hezemann
A. De Adamich, G. van Lennep

1971

# Alfa 33/3 Targa Florio

**Der Alfa 33/3 ist seit seiner Premiere eines der heißesten Eisen, die slot.it jemals gebaut hat. Leicht, klein, flach und schnell wie kein anderer. Er ledert seinen Gegner Ferrari ab, liegt der Alfa deutlich ruhiger und geht mit einer besseren Straßenlage auf die Pirsch. Die Italiener von Autodelta hatten damals nur ein Ziel: Ferrari besiegen! Grund: Enzo Ferrari arbeitete früher bei Alfa, machte sich selbstständig und eröffnete im Nachbardorf eine eigene Rennwagenschmiede. Alfa 33 Tipo 3 lief auf sämtlichen Strecken der Weltmeisterschaft. Sein Dreiliter Motor wuchtete sagenhafte Leistung auf die Kurbelwelle und es war mehr als klar: der Wagen musste auch bei der legendären Targa Florio an die Startlinie. Das kurvige Geläuf, gespickt mit allerlei Überraschungen wie auch Tieren bot perfekte Bedingungen für die italienische Flunder. Slot.it brachte nun Jahre nach seiner Premiere ein Set heraus, das eigentümlicher nicht sein kann. Früher verkauften die Italiener ihre Sets als Sets. Dieses Set Exemplar wächst: erst kam die No.5, dann die No. 2 und erst dann die dekorative Sammelbox! Wer will kann, muss aber nicht. Die Autos gehören ohnehin auf die Strecke. Es gibt keinen schnelleren slot.it mit kurzem Motorgehäuse und orangefarbigen Zylinderkopf. Ein Sidewinder Getriebe beschleunigt und bremst wie eine Achterbahn. Unter der Haube die üblich hohe Qualität bei Motor, Getriebe, Achsen, Felgen und ein entkoppelter Antriebsstrang. Welch Gerät! Kaufen!**

Schullehrer und Lokalmatador Vaccarella greift an

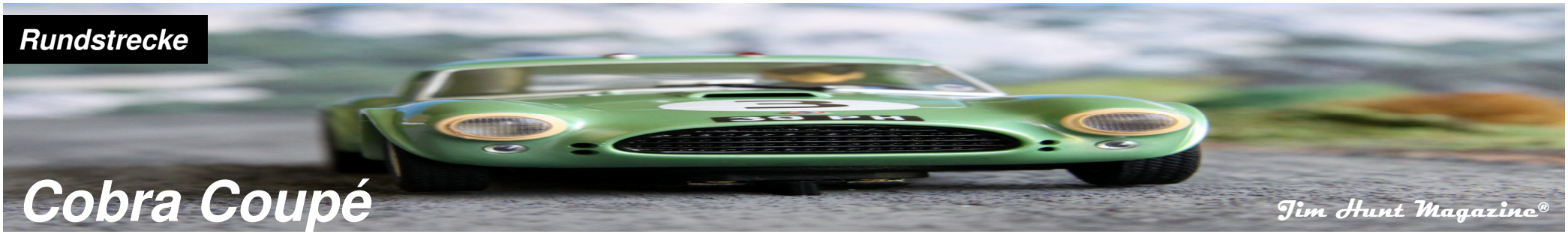
Andrea de Adamich macht zunächst die Pace

Doppelsieg bei der 1971er Targa Florio. Adamich/Lennep auf Platz 2, Vaccarella/Hezemans Platz 1!

