

Nº 171

Slot ^{más}

Coleccionismo & Competición



AUDI R8 LMP
Slot.it

LOLA T70 MKIII

Thunderslot



Año XIV - Nº 171 - 6€

LOLA T70 MKIII DE THUNDERSLOT

Por **Alfonso Unda**

Hablar de Giovanni Montiglio no es hacerlo de un recién llegado al mundo del slot. Son prácticamente 50 años de historia en esto, algunos de ellos desde la vertiente profesional. Ha trabajado en Proslot y, desde el año 2006, en NSR junto a Salvatore Noviello. Fue el gurú técnico y responsable de la construcción, desarrollo y diseño de modelos tan emblemáticos como el mismísimo Mosler, Clio, Porsche 997, Audi R18, Aston Martin, etc. Cualquier persona que tenga un coche NSR disponible, puede comprobar que la firma de Giovanni se encuentra en todos los chasis en forma de la pequeña marca "NSR by GM".

Con estos antecedentes no creo que tengamos demasiadas dudas de lo que

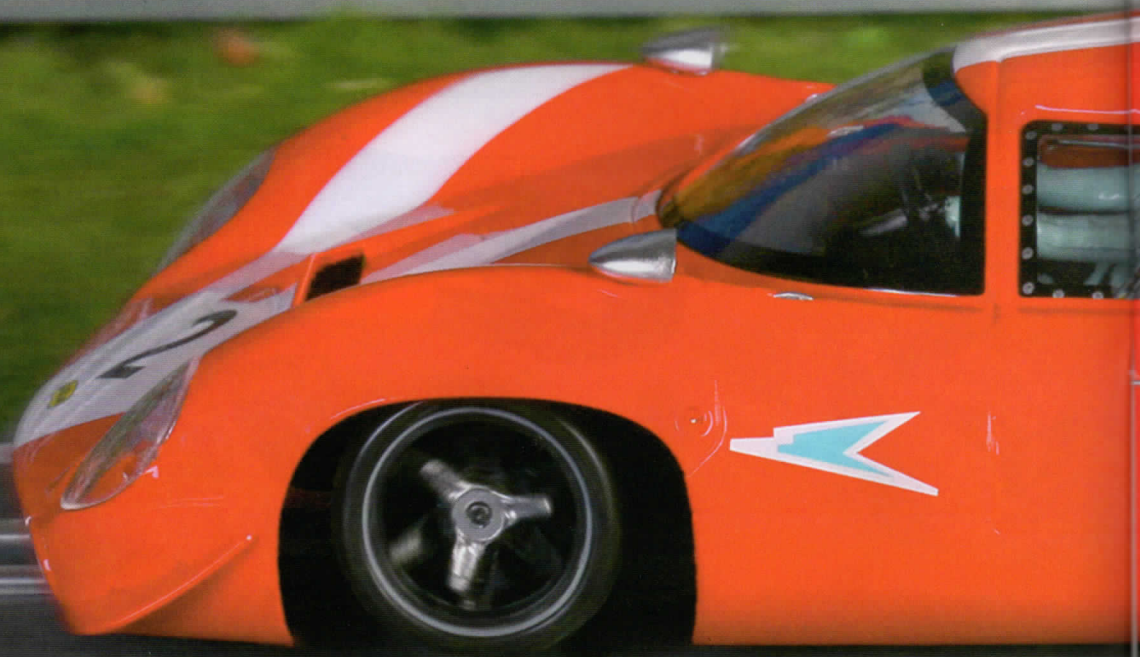
nos vamos a encontrar con el primer modelo de la nueva marca de Montiglio. Sin duda se tratará de un coche pensado para la competición al 100%, con sus ventajas y sus inconvenientes y, efectivamente, una vez abres la urna que contiene el modelo las previsiones se cumplen.

Su diseño, en una primera aproximación, ya delata muchas cosas. Tal y como he indicado, el origen del Lola no engaña. Se trata de un coche estudiado y diseñado para competir en el maravilloso mundo de los clásicos de pista, donde tiene una dura competencia con los modelos de NSR y Slot.it.

