

SLOT RACING ZEITUNG

CAR ON LINE



Im Prüfstand:

- Carrera Audi R8 LMS
- Sideways Mustang Turbo IMSA
- Avant Slot Peugeot 207 S2000
- Scaleauto P-991 Homeset und Racing
- Carrera Lamborghini Huracán GT3
- Thunderslot Lola T70 MkIII
- Carrera Mercedes AMG GT3

Eine Revue: Slotracing seit 1991 (Teil 2)



Thunderslot Lola T70 MkIII (1:32) Ein Klassiker voller Temperament



Thunderslot heißt die neue italienische Marke, die den Lola T70 MkIII in drei Ausführungen vorstellte. Zum Test ging hier ein in der Hauptfarbe lackiertes Vorserienmuster ein, das eine Einschätzung des Modells erlaubt.

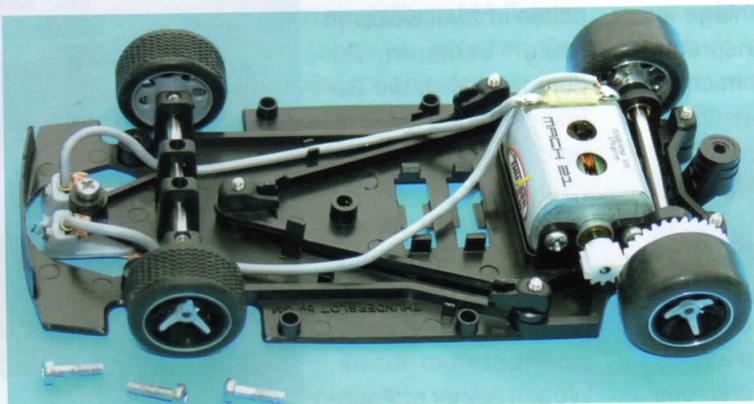
Giovanni Montiglio ist der Kopf der Marke, früher bei NSR involviert. Das in einem Modell angebrachte Kürzel GM deutet auf seine Arbeit hin und es findet sich auch in diesem Lola. Bei der Ausführung mit nur zwei Hauptscheinwerfern handelt es sich um die aus 1967 und 1968 stammende MkIII Version, deren Grundform noch stark dem ursprünglichen Roadster entspricht. Auch der ist bei Thunderslot geplant.

Glücklicherweise ließen sich im Magazin *Miniature Auto* aus April 1967 originale Skizzen dieses Lolas nebst den Originalmaßen auffinden, um die Proportionen des Modells einordnen zu können. Demnach ist die Miniatur in der Länge, dem Radstand und der Höhe annähernd präzise in 1:32 umgesetzt. Der Raddurchmesser ist jedoch klein gewählt, was dem Handling zugute kommt, aber vom Vorbild abweicht. Maßstabsgetreu sollte die Breite an den Radkästen hinten 58,8 mm betragen*). Tatsächlich ist das Modell breiter, was zunächst nicht stark auffällt. Denn im Vorderwagen wirkt die Miniatur einiger-

maßen stimmig und wird erst in den Seitenbereichen zu den hinteren Radkästen hin bis auf 64,8 mm breit. Das ist nicht ungeschickt gemacht. Den dadurch entstandenen Platz nutzte man, um den sonst schmalen Prototypen mit einem 2-teiligen Fahrwerk auszurüsten, in dem das Triebwerk schräg zur Hinterachse liegt. Insoweit handelt es sich um ein Anglewinderchassis, von dessen Bauweise das Fahrpotential ähnlich wie bei Modellen von NSR profitiert. Durch diese Bauart ist die Montage kleinerer Räder und in der Konsequenz eine geringe Bodenfreiheit realisierbar. So fällt der Lola insgesamt flach aus.



Sieht man von der Frage nach der Breite ab, durch deren Gestaltung ein Stück weit die Eleganz des Vorbilds verloren geht, ist die Karosserie im übrigen aber recht gefällig gestaltet. Nur die Kühllöffnungen vor den Hinterrädern sind ziemlich groß geraten. Das Level der Details wird sonst jedoch oft höheren Ansprüchen gerecht.



*) Umgerechnete Maße des Lola T70 MkIII laut *Miniature Auto* April 1967: Radstand 2.413 mm, Länge ca. 4.191 mm, Breite 1.880 mm, Höhe 965 mm

Die vorhandenen Feinheiten sind filigran ausgeführt und an der Motorattrappe sogar Chevrolet-Schriftzüge lesbar. Nur ein Scheibenwischer fehlt. Das leichte Interieur ist tiefgezogen. Der Fahrer ist zu 70 Prozent nachgebildet und es sind ein Schalthebel und ein Feuerlöscher vorhanden. Ziemlich ansprechend sind die Ziereinsätze in den Felgen ausgeführt. Zudem findet man am Heck das obligatorische Reserverad. Laut der Information des deutschen Distributeurs sind die beiden Fertigmodelle nach Vorbild des roten Wagens von Surtees/Hobbs aus Brands Hatch 1967 und der gelben Version von Bonnier/Axelsson aus Brands Hatch 1968 mit Wasser-schiebern dekoriert. Die dritte Version wird als Bausatz mit unlackierter Karosserie geliefert.