Jim Hunt Magazine®

# COBRA COUPÉ

**Carrera bringt die geschlossene Version der klassischen Giftschlange. Wir steigen ein und sagen was abgeht.**

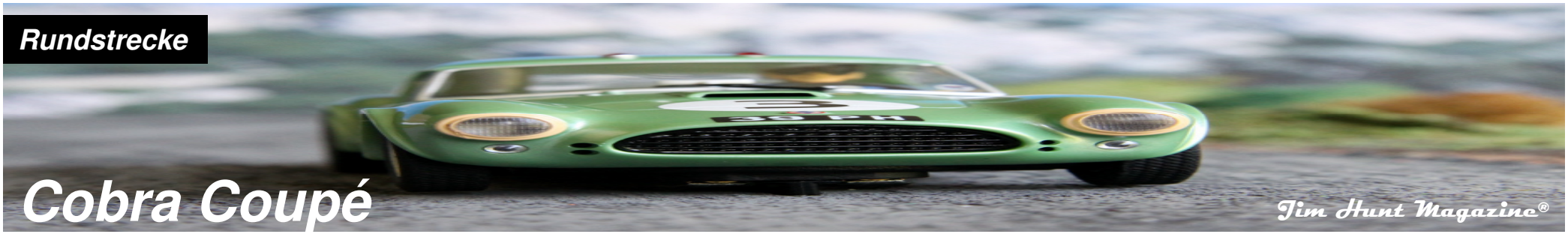


# Cobra Coupé

Jim Hunt Magazine®

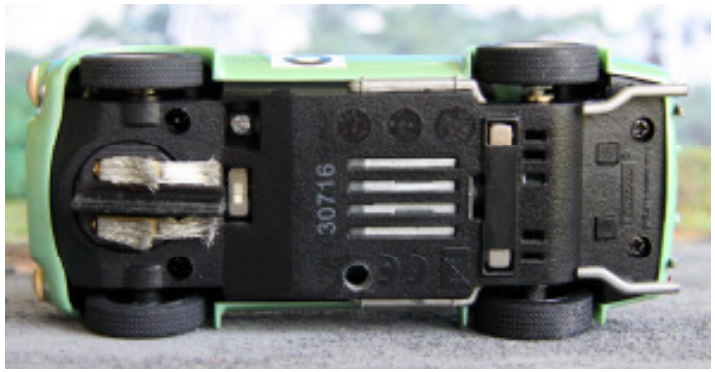
Die Cobra an sich ist ein solides Renngerät und ein purer Sportwagen vom alten Schlag. Einziges Manko: sie ist offen und bei Regen macht es nicht sonderlich viel Spaß eingeschnürt zwischen einem hautengen Persening zu sitzen, während die Gischt ins Gesicht spritzt. Kurzerhand kam man auf die Idee eine Art Coupé Lösung zu realisieren. Dach drauf und schon ist man unabhängig von Wind und Wetter. Ersterer wird durch eine raffinierte Form ausgetrickst und man profitiert von einer windschlüpfrigen Form.

Carrera hat das kleine Wägelchen mit dem großen Bums unter der Haube als Coupé inszeniert. Schmale Reifen? Nicht erst seit dem Porsche 914 in der letzten Ausgabe wissen wir, dass man damit verdammt zügig unterwegs sein kann. Carrera verbaut solide Gleitlagerbuchsen, etwas Öl auf die Reibpunkte sie laufen noch besser. Vorne spendierten sie der Cobra eine Einzelradaufhängung. Damit wird man den engen Platzverhältnissen durch Leitkiel und Innenleben gerecht. Keine wabbelige Konstruktion, wie es manche Konkurrenz verbaut. Auch hier solide Lagerbuchsen, die Vorderräder sauber führen und drehen lassen. Der Inliner sitzt zentral vor der Hinterachse. Fährt man ohne Magnet, Tipp: die Rückstellfeder des Leitkiels ausbauen. Dann folgt das Heck in Kurven natürlicher dem Vorderwagen. Wer möchte kann mit dem Gaspedal den Wagen präzise in Kurven lenken. Magnetfrei reichen maximal 12 Voltan als Spritgüte. Der kräftige Motor kommt mit dem kleinen Wagen spielerisch zu zurecht.



# Cobra Coupé

Tankt man eine explosivere Mischung, wird es schwierig das Temperament des Motor über die schmalen Reifen auf die Piste zu bringen, ohne böse Burnouts zu veranstalten. Das macht auch Spaß aber ist nicht zielführend. Es macht Laune mit dem kleinen Wagen um den Kurs zu fahren. Das Spiel mit dem Kräften fordert und erhöht den Fahrspaß ungemein. Pures Rennen fahren ohne elektronische Helferlein. Optisch gefällt uns die dezent britische Lackierung sehr gut. Feine Details zieren den kleinen Donnerbolzen. Sogar Nietenzähler finden ihre Passion im Bereich des Heckfensters. Das Cobra Emblem ist auf der vorderen und hinteren Haube sehr detailliert wieder gegeben. Zwei Auspuffrohre verlaufen nach hinten. Lärmende Sidepipes sind nicht allerorts zugelassen. Der Tankeinfüllstutzen sitzt in Verlängerung auf dem Dach hinten. Den Wagen gibt es als analogen Evolution und digital in D132. Letzterer hat Licht vorne und hinten, während die analoge Version leider ohne Beleuchtung fährt.



