

CanAm

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



McLaren M6A/B

Bridgelyhampton 1968 **Laguna Seca 1967**

Rundstrecke

McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

Die CanAm zählt bis heute zu den spektakulärsten Rennserien, die es je auf unserem Planeten gab. Das Reglement war derart offen, dass sich die Leute die wildesten Dinge einfallen ließen, um schneller zu sein. Der Hubraum wuchs von mal zu mal. Chaparral mit seiner exponierten verstellbaren Tragfläche auf dem Heck, die in Kurven mehr Abtrieb maximieren konnte. Und noch allerlei Dinge, die der Rennsport bisher noch nicht gesehen hatte. Als Porsche einstieg und mit dem 917/30 die Konkurrenz mit 1000PS atomisierte, folgte

bald das Aus der brutalen Rennserie, die auf Rennstrecken oder abgesperrten Straßen statt fand. Der Sound dieser brutalen großvolumigen Motoren: man kann sich nur vage vorstellen, wie monumental sich das angehört hat. Thunderslot aus Italien hat sich diesem Thema gewidmet und nach der Lola als Coupé wie als Spyder nun einen weiteren Meilenstein im Portfolio. Zwei neue McLaren kommen an die Startlinie und wie man es von der Marke erwartet, liegt die Meßlatte verdammt hoch. Giovanni Montiglio sitzt bei

Thunderslot mit im Boot und ist für die technische Entwicklung der Wagen zuständig. Der mehrfache Weltmeister weiß, wie das geht und das zeigt sich bereits im ersten Rollout, frisch aus der box. Der Wagen läuft seidenweich. Extrem leise, so als hätte man Kopfhörer auf und hört nur schallgedämpft das leichte Surren einer brutalen Maschine. Seidenweich laufen das Getriebe, der Motor und die Achsen. Die Reifen bieten einen wunderbaren Grip, so wie es sein sollte. Sie kleben perfekt, lassen aber in Kurven...



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



Rundstrecke



McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

... Spielraum fürs Anstellen des Hecks, falls man das möchte. Ein Gasstoß genügt und der McLaren lässt sich wie ein Rennkart ums Eck zirkeln. Wir gehen ins Detail und wollen uns mit dem komplett einstellbaren Fahrwerk vertraut machen. Fünf Schrauben dienen zur Abstimmung des Antriebshalters im Chassis. Wer sich so einen Wagen zulegt, braucht neues Werkzeug. Thunderslot setzt auf Torx Schlüssel. Mit einem alten

Kreuzschlitz ist hier nichts zu machen. Vorteil: diese mehrfache Torx Verzahnung greift präziser, was bei so kleinen Schrauben keine schlechte Idee ist. Also nichts wie Schrauben lockern und testen, was passiert. Klar, die leichte Karosserie lässt sich zusätzlich klemmfrei vom Chassis entkoppeln, so wie es eben sein soll. Der McLaren zeigt nun sein Potential: erst zickig, das Heck kommt zu stark. Nach einem weiteren Boxenstop ist

klar, wie man das 50 Gramm leichte Chassis einstellen muss. Jim Hunt Geheimnismodus off: stellt das Heck labil ein! Also hinten mehr Spiel als vorne und schon fährt er wie auf Schienen um Kurven, egal welcher Radius gerade daher kommt. Auf Geraden sprintet der Wagen los und läuft mit einer sagenhaften Präzision über die Rennstrecke. Die Schubkraft im Cockpit ist enorm. Das Drehmoment katapultiert derart nach ...



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

Rundstrecke



McLaren M6A/B CanAm

Tim Hunt Magazine®



McLaren M6B
Ford 380 V8, 6200 ccm

Lothar Motschenbacher, Platz 3
Bridgehampton 1968



McLaren M6A
Chevrolet 365/Bartz V8, 5800 ccm

Bruce McLaren, Sieger
Laguna Seca 1967



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

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



Rundstrecke



McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

... vorne, dass ich mit einer speziellen Atemtechnik aus der militärischen Jagdfliegerei arbeiten muss, um genügend Sauerstoff in meinen Körper zu pressen. Die kleine Frontscheibe schaufelt den Fahrtwind an mir vorbei, aber nicht komplett. Der Luftstrom ist enorm.

Dazu der brutale Achtzylinder Klang im Rücken. Der Sound, dröhnt aus den beiden mächtigen Ofenrohren im Heck. Physikalisch perfekt intoniertes Ballern, Fauchen und Dröhnen. So wie richtig potente Motoren klingen müssen. Das Fahren ein emotionales Erlebnis,

das man nie vergisst. Die Fliehkräfte in Kurven sind süßer Wahnsinn und ich fühle mich wie in einer raketenbetriebenen Achterbahn. Mit Pressatmung im dritten Gang voll auf Zug in die langgezogene Links. Ich sehe kurz Sternchen. Der Klang des Aggregats, eine ...



