

# Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

50



THUNDERSLOT: neue Designversionen von Elva und M6B

# CanAm Burning mit McLaren

VOLUME 1



Nassau Speed Weeks 1965 – Charly Hayes

Jim Hunt Magazine®

# McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot macht seinem Namen alle Ehre! Wer je so ein Kraftpaket ernsthaft gefahren ist, wird es immer wieder tun wollen und müssen. Die beeindruckenden Fahrleistungen sind kein Ergebnis von unfahrbaren Motoren mit astronomischen Drehzahlen. Es ist die absolute Ausgewogenheit aller technischer Parameter,

die perfekt aufeinander abgestimmt sind. Hier passt alles: Leistungsgewicht. Kraft, Drehmoment und nicht zuletzt die Balance des Renngeräts sind im absoluten Einklang. Die Rennwagen von Thunderslot kommen ab Werk ohne Magnet auf den Markt, was uns freut, denn wir sind der Meinung: Das Magnetfeld unseres schönen

blauen Planeten reicht, um die Autos auf dem Boden der Tatsachen zu bewegen. Und genau ohne Magnet zeigt sich, was Sache ist. Das Fahrwerk der CanAm Boliden aus Italien ist komplett einstellbar. Fünf Aufhängungspunkte fixieren den Antriebshalter, der vom Hauptchassis unabhängig agiert. Zusammen mit den drei Karosserieschrauben kann man die Elva sehr gut labil federnd einstellen, so dass sie auf der Strecke eine einzigartige Performance hinlegen kann. Das Fahrwerk kann sich den Fliehkräften und Unebenheiten der Piste anpassen und das macht den Wagen exorbitant schnell. Und vor allem sehr gut im Handling, was viel entscheidender ist, als unzählige PS in ein Auto zu packen. Die Leute von Thunderslot verstehen ihr Handwerk sehr gut. Dort ist neben Armando auch Giovanni integriert, der schon Weltmeister war und früher viele Jahre gemeinsam mit dem mittlerweile leider verstorbenen Salvatore N. die Marke NSR konsequent nach vorne brachte. Alle Erfahrung wurde bei Thunderslot neu aufgestellt und dabei kamen Autos heraus, die sofort auf Anhieb einen brutalen Aha Effekt abliefern. Selbstverständlich muss man die Wagen trotz aller hochwertiger Technik und einstellbarer Parameter auf seine Bedürfnisse abstimmen. Das liegt zu einen an der passenden Entkoppelung von Chassis und Karosserie und natürlich sind noch ein paar Kniffe hilfreich, wenn man mit den CanAm nicht nur mitfahren, sondern vorne fahren als Ziel hat. Den obligatorischen Ölservice der Radlager und des Getriebes verstehen sich von selbst.



Die weiß blaue Elva ist wunderschön und sinnlich tief unterwegs. Richtig eingestellt geht mir ihr sehr viel und es ist eine Freunde, andere im offenen Auto mit brachialer Härte abzuhängen.

# McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Auch die Motorwelle, der verschraubte L-Kiel und das Getriebe bekommen Service, damit alles leichter läuft. Die Schleifer im L-Kiel sind zudem verschraubt, kleine Madenstifte fixieren die Zündkabel und Kontakte dauerhaft, dass sich unter Vibrationen nichts löst. Der Motor ist selbstverständlich mit zwei Schrauben in seiner Aufhängung fixiert. Die Alu Felgen auf der Hinterachse sind ebenso verschraubt. Vorne sind sie aus leichtem Kunststoff und gesteckt, was sehr gut passt, Gewicht spart und trotzdem top ausgewuchtet rotiert. Apropos Schrauben: Hier regiert nur das Torx Maß. Mit einem normalen Schraubendreher geht bei der Marke nichts. Also besorgen, bevor man den Wagen kauft. Vorsicht ist bei den Karoserieschrauben ab Box gefragt. Manchmal kann es sein, dass sie sehr fest sitzen und dann wird es kritisch, wenn man die Invers Hochzeit am Wagen vornehmen möchte. Dann hilft nur ein sanfter Anpressdruck und viel Gefühl, damit nichts abbricht. Ich habe auch schon ein Chassis geopfert, weil die Schraube derart fest war, dass nur noch eine Operation mit dem Seitenscheider half. Das Hauptchassis habe ich dann gegen ein Neues ersetzt, was vernünftiger schien als die Karosse zu schlachten. Die Karoserieschrauben unbedingt vor Re Montage mit einem dezenten Tropfen Öl warten, damit sie künftig leichter rein und raus drehen. Unbedingt! Das mache ich bei jedem Slotcar, egal welcher Hersteller. Die Spur an der Vorderachse ist mir ab Werk zu schwächling eingestellt. Ich ziehe auf beiden Seiten je eine 0,5 und

