

Italia Slot



Lola T70 MK III

Dopo una lunga e comprensibile "gestazione" è nata la **Lola T70 MK III**.
Ve la presentiamo in versione definitiva con prova in pista e dettaglio dei suoi componenti.



continua...

La distribuzione di questo primo modello della **Thunderslot** è al via.
Da fine Agosto le vedremo girare sulle piste e durante l'anno gli schieramenti della categoria Classic si pregeranno di un'ulteriore storico modello.

La versione definitiva della **Lola T70 di Thunderslot**, esteticamente è come l'abbiamo vista pochi mesi fa a Slotlandia.
Meccanicamente è stato fatto invece un lavoro di rifinitura e completamento della componentistica.

Due le colorazioni



rossa CA00101 - LOLA T70 MKIII
J. Surtess/ D. Hobbs
BOAC 500 Brands Hatch 1967 n° 2





Gialla CA00102 - LOLA T70 MKIII
J. Bonnier/ B.Axelsson
BOAC 500 Brands Hatch 1968 n° 2







E' disponibile anche il kit con carrozzeria da verniciare.

Ecco la meccanica completata e definitiva.



La configurazione è sidewinder, in realtà il motore è angolato di qualche grado ma è comunque da considerarsi sidewinder



Il telaio e supporto motore che vedete in foto, sono di colore grigio e riguardano la versione più rigida, disponibile a ricambio.
Il modello di serie monta il telaio e supporto motore di colore nero (morbido).



Per darvi un paragone rispetto alle durezze dei telai di altri produttori, quello nero lo potete considerare extra morbido e quello grigio morbido. Più avanti verrà probabilmente prodotto un telaio rigido.

Il telaio ha tutte le possibili regolazioni:

- supporto motore a sei punti di ancoraggio
- regolazione assetto anteriore
- regolazione laterale altezza carrozzeria
- 3 posizioni per il magnete
- possibilità di montare il supporto motore con sospensioni posteriori, laterali e frontale



DATI TECNICI LOLA T70 MKIII

| | | |
|------------------------------------|------------------------|-----|
| | | |
| Lunghezza | 133 mm | |
| Larghezza posteriore | 65 mm | |
| Larghezza anteriore | 59,5 mm | |
| Altezza | 30 mm | |
| Passo | 75 mm | |
| Passo al pickup | 90 mm | |
| Peso totale | 62,5 g | |
| Peso carrozzeria (rossa) | 16,9 g | |
| Peso telaio/meccanica completa | 45,6 g | |
| Cerchi anteriori (plastica) | Ø 14 x 8,7 mm | |
| Ruota anteriore con gomma | Ø 17,6 mm | |
| Peso cerchio anteriore | 0,3 g | cor |
| Cerchi posteriori (alluminio) | Ø 14,3 x 10 mm | |
| Ruota posteriore con gomma | Ø 19,6 mm | |
| Peso cerchio posteriore (con vite) | 0,9 g | cor |
| Gomme posteriori | Ø 19,5 x 11 mm | |
| Lunghezza lama pickup | 23 mm | |
| Pignone (plastica) | Ø 7 - 11 denti | |
| Corona (plastica) | Ø 17 - 32 denti | |
| Motore cassa corta | 21.500 rpm - 175 gr/cm | |

Le viti del supporto motore, carrozzeria ed eventuali sospensioni sono Torx. Molto comode per le regolazioni e, grazie allo stelo liscio, evitano fastidiosi attriti.





Il rapporto montato di serie è 11/32 in nylon con mozzo corona in alluminio. Molto scorrevole e silenzioso.



Le viti a brugola previste per corona, cerchi posteriori, regolazione laterale carrozzeria, regolazione assetto anteriore e pick-up sono di tipo M3.

I cerchi posteriori sono in alluminio alleggeriti con sei fori, mentre quelli anteriori sono in plastica ed hanno un peso molto ridotto





I cerchi montano inserti a sei razze con il tipico gallettone centrale dell'epoca



Le gomme di serie hanno il disegno del battistrada ma sono esattamente performanti come la versione slick a ricambio.





Queste gomme dalla forma arrotondata ci hanno particolarmente stupito nel test in pista di cui vi parleremo in seguito.

Le boccole dell'assale posteriore hanno l'interno svasato per limitare gli attriti. Si inseriscono dall'esterno del supporto motore.





L'assale anteriore è regolabile in altezza grazie alle viti a brugola poste sotto e sopra.



Il pick-up è a vite ed ha la lama dalla forma singolare





I fili di alimentazione con capicorda si inseriscono facilmente grazie all'inclinazione dei fori del pick-up. Per sicurezza sono previste due viti a brugola che spingono i capicorda contro le spazzole garantendo un perfetto contatto elettrico.



Al posteriore il supporto motore è fissato tramite una barra che ha il duplice scopo di facilitarne la regolazione tramite le viti e limitarne l'escursione evitando che il telaio vada a "spanciare" sulla pista.



E' possibile sostituire gli attacchi fissi del supporto motore con quelli predisposti per ospitare le molle.