Todos los materiales, piezas escogidas y diseño de las mismas tienen un sentido y creo que vale la pena describir detalla-

damente cada una de ellas. En definitiva, todo esto significa que el coche es un completo Ready to Run, o sea, engrase, ajuste y de la caja a la pista. Otro tema será si los neumáticos no son de nuestro agrado, las llantas las preferimos más pesadas o más ligeras o si el motor lo queremos con más vueltas, pero de entrada y tal y como está diseñado, irá directamente a pista y, además, con exigencias. Nada de "funciona salido de caja".

El propio fabricante menciona que toda la parte mecánica es de producción hecha enteramente en Italia, mientras que la carrocería, al menos en este primer modelo, se produce en China por conveniencia, en relación a las necesidades de producción del momento.



CARROCERIA

Los 3 tornillos Torx, 2 delanteros y uno trasero que sujetan la carrocería son perfectos para la basculación del modelo, con su parte estriada y parte lisa como mandan los cánones. Los extraemos para iniciar el estudio por la carrocería. No esperemos grandes alardes maquetísticos en la misma. Su forma es correcta y sus dimensiones tienen alguna licencia respecto al tamaño real, con lo que se consigue una mejor percepción visual de un modelo a escala, ya que, en el slot, permitidme la licencia, se cumplen las mismas leyes de la perspectiva que se aplican a la pintura. En el caso de haber sido fabricada en Italia, no creo que la calidad de la misma hubiera variado demasiado y su aspecto general es correcto, así como su pintura, decoración y lacado. No se puede disimular el origen. Es made in Montiglio.

La decoración corresponde al coche que disputó las BOAC 500 millas en Brands Hatch del año 1967, con el dorsal 2, que pilotaron John Surtees y David Hobbs, color

rojo algo rosáceo brillante según incide la luz, rematada por una flecha blanca que va del techo al capó delantero. Los pocos stickers que componen el resto de decoración están todos colocados en el lugar adecuado, incluyendo en los laterales el Speedbird de la BOAC (British Overseas Airways Corporation).

Las ópticas delanteras superiores son simplemente correctas, no así las inferiores. Un plástico plateado al estilo de los ya vistos en anteriores clásicos de NSR imita un faro de forma bastante poco elegante. En la parte superior de los aletines delanteros, unos retrovisores tipo bala junto a las tomas de combustible en color plateado completan toda la ornamentación de la parte anterior. La cúpula delantera sin limpiaparabrisas y unos cristales laterales con la abertura trasera de ventilación y unos exageradísimos remaches pintados permiten la vista de un espartano interior de lexán con piloto de plástico de medio cuerpo.

En la parte superior las 8 trompetas de

admisión junto a las tapas de balancines donde se medio aprecia el origen de la motorización: Chevrolet. El capó trasero muestra las dos características aberturas laterales para la refrigeración de los radiadores de los Lola T70, sin nada que simule parte mecánica visible desde éstas. La parte trasera está dominada por dos exagerados escapes y la rueda de recambio en su contenedor, todo muy sencillo y correcto.

Prácticamente ninguna de las aberturas, tomas de aire, de refrigeración, etc. incorpora alguna rejilla u otro mecanismo que impida ver el interior slotero del modelo. Su peso se sitúa en 16,9 gr., algo más pesada que las carrocerías de sus más directos competidores. Por ejemplo, el Matra de Slot.it sitúa su peso en 15,9 gr. y el Ford P68 de NSR, en 16,3 gr.

Por la parte interior tan sólo indicar los 4 soportes laterales para aumentar las posibilidades de regulación de apoyos de la carrocería sobre el chasis. Nada más interesante a destacar de la carrocería. ►





PARTE MECÁNICA

Estamos en la parte que puede darle un plus a este coche, el novedoso conjunto chasis-bancada, a pesar de que algunas de las soluciones adoptadas ya se han visto en otros fabricantes.

