

# Jim Hunt Magazine®

71



## **Sideways**

3.5 CSL

Mustang GT3

Bentley GT3

M4 GT3 Valentino Rossi

**Was ist da los?** Welcher Fahrertyp bist du?

**Scalextric** Camaro Polizei Golf Inspector Morse's Jaguar

Cadillac Hypercar u.v.m. **BahnOrama** Zeitreise Carrera Servo



# Editorial

Jim Hunt Magazine®

## Wenn in Frühling alles grün wird...

... so das Motto unseres aktuellen Covershots. Der klassische Camaro ist nach wie vor ein geniales Gerät, das Scalextric im Portfolio hat und damit Fans von Ponycars immer noch mit neuen Varianten versorgt. Das ist Nachhaltigkeit und ein Beweis dafür, dass man damals bei der Konstruktion des Wagens alles richtig gemacht hat. Als Gegenstück empfehlen wir den Mustang aus gleichem Hause für heiße V8 Duelle, die bis heute der aktuelle Benzinpreis nichts anhaben kann. Die 71er Ausgabe von Jim Hunt liefert ein breites Spektrum an neuen Slotcars. Es gibt als Formneuheit den BMW M4 von Sideways, ein richtiger Kracher. Das Auto von Valentino Rossi unterstreicht die hohe Qualität des Herstellers, der optisch wie technisch richtig tief in die Trickkiste gegriffen hat. Dazu gesellen sich ein aktueller Ford Mustang GT3 und ein exotischer GT3 Bentley aus gleichem Hause. Richtig genial ist das Umsetzen von Carbon am Auto bei Sideways. Ich kenne den Designer der Marke seit vielen, vielen Jahren und es ist schon richtig genial, was er da optisch Neues auf die Beine gestellt hat. Mehr in den Testberichten! Bilder sagen manchmal mehr als Worte. Parallel dazu kommt der 3,5 Liter CSL von Sideways, diesmal im Gösser Look aus Le Mans 1976. Bereits die zweite Auskoppelung des schönen BMW aus frühen Tagen.

Scalextric liefert als Filmauto den Dodge Charger von Dom Toretto aus Fast and Furious. Ein großkalibriges Gerät für Freude des getunten V8 ohne Reue oder Limits. Dagegen wirkt der AMC Hornet in einem genialen Metallicgrün eher brav, obwohl er es nicht ist. Ein schönes klassisches US Coupé für Fans der 70er Jahre. Passend für diese Ära gibt es einen VW . Der eckige Nachfolger des kugeligen Käfers, ein Golf GTI als Polizei Auto. Eine interessante Sache, die viele Fans findet. Sonst würde Scalextric nicht immer wieder regelmäßig Einsatzautos auf den Markt bringen. Erinnerungen werden wach... Noch ein Moviecar: der edle Klassik Jaguar von Inspector Morse. Ein Kultobjekt britischer Wagenbau Kunst. Wer es richtig schnell haben will: Wir zeigen die dritte Auskoppelung des Cadillac Hypercars für 24 Stunden Rennen in Schwarz-Gold. NSR aus Italien liefert ein ganzes Feuerwerk an Designversionen bekannter Größen aus ihrem Sortiment. Fangen wir klein an: Fiat 500 Abarth als Rothmans Rennstall Duo. Das Doppel geht weiter mit dem klassischen Ford GT40 aus Le Mans 1966. Hammerteile, die nie an Attraktivität und Schnelligkeit verlieren werden. Für das Rennen in Kyalami gibt es den extrem schnellen Porsche 908/3 jetzt mit Lichtern am Bug. Der BMW Z4 GT3 erscheint in drei Martini Versionen: Silber, Rot und Weiß.

Perfekt auch für Clubs, die identisch schnelle Gästebautos oder gut unterscheidbare Wagen für einen Markenpokal suchen. Schön gemacht und schnell wie eh und je. Martini geht immer. In der Rubrik „BahnOrama“ zeigt uns Jürgen, was liebevolle Pflege und Leidenschaft bedeuten. Seit seiner Kindheit ist er mit der Carrera Servo fest verbunden. Bis heute sammelt, baut und pflegt er diesen Traum und erhält etwas für die Nachwelt, das es so schon lange nicht mehr im Laden zu kaufen gibt. Danke für diesen schönen Einblick in die Vergangenheit, die bei ihm jeden Tag weiterlebt. Die Rubrik „Was ist da los?“ beschäftigt sich mit Fahrertypen. Mal sehen, wer sich dort finden oder erkennen wird. Ich schmunzle schon mal in mich hinein. Ihr vielleicht auch.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.71!

*Jürgen Kellner*

Herausgeber

# Edelhirsch

SuZ Nürburgring  
[www.edelhirsch.de](http://www.edelhirsch.de)



## Chevron mit F-310



Mehr Kilometer  
Reinere Luft

6 x Volltanken hilft

ESSO Terrasse

MRRC

GOODYEAR

ESSO Terras

THIER

PILS

ADAC

VALVOLINE MOTOR OIL



VALVOLINE MOTOR

UNIROYAL

Alle 21 Sek. hilft  
die Straßenwacht

PS PS PS PS

UNIROYAL

SACHS-MOTOR

Continental  
Reifen



Continental  
Reifen



Continental



TEXACO

TEXACO

TEXACO

TEXACO

TEXACO



ARAL SUPER



# Menu

## Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

## Was ist da los?

Fahrertypen

## BahnOrama

Zeitreise mit Carrera Jet

## Tracktests

### Rundstrecke:

- BMW M4 GT3 Sideways
- Ford Mustang GT3
- Bentley Continental GT3
- Cadillac Hypercar 24h Sebring
- 2x Abarth 500 Rothmans
- 2x McLaren 720S GT3 Le Mans
- 3x BMW Z4 GT3 Martini
- 2x Ford GT40 Le Mans 1966
- Porsche 908/3 Kyalami

### Moviecars:

- Dodge Charger „Fast and Furious“
- Jaguar „Inspector Morse“

### Blaulicht:

Golf I GTI Polizei



# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Slot.it bring die Sau

Maurizio Ferrari hat ein Geheimnis gelüftet. Bei einer Veranstaltung in Italien zeigte er die ersten Rohmuster seines neuen Projekts: der Klassiker Porsche 917K und 917/20 kommen auf den Plan und das bedeutet: die Sau wird erscheinen. Bisher gab es das Auto von Le Mans Miniatures, wunderschön gemacht, aber zu filigran für Rennen. Nach Fly und NSR kommt jetzt der 917K auch von Slotit. Das gesamte Paket an Versionen dürfte peu à peu kommen. Parallel gibt es Designversionen bekannter Modelle und endlich den DTM BMW M3 E30. Wenn wir auch fürchten: Erneut mit viel zu kleinen Rädern, wie die anderen DTMs sie leider hatten. Das mag Fahrdynamik bringen aber optisch ein Killer. Man denke an den Opel Calibra mit kleinen Opel Corsa Rädern, obwohl es damals los ging mit Radhäuser ausfüllenden 18 Zoll Felgen!



Bilder: slotit





# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## NSR legt Hypercar Messlatte höher

Die Hochleistungs-Slotcar Macher aus Italien liefern mit dem Ferrari Hypercar eine völlig neue Fahrzeuggattung in ihrem Sortiment. Da nicht nur eine Formneuheit, sondern auch technisch einiges revolutionäres zu erwarten sein wird, freuen wir uns schon mal im Vorfeld. Die ersten Autos werden bald kommen. Das neue Fahrwerk wird gefedert ausgeliefert. Und beim Gewicht wird maximal reduziert werden. Die leichten Gitterstruktur-Seitenkästen kennen wir schon aus der letzten neuen Modellen. Einen mittig ausgefrästen Antriebshalter haben wir bisher so noch nicht in Serie gesehen! Wir sind neugierig, was da kommen wird.



Bilder: NSR

# Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

## Edelhirsch macht Figuren

Der Architektur Modellbauer liefert geniale Gebäude, Tribünen und Schilder für die Rennbahn. Alles ist handgemacht aus Deutschland. Passend zu den Zuschauerrängen gibt es jetzt passende Figuren. Sie wurden selbst entworfen und hergestellt, was eine super Nummer ist, wenn man es individuell und hochwertig liebt. Das Sortiment soll sich auf rund 100 Figuren steigern. Hier die ersten Bilder. Sie sind weiß ab Werk (rechtes Bild; Figur rechts unten) und zum selbst gestalten gedacht. Einen Mal Service soll es gegen Aufpreis auch geben.

[www.edelhirsch.de](http://www.edelhirsch.de)

ERSTE BILDER



# 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](mailto:shop@slotpoint.de)

# BMW M4 GT3 VALENTINO ROSSI



*Sideways und der Doktor, der den Moto GP  
Ruhestand auf vier Slicks lebt und liebt.*



# BMW M4 GT3

Tim Hunt Magazine®

Der M4 mit 3.0 Liter Reihensechszylinder liefert bis zu 590 PS ab. Das für den Kundensport entwickelte Auto der BMW M Motorsport ist ein interessantes Gerät für alle, die fast 600K bereit sind, abzudrücken. Sideways hat ihn auch und das dürfte mehr als interessant werden. Die Marke kommt ursprünglich aus Italien,

dort sitzt immer noch der Designer Marco Montrasio, der beim M4 Hand angelegt hat. Zugleich zeigen wir das Auto des weltbekannten Rennfahrers, dem Italiener Valentino Rossi. Eine interessante Sache. Wir sind gespannt wie er fahren wird, der neue BMW von Sideways. Brutal breit und kompakt steht er da,

wie ein potenter Klotz für die Rennstrecke, den bereits aus dem Stand nichts aus der Ruhe dürfte. Wir sind neugierig, ob er diese Parameter auch auf der Strecke ausspielen wird. Sideways hat ihm einen Baby Angewinder im labil einstellbaren Antriebshalter ins Chassis gesetzt. 17500 Drehzahlolymp und darunter



Tief kauert der BMW M4 GT3 über der Strecke. Angriffslustig nimmt er die Strecke und Gegner unter seine großen Nieren und kündigt sich im Rückspiegel mit einem bedrohlichen Auftritt an, bevor er lässig vorbei geht. Das passiert meistens in Kurven. Hier spielt er seine Geometriedaten voll aus, das Fahrwerk ist auch bei schneller Gangart nicht aus der Ruhe zu bringen. Voraussetzung: Alles ist perfekt auf den Fahrer und seinen Stil abgestimmt. Wir brauchten dazu wenige Runden, um zu erkennen, wie man den M4 von Sideways noch schneller macht als out of the box.



BMW M4 GT3

*Tim Hunt Magazine®*



maximales Drehmoment und Kraft, die man auf der Strecke braucht, möchte man ins Renngeschehen eingreifen. Vorher das übliche Aufbauprogramm: Mechanik wie Achslager und Getriebe mit den passenden Flüssigkeiten zu mehr Leichtlauf verhelfen. Das Seitenspiel der Hinterachse einstellen, dass alles sauber und leicht dreht, so dass das Spiel das Getriebe schont und zu voller Leistung anstachelt. MTS aus dem Wagen, wir wollen Nanny frei fahren und sehen, was abgeht, wenn man die sechs Gänge des Xtrac Renngetriebes durchzieht. Reifen abziehen über Klebeband, schauen ob die Slicks sauber gewuchtet auf den Alus hinten und den Kunststoff Felgen vorne sitzen. Jetzt geht es raus auf die Strecke und wir rollen uns ein. Erste Eindrücke gewinnen, Mechanik und Reifen erst warm fahren und sehen, wie sich zunächst alles anfühlt, bevor es richtig zur Sache geht. Der M4 fährt souverän und unauffällig, fast so, als hätte die Mechniker Crew vergessen die Hafthilfe auszubauen. Aber nein, die liegt in der Box. Nach einigen Warmlaufunden geht er zurück und wir schauen uns das Teil genauer an. Antriebshalter neutral einstellen, die Karosserie Entkoppelung auch. Wir geben allen Schrauben Minus 1U. Reifen abziehen und dann zurück auf die Strecke. Der M4 sprintet los und zieht souverän und unaufgeregt seine Runden auf der Bahn. Es geht die lange Start Ziel hinunter zur ersten schnellen 90 Grad Rechts. Das Heck sitzt ruhig. Es geht über die gesamte Strecke und durch alle Radien und Streckenabschnitte. Der M4 läuft extrem ausgewogen und gelassen in jeder Fahrsituation. Geraden und Kurven gelingen wie auf



# BMW M4 GT3

*Tim Hunt Magazine®*

Schienen, der Bayer zuckt im schnellen Richtungswechsel keinen Millimeter mit dem Heck. Sagenhafte Kurvengeschwindigkeiten sind auf der Angriffslinie möglich. Man muss dabei lediglich den Motor auf Zug halten und Lastwechsel vermeiden, sonst bleibt Zeit liegen. Der M4 bleibt trotzdem immer auf Linie. Egal

was man anstellt, er fährt und fährt und fährt. Das perfekt ausgependelte Auto ist der souveräne Partner für lange Distanzen, wenn der Fahrer irgendwann müde wird und die Konzentration nachlässt, bleiben Reserven, die für das Rennen und die Sicherheit entscheidend sind. Oder bei schnellen Sprintrennen

bietet der BMW einen enorm breiten Grenzbereich, der es erlaubt, sich mit waghalsigen Manövern aus dem Fenster zu lehnen. Nahtod Erfahrungen bleiben aus. Wir haben den M4 kein einziges Mal ins Kiesbett oder die Botanik geschossen. Er bleibt immer stabil, schnell und unaufgeregt schnell. Wow!



Auch am M4 kommt das Sideways Carbon zum Einsatz. Wunderschön gemachte Schweller, die die Augen des Betrachters verwöhnen. Mehr Detail geht nicht an einem voll einsetzbaren Race Slotcar. Kurven aller Radien nimmt er stoisch gelassen und bleibt dabei immer auf Ideallinie. Der BMW M4 lässt es richtig krachen und fordert die Konkurrenz auf einem sehr hohen Level heraus.



# BMW M4 GT3

*Tim Hunt Magazine®*

Kompliment an die Macher des gelungenen Rundstrecken Automobils. Vielleicht lags auch daran, dass ich vor dem Verlassen der Boxengasse das gleiche mit meiner rechten Hand machte, wie es Valentino Rossi immer tat, bevor er auf dem Motorrad auf die

Rennstrecke ging. Ob er das heute im Auto immer noch so macht? Das bleibt wohl ein Geheimnis. Der Sideways BMW M4 GT3 ist eine Wucht: Er kann den Grenzbereich an Passagen weiter ausbauen, wo andere bereits die Reißleine ziehen müssen. Ein sehr

schnelles souveränes Gerät für die Rundstrecke mit einem Grenzbereich, der alle anderen in den Schatten stellt. Zum Design: es handelt sich um das Auto, das die GT World Challenge 2024 in Misano gewann. Rossi und Martin teilten sich Cockpit und Podest.