# Jim Hunt Fachvokabeln

**MTS** = Magnetic Traction System

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

**L-Kiel** = Leitkiel

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

**Zündanlage** = Kabelverlegung im Chassis

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

**Tuner** = Fahrzeugschmiede/Hersteller

**Ideallinie = Slot**

**Zapfsäule = Transformator, Stromquelle**

# Impressum

***Jim Hunt Magazine®***

***Jürgen Kellner***

***Achthaler Str. 31***

***83075 Bad Feilnbach/Au***

***Tel. 08064-905821***

***redaktion@jim-hunt-magazin.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.*

# P O R S C H E

24hrs Daytona 1971 im 914/6
19
RALPH MEANEY INC
BOSCH
VALVOLINE
BEHR
KREMER
BUFFUM
Jim Hunt Magazine®

# P O R S C H E

## *24hrs Daytona 1971 im 914/6*

**SRC lieferte uns im letzten Jim Hunt den Titelhelden in schlanker Targa Florio Version. Jetzt geht der 914–6 satt in die Breite und kommt in Rundstreckenversion. Sein Mittelmotor Boxer arbeitet mit Sidewinder Getriebe und die Spurbreite bringt klar: noch mehr Performance in flotten Kurven. Nebenbei sieht der kleine Porsche verdammt gut aus. Grün mit Orange bringt den Spirit der ´70s auf die Piste. Feine Details am Wagen zeigen den hohen Anspruch der spanischen Marke. Bei den Felgen stellt der Rundlauf zufrieden. Durch Schleifen der Hinterräder ist noch mehr Leistung aus ihm raus zu holen.**

**Der Wagen von Kremer/Buffum/Behr geht dank ausgeklügelter Gewichtsverteilung und Sidewinder-Punch satt durch die Kurven. Er kommt spät, aber wenn dann richtig! Typisch Mittelmotorkonzept!**

**Rundstrecke**

# P O R S C H E

## *24hrs Daytona 1971 im 914/6*

**Im voll ausgedrehten vierten Gang geht es heiser brüllend vorbei am Campingplatz. Der Grip der SRC Reifen passt zum Charakter des kleinen Wagens, sie mobilisieren zusammen mit der Leistung des Mittelmotors ein authentisches Fahrbild. Die Konstrukteure haben ihn ansprechend gut hinbekommen.**

**Breite Minilite Felgen auf der Hinterachse, vorne polierte Füchse. Der 914/6 mit ausgestellten Radhäusern besticht durch feine Details: Die Seitenscheiben sind weit heruntergekurbelt, ein verstrebter Käfig im inneren, feine Haubenhalter, 3D-Scheibenwischer und polierte Teile bringen Ästheten Freude.**

# Jim Hunt Magazine®

**Macht Klassiker magnetfrei glücklich.**

© 2015 Jim Hunt Magazine®

# Old but gold?

*Scalextric liefert zwei neue Designversionen ihres Dauerbrenners. Ist er in die Jahre gekommen?*

# Ford GT40

# Ford GT40

Der GT40 von Scalextric kam damals als Gulf Version wie ein Paukenschlag auf den Markt. Beständig hat er sich übers Millenium bis ins Heute gehalten. Die Engländer schöpften ihre beiden Formen GT40 und MKII mit zahlreichen Versionen aus. Solide Sidewinder Technik im Heck lieferte damals einen ordentlichen Bums und bedingt durch seine Bauform war und ist der GT40 ein sehr gelungener Klassiker, mit dem man nichts falsch machen kann. Sein Fahrverhalten (auch ohne Magnet) macht Spaß und mit wenig Feinschliff lässt sich der Wagen siegfähig bewegen. Slot.it und NSR haben ihn mittlerweile längst im Sortiment und technisch aufwändiger inszeniert. Macht es Sinn, dass die Engländer immer noch auf ihren Dinosaurier setzen und neue Versionen bringen? Klare Antwort: Ja! Auf der Heimbahn ist der Wagen eine Wucht! Mit wenig Finessen auch ohne Magnet hervorragend zu fahren. Sehr gutmütig dank angemessener Leistung macht der Ford richtig Laune! Scalextric verpflanzt den Magnet anstelle vor, nun hinter den Sidewinder Motor ins Heck. Das saugt ihn noch statischer fest, allerdings für Glühen mit viel Volt und Magnet fehlt uns der Nerv! Lieber je eine Lage Blei vor und hinter den Motor in die dafür vorgesehenen Fächer. So macht der GT40 viel mehr Spaß. Das Motorgitter auf seinem Rücken wurde überarbeitet. Die Filipinetti Version in Rot kommt mit Spoilerlippe als Fotoätzteil. Der Hellblaue ohne. Diese Version legte vor vielen Jahren Fly schon einmal auf. Es gibt immer noch eine Nische für den GT40. Wir sind gespannt, was noch kommen wird.  Ein ausgereiftes Konzept!

