www.jim-hunt-magazine.de Mrz 19

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

42

Messe Nürnberg 2019
Das kommt neu

SRC/OSC PORSCHE
Neuer 914/6

Thunderslot´s neue
CanAm McLaren

Großer 1zu24
BRM Mini

Porsche 908/3 Sets
Targa Florio NSR

Editorial

Immer weiter und weiter...

Vor der Ausgabe ist nach der Ausgabe. Nach der Ausgabe ist vor der Ausgabe. Der immer wieder kehrende Kreis erinnert an das Rennen fahren auf einer Rundstrecke. Man kommt immer wieder zur Ziellinie, bis die nächste Runde losgeht. Genauso ist es mit dem Magazin machen. Ausgabe für Ausgabe geht es von der Startlinie zur Ziellinie und schon geht es in die nächste Runde, die nächste Ausgabe. Mittlerweile drehen wir die 42te Runde. Das mag sich nicht nach viel anhören. Aber wenn ich zurückblicke auf die vielen Produktionsjahre: Stunden zählen macht wenig Sinn, das ist etwas für Buchhalter und Erbsenzähler. Leidenschaft ist ein starker Antrieb, ohne den der Magazin Motor nicht laufen würde. Er spult seit Jahren zuverlässig Runde für Runde, Ausgabe für Ausgabe ab und jedes mal, wenn die Ziellinie erscheint geht es ans Finale. Hochladen, vermarkten, weitersagen. Kurze Freude, Feedback sammeln, sich sammeln und schon geht es zur nächsten Ausgabe, deren Inhalt lange vor dem Zieleinlauf im Kopf entsteht. Es steckt sehr viel Logistik dahinter, das Projekt am Laufen zu halten, alles zu organisieren. Der Produktionsaufwand ist nicht nebenbei zu bewerkstelligen. Ohne Leidenschaft ginge nichts. Das ist wie im echten Rennsport. Das was der Zuschauer sieht, das was die Presseleute zeigen ist nur die Spitze des Eisbergs. Das was vorher und hinter den Kulissen an schier endloser Fleißarbeit abgelaufen ist, das sieht keiner. Erstens zeigt man das nicht jedem. Zweitens interessiert das nicht jeden. Viele wollen nur das fertige Endprodukt sehen, genießen und das alles für lau, versteht sich. Gratis Spaß haben. Es gibt manchmal auch wenige, die gerne unprofessionell dumm daher reden möchten. So wie im Fußball. Da schreien auch oft die am Lautesten, die selbst nicht im Stande sind, Hundert Meter in einer ansprechenden Zeit zu laufen, noch ihren Körper dabei zu beherrschen. Nur mal so zum kurzen Nachdenken, falls erforderlich. Messe Nürnberg: Wie jedes Jahr ging es wieder zu den schier endlos erscheinenden Hallen in die Franken Metropole. Jim Hunt Magazine ist seit Jahren fest dabei und trotzdem ist die Fahrt dorthin immer wieder etwas besonderes. Dieses Mal hatte es Glatteisregen und es war eine besondere Herausforderung hinter dem Winterdienst auf die Autobahn zu biegen, in der Hoffnung, dass es nicht glatt sei. Es war ok, wenn auch die Waschküche genervt hat. Zum Glück sitzen wir trocken im Auto mit Sitzheizung und sehen die kühlen Niederschläge mit frischen Wischerblättern nur durch die Scheibe. Rechtzeitig in Nürnberg angekommen ging es auf die große Runde. Mehr dazu im traditionell großen Messe Report. In der Titelstory zeigen wir schöne DTM von Carrera. Audi, BMW und Mercedes liefern für jeden Fan das passende Fahrzeug in zig Farbvarianten. Wir zeigen drei Exponenten und sind begeistert, dass diese Serie vom Hersteller so gut gepflegt und ständig erweitert wird. Das schafft schöne große und bunte Startfelder, was dem Slot Motorsport daheim wie im Club gut tut. Im großen Maßstab fahren wir den lang ersehnten BRM Mini Morris in einer sehr brachialen Lackierung: mattschwarz mit Martini Logos auf dem Kleid. Eine echt heiße Maschine, die nie in die Jahre kommt. Im kleinen Maßstab 1zu32 kommt von Revo Slot der Toyota Supra, ein kampfstarker Samurai mit Metallfahrwerk, Kugellagern rundum und vielen technisch hochwertigen Komponenten. Die stellen ihn in seiner hauseigenen Klasse konkurrenzfähig neben die Geräte dieser interessanten Marke. Thunderslot aus Italien baut seine CanAm Palette weiterhin aus. Zum den Lolas kommen nun zwei McLaren dazu. Ein ausführlicher Bericht beschreibt, was da drin abgeht. NSR liefert neuen Designvarianten aus, die wir gerne zeigen. Und gibt es eine wunderbare Bildergeschichte über ganz besondere Designversionen des Porsche 908/3. Der flache Zuffenhausener kommt zweimal ein einem sehr edlen, limitierten und hervorragend gemachten Doppel Set. Wir zeigen beide Targa Florio Sets, die mittlerweile ausverkauft sein dürften. Es gibt oder gab nur 449 weltweit.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.42!

Jürgen Kellner

Herausgeber

Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Photo: © Porsche

Carrera®

MOTORSPORTS AT HOME

TOYS FOR BIG BOYS

#carreramoments /carrera.official @carrera.official carrera-toys.com

Menu

Jim´s Universum

News aus der Umlaufbahn

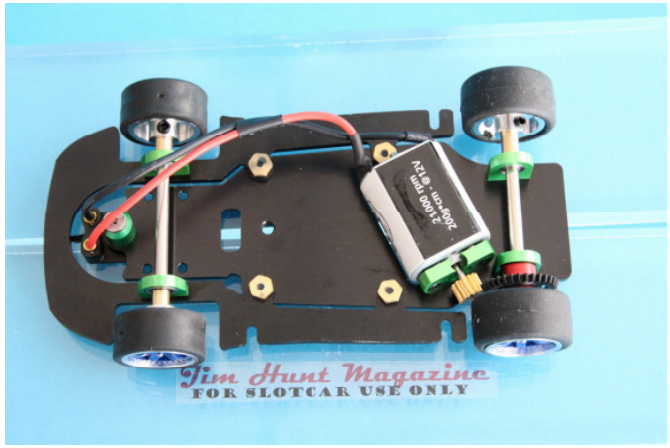
Messebericht 2019

70. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg.
Alle Neuheiten im Überblick

Tracktests

Rundstrecke:

- *Revo Slot Toyota Supra mit Metallfahrwerk*
- *BRM kleiner großer Mini Morris 1zu24*
- *DTM Carrera132: Audi, BMW und Mercedes*
- *Thunderslot: die CanAm McLaren sind da!*
- *NSR Mosler und Porsche 917K*
- *Targa Florio Sets: 2x2 Porsche 908 by NSR*



Jim´s Universum

SRC/OSC Fuchs Leichtmetall Felgen

Jim Hunt fährt sie schon seit einem Monat, exklusiv als erstes Magazin im Land. Die Teile sind der absolute Hammer! Es gibt sie in poliert, ideal für dunkle Porsche und in klassisch schwarz silber. Fuchs Felgen gehören zu Porsche wie die Sterne zum Himmel. Die Kombi mattschwarzer Fünfstern Rotor mit polierten Horn ist der Hingucker schlechthin am Sportwagen aller Sportwagen. Manche fahren sie komplett poliert. Manche lackieren sie. Fuchsfelgen gab es bisher nur von Fly, allerdings gibt es Fly nicht mehr. Racer hatte auch einen Elfer am Start, leider gibt es Racer nicht mehr. Nun legt SRC/OSC aus Spanien los und macht Fuchs Felgen komplett gefräst in Leichtmetall. Das ist eine Wucht und wenn man sich die feinsten Fräsarbeiten mal genauer ansieht ein wahres Kunstwerk wie es die echten Füchse sind. Demnächst mehr bei SRC/OSC!

Aufwändig gefräste Fuchs Felgen für den Porsche 914/6 und zum Nachrüsten luftgekühlter 911er. Präziser Rundlauf inklusive.

Beste Felgen am Porsche

... SRC/OSC hat sicher die richtige Entscheidung getroffen. Viele werden sie fahren wollen. Auf unserer Waage ist eine Felge nur 0,9 Gramm schwer...

Fuchs Felgen für Porsche jetzt in Leichtmetall bei SRC/OSC

Jim´s Universum

Carrera sucht den Rennbahn-Profi
Die Carrera Profi Liga startet in das zweite Jahr

Glühende Reifen, spannende Rennen und Nerven aus Stahl bestimmten die Carrera Profi Liga 2018 in Deutschland und Österreich – denn im Kampf um den Titel des „Carrera Profi Liga“-Champions konnte es nur einen Sieger pro Altersklasse geben. Nach dem großen Erfolg der Profi Liga 2018 startet die Suche nach dem Carrera Champion in diesem Jahr aufs Neue und bietet den ehrgeizigen Rennbahn-Piloten die erneute Chance auf den Titel. Beim atemberaubenden Finale der Carrera Profi Liga 2018 in der Carrera WORLD bei Nürnberg konnte sich Tom Hopp in der Altersklasse über 18 Jahren gegen seine harte Konkurrenz durchsetzen und belegte den ersten Platz vor seinen direkten Herausforderern Camillo Otto (2. Platz) und Michael Rink (3. Platz).

Doch wer fährt sich in diesem Jahr an die Spitze? Das wird ab Februar entschieden, wenn die Qualifikationsrennen für die zweite Carrera Profi Liga Saison starten. An insgesamt 14 Stationen, davon eine in Österreich, müssen die Carreraristi schneller als ihre Gegner über die Carrera Schienen brettern, um sich einen Platz im Finale im Mai 2019 zu sichern. An der Startlinie steht mit dem BMW M1 Procar „Regazzoni No.28“, 1979 ein prächtiger Bolide im Maßstab 1:24, der die besten Voraussetzungen für eine herausragende Rundenzeit bietet. Piloten, die sich der Herausforderung stellen möchten, können sich direkt bei einer der 14 Qualifikationsstationen anmelden. Kontaktmöglichkeiten sowie weitere Informationen online unter: https://www.carrera-toys.com/de/3188/carrera-profi-liga

Alle Bilder: Stadlbauer Marketing

Alle Qualifikations-Stationen Carrera Profi Liga 2019:

09.02.2019 Ray's TIME Erftschleife - Kerpen
10.02.2019 PS-Sloter IG Südpfalzschleife – Pirmasens
16.02.2019 Fiwa Racer e.V. - Finsterwalde
23.02.2019 Flying Skulls Speichersdorf/ digitalrace.de
02.03.2019 Spielzeugfachgeschäft TOBS - Halle
09.03.2019 Slotter IG Otterndorf - Otterndorf
10.03.2019 Boennering e.V. - Bönningstedt
15.03.2019 Herzo Racing e.V. - Herzogenaurach
16.03.2019 Spielewelt Schütz Familystore - Neuötting
23.03.2019 A & E WiRTH „Der Kinderladen“ Mainz
24.03.2019 AlbRaceSlotter IG Westerheim
30.03.2019 Rennbahn Club & Event Radebeul
06.04.2019 SCFV - Slotcarfahrgemeinschaft Villach
13.04.2019 IG Carrera St. Hubert – Kempen

Wir haben alle drei Autos bereits in diversen Lackierungen gefahren. Nun drei weitere Versionen, die es in sich haben. Rohr frei!

DTM Stern, Ringe und Nieren

Mercedes C63 AMG **Audi RS5** **BMW M4**

DTM Audi BMW Mercedes

Jim Hunt Magazine®

Der echte Audi stand letztes Jahr auf dem Carrera Messestand in Nürnberg. Ein wunderbares Gefährt von DTM Dauerfahrer Ekström in den Red Bull Farben. Es dauerte fast ein Jahr, bis der Wagen in beiden Maßstäben 1zu24 und 1zu32 als Slotcar zu haben war. Nun haben wir ihn im Magazin in der kleineren Größe.

Optisch wie technisch ist der Audi RS5 eine Erstschlagswaffe in der DTM. Seine Maße lassen ihn ruhig über den Kurs zischen, ohne den Hauch einer Nervosität aufkommen zu lassen. Fährt man ihn mit ausgebauten Magneten und präpariert die Reifen mit Klebeband und etwas Spezial Öl, lassen sich schon im Serienzustand tolle Runden abspulen. Das ist uns wichtig, weil wir schlichtweg keine Lust haben, Autos mit teurer Zusatz Tuning Technik voll zu stopfen. Präpariert man alle Autos gleich, ist man bereits so echt gut aufgestellt und hat sehr viel Freude an der Bahn. Der durchzugsstarke Motor in den Carrera Autos

Ekström Audi RS5

Stern, Ringe und Nieren

DTM Audi BMW Mercedes

... reicht von seinem Potential her überall hin. Seine Kraft reicht nicht nur, sie passt! Wer sich magnetlos bewegen möchte, dem empfehlen wir, die Rückstellfeder aus dem Leitkiel zu nehmen. Der Wagen liegt dann in Kurven ruhiger. Diese Maßnahme ist jederzeit umkehrbar. Man macht dabei nichts kaputt, alles lässt sich wieder zurückbauen. Der BMW M4 von Farfus ist eine Bayerische Granate, aufgebaut um die Konkurrenz abzuledern. Im Grunde fährt sich jeder der drei Wagen auf seine Weise anders. Allerdings muss man ehrlich sagen, dass sich im Rahmen der Serienstreuung nicht möglich ist, eine allgemein gültige Aussage zu formulieren, welcher Wagen wie genau fährt. Es ist am Besten, wenn man selbst ausprobiert, mit welchem man am Besten zurecht kommt. Nur so kann man sich entscheiden, mit welcher Marke man am liebsten im Rennen antritt. Oder die Frage ist bereits im Vorfeld geklärt, weil man eben Fan der jeweiligen Marke ist.

Farfus BMW M4

Stern, Ringe und Nieren

DTM Audi BMW Mercedes

Jim Hunt Magazine®

Der C63 AMG aus Schwaben ist eine anmutige Maschine und wer auf den Stern steht, wird wohl beim Mercedes landen. Der Exponent von Di Resta in Weiß mit dunklen Akzenten punktet auf seine dezente Weise. Auch bei ihm gilt: Länge läuft und die breite Spur lässt auch ihn in Kurven Ruhe bewahren. DTM Autos sind gut beherrschbar, lassen sich spielerisch fahren. Dadurch ist ihr Grenzbereich transparent. Trotzdem haben sie alle, jeder für sich eine eigene Charakteristik. Die macht die DTM Rennen trotz technisch gleichwertiger Parameter interessant. Ob man nun auf Audi, BMW oder Mercedes abfährt... Reine Glaubenssache. Oder viel besser. Einfach alle ausprobieren und auch mal die andere Marke fahren. Das erweitert nicht nur den Horizont, sorgt für Toleranz. Nein, es erweitert auch das Feingefühl fürs Fahren, eben weil jeder etwas anders fährt. Wie, das muss jeder selbst erfahren. Viel Freude damit! Egal welche Marke man wählt. Jeder...

Di Resta Mercedes AMG C63

Stern, Ringe und Nieren

DTM Audi BMW Mercedes

... Wagen ist optisch wunderschön gefertigt. Egal ob man sich an optischen Details wie den Flaps am Bug, in den Seitenschwellern oder dem Flügelwerk mit den Augen verliert. Alles ist hochwertig ausgeführt und das überzeugt. Sie sind solide gemacht, die DTM von Carrera stecken einiges weg, was in dieser Rennklasse von Vorteil ist. Lacktausch ist keine Seltenheit. Es kommt schon hin und wieder zu kleineren Remplern auf der Strecke, egal ob man analog in Kurven schiebt oder wie unsere Wagen in Digital132 mit Spurwechseln um die Ideallinie, Sieg und Niederlage kämpft. So wie im

echten Motorsport eben. Trotz aller Details bleibt an den Wagen meist immer alles dran, denn die Karossen sind so konzipiert, dass bei kleineren bis mittelschweren Kontakten, die feinen Details nicht gefährdet sind, abzubrechen. Man muss schon grob zur Sache gehen, um Materialverlust hinnehmen zu müssen. Vier Messinggleitlager an den beiden Achsen sorgen für Rundlauf und langlebiges Gleiten. Mit einem speziellen Gleitöl, lässt sich aus den bereits werkseitig mit Leichtlauffett gewarteten Lagern noch etwas mehr Performance herauskitzeln, wenn man das möchte.

Schöne Details an allen Wagen und trotzdem solide konstruiert. Mit den Carrera DTM lassen sich tolle Rennen austragen. Die Technik unter der Haube ist identisch. Chancengleichheit und trotzdem gibt es kleine, feine Unterschiede durch verschiedene Proportionen bei den Rennwagen.

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 !

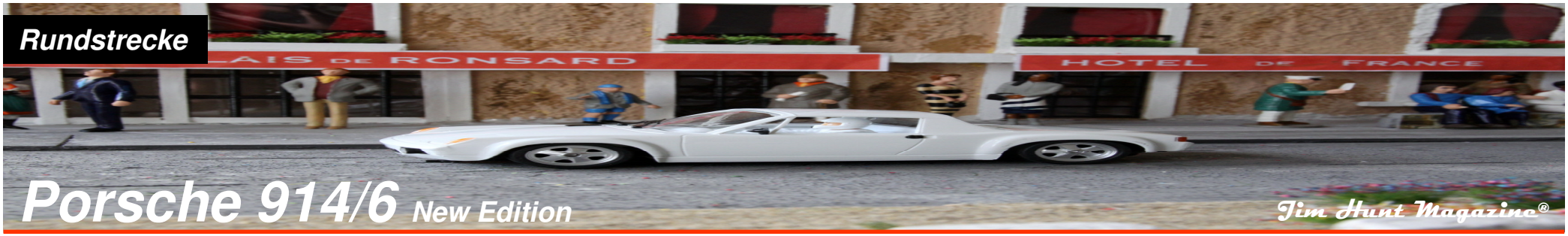
hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

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

Neuer SRC/OSC

PORSCHE 914/6

Wir haben den neuen **Prototyp** längst bei uns: ausgiebig gefahren, zerlegt, zusammen gebaut. Jim Hunt Magazine sagt, was im leistungsgesteigerten, neuen alten 914er Sechszylinder mit schicken Alu Füchsen steckt.

