

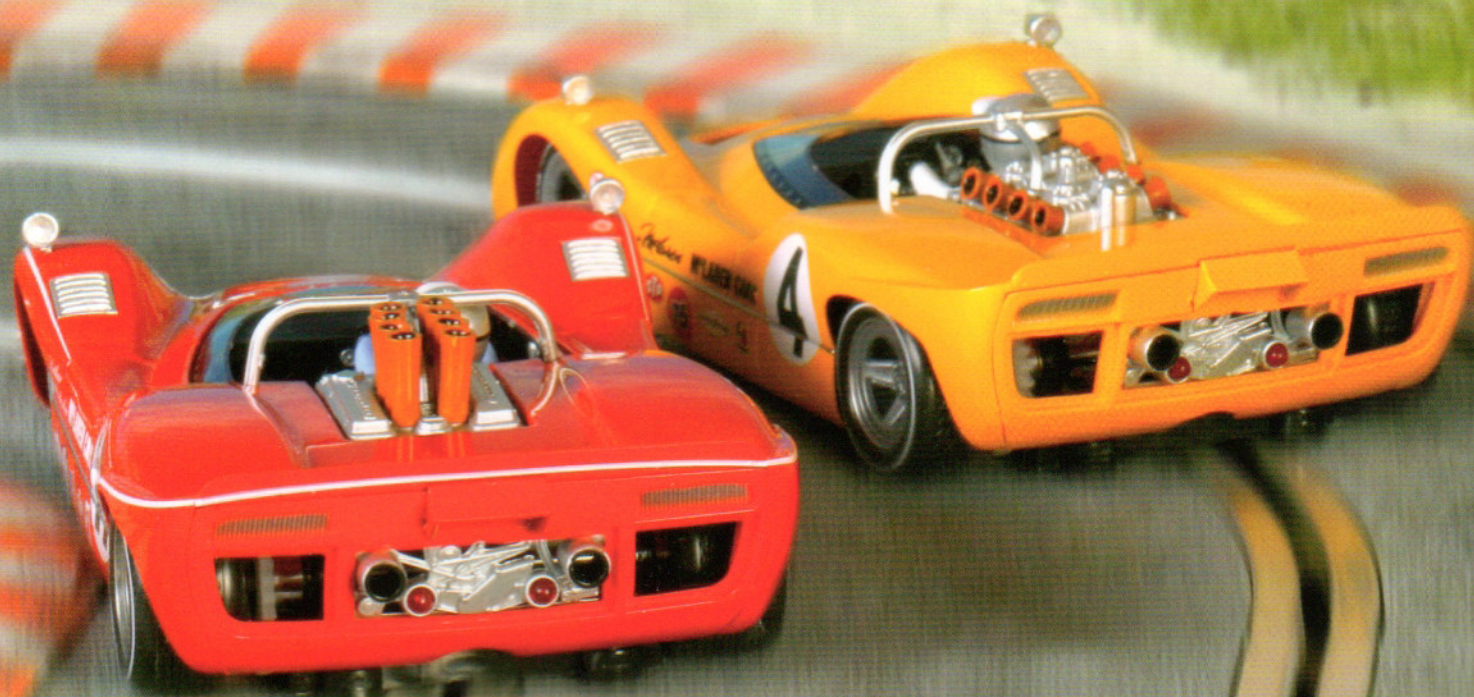
Nº 203

# Slot <sup>más</sup>

Coleccionismo & Competición

## MCLAREN M6A CAN-AM

Thunderslot



Año XVIII - Nº 203 - 6€

# MCLAREN M6A DE THUNDERSLOT

Por **Alfonso Unda**

La gloriosa Can-Am era una competición que la componían prototipos del Grupo 7 prácticamente ilimitados en cuanto a reglamentación, donde la experimentación y las ideas más alocadas eran moneda común y eso convertía a los coches en máquinas maravillosas y aterradoras de pilotar (en una época en la que la aerodinámica era una ciencia bastante primitiva) que hizo de esos coches los más rápidos de la época.