# Ford GT40

Neues Gitter ab sofort. Der Magnet ganz hinten im Fach soll wohl an die leistungsstärkere Konkurrenz anschließen. Wozu? Der GT40 ist ein tolles Auto und braucht solche Tricks nicht. An der Front brennt Licht bei Fahrt. Hinten leider nicht.

## Old but gold!

# myRacer.de

Suche

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

Ihr Konto | Warenkorb | Kasse

Startseite » Katalog

## myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen Gast! Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Ku

- Versandkostenfrei ab 100,-EUR!
- Fahrzeugtausch bei Startsets möglich !
- D124/132 optional auch mit WIRELESS!
- Ersatzteilservice!
- new Vormerkservice!

Carrera Gesamtkatalog 2008

030120 - 3,99 EUR

26732 - 19,99 EUR

30342 - 54,99 EUR

30346 - 65,99 EUR

Neu 2008: Carrera DIGITAL 124 Power

Warenkorb

1 x Carrera Digi...

inkl. UST 19%: 10,54

Summe 65,99

exkl. Versandko

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelde

Anmelden

Bests

Einzelrandstreifen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandko

02. Carrera Einzelschienen

0,00

incl. 19 %

exkl.Versandkost

03. Carrera Außenrandstreifen Kur 1/60° rot/weiss, 3 Stü

12,99

incl. 19 %

exkl.Versandko

04. Carrera Standardgeraden, 4 Stück

24

incl.

exkl.Vers

**hier sind alle von Carrera lieferbaren Ersatzteile auf Lager und es gibt eine super komfortable Suche !**

**hier wird man absolut unverbindlich über Neuheiten informiert !**

**hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !**

**myRacer.de** Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

# Gelb Grün Verlauf

## Audi A5 DTM

# Audi A5 DTM

Carrera widmet sich konsequent der DTM. Die über die Grenzen Deutschlands hinaus beliebte Rennserie entwickelte sich in den Jahres ihres Bestehens technisch in viele Richtungen. Angefangen mit den BMW M3 gegen Mercedes 190 AMG, Opel stieg ein und wieder aus. Einige Exoten tummelten sich im Feld bis die DTM zum technisch ausgewachsenen Motorsport wurde, leider nur noch Mercedes gegen Audi antrat. Carrera stieg in diesen Jahren ein und baute sehr schöne Rennwagen beider Markenrivalen.

Die perfekte Sensation: BMW kehrte in die DTM zurück. Das war überfällig, war der M3 vor vielen Jahren der weltweit erfolgreichste Tourenwagen, mit dem die Bayern sehr große Erfolge feierten. Carrera zog mit. Die neue Generation der DTM Autos drei deutscher Premium Hersteller ist eine bunte Liga für spannende Rennen. Autos in robuster Bauweise, die DTM typische Rempler ohne weiteres verkraften. Audi, Mercedes und BMW, alles sehr schön inszenierte Boliden machen bunte Startfelder möglich, egal welche

**Rockenfellers A5: feine Details ohne auf eine solide Bauform zu verzichten. Lacktausch ist bei der DTM an der Tagesordnung.**

# Audi A5 DTM



Marke man bevorzugt. Die Autos sind wirklich schön anzusehen und dank ihres langen Radstands, eines kräftigen Motors und solider Technik lassen sich damit spannende Rennen erleben. Egal ob man sich dem Thema DTM als Einsteiger mit Magnet oder als Fortgeschrittener mit ausgebauter Hafthilfe widmet. Beide Gangarten sind problemlos möglich

Neu ins Startfeld kommt der Vorjahres Audi A5 von Mike Rockenfeller in gelb grün. Eine optische markante Erscheinung im bunten Feld der Kontrahenten. Analog als Evolution oder digitalisiert als D132 zu haben.

**Länge läuft. Der Inliner Motor von Carrera hat genügend Druck um den Wagen sportlich zu befeuern. Ohne Magnet fahren wir mit 12 Voltan.**

# FERRARI 458 GT2

*Mit dem AF Corse No.54 inszeniert Carrera eine frische Erscheinung aus Maranello.*

Jim Hunt Magazine®

**Rundstrecke**

# FERRARI 458 GT2

Flach, breit und stark. Die aktuelle Version des 458er mischt die GT2 Klasse auf.