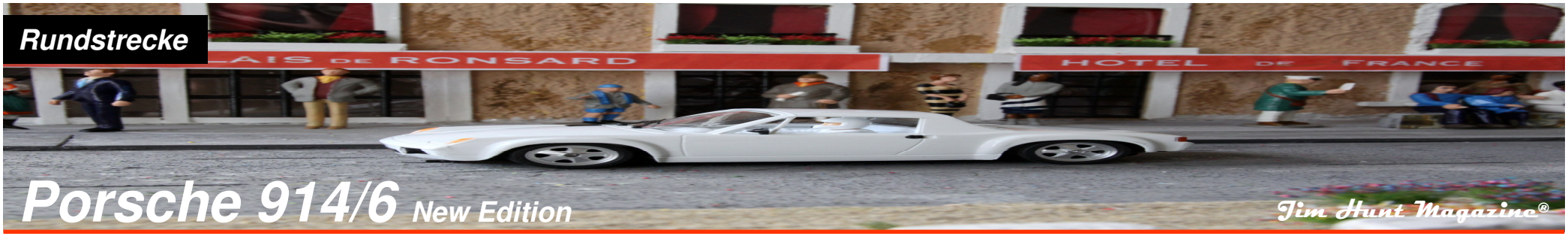


Porsche 914/6 New Edition

Jim Hunt Magazine®

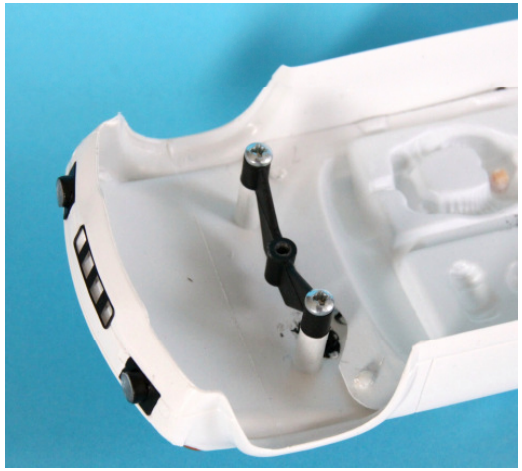
Der SRC/OSC Porsche 914/6 gehört zu einem meiner Lieblings-Rennwagen. Ich liebte ihn schon in meiner Kindheit, den eigentümlichen Mittelmotorwagen, der in Kooperation mit Volkswagen entstand. Ich mochte die kantigen Formen, den Mittelmotor und die Schlafaugen. Eine wunderbare Kombination. Viele Jahre nach dem 914er von Carrera Universal und dem Bausatz in Resine von Proto kamen die Spanier in die Gänge und lieferten ein wahres Feuerwerk an Volks-Porsches aus. Diverse Farben, Einsatzwagen, Rennwagen, Rallye-wagen. Ein tolles Konzept für die Heimbahn und wer nicht allzu ungeschickt ist, kommt mit dem kleinen Boliden mit Sidewinder Mittelmotor hervorragend zurecht. Die Zeit bleibt nicht stehen und die Leute bei SRC/OSC haben alles daran gesetzt ihren tollen Klassiker technisch aufzuwerten. Nun ist er da, der erste Prototyp. Der Mittelmotor ist immer noch zentral angeordnet, allerdings wurde aus ihm nun ein Inliner. Aus dem Standard Motorblock wurde nun ein Longcan M6. Damit hat er nicht mehr die Kraft seines Sechszylinders, nun feuert eher ein Achtzylinder seine Wucht auf die Hinterachse. Seitliche Gewichte um den potenten Motor und Ballast direkt unter der Hinterachse pressen den VW Porsche in den Untergrund, um den perfekten Grip zu zaubern. Die Hinterachse ist zudem über separate Halter mit Federn einstellbar. Es gibt sogar ein umfangreiches Tuning Set mit diversen Federn in unterschiedlichsten Härte Raten und einer alternativen Aufhängung in anderen Maßen. Der professionell ambitionierte Rennfahrer kann sich damit ausgiebigst spielen, um die optimale Setup Findung auszutesten. Selbstverständlich ist das Getriebe an der Hinterachse verschraubt und somit austauschbar. Und der Clou: der neue 914/6er hat die neuen Fuchsfelgen bekommen: sie sind ab sofort in aufwändigst gefrästem Aluminium gefertigt. Leicht, schnell wechselbar und mit sehr breiten Slicks versehen, was gegenüber dem ...

Wer die Leistung des 914/6 abrufen möchte, braucht gutes Service Personal oder selbst ein geschicktes Händchen. Viele Parameter lassen sich unter der Haube einstellen... Das erfordert Ahnung, Geschick und Geduld.

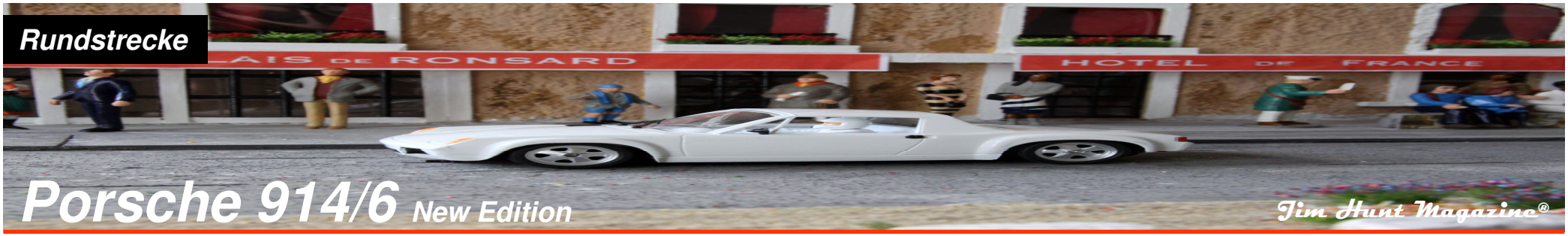


Porsche 914/6 New Edition

... bisherigen 914/6er viel mehr Reifenauflagefläche und somit ein Plus an Grip ermöglicht. Und auch bei der Spurbreite lässt sich jetzt was machen. Die feine Detaillierung an der Karosse bleibt. Nur das Inlet ist nun leichtes Lexan. Der Schwerpunkt des Rennwagens wandert dadurch weiter nach unten, was ihm in Kurven sehr entgegen kommt. Voraussetzung ist, dass ein wilder Fahrer mit dem nötigen Können hinter dem Volant Platz nimmt und in Kurven keine Angst kennt. Die Karosserieaufhängung ist nun nicht mehr über vier Schrauben gelöst. In den bisherigen Stehern sind nun zwei Domstreben verschraubt. Die beiden Dinger fixieren die Karosse mit nur noch zwei einzelnen Schrauben auf dem Chassis. Die labile Entkoppelung lässt sich nun leichter lösen als beim Vorgänger.



Karosserie: Aufhängung und Entkoppelung über zwei verschraubte Dome

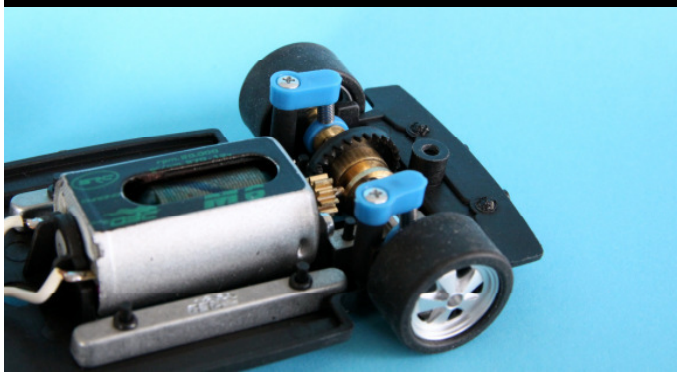


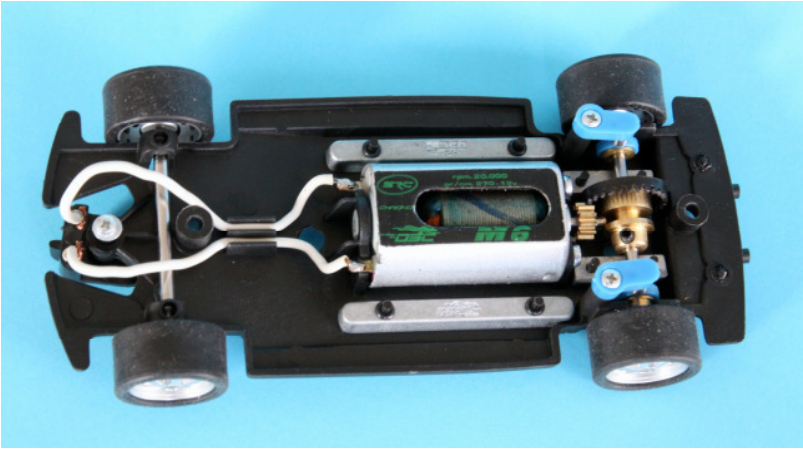
Porsche 914/6 New Edition

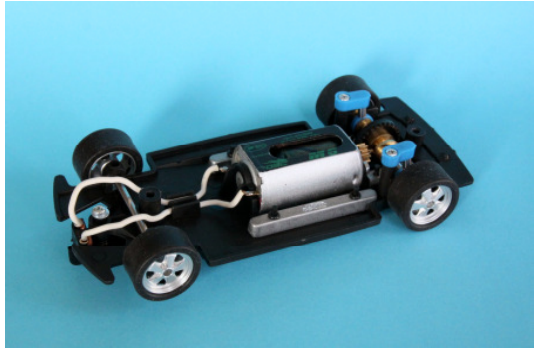
Der Kabelbaum ist präzise und zentriert verlegt. Der L-Kiel verschraubt. Nichts wurde dem Zufall überlassen. Alles für maximale Performance, alles für die absolute Konkurrenzfähigkeit. Alles für den sportlichen Fahrer, der alles aus dem 914er herausholen möchte. Wir sind gespannt, welche Versionen von SRC/OSC kommen werden. Der Prototyp kommt wie die meisten seiner Kollegen in unschuldigem Weiß. Das Understatement bröckelt, sobald man das Gaspedal durchdrückt und die Performance des M6 Aggregats anfängt zu spielen. Der neue 914/6 ist ein Hochleistungs-Rennwagen mit interessanten Parametern unter der Haube und Kraft aus allen Ecken. Wer denkt, da ist jetzt nur ein starker Motor drin, der irrt. Das Konzept ist in sich stimmig, die Kraft ist wohl dosiert und jederzeit gut abrufbar. Wie bei echten Mittelmotorwagen gilt: Vorsicht in Kurven! Wenn das Heck beim Lastwechsel kommt, dann richtig. Das kurze Heck, in Kombination mit der Motoranordnung und dem Abtrieb spendierenden Ballast bekommt ...

Er steht als Indiz für die allgemeine Aufrüstung bei SRC/OSC. Der Klassiker in zweiter Generation erhält einen stärkeren Motor, eine gefederte Hinterachse, eine entkoppelte Karosserie und präzise, leichte Alu Füchse. Insgesamt ein heißes Paket für den Sportfahrer, der den 914/6 bei Rennen einsetzen möchte. Egal ob Rundstrecke oder Rallye: dieser Volks-Porsche beherrscht alle Tugenden.

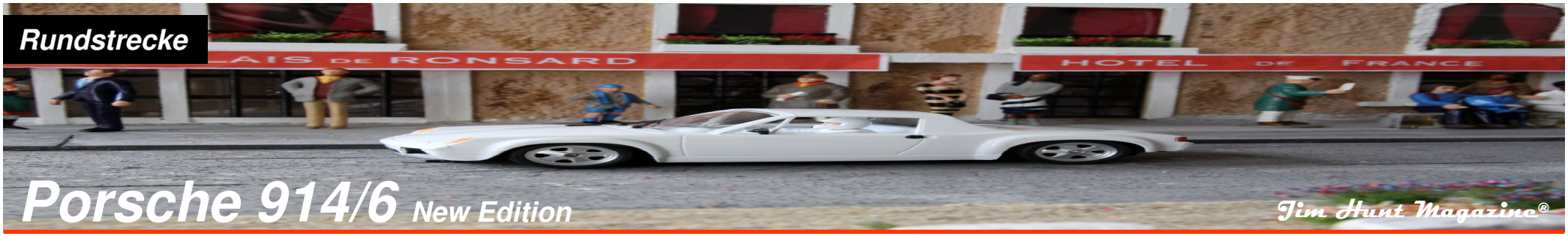
Ballast für Grip, gefederte Hinterachse und ein Motor, der viel Druck durch die Drehzahlen hat.







Leistungsstarker neuer 914/6 mit interessanten technischen Lösungen.



Porsche 914/6 New Edition

... irgendwann im Grenzbereich eine eigene Dynamik. Das ist der Punkt in jedem Mittelmotorwagen, wenn die Fliehkräfte den Reifen Grip schlagartig überlisten. Egal ob 914er, Stratos oder moderner Boxster/ Cayman. Fährt man einen Mittelmotor Wagen männlich (ohne langweilige elektronische Helferlein) am Limit, kommt irgendwann dieser magische Moment. Der Puls wird schlagartig nach oben katapultiert, weil es schlagartig quer geht. Und wer nicht schnell genug reagiert, dann wird es im Cockpit verdammt schwer, die ausbrechende Fuhre im Zaum zu halten. Im Extremfall mündet das alles in einer Rotation. Der Wagen fängt er an zu drehen und dreht weiter, bis die Energie nach einigen Pirouetten abgebaut ist. Genauso authentisch verhält sich der hinten tief geduckte 914/6 von SRC/OSC im absoluten Grenzbereich. Er liegt in Kurven satt auf der Strecke. Hat man den Bogen raus, fährt man mit dem perfekten Popometer, spürt man, was Sache ist. Wenn es Zeit wird, mit dem Gaspedal das Heck abzufangen... Wenn man diesen kurzen magischen Moment verschläft, wird man vom Akteur im Bruchteil von Sekunden zum Passagier. Erst geht es quer und nach der zweiten Drehung verliert man die Orientierung, es geht ab in die Botanik. Das bedeutet nicht, dass der 914/6 schwer zu fahren sei. Wir reden vom absoluten Grenzbereich. Dort ist die Luft verdammt dünn, weil man gerade dabei ist, die nächste Zehntelsekunde abzubauen. Es gibt nur ein Geheimnis: rund fahren und alles passt. Langsam am Grenzbereich kratzen und sehen, was sich dabei tut. Die umfangreiche Tuningbox (Bilder unten) wird in der Fein Abstimmung gute Dienste leisten. Die unterschiedlichen Federraten erweitern den Einsatzbereich des Hochleistungs-Volks-Porsche ungemein. Er lässt sich perfekt für Rallyes auf losem Untergrund, ruppige Pisten oder für Wertungsprüfungen auf Plasphalt einstellen. Ebenso breit ist das Spektrum für Einsätze auf der Rundstrecke. Fährt man auf hartem Untergrund (Holzbahn) oder auf flexiblen Kunststoff Rennbahnen? Auch innerhalb der Plaste Welt gibt es Unterschiede. Sie liegen in der Flexibilität des Streckenmaterials. Weiche Ninco Schiene oder harte Carrera oder sonst ein Hersteller? Das transparente Köfferchen von SRC/OSC gibt dem ambitionierten Rennfahrer die perfekte Möglichkeit, den Mittelmotorwagen optimal abzustimmen. Der neue alte Porsche 914/6 ist eine wunderbare Ausbaustufe des schönen Klassikers. Er wird durch sein Potential die Kundenschicht erweitern. Die Leute bei SRC/OSC wissen, wie man Slotcars baut und wie man sie immer schneller und besser macht. Chapeau! Und nun geht's zurück auf die Strecke!

Verschiedene Federraten und Aufhängungen zur optimierten Abstimmung des 914/6.

Jim Hunt Magazine®

CanAm

Thunderslot bringt nach den Lolas die schnellen McLaren. Wie viel Leistung steckt drin?

McLaren M6A/B

Bridgehampton 1968 Laguna Seca 1967

McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

Die CanAm zählt bis heute zu den spektakulärsten Rennserien, die es je auf unserem Planeten gab. Das Reglement war derart offen, dass sich die Leute die wildesten Dinge einfallen ließen, um schneller zu sein. Der Hubraum wuchs von mal zu mal. Chaparral mit seiner exponierten verstellbaren Tragfläche auf dem Heck, die in Kurven mehr Abtrieb maximieren konnte. Und noch allerlei Dinge, die der Rennsport bisher noch nicht gesehen hatte. Als Porsche einstieg und mit dem 917/30 die Konkurrenz mit 1000PS atomisierte, folgte bald das Aus der brutalen Rennserie, die auf Rennstrecken oder abgesperrten Straßen statt fand. Der Sound dieser brutalen großvolumigen Motoren: man kann sich nur vage vorstellen, wie monumental sich das angehört hat. Thunderslot aus Italien hat sich diesem Thema gewidmet und nach der Lola als Coupé wie als Spyder nun einen weiteren Meilenstein im Portfolio. Zwei neue McLaren kommen an die Startlinie und wie man es von der Marke erwartet, liegt die Meßlatte verdammt hoch. Giovanni Montiglio sitzt bei Thunderslot mit im Boot und ist für die technische Entwicklung der Wagen zuständig. Der mehrfache Weltmeister weiß, wie das geht und das zeigt sich bereits im ersten Rollout, frisch aus der box. Der Wagen läuft seidenweich. Extrem leise, so als hätte man Kopfhörer auf und hört nur schallgedämpft das leichte Surren einer brutalen Maschine. Seidenweich laufen das Getriebe, der Motor und die Achsen. Die Reifen bieten einen wunderbaren Grip, so wie es sein sollte. Sie kleben perfekt, lassen aber in Kurven...

Wir begrüßen den Morgen mit brutalen Achtzylinder Klängen, die aus dem Halbschatten rollen. Erster CanAm Run der zwei neuen McLaren von Thunderslot bei Jim Hunt. Die Atmosphäre bebt!

