

++ Bahnorama: Taucherwald Ring 1zu43 +++ Schweden Rallye mit dem 205er Peugeot von SRC +++ CanAm +++ DTM ++





Die italienische Schmiede Thunderslot lässt mit einem neuen Gerät für die CanAm aufhorchen. Die gewaltige Elva kommt auf die Strecken der Welt und lässt den Geist der vergangenen Ära neu erleben. Schon beim Anblick der Proportionen wird klar. Hier geht es ordentlich nach vorne und noch brutaler durch Kurven. Der Wagen erinnert in den Grundzügen an ein Kart mit Karosserie und einem großvolumigen Motor, der die Sache noch spannender macht. Kompakt und breit gebaut stemmt sich die Hinterachse seitlich ab und mobilisiert eine satte Straßenlage in Kurven. Zusammen mit dem voll einstellbaren Fahrwerk und den stimmigen Komponenten unter der Haube wird sich in Addition eine satte Leistungsfähigkeit abbilden. Die schwarz glänzende Karosserie mit den rund umspielten Radhäusern, der extrem flachen Schnauze mit zwei Öffnungen für den Ölkühler und den breiten Schultern lassen keinen Zweifel aufkommen, dass es hier zur

Sinnliche Rundungen und sehr breite Schultern.



Sache gehen wird. Unten herum ist die Elva Silber lackiert und mit schmalen roten Linien zum Schwarz hin akzentuiert. Eine flache und gewölbte Scheibe umgibt das offene Cockpit. Der Fahrer sitzt direkt vor

dem V8 Mittelmotor und ein Überrollbügel mit seitlichen Streben quer durch die offene Karosse schützt den Fahrer. Vorne sind die Scheinwerfer abgedeckt. Im Heck sitzen zwei runde Leuchten an den Seiten, etwas



## CANADIAN GRAND PRIX 1964 NCLaren Elva Tim Hunt Magazine®

Fünf Schrauben ermöglichen das Abstimmen des entkoppelten Chassis. Der Motor sitzt als leicht angeschrägter Sidewinder vor der Hinterachse. Präzisions-Gleitlager hinten lassen die Alufelgen auf der gehärteten Hinterachse leichtgängig drehen. Vorne ist die Achse in ihrer Höhe und im seitlichen Pendelspiel einstellbar, je nach dem wie sie der Pilot haben möchte. Dies alles bietet zusammen mit der entkoppelten Karosse individuelle Setups zu, Der L-Kiel ist verschraubt und dreht absolut spielfrei. Interessant sein Schwert (rechts unten). Seine Shape führt und gleitet ohne große bremsende Reibung zu erzeugen.



Verschraubter Motor, damit die Kraft präzise und verlustfrei auf die Hinterachse fließt.









weiter innen die mächtigen Auspuffrohre, die sich im Schwarz etwas optisch verlieren. Aber der Sound ist unüberhörbar. Bruce McLaren setzte den CanAm Wagen beim Canadian Grand Prix 1964 selbst ein. Und weil wir nicht nur auf Daten und Zahlen setzen fahren wir gleich los. Erst noch der obligatorische Ölservice der Mechanik: Achslager, Motorwelle, L-Kiel Schaft und last but noch least das Getriebe bekommen Gleitmittel. damit alles noch leichter dreht und arbeitete als im trockenen Serienzustand. Nach kurzer Einwirkphase lassen wir die Mechanik drehen, damit sich alles gleichmäßig verteilt und schon kann es auf die erste Einroll Runde gehen. Wir lassen es gemütlich angehen, damit sich alles einspielen kann. Die Mechanik läuft seidenweich gelassen und Runde für Runde nimmt die Elva immer mehr Fahrt auf. Der Motor nimmt immer besser das Gas an und dreht sauber hoch bis zu

Der Fahrer sitzt wie im Rennkart. Leichtes Lexan Cockpit für einen reduzierten Schwerpunkt.



seinem Drehzahlolymp. Wir tanken die empfohlenen 12 Voltan Sprit und sind damit mehr als zufrieden. Die Thunderslot CanAm Boliden laufen alle sehr fein, sind dabei verdammt schnell aber wirken nicht übermotorisiert. Sie bringen die Kraft sauber auf die Strecke und lassen keine Zeit liegen, weil ständig Reifen durchdrehen. Der Grip des schwarzen Goldes

ist ausgezeichnet. Die weiche Mischung hält was sie verspricht und lässt atemberaubende Kurvenfahrten auf einem sauberen Strich zu. Hat man das Fahrwerk und die Karosserie über die Torx Schrauben im richtigen Grad entkoppelt, läuft der McLaren wie auf Schienen um die Kurven und zieht dabei voll durch. Wenn man den Motor sauber auf Drehzahl hält sind verdammt





hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, dass es fast schon so wirkt, als wären starke Magnete drin. Kenner wissen, dass Thunderslot darauf komplett verzichtet und die Wagen ohne diesen unnötigen Ballast ausliefert. Man richtet sich an Fortgeschrittene und an iene, die das werden möchten. Ein zusätzlicher Haftverstärker wäre dabei nur kontraproduktiv, weil der Wagen in seinem Setup dermaßen ordentlich liegt, dass die Erdanziehungskraft völlig reicht. Zudem muss man sagen, dass in allen E-Motoren ohnehin Magnete sind, die das Heck auf die Stromschienen ziehen. Das ist in Ordnung, aber zum Glück nicht so übertrieben stark, wie zusätzliche MTS Module, die viele Hersteller in Serie einbauen und uns dazu veranlassen, sie wieder auszubauen. Denn wir möchten wissen, wie sich die Rennwagen "ohne" fahren. Also wie das

Flach wie ein Kart: McLaren Elva ist bereit für schnelle Kurven und lange Geraden. Der dicke V8 möchte sein brutales Potential beweisen.



Zusammenspiel aus Chassis, Aufbau, Technik und Reifen funktionieren oder nicht. Bei Thunderslot ist das alles im Einklang, weil hinter der Marke Leute stecken, die im Slot Rennsport viele viele Jahre Erfahrung gesammelt haben. Einer ist mehrfacher Weltmeister und davon profitiert man bei dieser Marke. Das einstellbare Chassis hat fünf Aufhängungspunkte, über die sich der Antriebsstrang vom Hauptrahmen in seiner Entkoppelung einstellen lässt. Dieses Spiel bewirkt, dass sich das Auto in Kurven flexibel in sich neigen





kann und somit eine deutlich höhere Bodenhaftung aufbauen kann, als ein komplett starres Konzept mit maximal angezogenen Karosserieschrauben. Löst man zudem diese noch dazu, so dass sich die Karosse vom Unterbau neigen kann, erzielt man das maximale Ergebnis an Performance. Wie man das anstellt, sollte jeder für sich selbst herausfinden. Abhängig vom Fahrstil, der Bahn samt Grip, dem gefahrenen Regler und auch dem persönlichen Geschmack sollte sich ieder Pilot entweder aufgrund seiner Erfahrung an das Maximum herantasten. Oder als Rookie tastet man sich in kleinen Schritten (=Schrauben öffnen) ans Optimum heran. Mit kleinen Schritten vielleicht mit halben bis maximal ganzen Umdrehungen testen. Ein paar Runden drehen und beobachten, wie sich der Wagen verhält. Liegt er gut? Sitzt das Heck locker oder sitzt es präzise in Kurven? Wie fährt der Wagen auf langen Geraden. Wie verhält er sich beim Anbremsen von Kurven... Einfach testen und Geduld!

Schwarz und stark geht Thunderslot's McLarens Elva ins Rennen. Konkurrenzfähig wie gewohnt.



## McLaren Elva



## Lola T70 : MK III und Spyder

## CanAm Burning

Thunderslot ist die Benchmark in dieser Rennserie. Hochtechnisch durchdachte Boliden mit dem gewissen Etwas unter der Haube zaubern ein breites Grinsen in die Gesichter der Fahrer und Zuschauer.



Thunderslot brachte zum Kickoff ihrer neuen Marke mit der Lola einen richtigen Kracher auf den Markt. Das ist mittlerweile ein paar Jahre her (wir berichteten). Die Flotte der High Tech Rennwagen für die großvolumige CanAm Serie bekommt weitere Gesichter in Form von neuen Designversionen. Die Anzahl ist überschaubar. was nur gut für das Budget ist. Die Wagen kosten etwas mehr als normale Serien Slotcars. Als Gegenwert bekommt man deutliche Performance. Unter der Haube steckt sehr viel Erfahrung, die Leute bei Thunderslot wissen, wie man sehr schnelle Slotcars baut. Ein mehrfacher Weltmeister ist unter anderen Fachleuten dafür verantwortlich, dass der Speed dabei stimmt. Schnelligkeit ist nicht alles, jeder ernsthafte Rennfahrer weiß: Rennen gewinnt man in Kurven. Auf Geraden kann jeder schnell fahren. Also muss vor allem die Balance des Wagens stimmen, möchte man der Konkurrenz den Schneid abkaufen. Die Thunderslot Boliden punkten hier mit Maximalzahl. Sie liegen derart souverän auf der Strecke, dass es schon fast so wirkt als würde ein böser Magnet die Wagen fixieren. Aber: da ist keiner drin. Die Autos werden ohne MTS entwickelt, gebaut und ausgeliefert, was mir besonders gut gefällt. Die Sammlung an ausgebauten Haftverstärkern hat in unserer Redaktion mittlerweile skurrile Skulpturen geschaffen. Man kann noch vorbei gehen, ohne dass die Armbanduhr angezogen wird und hinterher abweicht. Aber trotzdem: wer braucht den ganzen Unrat wirklich? Thunderslot lässt dieses Teil weg und diese Kostenreduzierung macht Sinn. Ihre

