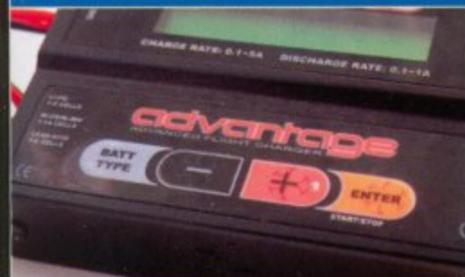


Revista mensual de
radio control y modelismo

RC Modelismo Auto

Núm. 318 • 5 €

PRESENTACIÓN



Team Orion
Nuevo cargador
de baterías Avionics

PRUEBA



Tec Tempmeter
Una gran ayuda
para la carburación

TALLER RC



El filtro de aire
Su preparación
y limpieza

COMPETICIÓN



Lostallo 2007
Lamberto Collari
Campeón de Europa



XR8

Robert Batlle

Campeón de Europa 1/8 TT Gas



COMPETICIÓN

- Campeonato de Europa "B" 1/8 TT Gas
- Touring Gas en Madrid



XRAY XT8 TRUGGY VS XB8EC BUGGY



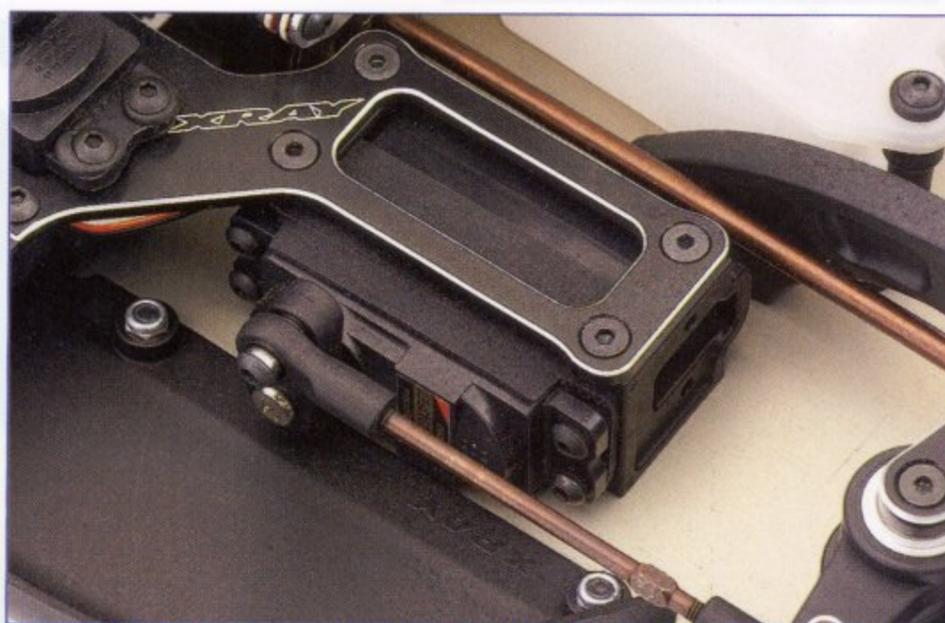
¿Cuál elegir?



Hoy viene a nuestras páginas el último modelo de un vehículo que cada vez va ganando más adeptos en nuestro país, el truggy. Esta modalidad, a medio camino entre el clásico buggy todo terreno y el más lento y pesado "monster truck", es originaria de Estados Unidos aunque se ha hecho más y más popular en Europa en los últimos años. Una de las razones de este éxito es la polivalencia, ya que se mueve a sus anchas tanto en circuitos de competición como en parques o en campo abierto.



Detalle de los amortiguadores delanteros, muy sobredimensionados, y torreta delantera reforzada.