0,25 Distanzscheibe auf, damit die Vorderräder satter in den Kotflügeln stehen und dem Wagen eine bessere Seitenabstützung in Kurven spendieren. Die Optik bleibt unangetastet. Ein CanAm ist keine fragwürdige

Tuningstufe eines Vorstadt-Cowboys. Die Räder sitzen noch schön in der Karosse und trotzdem liegt die Elva jetzt viel satter und sieht besser aus. Die Vorderachse wurde zudem in ihrer Höhe perfekt abgestimmt.



**Gipfelstürmer McLaren Elva: Kaum zu glauben, dass es auf Nassau Anstiege gibt. Volles Rohr die Anhöhe hinauf und dann scharf links auf Talfahrt biegen, voll ausdrehen und die Gänsehaut spüren.**

# McLaren Elva

Jim Hunt Magazine®

Beide unteren Madenschrauben in den Achsböcken wurden versenkt. Die Oberen so weit eingefahren, dass sie die Achse stützen, ohne Pendelspiel und ohne sie zu bremsen. Dabei ist Fingerspitzengefühl gefragt, wie es nur ein Klavier spielender Mechaniker besitzt. So liegen die Vorderräder perfekt auf der Strecke, rollen und stützen, ohne zu viel Last (und bremsende Reibung) mit zu tragen. Die teilen sie sich nun mit dem L-Kiel, der eine enorm raffiniert geformte Finne hat. Alles ist in sich stimmig. Alles perfekt aufeinander abgestimmt und ich lasse es hier auf Nassau richtig laut

krachen. Der McLaren ballert aus beiden enorm dicken Ofenendrohren, die Abgase aus dem Wagen schaffen. Als Ansaugtrichter würden sie Zuschauer in Lebensgefahr bringen. Diese Rohrdurchmesser würden vieles einsaugen und in acht dicken Brennräumen häckseln. Ansaugluft wird in den acht Trichtern hinter dem Fahrer aus der Luft von oben inhalet. Das Ansaugeräusch ist majestätisch, die Hubräume in den Zylindern sind gewaltig. Wie üblich herrscht eine große Diskrepanz zwischen den Werten in den Wagenpapieren und der Rennsport Realität. McLaren hat wohl äußerst groß-

zügig gefräst und sich nicht an die Regularien gehalten. Wozu auch, das Reglement der CanAm war sehr offen. In etwa so wie die Endrohre oder die Ansaugtrichter der Elva. Die Nassau Speed Weeks sind immer wieder ein Fest. Das schöne Wetter, die gute Luft und die vielen schönen Bikini Mädchen am Streckenrand bringen das Laune Barometer auf maximal Schönwetter. Gleich am Start ziehe ich los und lasse die Konkurrenten hinter mir. Starten war immer meine Domäne. Vielleicht schaffe ich es, weiterhin einsam meine Runden bis ins Ziel zu drehen. Start Ziel Sieg ist eine feine Jim Sache!



Die Elva sieht nicht nur verdammt gut aus. Sie fährt sich auch so. Tief kauert sie auf der Strecke und lässt in Sachen Performance bei mir keine Wünsche offen. Volles Rohr geht es über die Strecke der Nassau Speed Weeks! Thunder! Slot!