Der luftige Spyder senkt den Schwerpunkt etwas tiefer ab als die geschlossene MK III Version mit Dach. Beide liegen souverän in allen Kurvenradien. Wagen brauchen keinen Magneten. Sie haften auch so auf der Strecke: Reifen, Fahrwerk und Gewichtsverteilung sind aufeinander abgestimmt, dass die Anziehungskraft der Erde reicht, um souverän schnell zu sein. Der Motor als leicht angeschrägter Sidewinder oder fast senkrecht stehender Anglewinder sitzt als Mittelmotor Konzept vor der Präzisions-Hinterachse. Das schlanke Spurrad als Kunststoff Getriebe realisiert greift präzise und leichtgängig in das Motor Ritzel. Präzisionsfelgen aus Leichtmetall auf der Hinterachse,





leichte Pendants aus Kunststoff an der Vorderachse sorgen für perfekten Rundlauf. Die Reifen sind ein Gedicht, sie greifen derart gut, dass ich sogar welche auf meinen alten Fly Lolas aufgezogen habe und seitdem auch die schnell sind wie es sein soll. Das Chassis Hauptträger zweigeteilte aus Antriebshalter lässt sich vielseitig einstellen. Der Halter ist mit fünf Punkten entkoppelbar. Der Hauptrahmen trägt die leichte Karosserie mit drei Schrauben. Apropos Schrauben. Wer auf Thunderslot fährt, sollte sofort seine Werkstatt um einen passenden Torx Dreher erweitern, falls der noch nicht in der Tool Box liegt. Die mehrstrahligen kleinen Stehbolzen lassen sich nicht mit herkömmlichen Kreuzschrauben Drehern bedienen. Die Frage nach dem Warum beantwortet

Tief geduckt und mit viel Frischluft lässt sich der Spyder präzise um den Kurs jagen. Sein maximal tiefer Schwerpunkt lässt keine Kompromisse zu.



sich recht schnell: kleine feine Schrauben nudeln sehr gerne aus. Die Torx Technik schafft durch ihre vielfache Verzahnung in der Summe ein deutlich längeres Schraubenleben. Trotzdem vorab gut zu wissen, sonst bleibt die Karosserie erst mal zu und man kann keine Wartungsarbeiten an der Technik im Chassis, noch Einstellungsarbeiten am Fahrwerk zur Setup Findung vornehmen. Torx! Sofort Kaufen! Zurück auf die Strecke. Motor anwerfen, hervorragend blubbert der großvolumige V8. Die CanAm hatte ein äußerst





großzügiges Reglement. Seine Maschen waren so weit, dass man sogar mit einem Bomber hätte durchfliegen können. Während die anderen Rennserien Reglements eher ein Fliegengitter als Durchlass haben. Thunderslot Motoren haben Punch. Er ist fein angepasst an das Gewicht des Wagens und die Feinheiten des Fahrwerks. Denn einfach nur einen dicken Motor einsetzen, das machten andere schon in der Vergangenheit oft falsch. Nein, hier stimmt alles: 175gcm Drehmoment bei 21500 Touren bei 12 Voltan Sprit reichen für ordentlichen Druck auf der Kurbelwelle und an der Hinterachse. Das entwickelt eine Dynamik, die staunen lässt. Mit dem passenden (streng geheim!)

Den Fahrer schützt ein doppelt abgestützter Überroll Bügel. Direkt hinter ihm wütet der brutale V8. Vibrationen und Abwärme sind wie Fango und Rückenmassage, wären da nicht die fatalen Fliehkräfte. CanAm verlangt Mut und Kondition.