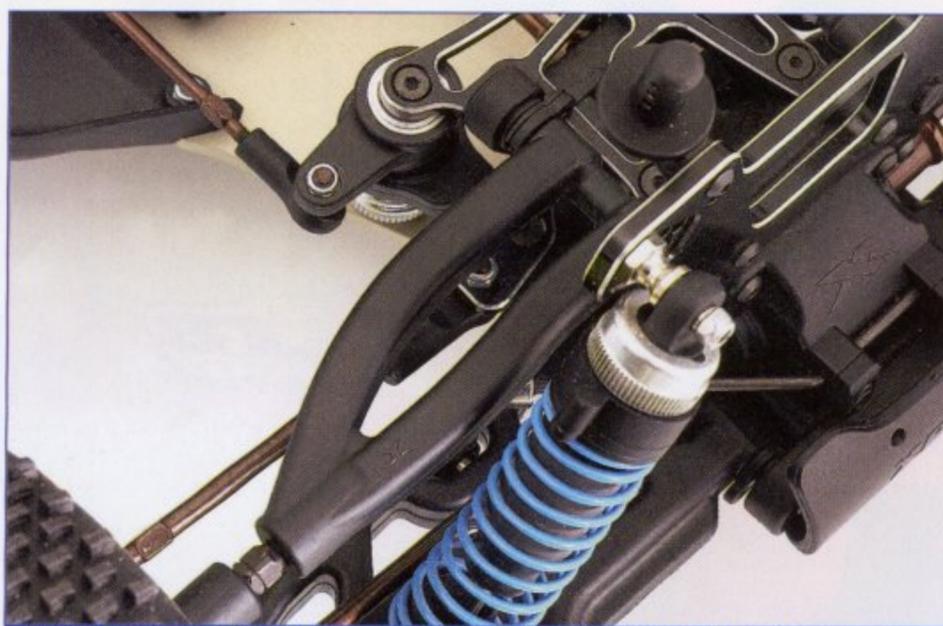


Todo el coche cuenta con unas excelentes terminaciones en aluminio Hudy.

Han sido muchos los usuarios que, conociendo la calidad de los acabados y de los materiales de la marca eslovaca XRAY, venían demandando un modelo de este tipo en escala 1/8 ya lanzado al mercado por otras marcas. Hemos de reconocer que tras probar una de las primeras unidades la espera no ha sido en balde.

Presentación.- El modelo se presenta en una vistosa caja que ya de lejos llama la atención. Una vez abierta nos encontramos con una bolsa que contiene algunas hojas con pegatinas para adornar el truggy una vez terminado, el ya habitual certificado de autenticidad de XRAY, y el manual de montaje.

Ya es habitual en XRAY pero no por ello vamos a dejar de mencionar la calidad de sus manuales. En inglés, algo habitual en



En el XT8 el tren delantero cuenta con unos trapecios delanteros extralargos.

el mundo del radio control, pero casi totalmente gráfico, con ilustraciones más cercanas a la calidad fotográfica que a los dibujos o esquemas que hemos visto en otros modelos. Los textos que aparecen son generalmente consejos para facilitar el montaje y la parte final -donde se detallan los reglajes posi-

bles del truggy-. Estas últimas páginas son en sí un manual de técnicas de comportamiento de un todo terreno a escala, ya que se nos explica no sólo el posible ajuste o reglaje sino el porqué de factores como las caídas, convergencias, centro de gravedad, amortiguación, etc. ¡Sobresaliente!

Bajo la carrocería, que habremos de cortar y pintar, aparecen las piezas que forman el coche, perfectamente embaladas y etiquetadas en bolsas separadas según la parte del vehículo de que se trate. Vemos también el llamativo alerón trasero que en nuestro caso hemos cambiado por uno opcional de la marca en un color más a juego con los colores de la carrocería que emplearemos. Encontramos aquí uno de los pocos -o el único si cabe- puntos negativos; las llantas y los neumáticos vienen sin pegar. Admitimos la subjetividad del comentario ya que muchos afi-

cionados prefieren hacer el montaje de las gomas como una fase más del montaje del modelo. No es nuestro caso ya que en la mayor parte de las ocasiones terminamos con los dedos y gran parte de la mesa de trabajo sucios de pegamento. En fin, sobre gustos...

Montaje.- Para el montaje propiamente dicho recomendamos seguir los pasos del manual aunque siempre hay gente que prefiere comenzar con los amortiguadores u otros que prefieren montar la bandeja de la electrónica. Nosotros empezamos preparando los diferenciales; aquí nos encontramos con la recomendación del fabricante de no llenar de silicona por encima de los pasadores que forman la cruceta de los satélites. Seguimos también el consejo en cuanto a la densidad de las siliconas a utilizar, 7000 en el diferencial delantero, 10000 en el diferencial central -que esperamos nos facilite rodar por terreno bacheado sin perder tracción-, y 7000 en el diferencial trasero. Típica configuración XRAY aunque peculiar para usuarios de otras marcas.

