

Jim Hunt Magazine®

for slotcar use only

69

Targa Florio
Lolas von NSR



James Bond
007 Moviecar

Hypercars
von Cadillac

Shelby GT350 als
Slotcar Mietwagen

Roberto Ravaglia's

1989er DTM BMW

Klassiker: Le Mans, Daytona, Targa Florio, Formel 1

Moderne GT3

Reportage: DOPAMINRAUSCH



Jim Hunt Magazine®

Editorial

69, wir halten die Stellung

Eins vor der Siebzig. Wer sich mit 69 noch fit fühlt, ist gut dran. Wer bei der Zahl an etwas anderes denkt, auch prickelnd. Wer an die aktuelle Ausgabe denkt, liegt richtig in Slot und weiß wohin die Reise geht. Wir stehen eine Nummer vor der 70ten Ausgabe. Das ist aller Herren und Damen wert. So lange sind wir jetzt schon mit unserem Jim Hunt im Geschäft und haben viel gesehen und erlebt. Viele Jahre aufregende Achterbahnfahrt. Jetzt geht es mit der 69 in den heißen Herbst. Wir lassen den Slot glühen, dass es eine Freude ist. Jim Hunt ist mein Herzensprojekt, mein Baby, das immer mehr gereift ist. Trotzdem bewahren wir die gewisse Prise, die diese Postille ausmacht, bei: „Bei uns bleibt alles anders“, ist bis heute Credo geblieben. Wir bemühen uns mit dem redaktionellen Angebot seit Start des Projekts von anderen deutlich abzugrenzen. Schön, dass einige, mittlerweile meine damals absolute neu entwickelte Art der Slotcar Fotografie/Inszenierung, nachmachen. Trotzdem erfüllt das nicht mit Stolz: Wir sind nicht in Asien, wo es angeblich eine Ehre sei, nachgeahmt zu werden. Pfui kleiner David, vom großen Goliath. Plötzlich wurden vorher langweilige Foto Szenarien anders und mittlerweile sehen sie nachgemacht so aus wie die schon immer im Jim Hunt sind. Oder ein Aludreher, der mittlerweile identische Diorama Ideen nachbaut und darauf seine Produkte gewerblich zeigt. Lasst euch selbst etwas einfallen anstelle nur abzuschauen. Andererseits auch schön, wenn man für andere nicht nur Infotainment bietet, sondern es wohl

so gut vorgemacht hat, dass es von anderen fast identisch nachgemacht wird. Zeigt, dass das Jim Hunt Konzept nicht nur Fans gefällt, die es anschauen und lesen. Sondern auch anderen, die damit gewerblich ihr Geld verdienen. Und das ohne Franchise oder braver Anfrage, ob das so ok sei. Der Höflichkeit halber, wäre schön gewesen. Legen wir los mit den Slotcars. Diesmal gibt es keine Formneuheit, dafür ein Feuerwerk an schönen Designversionen, die wir euch nicht vorenthalten wollen. Bitte habt Verständnis dafür, dass wir nicht jede neue Lackierung so aufwendig vorstellen, wie beim ersten oder zweiten Eingangsmodell. Wer die technischen Details nachlesen möchte, kann das alles in unserem Online Kiosk tun. Er ist kostenlos 24/7/360, auch an Schaltjahren immer für euch offen. Wer zu bequem ist die Artikel rauszusuchen, kann die pdf Suchfunktion nutzen oder einfach im Inhaltsverzeichnis früherer Ausgaben schmökern. Das sind wenige Mausclicks. Wer will, der findet alles. Wer zu bequem ist, nun ja... mit der neu diskutierten Wehrpflicht soll es viele geben, die sie künftig verweigern. Das dürfte ein ganzes Heer an Zivis mobilisieren, was unserer Gesellschaft gut tun wird. Vielleicht findet sich dann der eine oder andere Vorleser oder Artikel Heraussucher für Dritte, die selbst zu bequem sind und immer bedient werden möchten. Eigentlich sollte das Studium, das Lesen und Anschauen der Artikel einen entspannenden Beitrag leisten, der fernab vom Rennenfahren statt findet. Lasst euch Zeit, kommt vielleicht vom Alltag

Runter, schaut die schönen Bilder an, die das Jim Hunt Format ausmachen. Wir machen das alles aus Herzblut und nicht aus schneller Gier. Es gibt bei uns keine Fake Filter, keine Rabattcodes und keinen animierten Kram. Keine KI Texte, die immer mehr überhand nehmen. Ich denke mir oft: Wer schreibt so einen übertrieben blumigen Mist? Liest man eine Slotcar Anzeige in DER bekanntesten E-Verkaufsplattform, haut es einem nicht selten den Schalter raus: Weil man nicht fassen kann, was man alles an Goodies ins Handschuhfach dazu bekommt, obwohl es ein gebrauchtes Slotcar mit wenigen Kilometern auf dem Tacho ist. Sowas machen wir nicht. Wir schreiben echt, fotografieren echt. Unsere Bilder sind echt, so wie wir sie auf den selbst gebauten Dioramen echt geschossen haben. Nichts wird künstlich verzerrt. Nichts verdreht. Echt, authentisch und menschlich gemacht. „Bei uns bleibt alles anders“. Damit ihr Freude habt beim Aufsaugen der Bilder, dem Infotainment rund um die kleinen Rennwagen aller Klassen und Epochen. Der Stress beginnt erst an der Bahn. Wenn es wieder um die schnellste Runde geht. Jeder für sich. So wie er möchte und wie er kann. Welche Autos wir diesmal zeigen? Sie stehen gleich auf der nächsten Seite für euch im Menu.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.69!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

Was ist da los?

Dopaminrausch

Tracktests

Rundstrecke

- Cadillac V-Series.R: Zweimal rund um die Uhr
- Mirage GR8 – klassisch schön.
- Shelby GT350 Hertz Edition, Mietwagen Alarm.
- Lola T290 Targa Florio
- Porsche 908/3 Buenos Aires 1972, Daytona 1972
- McLaren 720S GT3 Le Mans Series, Open GT
- F1 Rosso Fuoco
- BMW M3 Ravaglia DTM 1989 Champion

Moviecar

- AMC Hornet - James Bond



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Ostorero News

Daniele und Gianluca Ostorero haben wieder Vollgas gegeben. In ihrer feinen Manufaktur wurden zwei Formel Wagen von Ferrari aus der Vergangenheit gebaut. Es geht um die Autos aus 1985, die Autos von M. Alboreto und S. Johansson. Wunderbar gemachte Boliden in höchster Handwerkskunst für Fans, die das Besondere lieben. Ferrari hat damals das Bodywork an den Autos verändert. Der Heckflügel wurde größer, zwei Kühler statt einem. Dazu ein neuer Lufteinlass oben. Es wurden hier die Autos des Italian GP gebaut. Der Ferrari 156-85 wird ein einer sehr limitierten, exklusiven Auflage produziert. Den Alboreto Ferrari #27 gibt es 50x, die Johansson Version #28 nur 30x.

Mehr Info finden sich unter www.ostorero.com

Ferrari 156-85 "Monza version"



M. Alboreto

S. Johansson



Foto: Ostorero

Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager

Jim's Universum

Slotit News

Die Italiener bringen drei neue Wägen. Einen limitierten DTM Benz, dazu einen Toyota und noch einen Audi aus Le Mans mit Allradantrieb.

Mehr Info finden sich unter www.slot.it

Jim Hunt Magazine®

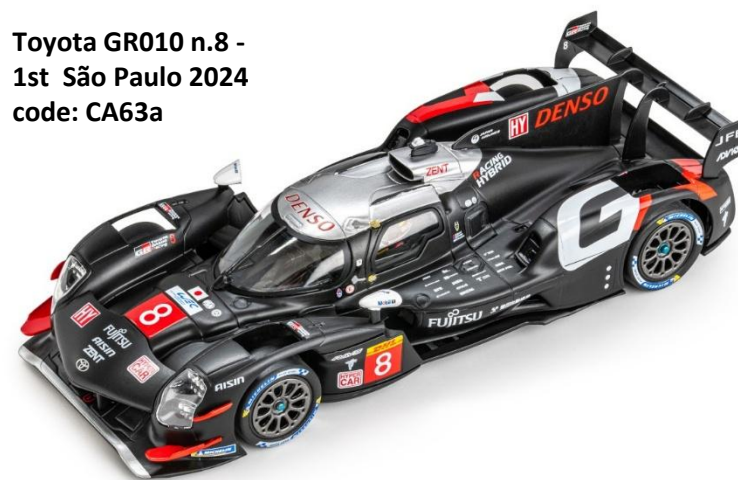


**Audi R18 e-tron quattro - #2 2nd Le Mans 2012 - 4WD version
code: CA38b**



Fotos: Slotit

**Toyota GR010 n.8 -
1st São Paulo 2024
code: CA63a**



Die rote Lola



*Zwei neue Versionen der klassischen
Flunder warten auf Renneinsätze.
Jim Hunt Magazine hat sie gefahren.*

NSR Lola T290

TARGA FLORIO 1972 und 1973

Lola T290 Targa Florio

Jim Hunt Magazine®

Als NSR nach Jahren ihrem äußerst erfolgreichen Porsche 908/3 einen hauseigenen Konkurrenten in seiner Klasse an die Startlinie brachten, war das Raunen in der Gemeinde wie üblich groß. Neugierde. Begierde. Die übliche Vorabkritik nach ersten Bildern, ohne dass jemand je im Auto gesessen ist. Andrea NovIELLO und sein Team haben ganze Arbeit geleistet und einen Hochleistungsoliden gebaut, der durch wenig Gewicht und solides Engineering sofort überzeugte. Wir berichteten bereits ausführlich. Nach den monochromen Rollout und den beiden gelben Ausführungen folgen rote LolAs. Viel Spaß damit.