THUNDERSLOT: neue Designversionen von Elva und M6B

# CanAm Burning mit McLaren

VOLUME 2



Mosport 1969 – Oscar Kovelesky

Jim Hunt Magazine®



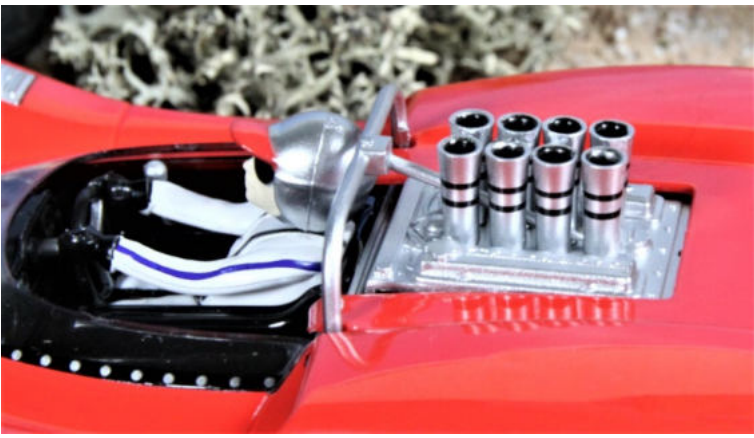
# McLaren M6B

*Jim Hunt Magazine®*

Der M6B ist die konsequente Weiterentwicklung der bisher da gewesenen Rennwagen von McLaren für die hubraumstarken CanAm Rennen. Die Briten gingen mit ihm dem Design Trend der neuen Jahre nach und trotz aller harmonischen Rundungen wirkt dieser Wagen im Vergleich zur Elva eher eckig und kantig. Ein Vergleich

beider Wagen ergibt keinen Sinn. Sie kommen aus unterschiedlichen Ären. Schneller Zeitgeist formt auch schnelle Rennautos. Kantig ist der M6B nicht. Was uns mehr interessiert ist nicht die Optik, die sich bei diesem Glanzstück in rot silber sehen lassen kann. Die inneren Werte sind mit denen der Elva identisch. Nicht dass

McLaren mit alter Technik weiter fahren würde. Nein! Thunderslot hat auch hier seine Tugenden eingehalten. Zusammen mit anderen Wagen des Rennstalls kann man von einer gewissen Chancengleichheit sprechen, da alle Boliden trotz identischer Technik unter der Haube ihren eigenen Charakter besitzen, was die Sache



Direkt hinter dem Fahrer massieren großvolumige acht Zylinder die Lehne der Rennsitzschale. Das brachiale Aggregat als Mittelmotor verbaut greift als angeschrägter Sidewinder ins Getriebe und katapultiert den McLaren fast nahtlos auf seine Maximal Leistung. Die definierten Bremsen sind vorhanden, aber kaum nötig. Souverän lässt sich der Spider mit optimistisch hohen Geschwindigkeiten durch Kurven fahren. Perfekt gebackene Reifen mit tollem Grip unterstützen die Fahrt und machen auch auf anderen Fabrikaten wie Fly Classics eine gute Figur. Für mich der perfekte Kompromiss! Der Ingenieur nimmt meine Rundenzeit und ist sehr beeindruckt vom Potential des radikal schnellen Rennwagens.



*Jim Hunt Magazine®*

# McLaren M6B

sehr interessant und spannend macht. So kann sich jeder sein CanAm Auto zurecht aufbauen, einstellen und sich selbst dabei entdecken, ob er lieber Lola oder McLaren fährt. Eine geniale Sache und weil ich mich nicht gerne in diesen Dingen entscheiden mag fahre ich alle und liebe jeden einzelnen Wagen für sich. Slotcar Monogamie war noch nie meine Stärke. Ich liebe alle.