Leichtlauf Öl auf Radlagern, Getriebe und den Motorwellenlagern entfaltet sich eine Kraft, die das Grinsen unter dem Helm bis zu den beiden Ohr-Begrenzern am Rande des Gesichts schickt. Findet man sein passendes Setup, die ideale Entkoppelung der Karosserie und des Antriebshalters, so lässt sich das Auto nur noch durch grobe Fahrfehler, Naturkatastrophen oder einem leeren Tank aus der Ruhe bringen. Souverän zieht man seine Bahnen und durcheilt Kurven mit der Schärfe und Präzision eines





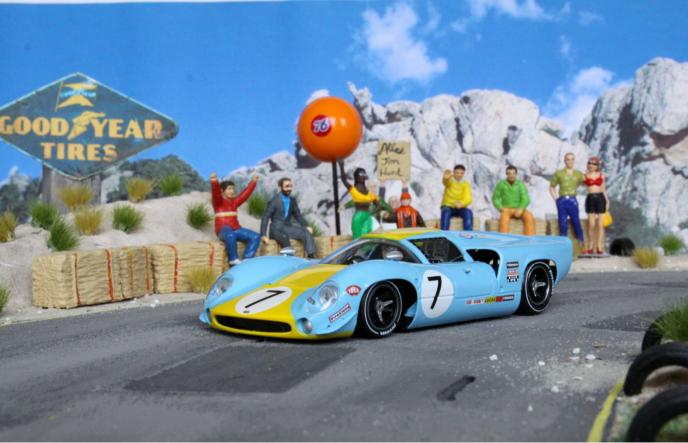
Skalpells. Wahnsinn, das geht ab! Gretchenfrage: geschlossen oder offen als Spyder? Klar der Spyder hat einen noch tieferen Schwerpunkt, da bei ihm logischerweise das Dach fehlt. Trotzdem: der geschlossene MK III geht genauso gut. Es dürfte sich im absoluten Grenzbereich vielleicht zu Gunsten des Spyders entscheiden. Aber was ist bei Regen? Dann prasselt das H2O mit der Schärfe von Luftgewehrkugeln ins Gesicht, auf die Brille und dann fragt man sich: wäre ein Dach und eine geschlossene Scheibe nicht besser? Worauf sich beide verlassen können: der extravagant geformte L-Kiel. Sein geschwungenes Schwert leistet perfekt abgestimmte Führungsarbeit.

Die geschlossene MK III generiert mehr Wärme im Cockpit, dafür ist bei Regen der Laden dicht. Satte Straßenlage und ein extrem tiefer Schwerpunkt auch hier. Es ist reine Geschmackssache ob man offen oder doch geschlossen antreten möchte.



Ohne durch hohe Reibungswerte im Slot oder im Drehschaft zu bremsen. Die Länge des Schwert ist durch seinen ausgeklügelten Shape so konzipiert, dass es möglichst weit vorne bis hinten führt. Die Höhe der Schleifer passt perfekt. Zudem lässt sich die Vorderachse im Pendelspiel wie ihrer Höhe einstellen.

Kurzum: alles dreht sich sehr leicht und läuft präzise. In Summe addieren sich alle diesen Details zu dieser Performance. Aber man muss etwas von Slotcars verstehen, um das Potential ausschöpfen zu können. Optisch sind die Autos in kleinen Details etwas zurückhaltender als manch andere Hersteller.





Aber immer noch auf einen sehr hohen Niveau. Kleine Abweichungen bei den Maßen der Karosserien sind manchmal nötig, um die Technik vernünftig unterbringen zu können. Und um die Leistungsfähigkeit der Wagen nicht zu schmälern. Schließlich möchte man damit wie damals bei den Rennen gewinnen. Daher nutzt man technisch jeden erdenklichen Vorteil aus. Bei der Farbe kommt der Spyder dem Original nicht ganz hinterher. Der war in einem dezenten Zitronengelb, fast schon beige-gelb lackiert gewesen. Aber mal ehrlich: das vorliegende Gelb sieht klasse aus. Sollte sein Plastik mit der Zeit in der lichtdurchfluteten Vitrine an Leuchtkraft verlieren, nähert es sich automatisch der Originalfarbe an. Nachhaltiger kann man nicht lackieren. Der MK III zieht nicht nur auf der Strecke alle Blicke auf sich. Die dezent auffallende

Eine perfekte Farbkombination. Türkis und Gelb vereinen dezente mit lauten Töne. Auffallendes Understatement ist perfekt für die CanAm.



Farbkombination türkis mit gelb macht einen tollen Kontrast und spiegelt hervorragend den Zeitgeist der lauten Ära von damals. Der gelbe Lola T70 Spyder stammt von Roger MC Cluskey und wurde beim Mosport 1967 eingesetzt. Die Lola T70 MK III trat bei den 24 Stunden von Le Mans 1968 an. U. Norinder und

S. Axelsson teilten sich damals das Cockpit. Da beide Wagen Designversionen bestehender und längst vorgestellter Modelle sind, bietet sich die Möglichkeit in älteren Jim Hunt Ausgaben nachzulesen und Bilder der Chassis und Technik nachzuschauen. Die Suchfunktion ist dabei ganz praktisch...

