www.jim-hunt-magazine.de Jun19

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

43

SRC McLaren F1

AMG GT3 von NSR +++ Carrera verkauft +++ ZDF Kamera Carrera 6 +++ u.v.m.

Editorial

Backflash im Sommer 2019

Die Messe Ausgabe ist vorbei und schon geht es volles Rohr weiter. Die nächsten Testwagen sind längst in der Redaktion und es beginnt die nächste Runde. Mit Elan geht es in die 43te Ausgabe und wir haben bereits die ersten Autos, eben noch als Neuheiten auf der Nürnberger Messe bestaunt im Test. Zum Porsche Carrera 6 habe ich ein ganz besonders Verhältnis. Er war der erste Held meiner ersten Carrerabahn. Ich war damals vier Jahre jung und bekam zu Weihnachten, klar wie sollte es auch anders sein, von meinen Eltern die erste Bahn. Es war eine Carrera 124 Avanti. Darin enthalten das ewige Duell Porsche vs. Ferrari. Eben der Carrera 6 und ein Ferrari Dino. Obwohl ich beide Autos liebte, blieb ich dem Carrera 6 treu: ich mochte und mag bis heute seine interessante Form, die gläserne Fahrerkuppel und den Sound des echten Rennwagens. Carrera hat ihn seit den 70er Jahren. Vor einigen Jahren legten sie den den C6 neu auf: in rot und blau. Ohne zögern holte ich mir beide zu Weihnachten unter den Baum. Jetzt bringt Carrera ein ganz besonderes Schätzchen. Einen Kamerawagen, den das ZDF für live Übertragungen vom Werk erhielt, um ihre damals noch sehr großen und schweren Kameras im Renngeschehen platzieren zu können. Diesen bis heute sehr interessanten Themenwagen gibt es jetzt und wir fahren ihn für euch! Im kleinen Maßstab 1zu32 liefert Carrera den D&W Capri der Gruppe5 aus. Das zweifarbige Gerät gefällt optisch wie technisch sehr gut und Fans dieser Rennlegenden kommen nicht daran vorbei. SRC geht in die nächste Runde. Der heiß ersehnte Lucky Strike McLaren M23 ist zu haben. Wie immer limitiert in begrenzter Stückzahl und hervorragend gut und schön gemacht, wie man es sich wünscht. Ein Muss für jeden Formel1 Fan der frühen 70er. NSR hat zwei Jahre nach seiner Ankündigung den Mercedes AMG GT3 als Testcar auf die Strecke geschickt. Das puristische Gerät dreht kraftvolle Runden und bietet die aktive Auseinandersetzung mit dem einstellbaren Fahrwerk und den hochwertig gefertigten Technik-Komponenten. Parallel dazu liefern die Italiener ein Feuerwerk an Designversionen aus, die bewährte Startfelder im modernen wie im klassischen Segment erweitern. Da ist für jeden etwas dabei: Ford MKIV, Porsche 908/3 jetzt mit Finnen am Heck. Corvette C7R, Mosler MT900R, zwei Martini Porsche 997GT3. Kurz vor Redaktionsschluss flatterte eine interessante Pressemitteilung ins Haus: Carrera wurde verkauft, an einen Riesen mit Sitz in München, der u.a. auch Revell im Portfolio hat. Spekulationen wie was künftig sein wird wollen wir nicht kommentieren, weil das schlichtweg nur die Verantwortlichen Menschen hinter den Kulissen wissen. Wir warten ab und werden sehen, wie sich die Marke weiter entwickeln wird. Eines ist klar, es wird weiter gehen.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.43!

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

Was ist da los?

Onlineshops und Informationspflicht

Rennen

Carrera Profi Liga

Tracktests

Rundstrecke:

- *Porsche Carrera 6 ZDF*
- *Ford Capri D&W*
- *Porsche RSR Martini – weiß oder silber?*
- *Klassiker: Ford MK IV Camel, Porsche 908/3*
- *Mosler MT900R*
- *Corvette C7R*
- *AMG GT3 von NSR – er ist da!*

Jim´s Universum

Vielen Dank für die Messe Ausgabe. Ich freue mich jedes Jahr aufs Neue über den Messerundgang aus dem Blickwinkel der Jim Hunt Redaktion. Verlässlich und objektiv setzt ihr die Neuheiten aus Nürnberg professionell in Szene. Das macht Lust auf mehr. Mehr Slotcars und mehr Neuheiten für mein Hobby. Bitte hört nie auf dieses geniale Magazin zu machen.

Ludwig Bauerbronn, e-mail

Es freut mich, dass es regelmäßig schön inszenierte Jim Hunt Magazine Bilder auf facebook und instagram gibt. Ihr zeigt der Welt, wie man Slotcars mit echter Leidenschaft fotografiert.

Karim Verdun, e-mail

Dankeschön für die erfrischenden Testberichte. Die gelungene Mixtur aus Information und Unterhaltung macht das Lesen kurzweilig und interessant zugleich. Dazu diese wunderschön gemachten Fotos. Und alles kostenfrei! Unfassbar toll. Weiter so!

Paul Schmid, e-mail

Paintbox. Verständlich, dass sie nicht in jeder Ausgabe frisch lackierte Autos zeigen können. Der Aufwand ist sicher nicht zu unterschätzen. Ich freue mich jedes mal, wenn sie selbst lackierte Konzepte vorstellen. Verstehe aber auch, dass die nicht in jeder Ausgabe drin sein können. Wünsche ihnen eine gute Balance bei der Themenwahl. Sie machen das seit Jahren ausgewogen gut. Vielen Dank für dieses ruhelose Engagement!

Julian Hocke, e-mail

Die Carrera DTM Story über die drei Marken Audi, BMW und Mercedes hat mir sehr gut gefallen. Wunderbare Bilder!

Thorsten Gnad, e-mail

CanAm Thunderslot

Geniale Zeitreise in die Welt der großvolumigen Maschinen aus der CanAm. Seit Revell keine Slotcars mehr produziert wurde es etwas ruhig um diese Wagenklasse. Schön von Thunderslot, dass sie diese klassischen Boliden in einem technisch hochwertigen Setup auf den Markt zu bringen. Ihr Testbericht und die tollen Fotos, eine perfekte Zeitreise in diese Ära des Motorsports.

Janis Grundler, e-mail

Herzlichen Dank für die bis ins kleinste Detail bedachte Fotogeschichte zu den 908er Porsche von NSR. Die bezaubernden Bilder sehe ich mir immer wieder an, weil sie so schön sind. Es ist großes Kino, dass Jim Hunt Magazine selbst Designversionen von bekannten Autos mit so viel Liebe zum Detail fotografiert und dem Leser darbietet. Während andere ein „copy and paste“ Bild vom Hersteller zeigen, macht ihr eigene Bilder, die den neuen Wagen aus allen Blickwinkeln zeigt. Dazu eine wunderbare Landschaft und Strecke dazu, ein außergewöhnliches Format. Bitte weiter so! Respekt.

Fabio Terzio, e-mail

Mini Morris 1:24 von BRM, ein außergewöhnlich schönes Slotcar. Danke fürs Vorstellen und die scharfen Technik- und Detailbilder. Ich habe mir gleich einen geholt und bin begeistert. Alles, was ihr geschrieben habt, stimmt hundertprozentig. Das nenne ich ein „echtes“ Magazin.