Destacamos en este punto el empleo de cardanes de acero con el típico acabado HUDY, conocido por prácticamente todos los automodelistas. Aquí también encontramos ayuda adicional y el manual nos va indicando los puntos donde utilizaremos unas gotas de fijatornillos que nos evitarán posibles sorpresas desagradables a la hora de rodar.



Trapezio delantero curvado para mejorar la amplitud del recorrido de suspensión.



Los puntos de anclaje de los amortiguadores a las torretas son excelentes y proporcionan una elevada rigidez.



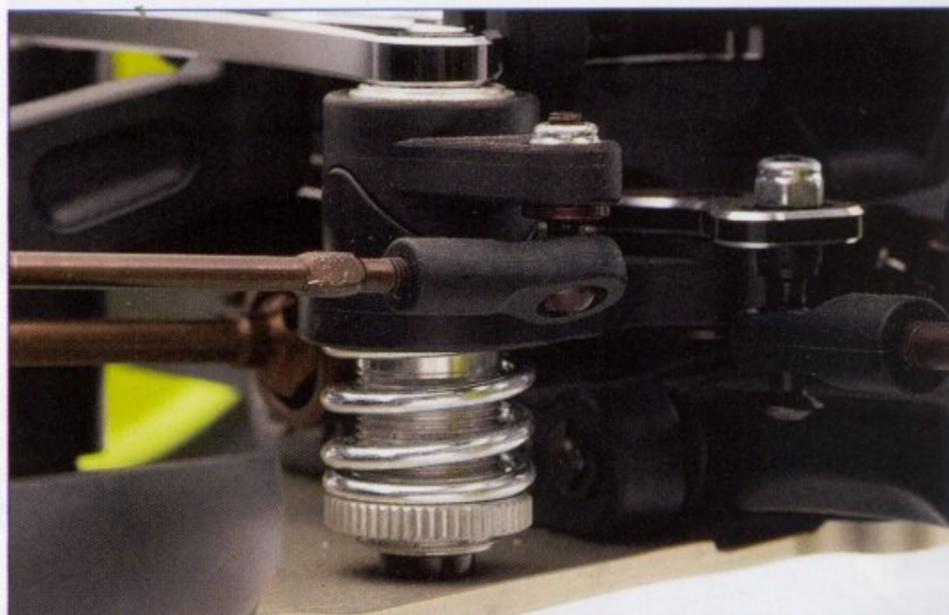
Primer plano de la unión del grupo delantero con el chasis y el salvaservos. Cuenta con rigidificadoras muy robustas.

El montaje de las suspensiones delantera y trasera no presenta ninguna complicación. Llamamos la atención los trapecios, de unas dimensiones más que generosas y en un plástico composite que se nos antoja de gran resistencia. Las mariposas son del ya clásico aluminio suizo con mecanizado de precisión y acabados en negro con un bisel plateado, todo un detalle estético.

Tanto las manguetas como los portamanguetas están fabricados del mismo composite y, una vez montadas, no vemos ninguna necesidad de utilizar opciones en aluminio como en otros modelos. El conjunto de mangueta delantera es el patentado por XRAY ("C-hub") y que permite la sencilla modificación del ángulo de caster, especialmente diseñado para mejorar la dirección y la estabilidad.

Nos han gustado los rodamientos empleados en las distintas partes del coche, con el acabado azul característico de XRAY. En este punto, y ya muy avanzado el proceso de montaje, vemos las similitudes con el modelo XB8 EC, el *buggy* de XRAY campeón de Europa en 2006 y a partir de cuya base nace este XT8 que hoy comentamos. Este hecho nos asegura la fiabilidad del *truggy* al estar la mayor par-

te de sus componentes ya probados en circuitos y campeonatos de todo el mundo. Para el sistema de frenado se ha recurrido a dos discos de acero ventilados colocados en la carcasa del diferencial delantero que actúan sobre los vasos de éste y que, junto a unas zapatas de acero a las que pegamos el ferodo, nos parecen más que suficientes para detener los casi cuatro

