

Jim Hunt Magazine®

64

Ford Anglia 105E
Golf GTI
Mirage GR8
GT3
u.v.m.



CanAm 350 Thunderslot



Die brutale Übersee Rennserie weckte Aufmerksamkeit in Italien. Die Roten bauten einen Spyder. Jetzt die Antwort für historische Rennen: Thunderslot liefert volles Potential.

CanAm 350 Riverside 1967

#27 J. Williams



CanAm 350

Jim Hunt Magazine®

Thunderslot setzte von Anfang an auf CanAm Autos. Das zog sich konsequent durch einige Lolas, offen wie geschlossen. Zwei McLaren Bauarten folgten. Einmal gab es einen Ausflug ins klassische Ford Mustang Lager. Jetzt geht es wieder zur CanAm. Armando Bizzotto, Chef von Thunderslot hat sich jetzt einem italienischen Auto gewidmet, das noch keiner gebaut hat. Maranello bekam damals auch Wind von der beliebten Übersee Rennformel, deren Reglement fast

alles erlaubte. Also stellte man sich dem Spektakel mit zwei Wagen. Während McLaren und Co mit großvolumigen Motoren bei über 7 Litern Hubraum angekommen waren, setzten die Italiener auf deutlich weniger. Ihre roten Wagen liefen mit V12 mit 4176 Kubik, leisteten bei 8500 Touren 480PS und fuhren bis zu 315 km/h schnell. Das sind ordentliche Daten, aber die anderen waren mit viel mehr Druck unterwegs. Der mit 60 Grad gewinkelte V12 war hinten längs verbaut.

Thunderslot setzt auf seine bewährte Motortechnik und baut ihn leicht angeschragt vor die Hinterachse. 21500 Touren mit 175gcm Drehmoment stehen bei 12 Volt an, die mit den 62 Gramm Fahrzeuggewicht (rennfertig ohne Zusatzblei) ein leichtes Spiel haben. Wie man es von Armando kennt, stimmt er seine Autos perfekt ab. Gewicht, Leistung, Leistungsentfaltung und Grip sind im perfekten Einklang. Die Autos laufen schon in Serie superleise, leicht und sie zeigen, wo es hingeht:



Vier Tröten entlassen die Rückstände gewaltiger V12 Verbrennungsvorgänge mit dem Klang einer Oper. Thunderslot hat sehr viele Details am Wagen abgebildet, das sieht alles stimmig und superschön aus. Tief liegt der 350er und meistert Kurven auf sehr hohem Speed Niveau. Stellt man sein Fahrwerk passend ein, ist der Tanz auf Messers Schneide am Limit der Physik absolut kein Problem: Der 350 liegt wie eine Eins. Markentypisches Rot mit goldenen Felgen.



CanAm 350

Jim Hunt Magazine®

Nach vorne. Die Schmierung des echten Motors läuft im Trockensumpf. Zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe mobilisieren die drei Ventile pro Zylinder. Im Thunderslot Motor spielt es sich ähnlich ab: Alles läuft maximal ausgereizt und zugleich stand- und drehzahlfest. Die Mach 21 OS Motoren halten durch, weil alles gut durchdacht ist. Das Stahlrohr Chassis des Originals wurde hier als leichte Alternative in Kunststoff angefertigt. Die entkoppelte Konstruktion

ist Standard beim Hersteller. Über fünf Schrauben ist der Antriebshalter im Hauptrahmen aufgehängt und kann über das Lösen der Torx Schrauben optimal auf die Strecke und den Fahrstil des Piloten abgestimmt werden. Hinzu kommen drei Schrauben, die zudem die Entkoppelung der Karosserie vom Chassis ermöglichen. So lässt sich alles schön labil einstellen, damit die Komponenten in Kurven agieren können, was unter dem Strich ein souveränes Fahrverhalten und Speed

bringt. Dazu gibt's kalibrierte Präzisionsachsen. Hinten sitzen verschraubte Alufelgen. Die Madenschrauben am Testwagen sind ohne Probleme lös- und wieder fixierbar. Sollte es Probleme geben kann man auch die gegenüberliegende Bohrung nutzen. Es gab in einem Forum Diskussionen darüber, weil es anscheinend Felgen gab, darin saßen die Maden nicht gut. Das hatte ich auch einmal in Vergangenheit, aber wie gesagt die Bohrung gegenüber ist alternativ nutzbar, bevor man