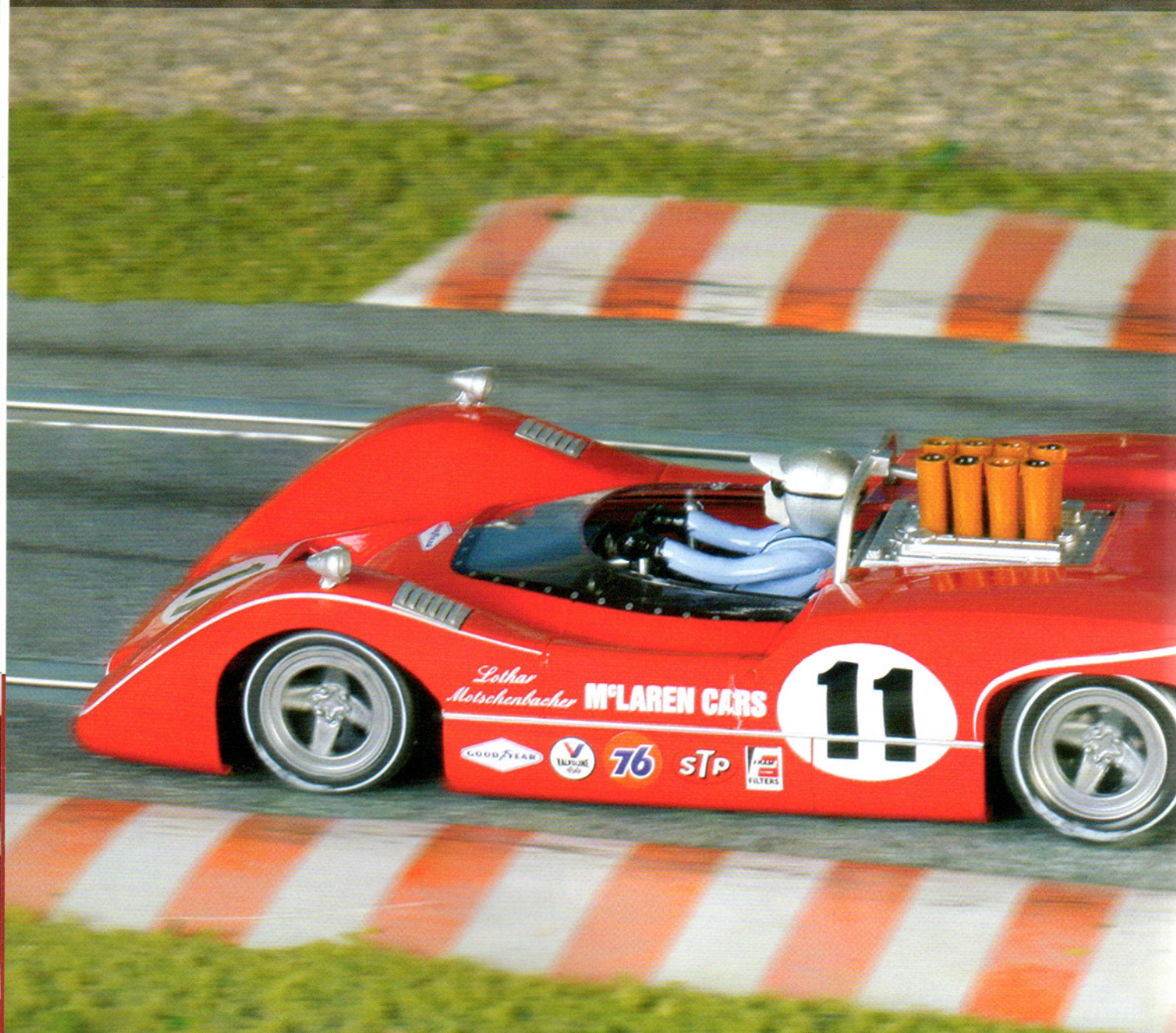
Pues bien, salvando las distancias, sentimos algo parecido cuando tenemos un

