

# Jim Hunt Magazine®

65

for slotcar use only



**Klassik 911er**  
**Tuning Workshop**

# Lola T70 MkIII

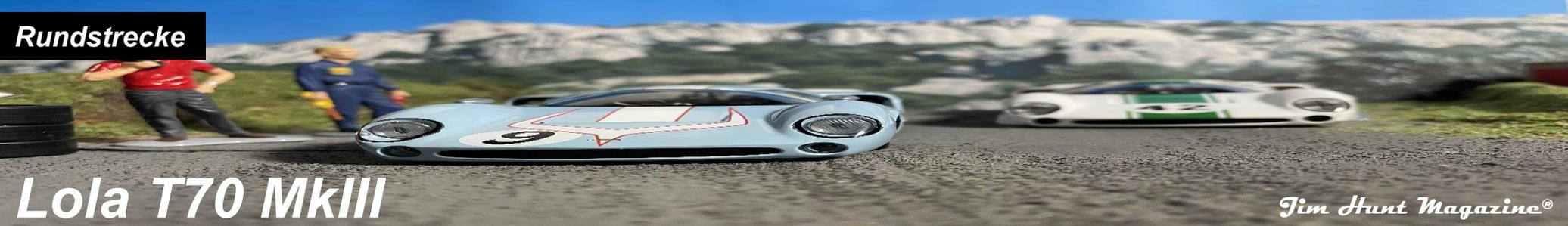
Jim Hunt Magazine®



*Thunderslot liefert zwei neue Designversionen. Es geht dabei um den ersten Rennwagen in der Historie der Manufaktur. Jim Hunt kletterte ins Cockpit und hatte sehr viel Spaß auf der Rennstrecke.*

#9 Sebring 12 Stunden 1968

#42 Tourist Trophy 1968



# Lola T70 MkIII

Der Thunderslot Klassiker aus 1968 ist ab sofort in zwei aufregenden Design Versionen zu haben. #9 ist das Auto vom Team American International, das bei den 12 Stunden von Sebring 1968 mit Scooter Patrick und Dave Jordan an den Start ging. Nach 103 Runden fuhr

der Wagen auf dem Gesamtrang 39 ein, in seiner Klasse S5.0 belegte er den dritten Platz. Das aktuelle Auto von Thunderslot sieht klasse aus und rundet die Sammlung von eingefleischten Fans ab. Als nächste Auskoppelung kommt #42, das Auto von Denny Hulme,

#9 Sebring  
12 Stunden 1968



Die hellblaue Lola Nummer 9 legt einen gediegenen lässigen Look aufs Rennstrecken Parkett. Zum zurückhaltenden Farbton gibt es weiße Streifen mit feinen roten Außenlinien. Das Pfeilbild auf der Fronthaube liefert Dynamik an der Front. Die Lola liegt gewohnt tief. Diese Tatsache mobilisiert eine perfekte Straßenlage



Jim Hunt Magazine®

# Lola T70 MkIII

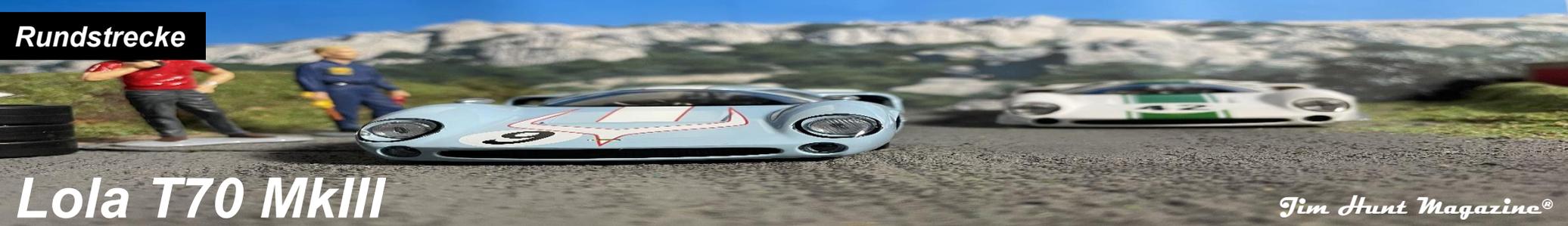
das von Sid Taylor Racing bei der Tourist Trophy 1968 eingesetzt wurde. Es meisterte die Rennstrecke Oulton Park in Cheshire/England perfekt. Denny Hulme gewann in der Lola, die durch einen Chevrolet Motor angetrieben wurde. Sein dritter Wiederholungssieg von