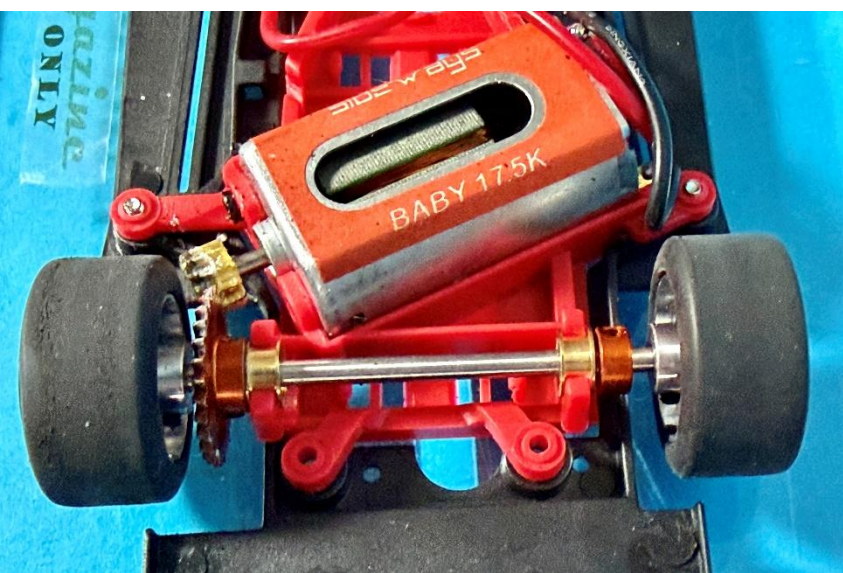
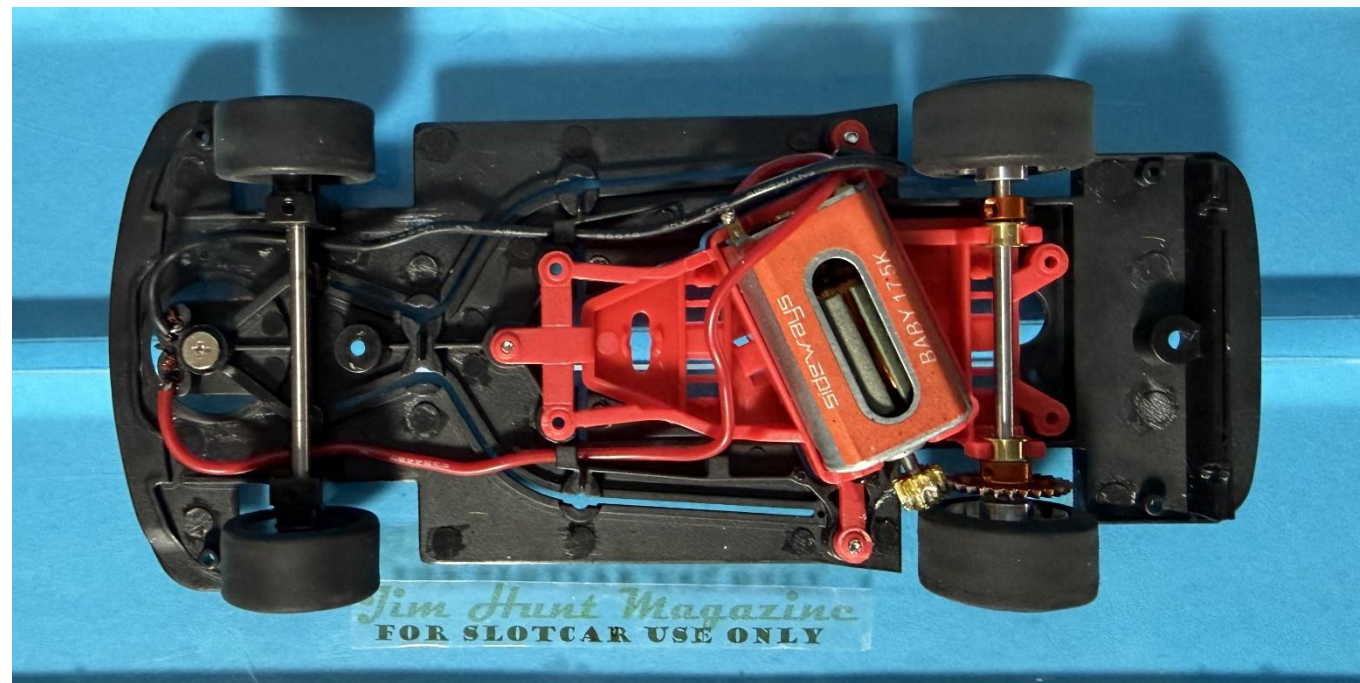
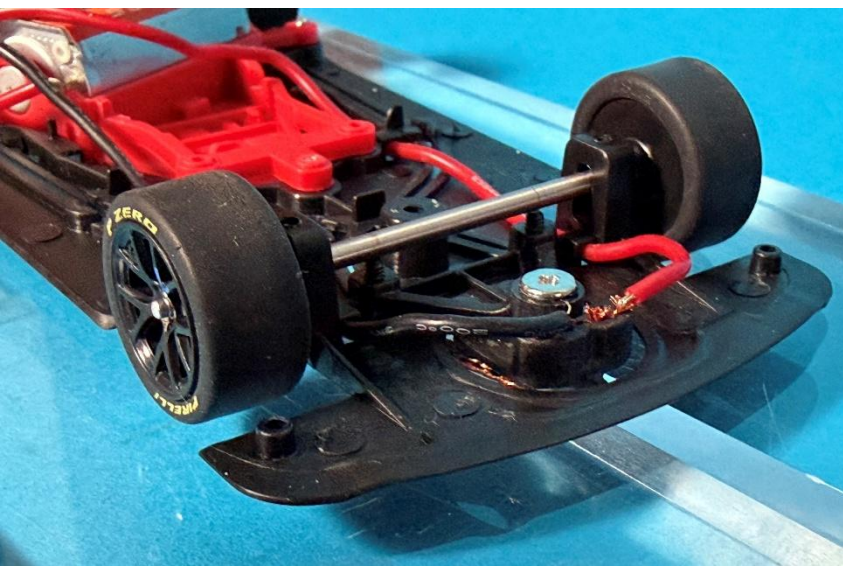
Karosseriedesign und Details sind am BMW von Sideways enorm, bedenkt man, es geht hier um ein leistungsstarkes, voll funktionelles Slotcar und um kein Standmodell. Die Karosserie ist sehr leicht konstruiert, um den Schwerpunkt so tief wie möglich zu legen und dem BMW eine sagenhafte Kurvenperformance zu geben. Alles ist stimmig, nichts wurde dem Zufall überlassen. Abstimmen des voll einstellbaren Fahrwerks verlangt etwas Erfahrung vom Boxenpersonal. Aber das ist machbar, das Fahrverhalten reagiert transparent auf jede Veränderung an den Schrauben. Testen!





BMW M4 GT3

Jim Hunt Magazine®



Rossis M4 Chassis mit Antriebseinheit, die über drei Schrauben in ihrer Labilität für die perfekte Straßenlage einstellbar ist. Der Baby Longcan Motor dreht bis 17500 U/min und mag 12 Voltan Kraftstoff oder niedriger, je nach Streckenlayout. Er ist verschraubt, damit die Kraft nahezu verlustfrei aufs Anglewinder Metallgetriebe fließen kann. Hinten gibts Messingradlager und eine in Spurbreite und Seitenspiel einstellbare Hinterachse aus kalibriertem Edelstahl. Alufelgen, auch verschraubt mit guten Slicks liefern Vortrieb und Halt in Kurven. Vorne drehen Slicks auf leichten Kunststofffelgen, ebenfalls um eine Edelstahllachse. Ihre Höhe ist zur Abstimmung zum verschraubten L-Kiel einstellbar. Madenschrauben von oben und unten lassen zudem ihr Pendelspiel in Kurven gestalten, je nach Fahrerwünschen. Jim Hunt fährt das Fahrwerk neutral, vorne und hinten identisch niedrig eingestellt.



Erweiterte Suche »

### Kategorien

- DIGITAL 132 (490)
- DIGITAL 124 (340)
- EVOLUTION (784)
- EXCLUSIV (407)
- PROX (133)
- GO!!! (316)
- DIGITAL 143 (51)
- PROFI (59)
- STRAX (14)
- Pull&Speed (14)

### Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

### Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

### Neue Artikel

## myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



**Versandkostenfrei ab 100,-EUR!**



**Ersatzteilservice!**



**Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!**



**Vormerkerservice!**



**D124/132 optional auch mit WIRELESS!**

Carrera Gesamtkatalog  
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR

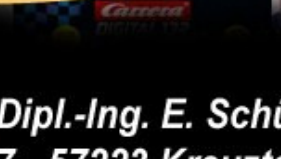


30346 - 65,99 EUR

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

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

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



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

### Warenkorb

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

### Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

### Bestseller

- Carrera Einzelrandstreifen  
0,00 EUR  
incl. 19 % UST  
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene  
0,00 EUR  
incl. 19 % UST  
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve  
1/60° rot/weiss, 3 Stück  
12,99 EUR  
incl. 19 % UST  
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4  
Stück  
24,99 EUR  
incl. 19 % UST  
exkl. Versandkosten

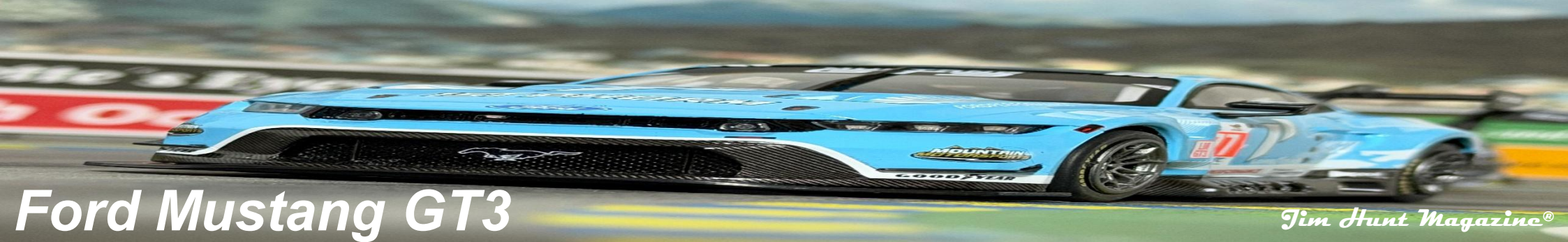
**Sein 5,4 Liter V8 Saugmotor im Longcan Block sorgt für Furore. Liefert der Hengst mit Slicks und Anglewinder Konzept auf der Rennstrecke? Jim Hunt reitet ihn.**



***Sideways***

**FORD MUSTANG GT3**

**PROTON COMPETITION**



*Tim Hunt Magazine®*

# Ford Mustang GT3

Der von Proton Competition eingesetzte Amerikaner fährt mit offizieller Ford Werksunterstützung in der FIA WEC. Der Rennstall hat nach zwei Jahrzehnten auf Porsche nun all seine Erfahrung in das US Projekt gesteckt. 2024 fuhren sie mit R. Hardwick, Z. Robichon und B. Barker im Cockpit in Le Mans mit.

Der 5,4 Liter V8 Saugmotor ist unüberhörbar und schenkt den Fans und ihren Sinnen einen akustisch interessanten Zauber. Sideways hat den Ford am Start und wir sind neugierig, wie sich das große Coupé auf der Strecke anfühlen wird. Wie es zu erwarten war, legt der US Bolide spritzig und zugleich

akustisch hörbar los. Die Geräuschkulisse kommt von einer leichten Unwucht vorne: Ein Reifen sitzt nicht präzise. Aber das ist sofort mit Handarbeit behoben. MTS aus dem Auto und los auf die Strecke. Startknopf erneut drücken und das fauchende V8 Ballern mit tiefer Ergriffenheit verinnerlichen. Der V8 Longcan



# CARBON!

Carbon Details, die nur Sideways kann. Der Effekt ist täuschend echt und so nah am Original, dass man nicht fassen kann, dass es Kunststoff ist. Optisch wie technisch setzen die Autos die Messlatte höher. Im Carbonschweller mit Lüftungsöffnungen sitzt die luftgekühlte Sidepipe, die den 5,4 Liter V8 wunderbar in Szene setzt. Das Auto liegt am Serie schön tief und die Räder sitzen perfekt in den Kotflügeln. Die Einstelloptionen sind vielfältig, Spurbreite und Höhe der Achsen lassen sich darunter präzise einstellen.



# Ford Mustang GT3

Tim Hunt Magazine®

Anglewinder schiebt kraftvoll an und bringt den Stang sofort flott auf Touren. Der Baby Bigblock mobilisiert mit 11-12 Voltan Kraftstoff maximal 17500 Touren, eine mehr als ausreichende Power und Performance Darbietung auf der Strecke. Der Motor ist verschraubt im fünffach gelagerten, entkoppelten Antriebshalter im

Chassis. Wir lösen alle Schraubdome um Minus 1 U und schauen, was dabei passiert. Anfangs präsentiert sich der Ami etwas zickig in Kurven. Dabei stempelt er zunächst an der Vorderachse, wenn man ihn richtig hart am Limit bewegt. Er bleibt dabei brav auf Linie, aber lässt etwas Zeit liegen. Wir tasten uns vor und ja:

Das Lockern der Karoserieschrauben schafft Abhilfe. Es kommt absolute Ruhe in die Fahrt. Der Karosserie Aufbau braucht eine solide Seitenneigung, dann geht es deutlich besser ums Eck auf der Strecke. Immer wieder überraschend, dass es Rennwagen gibt, die derart sensibel auf diesen einen Parameter reagieren.

Sideways ist großzügig im Einbau von Carbon am Mustang GT 3 Rennwagen. Der Ford ist rundum, wie das Original mit dem edlen, leichten und steifen Werkstoff ausgestattet. Dieses optische Gimmick kann bisher kein anderer Hersteller in dem optisch hohen Level bieten. Schweller, Bug, Heck und Flügel sind aus dem Wundermaterial gefertigt, das die perfekte Inszenierung abrundet.





Tim Hunt Magazine®

# Ford Mustang GT3

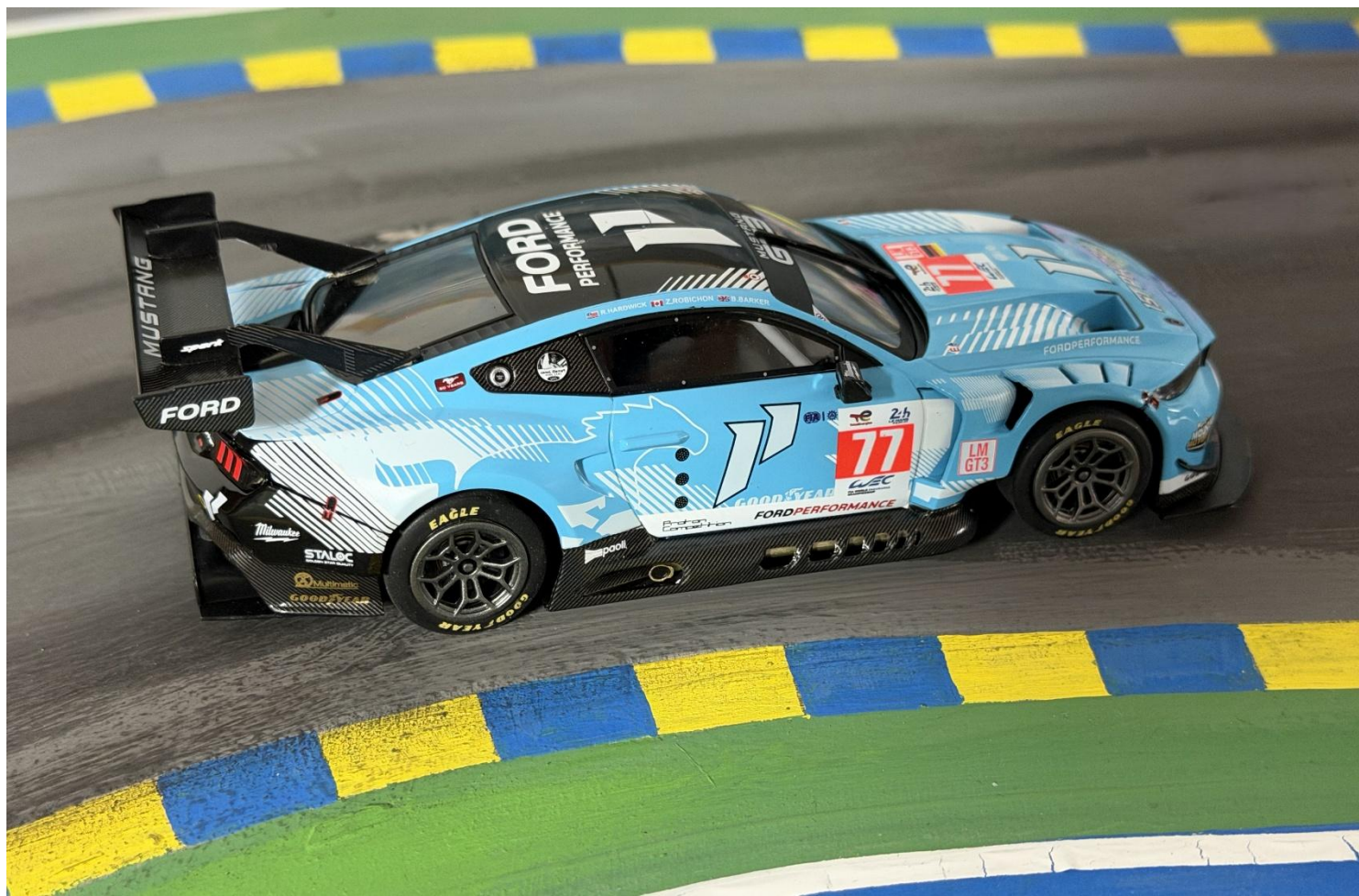
Der Mustang ist so einer, der ohne dieses eingestellte Spiel richtig zickt. Also Schrauben auf und das vorher Gehörte reduziert sich, das Stempeln im Kurven ist jetzt komplett weg. Bravo! Der Steher hinten bekommt mehr Spiel (Minus 1,5U) als der Vordere (Minus 1 U). Schonungslos läuft nun der Ford aggressiv durch alle

Richtungswechsel und greift wie eine Cobra präzise und entschlossen an. Sein langer Radstand hält ihn auf Geraden stoisch in der Spur. Das kann auch in Kurven von Vorteil sein. Vorm Richtungswechsel scharf anbremsen und satt auf Zug durchziehen? Alles kein Ding, sofern Fahrwerk und Karosse wie

beschrieben eingestellt sind. Der Fahrer sollte im Ford immer bereit sein: Sein US Hammer ist kein Auto, das nahezu blind gefahren werden kann. Das Wildpferd braucht Aufmerksamkeit, strenge Zügel und Kontrolle, dann spurt es und liefert temperamentvoll und präzise seine volle Leistung ab. Das technische Laufzeugs



Ist sein Fahrwerk passend abgestimmt, geht der Mustang richtig zur Sache und teilt auf der Strecke gegen die Konkurrenten hart aus. Dazu liefert er viele schöne Details, die seinen Auftritt optisch unterstreichen. Das Auge fährt schließlich mit. Wir freuen uns an solchen Dingen. Eine feine Sache, wie Slotcars heute ans Original heran kommen.