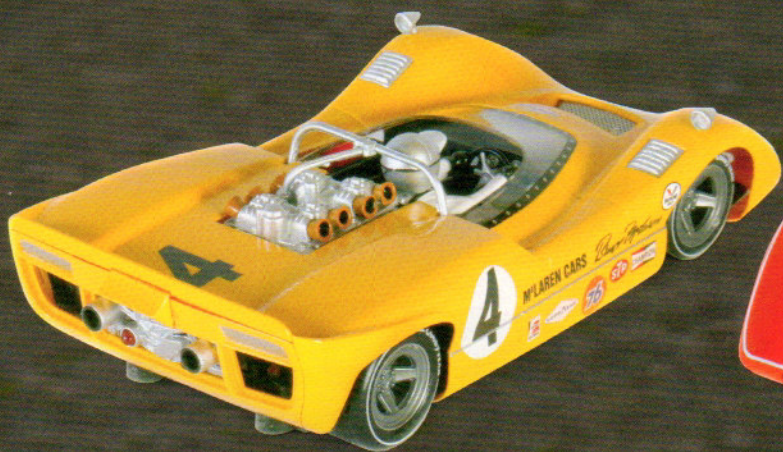
coche de Tunderslot en las manos. Son auténticos Grupo 7 del slot en pista de plástico y el resto de clásicos aparentemente nada tienen que hacer frente a ellos. Carrocerías ligeras, mecánicas bien resueltas, tamaños "mejorados" y eje trasero lo suficientemente ancho para ser el más rápido y tener la mejor estabilidad en pista. El objetivo está claro: ganar carreras.

Thunderslot nos ofrece dos versiones del McLaren M6A, la primera en color naranja de la Can-Am del 67 en Laguna Seca conducido por Bruce McLaren y la segun-

da, con carrocería roja y que realmente es un M6B, un auténtico clientes-carrera, corresponde a la Can-Am en Bridgehampton del 68 pilotado por Lothar Motschenbacher. Realmente el M6B no era más que la evolución mecánica de su antecesor, el M6A sin prácticamente diferencias a nivel estético.

Nuestro protagonista, el M6A de Bruce mantiene un perfil muy bueno y las formas del McLaren están representadas con una absoluta fidelidad tanto en la vista lateral como en la trasera y delantera. En cambio,





la vista cenital nos revela un ensanchamiento tanto en la zona del eje delantero como en el trasero algo sospechoso, encarado claramente a la mejora de prestaciones. El característico color naranja de los McLaren está bien resuelto.

Como todo está encarado a las prestaciones en pista nuestro protagonista ha pasado por el taller de Gas Monkey y las manos expertas de Aaron y su equipo ha hecho un buen trabajo rebajando las suspensiones y situando la carrocería muy cer-

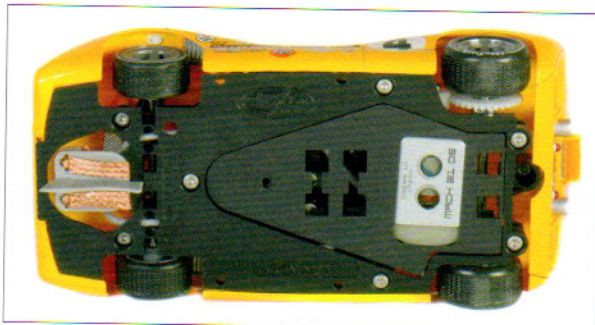
ca del suelo. Las pequeñas llantas de magnesio originales de 4 radios y 15 pulgadas junto con los neumáticos están demasiado metidas dentro de los pasos de rueda, pero eso son nimiedades si lo queremos es ganar nuestra carrera de clásicos. ▶



Ese aspecto prestacional se nota en los detalles, que sin ser de primer nivel son suficientes para representar las partes más importantes de nuestro M6A; retrovisores, arco de seguridad, rejillas, caja de cambios y la representación del motor, que es la misma que ya vimos en el anterior modelo, el Lola Spyder.

La decoración es precisa y bien resuelta con todos los stickers en su sitio, de tamaño adecuado y de una claridad óptima, a pesar de que su dificultad no es alta.

La bandeja del piloto está fabricada en plástico termoformado a la que se le ha añadido el tablier con los relojes pintados para poder ser distinguidos, la palanca de cambios con su timonería y un diminuto extintor, Bruce McLaren lleva su clásico casco plateado, aunque la cabeza del piloto deja bastante que desear, tanto en color como en forma. Todo esto significa que la báscula se sitúa en 12,6 gramos para la carrocería.



## MECANICA

Y si algo va bien, ¿para qué cambiarlo? Comparte mecánica con los modelos anteriores. Prácticamente un coche de competición completo con la salvedad de los neumáticos y llantas traseras, que se pueden mejorar. El resto, perfecto. A pesar de compartir medidas con el Lola y calcar todas las cotas el chasis es propio para el McLaren y, por poco no se puede compartir, pues la parte delantera del bastidor varía respecto a los Lolas. Además, la pieza que simula la rejilla de la entrada de aire delantera es un poco más estrecha en nuestro protagonista. Nada importante. Si no fuera por estos pequeños detalles podríamos intercambiar fácilmente los chasis entre Lolas y McLaren.