Klaus Frommer, e-mail

Jim´s Universum

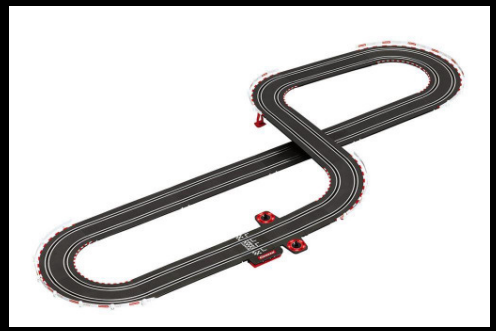
Jim Hunt Magazine®

Carrera startet in die Formel-1-Saison:
Nachwuchspiloten trainieren mit Carrera

Am 17. März startete die Formel-1 startet in die neue Saison. Motorsport-Fans auf der ganzen Welt fiebern mit, wenn die Piloten der Königsklasse beim Auftakt im Australischen Melbourne Vollgas geben. Neben den beiden Kontrahenten Sebastian Vettel und Lewis Hamilton steht auch der Red Bull Pilot Max Verstappen in den Startlöchern, wenn es um Sieg oder Niederlage geht. Und auch in den eigenen vier Wänden geht es an der Formel-1-Strecke im kleinen Maßstab ordentlich zur Sache, denn die Carrera GO!!! Sets bieten jede Menge Racing-Action mit den Stars der Formel-1. „Race to Win“ heißt es, wenn Sebastian Vettel im Ferrari SF71H auf Max Verstappen in seinem Red Bull Racing RB14 trifft. Der Name ist Programm: diese starken Boliden müssen auf der superschnellen 4,3 Meter langen Strecke des Carrera GO!!! Sets mit Highspeed-Geraden alles aus sich herausholen. Nur wer am Handregler Geschick, Speed und Durchhaltevermögen beweist, hat sich den Titel des Carrera Champions verdient.

Noch mehr Formel-1-Action gibt es mit dem Carrera GO!!!-Set „No Limits“, hier treten die beiden F1-Superstars Sebastian Vettel und Lewis Hamilton zum Duell gegeneinander an. Wer der Schnellste ist, entscheiden die Kids zu Hause am Handregler, wenn Sie durch den Looping und die Steilkurve düsen. Doch Vorsicht: Engstelle und Kreuzung bieten zahlreiches Crash-Potential auf der spektakulären 8,9 Meter langen Rennstrecke. Eins ist jedoch sicher – bei Carrera gibt es maximales Formel-1-Feeling in den eigenen vier Wänden. Carrera wünscht allen großen und kleinen Formel-1-Stars eine spannende Saison.

Weitere Informationen finden Sie unter carrera-toys.de



The Formula Lucky one!

SRC McLaren M23

Seit seinem Debüt vor ein paar Ausgaben kommt nun der lang ersehnte Formel 1 Klassiker in der optisch bestechenden Lucky Strike Lackierung...

McLaren M23

SRC hat mit dem M23 von Denny Hulme die Messlatte sehr hoch gelegt. Nun kommt der heiß erwartete Klassik F1 im Lucky Strike Look. Die Formen und Farben sprechen für sich. Ein wunderbarer Wagen und die Tatsache, dass es ihn in zwei Konzeptionen geben wird, erweitert seinen Einsatzbereich ungemein. Diese Version ist für den Ästheten gedacht. Wunderbar wieder gegebene Details und eine hervorragende Dynamik auf der Strecke lassen keine Wünsche offen. Wer aber dennoch mehr wünscht, der kann auch eine Chrono Version ordern. Alufelgen hinten, ein leichteres Cockpit und mehr Punch für Rennen stehen auf der Haben Seite. Optisch geht der hier mehr in die Tiefe...

Am Kurvenausgang aufs Gaspedal und schwarze Striche malen: McLaren F1 von SRC glänzt auf der Strecke mit einem tollen Fahrverhalten, wenn man seine Mechanik gut einstellt. Details gibt es auf äußerst hohem Niveau. Es ist das pure Herzblut und Leidenschaft, die man an allen Ecken und Enden wie im Cockpit sehen kann. Hier haben Leute gebaut, die ihre Slotcars wirklich lieben.

McLaren M23

Die No.23 fuhr am 30 März 1974 beim Grand Prix von Südafrika. Der Fahrer Dave Charlton ging als lokaler Gaststarter ins Rennen. Er war dort kein Unbekannter, denn Dave gewann von 1970 bis 1975 sechsmal in Folge die Südafrikanische Formel1 Meisterschaft. Im privaten Team Scribante Lucky Strike Racing setzte er den McLaren M23 mit einem Cosworth DFV 3.0 V8 Motor ein. Daher war es naheliegend ihn auch einmal bei einem Formel1 Weltmeisterschaftsrennen zuzulassen. Auf Startplatz 20 nahm er das Rennen auf und kam als 19ter ins Ziel. Carlos Reutemann auf Brabham Ford gewann. Zweiter wurde Jean-Pierre Beltoise auf BRM. Dritter Mike Hailwood auf McLaren Ford. Stuck landete seine March Ford auf dem 5. Platz. Lauda auf Ferrari fiel mit defekter Zündung aus...

Die lenkbare Vorderachse wird über den L-Kiel angesteuert. Leichtlauf Service kann nötig sein.

McLaren M23

Regazzoni´s Ferrari fiel durch Öldruckverlust aus. Ickx mit Bremsendefekt. Hunt durch eine kaputte Kraftübertragung. Charlton fuhr den McLaren 1974 und 1975. SCR hat den wunderbar gemachten Formel 1 Wagen hervorragend in Szene gesetzt. Optisch wie technisch ein stilvolles Ambiente. Hat man sich erst mal ins Cockpit gesetzt, möchte man nicht mehr aussteigen.

Die Gewichtsverteilung eines Monoposto ist mit nichts zu vergleichen. Straßenlage, Beschleunigung und Bremsen bilden eine tolle Symbiose und die verdammt breiten Reifen der damaligen Zeit lassen keine Wünsche in Sachen Grip offen. Der McLaren zieht mächtig los und die über den Leitkiel gekoppelte lenkbare Vorderachse bringt tolle optische Pluspunkte.

Der Motor mit aufwändig gestaltetem Fächerkrümmer. Die Auspuff Anlage ist die Hürde beim Zerlegen des F1. Sie muss dazu unter der Hinterachse durchgefädelt werden. Anfangs etwas undurchschaubar, aber es ist machbar! Ruhige Hände, feinfühlige Finger sind gefragt.

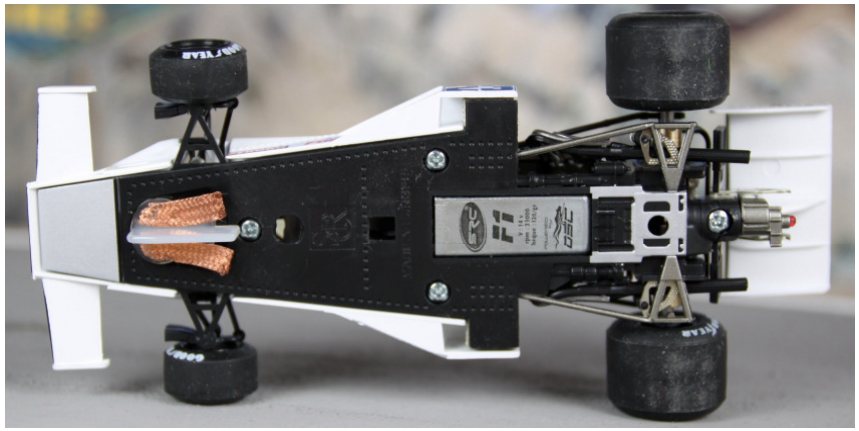
McLaren M23

Sie hat sogar die beiden Schnorchel zur Kühlung der Bremsen dran. Die filigrane Aufhängung ist nichts für ungeübte Fahrer, die noch die Ideallinie suchen. Aber für solche Leute gibt es auch keinen Formel1 Wagen. Man sollte schon wissen, was man tut, legt man mit dem McLaren los. Die Hinterachse dreht einwandfrei in Messinggleitlagern. Der Ausbau des Magneten ist möglich, allerdings muss man sich wirklich Zeit nehmen und umsichtig arbeiten, möchte man den schönen Klassiker wieder zusammenfügen, wie er sein sollte.

Zauberhafter Grip: die Good Year Slicks krallen sich mit maximaler Aufstandsfläche in den Untergrund und katapultieren mich dynamisch nach vorne. Bremsen: der Gurt hält mich im Sitz.