Auch im M6B werkelt ein leicht schräg aus der Flucht eingebauter Sidewinder oder ein fast gerade sitzender Anglewinder. Wie man das auch sehen mag: das Glas ist bei Thunderslot immer halt voll! Es wird nie leer, wenn man mit diesen Hochleistungsrennwagen antritt. Die absolute Leistungsfähigkeit liegt wie eingangs im Elva Artikel Vol.1 erwähnt, nicht in einer absolut krank-

haft übertriebenen Motorisierung. Nein, die Eckdaten aus Leistungsfähigkeit bei 12 Voltan Sprit ist kräftig. Das Geheimnis liegt in der perfekten Umsetzbarkeit der vorhandenen Leistungsparameter. Ein Motor mit zu viel Maximalleistung geht sicher auf langen Geraden einer Clubbahn hervorragend. Aber Rennen gewinnt man bekanntlich in Kurven und dort zeigt sich, wer echt



**Flache Bugnase: Ölkühler im Zentrum und wunderbar geschwungene Verkleidungen der vorderen Räder lassen den McLaren in roter Hochglanz Lackierung an den Start gehen. Der Kameramann hat Probleme den M6B einzufangen, zu schnell ist er über die Kuppe geflogen und ums Eck. Der Toningenieur ist verzweifelt: brutal tiefe Töne des großvolumigen Achtzylinder Aggregats, gepaart mit heftigen Fehlzündungen beim Herunterschalten haben die empfindliche Tonanlage zerlegt. CanAm ist eine wunderbare Disziplin in den Geschichtsbüchern des Motorsports und dank Thunderslot lebt sie immer wieder neu auf. Yeah!**





# McLaren M6B

*Jim Hunt Magazine®*

gut fahren kann und wer nicht. Auf Geraden kann jeder schnell fahren, man braucht nur einen starken Motor und ein durchgedrücktes Gaspedal. Wenn man das mit dem passenden Bremspunkt noch herausfindet, dann ist das keine große Kunstfertigkeit. In Kurven schnell zu

fahren sehr wohl. In Kurven am Limit schneller zu fahren als die anderen Rennfahrer im Feld ist eine ganz andere Sache. Es gibt nicht allzu viele Piloten, die hier zur Höchstform auflaufen und andere jederzeit schlagen. Die Luft im Grenzbereich ist dünn, aber sie ist da.

Sie zu atmen ist perfekt. Dann riecht es nach Sieg und innerer Zufriedenheit, weil man weiß, dass man besser ist als die anderen Mitbewerber. Manche fliegen ab, weil sie die Nerven verlieren. Schon wird die dünne Luft wieder eine Nuance dicker, weil weniger andere davon atmen. Sie keuchen jetzt tief in der Botanik, im Kiesbett oder atmen enttäuscht den Mief in der Boxengasse. Der M6B ist ein absolutes Siegfahrzeug. Jeden, den ich bisher gefahren bin hat mich aufs Neue sehr positiv überrascht. Weil der Wagen immer wieder in der Lage ist, die Grenzen des Fahrbaren noch eine Rille mehr zu nutzen. Mit dem richtigen Fahrer im Cockpit ist dieser McLaren eine Macht auf der Strecke und es dürfte den anderen schwer fallen, ihn zu schlagen. Viele werden an ihm scheitern, weil sie schlichtweg nicht hinterher kommen. Vorausgesetzt alles ist stimmig eingestellt. Vorausgesetzt der Fahrer hat die nötigen Skills, um auf Messers Schneide routiniert zu tanzen. Wer noch mehr über diese Wunderwaffen nachlesen möchte, dem sind frühere Jim Hunt Ausgaben empfohlen. Darin steht noch mehr über McLaren und Co. von Thunderslot und es finden sich dort auch Detailbilder zur Technik, den Chassis und allem Wissenswerten. Wir freuen uns auf weitere Thunderslots, die kommen werden. Die CanAm bleibt für immer am Leben und es ist immer wieder eine geniale Sache mit Autos von diesem Schlage am Limit zu fahren und zu gewinnen. Sowohl Rennen wie die Erfahrung, dass der Grenzbereich eine verschiebbare Variable sein kann, wenn man das richtige Auto fährt.



**Markant: McLaren Heck mit dicken Rohren lässt erahnen, welche Kraft in diesem Wagen steckt. Sehr tief mit maximal abgesenktem Schwerpunkt nimmt er souverän die Strecken unter die Räder.**