Es imposible no encontrar la configuración que más nos convenga pues la cantidad de reglajes disponibles son innumerables, empezando por las diferentes durezas de chasis y bancadas que, lógicamente obviaremos.



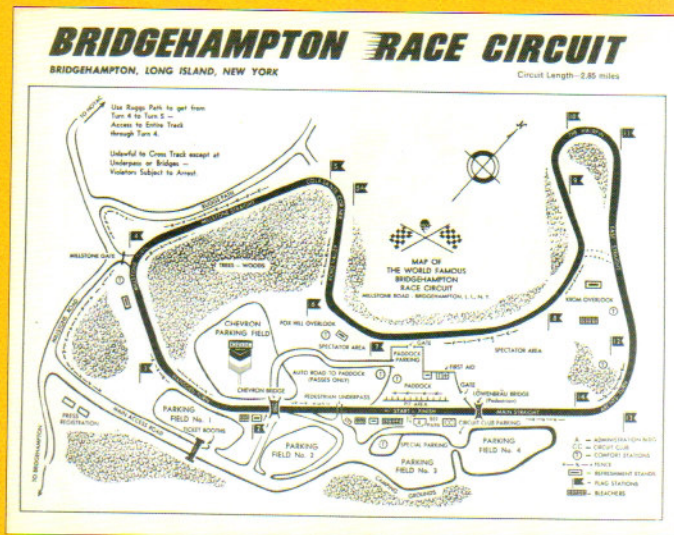
En nuestro caso, el chasis y soporte motor de color negro de dureza media suficiente para aguantar las embestidas de un motor tipo cacahuete que si sitúa en posición "pseudo-sidewinder", ya que no es completamente paralela al eje trasero. Esto tiene sus ventajas, pues se puede montar la corona de serie de tan sólo 17,2 mm de nylon y 32 dientes que, por cierto, está muy bien alineada, atacada correctamente por un piñón de 11 dientes, también fabricado en nylon.

Repasando el resto de mecánica, todo material calibrado y suficiente para no tener que gastarse más dinero en preparaciones si lo que queremos es sacar a pa-

## BRIDGEHAMPTON, EL CIRCUITO DE LA GRAN MANZANA

Muchos de los circuitos americanos que conocemos de la Can-Am nacieron en el periodo inmediatamente posterior a la finalización de la II Guerra Mundial, cuando en América surgieron unas ganas irrefrenables de dejar atrás el reciente conflicto, hecho éste que se vio reflejado tanto en el trabajo diario como en el ocio, que incluía actividades tan diversas y típicamente americanas como la caza y la pesca, los bolos, el golf... y naturalmente, las carreras de coches. Nacieron infinidad de disciplinas como dragsters, stock cars, etc. pero todas tenían un nexo en común: no existía la profesionalización. No hacía falta ningún sponsor, ni equipo oficial ni nada parecido. Cualquiera podía hacer esas funciones. Como el deporte del motor a ese nivel era relativamente nuevo en América, los participantes en

las carreras no tenían circuitos cerrados donde poder disputar las competiciones, hasta que Cameron Argetsinger, en 1948, cerró una serie de carreteras para crear el primigenio Watkins Glen y al año siguiente, Bruce Stevenson, hace lo propio con el circuito de Bridgehampton, en Long Island. Naturalmente la cercanía de la ciudad de los rascacielos a este circuito hizo que acudieran a él muchas celebridades neoyorkinas de la época, además de disfrutar de grandes despliegues mediáticos y acudían los mejores pilotos americanos con los más modernos sport cars procedentes de Europa. A todo eso se unían hordas de espectadores ávidos de carreras. Durante los cinco años siguientes las parrillas y la afluencia de espectadores se vieron incrementadas de una forma espectacular, con más de



40.000 personas en los eventos más importantes. Todo este conjunto le daba una atmósfera muy especial y sofisticada a esta pista hecha a base de cerrar carreteras públicas. Todo ese ambiente se

acabó conociendo como "The Hamptons". Una serie de graves accidentes durante las carreras del año 53 sentenciaron el uso del formato de carreteras convencionales cerradas para la disputa

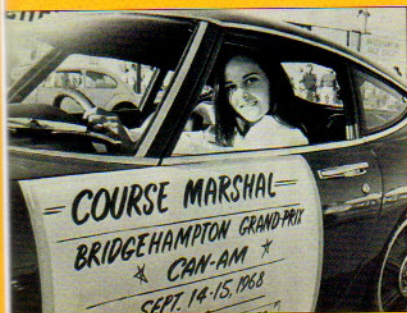


sear nuestro protagonista. El eje delantero es regulable tanto en altura como en recorrido y con la posibilidad de usar semiejes. Acompañan unas llantas de plástico de tan sólo 14 mm de diámetro que con los

neumáticos montados llegan a los 17,6 mm.