CHASIS

El chasis es una pieza de plástico muy flexible de color negro, con un grosor medio en sus paredes de 0,8 mm. prácticamente irrompible. Por suerte en la unidad probada está completamente plano, ya que de otro modo, este tipo de plásticos son prácticamente imposible enderezarlos. Su diseño es muy correcto. ►

EL ASCENSO Y CAIDA DE UNA LEYENDA

Es casi un insulto intentar resumir en unas pocas líneas lo que fue y lo que representó el Lola T70 en cualquiera de sus versiones en el mundo de la competición en una época a caballo entre los Ford GT40 y los Porsche 917, donde las carreras de resistencia representaban lo máximo del automovilismo.

En el año 1966 Lola Cars consiguió el mayor éxito deportivo en sus ocho años de historia. El Lola T70 Spyder Grupo 7 logró una aplastante victoria en la primera edición de las Can-Am Series de la mano de John Surtees, mientras que Grahman Hill conseguiría las 500 millas de Indianápolis a bordo de un Lola T80.

Con todos estos antecedentes no era de extrañar que Eric Broadley escogiera el siguiente año para ampliar sus horizontes y decidió construir un coche para poder competir con Ferrari, Ford y Porsche en el Grupo 6 del campeonato de resistencia, entonces llamado World Sportscar Championship.

Paralelamente y para poder comprender lo que se avecinaba en los años posteriores, en 1966 una redefinición por parte de la FIA del Grupo 4, obligaba a la fabricación de una cantidad mínima de 50 unidades durante 12 meses consecutivos, además de ser fabricados con todo el equipamiento necesario para poder ser usados en la calle. En

1968, el cubicaje fue limitado a 5.000 c.c. y el 1969 la producción mínima requerida fue reducida a 25 unidades.

El resultado fue el T70 Mk III. Un coche Can-Am con techo y sobre el papel a la altura de los mejores de las parrillas del momento, pero diseñado bajo las normas del Grupo 4. El capó trasero alto y plano con spoiler, rompía con los diseños de la época y si bien esto creaba más resistencia aerodinámica, generaba tres veces la carga aerodinámica de un Ford GT. El T70 Coupé fue el primer diseño de Lola que se beneficiaría de un buen trabajo en el túnel del viento (con la ayuda de Tony Southgate) y el resultado no sólo parecía fabuloso, sino que además resultó ser un coche muy equilibrado con un buen manejo y un excelente agarre a la pista. Lola ofrecía el Coupé con motores Chevrolet de entre 5,5 y 6,0 litros, garantizando así una potencia de 460 CV. Motores contrastados y, por tanto, presumiblemente coches fiables para los equipos que quisieran disputar carreras en Nürburgring, Targa Florio y Le Mans con un presupuesto modesto.

En 1967 Aston Martin también estaba interesado en el T70 Coupé para un nuevo ataque a Le Mans con su motor V8 que estaban desarrollando, pero al no poder crear un número suficiente de unidades, la máquina con motor



Aston Martin se vio obligada a correr como Grupo 6, el mismo que los mejores Ferrari y Ford de la época. En la carrera francesa el equipo Lola Cars LTD/Team Surtees presentó dos Lola-Aston con los dorsales 11 y 12 pilotados por Surtees/Hobbs e Irwin/De Klerk respectivamente. La fiabilidad de los Lola-Aston Martin fue un auténtico desastre, abandonando los dos coches antes de la cuarta hora de carrera. Fue el final de la alianza Lola-Aston Martin.

En cambio durante el resto de temporada 1967 el T70 con motor Chevy se mostraba rápido y, en teoría, fiable. Sin embargo, aparte de un cuarto puesto en Spa conseguido por Paul Hawkins y Jackie Epstein, problemas insignificantes impidieron a Lola terminar en cualquiera de los eventos importantes, a pesar de contar con pilotos de la talla de Brabham, Hulme, Surtees y Gardner. Sin embargo, en los eventos menores como Norisring y otras carreras nacionales británicas, la T70 MkIII era el rey. Poco después del desastre

de Le Mans de 1967, Lola recibió más malas noticias de la CSI (Commission Sportive Internationale), al anunciar que los prototipos de la clase Grupo 6 se restringirían a 3 litros y los Sport del Grupo 4 a 5 litros. Al tratarse de un fabricante carrerasciente muchos pedidos fueron anulados y Lola se enfrentó a la ruina financiera.