# Ford Mustang GT3

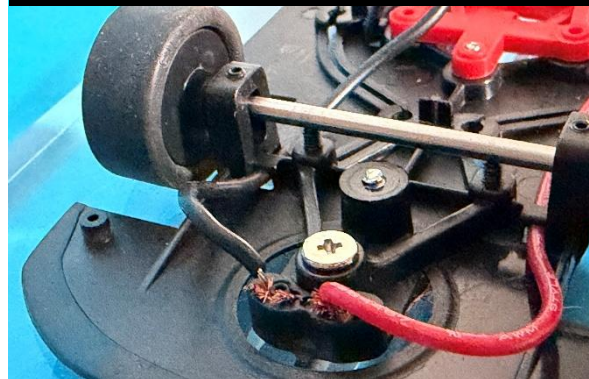
Tim Hunt Magazine®

bekommt den obligatorischen Ölservice, die Hinterachse wird im Seitenspiel eingestellt, damit alles maximal reibungsarm drehen kann. Das Getriebe bekommt minimalst Fett ab. Der Ford Mustang überrascht mit sehr temperamentvollen Fahreigenschaften, die der passende Fahrer im Rennen in Gold verwandeln kann. Neben den vorher technischen Einstellarbeiten an der Box braucht er einen kompletten Fahrer, der mit allen Wassern gewaschen ist und ausdauernd auf die Bedürfnisse des US Boliden im Rennen eingehen und reagieren kann. Kein Auto für bequeme Leute, die stoisch Runden abspulen möchten und dabei mit dem Kopf nicht ganz bei der Sache sind. Einen Vollblut Hengst kann nicht jeder reiten. Wer ihn beherrscht wird seine Gegner richtig nass machen und mit fiesen, unerwarteten Überholmanövern in Kurven überraschen. Der tiefe markante V8 Bass macht die Konkurrenz nervös, während der Pilot im Cockpit und die Fans auf den Rängen „made my day“ spüren. V8 forever!

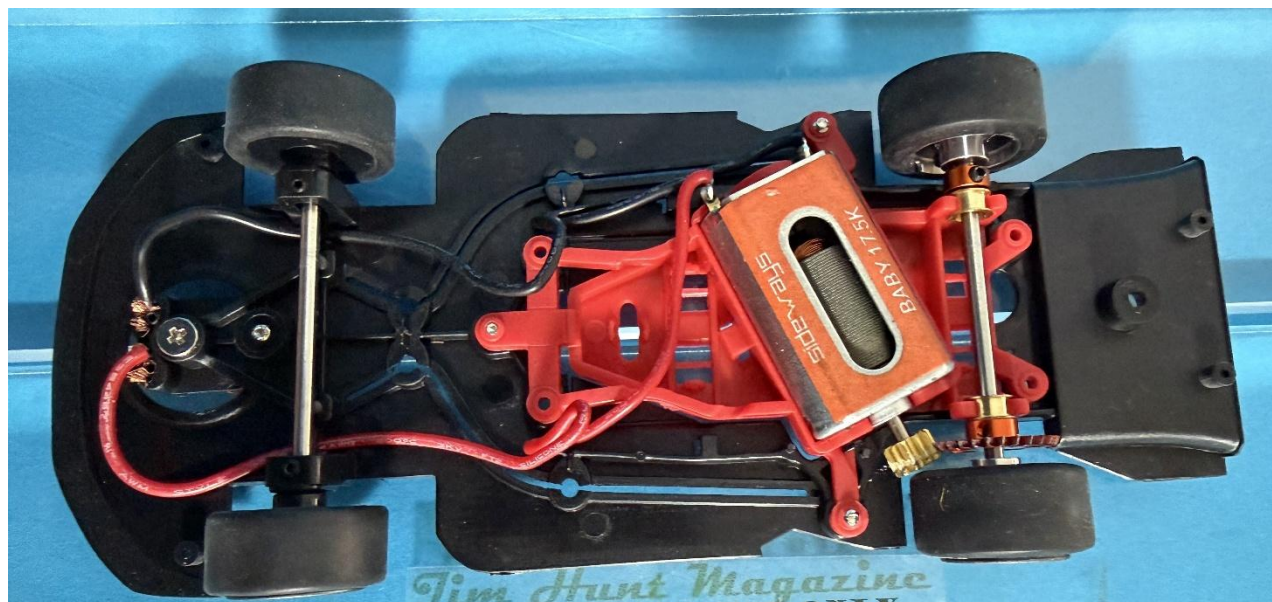


Fahrwerk über Schrauben von unten einstellbar.

Höhe und Pendelspiel der Vorderachse einstellbar. L-Kiel präzise verschraubt.



Hinterachsspiel und Spurbreite einstellbar



Longcan Baby Anglewinder: 17500U max. bei 12 V. Entkoppelter/ einstellbarer Antriebshalter. Motor ist verschraubt, Alufelgen hinten und Getriebe auch.

E  
I  
N  
S  
T  
E  
L  
L  
U  
N  
G  
S  
A  
C  
H  
E  
N

# Slotcarscheune.de

Slotcars Bahnen Zubehör  
Alles für deine Carrerabahn



Über 2000 Slotcar am Lager

**M-SPORT kann nicht nur Rallye.  
Die Briten bauten für Bentley einen  
konkurrenzfähigen Wagen auf.  
Sideways zeigt, wie es geht.  
Jim Hunt im 4.0 Liter V8 Biturbo.**



**BENTLEY**

**CONTINENTAL GT3**



*Top Gear Magazine*

# Bentley Continental GT3

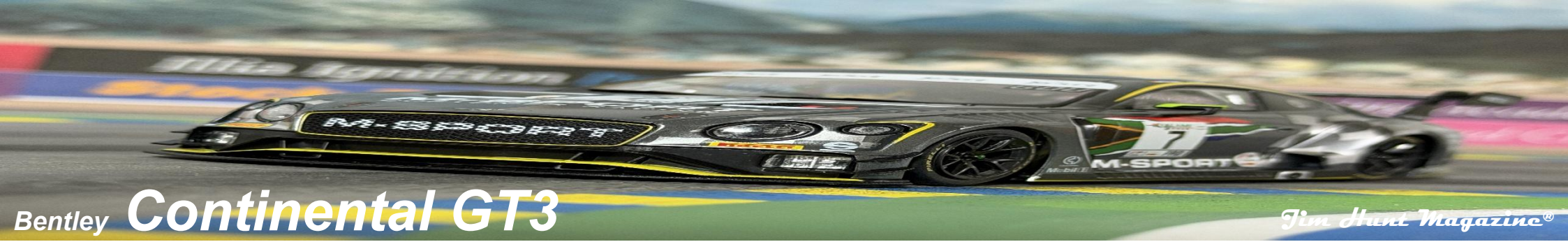
Team M-Sport ist normalerweise für viele erfolgreiche Rallye Einsätze auf der ganzen Welt bekannt. Doch die Briten aus Malcolm Wilson ist ein erfahrener Mann, der die Geschicke führt. Doch die Fahrt durch

den Staub und Dreck ergänzen die erfahrenen Briten auch auf der Rundstrecke und dort treten sie stillecht mit dem Bentley Continental GT3 an. Sideways liefert den Auto von den 9 Stunden von Kyalami aus 2020.

M. Soulet, J. Gounon und J. Pepper teilten sich das Cockpit. Grund genug dieses Auto etwas näher zu betrachten. Der Briten überrascht ab der ersten Runde mit sagenhafter Laufkultur und einer sehr schnellen,



Großer Kühler, dazu die Bentley typischen vier Rundleuchten: innen groß, außen klein. Hinten gestreckte Ellipsen Scheinwerfer und viel Carbon herum. Sideways zaubert einen einmaligen Look an ihre Autos. Niemand anderes hat es so drauf, Carbon am Slotrace Car in Szene zu setzen. Wunderschön tief und satt kauert der opulente Briten über dem Pflaster. Sein einstellbares Fahrwerk lässt mit der einstellbaren Vorderachse viele Setups zu. Wir fahren ihn neutral, vorne und hinten identische Chassis Höhe und kommen damit perfekt zurecht.



*Top Gear Magazine*

# Bentley Continental GT3

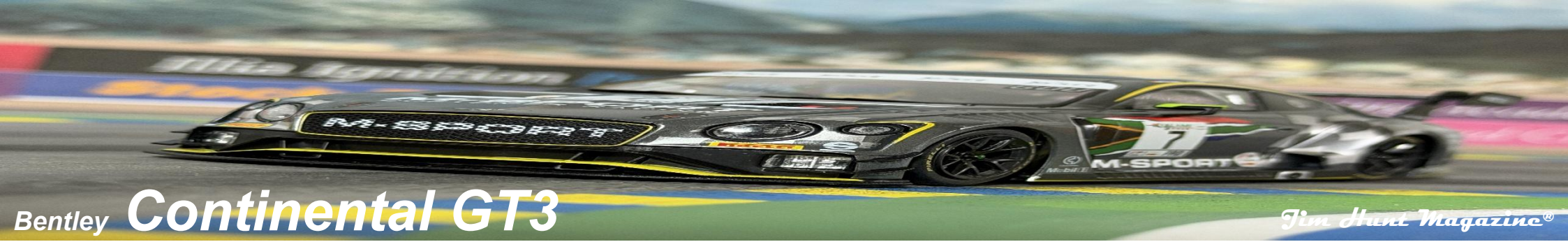
präzisen Gangart. Hier zeigt sich sofort, es sind Leute am Werk, die ganz genau wissen, wie das alles geht auf der Rennstrecke. Länge läuft eben und bietet ein außerordentlich gelassenes Fahrverhalten bei einer

zugleich sehr hohen Grundgeschwindigkeit. Das noble Gerät legt leise los und zieht seine Kurven wie ein fest eingestochener Zirkel auf Papier. Radius egal. Sein 4.0 Liter V8 mit Twin Turbo Aufladung schaufelt

550 PS auf die Hinterachse, die seine Kraft perfekt in Vortrieb umwandelt. Der Baby Longcan Anglewinder Motor mobilisiert seine Kraft und zieht bis 17500 Touren durch. 11-12 Voltan Kraftstoff ist dabei perfekt



Der Continental nimmt Kurven zum Frühstück wie kein anderer. Dabei liegt er ruhig, satt und souverän und lässt andere im Richtungswechsel alt aussehen. Spät auf der Bremse und dann voll auf Zug durchziehen ist seine Domäne, die er in jedem Radius umsetzt. Sein Anglewinder Longcan 4.0 Liter V8 Biturbo harmonisiert kultiviert mit Gasstößen, setzt die Kraft sauber um und lässt dem Fahrer Spielraum im Grenzbereich. So geht britisches Understatement. Carbon Flügel und Diffusor halten das Heck am Boden, perfekter kann man Kraft nicht umsetzen.



*Jim Hunt Magazine*

# Bentley Continental GT3

gewählt. Die Augen bleiben immer nach vorne auf die nächste schnelle Runde gerichtet. Verlieren die Reifen mit der Zeit an Grip durch das Aufsammeln von Pickup, brauchen sie einen Klebeband Service an der Box: Abziehen und Frischzellenkur für das schwarze Slick Gold von Sideways. Dieses Bedürfnis kündigt

der Briten nach den Anbremsen in Kurven sofort an. Sein Heck fängt an leicht nervös zu tanzen. Kein großes Ding. Er bleibt weiterhin auf Linie, lässt aber mit verschlissenen Reifen minimal Zeit liegen, was nicht zielführend ist. Nach dem Reifenservice ist alles wieder vorbei, der Bentley geht im Reset Modus

entschlossen hinaus auf die ganz große, schnelle und messerscharfe Siegesfahrt. Ein sagenhafter Rennwagen, dem man sein Potential vom ersten Blick her absolut nicht ansieht. Britisches Understatement, das seine Talente hinter üppigen Abmessungen geschickt tarnt. Die Leute hinter Sideways und M-Sport wissen



Das Heck erinnert mich irgendwie an Lotus Exige/Elise. Wenn auch deren Leuchten anders geformt sind. Am Bentley ist nur alles größer, stärker und gediegen. Er läuft souverän und ist auch in Kurven immer auf Angriff eingestellt. Seine breiten Schultern nehmen die Slicks schön in ihren Radhäusern auf. Das einstellbare Fahrwerk lässt Spiel in Spurbreite, fürs höher oder tiefer legen des ausgewogenen Konzepts.



Jim Hunt Magazine®

# Bentley Continental GT3

ganz genau, wie man schnelle Rennautos baut. Wer Konkurrenten im Vorfeld täuschen möchte, sollte mit dem Bentley sein Glück versuchen. Niemand wird im Fahrerlager diesen Wagen auf dem Zettel haben.

Außer die, die ihn kennen und unser Magazin lesen. Sobald das Rennen eröffnet ist, wird sich zeigen, was der üppige Underdog drauf hat und was den anderen fehlt, um da richtig mitzugehen.



Sein langer Radstand und ein extrem tiefer Schwerpunkt halten den Bentley in jeder Fahr-situation souverän am Boden. Gelassen nimmt er jede Strecke unter seine Slicks und bleibt dabei ruhig und entspannt, obwohl er längst im Grenzbereich der Konkurrenz die nächste Zehntel Sekunde abnimmt. Das große Auto legt ungeahnt los und überrascht alle. Auch wir haben zunächst nicht mit soviel Potential gerechnet. Sideways und M-Sport wissen, wie man schnelle Rennautos baut. Der brutale Achtzylinder Sound mit doppelter Aufladung schmeichelt der Gänsehaut.



# Bentley Continental GT3

*Jim Hunt Magazine*®



Alus hinten, vorne Kunststoff



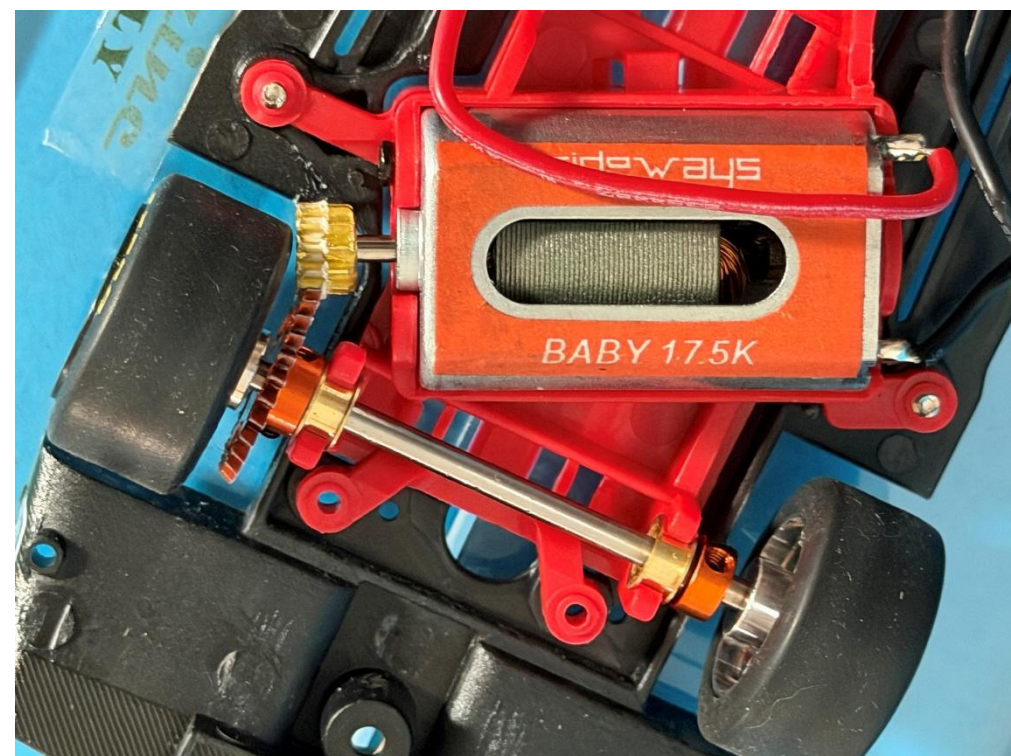
Messingradlager, Spur einstellbar. Höhe der Vorderachse auch. Präzise: Metallgetriebe

## EINSTELLUNGS SACHEN

Anglewinder Longcan, max. 17500 Touren. Antriebseinheit über drei/ fünf Dome vom Chassis entkoppelt einstellbar. L-Kiel und alle Komponenten verschraubt.