Monta una efectiva guía pero de formas demasiado complicadas, sobre todo la sujeción de los terminales mediante allen

que si nos pasamos en la fuerza aplicada deja de hacer su función. Debido a la inclinación que tiene la guía en esa zona es bastante necesario el uso de esos tornillos pues de otro modo el terminal cuesta ▶



de carreras de coches en Bridgehampton, pues el aumento de velocidades y prestaciones de los coches hacía que las medidas de seguridad que se adoptaban eran claramente insuficientes. Y es allí y en ese momento cuando se alinean los astros y un conjunto de magnates de la construcción y de la industria de la ciudad de Nueva York junto con agentes locales consiguen ponerse de acuerdo para la construcción del primer circuito permanente de

América en una zona conocida como "the backwoods". En setiembre de 1957 se inaugura un trazado espectacular con un total de 8 curvas, que incluía una cerrada horquilla de fuerte frenada y grandes desniveles como consecuencia de la orografía del lugar. Una larga recta que finalizaba en una amplia doble curva ciega y en un bestial desnivel conocida como la curva Millstone. Según decían pilotos contrastados de la época, era la curva más difícil de todos los circuitos. A partir de ese momento la importancia del circuito crece a un ritmo incomparable y a mediados y finales de los 60 acoge varios eventos anuales de gran trascendencia como la Trans-Am, la USRRC y nuestra protagonista, la Can-Am. Pero al final todo acaba por torcerse y la última carrera

importante que se disputa en "Hamptons" es la Trans-Am de 1970 con una importante tormenta que afecta gravemente a las instalaciones del circuito y cuya reparación nadie quiere asumir debido al elevado coste. Y lo que son las cosas, la publicidad que aportaron las carreras acabó por convertir Bridgehampton en una zona importante de ocio y especulación inmobiliaria de la cercana ciudad de Nueva York. Con las nuevas construcciones alrededor del circuito se inventan una ley de contaminación acústica que acaba con los eventos profesionales del motor y, a la postre, sentencian a muerte a la joya de las pistas de carreras de la



costa Este de América. Si tecleáis en Google maps Bridgehampton Road Race aparecerá el campo de golf del Bridge Golf Club, que está ubicado en el antiguo circuito del que todavía se puede apreciar el antiguo trazado. Es fácil reconocer la recta principal, la doble curva de final de recta, Millstone y hasta la ubicación de la antigua horquilla. "Todo el que ha corrido aquí sabe que la tierra es plana y termina en la arena de la curva 2" Bruce MacInnes.

mantenerlo fijado en su alojamiento. A veces las soluciones más sencillas son más efectivas.

La bancada triangular de 5 puntos en los que se puede montar suspensión soporta un muy buen motor del tipo cacahuete que de serie viene atornillado. El eje trasero se apoya en dos cojinetes de una pestaña embutidos en la bancada. Me parece muy buena solución sin llegar a los extraordinarios cojinetes esféricos.

Como decía, el motor tiene buenas prestaciones. De 21.000 rpm a 12V y un par de 175 gr/cm., su efecto imán se aprecia y se aprovecha mucho debido a la poca distancia del coche a la pista. De hecho, en pista Ninco el ruido de rozamiento del motor al rail aparece muy pronto y a las pocas vueltas la pegatina del motor empieza a romperse.

El montaje de suspensión es posible aunque menos necesario que en otras categorías, pero si queremos hacerlo, recomiendo la elevación de la carrocería mediante allens en los alojamientos laterales del chasis, pues la carrocería es tan baja hace en caso contrario ese elemento no trabaja adecuadamente porque el motor toca muy pronto en la parte interior de la carrocería.

## PRUEBA EN PISTA

La anchura del eje trasero la podemos fijar en unos descomunales 61,5 mm, bastante exagerado para un clásico, y tras el ajuste de basculación mediante los tornillos torx t6 que trae de serie y el engrase pertinente nos trasladamos a la pista de pruebas.