En vista de las circunstancias, la CSI admitió a Lola en el Grupo 4 bajo condiciones especiales, entre las que estaba, naturalmente, la de correr con un motor de 5 litros. Broadley desarrolló una versión más ligera del T70 Mk III para 1969, con un coche con las puertas convencionales (no tipo ala de gaviota) y un frontal más agresivo. Impulsados por un motor Chevrolet Traco este fue el Lola T70 definitivo y varios ejemplares fueron comprados por Roger Penske para Mark Donohue, Jo Bonnier, David Piper, Team Elite, Sid Taylor, Scuderia Filipinetti y Paul Hawkins. La temporada empezó bien cuando Mark Donohue y Chuck Parsons pilotado un coche de Penske consiguieron la victoria en las 24 horas de Daytona a principios del 69, quizá de éxito más memorable del T70. La última de las grandes victorias. Aunque el T70 logró buenos resultados en carreras europeas, los signos de su decadencia ya surgieron en 1969 con la aparición del Porsche 917. Nadie, y mucho



menos la CSI, creía que cualquier fabricante pudiera construir 25 unidades de 5.0 litros, sin embargo, Porsche y Ferrari lo consiguieron. Los días de gran Lola T70 habían pasado.

B.O.A.C. 500 BRANDS HATCH. LA MEJOR CARRERA EN MUCHOS AÑOS

En el año 1966 las instalaciones de Brands Hatch eran claramente insuficientes para albergar cualquier evento deportivo de cierta magnitud y aún así, ese año se organizó una carrera de coches Sport fuera de campeonato, a una distancia de 500 millas. Los pilotos David Piper y Bob Bondurant consiguieron una fácil victoria a bordo de un AC Cobra delante de unas abarrotadas tribunas. El inesperado éxito de este evento inicial, llevo al WSC (World Sportscar Championship) a añadir la prueba de Brands Hatch a su calendario en 1967.

Esta vez la carrera tendría una duración de 6 horas, pero a pesar de tratarse de una carrera cronometrada, B.O.A.C., el patrocinador principal, optó por mantener la distancia original de 500 millas en el nombre de la prueba. El éxito fue total. Cuando comenzaron los entrenamientos un total de 36 coches abarrotaron la pista del circuito inglés, demostrando que las instalaciones no eran las más adecuadas para ese tipo de eventos. Se formaron

colas tanto para entrar en el pitlane como para salir a pista. Un auténtico caos.

A pesar de ello en el trazado inglés se juntaron coches de primer orden englobados en Grupo 6 Prototipos y Grupo 4 coches Sport, tales como un Chaparral 2P, 3 Ferrari P4, 1 Ferrari P3/4 Coupe, 3 Ferraris LM privados, 2 Porsches 910, 1 Porsche 907 cola larga, 3 Porsche 906 Gr.4, 3 Lola T70 Chevrolet V8, 1 Ford "Mirage" 5.7-litre, 5 Ford GT40, 3 Chevron GT coupes, 3 Lotus 47, 2 Lotus Elans, Con los mejores pilotos del momento. Spence, Hill, Stewart, Amon, Scarfiotti, Hawkins, Auwood. Piper, Rindt, Hill, Siffert, McLaren, Elford, Surtees, Hobbs, Rodriguez, Hulme, Brabham, ... Los entrenamientos se desarrollaron durante el jueves y viernes por la tarde, dejando el sábado libre para la preparación de la carrera. Finalmente la parrilla de salida fue encabezada en la primera línea por los dos Lola T70 de Surtees/Hobbs y Hulme/Brabham, ambos con el mismo tiempo y por el sorprendente Chaparral de Spence/Hill, que se adaptó fácilmente a las características del trazado inglés, seguidos por los dos Ferrari P4 de Hawkins/Williams y de Scarfiotti/Sutcliffe.