McLaren M6A/B CanAm

... Spielraum fürs Anstellen des Hecks, falls man das möchte. Ein Gasstoß genügt und der McLaren lässt sich wie ein Rennkart ums Eck zirkeln. Wir gehen ins Detail und wollen uns mit dem komplett einstellbaren Fahrwerk vertraut machen. Fünf Schrauben dienen zur Abstimmung des Antriebshalters im Chassis. Wer sich so einen Wagen zulegt, braucht neues Werkzeug. Thunderslot setzt auf Torx Schlüssel. Mit einem alten Kreuzschlitz ist hier nichts zu machen. Vorteil: diese mehrfache Torx Verzahnung greift präziser, was bei so kleinen Schrauben keine schlechte Idee ist. Also nichts wie Schrauben lockern und testen, was passiert. Klar, die leichte Karosserie lässt sich zusätzlich klemmfrei vom Chassis entkoppeln, so wie es eben sein soll. Der McLaren zeigt nun sein Potential: erst zickig, das Heck kommt zu stark. Nach einem weiteren Boxenstop ist klar, wie man das 50 Gramm leichte Chassis einstellen muss. Jim Hunt Geheimnismodus off: stellt das Heck labil ein! Also hinten mehr Spiel als vorne und schon fährt er wie auf Schienen um Kurven, egal welcher Radius gerade daher kommt. Auf Geraden sprintet der Wagen los und läuft mit einer sagenhaften Präzision über die Rennstrecke. Die Schubkraft im Cockpit ist enorm. Das Drehmoment katapultiert derart nach ...

Brutale V8 Aggregate mit 5800ccm und 6200 ccm sorgen für ein infernales Beben. Die Auspuffrohre sind im Querschnitt derart mächtig, dass zwei Magnum Champagner Flaschen darin Platz finden. Das CanAm Reglement ist eine offene Sache, die so gut wie alles erlaubt, was schnell ist und Spaß macht. Thunderslot hat die Tugenden dieser Legenden perfekt in Szene gesetzt. Optisch wie technisch sind beide McLaren perfekt gemacht fürs Rennen fahren und gewinnen. Beim Krawall haben sie gespart. Die Dinge laufen seidenweich, dank gut gemachter Präzision. Bei den Maßen: etwas länger und breiter als in echt.

McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

McLaren M6B

Ford 380 V8, 6200 ccm

Lothar Motschenbacher, Platz 3

Bridgehampton 1968

McLaren M6A

Chevrolet 365/Bartz V8, 5800 ccm

Bruce McLaren, Sieger

Laguna Seca 1967

Unterschiede: Der rote 1968er Bolide von Lothar Motschenbacher mit Ford Motor hat acht stehende Ansaugtrichter. Der orange farbige 1967er Wagen von Bruce McLaren mit Chevy Motor atmet durch acht schräg angeordnete, kurze Ansaugrohre atmet. Die mittige Abstützung des Rollbars läuft bei Lothar mittig, bei Bruce schräg.

Unter der Haube sind die Thunderslot CanAm Legenden technisch identisch aufgebaut. Die Qual der Wahl lässt sich einfach abkürzen: beide nehmen und loslegen! Mal rot, mal orange.

McLaren M6A/B CanAm

... vorne, dass ich mit einer speziellen Atemtechnik aus der militärischen Jagdfliegerei arbeiten muss, um genügend Sauerstoff in meinen Körper zu pressen. Die kleine Frontscheibe schaufelt den Fahrtwind an mir vorbei, aber nicht komplett. Der Luftstrom ist enorm. Dazu der brutale Achtzylinder Klang im Rücken. Der Sound, dröhnt aus den beiden mächtigen Ofenrohren im Heck. Physikalisch perfekt intoniertes Ballern, Fauchen und Dröhnen. So wie richtig potente Motoren klingen müssen. Das Fahren ein emotionales Erlebnis, das man nie vergisst. Die Fliehkräfte in Kurven sind süßer Wahnsinn und ich fühle mich wie in einer raketenbetriebenen Achterbahn. Mit Pressatmung im dritten Gang voll auf Zug in die langgezogene Links. Ich sehe kurz Sternchen. Der Klang des Aggregats, eine ...

Kurven kann man im McLaren schneller fahren als denken. Mit perfekt abgestimmtem Fahrwerk liegt er satt und meistert jeden Radius voll auf Zug mit agiler Selbstverständlichkeit. Die Lola T70 Spyder von Thunderslot kann mitgehen, aber nichts dagegen ausrichten. Der kompaktere McLaren hat durch seine sehr massenzentrierte Bauweise hier die Nasespitze vorne. Wer sich wundert, warum der Fahrer im roten Wagen so bleich ist. Beschleunigung und Fliehkräfte machen hin und wieder dem Teint zu schaffen.

McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

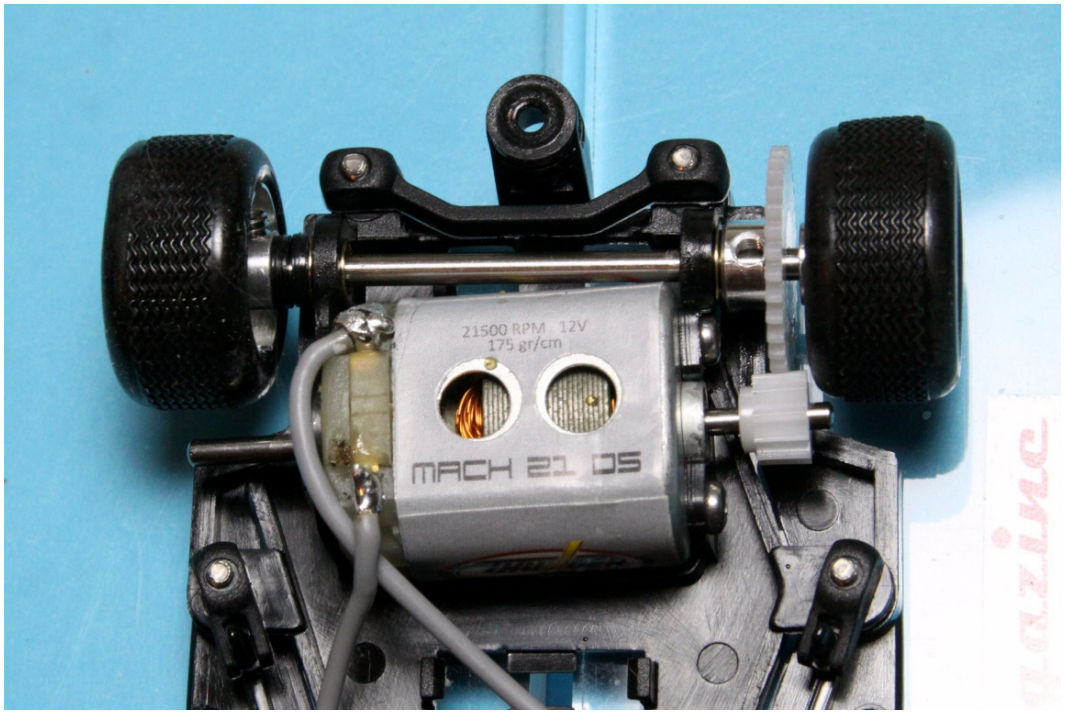
... mächtige Fehlzündung im kurzzeitigen Schubbetrieb reißt mich aus dem Narkose Dösen. Das Aggregat entwickelt viel Wärme. Ich bin froh in einem Spyder zu sitzen, Fahrtwind ist eine wunderbare Sache. Ich liebe luftgekühlte Konzepte. Trotz aller Turbulenzen. Der McLaren von Thunderslot vermittelt dem Piloten trotz des hohen Leistungspotentials jederzeit das Gefühl, Herr der Lage zu sein. Obwohl die Mechanik sehr leicht läuft, spendieren wir ihr zusätzlich den edlen Saft und das Gleitmittel von Drylube. Lager und Getriebe erhalten zusätzlich Schub und jetzt ist der McLaren absolut wettbewerbsfähig unterwegs. Reifen über Klebeband abziehen und fertig. Die Vorderachse lässt sich präzise in ihrer Höhe und so im Verhältnis zum wunderbaren L-Kiel mit geschwungener Finne einstellen. Aber das ist schon erledigt, ab Werk! Wer also mehr Höhenspiel an der Vorderachse wünscht, kann es über Schrauben (die ins Chassis eingelassen sind) nach oben wie nach

Wer sich fragt: Wer ist der Typ auf den Fotos mit dem Schild „Allez vite“... Es ist der verrückte Franco-Kanadier Julien Nitrosec. Er verpasst kein CanAm Rennen und liebt den Geruch von frisch verbrannter Nitromischung, die durch mächtige Brennräume fließt. Ein wunderbares Aroma in der sauerstoffreichen Morgenluft. High times 67/68.

McLaren M6A/B CanAm

Tim Hunt Magazine®

unten tun. Der L-Kiel ist fest verschraubt, spielfreie Rotation mit Präzision. Er führt den CanAm perfekt und hält ihn sorgenfrei auf der Ideallinie. Der Motor ist ein Anglewinder, obwohl es auf den ersten Blick nach Sidewinder aussieht. Der Winkel ist minimal, aber vorhanden. Das Getriebe ist durchzugsstark und wie erwähnt extrem leise. Eine wunderbare Sache. 175gcm Drehmoment stehen bei 21500 Touren zur Verfügung. Das kraftvolle Teil im kompakten Gehäuse ist zweifach verschraubt, so dass die Getriebezähne vibrationsfrei und langlebig harmonieren können. Das 2105 Aggregat kommt mit magerem 12 Voltan Sprit aus, obwohl es loslegt, als hätte es reines Nitro im Tank. Das resultiert aus der mechanischen Präzision, die das perfekt konstruierte Konzept liefert. Vorne drehen präzise, leichte Kunststoff Felgen. Hinten verschraubtes Leichtmetall. Die profilierten Reifen sind eine sagenhafte Angelegenheit. Ich habe schon welche auf meinen alten Fly Klassiker getestet und die Lola geht nun so, wie ich mir das wünsche. Klar kann man die Teile noch auf der Schleifmaschine quälen, planen und auch auf den Felgen verkleben. Wir lassen das. Weil wir nah am normalen Kunden bleiben möchten. Nicht jeder ist Slot Techniker und möchte das Programm mit maximalem Aufwand verfolgen. Wer möchte kann und darf. Aber uns interessiert eher, wie gut die Autos mit wenig Aufwand fahren. Thunderslot ist die absolute Bench Mark in Sachen 1zu32 Hochleistungs-Rennwagen out of the box. Der Hersteller macht seinem Namen alle Ehre. Die Autos bringen wirklich Donner auf die Piste. Nicht akustisch. Aber von ihrer Leistung her auf jeden Fall. Sie liefern eine Urgewalt, die in allen Fahr- und Rennsituationen perfekt kontrollierbar bleibt.



Einstellbares, entkoppeltes Fünfpunkt Chassis. Anglewinder (Bild links) und hochwertige Leichtmetall Komponenten. Bei Thunderslot ist jedes Detail maximal ausgereizt und perfekt durchdacht. Ein schnelles Hochleistungskonzept für seidenweiche und präzise Fahrfreude. Ein super Teil!

www.myslotcar.de

Große Auswahl.
Kleine Preise.

Kontakt | Impressum | Hilfe | AGB | Warenkorb

[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

Seit NSR den 908er baut ist klar: die legendären Porsche der Rundstrecke auf Sizilien kommen. Paarweise in zwei auf je 449 Stück limitierten Sets.

Targa Florio 1970

Designversion 36 Björn Waldegard (S) Richard Attwood (GB) 20 Vic Elford (GB) Hans Herrmann (D)

Set 1

Targa Florio 1970

Designversion 36 Björn Waldegard (S) Richard Attwood (GB) 20 Vic Elford (GB) Hans Herrmann (D)

Set 1

Targa Florio 1970

Das waren Zeiten im Süden Italiens: bei der Targa Florio begaben sich wilde Fahrer auf den 21 Kilometer langen Rundkurs, der quer durch die kurvigen Bergstraßen im Hinterland, entlang am Meer und durch Ortschaften zog. Abgesperrt wurde nur während des Rennens. Im Training war mit Gegenverkehr zu rechnen und Tiere auf der Fahrbahn gehörten ganz normal dazu. Inmitten dieses Tollhauses kamen schnelle Sportprototypen zum Einsatz und man unternahm allerlei Unfug, um den Wagen eine Art Straßen Zulassung zu bescheinigen. Kennzeichen dran schrauben und gut war´s. Heute undenkbar.
In Italien nahm man es nicht so genau. So gut wie jeder Spitzenfahrer von Weltruf wollte dort antreten. Es war nicht so leicht sich das kurvige Geläuf einzuprägen. Wer denkt, es wurde umsichtig vorausschauend gefahren irrt. Voll drauf halten und es krachen lassen...

Designversion 12 Jo Siffert (CH) Brian Redman (GB) 40 Le Kinnunen (FIN) Pedro Rodriguez (MEX)

Set 2

Targa Florio 1970

Porsche versuchte erst den 917K. Er war zu schwerfällig in den endlosen Kurven. Der kurze und leichte 908er Spyder war besser geeignet. Das leichte Gerät mit niedrigem Schwerpunkt war erste Wahl für die Hatz durchs sizilianische Hinterland. Teilweise verbrannten sich die Fahrer ihre Füße. Die Pedale waren direkt hinter dem Ölkühler, der für große Hitze unter der südlichen Sonne sorgte. Egal. Zähne zusammenbeißen und Vollgas geben. NSR widmet nun seinen schnellen Porsche 908/3 der Targa Florio. Es sind alle vier Legenden zu haben. Beide Zweier Sets sind limitiert und sicher nicht mehr so leicht zu bekommen. Wir haben den 908 längst vorgestellt, wer nachlesen möchte, findet ihn exakt beschrieben in einer der letzten Jim Hunt Ausgaben. Ein tolles Gerät zum Fahren! Das Vitrinen Gejammer nervt! Fahrt damit! Dazu sind sie da...

Designversion 12 Jo Siffert (CH) Brian Redman (GB) 40 Le Kinnunen (FIN) Pedro Rodriguez (MEX)

Set 2

Targa Florio 1970

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|

Capri RS Diamond Edition

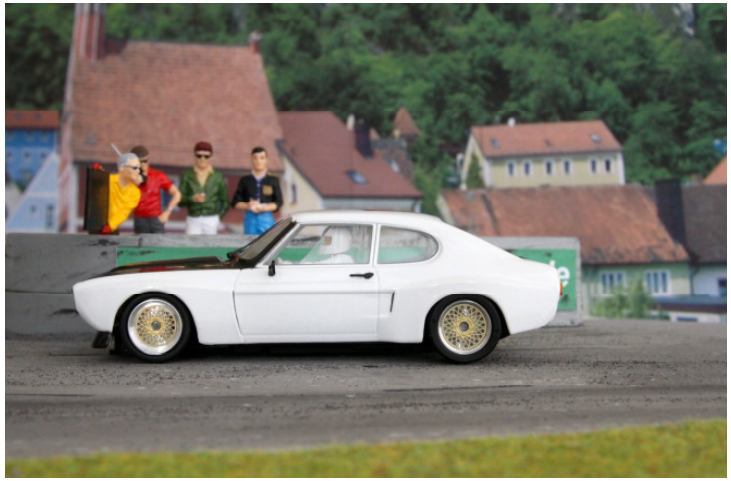
SRC bringt eine leistungsstarke Länder Edition des klassischen Ford an den Start.

Capri RS Diamond Edition

Jim Hunt Magazine®

SRC hat nicht nur wunderschön gemachte Autos mit unfassbar genau realisierten Details im Portfolio. Sie unterscheiden sich zudem innerhalb der Formvarianten nicht nur durch Lackierungen, sondern es gibt sie hier: die entscheidenden Details, die den Fan entzücken.

Beim Capri ist es so, es gibt ihn in zwei Versionen, mit rundem Heck oder schlank. Diesen hier mit den breiter ausgestellten, eckigeren Konturen. Nachdem dieser Hersteller schon sehr schöne Varianten auf den Markt gebracht hat kommt nun die Diamond Edition. Auf dem Dach des rennsportweißen Capri prangert eine Landesflagge, es gibt unterschiedliche Versionen. Und nicht nur das, im Inneren wurde Hand angelegt und ein leichtes Lexan Inlet verbaut, das die Performance des Motorsportlers steigert. Unter dem Strich wandert der



Länderflagge auf dem Dach, leichtes Lexan Inlet und technisch hochwertige Komponenten unter der clean gestalteten Karosserie. Ein Auto für Puristen, die einen tollen Klassiker schnell bewegen möchten.

Capri RS Diamond Edition

Schwerpunkt im Wagen tiefer, weil eben das leichte Material weit oben im Wagen bei der Kurvenfahrt nicht soviel Kippmoment realisiert wie eben der normale Einsatz. Klar man muss Abstriche in der optischen Ausführung machen, aber das sind kleine Dinge, die im Vorbeifahren nicht in die Augen fallen. Der erleichterte Capri hat wie seine Vorgänger wunderbare Tiefbett Goldspeichenfelgen mit polierten Hörnern in Alu, ein verschraubtes Getriebe und den kraftvollen M6 Inliner Motor im Longcan Gehäuse. Der Antriebshalter lässt sich innen über Schrauben einstellen. Dank der weit ausgestellten Radhäuser dieser Version lässt sich die Torsion des Halters leichter einstellen, weil die Räder unter der Karosserie deutlich mehr Platz haben als in der schlankeren Version des Capris. Auch hier geht das, aber man muss eben viel präziser arbeiten. Weiß und Schwarz sind ein wunderbar edles optisches Wechselspiel und fahrdynamisch ist der Länder Capri eine Wucht. Welche Nationen noch zu haben sind, einfach mal auf der SRC/OSC Website recherchieren. Denn die Jungs legen ihre Modell nur einmal auf, nachproduziert wird nicht, was die Marke auch für den leistungsoptimierten Sammler interessant macht. Aber mal ehrlich, das Potential gehört auf die Rennstrecke!

Er geht noch präziser ums Eck als seine Vorgänger. Das leichte Lexan Inlet senkt den Schwerpunkt im Capri ab und lässt ihn noch eine Spur schärfer ums Eck zirkeln.