Ya conocemos el comportamiento de los Thunderslot en pista gracias a los an-

teriores modelos. Demasiado cerca del rail metálico en pista Ninco y es fácil ver motivo, pues con un diámetro total de rueda de 20,1 mm no deberíamos tener problema para movernos con soltura por las pistas. Resulta que los soportes de motor de esta marca tienen un offset de 0,5 mm respecto a las bancadas, por ejemplo, que llevan de serie los clásicos de Slot.it. Por tanto, con este offset los coches de Thunderslot se moverán como pez en el agua en pistas algo más planas que las habituales Ninco de estas latitudes.

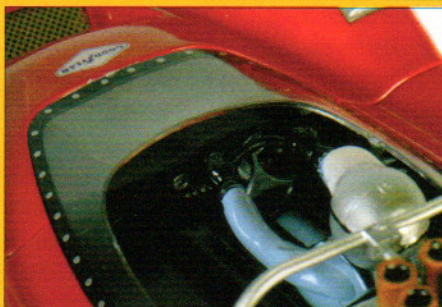
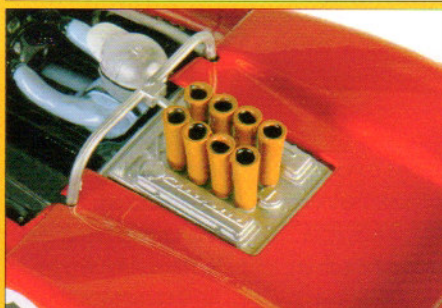
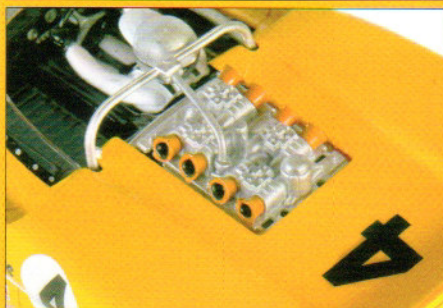
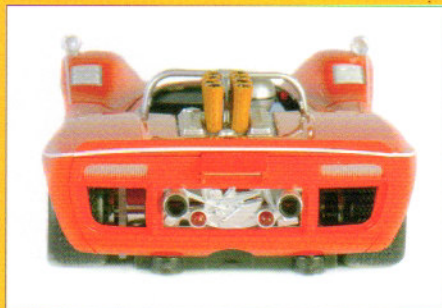
En efecto, tras las primeras vueltas de acoplamiento notamos como el chasis tan cerca del suelo nos detecta todas y cada una de las pequeñas elevaciones existentes en las juntas de los tramos y a pesar de que aprovechamos todo su potencial magnético, vamos algo justos de velocidad y sobrados de freno y ruido.