Frontansichten der NSR Rennstall Neuheiten.



Lola T290 Targa Florio

Jim Hunt Magazine®



Unter den Karossen arbeitet die bewährt hochwertige Technik von NSR. Motoren mit richtig Druck, Getriebe mit höchster Präzision und Laufkultur. Dazu kalibrierte Achsen, Alufelgen und Reifen, die ab Werk super arbeiten und soliden Grip bereit stellen. Das einstellbare Fahrwerk liefert die passenden Eckdaten, damit alle technischen Parameter im Auto abgerufen werden können. Jetzt liegt es nur noch an dir. Hol die Lola und gib Gas.

Nummer 16 aus 1973: Blau-weißen Streifen und Armi Beretta als Geldgeber. Nummer 8 aus 1972: Gelb-grünen Streifen vertraut Sponsor Petra Sport



Lola T290 Targa Florio

Jim Hunt Magazine®



Mit der Lola hat NSR seinem Dauerbrenner Porsche 908/3 einen validen Gegner zur Seite gestellt. Jeder Klassik Sportfahrer wird seinen optimalen Wagen aussuchen oder gleich zu beiden Autos greifen. Es ist immer gut, wenn man sich breit aufstellt und zudem Erfahrungen sammelt. Niemand kann nur durch Fotos aussagen, womit er schneller sein wird. Einsteigen, Starten und anfreunden. Das Feeling dabei und letztendlich die Rundenzeit sind zwei Parameter, die keiner Diskussion bedürfen.

Tief geduckt nimmt die Lola ihre Strecke unter ihre breiten Räder. Der Fahrer sitzt relativ offen, fast schon wie in einem Kart.



Porsche 908/3

#40 Buenos Aires 1973

#62 Daytona 1973



NSR legt auch beim Zuffenhausener
Kontrahenten der vorgestellten Lolas
zwei neue Versionen auf.



Porsche 908/3 #40 Buenos Aires 1973 #62 Daytona 1973

Jim Hunt Magazine®

Wie im letzten Artikel angesprochen kommt hier der Gegner zur Lola. Der ausgereifte und extrem schnelle Porsche 908 von NSR. Auch für seinen Stammbaum gibt es zwei neue Versionen mit seitlichen Flügeln.

Der kompakte und wendige Porsche von NSR macht auf der Rennstrecke die Ansagen. Mit ihm werden kurven schneller gefahren als man über sie nachdenken kann. Präzise und ausgereift.



Porsche 908/3 #40 Buenos Aires 1973 #62 Daytona 1973

Jim Hunt Magazine®

Gelb-grüne Autos mit angedeuteten Scheinwerfern liefern farbige Akzente und sorgen mit ihren potenten Fahrleistungen für Furore bei Rennen. Stellt man das Fahrwerk über die Schrauben im Unterboden auf seine Bedürfnisse ein, ist damit alles zu gewinnen und Blumentöpfe bleiben anderen vorbehalten.

Die angedeuteten Scheinwerfer, entweder hat man sich schon daran gewöhnt und akzeptiert die schnelle Maßnahme des Herstellers oder man lässt es. Möglich wäre auch ein operativer Eingriff mit Dremel, dann selbstgebaute Lichteinsätze und Lampenabdeckungen einbauen. Wer mag...



Porsche 908/3 #40 Buenos Aires 1973 #62 Daytona 1973

Tim Hunt Magazine®

Hochwertige Technik unter der Haube sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Mehr zum Porsche in früheren Ausgaben. Wir haben viele Versionen bereits gezeigt. Immer wieder eine Freude mit diesem Auto loszulegen. Scharf in der Beschleunigung, präzise auf der Bremse und in Kurven eine schnelle und präzise Killermaschine, die ihresgleichen sucht.



SlotPoint.de

Ihr Spezialist für



1:24 Slotracing

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

SCHÖLER

CHASSIS

High performance slotcar parts

SlotPoint Eckhard Hinz

Nordstraße 6

56412 Ruppach-Goldhausen

Tel. 0176 56187530

shop@slotpoint.de

Roberto Ravaglia's

*Fly bringt nach vielen Jahren den erfolgreichsten Tourenwagen der Geschichte in einer ganz besonderer Ausführung.
Jim Hunt Magazine macht ihn für daheim rennfertig.*



BMW M3 DTM

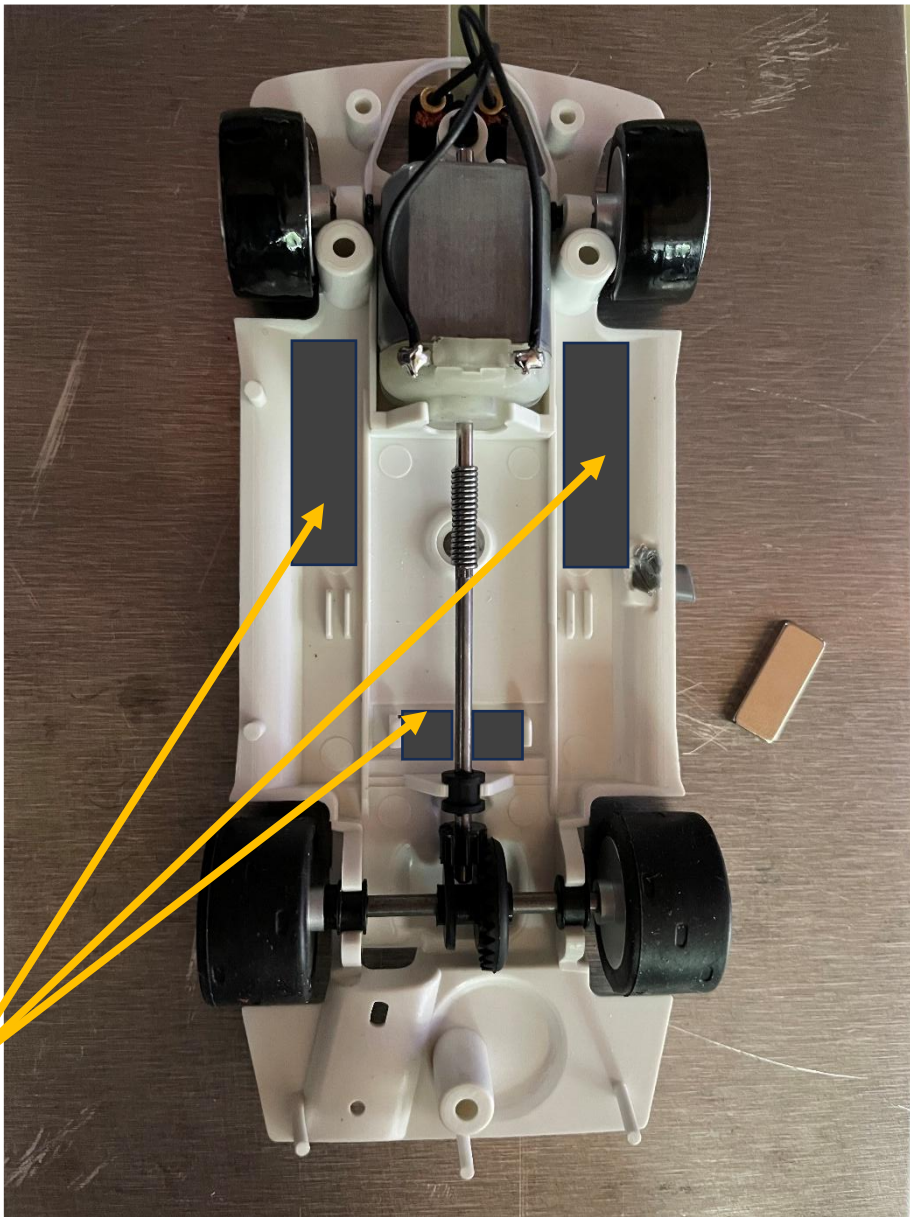


Tim Hunt Magazine®



Fly haut mal wieder richtig einen raus. Der längst überfällige M3 von Roberto Ravaglia verkauft sich bestimmt. Das Siegerauto der richtigen DTM von 1989 war eine Wucht und der Italiener konnte das Gerät der Bayerischen Motoren Werke richtig in Szene setzen. Jetzt kommt also Fly mit einer längst auf dem Markt befindlicher Neuauskoppelung und um es gleich vorweg zu nehmen: Der BMW ist kein Anfängerauto. Es geht darum nicht um seine Dynamik auf der Bahn, sondern vielmehr darum, dass er etwas technische Zuwendung braucht, um ihn standesgemäß ohne MTS ordentlich zu fahren. Wie bei den Spaniern üblich sitzt der Motor bei ihren Slotcars dort, wo er im Original seinen Platz hat. Also beim M3 vorne.