*Jim Hunt Magazine*  
FOR SLOT CAR USE ONLY





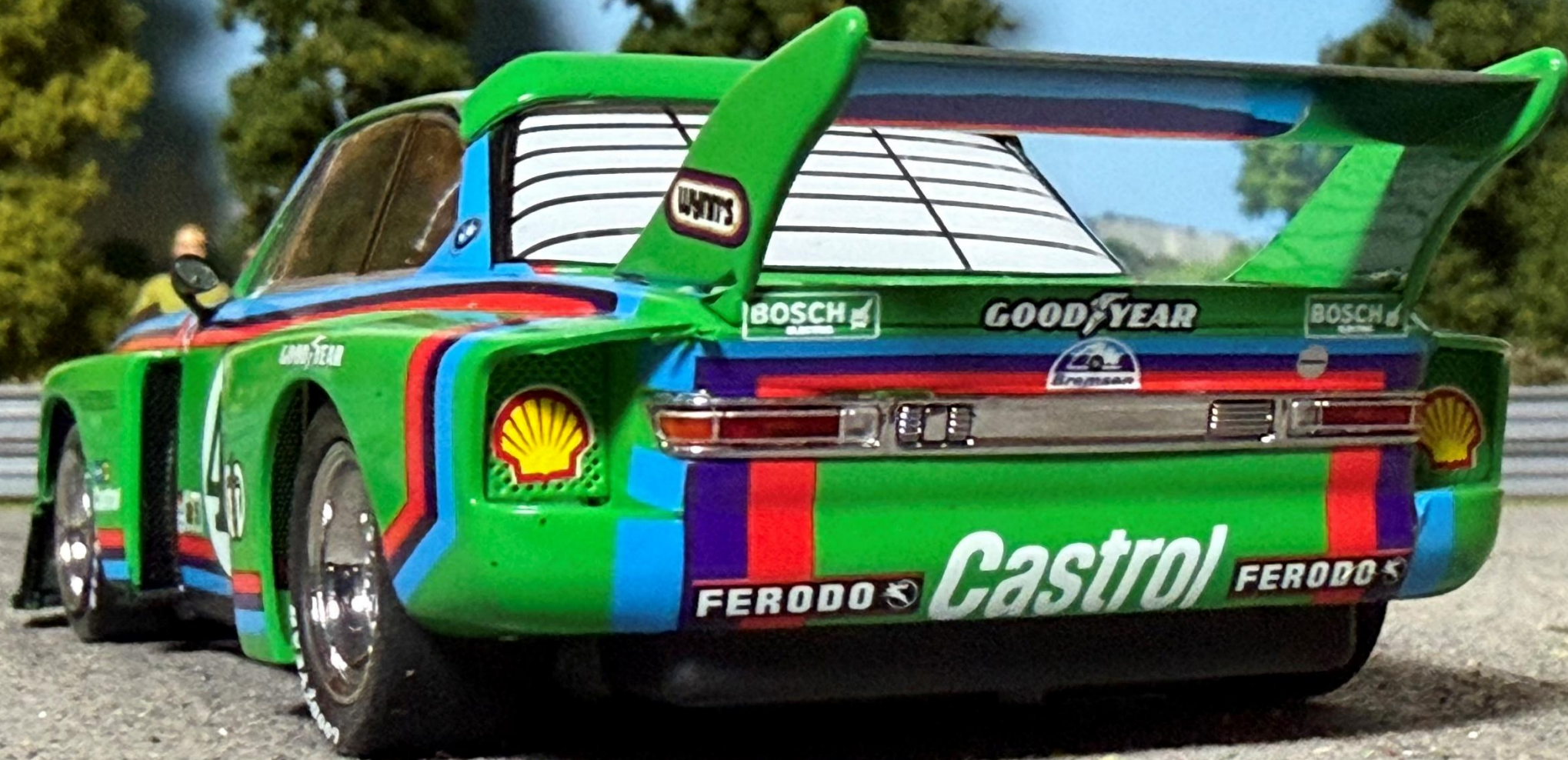
**CHRONO**

[www.src.es](http://www.src.es)

 /srcslot

 /SRCslot

*Zu BMW Motorsport gehört der CSL. Sideways hat die bereits zweite Designversion. Jim Hunt fährt den markanten Sechszylinder und berichtet aus dem Batmobile.*



**BMW 3.5 CSL BMW Motorsport Gösser, Le Mans 1976**



BMW 3.5 CSL Schnitzer

Jim Hunt Magazine®

Das Batmobile war die legendäre Rennversion des BMW E9. Seinen Spitznamen bekam wegen dem martialischen Aussehen mit enormen Kotflügel Verbreiterungen, dem massiven Frontspoiler, den exponierten Heckflügel und seitlichen Lufteinlässen. In Freilassing bei Salzburg und sehr nahe zum Salzburgring wurde das BMW Coupé in den 70ern von Schnitzer aufgebaut und im Tourenwagensport

eingesetzt. Aus dem 3,5 Liter Reihensechszylinder holten die Tuner 480 PS heraus. Die Jahre 1975-1976 waren da besonders zu benennen. 1976 ging es an die Sarthe zu den 24 Stunden von Le Mans. Dieter Quester, Alain Peltier und Albrecht Krebs teilten sich das Cockpit. Leider fiel der Wagen aus, was für uns heute aber keine große Rolle spielt. Der BMW von Sideways ist ein gelungenes Auto, das an die

erfolgreichen klassischen Zeiten des großen Coupés der 70er erinnert. Der Einsatz hochwertiger Technik liefert sagenhafte Darbietungen auf der Rennstrecke. Wie das Original tritt er an: Kernig, ehrlich und sehr schnell. Sein Anglewinder Longcan Motor gibt bei 11-12 Voltan starken Kraftstoff im Tank ein sagenhaftes Drehmoment auf die dicken Walzen der Hinterachse ab. Ihr Grip wandelt alles in Vortrieb um, die 480 PS



Große schön gemachte Lufteinlässe an den breiten hinteren Kotflügeln des CSL. Darin sitzen echte schwarze Gitter. Zudem in den hinteren Öffnungen der vorderen Kotflügel (Bild rechts gut zu erkennen). Diese Details unterstreichen den hohen Anspruch bei Sideways. Man merkt, dass die Marke von Racer abstammt. Von dort ist man ein extrem hohes Level an Details gewohnt. Die seitlichen Buglippen auf der Motorhaube dürfen natürlich auch nicht fehlen. Ein schön gemachtes Auto, das zudem leistungsstark und schnell ist.



BMW 3.5 CSL Schnitzer

*Jim Hunt Magazine®*

lassen sich sehr gut umsetzen. Der BMW beschleunigt authentisch gut und verzögert vor Kurven neutral ohne böse Überraschungen. Das gesamte technische Laufzeugs im Chassis besteht aus hochwertigen schraubbaren Komponenten: Alufelgen hinten, Messing Motorritzeln und Alukunststoff Spurrad, dazu kalibrierte Achsen, damit

alles rund läuft. Vorne sitzen leichte Kunststofffelgen. Der gesamte Antriebsstrang ist über fünf Dome im Chassis verschraubt und individuell einstellbar. Wir fahren das Auto in neutraler Abstimmung. Das bedeutete die Vorderachse in passender Höhe zum L-Kiel, so dass die Räder schön mitdrehen, aber keine große Last tragen. Der Unterboden steht vorne bis

hinten insgesamt auf gleicher Höhe. Somit lassen sich in beide Richtungen Nuancen einstellen, falls es neutral nicht passen sollte. Wir haben den Halter um Minus 1U geöffnet, die Karoserieschrauben hinten auch, vorne Minus 1/2U. Die Gewinde der Schrauben bieten noch viel Luft fürs individuelle Tuning, je nach Strecke oder Fahrerwünschen. Neutral eingestellt



Gruppe 5 Zeiten: Üppige Spoiler, Flügel und Kot-Flügelverbreiterungen. Dazu hochgezüchtete Motoren und breite Slicks für maximalen Grip. Der Gösser BMW in markantem Grün mit den drei typischen M-Farben und schönen silberfarbigen BBS Speichenfelgen mit polierten Hörnern. Ein doppelläufiges Flammrohr unter dem rechten Schweller lässt raus, was aus den Brennräumen muss. Der Klang ist ein Gedicht für Fans des gepflegten BMW Sechszylinder Sounds.



BMW 3.5 CSL Schnitzer

Jim Hunt Magazine®

läuft der CSL ehrlich und durchschaubar, ohne böse Überraschungen in irgendeiner Situation. Perfekt für längere Distanzen, so wie wir es lieben. Er läuft ausgewogen ruhig auf Geraden. Sein Radstand und die breiten Schultern halten ihn schön in der Spur. Wir

sieht es beim Anbremsen und in Kurven aus? Das Fahrwerk hat Potential und wir wollen es sofort wissen. Der CSL geht mit massiver Cornerspeed um die Ecken, Radiusgröße ist ihm dabei egal. Er zieht immer sauber seine Linie. Geometrie und Slicks

geben ihm guten Grip und soliden Halt, solange die Reifen sauber bleiben. Sammeln sie irgendwann Pickup von der Strecke auf, lässt ihr Potential wie üblich nach. Das Heck fängt in Kurven an leicht zu tanzen. Ab an die Box: Reifen mit Klebeband abziehen. Die ungebremste Angriffsfahrt auf die Konkurrenz geht wieder weiter. Klar, wir fahren klassisch ohne MTS. Der Haftverstärker sitzt in Serie vor dem Motor und lässt sich über zwei Schrauben aus dem Chassis entfernen. So ein 70er Jahre Klassiker muss pur gefahren werden. Seine technischen Möglichkeiten machen die Grip Nanny für uns absolut unnötig. Was haben wir noch präpariert? Das gesamte Laufzeugs Achsen, Lager bekamen Leichtlauföl. Das Getriebe erhielt eine dezente Auflage Gleitpräparat. Die Hinterachse wurde im Seitenspiel so eingestellt, dass alles frei dreht und nichts an den Lagerschalen schleift, was bremsen würde. Die Vorderachse wie beschrieben in ihrer Höhe zum L-Kiel eingestellt. Dazu bekam jeder Seite eine 0,5mm Spurdistanz-scheibe aus Kunststoff. Jetzt sitzen die Räder schöner in den Kotflügeln. Zudem stützen sie den BMW am Limit gefahren, seitlich besser ab. Trotzdem sollen die Räder vorne wie hinten authentisch unter den Kotflügel stehen.



Den stark exponierten Flügel haben wir raffiniert in der Karosserie fixiert. Die beiden Steher mit dünnem Krepp Papier einmal umwickelt und dann eingesteckt. Hält super und nach dem Rennen ist der Spoiler wieder abnehmbar, der BMW ready for his box. Wer das Auto nur fährt und nie wieder verpackt, kann den Flügel auch ankleben. Das muss jeder für sich selbst entscheiden.



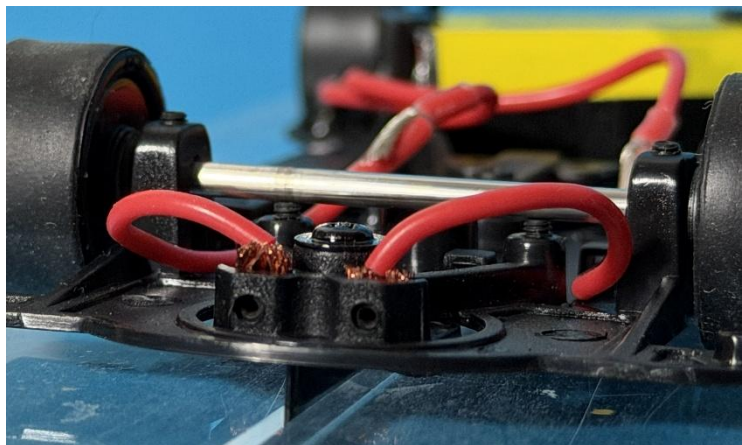
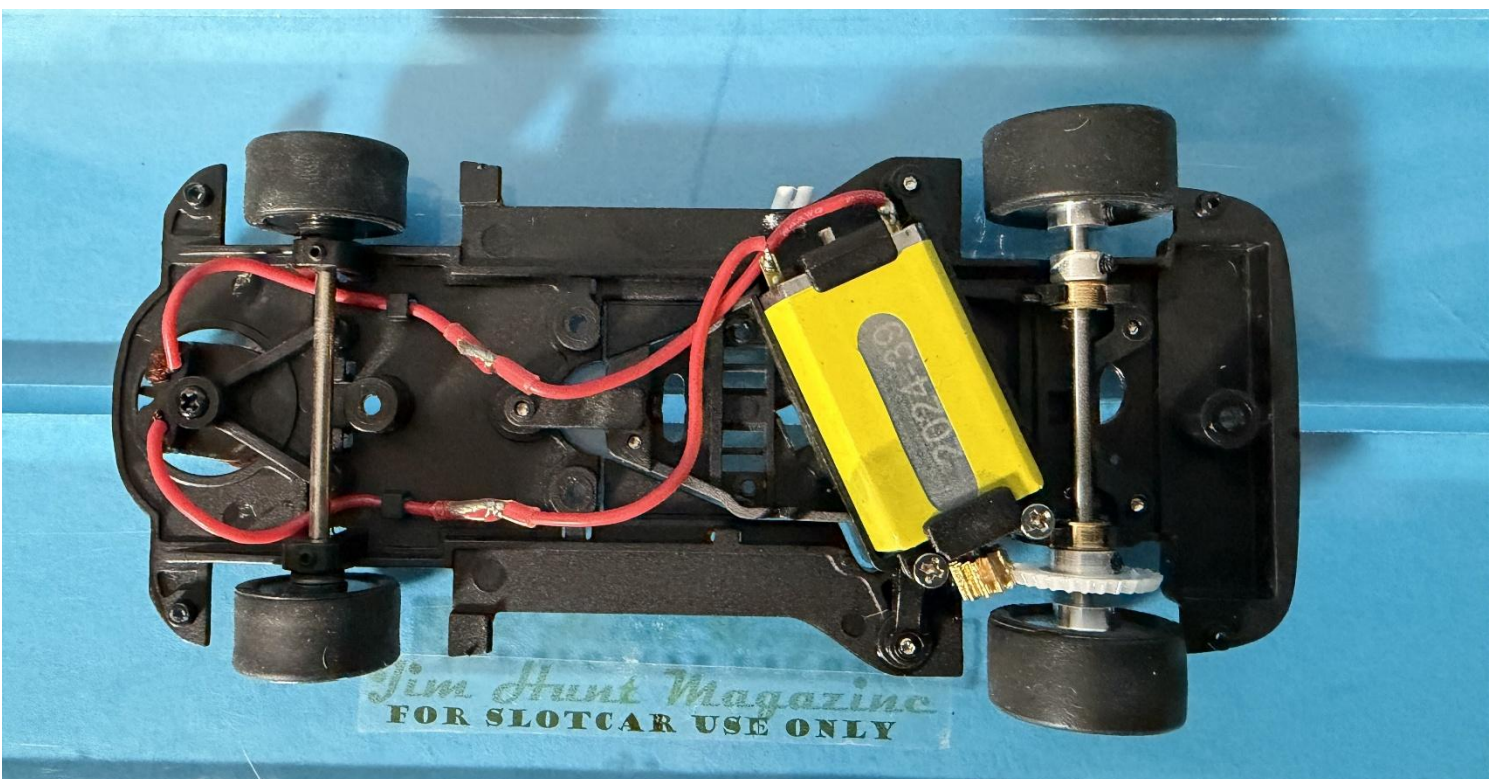
**BMW 3.5 CSL** Schnitzer

*Jim Hunt Magazine®*

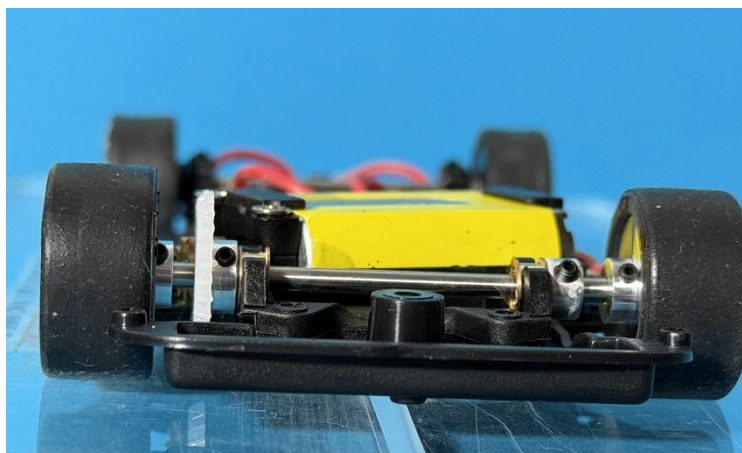
Der Style fährt immer mit! Unser Geheimitipp für Garagen Parker und Rennstallbesitzer, die den CSL in der originalen Box aufbewahren möchten: Der abnehmbare Heckflügel passt da nicht mit rein, wenn er am Auto bleibt. Ankleben scheidet daher aus. Wir

haben die beiden Steher mit dünnem Krepp Klebeband einmal umwickelt. Ihre raue Oberfläche erhöht den Klemmfaktor beim Einbringen in die beiden hinteren Karoseriespalten. Der Flügel hält im Rennen perfekt und kann hinterher wieder bequem

abgenommen werden fürs Parken in der Sideways Box. Jetzt zurück auf die Strecke. Der BMW macht verdammt viel Spaß. Runde für Runde abspulen. Diesmal hält er durch bei den 24 Stunden.