McLaren M23

Viele filigrane Details sind perfekt wieder gegeben. Der Motor ist als kompaktes Element direkt hinter dem Fahrer schwerpunktgünstig tief eingebaut. Aus dem Ford V8 Mittelmotor winden sich die beidseitigen Vierfächerkrümmer zu den Flammrohren nach hinten. Elegante Fotoätzteile bilden die Aufhängung des Heckflügels. Federbeine hinten, das Getriebe, alles ist da, was man entdecken möchte und darf. Es muss sehr viel Spaß gemacht haben, damals so einen Wagen im Rennen zu fahren. Heute macht es Spaß, den SRC McLaren zu bewegen. Damals war die Formel 1 gefährlich, aber der Sex sicher. Heute ist das umgekehrt. Muss jeder selbst entscheiden, welche Ära besser gefällt. Meine Entscheidung ist längst gefallen...



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

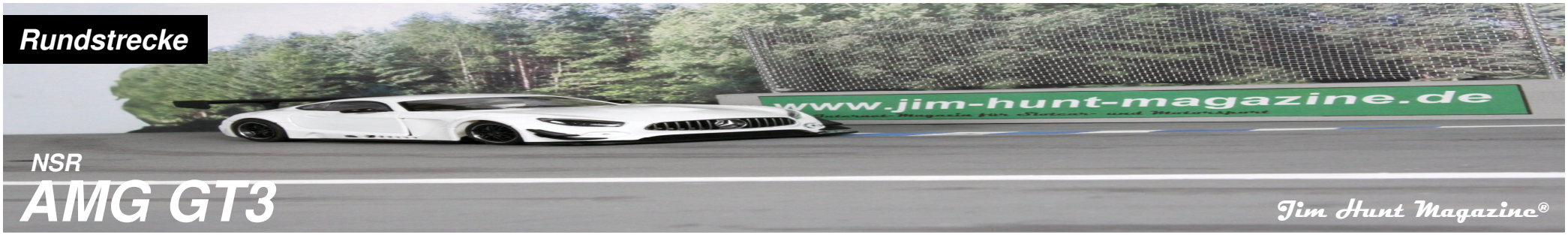
SRC

SRC03602 Peugeot 205 T16

NSR

AMG GT3

Jim Hunt Magazine®

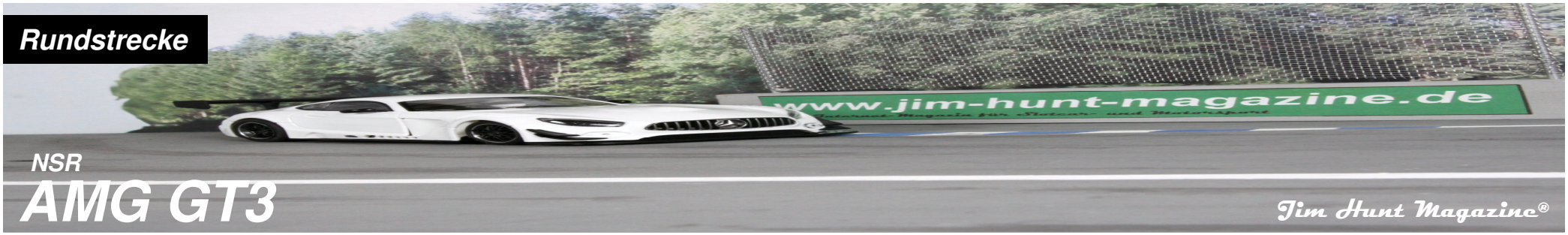


NSR

AMG GT3

Er ist da! Ja, er ist endlich da. Vor zwei Jahren war er der Star am roten NSR Messestand in Nürnberg: nur als Hochglanz-Plakatversion. Aber schon die erste Ankündigung des aktuellen Mercedes AMG GT3 machte von vorne herein klar, dass es ein Knaller werden wird und muss. Sobald die italienische Hochleistungsmarke NSR Autos baut, liegt die Messlatte eben sehr hoch. Die Leistungsfähigkeit steht wie immer im Vordergrund. Die Optik stellt sich etwas hinten an, aber sie wird nicht vernachlässigt. Im Gegenteil. Die Karosse ist echt schön gemacht. Die vorderen Kotflügel haben jeweils sechs Lamellen als Lüftungsschlitze. Seitliche Kiemen schaufeln die warm geschwängerte Luft von den Bremsscheiben aus den vorderen Radhäusern. Die Seitenschweller haben jeweils sechs Lüftungsöffnungen, bevor beidseitig in Loch sieben die ovalen Auspuff Flammrohre auf Fahrerhöhe die Bodengruppe verlassen. Der charakteristisch brutale AMG Sound wird von ihnen perfekt intoniert. Der Kühlergrill ist offen. Seine weiten Öffnungen sind nicht nur ein optische Highlight, sie schaufeln frischen Fahrtwind zum Motor, was zu seiner Kühlung beiträgt. Besonders bei langen Renndistanzen ein technisch interessantes und sinnvolles Feature.

Nehmerqualitäten: Der GT3 Flügel ist perfekt in die Linien des Bodys integriert. Breit kauert der AMG auf der Rennstrecke und liegt souverän.



NSR

AMG GT3

Ein solider Frontspoiler, vier Flaps seitlich am Bug und der integrierte Heckflügel machen vieles mit. Die beiden Seitenspiegel auch. Der Fahrer greift vom Schalensitz aus bestimmend ins Volant und kann sich sicher fühlen, denn ein kompletter Käfig sowie ein Feuerlöscher sind für den Ernstfall mit an Bord. Das geringe Leistungsgewicht, der niedrige Schwerpunkt und eben die präzise Mechanik unter der leichten Hülle bilden ganz klar die leistungsstarken Parameter des NSR AMG GT3 ab. Die erste Auskoppelung des neuen Renn-Benz ist eine reine Testversion, die vorerst nur im monochromen Weiß oder Gelb zu haben ist. Es werden weitere Farben kommen bis es an die bunten Rennversionen geht. Das in der Slot Szene übliche Prozedere, das viele Hersteller nutzen: erst die blanke Testversion zum Einstieg, dann bunte Rennversionen. Das Konzept funktioniert, viele wollen ihn gleich haben, fahren, mitreden. Erster sein. Auch an der Kasse. Denn letzten Endes müssen sich Formen finanzieren, was sie auf diese Art und Weise tun. Bedenkt man: es dauerte zwei Messen, also zwei Jahre, bis der Wagen zu haben war. Das alleine erklärt, welcher immense Aufwand hinter den Kulissen abläuft, bis so ein Projekt auslieferungsfertig umgesetzt ist. Die NSR GT3 Klasse erhält mit dem AMG Zuwachs. Die in die Jahre gekommenen

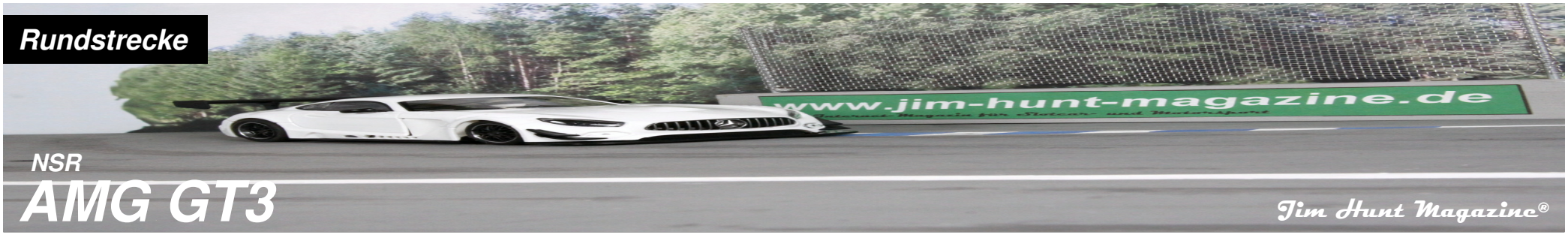
Solider Leichtbau ohne auf Details zu verzichten. Am AMG GT3 ist alles dran was er braucht und es hält, wenn es ins Rennen geht.