Carrera hat beim Ferrari einen aufregenden Paintjob hingelegt:

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

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

# Rund um die Uhr **AUDI R8 LMS**

***Weitere Designversion von NSR***

Rundstrecke

# AUDI R8 LMS

**Etablierter Dauerläufer aus Italien: schnell, kraftvoll und neuer Look. Der NSR R8 LMS ist ein reinrassiger Rennwagen für die Rundstrecke mit Langstrecken Qualitäten. Die Kundensportversion in rot, weiß, schwarz.**

Jim Hunt Magazine®

Roland Koch Am Schunkenhofe 11 99848 Wutha-Farnroda info@sora.de Tel. 036921 91437

# www.sora.de

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24 1:32 1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

# Die Vitrinenmacher

**1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100**

*Manchmal...*

*... ist Fischen in der Bucht eine trübe Angelegenheit*

# Was ist da los?

*... stinken Geschäfte nach toten Fisch*

Jim Hunt Magazine®

Es gibt viele Möglichkeiten, sich im modernen Zeitalter dem Erwerb eines Rennwagens anzunähern. Früher ging man klassisch zum Händler, drückte die Nase an Glasvitrinen platt und weckte die Aufmerksamkeit des Verkäufers damit, seine Fingerspuren an den Glaswänden zu hinterlassen, die jene Objekte der Begierde vor langen Fingern schützten. Man begutachtete, packte die Ware aus, fasste sie an und nicht selten wurde man sich schnell einig. Her damit, ich kaufe. Denn reden konnte man dabei auch...

Heute läuft es in vielen Fällen semi-klassisch ab. Man geht zum Händler per Mouseclick, wühlt sich durch sein virtuelles Schaufenster. Packt die Ware aus, schaut sie an, falls ein Händler dieses optische Angebot bietet. Dann packt man das Teil in den Einkaufskorb und geht. Die Kohle fließt entweder per Vorauskasse oder bequem per Rechnung, falls man sich kennt, öfter im Jahr kauft und fairer weise immer ohne Umwege zahlte. Man spart sich Zeit, kann von heute fast allen Orten aus shoppen. Sogar auf dem stillen Örtchen kann man Geschäfte abwickeln, sofern das WLAN genügend Signalstärke ins WC sendet.

Die Zeiten sind wirklich bequem geworden. Man muss nicht mal mehr aus dem Haus gehen, um sein Geld loszuwerden. Man kann dies sogar auf den Häuschen tun. Hoffentlich springt die Webcam nicht an. Wie gut, dass man noch nicht per skype beim Händler seines Vertrauens shoppen muss. Es wäre nicht immer der perfekte Anblick, den der Kaufmann in Kauf nehmen müsste. Es gibt bestimmt Leute, die kaufen bequem daheim sitzend in optischen Aggregatzuständen ein, die will echt keiner via Livestream beobachten.

Seit Jahren gibt es da noch diese Kaufhaus der Amis, die es elektronische Bucht nennen. Das ist ein Laden mit mannigfaltigen Möglichkeiten für dies und das. Auch Slotcars kann man dort kaufen, steigern oder auch selbst verhökern. Händler hassen dieses Portal, denn es machte ihnen in der Vergangenheit einen dicken Strich durch die Rechnung. Manche Händler verkaufen dort anonym als Privatmann regelmäßig brandaktuelle Ware. Wie dumm haltet ihr uns eigentlich? Dann gibt es Händler-Kandidaten, die im großen Stil aufgekaufte Restposten verticken, Grundpackungen schlachten und und und. Und Selektionsverkäufer: sie kaufen zuerst mehrere identische Slotcars. Ausschuss mit lahmen Motoren, schiefen Chassis oder anderen Makel landen dann in der Bucht, als sei sie eine Müllkippe für B-Ware.