L-Kiel ist verschraubt, zudem sind die Zündkabel mit kleinen Maden von vorne fest verschraubt.



Der durchzugsstarke BMW 3.5 Liter Longcan Anglewinder sitzt fest verschraubt im entkoppelbaren Antriebshalter. Ein Messingritzel greift in das verschraubte Spurrad, das die Kraft auf die breiten Walzen der Edelstahl Hinterachse abgibt. Auf ihr sitzen verschraubte Alufelgen und ein einstellbarer Spurring. Die Zündkabel haben wir verändert. Der Stecker für Digitalplatinen flog raus. Wir haben die Drähte mit Schrumpfschlauch überzogen und sauber unter der Vorderachse schön zentriert verlegt. Die Kunststoff Felgen vorne sitzen zu tief im Auto. Auf beiden Seiten hilft eine 0,5er Distanzscheibe für mehr Spurbreite.

# www.sora.de

*Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für*

1:24 1:32 1:43

*Maßanfertigung auf Wunsch möglich!*

## *Die Vitrinenmacher*

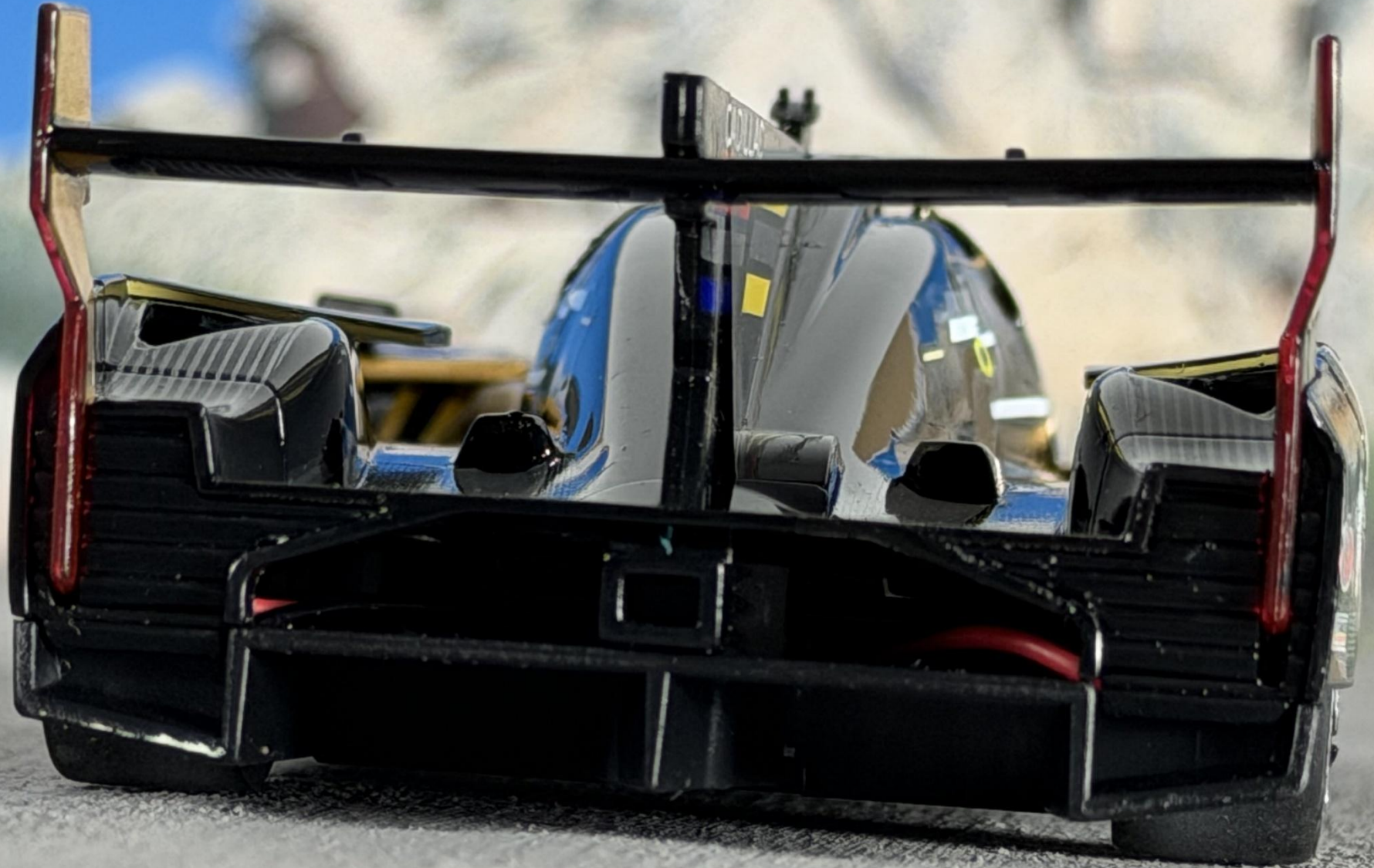
© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

# **Cadillac Hypercar**

***Jim Hunt fährt die goldene Designversion von  
Scalextrics 24h Langstrecken Supergeräts.***



**Rundstrecke**



*Jim Hunt Magazine®*

# Cadillac Hypercar

Cadillac ist eigentlich im oberen Luxus Segment aktiv. Trotzdem fährt man auch traditionell Langstrecke. So wie mit dem aktuellen Hypercar, das wir bereits in der vorletzten Jim Hunt Ausgabe 69 gezeigt haben. Nach dem roten und blauen Modell kommt nur der goldene Cadillac. Sein Revier sind die 24 Stunden von Sebring 2024 und viele neue Rennen, denn wir sind im Slotcar Rennzirkus unabhängig von der Zeit. Das V-Series R Modell mit seinem langem Radstand und einer extrem ausgewogenen Balance macht auf der Rennstrecke



*24 Stunden Ausdauer, Schnelligkeit und Gelassenheit*

# Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

## Cadillac Hypercar

einen sehr entspannten Eindruck, obwohl es zugleich verdammt schnell ist. Die üppigen Maße in Spurbreite, Radstand und niedrigen Schwerpunkt liefern voll ab und spielen in die Karten des Piloten. Er kann sich gelassen auf das Abspulen seiner Langstrecken Runden einlassen, ohne viel dabei arbeiten zu müssen. Die technischen Parameter des Cadillac übernehmen hier viel und entlasten den Fahrer. MTS ausbauen, Reifen abziehen, Ölservice und los geht es auf die Langstrecke, egal ob sich der Parcours befindet. Das Scalextric Hypercar erledigt den größten Teil des Jobs. Man muss nur durchhalten und über die Ziellinie fahren.



24 Stunden Ausdauer, Schnelligkeit und Gelassenheit



[ 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



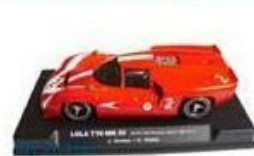
CB080P 512BB

### 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

**In letzter Zeit wurde es ein wenig ruhig um  
Ponycars bei Scalextric. Jetzt geht's in die  
nächste Runde mit dem neuen Castrol ...**



**FOSSMAN RACING**

**Chevrolet Camaro**



# Chevrolet Camaro

*Jim Hunt Magazine®*



Die Ponycar Schlachten zwischen Chevrolet und Ford waren legendär. Viele Autohändler um die Ecke hatten so einen Wagen für lokale Rennen aufbereitet, um ihre Marke und ihren Laden zu präsentieren. Scalextric ist groß in das Thema eingestiegen und liefert eine Vielzahl an verschiedenen Ford Mustang und Chevy Camaro, die diese V8 Schlachten von damals großvolumig nacherzählen. Wie als Magazin steigen seit Beginn in diese großartigen Rennserie ein und bringen jede neue Auskoppelung, seit wir dieser Passion nachgehen..



# FOSSMAN RACING



# Chevrolet Camaro

*Jim Hunt Magazine®*



Jetzt kommt frischer Schwung ins Thema, der Fossman Racing Camaro mit Castrol auf dem Blechkleid geht ins Rennen. Ford oder Chevy? Die Frage beantwortet sich nicht so leicht. Erstens ist es Einstellungssache, für welchen Hersteller man fiebert. Zweitens eine technische Ansicht. Der schlanke, lange Mustang Fastback läuft durch seine Länge hervorragend, braucht aber straffe Zügel, reitet man ihn am Limit durch Kurven. Sein langer Radstand liefert dabei ab und stützt gut ab. Der kompaktere ...



# FOSSMAN RACING

Teamname, Startnummer und los gings. Der aktuelle Castrol Camaro ist für damals großzügig optisch auffällig gestaltet.



# Chevrolet Camaro

Camaro hingegen ist in Kurven gelassener. Er verzeiht etwas mehr, wenn man ans Limit geht. Seine ausgestellten Radhäuser bringen seine Spurbreite unter und halten ihn auch am Limit gut im Zaum. Selbstverständlich fahren wir die Autos schon immer ohne MTS. Die 9,81m/s der Erdanziehungskraft reichen vollkommen für authentischen Fahrspaß. Zudem gabs damals, als diese Autos Rennen fuhren keinerlei Nannytools, die das Gefährt irgendwie künstlich auf der Strecke hielten. Ehrliches Rennen fahren war angesagt: Motorleistung durch Aufbohren der V8. Das Fahrwerk irgendwie so straff wie möglich abstimmen, dass mehr geht. Alles an Material aus dem Auto, was unnötiges Gewicht bedeutet. Da gehört das MTS selbstverständlich dazu. Die Reifen liefern ab Werk einen satten Grip. Etwas abziehen auf Klebeband kann schon viel bewirken. PU haben wir in der Vergangenheit auch mal probiert, aber wieder fallen gelassen. Original fahren die Polycars von Scalex am Schönsten. Obligatorischer Service beim Schmiermaxe an der Box für Lager, Welle und L-Kielschaft. Mehr muss nicht sein. „Gentlemen, start yourrrr enginezzzz!“



# FOSSMAN RACING

# Ford GT40

Le Mans 1966



*NSR bringt zwei neue Designversionen ihrer US Boliden aus den späten Sixties. Wunderbar schnell und schön gemacht.*

**59**

**60**

**Rundstrecke**

# Ford GT40

*Tim Hunt Magazine®*

Der Le Mans Klassiker von NSR bekommt einen neuen Look auf die Außenhaut. Das Auto der späten 60er Jahre gibt es jetzt in weiß mit schwarzen und orangefarbenen Designelementen auf der Karosserie. Das Auto ist fahrdynamisch seit seinem Debüt über jeden Zweifel erhaben und Klassikfans der schnellen

**Wunderschön gemachte Klassiker: Ford GT40 in zwei Versionen mit den einfachen und zugleich wirkungsvollen Designs auf der Karosserie. Nummer 59 und Nummer 60 gehen an den Start.**



# Le Mans 1966

**Rundstrecke**

# Ford GT40

*Tim Hunt Magazine®*

Gangart finden damit einen weiteren Exponenten in der Sammlung. Entweder geht es zum das Komplettieren der Bestände oder um das Erweitern des Rennstalls. Es ist immer wieder gut im Feld der Arrivierten einen neuen Look auf die Strecke zu bringen. Das liefert Übersicht im Rennen und einen markanten Auftritt. Oder einfach Freude, weil man etwas Neues fahren darf. Den GT40 haben wir bereits technisch ausführlich vorgestellt. Wer ihn immer noch nicht kennt, darf in früheren Ausgaben kostenlos nachschlagen und nachlesen. Die leistungsstarken technischen Details finden sich darin genauso wieder, wie viele weitere Designversionen dieser Ikone.



# **Le Mans 1966**

**Rundstrecke**



*Tim Hunt Magazine®*

# Ford GT40

Seine exakte Höhe misst 40 Zoll, daher sein Name Ford GT40. Der Flachmann, entwickelt von Ex Rennfahrer und Tuner Carol Shelby mit Ken Miles als Testpilot reifte aus dem Ford Konzern heraus zu einem äußerst leistungsstarken Rennwagen, der Ferrari damals in Le Mans vom Thron stieß. Das Pendant von NSR liefert optisch wie technisch eine sagenhafte Darbietung ab.



# Le Mans 1966





*Jim Hunt zeigt Scalextric's geniale Designversion des AMC Autos. Die meisten kennen ihn aus einem James Bond Klassiker in rot.*

# ***Green Hornet***

**Rundstrecke**

# AMC Hornet



Der AMC ist eigentlich durch das rot weiße James Bond Moviecar aus „Der Mann mit dem goldenen Colt“ (wir berichteten) bekannt geworden. Der Spiral Sprung über die kaputte Holzbrücke zur anderen Flussseite mit Sergent Pepper auf dem Beifahrersitz kennen die meisten Kinofans. Jetzt kommt eine wunderschöne Designversion in einem schönen Grün, das die Blicke auf sich ziehen wird. Fahrdynamisch und technisch das identische Auto wie bereits gezeigt, nur das James Bond Feeling fehlt dieses Mal hier. Viel Spaß mit den Bildern und wer mehr über den Scalextric Hornet nachlesen möchte, kann das in der vorletzten Ausgabe 69 kostenfrei erledigen. Kein Abo, kein Rabattcode. Keine Abzocke. Einfach scrollen.



# Green Hornet

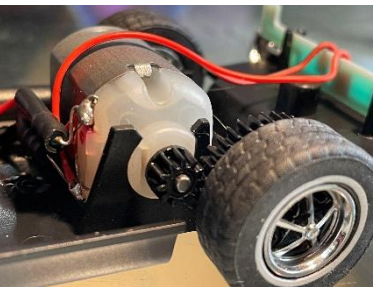
# Rundstrecke

# AMC Hornet



Tim Hunt Magazine®

Der AMC ist ein kompaktes Coupé mit einem weißen Seitenstreifen und verchromten Stoßstangen, Grill und American Classic Felgen. Weißwandreifen, wenn auch nur mit einem dezenten Streifen waren damals Kult und Pflicht für jeden, der Style mochte. Der Zweitürer ist eine schöne Sache fürs Cruisen und obwohl es ein potentes US Gerät von damals ist: Ein grünes Auto. Lackierung, E-Antrieb, was möchte man mehr. Ich gehe mal davon aus, dass niemand das Ökosein an der Bahn zelebriert, sondern sich dem mächtigen Aggregat von damals widmet. Gedanklich.



**Besonderheit:**  
Durchzugsstarker V8 Smallblock sitzt als Sidewinder im AMC schlank aufgerichtet vor der Hinterachse.

# Green Hornet



© 2015 Jim Hunt Magazine®

*Jim Hunt Magazine®*

**In allen Hubraumklassen live dabei**



***Dom Toretto's Dodge Charger mit  
Scalextric Tuning. Jim Hunt fährt die  
Viertelmeile mit brutal viel Hubraum  
und Lachgas unterm Sitz.***

**FAST AND FURIOUS**



# Dodge Charger *Fast and Furious*



Eddi Mahoni als Starter. Motor warm laufen lassen, erste Burnouts zum Grip Test. Lachgas aufdrehen.



# Dodge Charger *Fast and Furious*

Dom Toretto's hochglanzpoliertes schwarzes Movie Musclicar aus Fast and Furious kommt unter unsere Kameralinse. Der Dodge Charger von Scalextric ist an sich schon eine Wucht. Mit dem hoch aus der Haube ragenden, getunten Motor noch mehr. Großkalibriges V8 Wummern schon ab Standgas und Druck, mehr als man vermutet. Sein langer Radstand punktet in jeder Fahrsituation, selbstverständlich fahren wir ihn ohne MTS Haftverstärker, pur und böse.