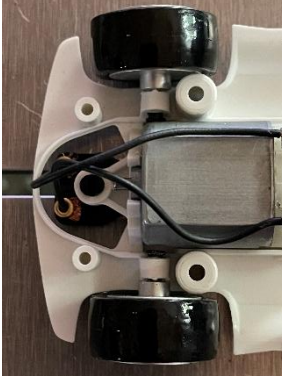
Das M3 Chassis braucht Zuwendung. Frontmotor ist machbar, wenn man mit **Wälzblei** seitlich im Vorderwagen und im hinteren MTS Fach trimmt.



Gegen Radau und Kraftverlust: Motorwellenlager einkleben



Klarlack auf die Vorderräder



Sturz mit U-Scheiben reduzieren. Alternative: 2,38 Achsstummel/ Tuningteile (Slotdevil) verbauen.



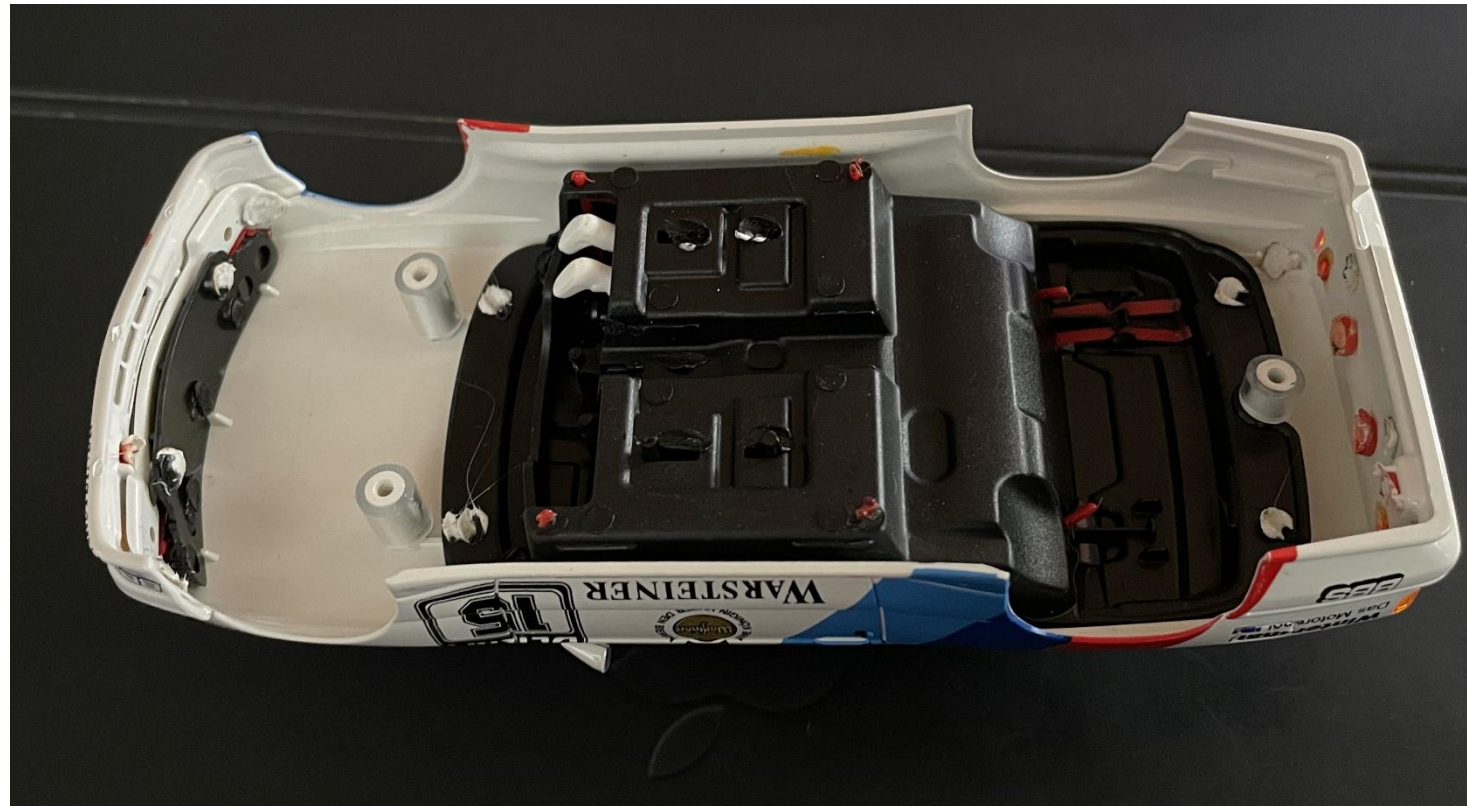
BMW M3 DTM Ravaglia

Tim Hunt Magazine®

Die Kraft wandert über eine Kardanwelle zur Hinterachse. Das ist umsetzbar, wenn man mit Blei trimmt. MTS fliegt raus. Die durch den Frontmotor entstehende Platzenge für die Vorderachse wurde durch Stummelachsen gelöst. Vorderräder in Einzerradaufhängung rollen besser durch unterschiedlich

langen Kurven Fahrradien. Wäre da nicht das labile Spiel in der Aufhängung. Die Vorderachse steht mit elegantem Sturz da, was optisch gut kommt. Leider streifen die Vorderrreifen gerne an den Domen der Karosserieaufhängung, was kontraproduktiv ihren Vortrieb bremst. Entweder baut man Spacern an die

Innenseiten der Stummel und verschafft ihnen eine größere Stützbreite/Auflagefläche. Oder man greift zu Tuningmaterial. Umpfi hat gedrehte Alu Achsstummel in 2,38mm mit deutlich größeren Innenabschlüssen. Sie halten die Labilität der Vorderräder besser in Spur. Unbedingt die Vorderräder mit Klarlack



Karosseriesteher mit zugeschnittenen Kunststoffschlauch ummanteln, das steigert ihre Überlebensdauer.



BMW M3 DTM Ravaglia

Jim Hunt Magazine®

Versiegeln. Ihr Null Grip stabilisiert die Laufruhe des Vorderwagens. Der Antriebsstrang ist das nächste Ding, das Hilfe braucht. Unbedingt das hintere Gleitlager im Chassis mit einem Tropfen Kleber sichern. So kommt mehr Laufkultur in die lange

Welle und es fließt mehr beruhigte Kraft auf die Hinterachse. Die Karosseriesteher verstärken kann nicht schaden. Wir umhüllen sie mit einem passend reduziert zugeschnittener Kunststoffschlauch. Seit Fly seine brünierten guten Karosserieschrauben durch

durch selbstschneidenden Pendants ersetzt, kam es öfter zu zerborstenen Karostehern, was zur ärgerlichen Scheidung von Fahrwerk und Karosse führte. Die beschriebene einfach herzustellende Um-mantelung wirkt dem mit wenig Aufwand entgegen.





BMW M3 DTM Ravaglia

Jim Hunt Magazine®

Abschließend das übliche Schmierprogramm für die Achslager, das Getriebe und schon kann es mit 12 Voltan im Tank richtig zur Sache gehen. Out of the box Einsteiger werden lernen müssen mit den Wagen am Limit zu fahren. Könnern drücken gelassen das Pedal voll durch und werfen den Bayern genau so um den Kurs, wie er es verdient hat. Wer nicht mithalten kann, es liegt wohl nicht immer am Gerät. Stellt man sich als kompletter Fahrer auf die Frontmotor Geschichte ein, kommt man auch damit gut zurecht.

Nach den durchgeführten Tuningmaßnahmen läuft der Fly M3 ganz gut. Mit 12 Voltan im Tank geht es auf die wilde Jagd um den klassischen DTM Kurs.





Tim Hunt Magazine®

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.

Hypercars



Die US Edelmarke schickt ihre Hochleistungsflachmänner auf die 24 Stunden Langstrecke. Scalextric geht voll mit und bietet einen einfach zu fahrenden Boliden für Jedermann an.

CADILLAC V-Series.R

Cadillac V-Series.R

Tim Hunt Magazine®

Bei der Vollgasformel im Endurance Sport geht es traditionell rund um die Uhr um die Gunst des schnellsten Dauerläufers. Wer Le Mans und seine anderen 24 Stundenabteiler nicht kennt, kennt den Motorsport auf vier Rädern nicht. Seit Hypercars fahren hat sich die Gangart erneut deutlich verschärft. In der höchsten Rennklasse ging es schon immer um

die schnellsten Autos und was technisch überhaupt möglich war. Das ist nichts Neues. Trotzdem ist das Level heute komplett anders. Rennen werden nicht mehr rein durch Fahrerteams und Steherqualitäten des Materials entschieden. Jede noch so kleine Option wird von Hochleistungs-Rechner ausgeschöpft und von Ingenieuren umgesetzt. Die Startfelder sind

Trotz Hypercar Windkanal Design haben die Amis ihr markant kantiges Cadillac Gesicht am V-Series R umgesetzt. Die optimierte Aerodynamik lässt die Autos aller Hersteller irgendwie gleich aussehen. Trotzdem gibt es feine Unterschiede, die optische Erkennungswerte erschaffen.