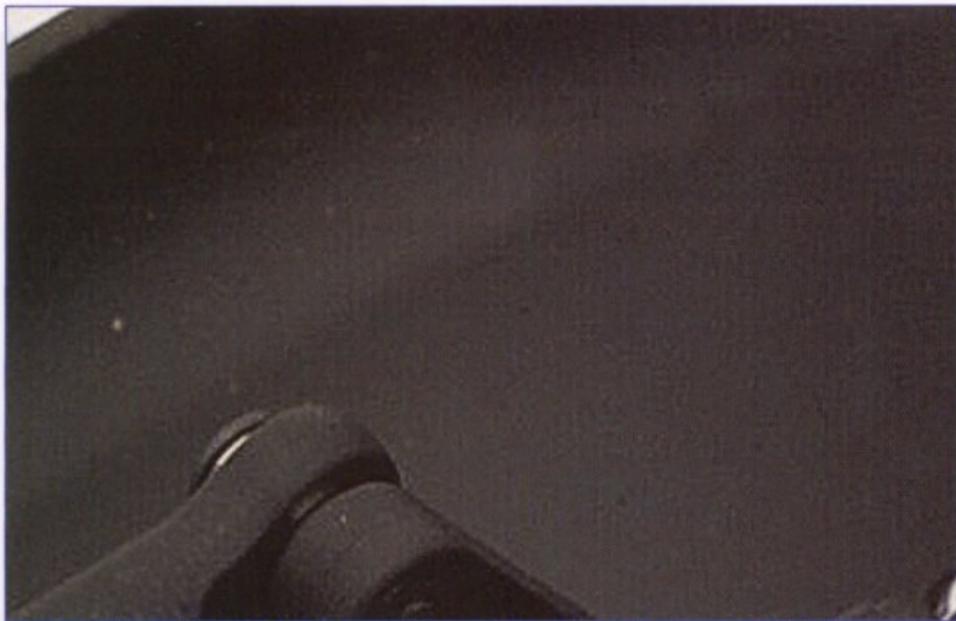


Vista del salvaservos regulable en dureza, de impecable factura al igual que el resto del coche.

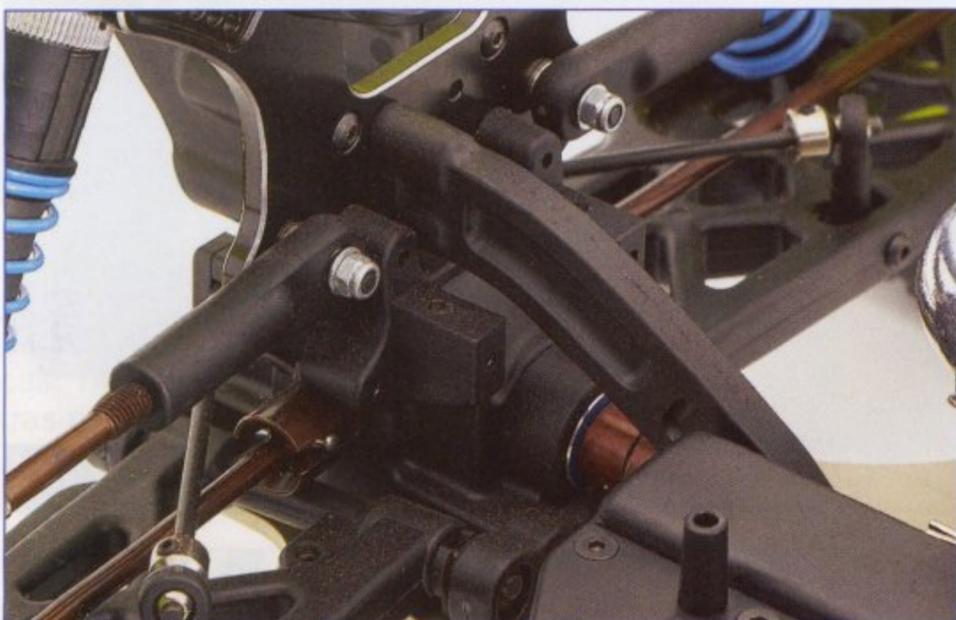


Vista general del conjunto propulsor empleado en la prueba.





Depósito y filtro de combustible perfectos, con la estanqueidad asegurada.



Detalle de la barra estabilizadora y de los tirantes traseros, con posibilidad de numeros ajustes.

kilos en orden de marcha de este XT8.