# Dodge Charger *Fast and Furious*

Geraden läuft er mühelos ab, Kurven durchheilt er mit der nötigen Schärfe. Immer hart am Durchdrehen, die Hinterräder, wenn man den Charger reizt. Wer es drauf hat wuchtet ihn, mit einem Lastwechsel eingeleitet, quer driftend um die Ecken, wie es sich gehört. Sein V8 Motor hat genügend Potential, schiefe Fahrlagen mit durchdrehenden Rädern zu stabilisieren. Mit feinen Gasstößen kann man den Charger genau dorthin bewegen, wo man ihn haben möchte.





# Dodge Charger *Fast and Furious*

Einzig der Sound fehlt, das Getriebe schnurrt leise. Viel Freude mit der Designversion dieser tollen Ikone,

an der kein Filmfan vorbeikommt. Charger haben wir schon in früheren Ausgaben vorgestellt.



**Was machen die dicken Lachgas Behälter auf Ihrer Rückbank?**

**Ich war Ozzy's Zahnarzt, Officer!**



*Jim Hunt Magazine®*



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

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

**Der superschnelle Neunachter von NSR bekommt für ein spezielles Rennen vier Rundscheinwerfer in den Bug. Jim Hunt fährt den bekannten Boliden am Limit.**

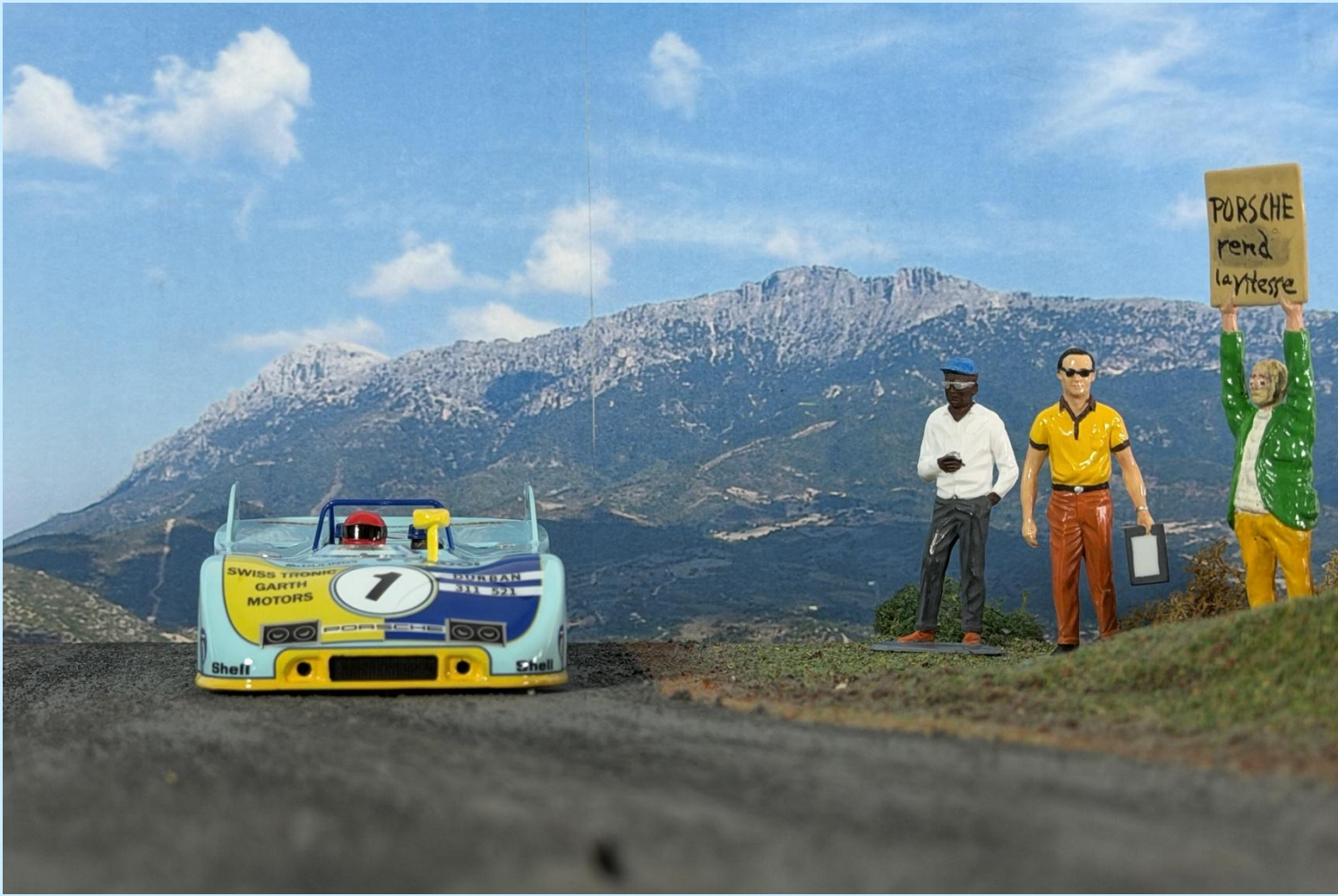


# **Porsche 908/3**

**Kyalami 1973**

# Porsche 908/3

NSR legt erneut los und kommt mit dem hellblauen Sportprototyp mit Heckfinnen auf den Markt. Für die aktuelle Auflage bekommt er neue, Frontscheinwerfern verpasst. Die Lampen sind hier lediglich aufgeklebt, also eine Andeutung an etwas, was nicht da ist. Wer es echt haben möchte, muss wohl zum Dremel greifen und den Bug der Karosse bearbeiten und Scheinwerfer Attrappen einkleben. Da NSR sehr schnell fährt und der 908er zur absoluten Spitze seiner Klasse gehören, können wir das durchaus verschmerzen. Wir konzentrieren uns auf das Fahren und das Jagen der Bestzeit. Seine Bestimmung auf



# Kyalami 1973

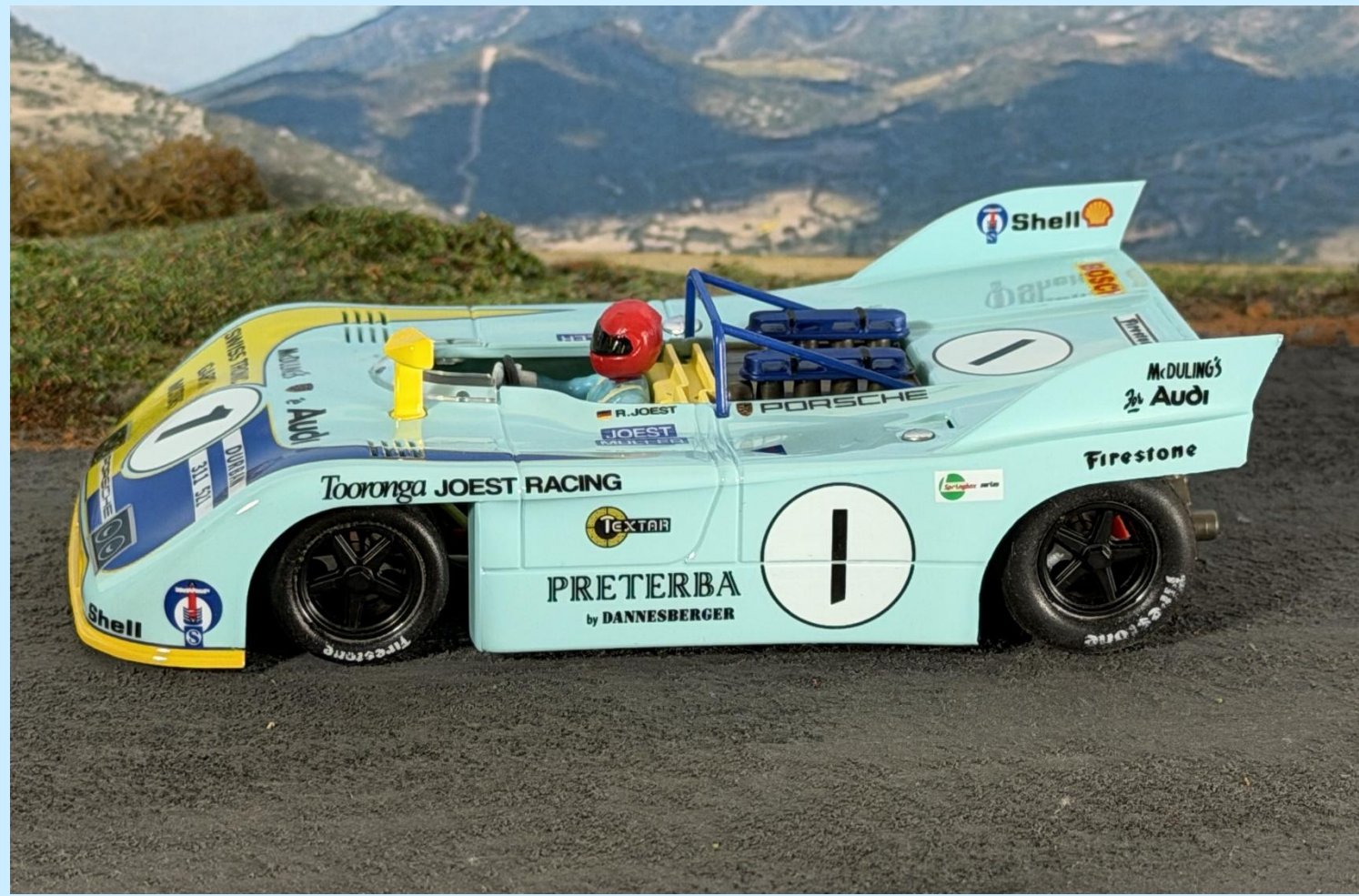
# Porsche 908/3

*Tim Hunt Magazine®*

der Strecke und Potential des Zuffenhausener Keils. Unter der Haube die bewährt zuverlässige und hochwertige NSR Technik mit gefrästen Luftkammer Alufelgen, die den gut gemachten Reifen noch mehr Grip schenken. Sie können sich durch das Luftpolster unter der Karkasse besser in den Untergrund krallen. Dazu kalibrierte Achsen. Überall sitzen verschraubte Leichtmetall Komponenten bei Getriebe, Felgen und Motoraufhängung. Sie lässt sich vom Hauptrahmen entkoppelt perfekt auf die Bedürfnisse von Fahrer und Strecke abstimmen. Viel Spaß mit den Bildern. Den 908er haben wir in früheren Ausgaben gezeigt und ausführlich zu seinem Debüt vor Jahren vorgestellt.



**Stark vereinfachte Scheinwerfer Attrappen.**



# Kyalami 1973

*Der kleine Feine kommt wie NSR aus Italien.  
Motorsportfans lieben seine überragenden  
Fahrleistungen. Jetzt im Rothmans Look.*



***Abarth 500 #2 #17***

# Abarth 500

Den kleinen Italiener mit richtig Bums unter der Haube schickt NSR jetzt im Rothmans Look auf die Strecke. Als Pärchen mit zwei verschiedenen Startnummern und kleinen feinen Details zur Unterscheidung. Spoilerfarbe und Seitenspiegel reichen dazu. Einmal Gold, einmal Rot. Rothmans ist wie Jägermeister, Gulf, Martini. Alles weltbekannte Looks auf Rennwagen, die uns durch die Dekaden begleitet und erfreut haben. Jetzt greift NSR zum Transfer und legt den 500er Assetto Corse im weiß-blauen Look mit dem markanten Streifen und Schriftzügen auf.

Der Rothmans Look kommt gut auf dem kleinen Abarth. Die Dynamik des kleinen Rennwagens passt sehr gut zur Historie dieser flotten Farben.



# Abarth 500

Jim Hunt Magazine®

Rothmans bedeutet Erinnerungen an glorreiche Rallyzeiten und Gedanken an Gruppe C Porsches werden wach. Gedenken wir diesen berühmten Farben und lassen den Fiat auf der Strecke richtig fliegen. Die hochwertige NSR Technik unter seiner Haube lässt keine Wünsche offen und kitzelt jedes Abarth PS aus dem kleinen Wagen. Wer denkt, die knappen Maße bringen den kleinen Rennwagen schnell an seine Grenzen? Blödsinn!

Obwohl der 500er hoch und kippelig aussieht: Er ist es nicht. Austeilen ist seine Domäne, in Kurven räubern sein Revier. Immer auf Angriff.



# Abarth 500

*Jim Hunt Magazine®*

Der Abarth gibt an Stellen Gas, an denen andere bereits über Lastwechsel und Ab-flüge nachdenken. Er hängt immer satt am Gas und fährt supergenial auf Zug durch alle Kurvenradien. Eine geniale Fahrmaschine mit einem optisch knuddeligen Faktor, der nie unterschätzt werden darf. Viel Freude mit den Bildern der aktuellen Designversion. Das Auto haben wir technisch in früheren Jim Hunt Mags ausführlich vorgestellt

Sein Service gestaltet sich überschaubar. MTS raus, Fahrwerk einstellen, Ölservice und Reifen abziehen. Mehr braucht er nicht zum schnell sein.





Zwei neue Designs des  
schnellen Briten von NSR

**Le Mans #59 #95**

**McLaren 720S GT3**

**Rundstrecke**



*Tim Hunt Magazine®*

# McLaren 720S GT3

Das britische Bollwerk erscheint ab sofort in zwei neuen Designversionen, die beide zum gleichen Rennstall gehören. Die Farbkombination Schwarz und Orange sind angesagt und kreiert mit dezenten Sponsorschriftzügen einen edlen Look, wie er zum McLaren gut passt. Bei den Startnummernauswahl könnte man fast abergläubisch werden: 59 – 95. Wer sich für welchen Wagen entscheidet ist wohl dem Dreh am Glücksrad überlassen?

NSR geht mit zwei neuen Briten an den Start. Nur die Startnummer und die dezenten Farben der Sonnenblendenfarbe unterscheiden beiden Autos. Schwarz mit Orange kommt edel markant daher.



# Le Mans 59 95

# Rundstrecke



Tim Hunt Magazine®

# McLaren 720S GT3

Der McLaren überlässt nichts dem Zufall. Es ist eher Roulette für die anderen. Schnell wie eh und je und optisch brutal kommt er vorne Schwarz und hinten Orange daher und kündigt sich selbstbewusst im Rückspiegel an. Wenn er vorbeizieht, wird der Konkurrent von einem orangefarbenen Blitz gestreift. Erinnerungen an die letzte Jägermeister Runde in der Boxengasse Retro Party.

Der 720er wirkt kompakt, obwohl es ein großes Auto ist. Satt liegt er auf der Strecke und spult seine Distanzen mühelos ab. Schnell und gelassen fahren ist das Credo aus dem Cockpit.



# Le Mans 59 95

# Rundstrecke



Jim Hunt Magazine®

# McLaren 720S GT3

Die Zuschauer erfreuen sich am starken farbigen Kontrastspiel der beiden Wagen. Die Lackierung ist einfach, effektiv zu erkennen und sieht nebenbei gesagt verdammt stark aus. Wer genauer über die technischen Details des Autos nachlesen möchte, findet den Briten in einer früheren Ausgabe. Er war Titelheld in Silbergrau, zur leichteren Orientierung im kostenfrei zugänglichen Archiv.

Der filigrane Flügel kann einiges ab. Schöne schwarze Felgen in Alubetten vorne und hinten.



# Le Mans 59 95

**Eine britische Serie, ihr Held  
und sein Auto. Scalextric hat  
den stilvollen Jaguar von ...**



***Inspector Morse***

**Moviecar**

## *Jaguar Mk II* Inspector Morse

*Jim Hunt Magazine®*

Die Briten haben zahlreiche TV Serien, die sich mit Kriminalität beschäftigen. Krimis gab es dort schon, als sie bei uns noch Mangelware waren. Heute sieht das anders aus, aber auch das ist eine andere Geschichte. Scalextric hat eine breite Palette an Moviecars, was für Filmfreunde eine geniale Sache ist. Wir berichteten über diverse Wagen, die so gut wie jeder kennt, der damals auch vor dem Fernseher oder im Kino Zeit verbracht hat. Jetzt kommt ein neues Gerät aus der TV Serie „Inspector Morse“.

**Nach außen hin souverän, gelassen und trotzdem kraftvoll: Der Jaguar Mk II ist optisch eine edle Raubkatze, die im Revier richtig zupacken kann.**



# *Inspector Morse*



# Jaguar Mk II *Inspector Morse*

*Jim Hunt Magazine®*

Sein Jaguar Mk II, in absolut britischem Understatement: Bordeauxrote Lackierung und ein schwarzes Dach. Viel Chrom und ein Look, der britische Automobilkunst perfekt spiegelt. Wir berichteten bereits dreimal über den Klassiker. Es gab ihn bisher in drei Rennversionen (grau, dunkelgrün und blau) sowie als Polizeiwagen mit Sirene und Blaulicht. Wir haben den grauen, den blauen und das Bobbycar gefahren.