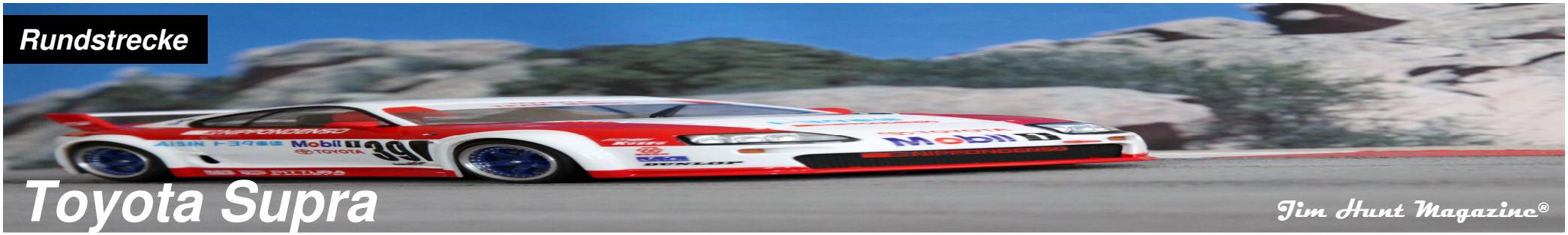
Capri RS Diamond Edition

Die puristische Optik des klassischen Ford Capris hat ihren eigenen Charme. Ich mag dieses Rennsport Weiß mit maximal reduziertem Farbenspiel. Die goldenen Felgen wirken spitze und die kleineren Applikationen wie die Tankdeckel auf dem Kofferraumdeckel unterstreichen den cleanen Look. Es gibt zudem die Möglichkeit den Wagen mit Decals aufzupeppen, falls jemand doch eine Startnummer und ein paar bunte Logos auf dem Wagen haben möchte. Klar, der Sammler wird das nicht tun, aber der sammelnde Rennsportler schon. Der SRC/OSC Capri gehört unbedingt auf die Strecke. Ach ja, die Vorderachse lässt sich über Madenschrauben in ihrer Höhe wie Seitenneigung einstellen. Die frühere Version der bereits vorgestellten Brands Hatch Version hat soviel Spaß gemacht, dass wir auch den hier auf die Strecke schicken. Autos einlagern gehört auch dazu, aber bevor man das tut, sollte man sie vorher richtig fahren. Alles andere wäre schade und kontraproduktiv zur investierten Zeit und dem Know-how, das der Hersteller einfließen ließ. Ach ja, fast vergessen: Magnet sucht man in dem Boliden vergebens, was gleich mal klar stellt worum es hier geht! Bereits out of the box (ohne Wartung, ohne Ölservice) legt der Ford los, dass es eine wahre Freude ist. Man kann sich ausmalen, was passiert, wenn man sich ausgiebig mit der Wartung und den Einstellmöglichkeiten der Technik unter der Haube beschäftigt. Bereits die Vorgänger lieferten eine sehr interessante Performance ab. Nichts wie auf die Strecke damit! Wer den Wagen in der Box einlagert ist selbst schuld und wird nie erleben, wie es ist damit präzise Rennrunden abzuspulen. Den wahren Gegenwert erhält man, wenn man in das Auto einsteigt, die Zündung einschaltet und losfährt. Gänge durchschalten und genießen. Welch geniale Maschine!

Dezenter kann man den Capri nicht in Szene setzen. Wunderbar: die goldenen Aluspeichen Felgen mit glänzenden Hörnern. Ein Indiz für die Zeit, in der der Wagen Rennen fuhr.

Metallfahrwerk, vier Kugellager, Alufelgen, Getriebe, Motorhalter, alles verschraubt. Revo Slot setzt neue Maßstäbe in 1zu32.

TOYOTA SUPRA

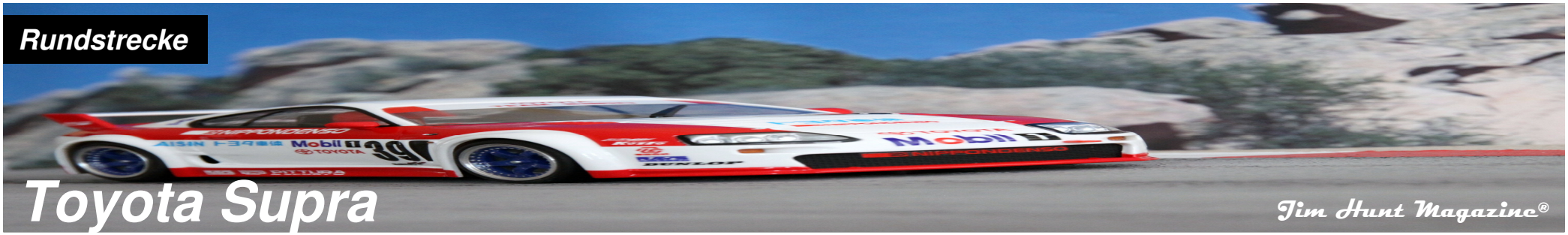


Toyota Supra

Jim Hunt Magazine®

Revo Slot geht in die nächste Runde mit vier verschiedenen Versionen des wunderbaren Toyota Supra für die Gruppe 5. Das mächtige Auto mit ausladenden Dimensionen kommt wie alle Rennwagen der Marke mit einer Besonderheit in 1zu32 auf den Markt. Ein gefrästes, in sich entkoppeltes Metallfahrwerk, vier Kugellager und präzise Technik unter der Haube. Alles ab Werk. Damit distanziert sich die Marke von anderen Großserienherstellern, die mit bewährten Kunststoff Chassis an den Start gehen. Auch deren Autos gehen nach wie vor gut, es gibt genügend Beweise, wie toll dieses Konzept funktioniert. Trotzdem gibt es Leute, die möchten auch im kleineren Maßstab so fahren wie die großen Brummer in 1zu24: mit Metall und aufwändiger Technik. Genau diese Kundschaft bedient Revo Slot.

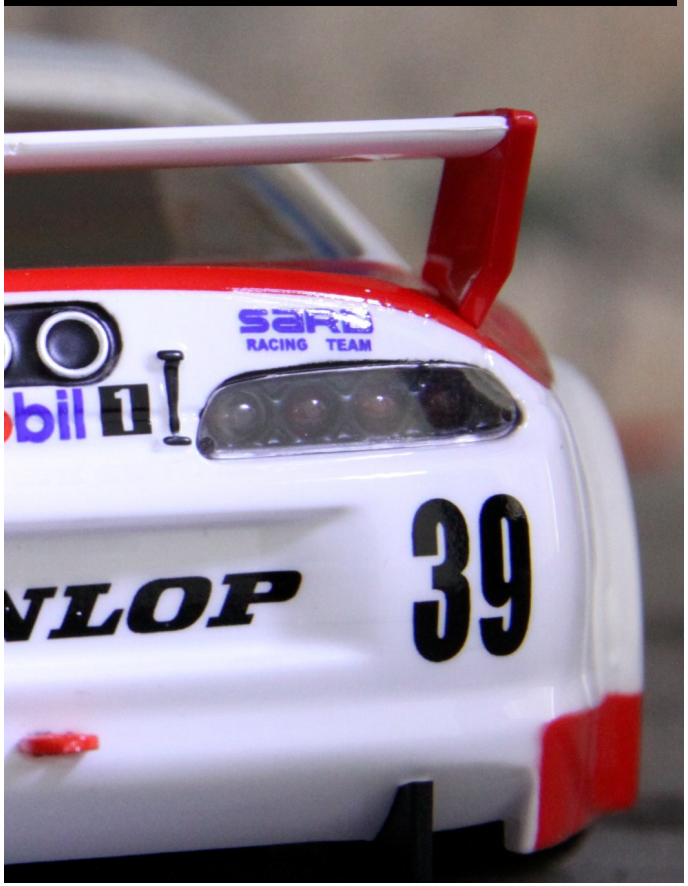
Der Toyota mit Metallfahrwerk unter der Haube zeigt sich von seiner besten Seite. Er gehört zu den Fahrzeugen, die in der Hall of Fame Platz nehmen dürfen. Er besticht sowohl optisch wie durch sein angenehmes Fahrverhalten. Wer mit diesem Boliden nicht schnell ist, sollte Rennen fahren künftig sein lassen. Es liegt dann sicher nicht am Auto. Es gibt keine Fahrsituation, die er nicht meistert. Das können viele andere auch, aber es ist eine Frage mit welcher Haltung und mit wie viel Fahrereinsatz dies über die Bühne geht. Der Supra schont den Fahrer: entspannt in der Sitzschale anschnallen und hart austeilen!



Toyota Supra

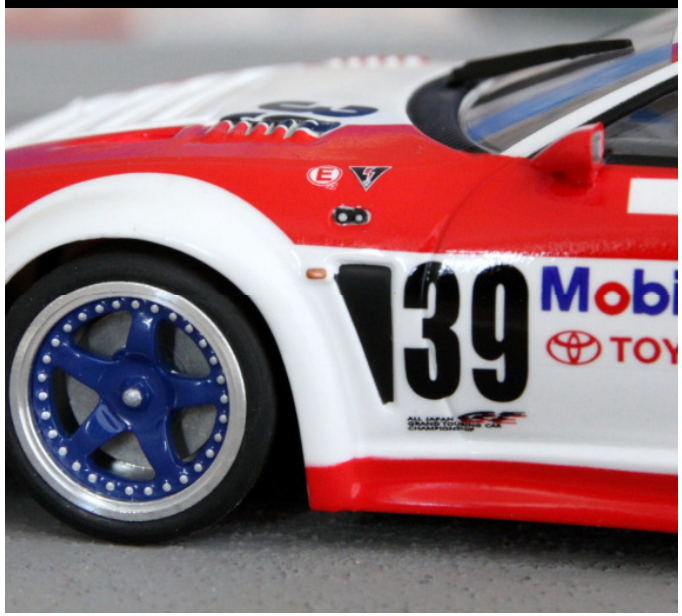
Ab Werk gibt es alle diese Inhaltstoffe in gefrästem Leichtmetall. Alles ist fertig zusammengebaut, ready to run. Selbstverständlich sollte man etwas Hand anlegen, möchte man noch mehr aus dem Konzept herausholen. Die obligatorischen Einstellarbeiten und der Ölservice der beweglichen Mechanik gehören zur Routine, möchte man das Optimum erzielen. Das gilt auch in der Kunststoff Klasse. Was bei Revo Slot wegfällt: die Möglichkeit unrund laufender Kunststoff Felgen oder krummer Achsen, die innerhalb der Serienstreuung vorkommen können. Die vier verschraubten Alufelgen sorgen für einen sorgenfreien Rundlauf aller Rädern. Kalibrierte Achsen tragen dazu bei, ebenso vier Präzisionskugelradlager, die Einsteigern einen wahren Aha-Effekt in Sachen Leichtlauf bieten. Der L-Kiel ist verschraubt, er dreht und arbeitet präzise. Man muss nur noch seine beiden Schleifer präzise auf die Bahnleiter abstimmen, damit der Zündfunke zuverlässig durch die sauber und ordentlich verlegten flexiblen Kabel fließt. Das Metall Chassis ist in sich zweigeteilt, was eine Entkoppelung und somit bessere Fahreigenschaften bietet. Memo für Einsteiger: die labile Entkoppelung bewirkt, dass das starre Chassis besser auf Unebenheiten der Strecke reagieren kann. Die Verwindung sorgt wie das Fahrwerk in einem echten Rennwagen für eine solide Bodenhaftung. Stellt man es auf seine Bedürfnisse ein, werden Rundenzeiten merklich schmelzen. Löst man dazu die vier Karosserieschrauben, damit sich der Aufbau vom Chassis labil bewegen kann, werden die Fahreigenschaften erneut spürbar besser. Wie das geht? Testen, testen, testen!

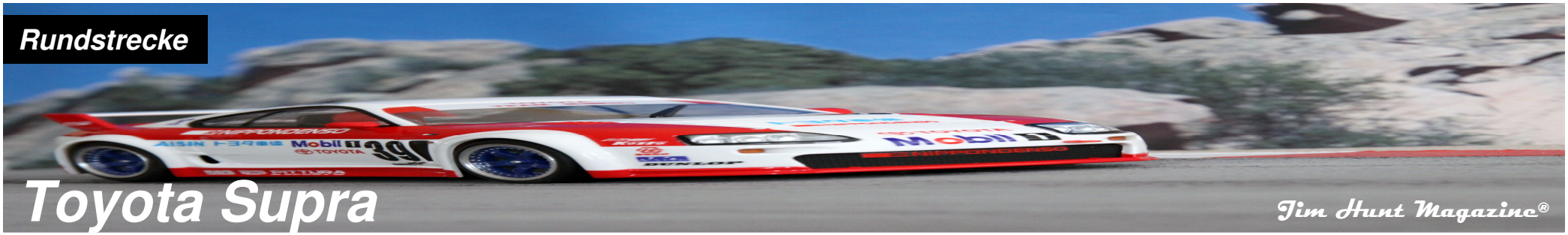
Perfekte Details am Toyota: die berühmten Lolli Pop Rücklichter unter Glasabdeckungen. Revo Slot zeigt viele Feinheiten an der Karosserie.



Markanter Heckflügel für Hinterachs Abtrieb

Feinste Details an Felgen und Karosse. Viel Spa beim Nachzählen, falls das jemand machen möchte.



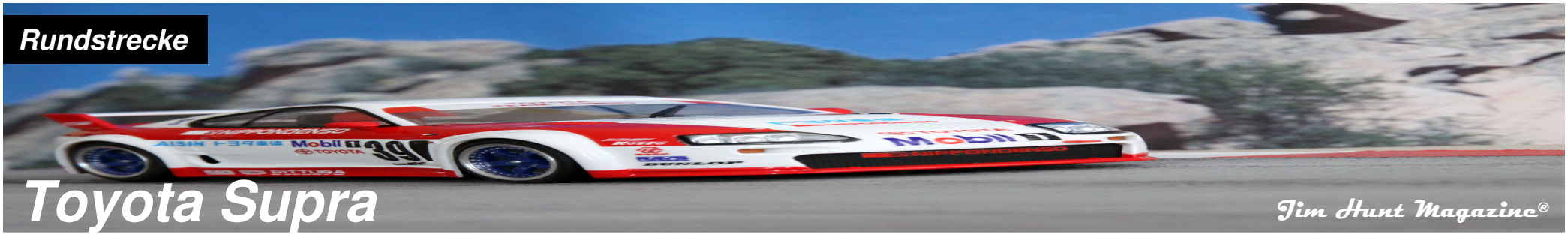


Toyota Supra

Jim Hunt Magazine®

Das Fahrwerk vermittelt stoische Gelassenheit. Es liegt satt auf der Strecke. Die Bremspunkte kann man optimistisch spät setzen. Selbst wenn man sich mit dem mittleren Pedal etwas verschätzt, bleibt der Supra neutral in der Spur. Ich habe das zu späte Bremsen mehrmals provoziert, um zu sehen was passiert. Übertreibt man es, kommt im Scheitelpunkt der Kurve das Heck. Aber selbst das kompensieren das Fahrwerk und die Spurbreite. Der Toyota braucht nur einen Gasstoß...

Mit stoischer Gelassenheit meistert der Toyota Supra von Revo Slot jede Kurvenradien, egal ob weit oder eng, öffnend oder schließend. Egal ob topfebene Holzbahn oder wellige Kunststoffpiste. Der Gruppe 5 Japaner nimmt jeden Untergrund gelassen, egal was man mit ihm im Grenzbereich anstellt.

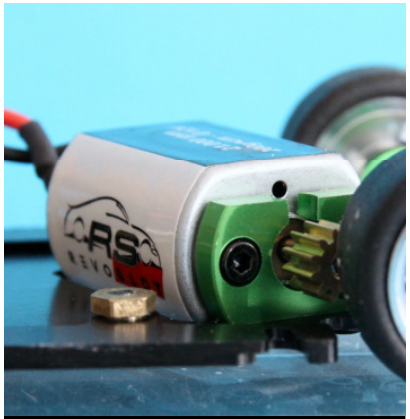


Toyota Supra

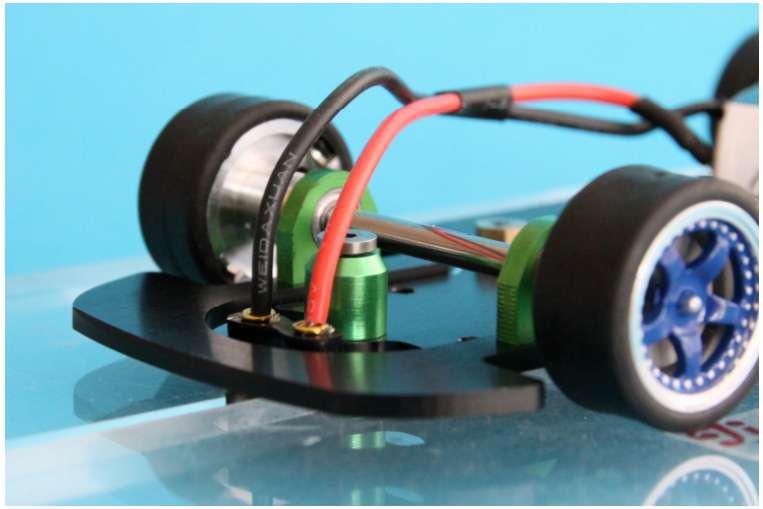
Jim Hunt Magazine®

... um sich wieder zu stabilisieren. Er kehrt zurück auf die Ideallinie und greift erneut an. Eine wunderbare Sache. Besonders für Langdistanz Rennen, wenn der Fahrer mit der Zeit durch Müdigkeit nachlässig wird. Das fixierte Anglewinder Aggregat mobilisiert ausgewogene 200gcm Drehmoment am 21000 Touren Drehzahlolymp. Es genügt 12 Voltan Rennsprit. Die Fakten liefern ein ausgewogenes Fahrverhalten, nicht zu aggressiv aber auch nicht müde. Der Toyota hängt sauber am Gas und setzt jeden Fahrerimpuls perfekt um. Die Einstellung der Karosserie Entkoppelung über metrische Schrauben steigert weiter das Fahrverhalten im Grenzebereich. Löst man sie, kann der Aufbau auf Gummipuffern gelagert unabhängig vom Unterbau leise arbeiten. Apropos Geräuschkulisse. Selbstverständlich bekam unser Testwagen den obligatorischen Ölservice an allen beweglichen mechanischen Antriebsteilen. Die Achsen und Felgen wurden im Axialspiel eingestellt, damit sie reibungsminimiert drehen können. Die hinteren Reifen wurden minimal mit Schleifpapier angeschliffen und mit Klebeband abgezogen. Der Supra läuft und läuft und läuft. Eine wunderbare Fahrmaschine für den anspruchsvollen Slotter. Und auch für Einsteiger, die ihren Horizont technisch erweitern möchten. Preislich geht ist das Modell völlig in Ordnung. Und das wirklich gute daran: man spart sich den kompletten Neuaufbau, greift man zu einem Metallfahrwerk und einem Modellbausatz. Hier wird man out of the box gut beliefert und man braucht nur noch minimale Einstellarbeiten vornehmen, um gut dabei zu sein. Eine feine Sache und die Range der Revo Slot Autos wächst beständig mit. Super Supra!