Hulme no realizó una buena salida y Surtees a los mandos de un Lola se colocó en primera posición con Hawkins por detrás,



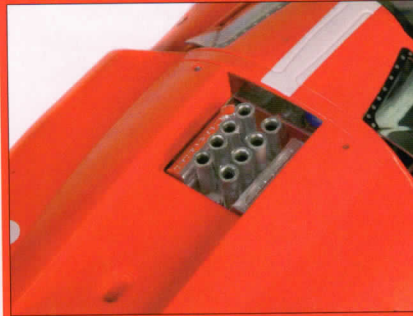
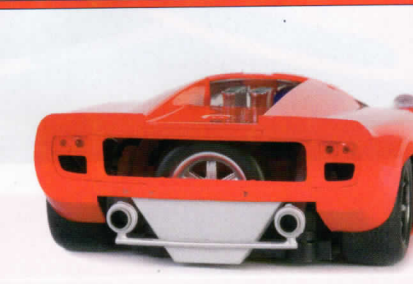
Scarfiotti, Spence y finalmente Hulme. La primera posición le dura poco tiempo a Surtees, pues en la segunda vuelta tiene que entrar en boxes por problemas eléctricos. Esto dejó a Hawkins en cabeza seguido muy de cerca por un grupo cerrado de coches encabezados por Spence (Chaparral) y Hulme (Lola). El espectáculo era magnífico. Conforme avanzaba la carrera, las averías y los abandonos se sucedían y las entradas a boxes tanto para reparar como para abastecer de combustible se convirtieron en un caos absoluto. Al no haber ninguna disposición en Brands Hatch para las carreras de larga distancia y de paradas en boxes, los coches estaban siendo reabastecidos de combustible mediante bidones abiertos con grandes embudos en las bocas de llenado, igual que Le Mans... ¡hacia 40 años! En general, el trabajo en boxes era bastante "vintage". Tras seis horas de carrera al sprint los dos primeros coches terminaron en la misma vuelta,

venciendo el Chaparral de Spence/Hill después de haber cubierto 211 vueltas al pequeño circuito inglés. Ninguno de los tres Lola terminó. Sin duda la mejor carrera disputada en Inglaterra en muchos años.

Clasificación final:

- 1 M.Spence/P.Hill (Chaparral 2F – Chevrolet V8), 211 vueltas
- 2 J.Stewart/C.Amon (Ferrari 330 P4 V12), 211 vueltas
- 3 J.Siffert/B.McLaren (Porsche 910 8 cyl.), 209 vueltas
- 4 H.Herrmann/J.Neerpasch (Porsche 907 8 cyl.), 206 vueltas
- 5 L.Scarfiotti/P.Sutcliffe (Ferrari 330 P4 V12), 206 vueltas
- 6 P.Hawkins/J.Williams (Ferrari 330 P4 V12), 204 vueltas
- 7 R.Attwood/D.Piper (Ferrari 330 P3/4 V12), 202 vueltas
- 8 A.Dean//B.Pon (Porsche 906 6 cyl), 200 vueltas
- 9 J.Miles/J.Oliver (Lotus 47 4 cyl), 197 vueltas
- 10-R.Pierpoint/H.Dibley (Ferrari 275 LM V12), 195 vueltas [...]

DETALLES



Repasando de delante a atrás iniciamos con un soporte de guía encastrado 1,16 mm. en el chasis, lo que hará que la guía trabaje enrasada al chasis y éste trabaje muy cerca del suelo. Su agujero de 3,5 mm permite las guías más comunes de otros fabricantes.

Justo detrás está el soporte del eje delantero con cuatro puentes, regulados mediante tornillería allen de métrica 2,5 diseñados para poder albergar tanto eje completo como semiejes, pues estos se pueden regular fácilmente con dos puentes por semieje. Esto que aparentemente no tiene ninguna gracia, toma sentido cuando en algunos reglamentos de clásicos obligan a que las ruedas delanteras toquen en plantilla.

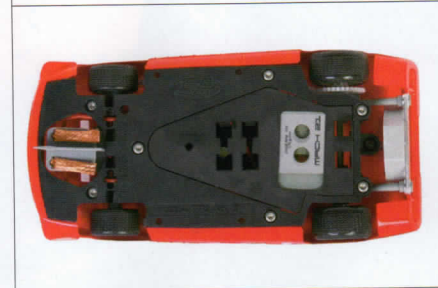
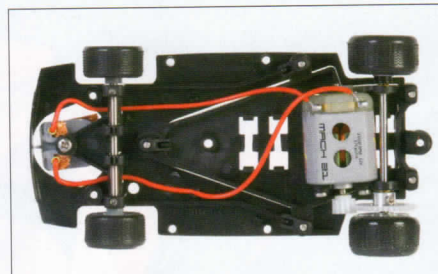
Dos viguetas recorren el chasis lateralmente desde el puente del eje delantero hasta los soportes laterales de suspensión, dotando al chasis de la rigidez necesaria para evitar el panceo del mismo, inevitable en caso contrario.