Cadillac V-Series.R

Jim Hunt Magazine®

richtig bunt und die Markenvielfalt ist immer größer geworden, was uns als Zuschauer erfreut. Auch die Amis sind mit ihrem Cadillacs dabei und lassen es richtig krachen. Scalextric ist sofort eingestiegen und liefert voll ab. Beide Boliden sind gewaltig in ihren Dimensionen. Das ist auch nötig, möchte man bei Langstreckenrennen mit der erforderlichen Gelassen-

heit antreten und durchhalten. Die Ausmaße in Radstand und Spurbreite sind enorm, was für hohe Laufkultur sorgt. Die Cadillacs sind kaum aus der Ruhe zu bringen und spulen ihre Renndistanz mit einer unfassbar genialen Lässigkeit ab. Ohne MTS, das bauen wir selbstverständlich aus, spielen wir mit der Physik und können sie kaum herausfordern wie

Extrem langer Radstand, große Räder und sehr tiefer Schwerpunkt für entspannte Langstrecken Renneinsätze. Der Cadillac liegt souverän, wenn er fährt. Egal ob Geradeaus oder Kurven. Er nimmt jede Fahrsituation an und setzt um, was der Pilot im Cockpit von ihm einfordert.





Cadillac V-Series.R

Jim Hunt Magazine®

es in kleineren Autos regelmäßig passiert. Der klare Parameter sind die Reifen: Lassen sie nach, geht es konsequent bergab mit der Rundenzeit, nichts Neues im Rennzirkus. Sie brauchen dann Pflege, abziehen über Klebeband und weiter geht's. Den Rest erledigt der Cadillac und spult die Langdistanz ab wie einen

ruhigen Spaziergang. Auf langen Geraden sehr unspektakulär ruhig. In Kurven ebenso kein Raum für böse Überraschungen, das Heck bleibt, wo es hingehört: Hinten. Es folgt dem Vorderwagen mit brillanter Gelassenheit und es zeigt nur kleine dezente nervöse Ansätze einer Tendenz zum Ausbruch, wenn

Kurven aller Radien kein Problem. Sind die Reifen frisch, nimmt er alles gelassen und perfekt auf der Ideallinie. Seine breite Spur stützt sich den Fliehkräften effizient entgegen. Das Motorkonzept begnügt sich mit einfachem 12 Voltansprit.



Cadillac V-Series.R

Jim Hunt Magazine®

Das ausgeklügelte Flügelwerk am Heck mit der mittleren Rückenfinne hält den Cadillac in der Spur, egal wie schnell er fährt. Alles an ihm ist auf maximale Effizienz ausgelegt. Funktioniert!

die Michelins wie beschrieben nach einigen Rennkilometern einen Boxenstopp möchten. Die Slicks laufen auf wuchtigen Zehnspeichen (oder Fünfdoppelspeichen) Felgen, die von den Naben nach außen zum Horn ausgestellt sind, so dass Massen zentral

wie möglich zur Fahrwerksmitte zeigen. Optisch sieht das futuristische Gerät genial aus, wenn man diese Fahrzeugklasse mag. Der Pilot sitzt sehr tief im Auto und rast wie in einer Boden-Boden-Rakete knapp über den Pflaster der Rennstrecke. Das wird erst



Cadillac V-Series.R

Jim Hunt Magazine®

richtig bewusst, wenn man am stehenden Menschen und der Streckenmauer vorbeifährt. Lediglich die hintere Mittelfinne schaut über die Mauer, während der Fahrer weit unter ihre höchsten Kante sitzt. Die nach oben offenen Radläufe, wie sie in dieser Klasse üblich sind, nimmt man nicht beim Fahren wahr. Das

hat was von einem vollverkleideten Formel-Wagen. Wer beim Rollout das wilde Spektakel in diesen Autos vermisst, wird ihr unspektakuläres Fahrverhalten aller spätestens nach längeren Stints schätzen. Wenn sich beim Fahrer die erste Müdigkeit einstellt, kann man sich auf das Cadillac Fahrwerk verlassen und es

fordert einen nicht so stark, wie es frühere LMP1 getan haben. Spätestens wenn man seine zweite Fahrerschicht antritt ist man froh, dass man sich auf das gelassene Fahrverhalten des verdammt schnellen Geräts verlassen kann. Ideallinie und Bremspunkte treffen, Rennengeschehen lesen und wach bleiben!



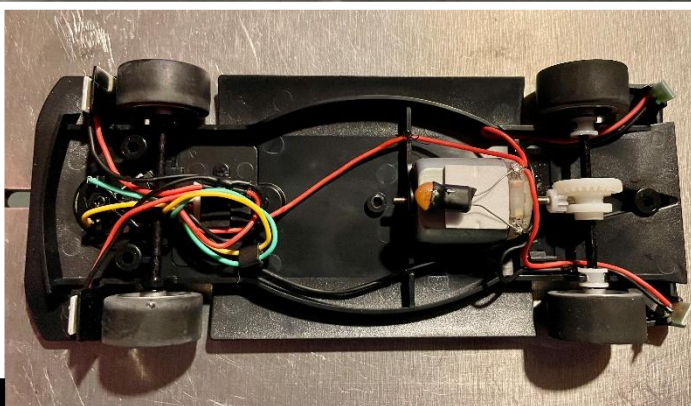
Rot oder Blau? Diese Frage ist bei uns nicht zulässig. Beide nehmen, dann braucht man sich nicht quälen und hinterher die Auswahl bereuen. All in ist immer gut und sorgt für die gleiche Ausgeglichenheit beim Rennstallbesitzer wie sie der Cadillac auf der Strecke zeigt. Bei Scalextric wird man fündig, möchte man mit den beiden Amis in der Hypercar Rennklasse loslegen. Wir freuen uns auf weitere Exemplare für diese moderne Formel der Langstrecke.

Rundstrecke



Cadillac V-Series.R

Üppig: Radstand und Spurbreite. Ansonst präsentiert sich das Fahrwerk unspektakulär. Herzstück: Ein Inliner, der zentral vor der Hinterachse seine Kraft auf die Slicks drückt. Die Übersetzung: Ausgewogene Abstimmung aus Durchzugskraft und schneller Dauerlauf.



Tim Hunt Magazine®

Eine Beleuchtung gibt es für Nachtstints. Im Chassis: Viel Platz, falls jemand mit Blei trimmen möchte. Wir fahren den Ami pur, ohne MTS und Zusatzballast. Ölservice für Achsen und Getriebe, Reifen abziehen, MTS ausbauen und loslegen. Einfacher geht es kaum. Perfekt für alle, die einen unkomplizierten Rennwagen möchten.



Die rote Whelen Version zeigt sich Fotografen und legt einen Pressetermin im Vorbeifahren ab. Hier wird deutlich, wie flach dieses Auto wirklich ist. Der V-Series.R Cadillac macht in beiden Ausführungen einen optisch sehr ansprechenden Eindruck. Wer auf Hypercars abfährt wird sein finanzielles Investment nicht bereuen. Mal sehen, wann der Porsche kommen wird. Es ist einiges angekündigt worden. Wir freuen uns darauf, wenn die Startfelder größer und kompletter werden.

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



Startseite » Katalog

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich anmelden? Oder wollen Sie ein Kundenkonto erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



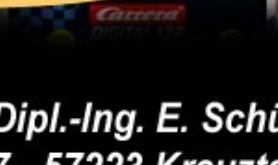
26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR



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

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

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist!

Warenkorb

1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54 €
Summe 65,99 €
exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

01. Carrera Einzelrandstreifen
0,00 €
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
02. Carrera Einzelschiene
0,00 €
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
03. Carrera Außenrandstreifen, Kurve
1/60° rot/weiß, 3 Stück
12,99 €
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
04. Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 €
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten



Lionspeed GP

PORSCHE 911 GT3R

*Carrera bringt eine neue, schön
gemachte Elfer Designversion für
die Rundstrecke.*

Porsche 911 GT3R

Tim Hunt Magazine®

Eine optisch aufregende Designversion „Lionspeed GP, No.24“ des Zuffenhausener Dauerbrenners kommt von Carrera. Die Farbpalette erinnert an alte Marlboro Zeiten: Weiß mit Neonrot und etwas Schwarz. Das geht immer, das wirkt immer. Den Porsche haben wir magnetlos aufgebaut, also von MTS und der L-Kielrückstellfeder befreit. Dazu den obligatorischen Leichtlauföl Wartungsservice an Radlager, Getriebe und an allem, was sich dreht.



Markanter Auftritt in Weiß, Neonrot und Schwarz. Der Elfer GT3R punktet optisch und fährt sich sehr ausgewogen mit transparentem Grenzbereich.



Porsche 911 GT3R

Jim Hunt Magazine®

So fährt er authentischer um Kurven und fordert die Skills des Piloten. Mit Magnet kann jeder fahren. Auf der Strecke macht das Auto eine gute Figur und verhält sich am Limit durchschaubar, wie man es von ihm gewohnt ist. Viel Spaß mit den Bildern. Den Wagen an sich haben wir in früheren Ausgaben schon technisch ausführlich vorgestellt. Nachschlagen, der Jim Hunt Online Kiosk ist immer offen für euch.



Tief geduckt kommt er daher und nimmt es mit weit aufgerissenen Augen mit den Konkurrenten seiner Klasse auf. Ein solider Dauer(b)renner für Porsche Fans und jene, die es werden möchten.



© 2015 Jim Hunt Magazine®

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

Bei uns sitzt der Motor immer am rechten Fleck

Der Mann mit dem goldenen Colt

AMC Hornet



James Bond Special Effects waren im Kino der 60 bis 90er Jahre eine Wucht. Einige Stunts immer noch herausragend. Der kuriose Brückenspin mit dem AMC gehört auf alle Fälle dazu.