Das Fahrwerk ist mit einem separaten Motor-/Achsträger bestückt, der an fünf Punkten verschraubt ist und beweglich eingestellt werden kann. Zum größten Teil ist das Fahrwerk mit T6 Torx-Schrauben mit Feingewinde versehen, auch die Karosseriebefestigung. So können Einstellungen sehr präzise erfolgen. Blanke Hälse an den Schrauben erleichtern die gelockerte Befestigung der Karosserie. Die Grundplatte und der Motorträger bestehen aus weichem Kunststoff, was im Fahrbetrieb für einen Dämpfungseffekt sorgt. Die Motor-/Getriebeeinheit selbst erscheint jedoch recht verwindungssteif. Optional lassen sich Fahrwerksdämpfungen montieren. Dazu ist das Modell hinten mit



einer verschraubten Quervertraverse bestückt. Es wird ohne Haftmagnet geliefert, doch kann man bis zu zwei vor dem Motor einfügen. Seitlich sind an dem Fahrwerk außerdem Stützen vorhanden, an denen die Einbauhöhe der Karosserie etwa bei Montage größerer Räder variiert werden kann (vgl. I.).

SLOT

RACING

Die starken Marken

universell & schnell!

ARROW SLOT



BRM

CARTRIX

FLY

ILPE



MITON'S
SLOT RACING CAR

MRRC

MSC
COMPETITION



POLICAR

Racer
SLOT CARS

Scaleauto
Model Car Competition

sideways

Sigma
Precision Slot Racing Parts

SLOT

slot.it



Spirit



SLOT RACING
SRP
PRODUCTS

Top Slot
Exclusive Slot Racing



H+T MOTOR RACING

www.ht-autorenbahn.de

Vertrieb und Händlerbelieferung durch:

H+T Motor Racing GmbH

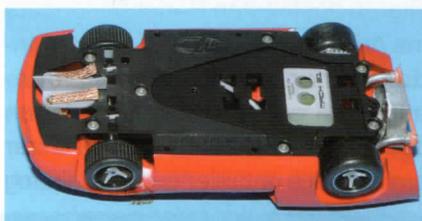
Falltorstr. 45 • 64291 Darmstadt



Für den agilen Shortcan-Motor, im Halter verschraubt, sind 21.500 U/min angegeben. Von der Charakteristik her eignet er sich sowohl auf großen Bahnen wie auch im Heimbahnbereich. Die Hinterachse rollt in hochwertigen Metallagern, die seitlich eingeschoben sind. Das Getriebe besteht aus Nylonkunststoff. Wie die hinteren Alufelgen ist das Spurzahnrad mit einer stabilen Inbusschraube montiert. Die Felgen, vorn aus Kunststoff, sind durchweg gewichtsopti-



miert. Hinten sind sie mit Stegen für die Reifen und auch vorn mit Bohrungen im Felgenbett versehen. Die Vorderachse wird in Langlöchern im Fahrwerk geführt und ist über die vorhandenen Inbusschrauben in der Höhe einstellbar. Optional kommt auch die Lagerung an den beiden innen liegenden Haltern in Betracht (vgl. I.).



Der verschraubte Leitkiel weist am Schwert seitliche Ausbuchtungen auf, die im Bahnschlitz kaum Reibung bewirken. Ob aber die konkave Form des Schwerts auch einen Vorteil bewirkt, ist unklar. Die Kabelhülsen sind mit Schrauben fixiert (o.I.).

Der Wagen überzeugt im Fahrbetrieb durch ein gutmütiges Handling und das wegen der Motorcharakteristik präzise Ansprechverhalten. Seine

Bauweise und Gewichtsverteilung wirkt sich positiv aus. Die Laufgeräusche sind gering. Dabei ist der Wagen mit seinen hochwertigen Bauteilen vor allem zum Betrieb ohne Haftmagnet ausgelegt. Spätestens nach Aufziehen der bevorzugten Reifen bietet er eine Menge Fahrfreude.

Die Auswahl dieses Fahrzeugtyps sorgt prinzipiell für eine Bereicherung im Feld der Prototypenklassiker. Inwieweit die Art der Umsetzung der Vorbildproportionen an diesem Modell mehr oder weniger Bedeutung hat, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks. Den Fahreigenschaften kommt die Gestaltung des Modells zugute. Bedingt durch die hochwertigen technischen Komponenten und die Fertigung in Italien liegt das Modell erwartungsgemäß in einem höheren Preissegment.



Werkfotos