Alufelgen, vier Kugelradlager und kalibrierte Achsen ab Werk für maximale Performance.



Vibrationsfrei verschraubter Anglewinder Motor mit 21000 Touren, 200gcm Drehmoment mit 12 Voltan Sprit.



Hochwertige Technik in gefrästem Metall out of the box.

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Jim Hunt Magazine®

Großes Kleinkaliber

BRM MINI MORRIS MARTINI RACING

Mini Morris

Jim Hunt Magazine®

Lang ersehnt und endlich da: der klassische Mini - ganz klein in 1zu24 ganz groß. BRM erweitert seine Range an Zwergen um das britische Bollwerk, das einen ähnlich ungebrochenen Kultcharakter hat wie ein früher Fiat 500 Abarth. Der kleine Brite startete in allen Motorsport Disziplinen und punktete durch sein flinkes Gokart Fahrverhalten. Seine kompakten Außenmaße brachten in Kombi mit leistungsgesteigerten Vierzylindern unter der sehr kurzen Haube wilde Fahrleistungen zustande. Durch geschicktes Erweitern der Spurbreite wurde der kleine Morris noch mehr Gokart und ist nicht so leicht aus der Spur zu bringen: er liegt bis heute souverän. Egal ob am Berg, Rallye oder Rundstrecke. Der Mini kann alles und lässt keine unnötige Zehntel liegen. Leichte Minilite Alufelgen liefern einen soliden Rundlauf. Zusammen mit den breiten Slicks mobilisieren sie ein hohes Grip Niveau auf der Rennstrecke. Polierte Hörner um die leuchtroten Felgen unterstreichen die brutale Optik des mattschwarzen Martini Minis. Damit alles sauber dreht, sind kalibrierte 3mm Achsen verbaut. Sie drehen in vier Kugelradlagern, so dass in Sachen mobiler Rotation keine Wünsche offen bleiben. Während hinten eine zweigeteilte Gelenkwelle die Kraft auf die beiden Hinterräder verteilt, sitzt vorne eine Einzelradaufhängung, die in Kurven das Fahrverhalten des Minis stabilisiert. Beide Räder auf verschiedenen Radien unterwegs drehen unabhängig voneinander.

Mattschwarz und leuchtrot kommt er daher, dazu Martini Streifen und tolle Minilite Felgen. Die Seitenspiegel wirken fast schon überdimensioniert. Dank breiter Spur liegt er wirklich wie das so oft zitierte Brett. Der Mini ist ein äußerst agiles Gokart mit geschlossener Karosserie. Er versprüht den Charme der späten 60er, als der Motorsport noch puristisch und wild war.

Mini Morris

Das spart Radierungen, die nicht nur Reifen fressen, sondern auch den Vortrieb in Kurven bremsen. Das merkt man nicht nach ein paar Kurven. Aber jeder weiß: im Motorsport addieren sich Kleinigkeiten gegen Rennschluss zu einer großen Sache. Die gesamte Technik ist eingebettet in ein entkoppeltes Metall-Fahrwerk, das flexibel auf den Untergrund reagiert. So hält der Mini stets seine Bodenhaftung aufrecht und das lässt nicht nur flinke Kurvenfahrten zu. Der Pilot in der rasenden Hundehütte ist immer Herr der Lage. Die eingebaute Souveränität zaubert ein breites Grinsen in den Helm. Klar, hier fährt man keinen Integral Hut, man fährt klassisch Jet, also offen. Apropos eingebaut: selbstverständlich sitzt im engen Fahrgastraum ein maßgeschneiderter Käfig, der im Fall des Falles schützt. Die leichte Kunststoff Karosserie hält einiges aus, aber bei brutalen Anflügen ist das Ding mit dem sicheren Überrollschutz schon eine feine Sache.

Der Antrieb übernimmt ein hellblauer BRM Motor, der als Anglewinder schräg zur Antriebsachse verbaut ist. Er kommt mit mageren 12 Voltan Sprit aus, was in Zeiten des Klimaschutzes eine äußerst begrüßenswerte Ausrede für das fortlaufende Betreiben von Motorsport ist. Wie bei allen kleinen Großen bleibt BRM 12V treu, was keine schlechte Sache ist. Egalität auf der ganzen Linie innerhalb der kleinen Kampfzwerge. Linientreue ist ein Wert, der den Slot Motorsport für alle

Im Cockpit geht es sehr eng zu. Der Fahrer befindet sich in einer minimalistischen Fahrmaschine ohne Knautschzone. Lediglich ein Käfig schützt im Fall der Fälle. Solide und leichte Minilite Felgen aus Aluminium lassen ihn präzise rollen. Der Sound aus dem Endrohr ist sehr kernig und lässt den Puls hochschnellen...

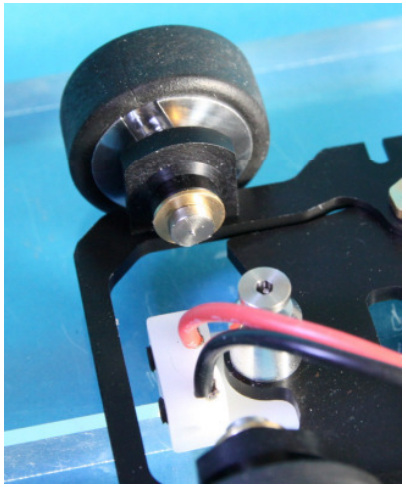
Mini Morris

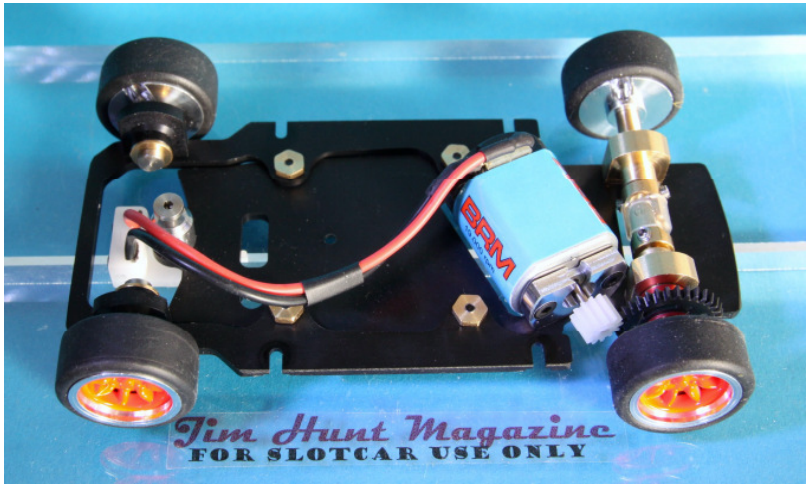
leichter macht. Wer jetzt denkt, die Kraft sei zu mager, der wird nach ein paar Runden eines besseren belehrt. Sie reicht, sie ist mehr als genug, um den Mini Morris authentisch um den Kurs zu jagen. Er zieht sauber los, hat in Kurven Reserven, um das Heck mit einem gekonnten Lastwechseln anstellen zu können. Aber es ist keine schiere Urgewalt, die den Wagen ständig quer treibt. Das soll auch nicht sein. Schon gar nicht in der großen 1zu24er Klasse. Damit nichts rappelt: der Motor ist mit einem gefrästen Alublock fest und vibrationsfrei verschraubt. Das spart nicht nur Nerven, es schont das schräg verzahnte Getriebe und ganz klar: es macht den Wagen schneller, weil wie schon erwähnt, Kleinigkeiten machen den Unterschied. Selbstverständlich ist auch der L-Kiel verschraubt und vernünftig gelagert. Die Zündkabel sind ordentlich und aufgeräumt verlegt, so dass beim richtigen Einstellen der Schleiferbürsten der zuverlässige Funkenflug jederzeit stabil funktioniert. Der grundlegende Einsatz von 3mm Komponenten lässt eine gewisse Bandbreite zu, möchte man ins Tuningregal greifen. Beispielsweise die Übersetzung ändern, weil man eben auf einer Bahn unterwegs ist, deren Layout eine angepasste Serienabstimmung fordert. Man muss nicht, aber man hat die Option, falls man das möchte, muss, braucht. Bevor man den Mini komplett ausschöpfen kann, verlangt er nach dem obligatorischen Wartungsservice. Die Felgen auf den Achsen einstellen, damit noch etwas Spiel für Freilauf bleibt. Ölservice! Das Getriebe läuft ab Werk trocken und es bekommt ein passendes Gleitmittel, damit die Zähne besser ineinander gleiten. Die vier metrischen Schrauben der Karosse bekommen je einen Tropfen Öl aufs Gewinde und die Karo-Neigung wird eingestellt.

Paradedisziplin des Mini sind enge Kurse, mit fiesen Kurven: hier spielt er seine maximal zentralisierten Maße voll aus. Alles sitzt perfekt. Steigt man ein ist es, als ob man einen maßgeschneiderten Handschuh überzieht. Präzise zirkelt der Morris um den Kurs, spielerisch als gäbe es nichts anderes im Leben. Konkurrenz muss sich warm anziehen, möchte sie mitgehen.

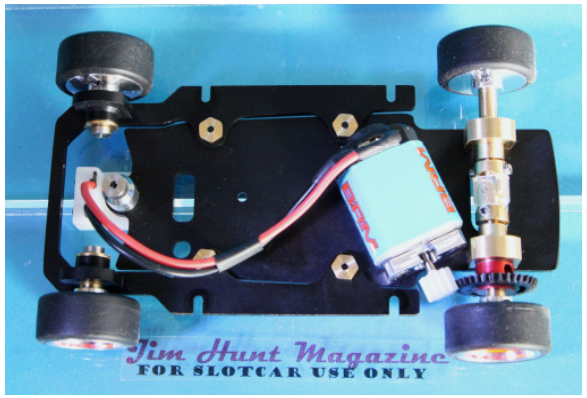
Mini Morris

Dann geht's an den Motor. Er nimmt im kalten Zustand das Gas noch nicht sauber an, dreht nicht komplett aus. Völlig normal. Einlaufen lassen ist empfehlenswert. Dann klappt das später auch mit den höheren Drehzahlen, die den Mini so richtig am Leben halten. Die Reifen haben wir mit Klebeband abgezogen und anschließend mit unserem geheimen Zauberöl gepflegt. Jetzt ist der da, der gelungene Spagat aus Grip und Drift. Der Mini hat von allen BRM Zwergen bisher die maximal reduziertesten Maße. Noch kompakter geht es nicht. Das spielt er in Kurven voll aus. Er fährt sich äußerst durchschaubar, aggressiv und trotzdem beherrschbar. Ein wirklich schön und toll gemachtes Rennauto für klassisch gepflegte Herren Rennabende. In Vergangenheit schwelgen und hart austeilen. Lasst es krachen!

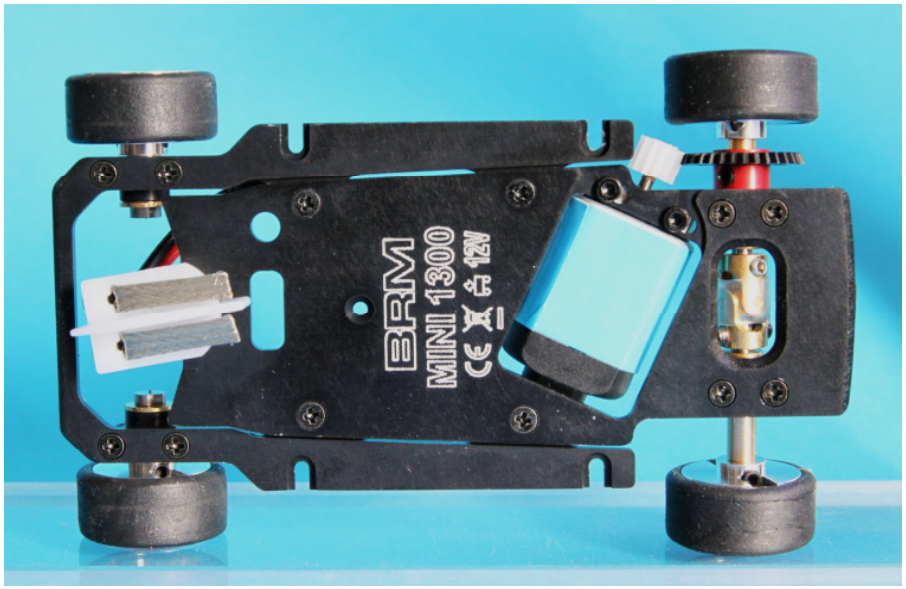




Hinterachse mit Gelenkwelle und Sturz an den Hinterrädern für Halt in Kurven.



Das zweiteilige, entkoppelte Metallfahrwerk beherbergt den 12V Anglewinder. Alles verschraubt und im 3mm Standard. Kugellager rundum sind Ehrensache.



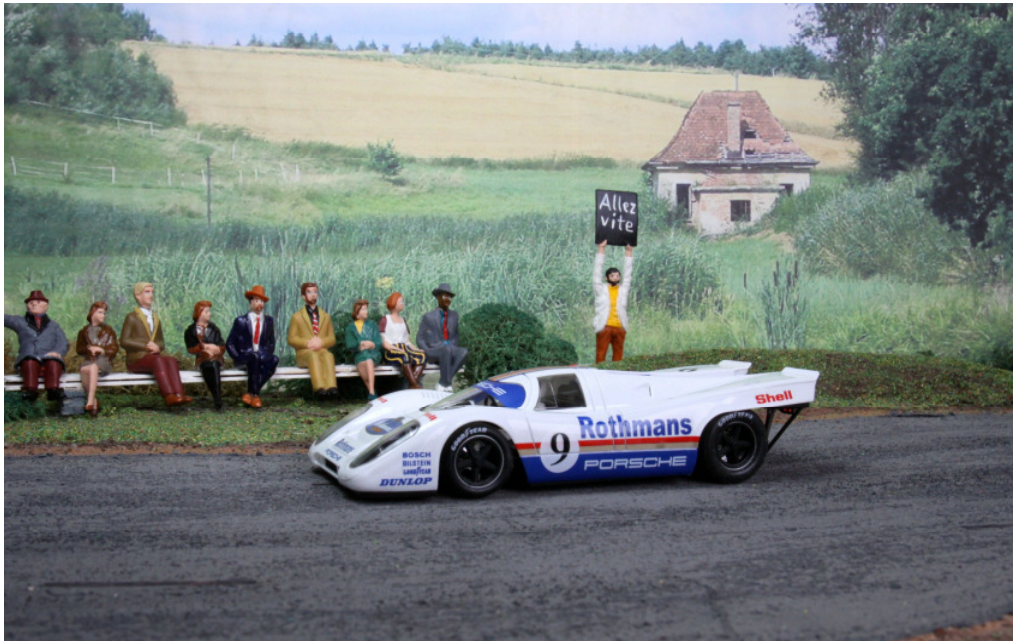
Porsche 917K

NSR baut den schnellsten Neunsiebzehner. Seine Technik ist leistungsstark und ausgereift. Alles funktioniert perfekt. Zeit für eine Designversion.

Designversion

Porsche 917K

Der Rothmans Look in dezenten Farben auf Rennsportweiß steht dem 917er Porsche gut. Eine gute Gelegenheit für noch buntere Startfelder.



DER Le Mans Klassiker: zeitloser Kultcharakter, sagenhafte Fahreigenschaften und perfekte Wiedergabe aller Tugenden durch NSR. Die klassische Fahrmaschine weckt Emotionen und lässt Rundenzeiten purzeln.

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

MOSLER MT900 R

NSR bringt den Dauerbrenner aus den Anfangstagen der Marke im neuen Look. Frische Farben für die Gravity Gemeinde der ganz schnellen Art.

Designversion

MOSLER MT900R

Es gab ihn in sehr vielen Designversionen und Motorvarianten: Inliner, Anglewinder und Sidewinder. Jeder ambitionierte Rennfahrer wie passionierte Hobby Pilot wurde mit dem passenden Gerät bedient. Man sollte aber immer seine Bahnmaße im Auge haben, der Mosler ist eine leistungsfähige Boden-Boden Rakete, die Auslauf und somit Platz braucht. Wer möchte schon mit Standgas im Kreis fahren? Er liebt großzügige Bahnen oder Clubbahnen. Dort spielt erst der Hochleistungsrenner seine Trümpfe voll aus.

Trotz abweichender Proportionen zählte der Mosler von NSR lange Zeit zur absoluten Bench Mark in Sachen Performance. Die Marke wurde durch ihn groß und erfolgreich.

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.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Was kommt 2019/20?

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Anfang Februar öffnete die 70. Spielwarenmesse in Nürnberg wie jedes Jahr ihre Pforten. Das internationale Parkett zeigte, was momentan im Trend liegt. Jim Hunt Magazine zog am ersten Messetag los, um die wichtigsten News für euch Leser zu recherchieren. Vor einigen Jahren bedeutete das verdammt viel Laufarbeit, Termine, Fotojobs und inmitten der riesigen Hallen Orientierungsarbeit. Das Angebot war wirklich sehr breit gefächert im Gegensatz zur Jetztzeit. Was hat sich verändert? Das Angebot an Slot Ausstellern hat sich auf der großen Messe neu strukturiert. Kleinere Anbieter sind nicht mehr vertreten. Und wenn doch, dann mit straffem Sortiment und kleinen Ständen. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht mehr genügend Angebot an Slot Artikeln zu kaufen gibt.

Heute spielt sich eben vieles in Netz ab. Flüge, Standkosten und hohe Hotelrechnungen sind nicht mehr für alle drin.

Der alljährliche Hype, wer als erstes wackelige Fotos knipst und unkommentiert ins Netz stellt... das hat sich mittlerweile auch etwas beruhigt. Die Szene bietet mehr Gelassenheit und Übersicht. Es dauert meistens ohnehin noch lange, bis die meisten Neuheiten auf den Markt kommen. Bis auf ein paar Ausnahmen, die kommen zeitnah und oft schon kurz nach der Messe. Genau hinschauen ist das, was langfristig zählt und funktioniert. In der Ruhe liegt die Kraft.