Der Mann mit dem goldenen Colt

Der Mann mit dem Goldenen Colt mit Roger Moore als James Bond und Christopher Lee als Bösewicht in den Hauptrollen schaffte es 1974 auf die Leinwände der Lichtspieltheater. Die gebotene Unterhaltung drückte die Leute in die Kinosessel und sorgte für Nervenkitzel und Lacher. James mit dritter Brustwarze am Pool, Schnick-Schnack der Zwerg, der Francisco

Scaramanga zur Seite ging. Deren fliegendes Auto war eine gelungene Sache, wenn man auch damals die Special Effects leicht als Special Defects entlarvte. Aber da sind wir mal nicht so kleinlich, heute kann man alles animieren. Damals waren viele Stunts echte Knochenarbeit von echten Leuten und keine Dinge am digitalen Zeichenbrett. Als James Bond in einem

Autohaus den AMC Hornet kauft, um seine Verfolgung fortzusetzen stieg der Spannungspegel. Im Neuwagen durchs berstende Schaufensterglas und mit Vollgas dem kupfermetalllicfarbigen Schlitten von Scaramanga und dem Zwerg hinterher. Es handelte sich um ein AMC Matador X Coupé. Bond ignorierte, dass er aus dem Autohaus beim Verkaufsgespräch





Der Mann mit dem goldenen Colt

Sergant Pepper, den wohlbeleibten Amerikaner mit Kautabak mitgenommen hat. Er sitzt noch mit Hawaiihemd im AMC und findet zunächst die Verfolgungsjagd als willkommene Abwechslung zum langweiligen Urlaubsaltag. Doch James Bond Fahrstil bringt ihn schnell an seine Grenzen. In den Siebzigern sorgte diese Komik für Lacher in den Kinosesseln.

Als die Verfolgungsjagd unglücklich verlief und der Gejagte sich dem Jäger entzog, fanden sich beide plötzlich auf unterschiedlichen Flussseiten wieder. Da griff Bond in die Trickkiste und nutzte eine alte fragil wirkende, eingestürzte Brücke als Fahrgelegenheit zum Übersetzen. Er fährt tollkühn mit dem AMC Hornet auf den verbliebenen Rest der Brücke und

überwindet die nasse Lücke mit einem Spiral-Loop-Sprung durch die Luft und landet auf allen vier Rädern auf der anderen Uferseite. Das haute die Leute aus den Kinositzen und sorgte für das typische James Bond Feeling, das die Fans damals liebten. Scalextric hat im Rahmen seiner Moviecars den AMC Hornet am Start. Wer die Serie an Bond Autos und weiteren



Markant: Rot, weißer Streifen, blitzendes Chrom und American Classic Felgen am AMC Hornet.



Der Stuntman trägt beim Überschreiten der Verkehrsregeln eine hautfarbige Gesichtsmaske, damit ihn niemand erkennt und später nicht belangen kann. Nachhaltig gute Idee.



Dezente Weißwandreifen und der markante Look im Rückspiegel der noch vorausfahrenden Leute.



Jim Hunt Magazine®

James Bond 007 AMC Hornet

Der Mann mit dem goldenen Colt

berühmten Filmautos ergänzen möchte, ist mit diesem rot weißen Exponat sehr gut beraten. Ein Stück Filmgeschichte aus den frühen Siebzigern. Und: Ein sehr schönes historisches Automobil aus der Zeit, als

Sprit noch kaum Geld gekostet hat. Das rote Coupe mit Chromrädern sieht elegant aus und fährt sich sehr schön auch zum Cruisen auf der Bahn. Der Spiral Loop Sprung lassen wir besser nicht zur Gewohnheit

werden. Wie viele Autos hat die Filmgesellschaft damals geschrottet, bis die Szene im Kasten war? Chapeau an die Stunt Leute. Digitale Menschen heute schaffen sowas mit Maus und Chipstüte in der Hand.



Wir fahren so brutal wie Roger Moore. Den Zwerg haben wir auch gesehen. Immer dann wenn in zu optimistisch genommenen Kurven eine Nahtod Erfahrung vorbeizog sahen wir Schnick-Schnack und hörten das Klingen seiner Küchen Trommel.

„Die Helden aus dem Film gibt es nicht mehr. Mögen sie in Frieden ruhen. Das Auto von Scalextric hält die großen Kinomomente wach.“

Bausätze
vom Feinsten!



Conti Turm – Nürburgring



www.edelhirsch.de

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

TOTAL Mirage GR8: Nummer 10



*Le Mans classic mit einer genialen
Scalextric Designversion des
französischen Geräts aus 1976.*



Mirage GR8 Le Mans 1976

Jim Hunt Magazine®

24 Stunden Le Mans 1976 mit einem besonders gelungenen und zugleich dezent lackierten offenen Gerät. Das macht uns neugierig auf mehr. Klassische Rennwagen liefern deutlich mehr Emotionen als neue hochmoderne Fahrcomputer. Schalten, Lenken, alles ist mechanisches Handwerk und Können. Die Hitzeentwicklung eine Angelegenheit, die nicht jeder

wegsteckt. Bremspunkte ein individuelles Ding, das kein Microprozessor vorher berechnet oder korrigiert. Draufhalten, Hinhalten. Austeilen und Einstecken sind sehr enge Parameter, die über Sein oder nicht Sein im Rennen entscheiden. Während heute Computer beim Gangwechsel helfen, waren damals die Piloten selbst Herr der Ringe: Wer es den Synchronringen zu heftig

besorgte, flog schneller als ihm lieb war aus dem Rennen. Bei den 24 Stunden kein Ding, das man seinem Teamchef offenbaren möchte: „Ich habe mich beim Schalten wie ein Hufschmied verhalten“. Nein, filigranes Feingefühl, Taktik und Können verlangen dir alles ab, damit die Hatz um den Kurs und rund um die Uhr klappt. Scalextric hat eine neue Designversion



ihres französischen Klassikers Mirage am Start. Das gelb weiße Auto mit rotem Streifen erinnert ein wenig an Shell, obwohl Total als Sponsor drauf steht. Das Auto mit der Nummer 10 wurde damals 1976 Zweiter, was aller Ehren wert ist. Nichts wie raus auf die Strecke. Vorher ins tiefe Cockpit klettern, die Gurte einrasten lassen, Handschuhe an, Helm über die feuerfeste Maske ziehen und den Stromkreis aktivieren. Startknopf drücken und der Anlasser jault. Kurzes Anhusten und Ruhe. Nochmal. Startknopf entschlossen bedienen und es reißt das Aggregat aus



Mirage GR8 Le Mans 1976

Jim Hunt Magazine®

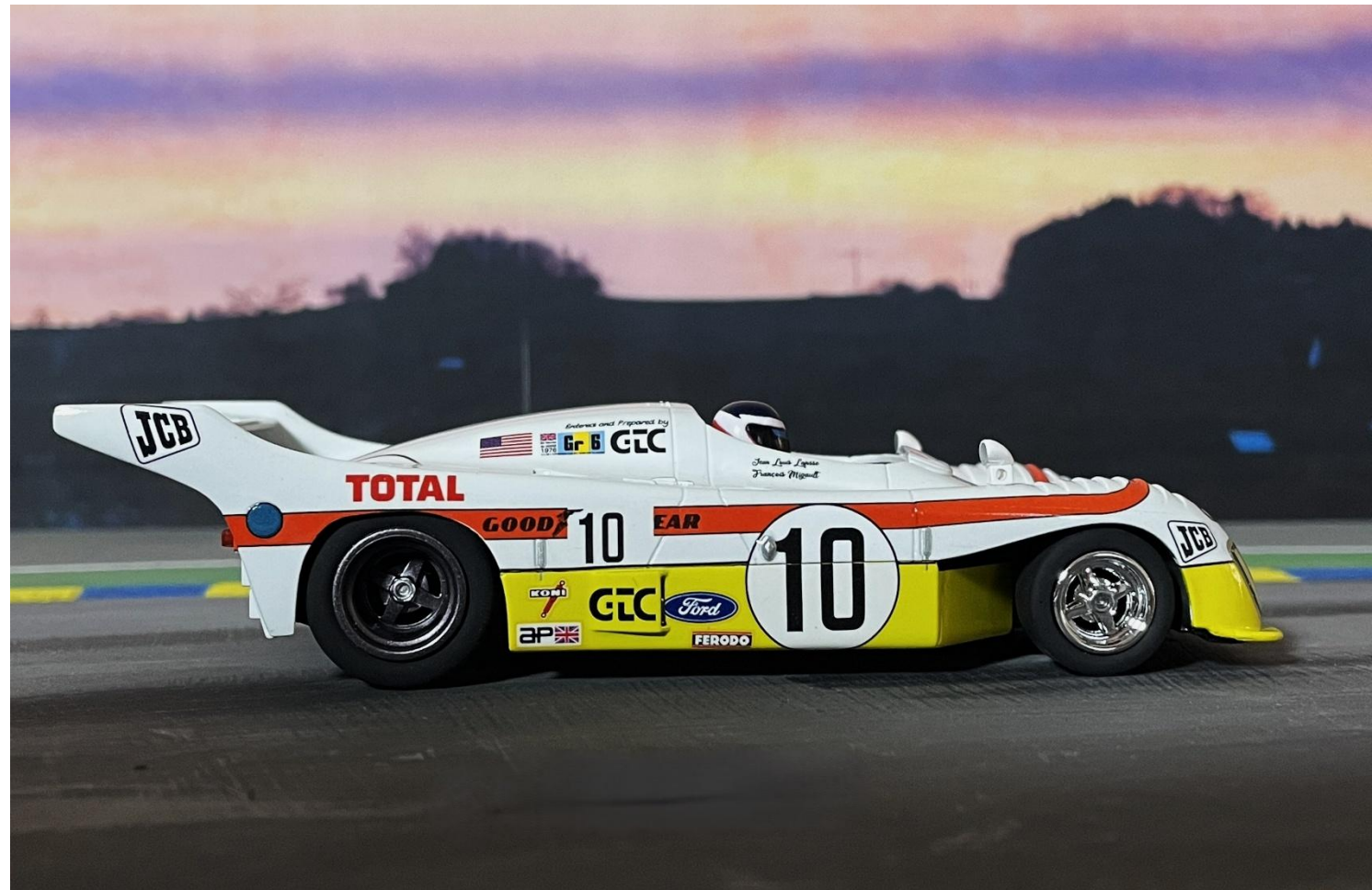
seiner Ruhe. Heißer faucht der Mittelmotor los, das historische Gerät erwacht zum Leben. Aus dem Heck kommt eine weiße Rauchwolke: Kondenswasser wird aus den Tröten geblasen. Ich bleibe auf dem Gas und spiele mit der Drehzahl, nicht zu hart, nicht zu wenig, so dass sie am Leben bleibt. Unfassbar wie schön