NSR

AMG GT3

Porsche 997 laufen immer noch zuverlässig. Dazu die beiden Corvetten, die etwas „ältere“ C6 und die noch aktuelle C7R. Dann gibt es noch den BMW Z4 und natürlich den britischen Aston Martin Vantage, der so nicht genannt werden darf. Dazu reiht sich nun der AMG ein. Das Feld der leistungsstarken Geräte bei NSR wächst und wächst. Sowohl Form- wie Designvarianten bilden eine große Familie an GT3 Fahrzeugen für bunte Startfelder und unterschiedliche Vorlieben. Jeder Wagen hat seinen eigenen Charakter, der sich aus unterschiedlichen Abmessungen und Gewichtsverteilungen ergibt. Bisher hatten diese Wagen einen ausklappbaren Schwingarm im Chassisboden eingelassen, der dem Leitkiel mehr vertikalen Weg ermöglichte. Wenige nutzten das Potential und fixierten den Schwingarms mit der dafür vorgesehenen Schraube. Grund: die potenten NSR fahren eher selten auf ruppigen Pfaden. Ausnahme waren die ersten 997 Rallye Porsche. Beim AMG hat man auf dieses Leitkiel Gadget nun komplett verzichtet. Unter ihm ruht eine aufgeräumte Grundplatte, darin dreht ein Leitkiel mit einem etwas längeren Schaft und gut ist es. Funktioniert? Klar, es funktioniert! Ins Chassis ist das rote, etablierte Dreipunkt-Antriebshalter-Konzept integriert. Über drei Schrauben lässt sich seine die Entkoppelung vom Hauptchassis einstellen. Dazu gibt

Viele Kühlöffnungen am AMG zur perfekten Klimatisierung des luftgekühlten Aggregats, wenn es unter der Haube heiß zu geht. Langer Radstand und einstellbare Spur liefern kultivierte Laufruhe.



NSR

AMG GT3

es noch die beiden Karosserieschrauben, die sich lösen lassen. Die AMG Karosse liegt auf dem Chassis komplett auf, so dass sich beim Lösen der beiden Steher Schrauben nicht nur ein besseres Fahrverhalten ergibt, sondern leider auch etwas mehr Geräuschkulisse, wenn man die Entkoppelung des Aufbaus zu optimistisch vorantreibt. Die Vibrationen sind hörbar und klingen nicht so toll, wie ein AMG auf der Strecke klingen soll. Es ist so ein Ding, das Einstellen des Benz. Damit er wirklich gut liegt, ist etwas Zeit und Geduld bei der Setup Findung gefragt. Die Vorderachse lässt sich mit den vier mitgelieferten Madenschrauben von oben und unten präzise in der Höhe abstimmen. „Ohne“ kratzt der Bug am Boden, die Achse taucht zu tief ein. Die neutrale Einstellung - das Chassis vorne und hinten gleich hoch eingestellt - nehmen wir als erste Ausgangsposition zur Feinabstimmung. Der Leitkiel liegt sauber auf, alles passt. Nun geht es an die Entkoppelung. Auf der Carrerabahn mit Serienslicks unterwegs liegt der AMG am besten, wenn die hintere Karosserieschraube etwas mehr aufgedreht wird als die Vordere. So bleibt er am Kurvenausgang länger in der Spur, wenn man ihn ordentlich am Limit peitscht. Mit dem kraftvollen King 21 Evo Anglewinder Aggregat hat das Konstrukt aus Chassis, Antriebskomponenten und Reifen echt zu

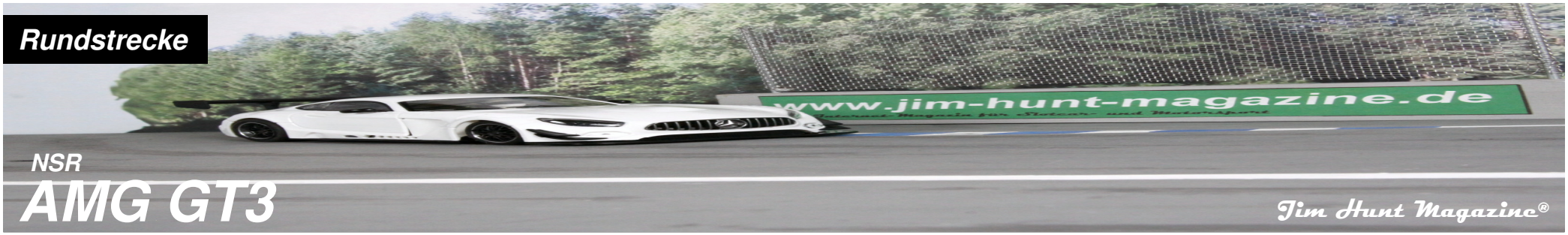
Nach der Setup Findung geht der AMG GT3 souverän ums Eck: links oder rechts, großer oder kleiner Radius, öffnend oder schließende Kurve...

NSR

AMG GT3

tun. 350gcm Drehmoment wuchten den AMG heftig nach vorne, allerdings muss die Kraft auch umgesetzt werden. Auf Geraden kein Ding. Sein langer Radstand lässt ihn dabei souverän gleiten. Unauffällig zieht er hierbei sein Ding durch. Anders ist es in Kurven. Besonders hier – wie erwähnt - braucht der AMG eine ausgeklügelte Abstimmung, um am Kurvenausgang souverän auf der Ideallinie zu bleiben. Andernfalls kommt beim harten Beschleunigen das Heck und wertvolle Zeit bleibt auf der Strecke liegen. Die maximale Drehzahl von 21400 Touren sollte man direkt am Kurvenausgang wirklich nicht gänzlich ausreizen.

Das geht auch bei einem echten Rennwagen nicht, außer man hat elektronische Tricks an Bord. Klar wir fahren ohne Magnet, weil uns die Erdanziehungskraft und die Magnetwirkung des Motors genügt. Wir tanzen gerne am Limit und möchten es mit dem AMG wie mit allen anderen Autos wissen. Was tut sich im absoluten Grenzbereich? Was passiert, wenn man ihn absolut ausreizt? Hier zeigen sich Stärken und Schwächen im Fahrwerk, in der Balance und bei den Reifen. Dann heißt es gegensteuern. Erst mit dem Gaspedal. Später in der Box mit den technischen Kniffen, die man drauf haben muss, um den Wagen für die schnelle Hatz am Limit zu kultivieren. Fährt man den AMG moderat flott durch Kurven, ist das alles kein Ding. Dies steckt er locker weg. Und klar: es kommt auch darauf an, welchen Regler man fährt. Bei derartigen Hochleistungswagen spielt das Fingergaspedal eine sehr entscheidende Rolle. Old School mechanisch mit 35 Ohm, damit ging es recht gut kontrollierbar bei den von NSR empfohlenen 12 Voltan im Tank ums Eck.



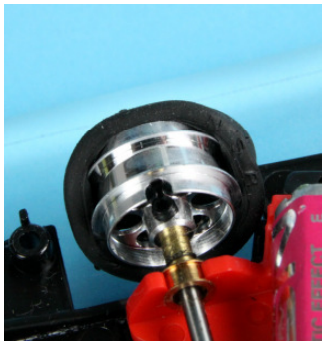
NSR

AMG GT3

Mit einem elektronischen Regler oder anderen einstellbaren Teilen lässt sich das Potential des starken Aggregats noch viel präziser ausreizen. Der Grip der Serienslicks ist hervorragend. Sie krallen sich durch ihr flexibles Luftpolster, mobilisiert durch ausgefräste Stegfelgen, hervorragend in den Untergrund. Die Reifen öfter mit Klebeband vom störenden Pickup befreien und es geht mit einem sauberen Strich gelassen durch alle Kurvenradien. Fährt man den AMG komplett pur, also ohne Bleitrimmung, muss man sich mit einer kleinen Balance typischen Angelegenheit vertraut machen: Bremst man spät in Kurven, zeigt sich ein brutaler Lastwechsel am Scheitelpunkt. Das Heck kommt. Schuld ist das Gewicht des mächtigen Longcan Anglewinders. Wie bei einem echten Mittelmotorwagen ist dann nichts mehr zu machen, wird man davon zum ersten Mal überrascht. Weiß man das, lässt sich dagegen durch rechtzeitiges Anbremsen vor der Kurve agieren. Durch Herantasten lässt sich die maximale Kurvengeschwindigkeit des AMG erfahren.