**Auf den ersten Blick könnte man meinen: Ganz gut in Schuss...**

*Manchmal...*

*... ist Fischen in der Bucht eine trübe Angelegenheit*

# Was ist da los?

*... stinken Geschäfte nach toten Fisch*



Alles in allem eine persönliche Entscheidung, wer wo bei wem sein Geld anlegt. Der Händler bietet eine Rechnung mit Garantie und Service. Der Privatmann schließt das aus. Trotzdem gibt es Gründe, in der Bucht zu suchen und finden. Nicht alle Sammler möchten auf die angebotenen wenigen Messen im Land fahren. Oft sind diese viel zu weit weg. Also ab in die virtuelle Messe, die Bucht mit Strom. Viele Anbieter, egal ob privat, Händler oder Händler, der auf privat macht arbeiten sauber und seriös. Sie beschreiben ihre Ware ordentlich, sagen was Sache ist. Verpacken transportsicher und versenden in einem akzeptablen Zeitfenster. Leider gibt es auch ein paar Idioten: sie liefern verzögert. Das unbespielte Auto ist dann doch eine gebrauchte Möhre. Die Verpackung ist dermaßen unverschämt spärlich, dass der Absender Glück hat, so weit weg zu wohnen. Sonst würde man bei ihm vorbeischauen und ... Manche versenden trotz bezahlten versicherten Versand doch günstig als Päckchen. Noch mal gut gegangen, die Ware kam trotzdem gut an. Oder: Was ist das? Plastikbrösel in der Verpackung?! Außer des Slotcars kam nichts weiter in den Karton außer Luft. Das Modell flog zigmal hin und her und zerschellte irgendwann beim Versand.

***Zitat: „absolut vitrinentauglich“***

Kürzlich recherchierte ich in der Bucht und fand zwei Schnäppchen von Fly, die es wie die Marke nicht mehr im Handel gibt. Eine Footlocker Viper, die kostet mal vor ein paar Jahren günstig um die 60 Euro. Auch 80 Euro wurden schon mal dafür geboten. Ich steigerte sie für unter 20 Euro. Wählte versicherten Versand. Sie kam nicht. Die Trackingnummer habe der vermeintliche Verkäufer nicht, denn er habe mehrere Dinge versendet und wisse daher nicht mehr, welche Nummer zu welchem Paket gehöre... Per Paypal der Bucht Bank bekam ich das Geld zurück. Aber mal ehrlich... Verschwand das Auto doch auf dem Postweg... Blabla. Oder war dem der erzielte Kaufpreis zu gering und dann probierte er es auf diese Tour. Die Küstenwache der Bucht half unkompliziert, buchte die Kohle zurück auf mein Konto. Aber ich will das Auto, nicht das Geld!

*Manchmal...*

*... ist Fischen in der Bucht eine trübe Angelegenheit*

# Was ist da los?

*... stinken Geschäfte nach toten Fisch*



Dann ging noch ein Lister Storm von Fly günstig ins Netz. Laut Beschreibung „Gebraucht aber nichts abgebrochen, keine Fehlteile...“ und alles super laut Verkäufer. Es kam eine abgefuckte Möhre mit zerbrochenem Heckflügel, der amateurhaft zusammen geklebt wurde, als hätte jemand mit Gichtfingern oder zu viel Promille im Blut gearbeitet. Mit dicken Klebepopel fixierte Außenspiegel (die sind wirklich filigran bei dem Modell) und noch ärgerlicher mit einem kapitalen Getriebeschaden. Die auf dem Dach fehlende Antenne schenken wir dem Experten mal. Wenn auch sie ein Fehlteil ist, weil sie eben FEHLT! Wen stört das schon...

*Zitat: „keine Fehlteile, nichts abgebrochen“*

*Manchmal...*

*... ist Fischen in der Bucht eine trübe Angelegenheit*

# Was ist da los?

*... stinken Geschäfte nach toten Fisch*



Laut Beschreibung Rücknahme ausgeschlossen. Wenn einer versucht anderen einen kaputten Wagen anzudrehen, bei dem sich nicht einmal die Hinterachse richtig drehen lässt und behauptet: alles super an dem Teil, dann ist das mehr als eine dumme Ausrede. Rechtlich gesehen das Verschweigen von Sachmängeln. Ein Täuschungsversuch. Betrug!