liefern eine solide Übersetzung zur Straße. Die breiten Walzen hinten, bin froh, dass ich die nicht von Handkraft lenken muss. Die Öltemperatur geht langsam hoch. Runde für Runde läuft alles besser und die GR8 lässt mich nicht mehr los. Runde Drei, ich will es wissen und trete der alten Lady auf ihr

Bodenblech. Der Schub ist gewaltig, der Sound auch. Kreischend ziehe ich an der Boxenmauer entlang und schalte mit Zwischengas in den Vierten. Die Schallwellen brechen sich und der Schaltvorgang klingt sexy. Die Gänge flutschen und es geht nach vorne. Die Gerade endet, hartes Zwischengas und



das klingt, tiefe Ergriffenheit unter meinem Helm und auch die Mechaniker wirken emotional berührt. Der Motor läuft und nimmt das Gas noch zurückhaltend an. Gang rein und aus der Boxengasse auf die Strecke rollen. Erster Gang, Zweiter und jetzt ab in den Dritten. Die Mirage poltert nach vorne und schiebt drehmomentstark an. Ich klappe das Helmvisier runter, der Augen Orkan muss nicht sein. Ich rolle im Dritten flott in die erste Runde, fahre Slalom um die Reifen anzuwärmen. Die Lenkung spricht sehr direkt an, fast schon wie im Kart. Die kleinen Räder vorne





Mirage GR8 Le Mans 1976

Jim Hunt Magazine®

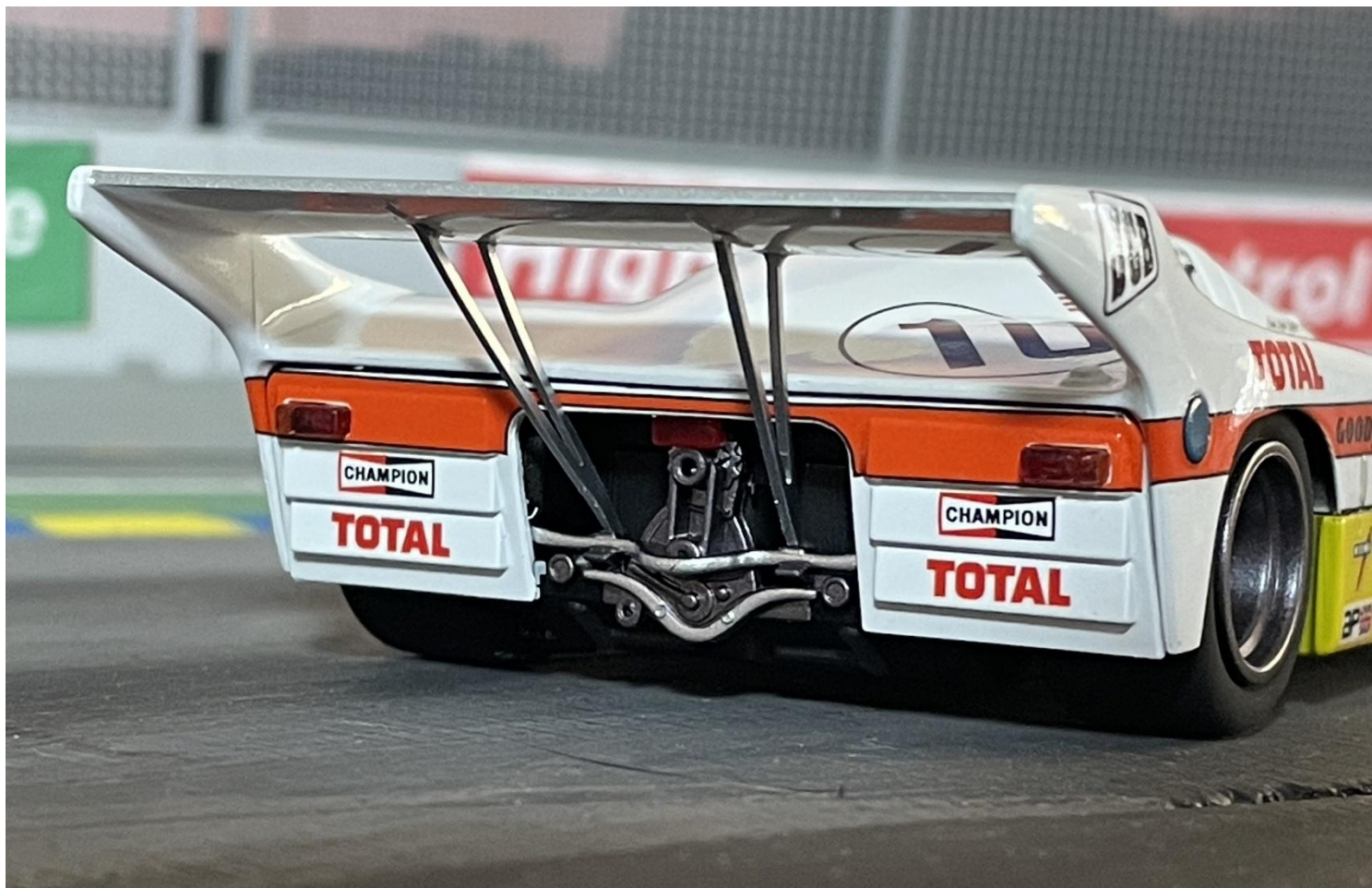
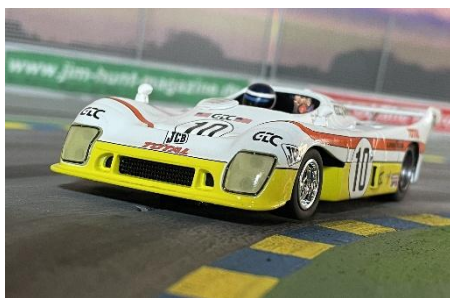
Runterschalten, das heißere Abbröckeln der Drehzahl hebt meinen Serotoninspiegel in den roten Bereich. Im Zweiten geht es auf Zug durch die selektive Rechts und schon weiter und weiter und weiter um den Kurs. Innen fühlt sich die Mirage an wie die letzte Version, die wir in Gulf Blau fuhren. Außen macht sie optisch eine völlig andere Figur und das ist der Grund und

Zweck, warum wir sie euch zeigen. Als Ergänzung der bestehenden Version. Als Neueinstieg ins historische Element. Als Must Have für jeden Le Mans Fans der 70er Jahre. Oder weil sie einfach so schön ist, dass man an ihr nicht vorbeikommt. Für mich sind die Lackierungen von früher eine zeitlose Wucht: Einfache Farben geschickt platziert für den perfekten

Look. Unverkennbar schön, markant auffallend und aufgeräumter als manch neuzeitliche Buntlackierung. Wenn es auch da mittlerweile wieder viele schöne kreative Ideen gibt. Die erste Mirage zeigten wir (zum Nachlesen) in Jim Hunt Magazine #64. Die findet Ihr im Downloadbereich unseres schicken Onlinekiosks. Öffnungszeiten: 24-7-365, auch an Schaltjahren.



Großzügiger Heckflügel für maximalen Abtrieb an der Hinterachse. Breite Slicks krallen sich in den Plasphalt der Rennstrecke und liefern Vortrieb.





CHRONO

www.src.es

 /srcslot

 /SRCslot

**Shelby GT 350H - dazu muss man nichts erklären.
Bei der Autovermietung Hertz schon. Führerschein
vorzeigen reichte nicht. Mindestens 25 Jahre alt
sein und 17 Dollar pro Tag waren das Ticket zum
brutalen Fahrerlebnis, damals.**



-NEUE DESIGN VERSION

Don't be gentle, it's a rental.



Tim Hunt Magazine®

Shelby GT350H Hertz Edition

NEUE DESIGN VERSION

Don't be gentle, it's a rental.