Was gibt es Neues?

Weltmarktführer Carrera dominiert mit dem breitesten Angebot. In allen Maßstäben geht es analog wie digital rund und es warten sehr viele interessante Neuheiten mit Leitkiel.

Scalextric zeigt sich dieses Jahr auch wieder kleiner als man es von früher her kannte. Doch das Angebot der Briten kann sich sehen lassen. Neben Designversionen warten ein paar echte Neuigkeiten auf die Fangemeinde.

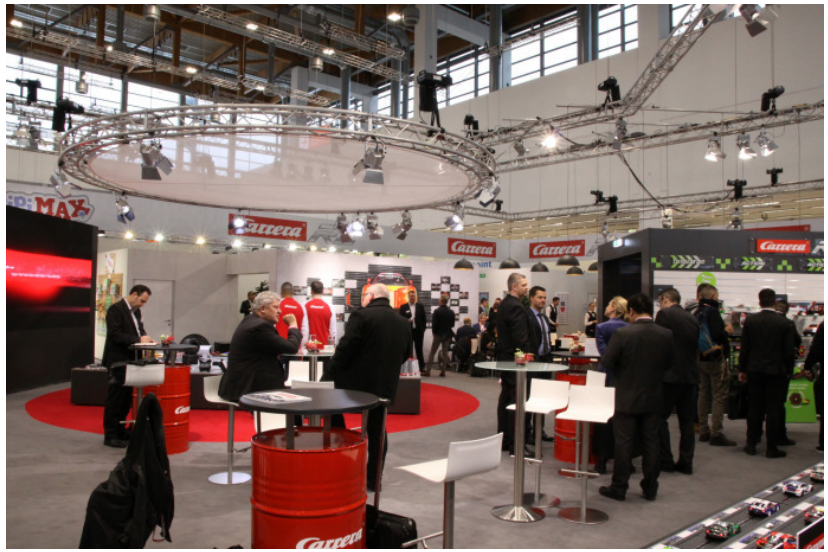
Die schnellen Italiener von Slot.it mit Policar und NSR sind wie jedes Jahr vertreten. Sie halten die Fahne hoch und zeigen, was sie sich Neues ausgedacht haben.

SCX zeigt sich dieses Jahr wieder auf der Messe. Als Startup mit neuen Leuten und einem kleinen Stand. Wohin ihre Reisen geht wird sich zeigen.

Viel Spaß bei unserem umfangreichen Messe Rundgang! Wir freuen uns auf die Neuheiten. Einige kommen zeitnah, andere werden auf sich warten lassen. Nur die Ruhe, wir werden rechtzeitig berichten, sobald die Dinge in den Shops zu haben sind.

Was kommt 2019/20?

Marktführer Carrera startet auch 2019 wieder richtig durch mit dem breitesten Angebot an Slotcars. Quer durch alle gängigen Maßstäbe 1:24, 1:32, 1:43 - analog wie digital - geht es richtig zur Sache. Neben bekannten Formen die als Designvarianten kommen, erscheinen einige Neuigkeiten, die die Fangemeinde lieben werden. Willkommen und los geht's...



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Erstes Highlight: der klassische Rennsport BMW kommt an den Start. Der CSL ist eine Ikone im Motorsport und ein Auto aus den Anfangsjahren der Marke Carrera. Endlich kommt er wieder mit aktueller Technik unter der Haube und wir freuen uns ganz besonders auf diesen Wagen. Die Form sieht klasse aus und er wird auf jeden Fall eines der ganz besonderen Objekte im neuen Jahr 2019 auf der Wunschliste für viele sein.

Träume werden wahr: BMW CSL

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Porsche 935, das wilde Teil mit Flachschnauze und mächtigem Flügelwerk kommt nun auf die Carrerabahnen dieser Welt. Die Vaillant und die schwarze 00 machen den Anfang und es werden sicher nicht die letzten Ausführungen sein. Der 935er bietet sehr viel Potential, denn es gab wirklich sehr viele Versionen. Ein perfektes Gegenstück zu Capri, CSL wie M1.

Porsche 935 kommen!

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Weitere Highlights sind der Moby Dick, den es schon mal vor Jahren als Evolution, damals noch mit Beleuchtung gab. Der BMW M1 kommt in der UHER Version aus dem Cassani Rennstall. Das Original steht unweit der Jim Hunt Redaktion bei Wagner Motorsport. Beim Messemuster ist leider der Heckflügel abgebrochen. Klar ist der in Serie dran. Eine weitere Version mit Red Bull Logos kommt hinzu. Ein neuzeitliches Remake des M1. Als er damals seine Runden drehte, gab es die bekannte Energiebrause noch lange Zeit nicht.

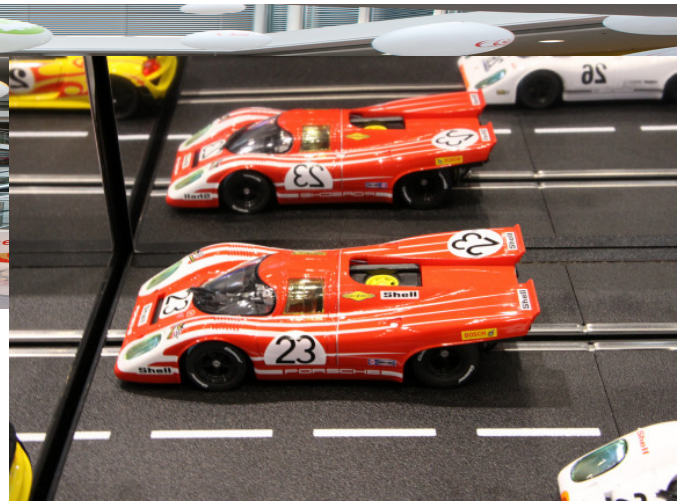
Super: der BMW M1 UHER sieht spitzenmäßig aus. Remake: M1 Red Bull

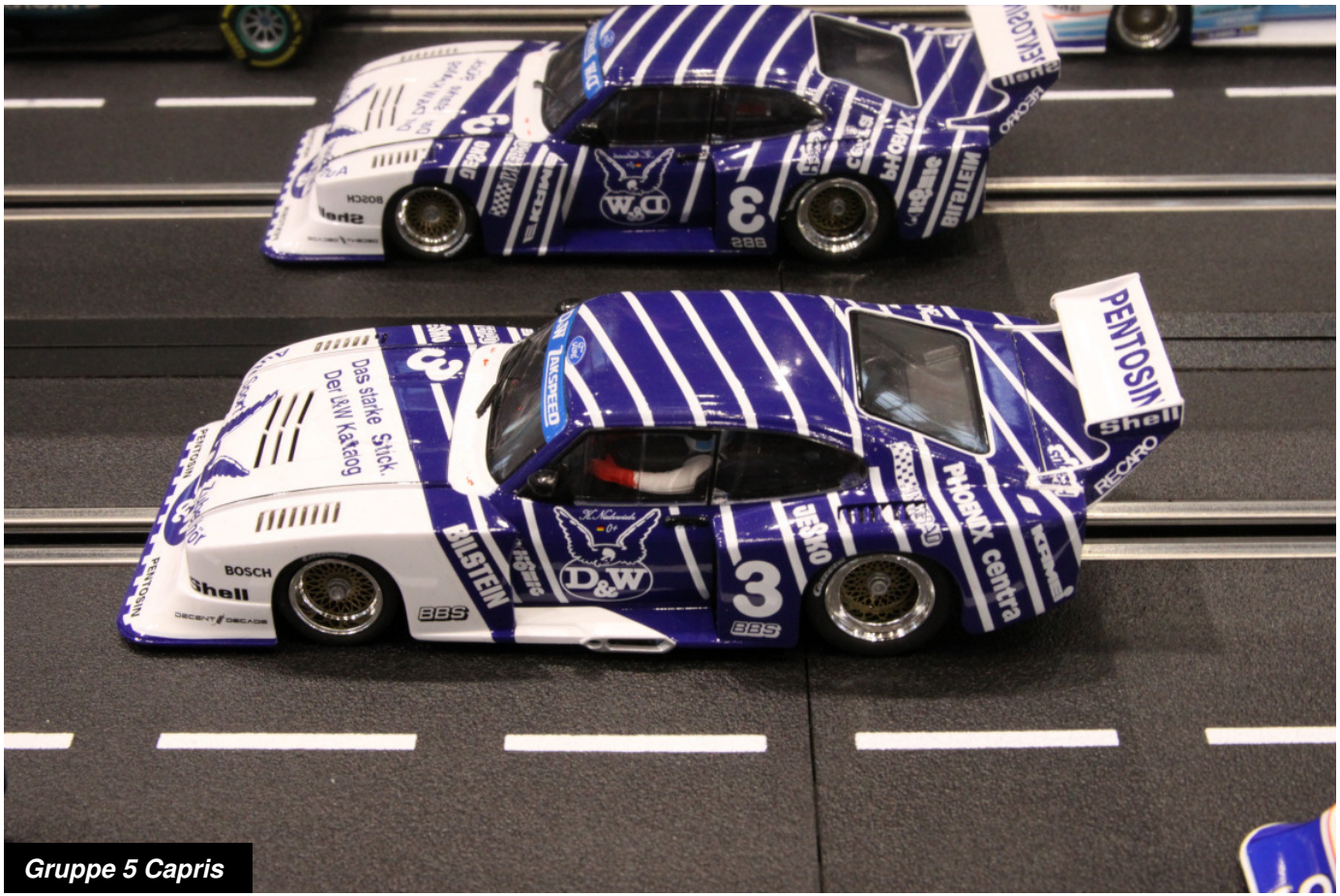
Porsche 935 Moby Dick Momo vom Norisring 1981.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

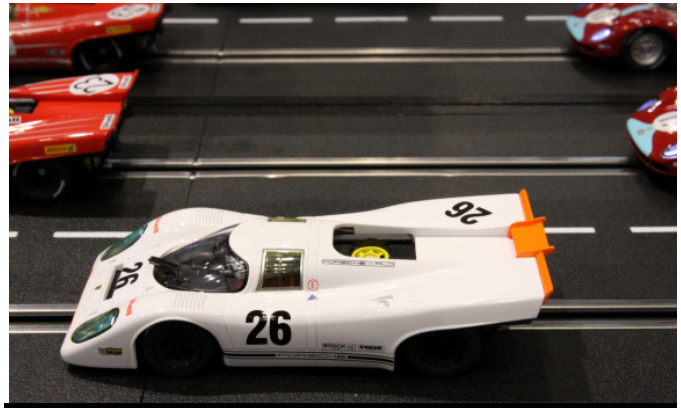
Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution





Gruppe 5 Capris



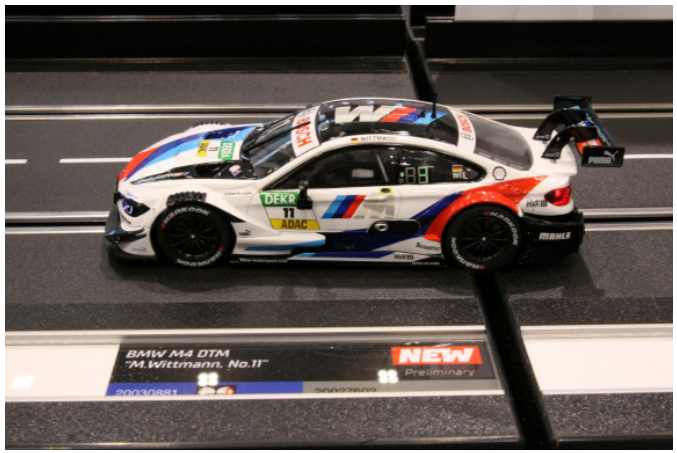
Zwei Porsche 917K und ein 904GTS mit Mainzelmännchen DET am Radhaus

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Die DTM wächst weiter. Audi, BMW und Mercedes mit neuen Lackierungen für noch buntere, vielseitige Startfelder... Wir freuen uns auf den stetigen Ausbau der Flotte und der Aktualisierung der Rennserie durch Carrera...

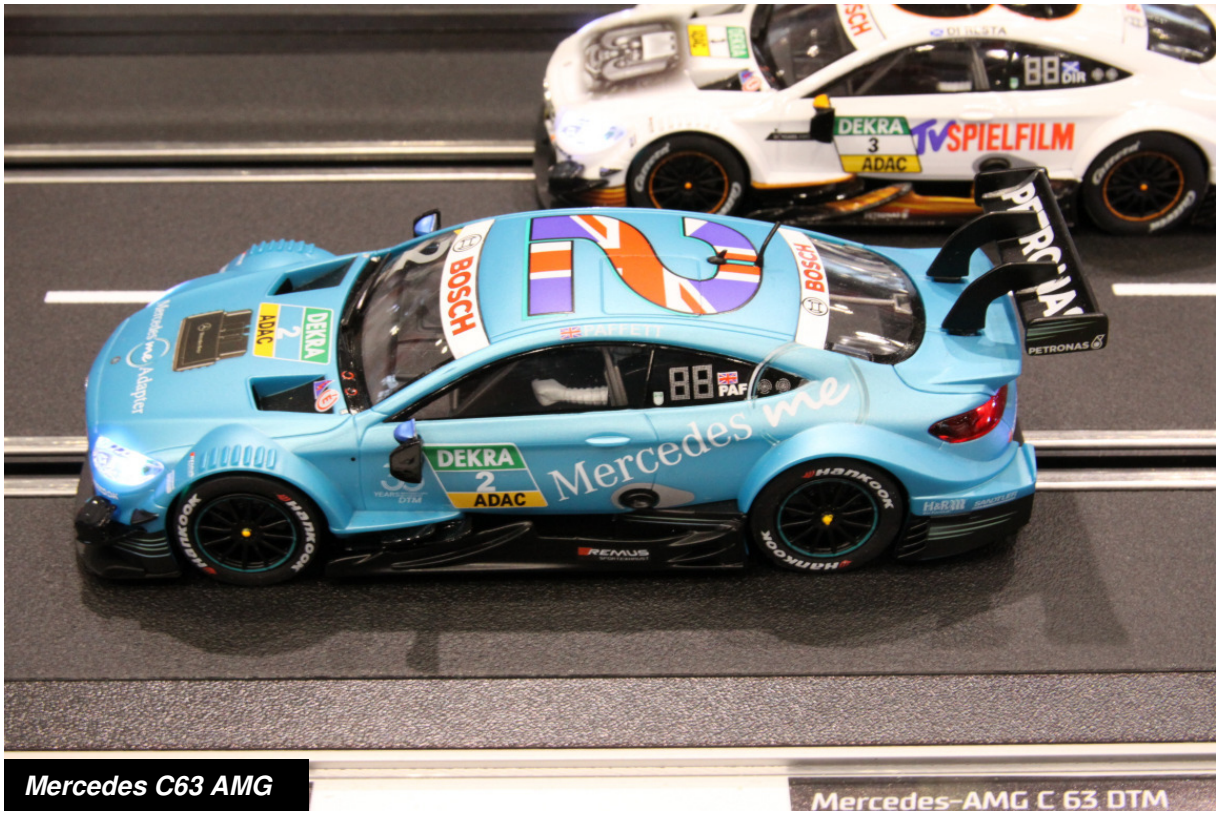


DTM: die Flotte der beliebten Serie wächst

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

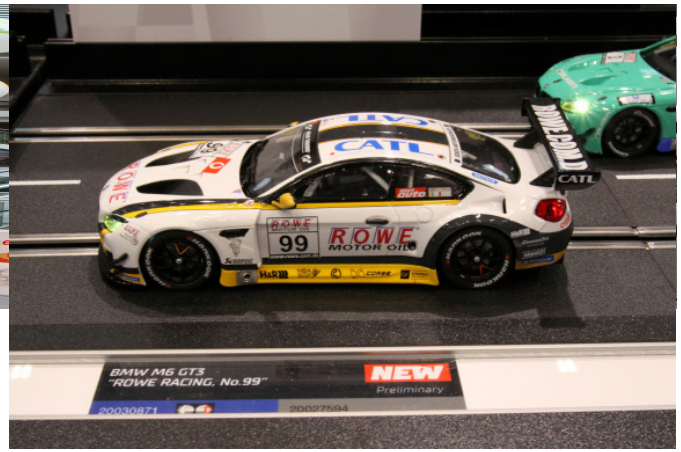
Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution



Mercedes C63 AMG

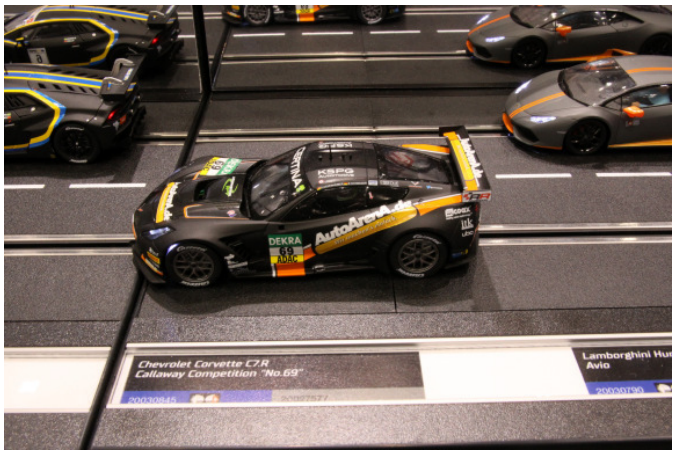
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