Mit Trimmblei im Bug - als Ausgleich zum Motorgewicht hinten - lässt sich diese Unart regulieren und es kommt insgesamt mehr Laufruhe ins GT3 Konzept. Rennfahrer müssen sich ohnehin ans Reglement der jeweiligen Serie halten und daher sei das nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Wer möchte oder darf, kann. Man muss aber nicht. Die vordere Spur ist mit roten Spacern im Vergleich zur Hinterachse etwas weit innen liegend eingestellt. Mit dünnen U-Scheiben lässt sich mehr Spurbreite realisieren, die den Benz noch besser in schnellen Kurven abstützt. Wie üblich sind alle Felgen aus Alu und verschraubt, was das Einstellen der Spur zur leichten Fingerübung macht. Die 1,3er Madenschrauben sind solider als die der Konkurrenz. Mit dem passenden Tool eine feine Sache, weil sie nicht so leicht ausnudeln, wie die bei den serienmäßigen slot.it. Unter dem Strich ist der AMG GT3 von NSR ein leistungsstarker Rennwagen mit viel Potential in dieser Rennklasse. Für welchen Wagen man sich aus diesem Segment entscheidet hängt nicht nur von den Vorzügen des jeweiligen Konzepts ab. Es ist eine reine Bauch Entscheidung. Wer auf Mercedes steht wird einfach keinen BMW fahren und auch keine Vette und keinen Aston. Wer markenoffen eingestellt ist, greift mal zum AMG, denn er ist nicht nur schnell wie die Sau, er sieht auch verdammt gut aus. Wir freuen uns auf die bunten Rennversionen, die mit der Zeit kommen werden. NSR hat einen guten Ausgangsjob gemacht. Jetzt liegt es an den Schraubern, die den Wagen rennfertig aufbauen. Und an den Piloten, die ins Volant greifen. Denkt an das potente AMG Motorengeräusch. So muss es im Kopf klingen, wenn man souverän ins Rennen geht.

350gcm bei 21400 U/min: Druck in allen Lagen. Longcan Anglewinder im entkoppelten roten Dreiecks Antriebshalter. Kalibrierte Achsen, Alufelgen, Metallgetriebe und klar: alles ist verschraubt und austauschbar zur Feinabstimmung daheim, die Clubbahn und ganz klar für Rennen.



Gelochte Hohlsteg Alufelgen: Präzision mit Luftkissen, das Gewicht spart und Grip spendiert.

Wo ist Det?

Als Kind liebte ich die
ZDF Mainzelmännchen
und meinen allerersten eigenen

Porsche Carrera 6

Jim Hunt Magazine®

Porsche Carrera 6

Jim Hunt Magazine®

1966 zog ein Wandel ins Reglement der FIA ein. Vorher waren Rennwagen äußerst schwierig zu bedienende Geräte: Schalten und Bremsen war schon eine haarige Sache, die nur erfahrene Rennfahrer beherrschten. Den neuen Porsche Carrera 6 konnte nun jedermann fahren. Die Homologation war immer schon eine markante Hürde für Fahrzeughersteller im Motorsport. Vor 1966 galt bei den Gran Tourismo Wagen die Mindestzahl von bisher 100 gebauten Wagen pro Jahr. Nun hieß die neue Hausnummer 500 Stück pro Jahr. Das ist eine enorme Steigerungsrate. Parallel dazu schuf die FIA die neue Sportwagen-kategorie. Dafür verlangten die Regeln mindestens 50 gebaute Wagen pro Jahr. Erklärtes Ziel war damit die Markenweltmeisterschaft auszutragen. In die Kategorie fiel der 906er, intern Carrera 6 genannte Porsche. Er hatte Seitentanks und lief auf 15 Zoll Rädern. Der Neue wurde zielgerichtet für den Rennsport konstruiert...

Der Porsche Carrera 6 und die Mainzelmännchen waren Helden meiner Kindheit. Die Neuauflage dieses besonderen Kamera Autos weckt Erinnerungen an niemals vergessene Tage...

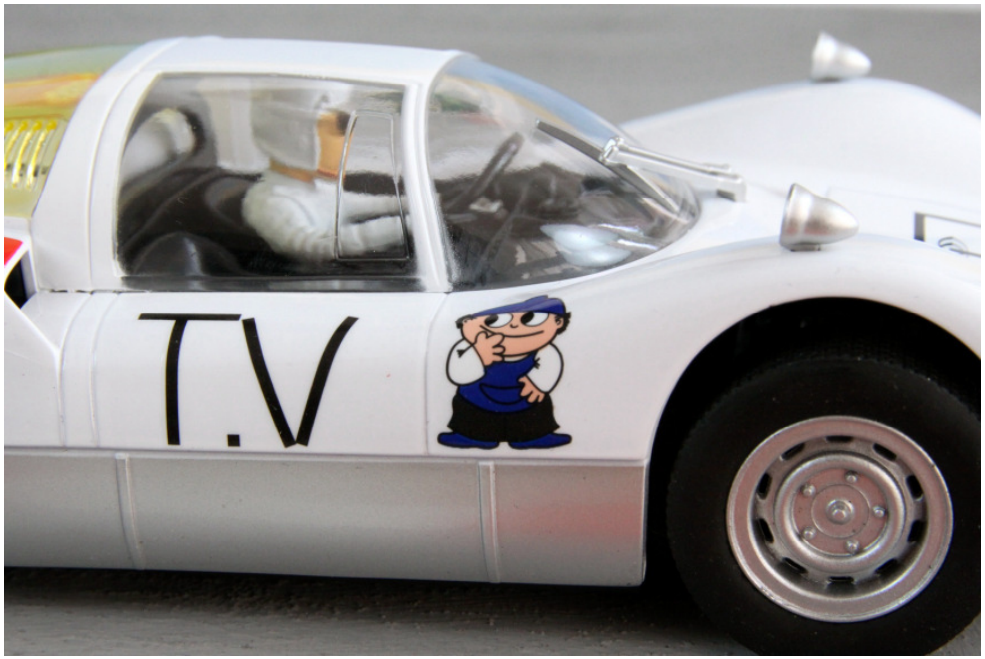
Porsche Carrera 6

Er brachte dank Rohrrahmen leichte 650 Kilo auf die Waage. Mit diesem Gewicht wurden die 210 PS des Zweiliter Motors mit scharfer Doppelzündung spielend fertig. Bei 8000 Touren Drehzahlmaximum mutierte der Carrera 6 zur Waffe. Er rannte bis zu 280 km/h schnell und spurtete ja nach Übersetzung von Null auf Hundert in knapp unter 6 Sekunden. Der Sound in dieser Maschine war beeindruckend. Radio an Bord war nicht nötig. Die brachiale Symphonie des Mittelmotors war überzeugend genug, um die Gänsehaut sowohl im Cockpit als auch außerhalb zu aktivieren und erhalten. Apropos Cockpit. Das Karosserie Design ist bis heute beeindruckend. Die Aerodynamik wurde durch eine sehr schlanke Kanzel, die sich nach oben hin verjüngt strömungsgünstig gestaltet. Um die Angriffsfläche des Fahrwinds möglichst gering zu halten, bewegt sich der Carrera 6 (mit nur 98 cm) knapp unter einem Meter über der Strecke. Damit man überhaupt einsteigen

