



Giovanni Montiglio's

Thunderslot

Lola T70 MK III

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Lola T70 MK III

Tim Hunt Magazine®

Thunderslot – ein neuer Donnerblitz am Slot Himmel? Giovanni Montiglio ist Insider der Szene kein Unbekannter. Sowohl als zweiter Mann neben dem verstorbenen NSR Chef Salvatore Noviello war er ein stets höflicher und kompetenter Ansprechpartner. Wir kennen den sympathischen Schnauzbar Träger seit Jahren für seine ruhige und umgängliche Art, die wir sehr zu schätzen wissen. Vorbildlich! Menschlich! Echt!

Zudem kennt man den sympathischen Italiener in der internationalen Slot Rennszene, holte er dort einige Titel. Nach einiger Zeit Durchhaltevermögen und Treue zur Marke NSR verließ Giovanni die Firma. Der Schock saß damals tief. Wie wird es weitergehen mit den schnellen Slotcars aus Italien? Er ging nach einiger Zeit Abstand eigene Wege. Und treu und verlässlich wie er ist, informierte er uns sogleich von seiner neuen Idee.

Er gründete sein eigenes Slotcar Label: Thunderslot war aus der Taufe gehoben und mittlerweile kann man die Autos im Fachhandel kaufen. Es gibt bisher zwei Versionen der Lola T70 MKIII: rot und gelb. Bei dem jahrelangen Hintergrund kann eigentlich nur ein Hochleistungsprodukt herauskommen. Und genau das ist es. Die Thunderslot Lola ist ein eher detailreduziertes Renngerät mit hohen Anspruch an innere

Unser Vorserien Testmodell kommt noch spartanischer als in Serie. Heckleuchten fehlen, Decals ebenso. Rein rot mit wenigen Details kam sie in die Redaktion: es soll wohl ein reiner Fahreindruck entstehen. Die einzig plausible Erklärung für uns.



Rundstrecke

Lola T70 MK III

Jim Hunt Magazine®

Werte. Selbstverständlich kann man die Slottechnik nicht neu erfinden. Was sich technisch bewährt hat, warum soll man das hinter sich lassen? Wie in den NSR von früher sitzt auch im Thunderslot der Antriebsstrang in einem entkoppelten Dreiecks-konzept. Die Abstützung im Hauptchassis erfolgt aber nun über fünf Lagerpunkte: drei fixe Schrauben und zwei zusätzliche weit außen liegende Triggerpunkte. Deren Schrauben sind zudem mit feinen Federn versehen. In entkoppeltem Zustand lässt sich der gesamte Antriebsstrang präzise auf den Fahrer sowie die vorliegenden Streckenbedürfnisse einstellen. Apropos Schrauben. Hier geht Herr Montiglio neue Wege: feine, metrische Schrauben kennen wir aus dem Hightech Regal. Er setzt noch eines drauf: Torx! Der nach innen gewandte, mehrstrahlige Schraubkopf ist eine gute Idee. Nudeln diese Schrauben nicht so leicht aus, wie

Acht offene Ansaugrohre ragen aus dem Heck. Ausgestellte Scheiben...