El agujero del soporte motor en forma triangular dispone de 5 apoyos para la bancada, uno delantero, dos laterales y dos en la parte posterior, donde irá instalado un puente para unir esta parte a la bancada. La parte trasera termina justo tras el marco de la bancada, lo que lo hace muy corto. En ese delgado marco han colocado los soportes traseros de la bancada y el soporte donde va atornillada la carrocería, que descansa perfectamente sobre los tres soportes de los tornillos.

La carrocería "envuelve" al chasis, evitando el movimiento lateral y longitudinal. Además, el chasis dispone de 4 agujeros, dos en cada lateral, para poner tornillería y aumentar más puntos de apoyo carrocería-chasis.

SOPORTE MOTOR

La bancada, también en color negro en forma triangular está fabricada en el mismo plástico del chasis, curiosamente con una distancia del soporte delantero al agujero del motor exactamente de la misma medida que la bancada que equipan los clásicos de NSR. Eso sí, esta vez a los soportes laterales se han añadido unos traseros, por lo que la variedad de reglajes disponibles aumenta considerablemente. Los capuchones a los que se atornilla la bancada al chasis también mediante tornillos Torx, disponen de unas guías que ayudan al ajuste de movimientos de este elemento respecto al chasis, aunque estas guías toman sentido cuando dotamos a este coche del sistema de suspensión propio de la marca. Los soportes traseros están unidos al chasis mediante un puente.



Ya lo indica Montiglio en una entrevista. El concepto de un punto de apoyo delantero que pasa por el centro de un triángulo, procede de los chasis metálicos de los años 70, donde el uso de una unión en forma de bisagra permitía la oscilación de la cuna del motor con respecto al bastidor. Por supuesto hay otras soluciones, pero los buenos resultados obtenidos hasta la fecha hacen del sistema de bancada un modelo continuista.

La bancada está hecha para montar motores de caja pequeña en posición casi sidewinder, con la corona en el lado izquierdo. El motor encaja perfectamente en la bancada y éste se sujeta mediante dos tornillos.

Los soportes de cojinetes están cerrados, por lo que tan sólo se pueden montar cojinetes de un solo labio o, en su defecto, rodamientos a bolas del mismo tipo.

MOTOR Y TRANSMISION

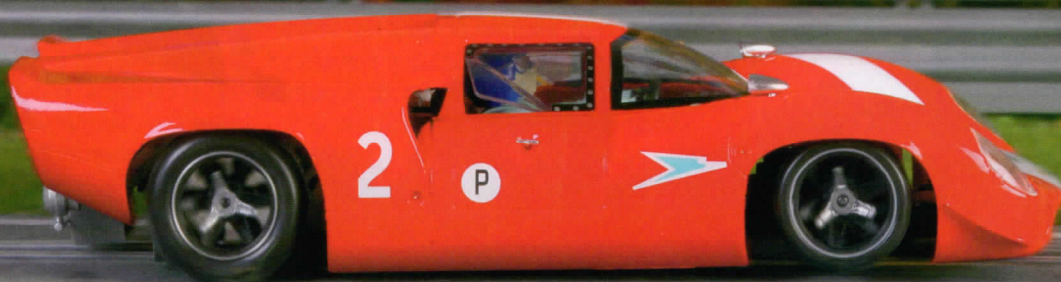
El motor de caja pequeña está etiquetado como Mach 21, de 21.500 rpm a 12V y 175 gr/cm. con dos agujeros de ventilación en cada lado. Su fuerza magnética es de 4,5 gr. medido con la báscula de Avant Slot. Está rematado por un piñón de nylon de 11 dientes.