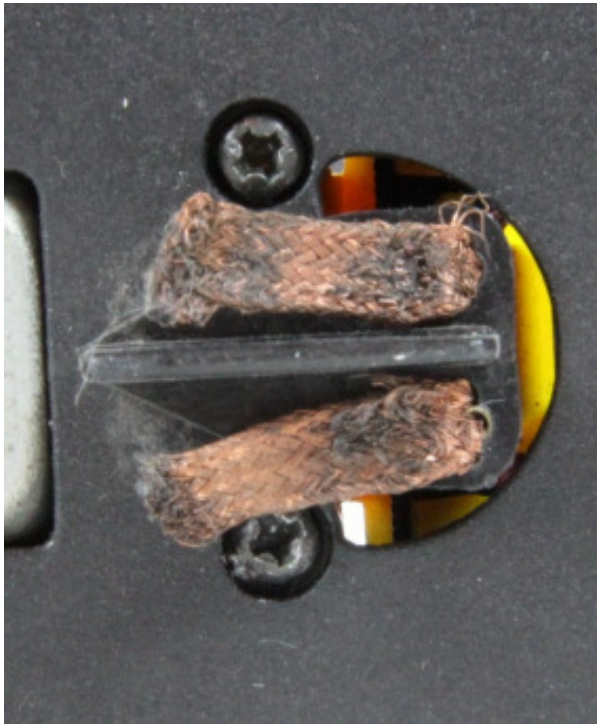
Ich schrieb den Betrüger an, dann bot er doch Rücknahme an. Ich war echt total angenervt von dieser dreisten Geschäftspraktik und hatte keine Lust auf einmal Versandkosten sitzen zu bleiben. Dazu die Laufereien und das Risiko ob der Lügner überhaupt das Geld zurückzahlt. Er kam erst mit Ausreden, er hätte das alles nicht bemerkt... Sei das Auto kürzlich noch gefahren.

Ich bewertete negativ, was mein gutes Recht war. Dann folgt eine beleidigende Rückbewertung seitens dieses Gebrauchtwagenhändlers, welche ich seitens der Bucht Lotsen entfernen ließ. Dazu gesellte sich noch eine äußerst primitiv und beleidigende Mail dieses basisintelligenten dreisten Geschäftemachers.

Kaufen in der Bucht ist in manchen Fällen eine gute Sache. Besonderns dann, wenn die Ware bei keinem Händler mehr zu haben ist. Die Zeit der großen Schnäppchen bei aktueller Neuware, wie noch vor gut zehn Jahren möglich, ist längst vorbei. Der Preiskampf, die hohen Gebühren machen ein grundlegendes Kaufen eher unattraktiv.

Es gibt dort viele seriöse Handelspartner. Aber leider auch einige wenige Idioten.

Ein Einzelhändler bietet Garantie. Der Versand läuft meist unkompliziert und schnell ab. Wenn ich vergleiche, wie selten ich mit einer Händler Reklamation zu kämpfen hatte... Ich kann mich gar nicht mehr daran erinnern. Oder doch: die lief mustergültig ab. Ich erhielt zwei neue Wagen ohne Zicken, noch bevor ich die beiden Defekten zurück geschickt hatte. Das nenn ich Service. Da kauft man gerne wieder.



***Getriebe, wo sind Deine Zähne? Warum klemmst Du?***

**Noch mehr Leserservice:**

# Jim Hunt Magazine®

*„Welches Slotcar steht wo in unserem Archiv? Welcher Wagen hat welche Abmessungen?
Wie sieht das Auto und sein Chassis aus? Bilder, Berichte, Maße und Fakten kostenlos downloaden.*

# SLOTOTHEK

***Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.***

***Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.***

***Inklusive: Workshops und Paintbox***

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

Viking Grand Prix

# Retro Formel Eins 1962 - 1969

# Viking Grand Prix

Retro ist 'In', auch im Slotcarbereich. Das sieht man nicht nur daran, dass immer mehr Slotcar Hersteller Retro-Modelle anbieten, sondern auch daran, dass sich im Klubsportbereich immer mehr Retro-Klassen gefahren werden. Ein ganz spezielle Klasse stellen Retro Formel Eins Fahrzeuge der Jahre 1962 bis 1969 dar. Diese Klasse hat sich vor einiger Zeit in Dänemark etabliert und ist seit Anfang diesen Jahres nach Deutschland geschwappt. Derzeit werden die Retro Formel Eins in Handewitt und Owschlag gefahren. Einen ersten Höhepunkt der noch jungen Rennklasse stellte der im April stattfindende Viking Formel Eins Grand Prix der Förde Slot Racer in Handewitt bei Flensburg dar. 18 Fahrer aus vier norddeutschen Clubs hatten ihre nach dem Reglement der Dänischen Model Racing Union aufgebauten Formel Eins Racer aus der Slotgarage geholt. Die Fahrzeuge waren im Maßstab 1:24 aufgebaut. Als Chassis kamen im Handel angebotene Fahrwerke von Solid oder Schöler, alte Carrera-Kunststoff Fahrwerke oder Eigen-bauten zum Einsatz. Die Karosserien sind aus Lexan gefertigt, originalgetreu lackiert und mit einem Fahrereinsatz versehen.