**Markante Grill und viel Chrom am Jaguar.**



# *Inspector Morse*

**Moviecar**

# Jaguar Mk II Inspector Morse

*Jim Hunt Magazine®*



Jetzt kommt die absolut edle Version, die man im Tweet, wahlweise mit oder ohne Trenchcoat fahren sollte. Das zivile Policecar von Inspector Morse wirkt stattlich, mondän, aber sein Schein trügt. Der MK II ist eine flotte Waffe auf den Straßen und auch auf Rennstrecken. Sein Radstand hält in jederzeit in der Spur, dabei ist es egal, ob man geradeaus oder durch Kurven jagt. Die Katze zeigt ihre Krallen und der V8 dazu schiebt mächtig an. Scalextric hat alle Tugenden perfekt wiedergegeben. Optisch wie fahrdynamisch ein ganz besonderes Slotcar, das man in seiner Sammlung unbedingt haben sollte.



# Inspector Morse

# DER böse GOLF *im Schafspelz aus Wolfsburg*

„Ick will och  
mal fahren.“



**Scalextric hat den Golf 1 als Polizeifahrzeug.  
Mit Blaulicht und GTI unter der Haube.**

*Jim Hunt Magazine®*

**Polizei**



# Golf 1, zwei Polizei

*Jim Hunt Magazine®*

Es ist immer wieder eine feine Sache so ein Einsatzfahrzeug mit Blaulicht zu fahren. Wir haben in der Geschichte von Jim Hunt Magazine einige Fahrzeuge mit Sonderrechten genutzt und jetzt kommt von Scalextric der ultimative Wagen aus Deutschland: Golf 1. Bei uns in Bayern war das Gerät eher unterrepräsentiert, weil hier BMW das Maß der Dinge war.

**Biedermann als Brandstifter: Golf 1 mit Blaulicht in typischer Lackierung weiß grüne Staatsgewalt. Mit Stahlfelgen denkt man eher an Diesel oder schlappe Version mit 60 PS. Fehlanzeige. Wenn der GTI aufdreht und die 105 PS knallen, gehts er ab wie Luzi.**



***Düdeldütt: „Komm in die Puschen, fahr sofort los! Einsatzbefehl kommt gleich...“ Düdeldütt: „Mit oder ohne Blaulicht?“ Düdeldütt: „MIT!“ Düdeldütt: „OK“***

**Polizei**



*Jim Hunt Magazine®*

# Golf 1, zwei Polizei

Wir fahren den Golf der Berliner Polizei, was uns große Freude bringt. Die Stop Kehle und einen Satz Handschellen ließen wir mitgehen, solche Dinge kann man immer wieder mal brauchen. Jetzt viel Spaß mit dem Einser Golf von damals mit Blaulicht. Warum der Wagen sogar einen Käfig hinten montiert hat? Daran kann man wunderbar Mitfahrer mit schlechtem Verhalten oder Charakter mit Handschellen ketten. Das ist so eine Berlin Spezial Ausstattung. Wen das stört, kann den Käfig gerne ausbauen. Kein großes Ding. Irgendwie ist das Ding doch eher funktionell.

Fährt man den Passagier durch den Kiez, kann man ihn wunderbar mit dem Kopf nach unten und den Füßen nach oben am Käfig zur Wache fahren. Das ist eine absolut geniale Abschreckungsmaßnahme, wenn man so durch das Viertel fährt. Es verschafft Respekt und sorgt für maximalen Gesichtsverlust beim Täter.

Niemand möchte so vorgeführt oder vorgefahren werden. Also lassen wir den Käfig drinnen und genießen die Fahrt. Nach zwei Schichten möchte man sich doch den einen oder anderen kleinen feinen Jux erlauben können. Tritt man stramm aufs Gas, spürt auch Der hinten, was Wolfsburg unter GTI versteht.



**Düdeldütt: „Verkehrsunfall auf der Avus...“ – „Wer fährt hin?“ Düdeldütt: „Ick!“  
Düdeldütt: „Schlägerei am Alex“ – „Wer übernimmt?“ Düdeldütt: „Bringt ein paar Buletten, eine Currywurst mit Pommes mit, ick hab Hunger!“**

Polizei

## Golf 1, zwei Polizei

Jim Hunt Magazine®

Wie der zivile Scalextric GTI (wir stellten ihn bereits vor) kommt auch die weiß grüne Behördenversion stramm aus den Puschen. Der erste GTI war damals eine Waffe. Viele kamen mit seiner gewaltigen Kraft bei wenig Leistungsgewicht nicht zurecht. Die Bosch Jetronic spritzte eine perfekt aufbereitete Mischung in die Brennräume, die dich spontan (für viele zu spontan) und kraftvoll nach vorne brachte. Makaber, wenn nach Verkehrsunfällen mit schwer abgeflogenen GTI Treibern auch noch die Polizei mit dem bösen Golf anrückte. Mit Blaulicht und rundum leuchtenden Scheinwerfern geht es in den Einsatz. Der Hersteller hat wohl bewusst auf den Sirenenton verzichtet (wie ihn damals der Carabinieri Alfa Romeo hatte). So ein Slotcar Geschenk ist sehr zweckmäßig, wenn man jemand Kleinen besucht, dessen Eltern man nicht gut findet und der leuchtende und lärmende Wagen in den Dauereinsatz auf der Bahn geht. Aber es möchte auch niemand, dass die Polizei kommen muss, weil es in der Wohnung entweder zu laut tutet und/oder sich die Leute gegenseitig an die Gurgel gehen.

An den hinteren Kotflügeln der typisch schwarze Steinschlagschutz aus Kunststoff. Unter der vorderen Stoßstange hängen vier Signaltröten, die Scalextric des lieben Friedens Willen daheim stumm geschaltet hat. Vielleicht besser so.



**Düdeldütt: „Bringt mir noch ne Berliner Weiße ohne Schuss mit!“**  
**Düdeldütt: „Waldmeister, Herr Wachtmeister, oder wat willste?“**

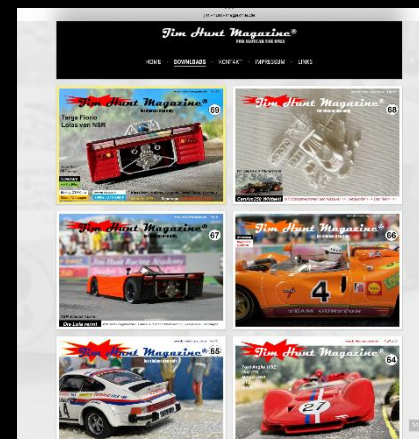
# Jim Hunt Magazine®

www.jim-hunt-magazine.de

## Online Kiosk



The screenshot shows the website interface for Jim Hunt Magazine. At the top, the logo "Jim Hunt Magazine® FOR SLOTCAR USE ONLY" is displayed. Below it is a navigation menu with links for HOME, DOWNLOADS, KONTAKT, IMPRESSUM, and LINKS. The main content area features a large cover image for issue 69, titled "Targa Florio Lolas von NSR". The cover includes a red slotcar and the text "James Bond 007 Moviecar", "Hypercars von Cadillac", and "Shelby GT350 als Slotcar Mietwagen". Other featured content includes "Roberto Ravaglia's 1989er DTM BMW", "Moderne GT3", and a "Reportage: DOPAMINRAUSCH". A "NEW ISSUE" badge is visible on the left. At the bottom, a text block states: "Jim Hunt Magazine® bietet hochwertiges Infotainment. News, Tracktests, Tuningtipps, Workshops, Rennberichte, Reportagen aus der kleinen schnellen Rennsport-Welt gehören zum Repertoire: Rallye, Rundstrecke, neu und klassisch, für jeden ist etwas dabei. Der Download ist kostenlos."



Alle 70 Ausgaben stehen 24/7 bereit. Kein Rabattcode. Kein Abo. Kostenfrei für alle.

# BMW Z4 GT3 *Martini DrehMoments*

*Jim Hunt Magazine®*

**24** Silber

**25** Weiß

**26** Rot

*NSR bringt Martini auf das bayerische Coupé. Drei verschieden farbige Designversionen des schnellen Boliden.*



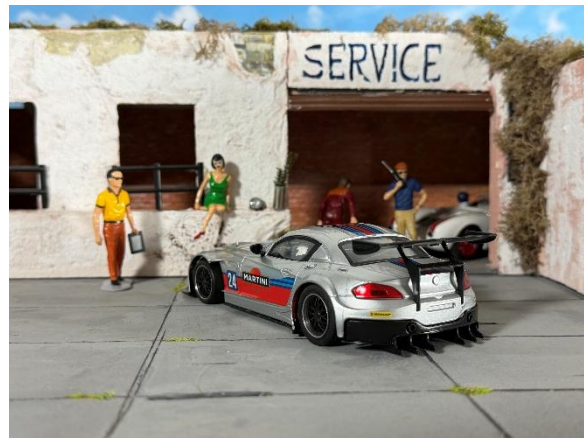
***Geschüttelt und mit voller Drehzahl umgerührt***

# BMW Z4 GT3

*Tim Hunt Magazine®*

NSR bringt das bayerische Coupé in drei neuen Farbvarianten, die sich um Martini drehen. Silber, Weiß und Rot sind für den BMW Z4 jetzt angesagt. Jetzt lassen sich arrivierte Startfelder noch einen Schluck abwechslungsreicher und bunter gestalten. Oder wenn sich jemand von der Menge abheben möchte, hier die passende Gelegenheit dazu. Viel Freude mit den drei neuen Designversionen.

## 24 Silber





Tim Hunt Magazine®

# BMW Z4 GT3

Wer Technik über den Z4 nachlesen möchte, sollte auf der NSR Website nachschauen oder muss tiefer recherchieren. Das Auto gibt es schon einige Jahre...

**25** Weiß



# BMW Z4 GT3

Tim Hunt Magazine®



Es ist für jeden Farbwunsch sicher ein Auto dabei. Clubs können sich auf alle drei einigen, so hat man identische Autos für Gästerennen oder einen Markenpokal, bei dem alle mit dem identischen Gerät antreten müssen. Chancengleichheit gemixt mit drei farbigen Martini Vibes. Der Z4 ist schon einige Jahre auf dem Markt und kein neues Auto mehr. Trotzdem mischt er immer noch gut mit, das ausgereifte Gerät kann immer noch mitreden und Rennen gestalten.

**26** **Rot**



# 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**

**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](http://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.*

# Carrera Servo 160

# Die Zeit Maschine

*Jürgen bekam vor fast 50 Jahren als Kind seine erste Bahn geschenkt. Seitdem hat ihn das Fieber nicht mehr losgelassen. Bis heute geht er in einzigartiger Weise seiner Passion nach, hegt und pflegt Bahn und Fahrzeuge. Zugleich rettet er historisches Kulturgut aus unserer Kindheit in die Neuzeit. Respekt!*



## Carrera Servo 160

Jürgen Hollenberg 55 Jahre geboren am Niederrhein lebt seit über 20 Jahren im Münsterland. Beruf: Maschinenbauingenieur. Steckbrief zum Hobby: "auch als Servo-Geist Racing bekannt".

Er betreibt das Hobby seit 1978. Seine Eltern und Großeltern haben den Carrera Servo 160 Virus entfacht. Auch an seine Frau ein „Herzliches Dankeschön“, da sie sein Hobby unterstützt. Beruf und Familie kommen nicht zu kurz. Trotzdem immer am Hobby weiter gemacht. Seine Begeisterung brennt für das Erhalten und Reparieren der alten Servo 160



Wie bei so vielen von uns fing es auch bei Jürgen an: Irgendwann, irgendwo im Kreis der Familie. Es gab große Augen, Geschenke auspacken. Es wurde etwas in Gang gesetzt, an das damals keiner dachte. Eine Leidenschaft fürs Leben. Mit Spielzeug, das seinem Wert mehr als gerecht wurde. Niemand wird in 50 Jahren mit Konsolen von heute spielen. Niemand wird noch updates bekommen. Das alte Zeug von Carrera aus jenen Tagen läuft noch immer. Vielleicht besser denn je.



**Carrera  
Servo 160**



Transpo 160 ist auch Thema an Jürgens Bahn. Rechts sein Lagerbestand, alles in Original.



Bahn und den Fahrzeugen. Der Fahrspaß darf dabei nicht verloren gehen. Alles sollte so original sein wie möglich. Von den Fahrzeugen bis hin zur Dekoration. Entsorgen von defekten Teilen ist letzte Option. Sein Hobby umfasst Carrera Servo 160 mit und ohne Slot, aber auch das Carrera 160 Transpo System. Alle 3 Bahnsysteme sind in einer Bahn verbaut.



# Bahnorama

## Carrera Servo 160

Tim Hunt Magazine®

Fakten zur Bahn: Servo-Geist Racing. Festaufbau mit den Maßen : 10m x 3,55m auf nur 2 Ebenen zur Übersichtlichkeit. Stromversorgung: Carrera Servo Trafos 7 Stück. Je ein gedrückter Trafo pro Spur, also ca.22 Volt. Je ein Trafo für Hindernisfahrzeuge, Schleiferstellung links und rechts.



Bahnorama

Carrera  
**Servo 160**

*Tim Hunt Magazine®*



# Bahnorama

## Carrera Servo 160

Tim Hunt Magazine®

Ein Trafo für die Flutlichtanlage "Nacht Rallye". Ein Trafo für Transpo 160 mit Mehrfahrzeugbetrieb. Ein Trafo für diverse Lichter wie Feuersprung/ Tribünenbeleuchtung und andere Licht Effekte. Auf der Bahn sind 4 Stecken verbaut: 99,97m die Längste, 47,23m, 22,31m und 12,90m für Transpo.



Nachhaltigkeit. Retro. „Made in Germany“ aus den Tagen, als dieses Siegel weltweit hohen Qualitätswert hatte. Auch die Stromversorgung und Zeitnahme, alles ist original, wie man es damals kaufen konnte.

