

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

59



T H U N D E R S L O T

Shelby GT350

*Lange erwartet, heiß diskutiert und noch heißer gefahren:
Der neue Thunderslot hat eine Mission: Siegen! Wie fährt
sich die großvolumige V8 Fahrmaschine aus Italien?*



Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot hat lange ein Geheimnis um den Neuen in der hauseigenen Flotte gemacht. Dann kamen die ersten Bilder. Der Ford Mustang ist von den Italienern zu haben und es war klar, dass sein Fokus auf Dynamik und Leistung auf der Rennstrecke liegen wird.

Die Erwartungen wurden nicht übertroffen und man bekommt was man von Thunderslot erwartet: Leistung und Fahrtechnik pur, wie bei Shelby. Der Klassiker von 1967 ist in vier Farben zu haben. Cremeweiß, Blau, Grün und Silber. Jeder hat einen akzentuierten Doppel

Streifen von Bug bis Heck, plus Seitenstreifen am Schweller. Im Kühlergrill sitzen zwei Zusatzscheinwerfer, die den grimmig blickenden Augen zur Seite stehen. Zwei Seitenspiegel, ein Tankdeckel am Heck. Lenkrad, Schaltkulisse und ein Käfig im Innenraum.



Maximal reduziert auf das Wesentliche. Wenig Gewicht, wenig Details und trotzdem alles dran, was man braucht und sehen will. Der Thunderslot Shelby GT350 ist eine reinrassige Fahrmaschine, die dem Credo der Hochleistungsmarke folgt. Sie bleiben bei US Boliden, verlassen erstmals den CanAm Pfad und galoppieren ins V8 Reich der potenten Musclecars. Fahrdynamisch eine Wucht, wie man es von den Italienern kennt und erwartet.



Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

Ein Fahrer mit Jethelm und Brille greift den Schaltknäuf, so als ob er die Gänge durchreißt. Unter der Haube sitzt vertraute Technik, wie man sie von Thunderslot kennt. Ein labiles Chassis, dessen dreifach aufgehängter Antriebshalter von der leichten Karosse

entkoppelt, zugunsten der Fahrdynamik arbeitet. Wie üblich laufen alle Einstellarbeiten nur über den Torx Standard. Wer nur einen Schraubendreher hat, wird untätig bleiben müssen. Die Sternverzahnung macht Sinn, greift ein mehrfach verzahnter Torx besser als

eine kleine Schraubenlösung. Wer viel und oft am Chassis schraubt, wird langfristig davon profitieren. Der Einsteiger muss erst Werkzeug kaufen. Vor der Stahl Starachse: der durchzugsstarke Mach 21 OS Motor. Er ist als leicht schräg eingebauter Sidewinder oder ...



Sein langer Radstand bringt den schlanken US Boliden gelassen durch alle Kurvenradien. Sein einstellbares Fahrwerk leistet viel und unterstützt die stabile Straßenlage. Man braucht dazu einen Torx, mit Kreuzschlitz Schraubendreher geht bei Thunderslot nichts. Der Grip ist ausgezeichnet. Wie bei den CanAm stimmt die Gummimischung und man hat einen perfekten Kompromiss auf nahezu allen Bahnen. Das Sidewinder Getriebe schaltet ruckfrei und beschleunigt und verzögert den Ami hervorragend. Der Mach 21 OS Achtzylinder leistet eine angemessene Arbeit, die mit den 72g Wagengewicht stimmig sind.

Shelby GT350

Jim Hunt Magazine®

anderrum: als relativ flach angestellter Anglewinder verbaut. Er drückt 175g/cm Drehmoment eindrucksvoll in das große Spurrad und wuchtet den Shelby GT350 mit 12 Voltanspritz ordentlich um den Kurs. Die maximale Drehzahl liegt bei 21500 Umdrehungen pro Minute, was zum Charakter des leichten Ford Boliden

perfekt passt. An der Hinterachse sitzen fein gefräste Stegfelgen mit Luftpolster, die den weichen Slicks noch mehr Grip und Auflagefläche geben. Sie können sich dadurch noch besser als Stegfelgen im Untergrund „verkeilen“. Das Niveau von Thunderslot Reifen muss nicht diskutiert werden, sie bringen einen sehr gut nach

vorne und bieten Spielraum für dynamische Schwerkraftausreizungen in Kurven. Vorne drehen die Räder auf Kunststoff Felgen, die leicht und unproblematisch arbeiten. Kalibrierte Stahlachsen rotieren präzise und langlebig. Die Vorderachse ist in ihrer Höhe zum L-Kiel hin abstimmbare, so kann man den Vorderwagen perfekt



Tief geduckt ums Eck. Sein spezieller L-Kiel hält die Ideallinie. Höhenverstellbare Vorderachse, so dass ihre Räder mitrollen, aber kein Gewicht tragen. Trotz Hochleistungs-Charakter bleibt Raum für Details: Aircooled Lüftungsschlitze bringen Fahrtwind zu Motor und Getriebe.

Shelby GT350

abstimmen. Der L-Kiel mit langer, geschwungener Finne gleitet lautlos durch den Slot und hält den GT350 in der Spur. Vier Torx unter den Schwellern fixieren die Karosse labil auf dem Chassis. Die Abstimmungsarbeit gestaltet sich einfach. Die Thunderslot Leute wissen, wie man schnelle Slotcars für Wettbewerbe und Leute baut, die Performance wünschen. Der GT350 kommt ohne MTS aus der Box: klare Definition der Zielgruppe.



Hohlkammerfelgen mit Luftpolster für mehr Grip. Geschwungener L-Kiel für maximalen Halt. Weder Side- noch Anglewinder: Mach 21 OS Motor sitzt wenige Grad schräg vor der Stahlachse. Das Fahrwerk ist über drei Schrauben einstellbar. Die Vorderachs-Höhe auch. Platz für Trimmblei wäre vorhanden. Wir fahren ihn pur mit 12 Voltan im Tank, sind damit vollauf zufrieden und kommen sehr gut mit dem Boliden zurecht. Er liegt sehr satt und hat jederzeit Druck für Angriffe im Rennen.