insgesamt vier Rennen dort. Er fuhr mit einem Vorsprung von 9,4 Sekunden nach 3 Stunden 57 Minuten und 110 Runden vor dem Ferrari 412P, der von David Piper und Richard Attwood gefahren wurde über die Ziellinie. Dritter wurde der Ford GT40 von Paul

## #9 Sebring 12 Stunden 1968



Obwohl der Fokus auf maximaler Fahrndynamik liegt kommen bei Thunderslot schöne Details ans Auto. Die Dosis aus maximaler Performance und Design Elementen stimmt. Felgen mit zentralen Flügelschrauben halten das schwarze Gold am Klassiker. Ihr Grip ist eine Wucht. Satter Vortrieb, trotzdem kleben sie nicht wie PU, es bleibt Luft für das Spiel mit den Fliehkräften. Die Challenge schnell zu sein und trotzdem ohne Magnet fahren geht hier out of the box perfekt auf.



# Lola T70 MkIII

*Jim Hunt Magazine®*

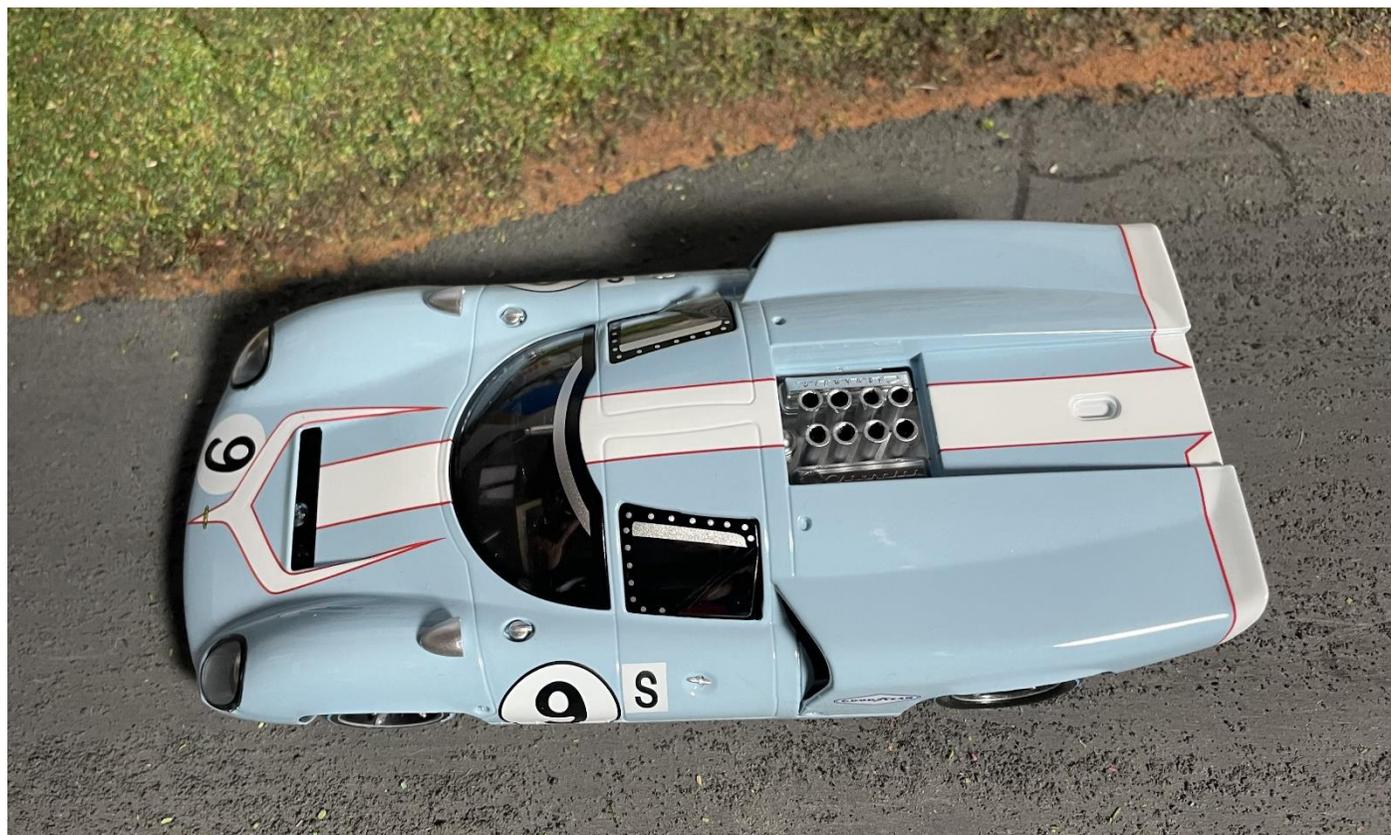
Hawkins. Thunderslot liefert jetzt die beiden Lolas mit interessanter Rennsport Historie für private Rennställe aus. Unter der Haube steckt die bewährte, vertraute hochwertige Technik, die den leichten Wagen einen überzeugenden Auftritt ermöglicht. Alles funktioniert