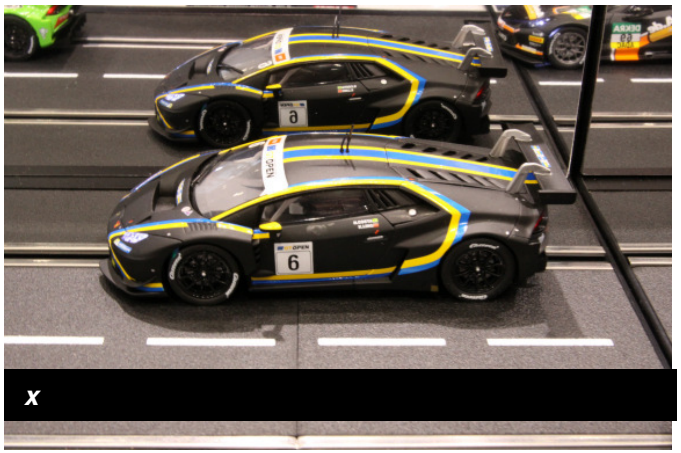


Jim Hunt Messe-Report

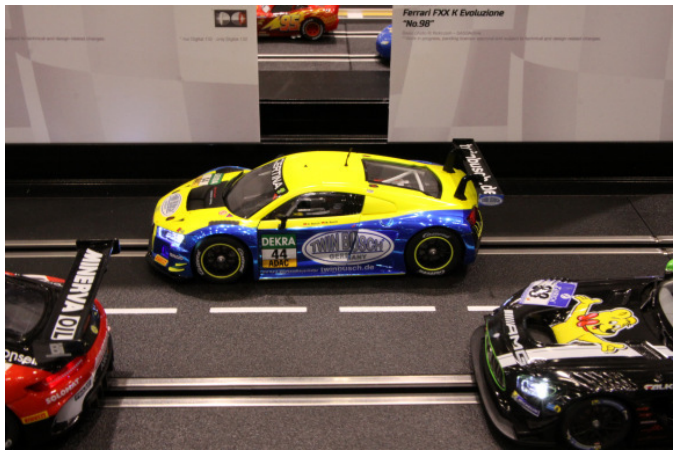
Carrera Digital132 und Evolution

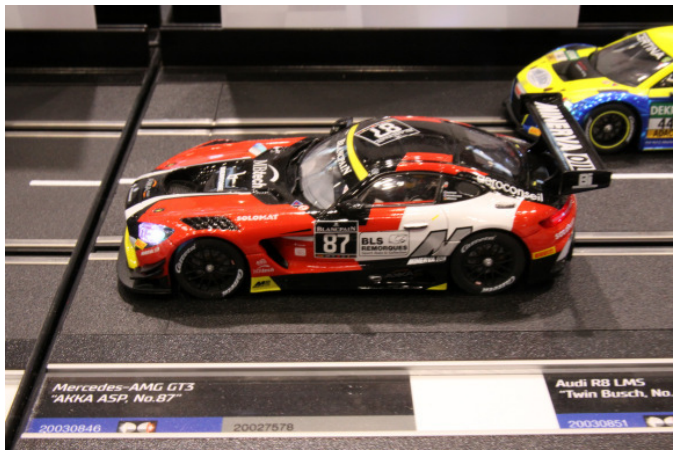
GT3: Corvette, Lamborghini, BMW und Mercedes





x



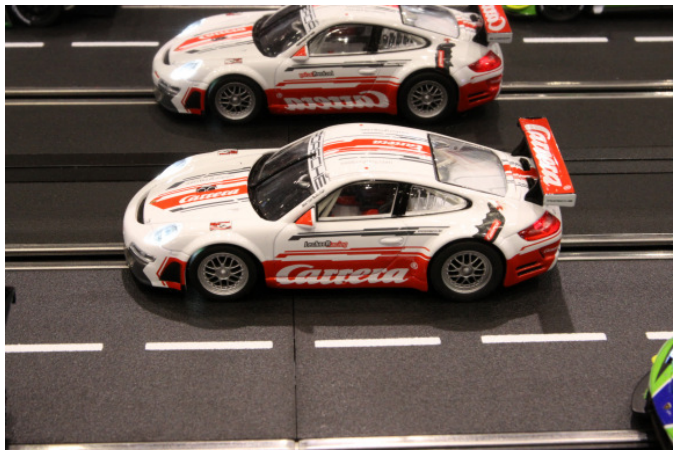


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Weiterer Lambo und der neue Porsche 991!



Auf dieses Heck haben alle gewartet: der aktuelle 991er im Renn Trimm

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Digital124

Der aktuelle 991er ist da! Wir sind begeistert!

Er kommt in 1zu32 wie in 1zu24!

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital132 und Evolution

Berchtesgadener Milch: nicht weit von Carrera liegt die Molkerei, also nichts wie losgelegt.

Lady Lamborghini in Barbie Pink. Wird er der meistverkaufte Wagen, um die Frauen vom Hobby zu überzeugen? Könnte klappen... Vielleicht.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

Start frei für das neue Cam Car. Das Projekt vom Vorjahr wurde nachgebessert, weil die Balance nicht mehr passte. Nun kommt das Teil mit eingebauter Kamera für den Betrieb mit der Virtual Reality Brille.

Das Miterleben von Geschwindigkeit auf der Carrerabahn vom Cockpit des Rennwagens aus wird damit bald möglich.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

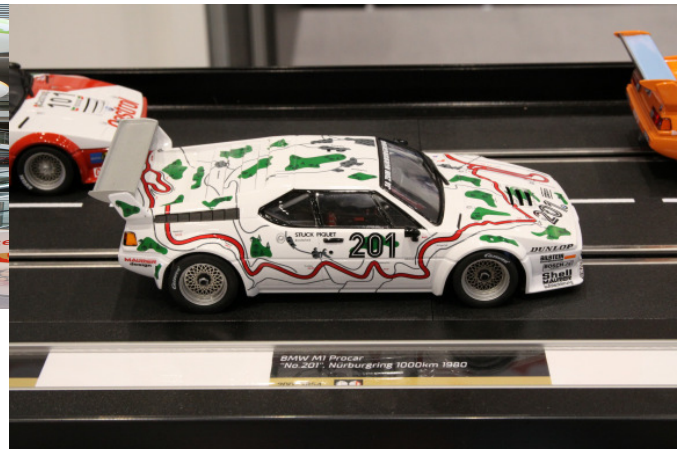
Die Palette an klassischen Porsche Sportprototypen wächst. Der No.6 Gulf und der weiße No.11 kommen. Toll auch der Carrera 6 ZDF mit Mainzelmännchen an der Seite. Den Ferrari gibt es noch dazu, falls man für die Konkurrenzmarke fahren möchte.

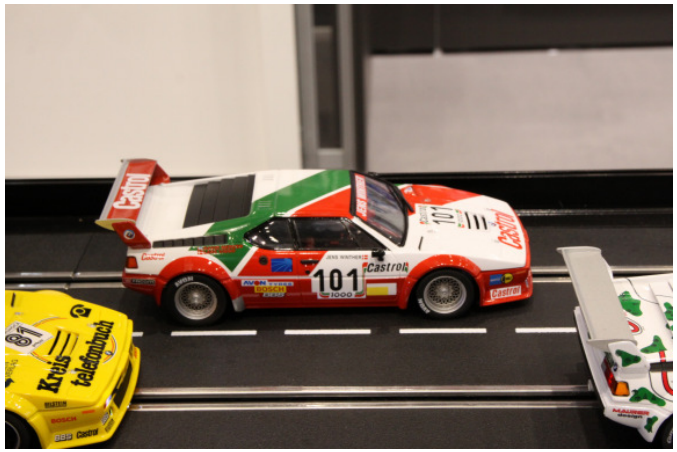
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

Bewährte M1 und zwei neue Versionen...



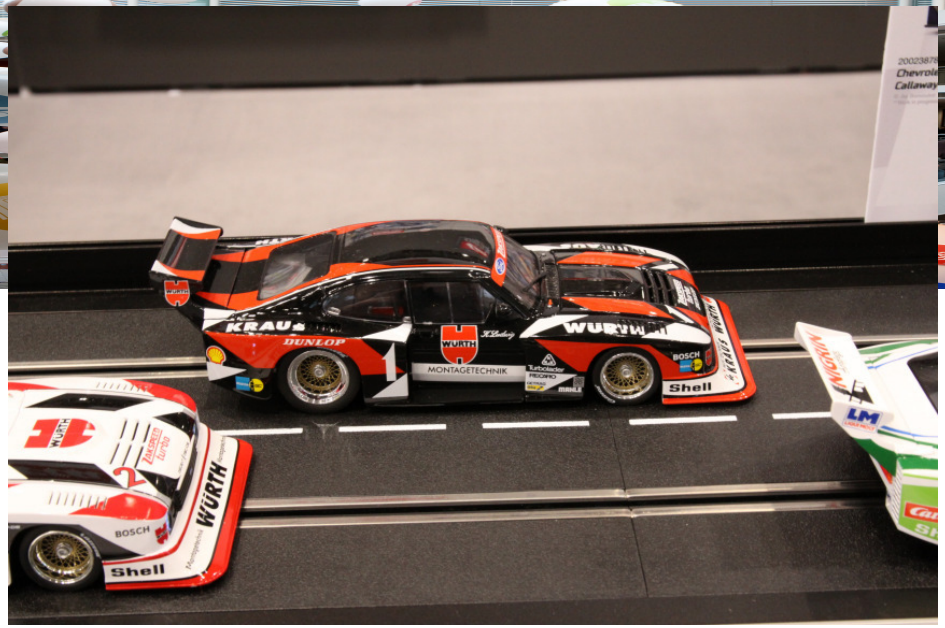


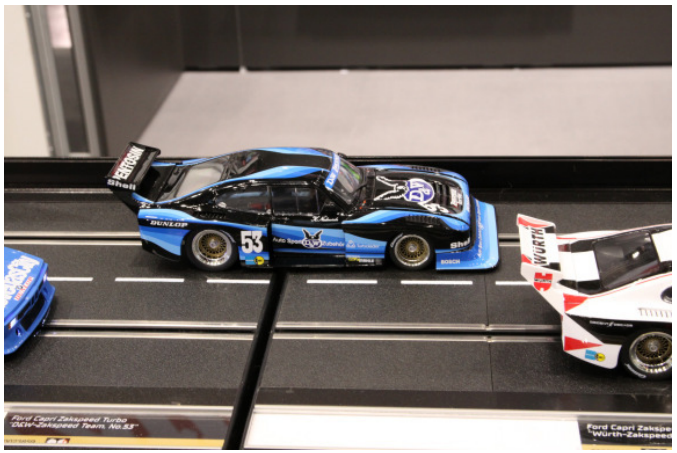
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

Schöne, große Gruppe 5 Capris kommen



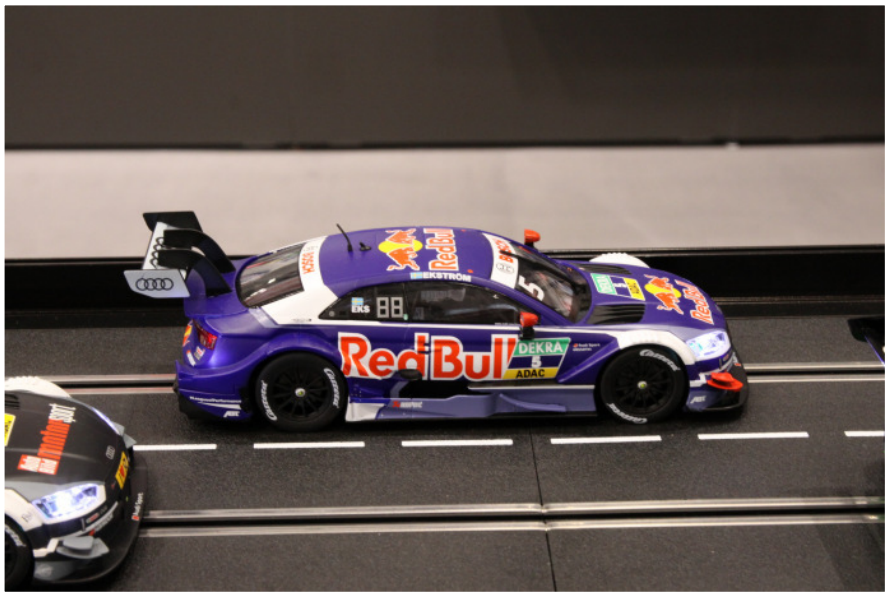


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

Wunderbare große DTM Audi gesellen sich...

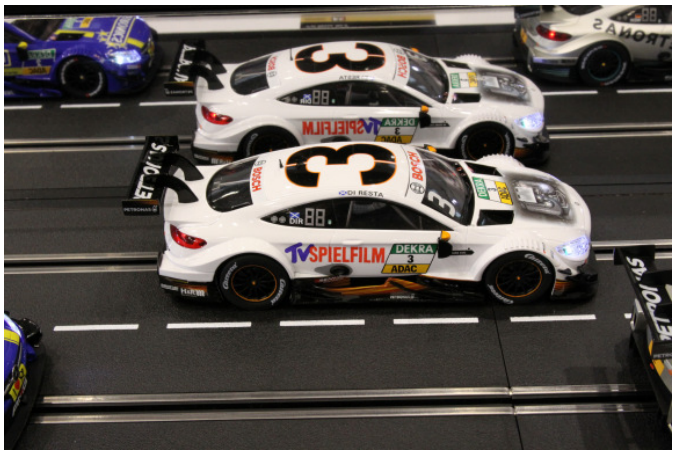


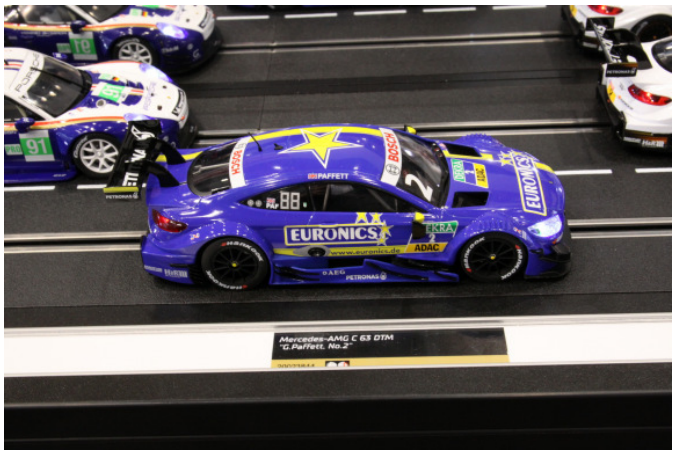
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

... zu den Mercedes AMG C63...



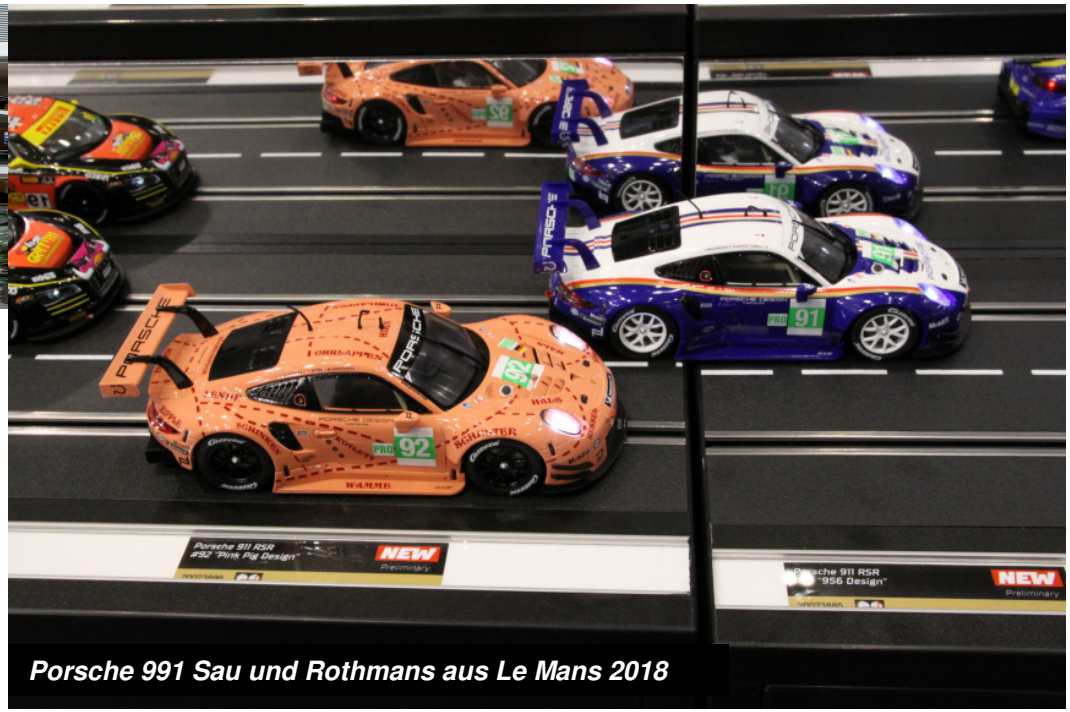


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital124

Die Sensation schlechthin: Porsche 991 RSR als neuzeitliche Sau und der Rothmans, frisch von der französischen Langstrecke an der Sarthe zurückgekehrt...



Porsche 991 Sau und Rothmans aus Le Mans 2018

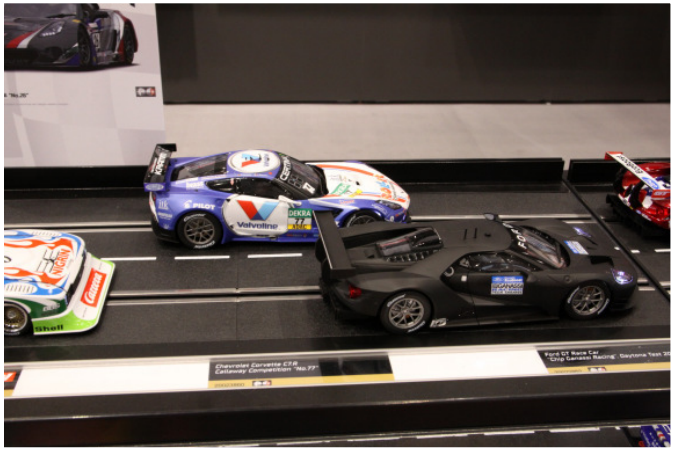
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

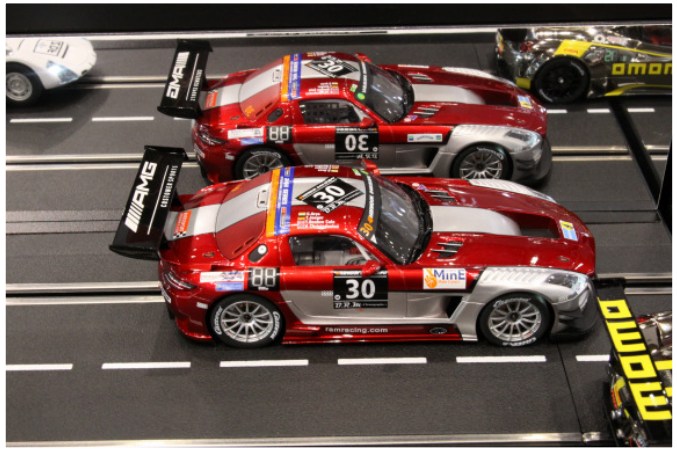
Jim Hunt Messe-Report

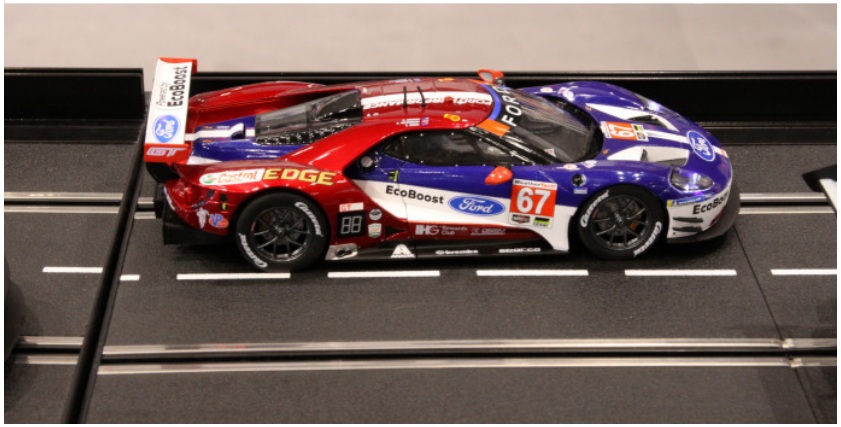
Carrera Digital124

Die neue GT Klasse: hervorragend gemachte Boliden von Ford, Ferrari, Audi und AMG für Rennen aber auch für das Auge!