es oft bei den sehr kleinen Madenschrauben wie bei slot.it oft passiert. Allerdings braucht man dazu ein neues Werkzeug: Einen kleinen Torxschlüssel, der bisher nicht im Werkzeugkoffer eines Slotmechanikers zu finden war. Alle anderen Hersteller setzen auf Kreuzschlitz, Schlitz, oder Madenschrauben. Also ab in den Werkzeughandel und den geeigneten Schlüssel gekauft. Andernfalls kann man die Karosserie nicht abnehmen, den Antriebsstrang nicht einstellen. Unter der Haube findet sich ein ab Werk verschraubter Motor. Bravo! Eine Mischung aus Sidewinder mit Anleihen aus dem Anglewinder Business. Klingt komisch, ist aber so. Der kompakte Motor sitzt minimal schräg vor der Hinterachse. Die Leistungsdaten sind angemessen für ein sehr sportlich flottes Classic Fahrvergnügen. 21500 Touren bei 12 Voltanspritz stemmen satte 175g/cm Drehmoment auf die kalibrierte Präzisionshinterachse. Die Kraft fließt gut umsetzbar auf die Piste. Die Lola fährt ausgesprochen flott ohne in Kurven nervös zu wirken. Die geduckte Haltung auf der Strecke mit maximal abgesenkten Schwerpunkt und dazu ein geschwungener L-Kiel mit langer Finne bringt die rote Lola in Kurven in atemberaubende Sphären. Hinten sitzen wahlweise profilierte superweiche Silikon Reifen mit perfektem Grip. Oder Slicks. Sie sitzen auf innen ausgefrästen feinen Doppelstegfelgen. Sie bieten ein Luftpolster im Reifen, ähnlich wie man es von NSR kennt. Nur sind hier die Stege noch dezenter, weniger hoch. Dieser konstruktive Kniff spart Gewicht bei den rotierenden Massen, konzentriert sich das Material auf den weiter innen liegenden Teil der Felgen. Vorne sitzen im Querschnitt schmale Reifen auf den Alus.

Fahrdynamischer Kracher: die Lola liegt satt, fährt präzise und bietet Reserven am Limit.



... aber leider eine etwas großzügig interpretierte Seitenöffnung, die vom Original abweicht.



Rundstrecke

Lola T70 MK III

Tim Hunt Magazine®



Sidewinder oder Anglewinder? Beides! Dazu eine komplett verschraubte Mechanik. Vorderachse in der Höhe einstellbar. Silikonreifen mit viel Grip. Verschraubter Leitkiel mit raffiniert geschwungenem Schwert. Der Antriebsstrang ist über fünf Schrauben vom Hauptchassis entkoppelbar. Die Karosserie wird über drei Schrauben fixiert: vorne zwei, hinten eine. Leider braucht man einen kleinen Torx Dreher. Die Sternschrauben halten länger, aber wer das Werkzeug nicht hat, sofort kaufen!



Die Vorderachse ist über Madenschrauben einstellbar. Ein dickerer Durchmesser (wie bei NSR) verhindert das Ausnudeln der Schrauben, der Schlüssel greift präziser als bei kleinen (oft unpräzisen) 0,9er die viele Hersteller verwenden und Mechaniker an ihre Schmerzgrenze bringen. Bei uns werden so gut wie alle 0,9er Madenschrauben durch hochwertige Präzisionsstifte von Umpfi ersetzt. Die lassen sich zimal öffnen und schließen, ohne dass der Schlüssel leer durchrutscht. Bei der lackierten Karosserie wurden die Details so gut es geht wieder gegeben, allerdings liegt das Hauptaugenmerk nicht in kleinen Spielereien. Es gibt Spiegel, Tankdeckel, Lampenabdeckungen und eingesetzte Scheinwerfer. Ausgestellte Seitenscheiben auch. Die seitlichen Lüftungsschlitze weichen etwas vom Original ab. An der Heckpartie sitzt unten eine mächtige Auspuffanlage mit Getriebeabdeckung. Dahinter ein Ersatzrad wie es das Reglement dieser Klasse vorschrieb. Unsere Lola ist ein unverkäuflicher Testprototyp, also nur rein rot ohne Bedruckung und ohne Rücklichter. Das an Kunden ausgelieferte Auto kommt mit weißen Streifen, Startnummer und mit kleinen eingesetzten Lollipop Rücklichtern. Dazu gibt es Ersatzschrauben und für Leute, die es härter haben wollen ein alternatives Chassis, mit den gleichen Einstellmöglichkeiten des Antriebsstranges.

Fazit: die Thunderslot Lola begeistert technisch wie fahrdynamisch auf Anhieb. Optische Details sind auf das Wesentliche reduziert, was in dieser Slotcar Klasse logische Konsequenz ist. Wir freuen uns auf weitere Modelle. Tunderslots Start ist gelungen!



Lang. Vorne tief, hinten kurz im Tauchgang. Der L-Kiel von Thunderslot führt die Lola hervorragend auf Kurs.