La corona de 32 dientes también de nylon de color blanco de 17,2 mm. se fija al eje mediante tornillo allen de métrica 2,5. La transmisión engrana perfecta y silenciosa.

EJES, LLANTAS Y COJINETES

Ambos ejes son de acero macizo de 49 mm. de longitud y diámetro 3/32" de una calidad suficiente.

Las llantas delanteras son de plástico con agujeros para aligerarlas de tan sólo 13,9 mm. con tapacubos de color negro y 6 radios rematados por las clásicas palo-



millas de 3 brazos, esta vez de un tamaño enorme, fieles al modelo real. Los neumáticos delanteros son de diseño clásico con dibujo.

Las llantas traseras son de aluminio de 14,3 mm. Un tamaño extrañamente pequeño para un eje trasero y, viendo la distancia del coche a pista, creo que de diámetro insuficiente. Además, son del tipo "air" con el acanalamiento central habitual en algunos modelos italianos y que gustan poco por aquí. Los neumáticos traseros son muy blandos y con dibujo, lo que unido al canal de la llanta hace que una vez montado el neumático, éste sea muy blando.

Los cojinetes, como ya he indicado antes, son de latón y de un labio para poder ser alojados en su soporte.

GUIA

Una de las partes más llamativas y con un diseño más novedoso de todo el conjunto mecánico sea la guía. Es de color gris con una base muy ancha, lo que garantiza que las trencillas descansan exactamente encima del raíl metálico de las pistas Ninco. Las trencillas se pueden sujetar mediante los habituales terminales metálicos o mediante tornillos allen frontales, al estilo Black Arrow. La parte delantera está avanzada e inclinada con una pala ensanchada en la parte delantera. Respecto a la profundidad de la misma, es variable en toda su longitud, con una curiosa forma convexa que va del máximo en la parte delantera a la trasera de la pala. Su funcionamiento puede ser muy bueno.

PRUEBA EN PISTA

Tal y como he mencionado en la introducción del modelo, éste está diseñado para ir directamente a pista y sin concesiones. Debe demostrar que funciona salido de caja, así que sin más dilación ajustamos el eje trasero hasta unos magníficos 61 mm., engrasamos, elevamos eje delantero, ajustamos tornillería y nos lanzamos a realizar la prueba en pista.

Las primeras vueltas sirven para ver un par de cosas: el coche es un verdadero clásico de carreras casi "Ready to Run" y las llantas traseras, tal y como había vaticinado, son demasiado pequeñas. Estas hacen que el conjunto este demasiado cerca del carril y con escasas 10 vueltas ya tenemos marcada la etiqueta del motor por el roce con el carril. Naturalmente a esta distancia del suelo nos ayudamos del efecto imán del motor y oculta el valor real de los neumáticos, pero el ruido del roce de la parte inferior sobre la pista nos obliga a parar. Muy pronto. A pesar de ello, los tiempos son bastante buenos. Cambiamos las llantas por unas Slot.it de 15,9 mm. de aluminio que equipan sus clásicos, colocamos unas arandelas en la guía para elevar la parte delantera del conjunto y tras montar de nuevo los mismos neumáticos de, procedemos a reanudar la prueba.

Esta vez el comportamiento cambia. Se vuelve todo más natural a pesar de la relación tan corta que monta para las largas rectas de la pista de club donde realizo las pruebas. Con un piñón de 12 dientes sería más fácil su conducción, ya que ahora, para que salgan los tiempos, hay que apurar ▶

FICHA TÉCNICA

GENERAL

REFERENCIA	THCA00101
MODELO	LOLA T70 MKIII
PESO TOTAL	64,6 g
PESO CARROCERIA	16,9 g
ALTURA	27,96 mm
ANCHURA	64,8 mm
LONGITUD	133,69 mm

CHASIS

TIPO	BANCADA INDEPENDIENTE
MATERIAL	PLASTICO
BATALLA	75,5 mm
DISTANCIA EJE-GUIA	89,55 mm
ANCHO MAXIMO CHASIS (DETRAS RUEDA TRASERA)	56,28 mm
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)
DIAMETRO 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
DIAMETRO TOTAL	19,6 mm
ANCHURA TOTAL	61,5 mm