Los amortiguadores, de generosas dimensiones, son de muy fácil montaje siguiendo la secuencia de las ilustraciones. Los muelles de serie son los azules duros de XRAY, existiendo otras dos durezas en opción. Terminamos el montaje rellenando y "sangrando" con la silicona incluida en el kit (600cst). Hasta ahora el proceso de montaje ha sido un auténtico placer, especialmente al comprobar que todas las piezas encajan a la perfección y los roscados se realizan con una gran suavidad. Con ayuda del calibre hemos ido afinando los reglajes sobre la marcha. Una vez montados los todo el grupo de transmisión/suspensión tanto trasero como delantero al chasis ya nos hacemos una idea de cómo va a quedar este enorme -eso nos parece- modelo; el fabricante declara unas dimensiones de 560mm de largo, 425mm de

ancho con una distancia entre ejes de unos 365mm (ajustable). Ahora sí que estamos ansiosos por ver el comportamiento de este monstruo.

En la parte final del montaje ensamblamos la bandeja de la electrónica -con soportes para distintas marcas de servos- y la caja del receptor y baterías (la misma que la empleada en el buggy y con capacidad suficiente para la batería, receptor e incluso un regulador para aquel que vaya a utilizar baterías de tipo LiPo, cada vez más habituales).

Tras montar las bañeras laterales y el varillaje del acelerador sólo nos queda colocar el depósito de combustible (120cc con posibilidad de montar 150cc en opción), el motor y pintar la carrocería, trabajo éste para el que solicitamos ayuda a un amigo con unos colores bastante llamativos en su buggy.

Para la motorización empleamos un motor .28, aunque el XT8 admite incluso un .30; en



Al igual que el tren delantero, el trasero dispone de una torreta reforzada y amortiguadores extralargos.

el caso de los servos hemos recurrido a unos de alta gama con una buena velocidad, recomendable viendo el tamaño de los trapecios y ruedas.

Una vez montado nos siguen llamando la atención detalles del modelo como el chasis, de aluminio suizo de 3mm y de un mecanizado de alta calidad. Los

enormes brazos de la suspensión delantera ayudan por otra parte a que la estética del conjunto tenga un toque agresivo, perfecto para el uso que le vamos a dar.

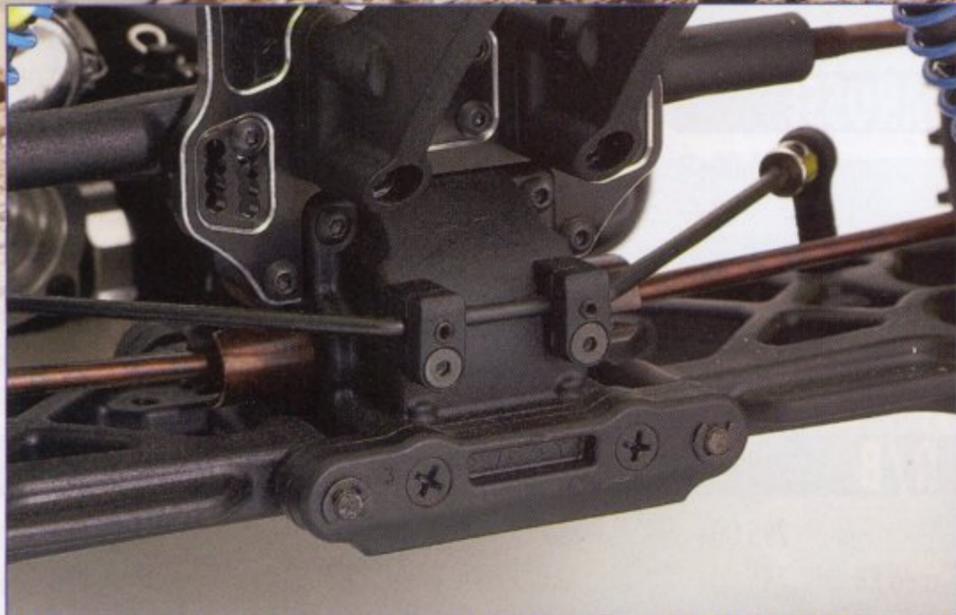
A rodar.- Aunque hemos de admitir que hemos disfrutado con el montaje y con la lectura



Primer plano de la gruesa barra estabilizadora trasera, calculada para mejorar el comportamiento en curva.



Excelente acabado del vaso del cardan central. Su fiabilidad está más que demostrada.



El tren trasero cuenta con numerosos ajustes, entre ellos el de la convergencia de las ruedas mediante placas graduadas.

de las posibilidades de reglaje tenemos ganas de ver en acción al monstruo. Una vez en el circuito hemos de pasar por la fase obligada de rodaje del motor, en este caso un Sirio cedido por el importador, Micromodel. Tras el relleno de combustible y una comprobación final procedemos al arranque, que con gran alegría se produce a la primera, cosa cada vez más habitual en los motores de última generación.