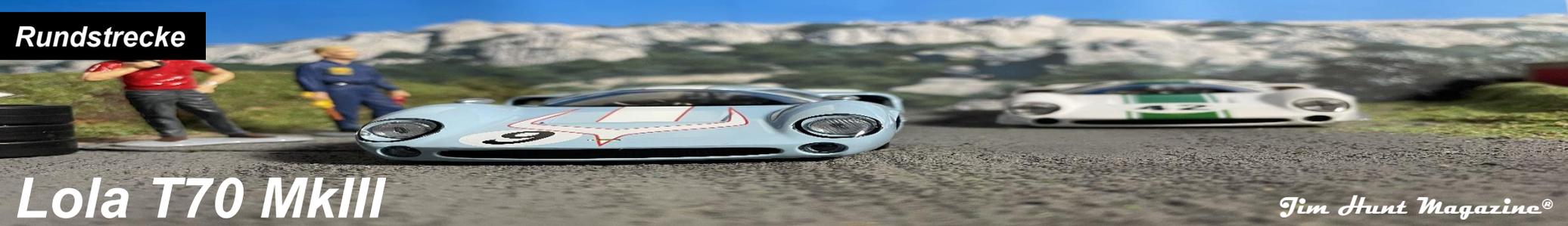
perfekt, die Balance aus Gewicht, Leistung und Abstimmung ist perfekt gelungen. Die Einstellbarkeit des Fahrwerk lässt den letzten Schliff zu, um das Auto auf persönliche Bedürfnisse abzustimmen. Hierzu benötigt man einen Torx Schraubendreher.

**#9 Sebring  
12 Stunden 1968**



Auspuffröten so dick wie Ofenrohre, das obligatorische Reserverad und die runden Lollipop Rücklichter zaubern einen schönen Look ans Hack. Die leichte Karosserie mit feinen Details lässt auch Augenmenschen voll auf ihre Kosten kommen. Dazu gibt's angemessene Speed wie bei keinem anderen Hersteller out of the box.