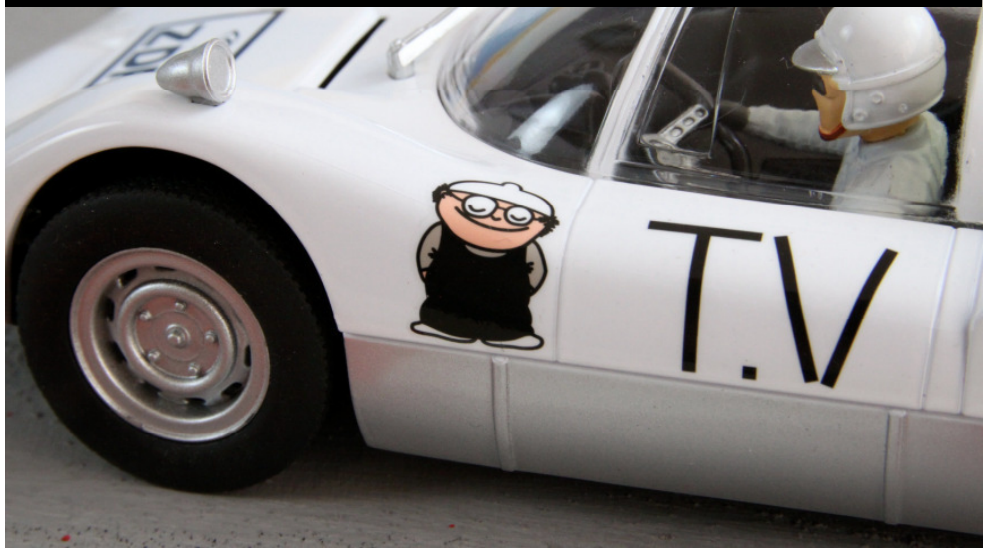
Wir hatten Mickey Mouse, Donald Duck und schwarzweiß Fernsehen mit drei Programmen. Das reichte, um glücklich zu sein. Dann kam Farbfernsehen, ein echter Hammer! Das ZDF brachte zwischen Vorabend Werbespots bunte Zeichentrick Kurzfilme mit den Mainzelmännchen. Beim Schaufenster am Donnerstag kam einmal im Monat ein längerer Kurzfilm mit Det, Edi, Anton und Co. Keiner hatte 1000 Programme rund um die Uhr. Niemand glotzte vor 17 Uhr! Manchmal vermisse das Testbild und meine Freunde.

Porsche Carrera 6

kann, war es nötig ihm leichte Flügeltüren zu bauen. Das Reglement verlangte wie auch später beim Porsche 917K einen Kofferraum. Während der bei der Le Mans Maschine hinten seitlich zweigeteilt sitzt, ist der Kofferraum beim Carrera 6 vorne. Warum so ein Wagen einen Kofferraum braucht... Ich befürchte, damals bei der FIA haben sie es mit dem Absinth total übertrieben und kamen daher auf derart sinnfreie Ideen. Die Eingangs beschriebenen Defizite in der Bedienung von Rennwagen war ab dem Carrera 6 Geschichte. Der Wagen fuhr und fährt sich sehr leicht. Eigentlich kann ihn so gut wie jeder, fast jeder fahren. Das Schalten geht dank eines voll synchronisierten Fünfgang Getriebes einfach. Die Übersichtlichkeit in der Kanzel ist ein weiterer Trumpf für den 906. Der Fahrer findet sich gut zurecht und kann den Wagen sehr präzise durch Kurven lenken. Viele Rennfahrer holten sich so einen Wagen, der schnell zum Maß aller Dinge wurde. Er gewann die 1966er Targa Florio. Er landete auf Platz 4 in Sebring, direkt hinter deutlich potenteren Ford GT40 MK II mit jeweils sieben Litern Hubraum. In Le Mans belegte er wieder hinter den drei 7 Liter Monstern von Ford die Plätze 4 bis 7. Auch bei mehreren Läufen zur Berg Europameisterschaft zeigte der 906 Erfolge. Ab 1967 wurde er überwiegend von Privatfahrern eingesetzt. Es gab erneut den Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans wie den 1000km von Monza und den 1000km am Nürburgring. Genau hier kam das ZDF Fahrzeug zum Einsatz. Jetzt bringt Carrera ein ganz besonderes Schätzchen.



An den Flanken des Carrera 6 sind Mainzelmännchen angebracht. Jedes hatte einen besonderen Charakter, der durch den Trickzeichner toll gespiegelt wurde. Wo ist Det? Ich als Experte weiß es, sage es aber nicht!



Porsche Carrera 6

Einen Kamerawagen, den das ZDF für live Übertragungen vom Werk erhielt, um ihre damals noch sehr großen und schweren Kameras im Renngeschehen platzieren zu können. Die beiden Rennfahrer und zugleich Journalisten Rainer Günzler und Paul Frère fuhren diesen Wagen mitten durchs Feld bei den 1000km auf dem Nürburgring. Der Werkswagen mit der Motornummer 906 111 und der Getriebenummer 906 107 ist heute komplett restauriert und im Besitz des Porsche Werksmuseums. Eine wunderbare und interessante Geschichte. Eine Kamera von heute passt in eine Hosentasche...

Ein wunderbarer Wagen in einer ausgezeichnet schönen Formensprache: der Carrera 6 ist bis heute ein Wunderwerk der Rennsport Historie. Seine Form, sein Design und sein Klang lassen ihn niemals unattraktiv werden. Als ich noch klein war, wünschte ich mir so einen in ganz groß. Mein Vater erfüllte mir den Traum und kaufte mir eine Carrera Bahn 124 mit einem Porsche Carrera 6 und einen Ferrari Dino. Es ging richtig ab an der Bahn. Meine erste Tuning Maßnahme waren helle Moosgummi Reifen. Der vierfach einstellbare Trafo war eine Wucht. Ich habe alles heute noch, es funktioniert!

Porsche Carrera 6

Jim Hunt Magazine®

Rückblick 70er Jahre

Verdammt lang her! Der Carrera 6 aus meiner Kindheit hat sehr viele harte Rennen hinter sich. Mit der Zeit kamen optische Tuningmaßnahmen mit Revell Farben, Pinsel und Decals hinzu. Er läuft immer noch! Einzig die Reifen habe ich vor Jahren erneuert.

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 !

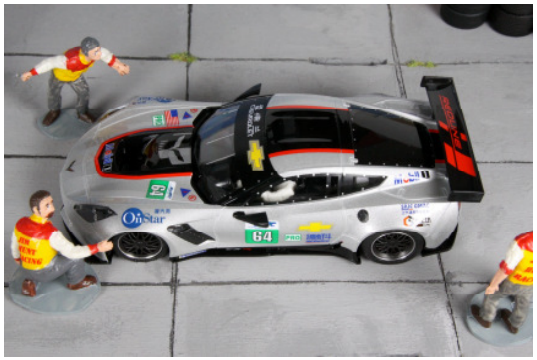
myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

CHEVROLET

C7R CORVETTE

Jim Hunt Magazine®

Designversion



CHEVROLET

NSR ballert eine neue Vette raus. Die Optik steht über den Dingen, die Performance sowieso...

C7R CORVETTE

FORD CAPRI
GRUPPE 5

Designversion

FORD CAPRI

GRUPPE 5

Der D&W Capri ist für viele die schönste Version. Carrera hat ihn!

www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32

www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

PS: Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager.

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de|

NSR legt seinen ersten Klassiker neu auf:
der Camel Look steht ihm richtig gut.

FORD MK IV

88

Designversion

Vor Jahren der erste NSR Klassiker: die Neuauflage ist perfekt gelungen.

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.

Jim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

© 2015 Jim Hunt Magazine®

Carrera Profi Liga 2019

Tim Hunt Magazine®

Oliver Ruppert - neuer Carrera Profi Liga Champion

Die besten Carrera Piloten aus Deutschland und Österreich trafen sich in der Carrera WORLD in Oberasbach, um in spektakulären Rennen den ultimativen Carrera Rennfahrer zu ermitteln. Oliver Ruppert aus Westerheim konnte sich in der Altersklasse über 18 Jahren in einem nervenaufreibenden letzten Rennen gegen die starke Konkurrenz durchsetzen und holte sich den begehrten Titel Carrera Profi Liga Champion 2019. Gefahren wurde im Maßstab 1:24 mit dem BMW M1 Procar „Team Castrol Denmark, No.101“ auf der großen Showbahn in der Carrera WORLD, die sich perfekt für superschnelle Rennen und Drifts eignet.