Luftigen Aussichten im Cockpit. Der Pilot sitzt vor dem perfekt klingenden Aggregat. Leider kann er mit den knapp über vier Litern Hubraum bei den CanAm Boliden, die mit deutlich über 7 Litern unterwegs waren im Drehmoment nicht mithalten. Trotzdem war der 350er aus Italien eine wunderschöne Erscheinung und er gehört schon lang auf die Slot Rennstrecken. Thunderslot schreibt die Geschichte neu. Er kann mit chancengleicher Technik unter der Haube andere easy schlagen.



Jim Hunt Magazine®

CanAm 350

ein Fass aufmacht. Wir wollen fahren und das Auto genießen. Vorne sitzen leichte Kunststoff Felgen. Die Reifen sind perfekt und laufen auf den meisten Strecken hervorragend. Ich montiere diese Reifen auch gerne auf anderen Klassikern, weil sie einfach gut sind. Die Vorderachse ist in der Höhe einstellbar und so lässt sich die Auflage des L-Kiels und seiner zwei Schleifer optimal einstellen. Das L-Kielschwert ist geschwungen

ausgeführt, damit der Wagen auch mit diesem Bauteil Höchstleistung in der Führungsarbeit auf der Ideallinie abliefern kann. Optisch ist der 350er eine gelungene Sache. Leichtbau und trotzdem sind schöne Details dran, die unsere ästhetisch orientierten Augen sehr verwöhnen. Auch bei Hochleistungsherstellern wie Thunderslot ist das Niveau in der Optik sehr hoch, wenn dabei das Haupt-Augenmerk auf einer maximalen

Leistungsentfaltung liegt. Das Besondere an den Rennwagen: Sie laufen bereits aus der Box heraus sehr gut. Gibt man ihnen dazu den üblichen Service mit Schmierstoffen bei den Achslagern, Motorlagern und dem Getriebe, sind noch ein paar PS drin. Das Geschmeidige läuft dann noch geschmeidiger. Wer zum ersten Mal mit so einem Autos fährt, wird einen Wow Effekt erleben. Wer sich tiefer in diese Materie



Neben hochwertiger Technik gibt es eine wunderbare Optik mit vielen schönen Details. Alles glänzt und funkelt, die Augen auch, wenn sie sich an den Einzelheiten verlieren. Man ist schon fast auf Standmodell Niveau angekommen, kann aber verdammt schnell fahren damit. Ein klasse Auto, eine klasse Qualität und das Fahrverhalten ist über jeden Zweifel erhaben. Out of the box geht schon sehr viel. Richtig eingestellt alles!



Jim Hunt Magazine®

CanAm 350

hineinarbeitet und das Fahrwerk optimal einstellt, holt das Maximum heraus. Dann bekommt man noch bessere Rundenzeit, ein perfektes Handling und ein breites zufriedenes Grinsen spendiert. Zurück zur Historie: Die Autos aus Maranello waren bei der CanAm nicht vorne dabei. Das ist jetzt anders. Mit Thunderslot kann jeder Fahrer die Renngeschichte neu schreiben und gegen alle Wagen der Marke konkurrenzfähig antreten. Der hier hat locker auch über 7 Liter Hubraum. Neben unserer #27 vom J. Williams gibt es noch die #23 von C. Amons. Go for them!

Weder Sidewinder noch Anglewinder, sondern eine Zwischenlösung aus Beiden. Der Mach21 Motor liefert genug Druck, um angemessen kontrollierbar und dennoch sehr schnell unterwegs zu sein. Hinten Alus, vorne Kunststoff Felgen, dazu kalibrierte Achsen und verschraubte Komponenten, damit alles fest sitzt, was muss. Das einstellbare Chassis liefert viel Potential für Fahrten auf das Siegereppchen.