# Lola T70 MkIII

*Jim Hunt Magazine®*

Die Leistungsentfaltung der Rennwagen ist sehr gut beherrschbar, weil eben alles im Einklang ist. Der Grip der Reifen ist hervorragend, sie laufen auf Bahnuntergründen so, wie man es haben möchte. Überzeugenden Grip, damit es in der klassischen Lola

richtig voran geht. Zugleich keine klebrige Haftung, die wie Fahren mit Magnet wirkt. MTS fehlt ab Werk, was den Anspruch der Marke und die Zielgruppe definiert. Die Reifen sind ohne große Nachbehandlung einsetzbar. Das übliche Abziehen über Klebeband, um

## #42 Tourist Trophy 1968



Die Lola von Denny Hulme ist optisch sehr dezent: Rennsportweiß mit grünen Streifen: Fertig! Es ist immer wieder schön zu sehen, wie damals in Zeiten als es noch keine aufwändigen Glitzerlacke gab die Rennställe ihre Boliden mit einfachen Farbkniffen äußerst markant und unverkennbar in Szene gesetzt haben. Weniger ist mehr und dabei sehen die einfachen Farbenspiele sehr gut aus. Mit wenig Aufwand eine optisch maximale Effizienz zur Form des Autos zu schaffen, war eine bemerkenswert große Kunst.



# Lola T70 MkIII

den aufgesammelten Pickup von der Strecke zu entfernen reicht. Thunderslot richtet sich an Sportfahrer und jene, die es werden möchten. Die seidenweich laufenden Lola überzeugt und bietet auch Einsteigern, die sich aus magnetisierten Fahrwelten verabschieden

möchten eine gute Möglichkeit, das authentische Fahren ohne Hafthilfe zu erlernen. Thunderslot baut das Beste, out of the box. Die Lola erschien zum ersten Mal 2016 als puristisch rot lackierter Prototyp in unserer Redaktion. Es folgten über die Jahre neue

## #42 Tourist Trophy 1968



Ein simpler dicker Streifen mit dünnen Rändern und fertig ist der unverkennbare Look. Dazu der Namensschriftzug von Hulme, kleine Sponsoren Aufkleber und ein dicker Motor mit acht gierig ansaugenden Tröten auf dem Rücken der Lola. Der Thunderslot Motor liefert eine perfekte Balance aus angemessener Motorleistung, gut abrufbarer Leistungskurve und genügsamen Energieverbrauch. Je nach Bahnlayout kann man sogar mit unter 9 Voltan mächtig dynamisch unterwegs sein. Hat man ein großzügiges Layout mit langen Geraden und schnellen Kurvenradien ist bei maximal 12 Voltan das Limit erreicht. Viele Konkurrenzanbieter haben oft zu starke Motoren im Auto. Ohne regelbares Labornetzteil geht die Leistung in unkontrollierbaren Reifenabrieb über.



# Lola T70 MkIII

Versionen und auch die ersten Rennversionen in rot und gelb ließen damals nicht lange auf sich warten. In den Folgejahren bis jetzt beweist die Lola ihr Potential und liefert auf und neben der Rennstrecke voll ab. Wer alle Artikel nachlesen möchte, kann das in unseren

früheren Ausgaben tun. Ihr findet Lolas und weitere interessante Modelle von Armando Bizotto/Thunderslot im Jim Hunt Magazine Archiv, das 24/7 für jeden Fan kostenfrei offen steht.

## #42 Tourist Trophy 1968



So schön kann man eine einfaches Farbkonzept wirkungsvoll in Szene setzen. Farben und Formensprache der Lola verschmelzen zu einem perfekten Ausdruck. Den Rest besorgt Denny Hulme auf der Strecke. Sein Fahrstil braucht keine aufwändige Lackierung. Für ihn reicht das Weiß-Grün, um bei den Fans in Erinnerung zu bleiben.