Audi R8 als Racing Police...







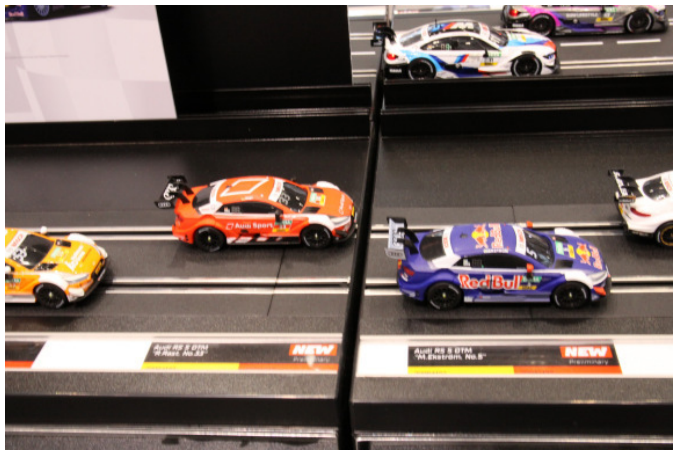
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera Digital143

Die kompakte Go! hat eine große Fangruppe. Der kleine Maßstab geht in die nächste Saison mit folgenden interessanten Neuheiten:

DTM und GT Klasse werden ausgebaut, was die Fanbase zu schätzen weiß. Manche Wagen sind so fein detailliert, dass man nicht an 1zu43 denkt.

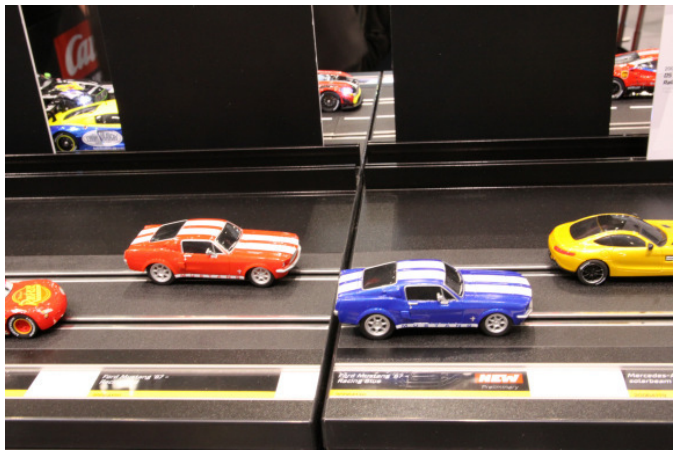


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

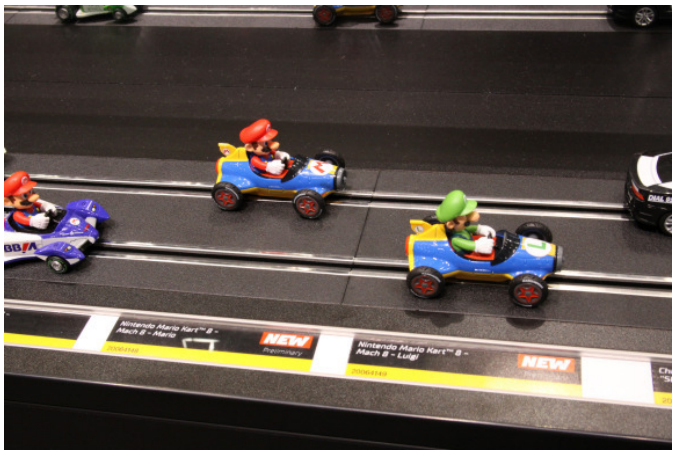
Jim Hunt Messe-Report

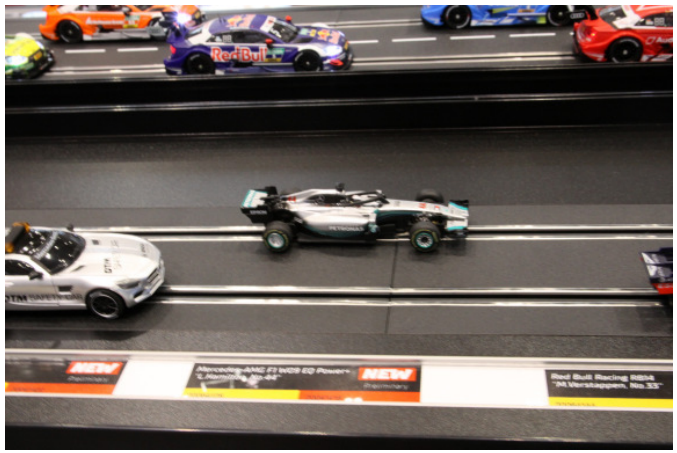
Carrera Digital143

Klar gibt es auch hier Spielthemen wie Mario Kart. Aber auch die Formel 1 und klassische



Musclecars wie der Ford Mustang wie Supercars gehören zum festen Portfolio im kleinen Maßstab 1zu43...



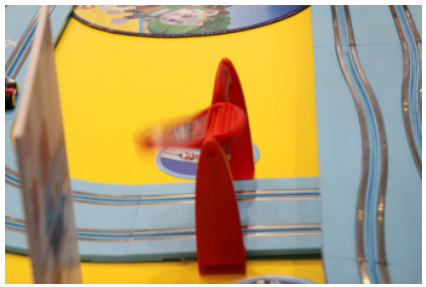


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Carrera First

Für die ganz Kleinen gibt es dieses tolle Konzept: schnell aufgebaut, schnell abgebaut und genial batteriebetrieben für Sicherheit im Kinderzimmer. Die First wächst und wächst durch interessante Lizenzen und neue Attraktionen an der Bahn. Sound und Lichteffekte bringen Kinderaugen parallel beim Spielen zum Leuchten.

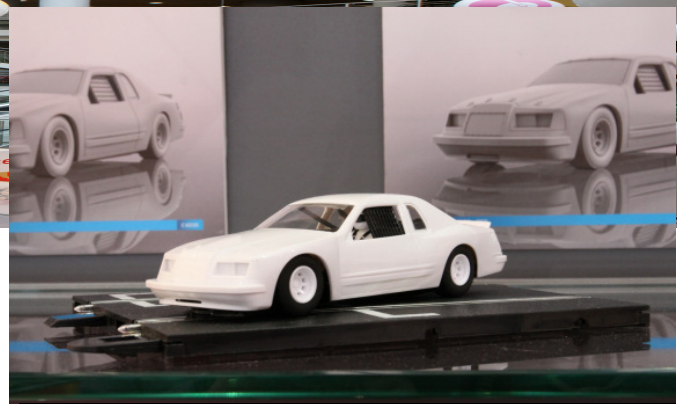


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Die Briten ziehen ihr Konzept durch: der Stand ist offen und gut zugänglich wie in den Vorjahren. Es gibt folgende Designversionen und Neuheiten...



In USA sicher ein Knaller: Stockcars

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Dauerthema Ford GT40 Gulf

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

McLaren F1 GTR in diversen Varianten. Es gab sie alle schon von Ninco vor Jahren. Auch die umstrittene Luxuskaufhaus „Harrods“ Version.

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Scalextric

Klassiker: Ford Hundeknochen und VW T1 wie Käfer. Zwei im abgerockten Rostlauben Look.

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

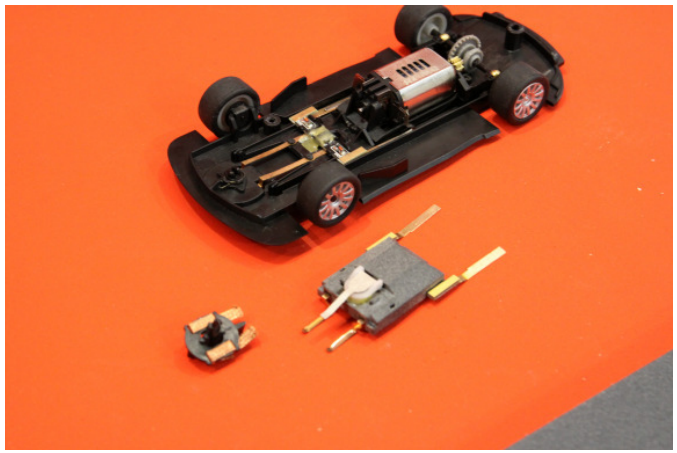
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

SCX

Die Spanier erfanden sich neu. Wann was kommen wird, war unklar. Es gibt wenige Modelle und den Ausblick auf ein Digitalsystem mit einem einfachen Einsteckmodul im Chassis. Lohnt sich ein neues Digitalsystem auf dem Markt? Nein! Mit dünnem Smalltalk, einem Bachelor oder Master Abschluss verkaufen sich trotz Anzug noch keine Autos. Eine klare Marktstrategie war auf Anfrage dort unklar. Aber ihren Stand haben sie zigmal selbstverliebt fotografiert. Nichts dazu gelernt?

Sehr schöne Rallye Klassiker: zwei Lancia Fulvia, Lancia Delta Safari und Renault Alpine...

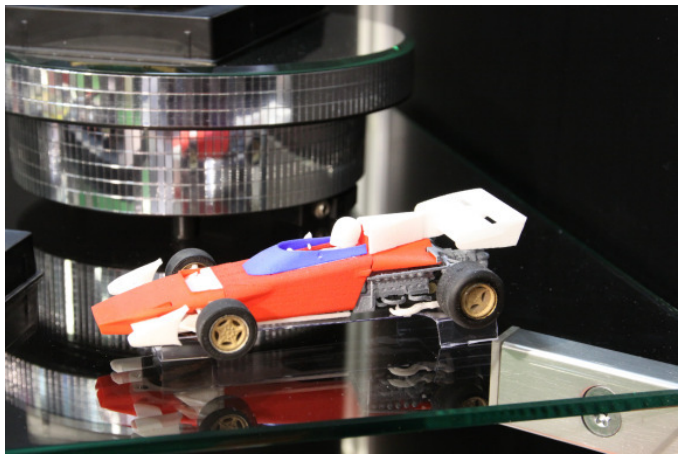


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Policar

Es ist das erste Jahr, dass ich Maurizio nicht angetroffen habe. Sein Stand war diskret platziert und als ich ihn aufspürte, war er nicht da. Seine bezaubernde Frau zeigte mir alles, denn er war gerade unterwegs. Normalerweise traf ich ihn jedes Jahr und komischerweise hatte er immer einen Staubsauger in der Hand... Wir tranken guten Kaffee und plauderten über unsere Oldtimer. Ja und über Slotcars... Bestimmt hat er dieses Jahr Staubsaugerbeutel aus dem Auto geholt.



Vierspurige Policar Demo Bahn...

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Slot.it

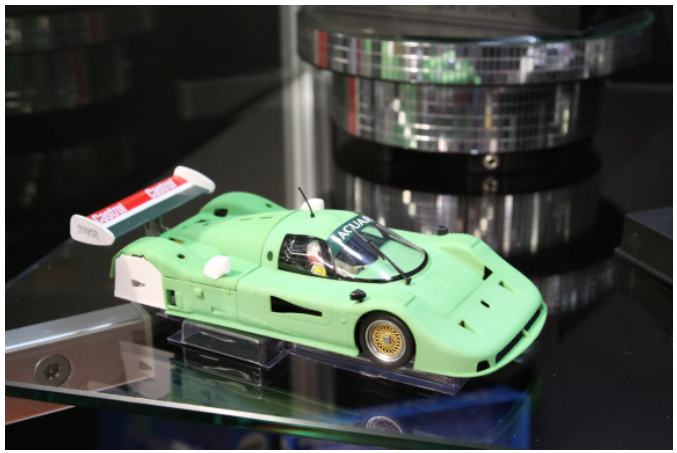
Klassisches DTM Fieber: der 190er kommt.
Neue Versionen bei Alfa und Opel zeichnen
schöne bunte Startfelder!

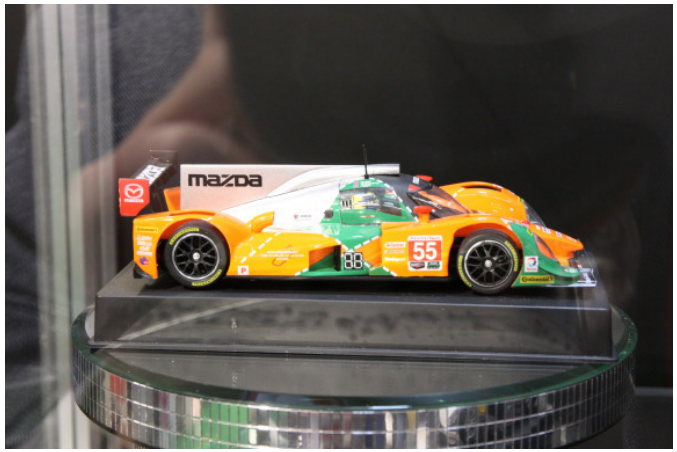
Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

Slot.it

Bewährte Gesichter und Neue: Jaguar Gruppe C, klassische Mazda Lackierung auf Lola, Maserati GT und ein neuer Chaparral.

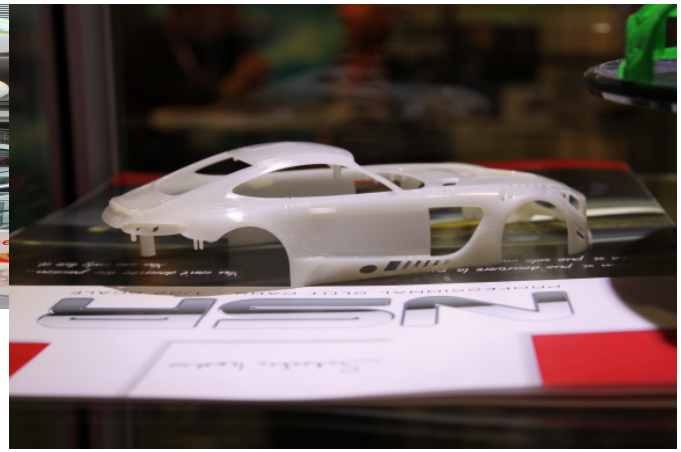




Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



Jim Hunt Messe-Report

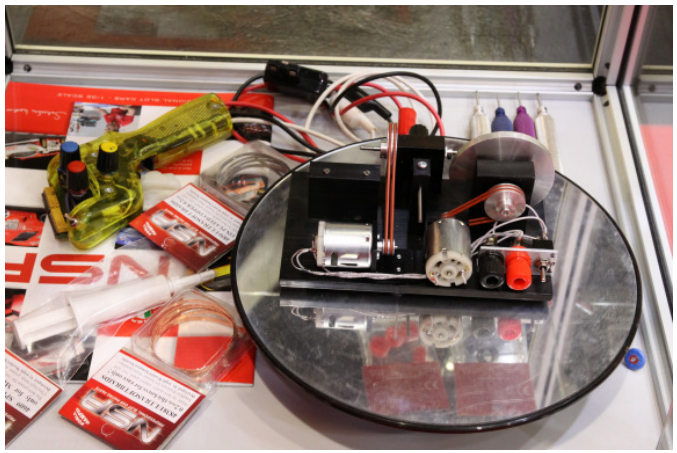
NSR

Die Italiener zeigen in klassischem Rot auf ihrem Stand, was kommen wird. Marc Eicker, der Importeur lädt zum Gespräch und es gibt allerlei Dinge zu bereden. Andrea Noviello, Sohn des verstorbenen Firmengründers ist auch dabei. Absolute Neuheit: der AMG GT3 nimmt nun Gestalt an und kommt bald. Dazu viele tolle Designversionen bekannter Modelle...

Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

NSR

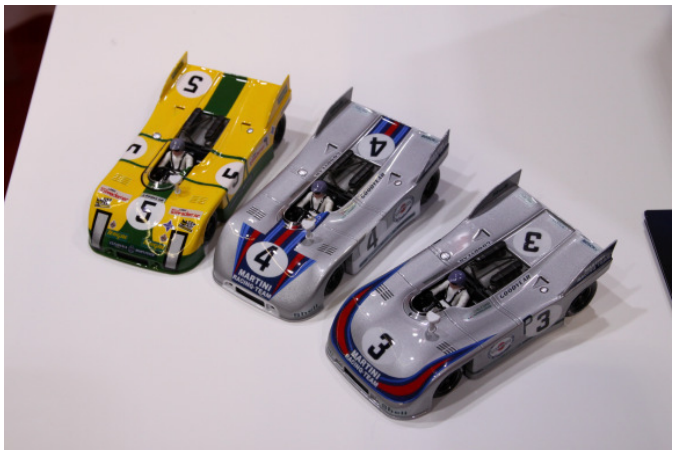


Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg

Jim Hunt Messe-Report

NSR

Interessante Designversionen im Klassik Segment: Porsche 908/3, Porsche 917K, Ford P68 und Ford MK IV



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 MESSE AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 43 !

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.