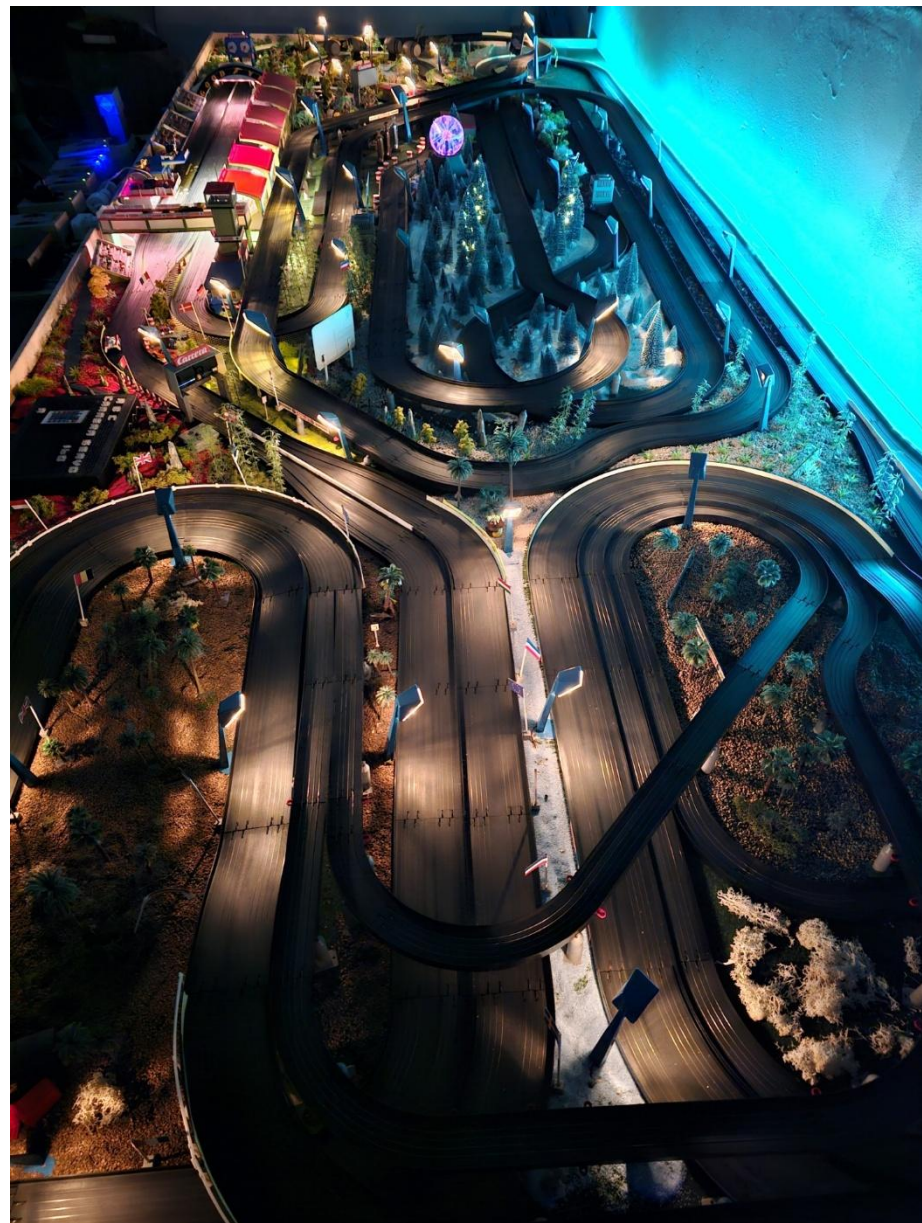
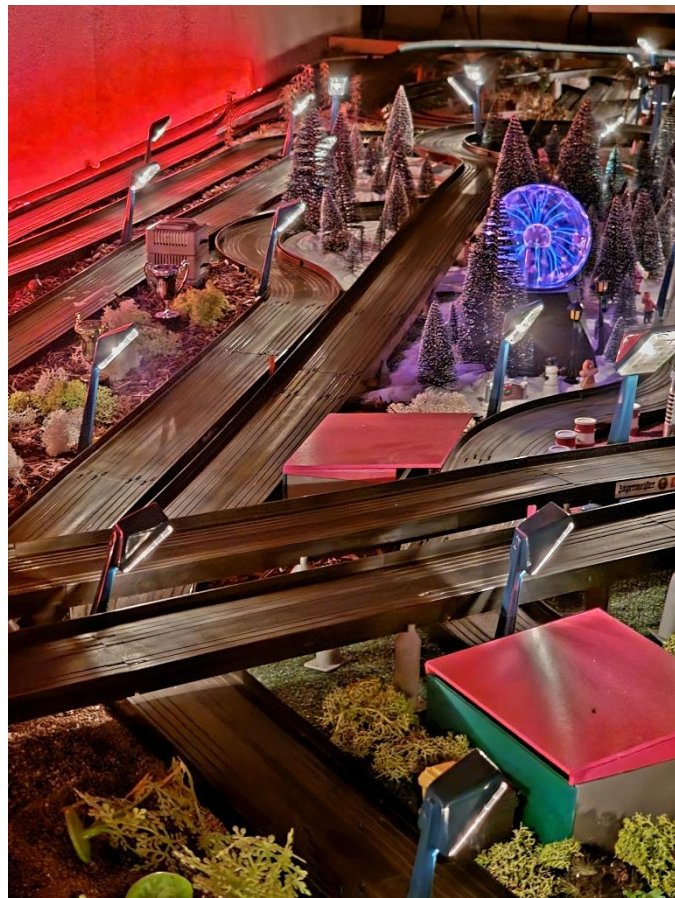
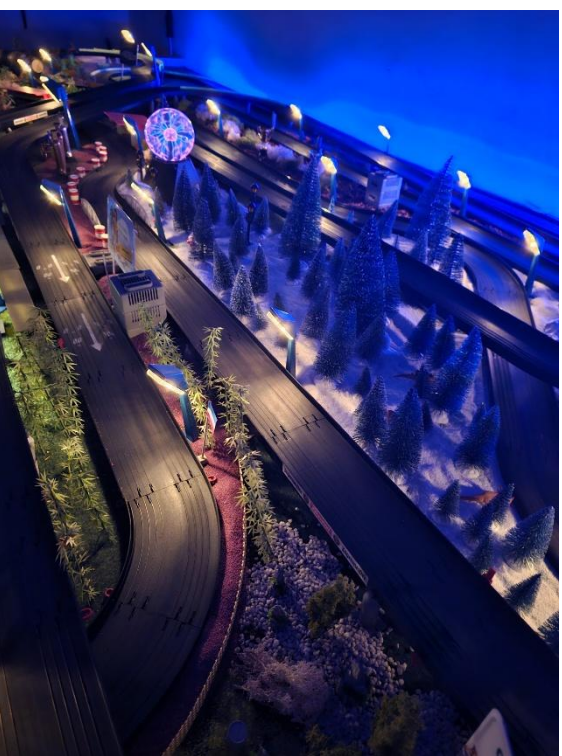


# Bahnorama

## Carrera Servo 160

Tim Hunt Magazine®

Man kann jede einzeln nutzen oder alles als eine Großbahn befahren. Stromversorgung, Tank Stop und Zeit Messung mit den Racing Computern anno der 70/80ziger Jahre. In der Bahn sind viele Schienen Typen verbaut, auch jene, von denen andere sagen, das funktioniert nicht. Beispielsweise die "4-spurige Schiene".



**Carrera  
Servo 160**

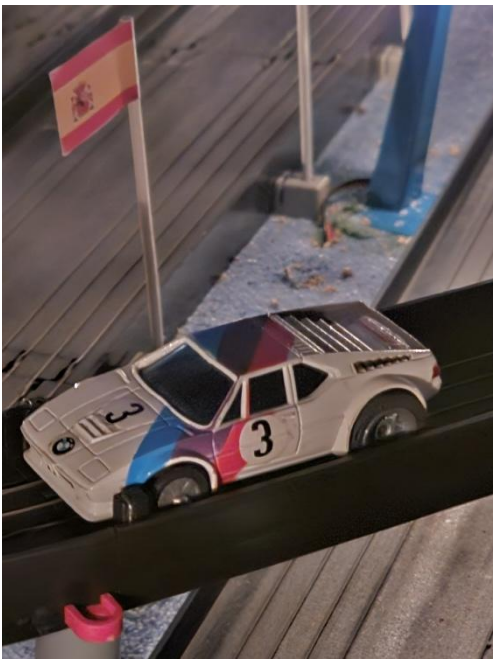


Funktioniert bei Jürgen ohne Probleme. Vermutlich ist das die einzige Carrera Servo 160 Bahn weltweit in dieser Dimension. Jürgen ist mit der Szene vertraut und hat beim Recherchieren nichts gefunden. Ihm ist keine andere bekannt. Sollte jemand sowas haben. Bitte melden, wir stellen auf Wunsch den Draht her.

# Bahnorama

## Carrera Servo 160

Tim Hunt Magazine®



Ein kleiner Ausschnitt seines Racing Fuhrparks. Jürgen hegt und pflegt seine Autos, bereit neu auf und wickelt sogar Motoren, damit wieder alles läuft, wie es laufen soll. Vielleicht sogar einen Ticken besser als vorher.

Carrera  
**Servo 160**

Zum Thema Carrera Servo 160 funktioniert nicht oder schlecht. In der Kindheit hätte er das auch gesagt! Seine Meinung heute: „Es ist das beste Carrera System, das gebaut wurde. Egal ob Maßstab 160, 140, 132. Man muss zugeben: Carrera Servo ist intensiv in der Wartung: Schienen oder Fahrzeuge. Der Fuhrpark umfasst einen riesigen Bereich. Standard Fahrzeuge original in der Carrera Produktion, Handmuster, auch Testshots bis zu Repro. Oder neu produzierte Wagen. Menge der Fahrzeuge ca. 370Stück.

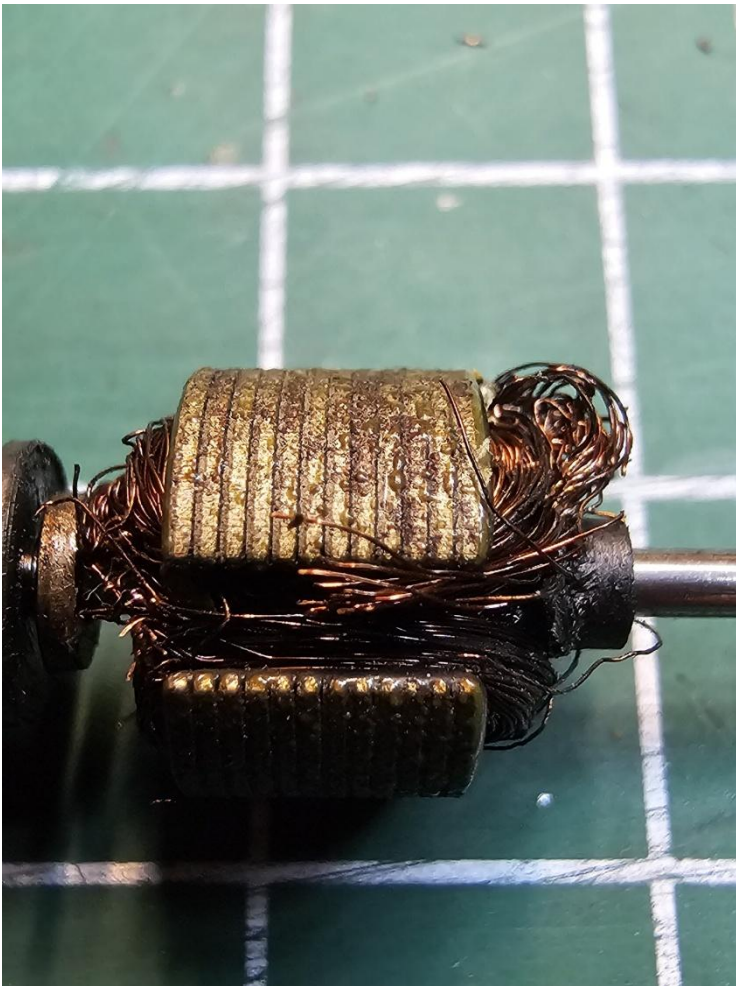


*Carrera*  
**Servo 160**

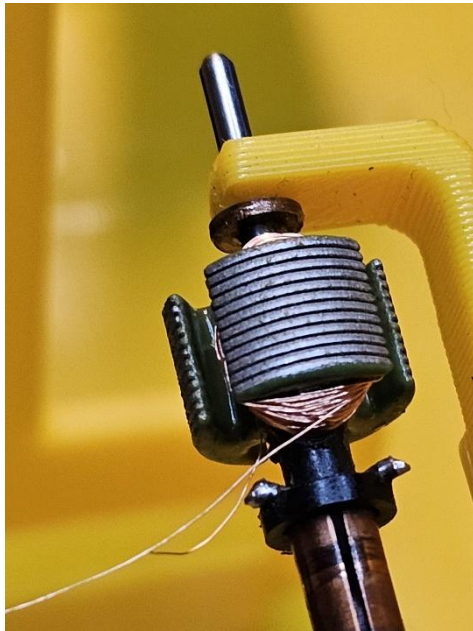
Bei Jürgen wird alles repariert. Das geht von Motoren wickeln bis zur vollen Inbetriebnahme defekter Teile. Ersatzteil Lieferanten sind auch noch einige bekannt, die eigentlich alles liefern können. Vieles kann man auch in Auktionshäusern finden.

Bezugsquellen:  
Heisse-Reifen.com  
servo160-cawald.de

Jim Hunt Magazine sagt herzlichen Dank an Jürgen für den Einblick in seine Servo 160 Leidenschaft, die ihn über fünf Jahrzehnte ausfüllt.



**Perfekte Abwicklung: Wenn nichts mehr geht, wird selbst gewickelt. Jürgen überholt sogar die Motoren und haucht ihnen neues Leben ein. Wegwerfen ist allerletzte Option.**





© 2015 Tim Hunt Magazine®

*Tim Hunt Magazine®*

Macht Klassiker magnetfrei glücklich.



**Was ist da los?**

Es gibt Unterschiede. Wir haben hingesehen und versucht, die Grundtypen zu charakterisieren.

# Fahrertypen

# Fahrertypen

## Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

**Welcher Fahrertyp bist Du? Eigentlich egal, jeder ist, wie er ist. Trotzdem blicken wir ins Innerste der Piloten und versuchen zu skizzieren, was da alles am Drücker ist.**

### Funnyfant Cruiser

Spaß, Freu(n)de, Abwechslung, Stimulation und Abschalten vom Alltag sind emotionale Genussfahrer mit oder ohne MTS. Sie fahren meist out of the box. Werkzeuge bedienen? Wollen (oder können) sie nicht. Ziele: Fahren, Gas geben und Getränke konsumieren, um erhitzte Gemüter zu temperieren. Es gibt sie mit Cola-, Limo- oder Bierkühler. Nach dem Rennen möchte er noch entspannt mit den anderen quatschen und dann wieder nach Hause in die Daily Tretmühle.

### Feinraum Kollektor

Es gibt jedes Auto doppelt: Eins zum Fahren, eins zum Sammeln/Konservieren. Markenzeichen: Weiße Baumwollhandschuhe, damit nichts kontaminiert wird. Im Sommer dazu ein Frottee Stirnband, damit kein Schweiß aufs Sammelgut tropft. Männerschweiß ist ein säurehaltiges Medium. Staub, Tierhaare und alles andere sind Feinde. Raucher? Hoffentlich nicht, sonst stinken die Slotcars nach überstrapazierten Bahnhofs WC. Im Wohnraum stehen nur Vitrinen als Mobiliar. Geschickt in den Wohnraum integriert, so dass man die vielen Slotcars nicht wahr nimmt. In Wirklichkeit sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr. Ein super Gefährte, der die Slot Wirtschaft mit enormer Kaufkraft unterstützt. Man darf seine Autos nur nicht berühren oder in die Bande schießen. Sonst winken Nahtoderfahrung und Freundschaftskündigung.

### Hightech Performer

Material, Kosten und Aufwand spielen eine untergeordnete Rolle. Hauptsache das Beste vom Besten. Und: „Mit mir legt sich keiner an“. Helium kalibrierte Achsen, Kalteisgehärtete Motorwellen. Perfektion bei nachgeschliffenen Zahnrädern und Motorritzel. Reifen werden stundenlang präzisionsgewuchtet und an der Schleifmaschine massiert, bis jeder Nanopartikel im Gefüge molekular richtig sitzt. Die Gleit- und Schmiermittel kommen direkt von der NASA. Der Milliliter kostet 76,634 Dollar aufwärts. Das Chassis wird stundenlang im Wasserbad (Minimum in Volvic) gekocht und mit Hochleistungsmagneten aus dem Max Planck Institut bei Mondschein geglättet. Das Einstellen der Vorderachse benötigt mindestens eine Woche Arbeitsaufwand. Das Zurechtbiegen und Pressen der L-Kiel Schleifer findet unter einer 100t Hochdruckpresse statt. Es wird nichts, wirklich nichts dem Zufall überlassen. Outfit: Randlose Brille mit Titanbügel, die prüfende Blick ungefiltert aufs Material überträgt und dabei Gewicht spart. Es kursieren unbestätigte Gerüchte, dass Hightech Performer sogar ihr Gehänge verchromen lassen. Das soll einen stabilen Stand an der Bahn ermöglichen, auch nach ein paar Bier. Trigger sind individuell umgebaut, alles arbeitet in höchster Performanz. Kontakte sind selbstverständlich aus Gold. Der Abzugshahn Carbon, das bei abnehmenden Mond erst geflochten und dann im Ofen gehärtet wird. Bis auch er seinen Meister an der Bahn findet und beleidigt abzieht. Immer sind die anderen schuld.

### Middle Cup Rider

Werte: Solides Mittelmaß, Grundlagen Tuning. Reifen und Mechanik vernunftbegabt optimieren. MTS ausbauen. Es geht um authentische Performance. Die Autos sollen ästhetisch fahren, auf Abruf driften. Grip wird über eine ausgefeilte Fahrtechnik erzeugt. Ein Fahrertyp, der gelassene Runden abspult, Wert auf konstante Zeiten legt. Im Rennen taktischer Fuchs, der hart austeiht, ohne dass es andere bemerken. In seiner Mission pulverisiert er die Gegner, zieht sein Ding durch während andere laut schreien und ihre Autos im Kiesbett versenken. Er hat es eben drauf und schöpft den Rahm seiner Tuningbemühungen am Ende des Rennens ab. Still, leise und ohne andere bloßzustellen. Seine Rezepte erzählt er niemanden. Sie werden gehütet wie die Coca Cola Formel. Wer genau hinsieht kann beim Fahren in seinen Augenwinkeln tiefe Erfüllung erkennen. Es freut ihn, die anderen abzuledern. Er setzt raffinierte Werkzeuge und Gleitmittel ein, die geheim am Slotcar Anwendung finden. In seiner Wohnstätte türmen sich immense Berge ausgebauter MTS. In Addition ein gewaltiges Magnetfeld: Armbanduhren gehen falsch, Schlüssel werden angezogen. Träger von Herzschrittmachern sollten sich mit Bedacht nähern. Wozu auch, die Tuninggeheimnisse plaudert er nie aus, auch nicht nach einem Kasten Bier.

**Welcher Fahrertyp bist Du?  
Sollten wir jemand übersehen  
haben, bitte um Zuschrift unter:  
[redaktion@jim-hunt-magazine.de](mailto:redaktion@jim-hunt-magazine.de)**



**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.72!



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.