Fotos: Carrera

Carrera Profi Liga 2019

Tim Hunt Magazine®

An Spannung fehlte es in der Carrera WORLD nicht, nachdem der Startschuss gefallen war und die Finalisten ihr ganzes Können auf der über 70 Meter langen Carrera Event Rennbahn unter Beweis stellen konnten. Schon während der Qualifikationsphase an insgesamt 14 Tour-Stationen in Deutschland und Österreich ging es rasant zur Sache. Die Elite der Slotracer kämpfte mit vollem Einsatz um den Einzug ins große Finale. Insgesamt konnten sich 78 Teilnehmer aus den beiden Altersklassen über und unter 18 Jahren für das Finale qualifizieren und traten mit Unterstützung von Freunden, Familien und zahlreichen Clubmitgliedern zum großen Showdown an.

Fotos: Carrera

Carrera Profi Liga 2019

Tim Hunt Magazine®

Am Ende triumphierte Oliver Ruppert mit deutlichen 7,015 Sekunden Vorsprung vor seinem Rivalen Nico Schätzke in der Altersklasse über 18 Jahren. Auch in der Altersklasse unter 18 Jahren gab es einen glücklichen Gewinner: Noah Clemens konnte sich den Gesamtsieg sichern und ist nun frischgebackener Carrera Profi Liga Champion unter den Jüngsten. Neben Ruhm und Ehre durften sich die Gewinner sowie die Zweit- und Drittplatzierten außerdem über tolle Preise von Carrera freuen.

Fotos: Carrera

MOSLER

Salvatore Noviello

„Forever with us“ zu Ehren des verstorbenen NSR Firmengründers Salvatore Noviello ein roter Mosler MT900R. Eine wunderschöne Geste.

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

NSR bringt als dritte Version den Wagen mit Heckfinnen für die schnellen Geraden an der Sarthe.

PORSCHE

908 /3

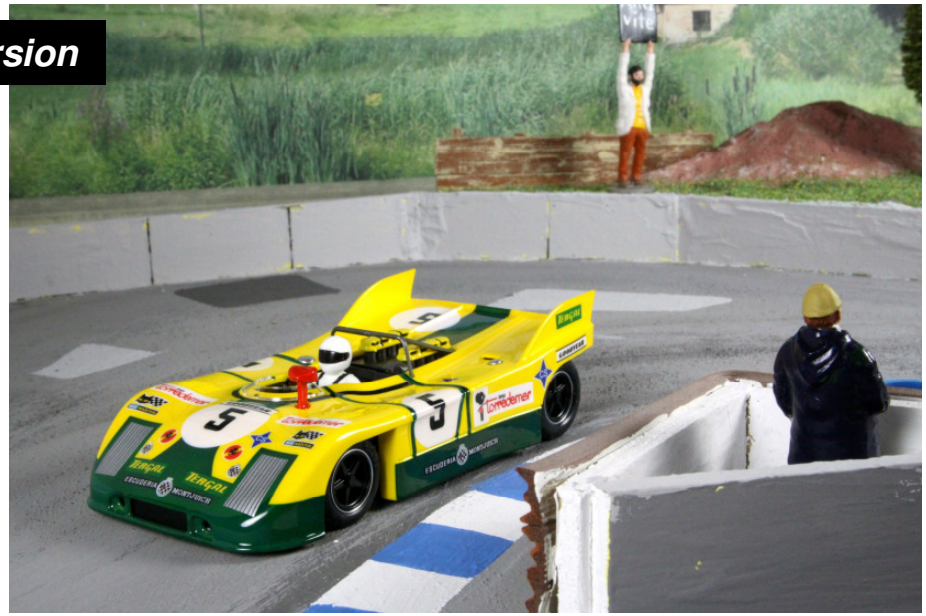
Le Mans 1972

Tim Hunt Magazine®

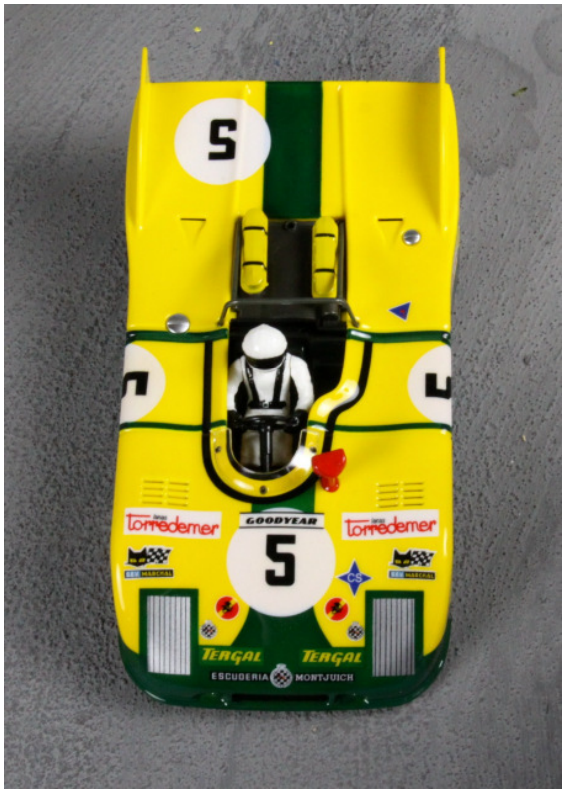
Designversion

PORSCHE

908 /3



Aktueller 908/3: seitliche Finnen, gelb grüner Tergal Look der Escuderia Montjuich aus Le Mans 1972. Ein heißes Ding von NSR.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

NSR 997 RSR – silber und weiß

MARTINI RACING

PORSCHE

MARTINI RACING

PORSCHE

NSR 997 RSR – silber und weiß

MARTINI RACING

PORSCHE

NSR 997 RSR – silber und weiß

Was ist da los?

Onlineshops und Informationspflicht

Online einkaufen gehört zum Alltag wie das Salz in die Suppe. Die Vorzüge liegen auf der Hand: schnell, bequem und zeitgemäß. Die Ware kommt per Bote, man muss nicht einmal das Haus verlassen. Keine langen Wege. Höchstens der Rückweg zur Post, falls die Ware nicht entspricht. Ansonst ist Online einkaufen eine wunderbare Sache. Wo Licht ist, gibt es auch Schatten. Wir wollen gar nicht auf das Aussterben des Einzelhandels eingehen. Bei uns im Slot Business gibt es kaum noch Händler, die von Laufkundschaft im Laden leben (können). Jeder marktfähige Händler bietet heute auch im Onlineshop an, damit Kunden bei ihm kaufen. Die Abwicklung läuft meist bequem ab. Meist! Auf der Website aussuchen. Je nach Struktur gestaltet sich das Einkaufserlebnis im Spektrum von softer Komfortzone bis Survival Parcours für ganz Harte. Es soll Onlineshops geben, deren Navigation erinnert an den Ho Chi Minh Pfad bei Nacht und der Hürden gespickte Dschungel hört nie auf. Mein Gott, das bequeme Volk meckert wirklich über jeden Mouse Click! Manchen ist schon ein bewegter Finger auf dem Touchpad zu viel Stress. Sie beklagen sich über zu wenig Komfort bei der Shop Software? Wann kommt endlich Sprachsteuerung? Bitte in allen Sprachen und Untersprachen. Also auch in exklusiven Dialekten soll alles reibungslos funktionieren. Sonst gibt's ne schlechte Bewertung. Als Kunde ist man schließlich König. Egal wie man spricht. Wann kommt das intuitive Bestellen? Per Gedanken Bluetooth viral bestellen? Man kauft Dinge, die man nicht braucht, aber denkt, dass man sie will. Das führt bestimmt zu interessanten AGBs. Reklamationen dann auch intuitiv oder doch besser schriftlich, fernmündlich? Egal, das wird schon mit irgendeiner App laufen...