Hinter dem Mustang stand im Ford Konzern damals die Idee, ein flottes Auto für junge Leuten für überschaubares Geld zu bauen. Funktionierte teilweise ganz gut. Als Carol Shelby (der Ford mit den GT40 zum Le Mans Sieg gegen Ferrari verhalf) sich einschaltete, wurde das Thema Ponycar eine Spur schärfer. Der Shelby GT350 war eine Macht und lieferte das, was man wollte. Richtig Druck unter dem Bodenblech. Der kleine 289er V8 musste herhalten und tat das sehr gut. Der fahrende Traum Mustang hob die Stimmung und signalisierte, was alles geht, wenn man es richtig macht. So wie Scalextric heute.





Shelby GT350H Hertz Edition

Tim Hunt Magazine®

NEUE DESIGN VERSION

Don't be gentle, it's a rental.



Die Autovermietung Hertz in USA sprang auf den Zug auf und orderte 100 Exemplare für ihre Verleihflotte. In 65 Städten zwischen Ost- und Westküste gab es GT350H, das H stand für Hertz Edition. Führerschein alleine zeigen reichte nicht. Man musste 25 Jahre alt sein und die 17 Dollar pro Tag abliefern können. Dann war der schwarze GT350H miet- und fahrbar. Auch für die, die sich privat keinen eigenen kaufen konnten. Bei wem das immer noch so ist: Scalextric hilft und dazu gibt es ein Antriebskonzept, das wenig Sprit braucht. Mit 10-12 Voltan kann man ihn fahren. Baut man das MTS aus, geht es mit voller Sidewinder Leistung und qualmenden Reifen physikalisch rein ab.





Shelby GT350H Hertz Edition

Tim Hunt Magazine®

NEUE DESIGN VERSION

Don't be gentle, it's a rental.



Die Erfolgswelle schwappte übers Land und am Ende wurden 1002 Einheiten vermietet gefahren. Schwarz mit zwei goldenen Streifen von Bug bis Heck. Scalextric hat die Ikone verliehener Ehren am Start und irgendwie lieben wir diese besonderen Geschichten um Autos herum. Damals kostete so ein Auto unter 5000 Dollar, was eine finanzielle Hausnummer markierte. Heute kostet ein Hertz Exemplar locker 100.000 Dollar. Nichts wie rein zu Hertz und den hoch gezüchteten Mustang mieten, fahren und spüren, was Carol Shelby unter Zaumzeug versteht. Man kann ihn bei Scalextric Händlern kaufen.



Jim Hunt Magazine®

In allen Hubraumklassen live dabei

#16 und #55 **Rosso Fuoco**



*Die Italiener bauen zwei neue Versionen
für die moderne Hochleistungsklasse.*

NSR Formula 1

F1 Rosso Fuoco

Jim Hunt Magazine®

In der modernen Silhouette Klasse bringen die Leute von NSR zwei neue Designversionen im bekannten technisch hochwertigen Format. Der potente Inliner unter der Haube der Monocoques ballert satte Power auf die Strecke und spielt seine maximal zentrierten Massen eindrucksvoll aus. Weit ausgestellte Räder mit Grip spendierenden Slicks liefern aufregende Fahrmanöver mit viel Potential nach oben.

#16 mit weißem Fahrerhelm. Mit maximal tiefen Schwerpunkt geht es um die Kurven ohne ein Zucken, wenn vorher das Fahrwerk über die Einstellschrauben im Unterboden abgestimmt wurde. Kein großes Ding, auch Einsteiger können sich mit feinen Schraubendrehungen das Setup verbessern. In kleinen Schritten ausprobieren.



Rundstrecke

F1 Rosso Fuoco

Jim Hunt Magazine®

Das einstellbare Fahrwerk und hochwertige Komponenten wie präzisionsgedrehte Alufelgen, kalibrierte Edelstahl Achsen, hochwertiges Getriebelaufzeugs steuern ihren Beitrag dazu bei, dass man bei diesen Autos nichts falsch machen kann. Viel Spaß mit den Bildern der zwei neuen Boliden in rot. Welche Marke im Renngeschehen sie darstellen sollen dürfte klar sein. Immer dieses Zeug mit nicht genannt werden dürfen. Lizenzgedöns... Uns egal, ich denke jeder Fan weiß, um welche F1 Boliden es hierbei geht.

#55 mit rotem Fahrerhelm. Die breiten Walzen liefern geniale Beschleunigungs- und Bremswerte auf der Rennpiste. Dazu Messinggleitlager hinten.





[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

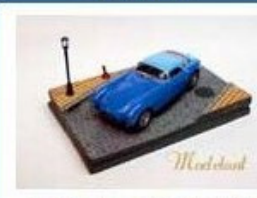
[Telefonzeiten](#)

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



McLaren 720S^{GT3}

Der Brite geht doppelt an den Start. Zwei neue, schicke NSR Le Mans Versionen für schnelle, präzise Ganggenauigkeit rund um die Uhr. An der Sarthe. Und überall, wo man fährt.

McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®

Erinnerungen an seine erste Neuauskoppelung werden wach, wenn ich den NSR McLaren sehe. In Natura sieht der Wagen sehr groß aus, obwohl er auf den Bildern kompakt wirkt. Seine ausladenden Maße sind perfekt für die solide Straßenlage und Laufkultur, die auf der Langstrecke punkten. Auch bei zügig abgespulten GT3 Rennen tritt er an und zeigt sich dabei sehr konkurrenzfähig.

Flach, breit und stark geht der McLaren in die Rennen. Souverän nimmt er seine Aufgabe wahr und spult Runde für Runde zuverlässig ab.





McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®

Es kommt eben immer darauf an, wer drin sitzt und wie der Pilot mit den technischen Gegebenheiten zurecht kommt. Der satte Motordruck katapultiert den Briten aus allen Ecken und Kehren. Seine Geometriedaten lassen ihn gelassen Kurven nehmen. Auf der Geraden spielt er seinen Radstand aus und quittiert das alles mit einer soliden Laufruhe, die an britisches Understatement erinnert.

Fein realisierte Details, was Augenmenschen begeistert. Obwohl der NSR Fokus ursprünglich auf Perfomance lag. Diese Zeiten sind vorbei.



McLaren 720S GT3

Tim Hunt Magazine®



#42 für die Le Mans Series, #72 für die GT Open.



Es macht keinen Unterschied, mit welchem Modell man in welcher Serie daheim oder im Club antritt. In der schnellen Vorbeifahrt fällt niemand die genauere Starnummer Beschriftung auf. Während Nummer 42 in der Le Mans Series antritt, fährt die Nummer 72 in der GT Open. Ansonsten sind beide Wagen identisch.

Optisch ist NSR mittlerweile auf einem Level angekommen, der wirklich beeindruckend ist. Feinste Details und leistungsstark für Rennen konstruiert. Man kann es mit den Autos richtig krachen lassen. Der Fahrspaß ist inklusive ab Box. Einstellungsarbeiten am Fahrwerk sind machbar für jeden.

McLaren 720S GT3

Jim Hunt Magazine®



Der exponierte feine Heckflügel hält und zeigt, wie hoch die Latte bei Slotcars heute liegt. Schön und schnell schließen sich längst nicht mehr aus.



Eine Frage des persönlichen Einsatzes für das Hobby, wie weit möchte man in die Materie eintauchen? Die Fahrwerksabstimmung ist wirklich kein Hexenwerk. Anfänger wie Fortgeschrittene tasten sich in kleinen Schritten an ihr Optimum heran. Die Schrauben des Antriebshalters je eine halbe Drehung lockern und testen. Dann noch eine halbe Drehung? Was tut sich? Führt das Auto statisch oder nervös durch Kurven? Kommt da Heck oder bleibt es ruhig? Dazu kommen dann noch die beiden Karosserieschrauben. Identisches Spiel. In kleinen Schritten arbeiten und bei Nichtgefallen wieder zurückdrehen: In kleinen Steps und beobachten, wie sich das alles aufs Fahrverhalten auswirkt. Jetzt noch viel Freude mit den Bildern dieser wirklich sehr schön gemachten Designversion. Orange blau geht immer und erinnert irgendwie an Gulf Invers. Frühere Ausführungen des NSR McLaren 720S sind in früheren Jim Hunt Ausgaben unserem Onlinekiosk 24/7/360 verfügbar. Auch an Schaltjahren. Kein Witz.

der GT Open. Ansonsten sind beide Wagen identisch.

www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jlm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

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

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Pater-Petrus-Str. 25

83075 Bad Feilnbach

Tel. 08066-6399798

redaktion@jim-hunt-magazine.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

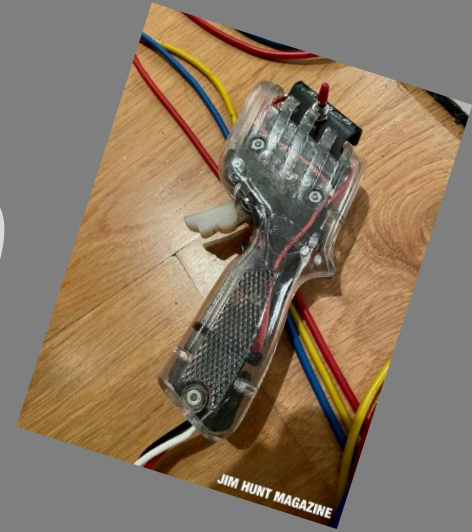
Herausgeber: Jürgen Kellner

*Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife,
Marcus Michel, Jürgen Carstens*

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.

Was ist da los?