Tras varios depósitos para que todos los componentes del propulsor vayan engrasándose y asentando procedemos al cerrado progresivo de las agujas. Una vez estabilizado el ralentí a nuestro gusto comenzamos a rodar el modelo para, tras un par de minutos, cerrar aún más las agujas y comenzar la prueba.

Ya hemos hablado al inicio del artículo de la polivalencia de este truggy, con una gran parte de usuarios potenciales que sólo



Lujosa bandeja de radio, heredada directamente de su pariente, el buggy XB8EC.



Impresionante vista del tren trasero en el que destacan por méritos propios los enormes neumáticos.



El alerón es aerodinámico y dispone de un soporte flexible con multitud de posibles reglajes.

desean pasar un rato agradable con un vehículo fiable y sin complicaciones. A medio gas, y siguiendo a nuestro XT8 damos varias vueltas al circuito para después salir de este y 'volar' sobre una zona de hierba. La docilidad es máxima y el comportamiento se ve beneficiado por la altura del chasis sobre el suelo y las enormes ruedas que se tragan literalmente todo a su paso. Nos vamos animando y, tras llenar de nuevo el depósito, volvemos tras nuestro truggy y nos dirigimos a una zona con

abundancia de piedras y baches. En este terreno el XT8 demuestra una capacidad trialera que hará las delicias de aquellos que buscan rodar sin preocupaciones, a lo sumo con algún pique amigable con otros truggys –algo que estamos deseando probar–. De vuelta a nuestra zona de trabajo en el circuito hacemos una comprobación visual de que todo vaya bien, repasando todos los tornillos y zonas de posible fricción para buscar posibles fallos o errores de montaje; ¡todo perfecto y en su sitio!

XB8EC vs. XT8. Buggy vs. Truggy. ¿Cuál elegir?

¿A quién quieres más, a papá o a mamá? ¿Qué prefieres, té o café? ¿Qué comes, carne o pescado? Cuántas veces hemos escuchado esto desde pequeños... Parece que el ser humano se ve abocado a tomar decisiones, en muchos casos difíciles. Decidir qué es mejor, un *buggy* o un *truggy* es una pregunta complicada.

El *buggy* es ya un clásico del automodelismo y cuenta con un mayor número de practicantes, siendo el *truggy* una escala relativamente más nueva. Esto hace que todavía veamos pocos *truggys* en los circuitos y que en algunas ocasiones nos obligue a rodar solos, sin el aliciente de la competición o el pique sano con otros practicantes.

No podemos negar la mayor agilidad del *buggy*, especialmente en circuitos técnicos. Por el contrario en espacios abiertos las mayores dimensiones del *truggy* hacen que esté realmente a sus anchas. La mayor facilidad de manejo y las ya mencionadas menores facilidades para el vuelco decantan la balanza a favor del *truggy* si vamos a rodar solos.

¡Difícil decisión! Se nos ocurre que si tienes sitio en casa (o si tienes un trastero) y te lo puedes permitir (siempre hay algún cumpleaños más o menos cerca)... ¿porqué no los dos?

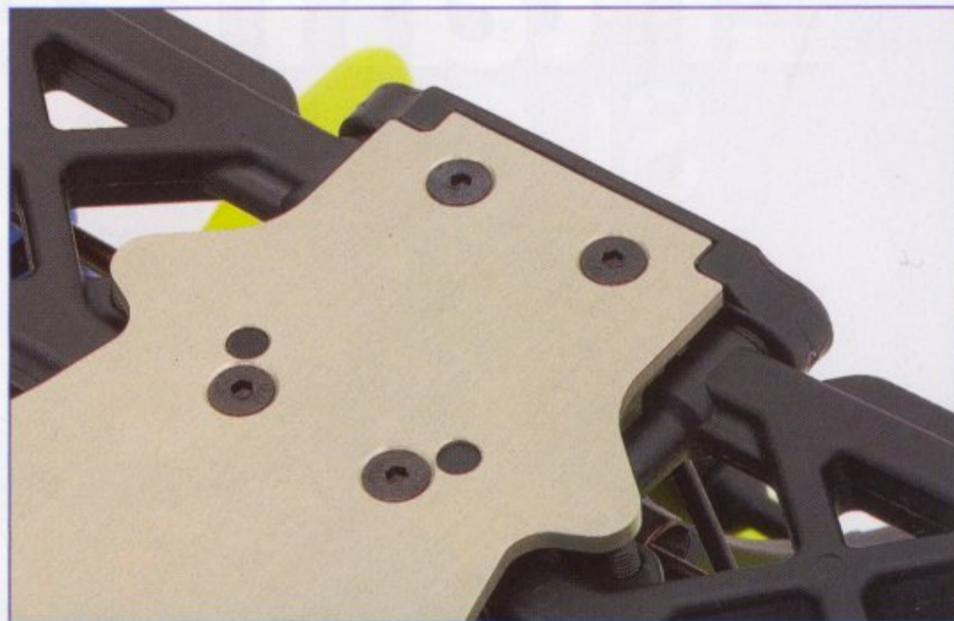
Otro toque a las agujas del motor para conseguir la máxima potencia y el rugido de este Sirio promete unas vueltas excitantes. Subimos al podio para poder ver mejor las evoluciones del vehículo y ya a cierta distancia nos sorprende la línea estilizada, algo que no se espera en un "camión" de este tipo.