Was ist da los?

Manche Shops bieten eigenartige Geschäftsgebaren. Also nicht der einfache Kaufprozess an sich, eher die begleitende Nachbetreuung kann durchaus verwirrend sein. Zuviel Coaching ist auch nichts. Denn nach jeder Bestellung wird man akribisch genau per Mail über den Versandstatus informiert: das sieht dann so aus:

#1 „Danke für Ihre Bestellung. Ihre Ware wird umgehend verschickt. Vielen Dank, dass sie bei uns eingekauft haben. Bitte vergessen Sie nicht, uns nach ihrem Einkauf zu bewerten.“

#2 „Danke, dass sie bei uns eingekauft haben. Unser super Mitarbeiter Pakl Shubser hat soeben Ihre Ware in Echtzeit aus dem Regal genommen und zum Versandtisch getragen.“

#3 „Mitarbeiter Pakl Shubser hat viel zu viel Paket-schnur verbraucht. Ihr Versandstatus hat sich geändert: Einen Bonus Moment in Bearbeitung.“

#4 „Ihre Ware wurde verpackt und wird in Kürze dem nächsten Versandzentrum übergeben.“

#5 „Das Versandzentrum kann aufgrund einer heftigen Unwetterwarnung nicht angefahren werden. Ihr Versandstatus hat sich geändert: Stürmisch in Bearbeitung“

#6 „Der Subunternehmer unseres Versandpartners hat leider die Hinterachse an seinem schrottreifen Kastenwagen verloren. Ihr Versandstatus hat sich geändert: Ihre Ware wird umgehend umgeladen und zurück ins Versandzentrum transportiert.“

#7 „Ihre Ware ist wieder im Versandzentrum angekommen und wird umgehend weiter geleitet.“

#8 „Ihr Versandstatus hat sich geändert: die Ware hat am Förderband Exit eine Extrarunde gedreht. Die Paketmarke wurde dabei beschädigt. Ihre Lieferung wurde in die beschauliche Steiermark nach Österreich fehlgeleitet.“

#9 „Ihre Ware ist nun wieder unterwegs zurück nach Deutschland und wird umgehend an sie verschickt.“

#10 „Am Wagen des österreichisch-ungarischen Subunternehmers hat haben sich aufgrund von Salzkorrosion Fahrgestell und Aufbau separiert. Ihr Versandtermin verschiebt sich kurzfristig.“

#11 „Ihre Ware wurde zurück nach Deutschland transportiert und im Fracht Zentrum Frankfurt neu geprüft. Der Versandstatus hat sich geändert: Ihre Ware wird umgehend versendet.“

#12 „Ihre Ware befindet sich im Zustellfahrzeug: wir denken, dass die neue Hinterachse unseres Subunternehmers hält. Tachostand: 3,2 Mio km, letzter Ölwechsel vor 300000 km. Der Sprinter Bj.1998 ist ein echter Dauerläufer. Wir arbeiten nachhaltig green planet und verschwenden keine Ressourcen.“

#13 „Ihr Versandstatus hat sich geändert: die Ware wurde soeben bei einem Nachbarn zugestellt. Wir sagen aber nicht bei wem. Unsere Fachkraft spricht nicht ihre Sprache und versteht auch den Ausdruck „Garagenvertrag“ nicht. Viel Freude mit ihrem Produkt!“

#14 „Bitte bewerten sie unseren Shop. Nehmen sie sich Fünfundzwanzig Minuten Zeit und helfen sie unseren Service zu verbessern. Vielen Dank.“

#15 „Wir hoffen sie waren zufrieden, empfehlen uns weiter und bestellen erneut. Bitte rechnen sie etwas Bearbeitungszeit ein, wir arbeiten rund um die Uhr, haben aber ein sehr hohes Bestellaufkommen. Der Versand kann sich nur in Ausnahmefällen dezent verzögern.“

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

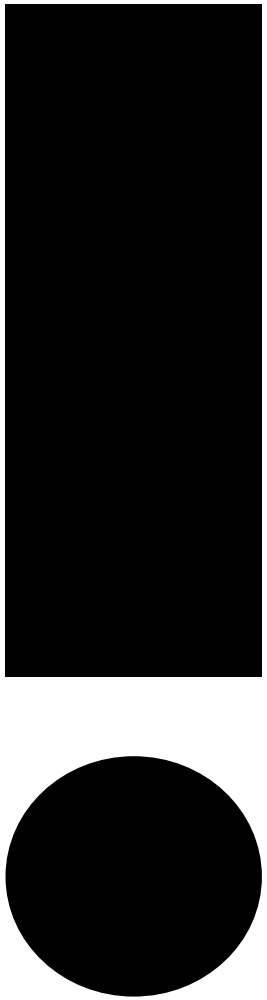
Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Pressemitteilung

Quantum Capital Partners übernimmt Stadlbauer Unternehmensgruppe

Jim Hunt Magazine®

Salzburg, 28. Mai 2019
Die Stadlbauer Unternehmensgruppe mit Sitz in Salzburg hat heute die Übernahme durch Quantum Capital Partners bekannt gegeben. Der Abschluss der Transaktion steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Kartellbehörde. Die Kompetenzen der Salzburger Gruppe liegen in den Bereichen R&D, Produktion und der weltweiten Vermarktung der Marken Carrera, Carrera RC, Schildkröt und Pustefix. Neben den Eigenmarken ist das Unternehmen Experte für Vertrieb und Distribution von Top-Marken und Lizenzen wie Bburago, Disney- und Nintendo-lizensierten Produkten in Deutschland und Österreich. Die Stadlbauer Gruppe ist darüber hinaus langfristige und exklusive Sales-Agentur für Playmobil in Österreich. Das Stadlbauer Gruppen Umsatzvolumen liegt bei 90 Millionen Euro. In der neuen Konstellation sieht Andreas Stadlbauer, Geschäftsführender Gesellschafter der Stadlbauer Gruppe, eine zukunfts-weisende Möglichkeit für die weiterführende Inter-nationalisierung der Marken.
„Mit dem Wunschpartner Quantum Capital Partners sind wir der Überzeugung, dass unsere bekannten Marken gestärkt und optimal für die herausfordernde Zukunft unserer Branche weiterentwickelt werden können. Es war für uns ein systematischer Auswahlprozess, der die beste Lösung für den Standort Salzburg und das Unternehmen war“, so Andreas Stadlbauer.



„Durch einen Generationswechsel waren Umstrukturierungen nötig, der Markt fordert darüber hinaus gewisse Veränderungen, die jetzt durchgeführt werden können. Die Entscheidung zum Verkauf wurde aufgrund strategischer Zukunftsperspektiven getroffen.“
Dr. Norbert Frömmer wird weiterhin als Geschäftsführer in der Stadlbauer Gruppe tätig sein. Andreas Stadlbauer wird die neue Holding als Beirat-Mitglied zukunftsweisend unterstützen.
Quantum Capital Partners (QCP) ist eine internationale, stark wachsende Beteiligungsgesellschaft mit Hauptsitz in München. QCP unterstützt die Unternehmen als aktiver Partner des Managements mit dem Ziel, den Unternehmen durch die optimal passende Strategie ihre Eigenständigkeit zu ermöglichen. Seit seiner Gründung im Jahr 2008 hat QCP eine Vielzahl von Unternehmen und Geschäftsbereiche von weltweit führenden Unternehmen wie z.B. Robert Bosch GmbH, Stora Enso, Dürr, Airbus, Nestlé, Tenneco und Norsk Hydro erworben. QCP ist mit insgesamt 22 abgeschlossenen Akquisitionen seit 2014 einer der aktivsten Investoren in seiner Branche.

Die Übernahme soll nach Vorliegen aller Vollzugsbedingungen im zweiten Quartal 2019 abgeschlossen werden. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

So die offizielle Pressemitteilung... Wir sind gespannt, wie es mit Carrera weiter gehen wird.

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 43. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 44.

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.