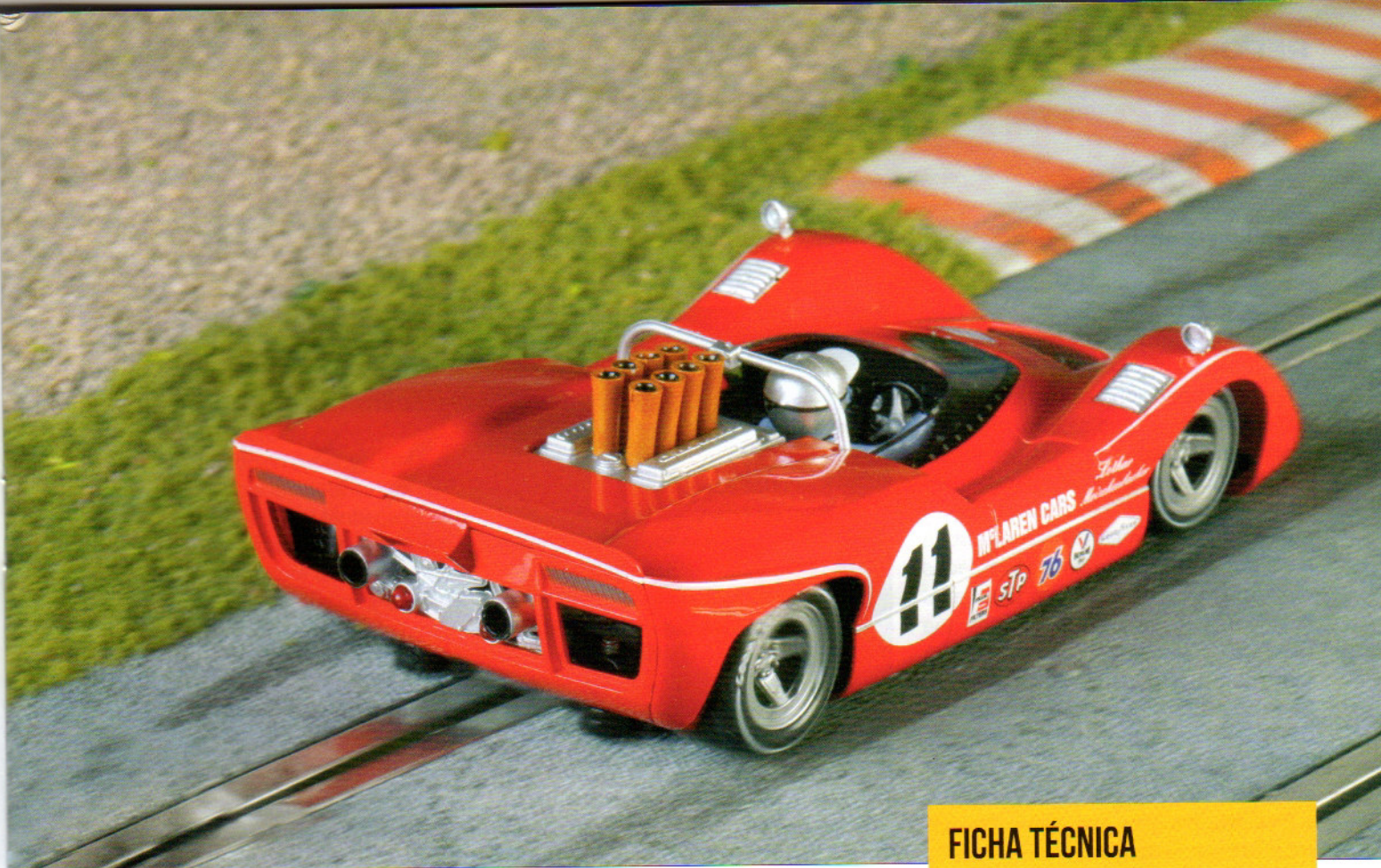
Para nuestras pistas Ninco no tenemos más remedio que cambiar llanta trasera para aumentar el diámetro total de la rueda y así poder aprovechar todo el potencial del coche.

Si mantenemos los neumáticos traseros con dibujo clásico de 19 mm y cambiamos las llantas por una de aluminio de 15,8 mm de diámetro logramos una rueda con un diámetro total de 20,7 mm y así conseguimos elevar lo suficiente la parte trasera para aliviar un poco ese problema. Si necesitamos más grip, podemos cambiar los neumáticos traseros originales por unos slick de referencia TYR004R.

En cualquier caso, con los neumáticos de serie y la nueva llanta el rodaje se vuel-