Gas a tope en la recta, frenada al límite antes de una curva peñalada de 270 grados y, ... ¡hay que parar para respirar! De repente el "lindo gatito" que habíamos llevado hace unos minutos se ha convertido en una bestia que nos mira desde la pista.

Otro par de vueltas y volvemos a boxes. Nos ha gustado el hecho de tener un centro de gravedad más bajo que el de otros competidores, lo que ayuda a mantener la estabilidad. Mantenemos los reglajes de fábrica que por otra

parte funcionarán en la mayor parte de los terrenos y circuitos y que podremos ir modificando según nos acostumbremos a las reacciones del coche. Una de las pegadas que siempre se han escuchado sobre el comportamiento de los modelos de XRAY era la infinidad de reglajes que admiten y la complicación para los usuarios de nivel medio o bajo. En el caso de este XT8 parece que el fabricante o su equipo de pilotos han dado en clavo y no es necesario complicarse para disfrutar, algo que pedimos los que no podemos considerarnos como pilotos profesionales sino que buscamos disfrutar de un "hobby" tan apasionante como el automodelismo, incluso en su faceta de competición.

De vuelta a nuestro *truggy*, que vuelve a mirarnos pidiéndonos más guerra, decidimos quitar un



Excelente acabado del chasis, mecanizado CNC y con tornillería en el conocido acero Hudy.



Mangueta delantera en composite y acero Hudy, altamente resistentes y ligeras.

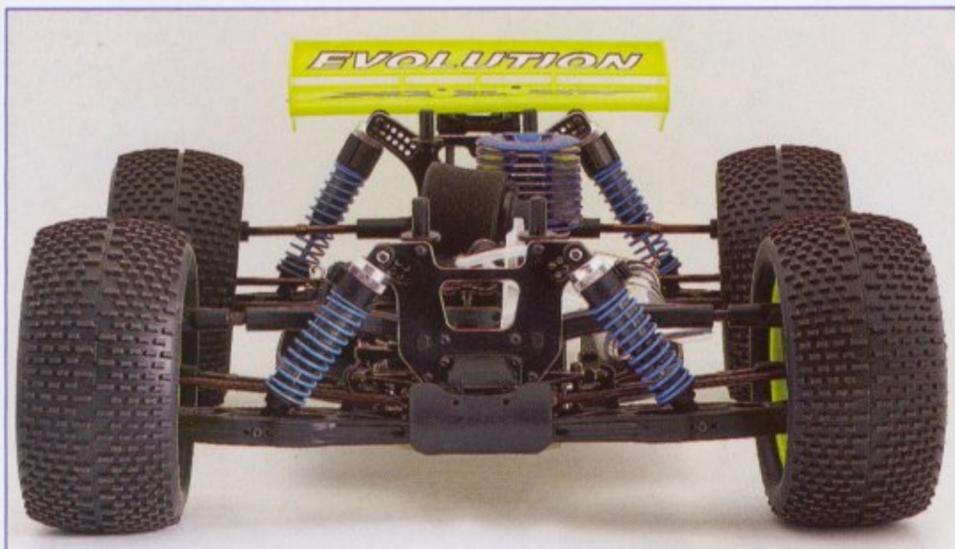
poco de precarga en los amortiguadores y bajar ligeramente la altura sobre el suelo para poder forzar más en las próximas vueltas. Mantenemos las caídas (2 grados en las ruedas traseras, 1 grado en las delanteras) y las convergencias (3 grados en el eje trasero y 1 grado de divergencia en el eje delantero).