# Retro Formel Eins 1962 - 1969

# Viking Grand Prix

Es standen unter anderem Modelle von Honda, BRM, Ferrari, McLaren und Lotus auf der Bahn. Die Slotcars fahren mit Moosgummireifen und werden von Fox 10 Motoren befeuert. Teilweise sind diese Motoren in der Slotcarszene ja nicht so beliebt, weil einige denken, dass sie etwas schwachbrüstig sind. Für die etwa 110 g schweren Formel Eins Renner liefern die Motoren jedoch mehr als genug Leistung. Doch zurück zum Viking Grand Prix. Am 18. April war frühes Aufstehen war angesagt, denn der Beginn des Trainings war auf 8 Uhr angesetzt und der erste Renndurchlauf sollte 10 Uhr starten. Vor dem Qualifikationslauf gab der Präsident der Förde Slot Racer, Ralf Leifholz, noch allen eine Kurzeinweisung über den Ablauf des Renntages, den zu fahrenden Rennmodus und den Gruppenwechsel (nach jedem Stint). Gestärkt durch ein perfektes Frühstück mit Rührei, Wurst, O-Saft und Kaffee startete die Qualifikation gegen halb zehn. Hier zeigte sich schon früh die unterschiedliche Performance von Fahrern und Wagen. Die Zeiten lagen zwischen 7,686 und 6,180 Sekunden und führten zu drei Startergruppen á sechs Fahrern.

Im Rennen hatte die erste Gruppe mit etlichen 'Rausfallern' zu kämpfen, aber immerhin legte der Beste dieser Gruppe 182 Runden vor.

# Retro Formel Eins 1962 - 1969

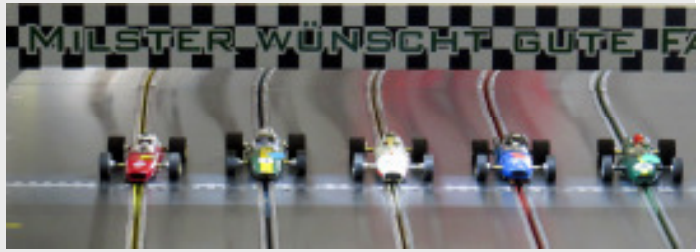
# Viking Grand Prix

Ein Wert der auch für die zweite Gruppe schwierig zu knacken war. Nur ein Fahrer konnte mit 183 Runden kontern. Die Gruppe 1 war sehr schnell unterwegs. Die Handewitter Fahrer spielten ihren Heimvorteil voll aus und belegten die ersten vier Plätze des ersten Rennens. Die Mittagspause lockte nicht nur mit leckerem Schnitzel, sondern auch mit Preisen für die weiteste Anfahrt, den jüngsten Teilnehmer und das schönste Auto. Viele freuten sich auch als Niels Elmholt aus Dänemark auftauchte. Er hat diese Rennklasse vor Jahren in Dänemark ins Leben gerufen. Zudem baut er eigene Chassis und somit auch viele der Fahrwerke, die zum Viking Grand Prix gefahren wurden.

# Retro Formel Eins 1962 - 1969

# Viking Grand Prix

Er hatte auch jede Menge Teile und Karosserien dabei, so dass sich einige ordentlich mit neuem Material eindeckten. Das Nachmittagsrennen startete nach Erstlaufergebnis und verlief schon mit deutlich mehr Bahnerfahrung bei den Fahrern. Die Gruppenzusammensetzung hatte sich kaum geändert, jedoch vielen nun deutlich weniger Autos aus der Spur und auch die Rundenzeiten vielen. Final gingen wie erwartet die ersten Plätze nach Handewitt. Aber auch die Fahrer vom SFR Stein, SC Owschlag und SRC Northland schlugen sich wacker. Glückwunsch allen Platzierten! Insgesamt war der Viking Grand Prix ein klasse Event mit ganz viel Kurzweil, tollen Fahrzeugen und zwei netten Ladys hinterm Tresen, die für einen hervorragenden Service gesorgt haben. Wir glauben alle Teilnehmer freuen sich schon auf den zweiten Viking Retro Formel Eins Grant Prix im kommenden Jahr.




***Text: Martin Behrend, Ingo Winkler***
***Fotos: Ralf Molzen***

# Retro Formel Eins 1962 - 1969

GOKARLI
rennbahnonlineshop

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

www.tobe4u.de

# DAS WAR DIE 30. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

# WIR SEHEN UNS IN NUMMER 31




Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten lässigen Leuten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. 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 für Euch Vollgas geben!