Dopamin rausch



Kaufrennen sind eine tolle Gangart unter Slot Kollegen. Wer will nicht auch hier richtig hartes Vollgas geben und fett abliefern?



Erster!

Auch!

Ich auch!

Dopaminrausch

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Das Los des Sammlers ist hart. Er wird sein Ziel nie erreichen. Aber vielleicht liegt ja genau darin die Challenge: Der Weg ist das Ziel, auch wenn es nahezu unmöglich ist, die komplexe Komplexität zu erreichen. Es ist das Gefühl, die Autos zu besitzen (wollen oder tun). Jedes Mal eine bombastisch erfüllende, innere Regung, wenn dein neues Objekt der Begierde beim Eintreffen eine ordentliche Ladung Dopamin ausschüttet. Wie bei allen Junkies hält das Gefühl nicht lange an und es muss Nachschub her. So ist es mit der Sucht, sie ist tatsächlich eine Plage. Es gibt aber schlimmere Laster, als Slotcars zu sammeln. Was auch interessant ist, wenn neue Autos auf den Markt kommen, ist die Meldepflicht. In Foren läuft das sehr eindeutig ab. Jeder, der das Auto hat, muss das allen unbedingt verkünden. Jeder der es noch nicht hat, auch. Diese Handlungen sind sicher dem Entzug vor dem bald neu eintretenden Dopaminrausch geschuldet. Aber mal ehrlich: Wenn juckt das? Wen interessiert, wer welches Auto auch schon hat oder nicht? Ist das ein illegales Rennen zwischen Kaufkraft, Entschlossenheit, DHL, UPS, DPD, Hermes und Konsorten? Niemand lebt besser oder schlechter, wenn ein Slotkollege irgendwo verstreut im Land das gleiche Auto auch schon hat oder nicht. Schwingt da vielleicht etwas Schadenfreude mit, wenn es einer nicht hat? Nicht mithalten kann? Das Budget es nicht zulässt? Leistungsgesellschaft auch beim Kaufen? Unterhaltungen über das Optimieren der Autos sind nachvollziehbar. Da können ganz gute Inputs dabei rüber kommen. Solange nichts verrissen oder nur blöd gemeckert wird, eine super Sache. Nach ein paar Tagen ist das Thema ausgelutscht. Als Bonus postet

noch jeder sein Auto. Dann sieht jeder den gleichen Wagen zimal, aber jedes Mal in verschiedenen Szenarien: Auf der Richtplatte. Noch in der Box. Auf der Bahn: Da sieht man wenigstens was Schönes, falls die Bahn was hergibt. Und dann fallen alle in den totalen Dopamin Einbruch: Entzug! Alle haben das Auto und es gibt nichts mehr zu berichten. Die Freude verfliegt. Der ganze Wahnsinn von vorne, eine Neuerscheinung kündigt sich an und alle stürzen sich wieder in gehabter Manier darauf. Mal sehen, ob das nächste Auto auch wieder toll oder weniger gut sein wird. Wird es gut aussehen? Gut fahren? Oder kommt ein neuer Schuss in den Ofen? Hat der Hersteller total verkackt? Optisch? Technisch? Auf der ganzen Linie? Manchmal hört man da so einiges aus der Community und da drängt sich die Frage auf, warum manche Leute nicht ins Hersteller Lager wechseln um mit ihrem brach liegenden Wissen alles ganz anders, nämlich viel besser machen. Mit der Zeit schließt sich der Regelkreis und es werden immer mehr Autos. Das heimische Platzangebot wird zur neuen Challenge. Ab einer gewissen Rennstallgröße muss man verdammt kreativ sein, um die Boliden artgerecht unterzubringen. Die Sammlung wächst und wächst. Es wird mit Liebe und Leidenschaft gehortet, beschützt und erweitert. So wie es eben ist, wenn man dem Dopaminrausch verfallen ist. Aber wie gesagt, es gibt schlimmere Laster der destruktiven Art. Slotcars machen nichts kaputt. Bis auf ein paar Budgets und Ehen ist alles im grünen Bereich. Und Nachhaltig ist das alles auch. Die Autos laufen mit E und halten über Jahrzehnte, wenn man gut auf sie aufpasst. Die Händler werden gerettet und so ist jeder Sammler

zugleich Lebens- und Existenzretter. Es ist eine richtig gute Sache für den guten Zweck zu investieren: Für sich selbst. Für andere. Man darf die unzähligen Glücksgefühle nicht vergessen, wenn jedes Mal überall im Land die Paketboten kommen: Karton annehmen. Heiliges Reintragen. Vorsichtig öffnen. Füllmaterial vom Kultobjekt trennen. Box öffnen, neudeutsch „unboxing“ und dabei den frischen Werksduft des Plastik-Gummi-Gemisches inhalieren. So sieht das große Glück aus für viele. Das wird niemand verstehen können, der nicht weiß, was gut und schön ist. Teuer ist es auch, zumindest kann es das werden. Aber alles was Freude macht ist entweder gefährlich oder teuer. Oder beides. Viele private Glücksmomente für jeden einzelnen Slotter da draußen. Für euch alleine oder in der Gruppe. Macht weiter und lasst euch durch nichts und niemanden beirren. Lasst euch die Freude nicht nehmen. Von nichts und niemand. Macht weiter und freut euch am Leben und den schönen Slotcars. Magnete raus und ab auf die Bahn. Mit wenigen oder mit operativ großen Eingriffen. Beides ist möglich. Beides akzeptiert.

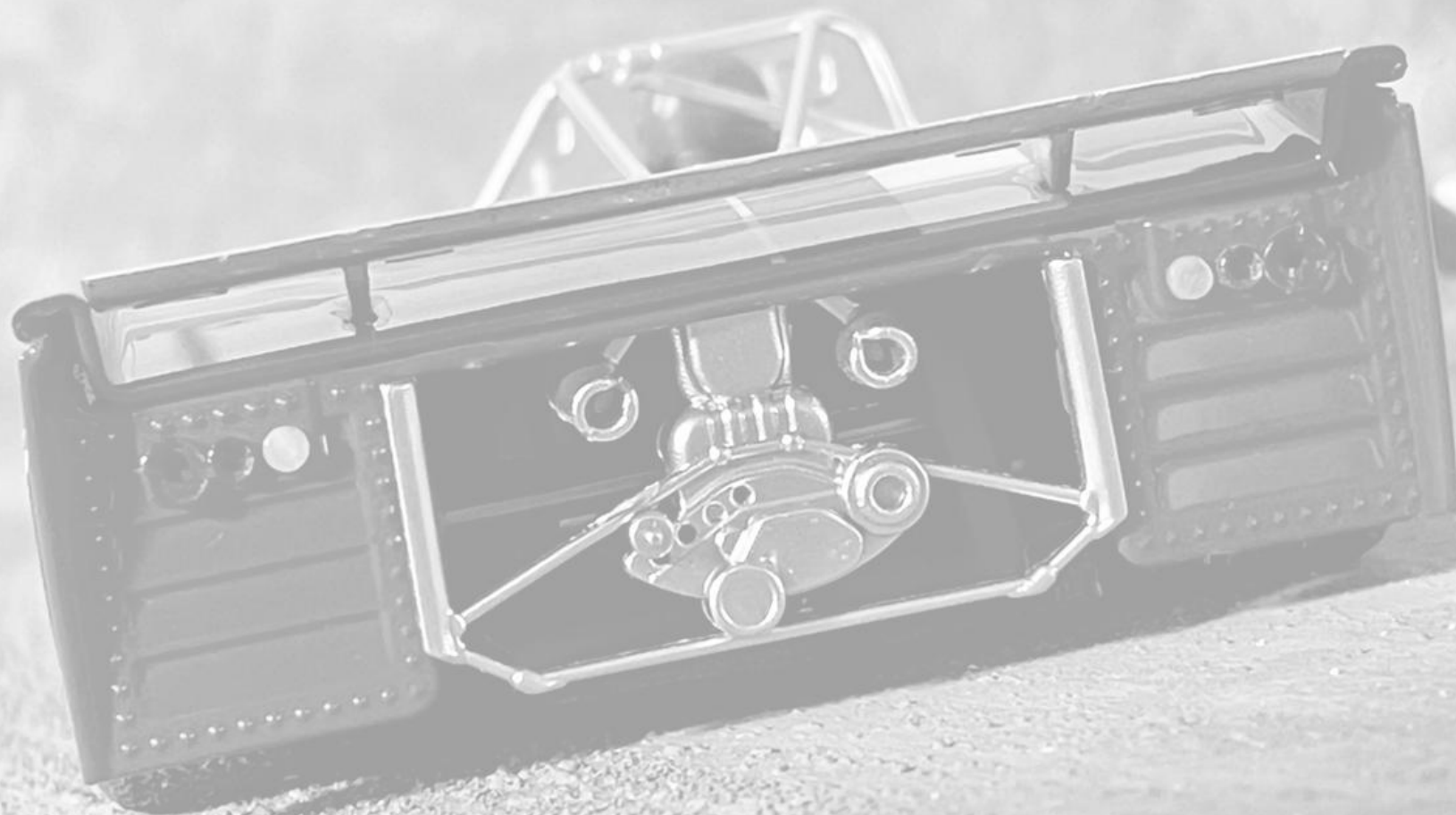




GOKARLI *rennbahnshop*

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

Wir sehen uns in No.70



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.