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

Rundstrecke



McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

... mächtige Fehlzündung im kurzzeitigen Schubbetrieb reißt mich aus dem Narkose Dösen. Das Aggregat entwickelt viel Wärme. Ich bin froh in einem Spyder zu sitzen, Fahrtwind ist eine wunderbare Sache. Ich liebe luftgekühlte Konzepte. Trotz aller Turbulenzen. Der McLaren von Thunderslot vermittelt dem Piloten trotz

des hohen Leistungspotentials jederzeit das Gefühl, Herr der Lage zu sein. Obwohl die Mechanik sehr leicht läuft, spendieren wir ihr zusätzlich den edlen Saft und das Gleitmittel von Drylube. Lager und Getriebe erhalten zusätzlich Schub und jetzt ist der McLaren absolut wettbewerbsfähig unterwegs. Reifen über Klebeband

abziehen und fertig. Die Vorderachse lässt sich präzise in ihrer Höhe und so im Verhältnis zum wunderbaren L-Kiel mit geschwungener Finne einstellen. Aber das ist schon erledigt, ab Werk! Wer also mehr Höhenspiel an der Vorderachse wünscht, kann es über Schrauben (die ins Chassis eingelassen sind) nach oben wie nach



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



Rundstrecke



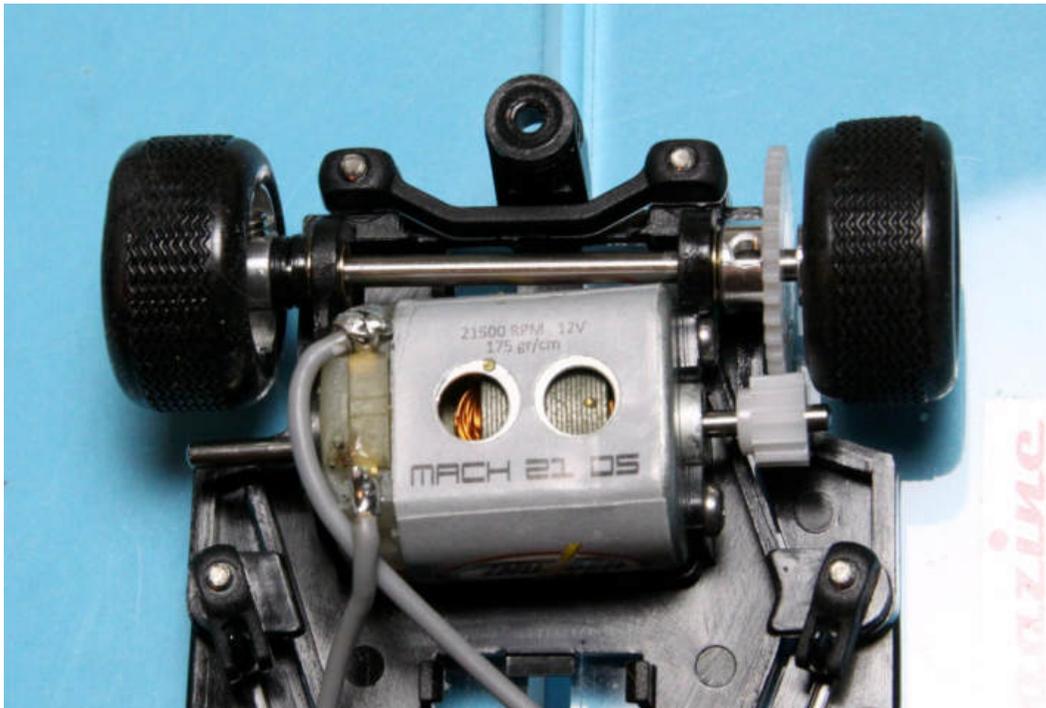
McLaren M6A/B CanAm

Jim Hunt Magazine®

unten tun. Der L-Kiel ist fest verschraubt, spielfreie Rotation mit Präzision. Er führt den CanAm perfekt und hält ihn sorgenfrei auf der Ideallinie. Der Motor ist ein Anglewinder, obwohl es auf den ersten Blick nach Sidewinder aussieht. Der Winkel ist minimal, aber vorhanden. Das Getriebe ist durchzugsstark und wie erwähnt extrem leise. Eine wunderbare Sache. 175gcm Drehmoment stehen bei 21500 Touren zur Verfügung. Das kraftvolle Teil im kompakten Gehäuse ist zweifach verschraubt, so dass die Getriebezähne vibrationsfrei und langlebig harmonisieren können. Das 2105 Aggregat

kommt mit magerem 12 Voltan Sprit aus, obwohl es loslegt, als hätte es reines Nitro im Tank. Das resultiert aus der mechanischen Präzision, die das perfekt konstruierte Konzept liefert. Vorne drehen präzise, leichte Kunststoff Felgen. Hinten verschraubtes Leichtmetall. Die profilierten Reifen sind eine sagenhafte Angelegenheit. Ich habe schon welche auf meinen alten Fly Klassiker getestet und die Lola geht nun so, wie ich mir das wünsche. Klar kann man die Teile noch auf der Schleifmaschine quälen, planen und auch auf den Felgen verkleben. Wir lassen das. Weil wir nah am

normalen Kunden bleiben möchten. Nicht jeder ist Slot Techniker und möchte das Programm mit maximalem Aufwand verfolgen. Wer möchte kann und darf. Aber uns interessiert eher, wie gut die Autos mit wenig Aufwand fahren. Thunderslot ist die absolute Bench Mark in Sachen 1zu32 Hochleistungs-Rennwagen out of the box. Der Hersteller macht seinem Namen alle Ehre. Die Autos bringen wirklich Donner auf die Piste. Nicht akustisch. Aber von ihrer Leistung her auf jeden Fall. Sie liefern eine Urgewalt, die in allen Fahr- und Rennsituationen perfekt kontrollierbar bleibt.



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