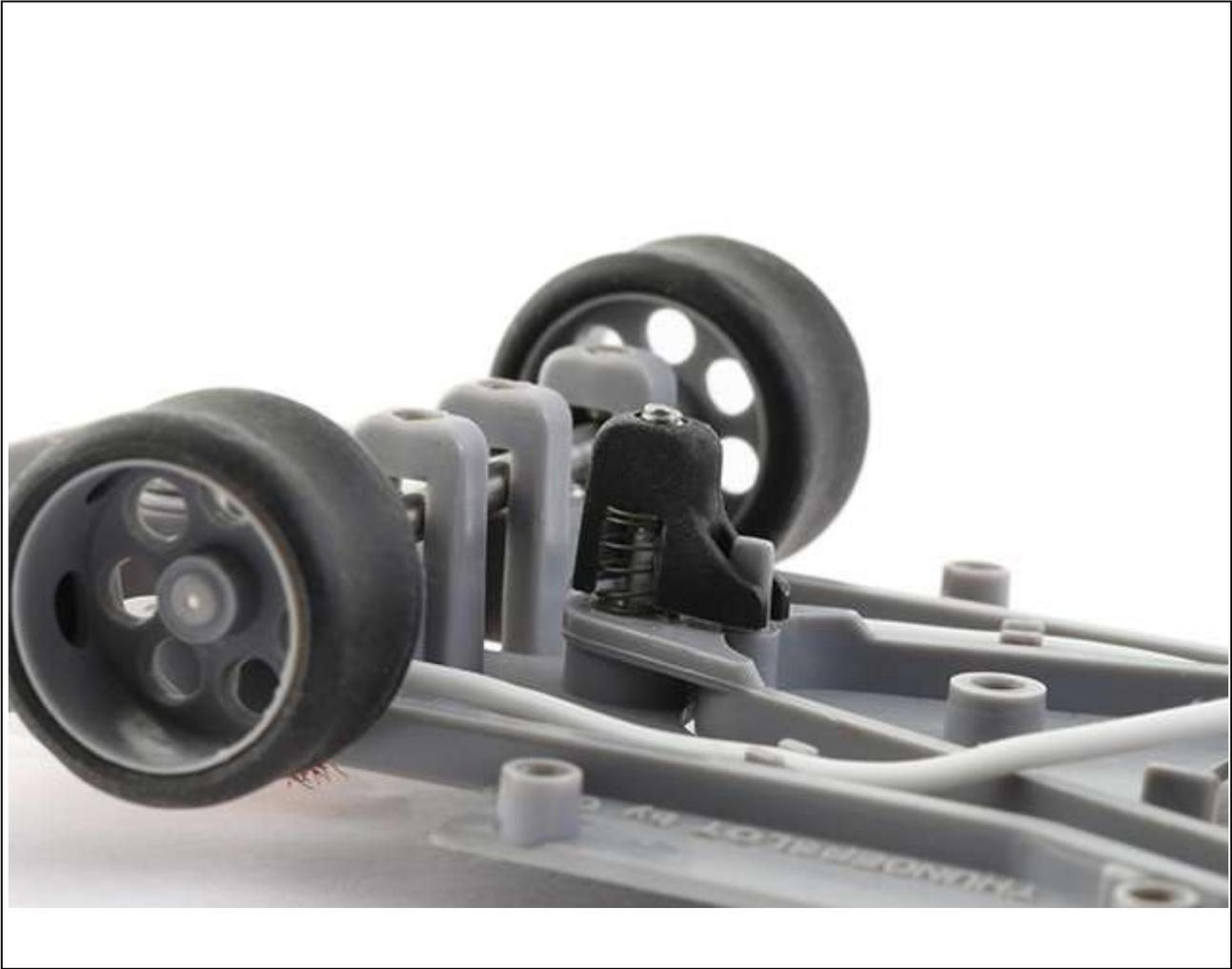
In foto vedete a destra la barra posteriore e un attacco laterale/anteriore, mentre a sinistra la versione più alta con molle.

In questo caso la barra posteriore, oltre a facilitare la regolazione del supporto motore, tiene ben allineate le sospensioni.



Se ne possono montare ben cinque: 2 posteriori, 2 laterali e una frontale







Il motore è un cassa corta da 21.500 giri a 12V e 175 gr/cm. Ottima velocità e gran bel "tiro".
Abbiamo misurato il magnetismo di più motori "Mach 21" con il "Testing Bench" della Avant Slot e il risultato è stato costante sui 4,5g

E' arrivato il momento di scaldare il motore e aprire i cancelli della pista per mettere "alla frusta" la Lola T70





Dopo qualche giro a bassa andatura la prima sensazione è che la macchina sembra incollata alla pista. Iniziamo a spingere, l'inserimento in curva è notevole e la percorrenza pare non avere limiti. L'assetto della Lola è basso e aiuta molto la guida rendendola facile da subito.



La Lola è molto neutra, gira rotonda e le uscite di pista sono praticamente inesistenti. Il telaio è morbido e assorbe totalmente le asperità della pista Ninco.



Uno dei punti di forza è il motore "Mach 21": costante nell'erogazione, spinge bene e ha tanto freno. In sostanza quello che si può definire "un gran bel motore".

Le gomme posteriori sono la "ciliegina sulla torta" di questa Lola T70. FANTASTICHE!

Una tenuta incredibile che viene esaltata dall'abbinamento con il cerchio in alluminio tipo "air system".

La forma arrotondata della gomma crea un cuscino d'aria che, oltre a rende la macchina molto silenziosa, gli dà un'accelerazione incredibile.

Mi ricordano molto le gomme trattate a "palloncino" che si utilizzavano anni fa.



Per meglio renderci conto del potenziale di queste gomme, abbiamo preso coppie di modelli di varie categorie, montando su una delle due le gomme Thunderslot.

Ci siamo rimasti di stucco quando abbiamo visto che ad ogni accelerazione si guadagnavano circa due settori rispetto alla macchina rivale.

Il guadagno al giro con questa gomma montata sullo stesso modello è circa 3 decimi.



La Lola T70 MK III è piaciuta a tutti i Test Drivers che l'hanno reputata facile da guidare.
Aggiungo che: dalla scatola alla pista non c'è assolutamente niente da cambiare, nemmeno una vite.

Giacomo