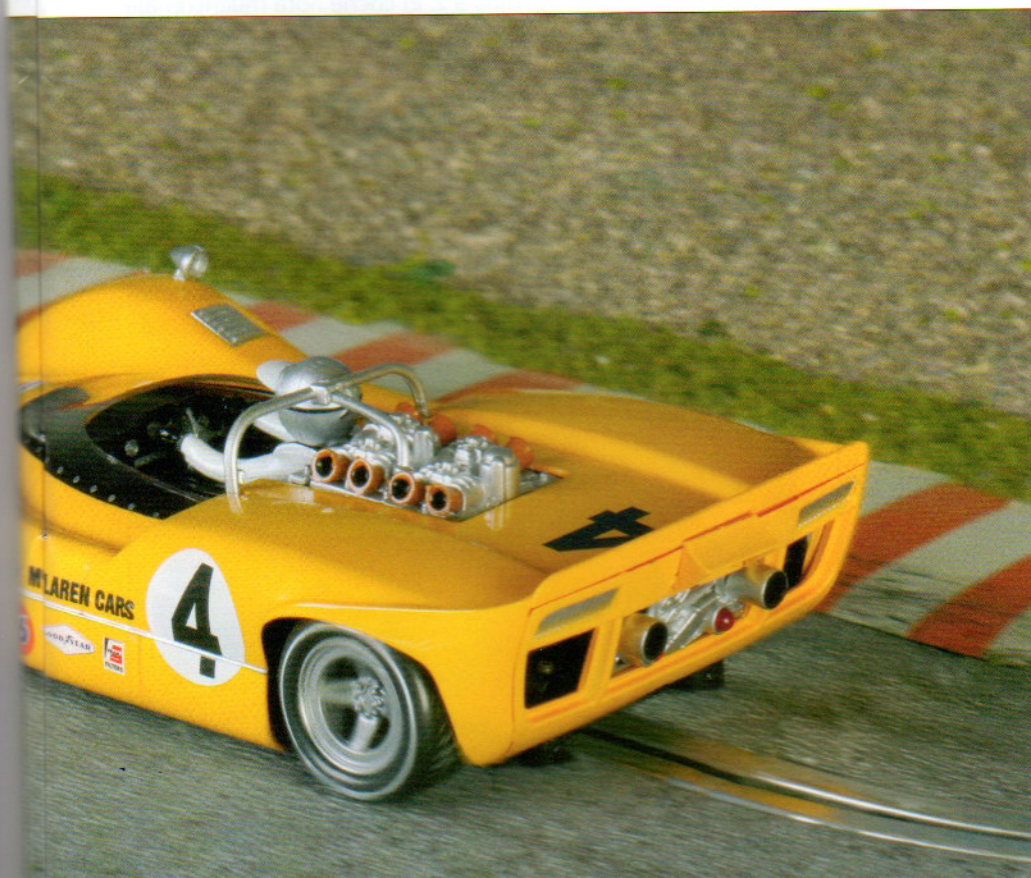
## DETALLES





ve más tranquilo, fácil y controlado pues dejamos de rascar la panza con la pista y los movimientos son más previsible. Una larga tanda de 80 vueltas por el carril 3 para el crono en unos 11'52 segundos que mejoran a cualquier clásico de los probados en esta pista hasta la fecha. Estas carrocerías tan ligeras condicionan mucho el comportamiento de los coches y estamos hablando de menos de 12,5 gramos.

Al cambiar los neumáticos por los slick antes mencionados, todo es más radical. El paso por curva deja de hacer los pocos extraños que hacía el neumático de serie debido a su banda de rodadura algo irregular y la tracción es inmediata. Con pocas vueltas el crono se detiene el 11'36 y con la sensación de que sería sencillo mejorar esos tiempos con algo más de rodaje y un poco más de desgaste del neumático. ■



## FIGHA TÉCNICA

### GENERAL

MODELO	MCLAREN M6A
PESO TOTAL	60 g
PESO CARROCERIA	12'3 g
ALTURA	28 mm
ANCHURA	64,8 mm
LONGITUD	123 mm

### CHASIS

TIPO	BANCADA INDEPENDIENTE
MATERIAL	PLASTICO
BATALLA	75,5 mm
DISTANCIA EJE-GUIA	89,55 mm
ANCHO MAXIMO CHASIS	56,28 mm
	(DETRÁS RUEDA TRASERA)
GUIA	GRIS PALA DE 23 mm
TORNILLOS	3. 2 DELANTE + 1 DETRAS

### SOPORTE MOTOR

MARCA	THUNDERSLOT
POSICION MOTOR	ANGLEWINDER
MATERIAL SOPORTE	PLASTICO
TIPO SOPORTE	MOTOR CAJA CORTA
COJINETES	LATON 1 LABIO

### MOTOR (DATOS FABRICANTE)

TIPO	CAJA CORTA
R.P.M.	21.000 a 12v
PAR	175 g/cm a 12v

### TREN DELANTERO

EJE	METALICO 49 mm
LLANTA	PLASTICO
DIAMETRO LLANTA	14 mm
ANCHURA LLANTA	8,7 mm
PESO LLANTA	0,5 gr (CON TAPACUBOS)
DIÁMETRO TOTAL	17,6 mm
ANCHURA TOTAL EJE	55,7 mm

### TREN TRASERO

EJE	METALICO 49 mm
LLANTA	ALUMINIO
DIAMETRO LLANTA	14,3 mm
ANCHURA LLANTA	10 mm
PESO LLANTA	1,1 gr (CON TAPACUBOS)
NEUMATICO	CON DIBUJO
DIÁMETRO TOTAL	19,6 mm
ANCHURA TOTAL	61,5 mm

### TRANSMISIÓN

PIÑON	11Z NYLON 7 mm DIÁMETRO
CORONA	32Z NYLON 17,2 mm DIÁMETRO