TRANSMISIÓN

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



muchísimo las frenadas. La tracción es suficiente a pesar de abandonar un poco la ayuda del efecto imán del motor y el agarre lateral de los neumáticos permite deslizar la zaga si es necesario. La distancia de eje trasero a guía de 89,55 mm hace que sea un coche fácil de llevar, estando en la media de los clásicos punteros del momento. Es 2 mm más corto que el modelo más competitivo hasta ahora en la categoría de clásicos y supera en 4 mm al Ford P68. Sin duda la prueba en pista nos ha desvelado el origen. El mejor tiempo marcado tras 60 vueltas es de 12,86 segundos, aunque creo que puede dar mucho más de sí.

Como complemento al coche de la prueba, ha llegado a nuestras manos un segundo juego de chasis y bancada de color gris, más duro que el original y un juego de suspensiones, por lo que equiparemos una segunda unidad con este material para ver sus posibilidades. También unos neumáticos sin dibujo y de mayor grip, eso sí, igualmente muy blandos.

Montamos la nueva bancada sobre el chasis gris mediante suspensiones en laterales y puente trasero con muelles blan-

dos de la marca NSR, en la parte delantera simplemente fijamos torreta sin muelle apretado casi al máximo. El resto de material lo mantenemos de serie, engrasamos y salimos a pista.

Después de unas vueltas de acoplamiento de los nuevos materiales y de parar un par de veces para regular suspensiones, el coche mejora en todos los aspectos y, además, los nuevos neumáticos son espectaculares. Además de mejorar las prestaciones del coche, son extraordinariamente silenciosos. Consigo marcar un tiempo de 12,53 s. Pero sigo pensando que la relación es demasiado corta y el exceso de freno obliga a conducir de una forma muy agresiva y con mucha concentración para poder meter el coche correctamente en la curva.

La última modificación que efectúo al coche es el cambio de piñón por uno de 12 dientes, también de nylon. Al pasar a pista, tan sólo necesito 3 vueltas para parar el crono en un espectacular 12,14 s. Ahora es todo más sencillo. Más cómodo. El motor sigue frenando mucho, pero ya se pueden negociar las curvas de otra manera. No es

necesario el apurar tanto la frenada y tan sólo tengo que parar a regular el eje delantero, pues comete los mismos pecados que muchos clásicos. Debido a la potencia y poco peso del conjunto, si el eje delantero no está bien regulado y entramos demasiado fuertes en una curva, tiende a "levantar la pata". Tras el reglaje del eje anterior se soluciona el problema. Necesito pocas vueltas para parar el crono en 12,04 s., tiempo totalmente competitivo dentro de los coches punteros de su categoría.

CONCLUSION

Celebramos que una nueva marca salga al mercado y que se atreva con un producto de competición con pretensiones Ready to Run. Lo han conseguido. El coche funciona salido de caja y tan sólo son necesarias unas pocas modificaciones para conseguir un coche puntero en el exigente mundo de los clásicos, donde ya tenemos coches muy buenos. La competencia es dura, pero no podemos ignorar su procedencia y la experiencia es un grado. Me ha gustado particularmente el diseño de la bancada, con sus grandes posibilidades de regulación con múltiples puntos de apoyo. El nuevo diseño de guía demuestra un cuidadoso estudio de cada una de las piezas que integran el modelo. Realmente es un coche pensado para competir. El diseño de la carrocería así lo demuestra, con formas correctas, pero sin ninguna concesión al detalle.

Los recambios son de calidad, destacando los magníficos neumáticos racing que mejoran considerablemente las prestaciones.

TABLA DE TIEMPOS

PREPARACION	VUeltas	MEJOR TIEMPO	SEGUNDO MEJOR TIEMPO
SERIE	20	12,98	13,03
SERIE CON CAMBIO DE LLANTA	60	12,86	12,87
PREPARACION COMPLETA. CHASIS Y BANCADA DE RECAMBIO, NEUMATICOS RACING Y PIÑON DE 11Z	73	12,53	12,60
PREPARACION COMPLETA. CHASIS Y BANCADA DE RECAMBIO, NEUMATICOS RACING Y PINON DE 11Z	43	12,04	12,08