Otra vez a la pista, esta vez para comprobar la capacidad de salto del XT8. El equilibrio de pesos y el alerón trasero de serie hacen que parezca volar en los saltos largos, bastando un ligero toque de freno para bajar el morro y que el coche aterrice con gran suavidad, ayudado por la dureza de sus amortiguadores que absorben el impacto contra la arena. Con gas a tope y en recta bacheada el XT8 es donde se mueve a sus anchas, agradeciendo las enormes ruedas que al montar el modelo nos parecieron excesivas pero que ahora nos parecen perfec-

tas; éstas consiguen que el vehículo no pierda tracción y se mantenga recto y estable, pudiendo incluso más gas.

Tras un buen rato de idas y venidas, subidas y bajadas, y numerosos depósitos hay algo en la cabeza que nos ronda desde hace un rato y que no sabemos exactamente qué es. De repente lo comprendemos, ¡no vuelca! En efecto, una peculiaridad de este tipo de vehículos en general y del XRAY XT8 en particular es la de que tienen menos tendencia a volcar que los tradicionales *buggys* en manos de usuarios no expertos. Este hecho es de agradecer, especialmente en el caso de los días calurosos en los que las subidas y bajadas del podio son harto desagradables, o el día en el que estamos solos en el circuito, sin posibilidad de recoger coches que nos puedan ayudar.

Queremos destacar por último la sencillez de manejo del XT8 que



El XRay XT8 impresiona, sea cual sea el ángulo desde el que lo observes.



lo único que nos pedirá es un poco más de anticipación en una conducción más rápida o agresiva; deberemos soltar gas y, especialmente, girar antes que lo que normalmente hacemos con un *buggy* de dimensiones y formas distintas. Por otra parte, el equilibrio logrado por los ingenieros de XRAY permite en muchos casos recuperar la trazada con un toque de gas, o forzar la entrada en curvas si deseamos una conducción más agresiva.

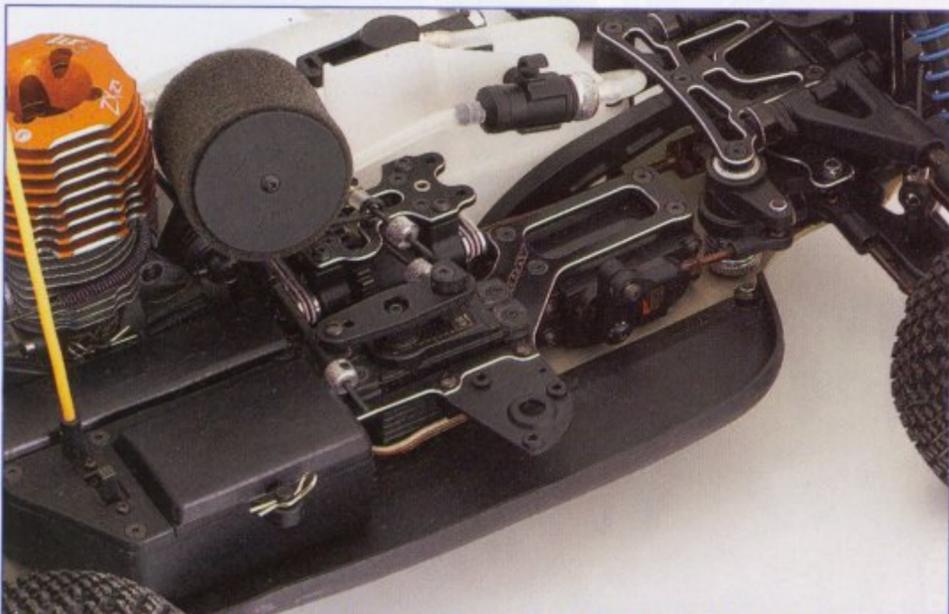
Conclusion.- Tras la prueba de este XT8 debemos admitir que la espera en el lanzamiento del modelo ha merecido la pena y que los usuarios de la marca no se verán defraudados ya que el coche mantiene los elevados estándares de calidad de este

fabricante. Los nuevos usuarios se encontrarán con *truggy* de montaje agradable y sencillo. Ambos podrán disfrutar de un automodelo para "dar unas vueltas" por el campo o para quemar adrenalina en un circuito de competición.

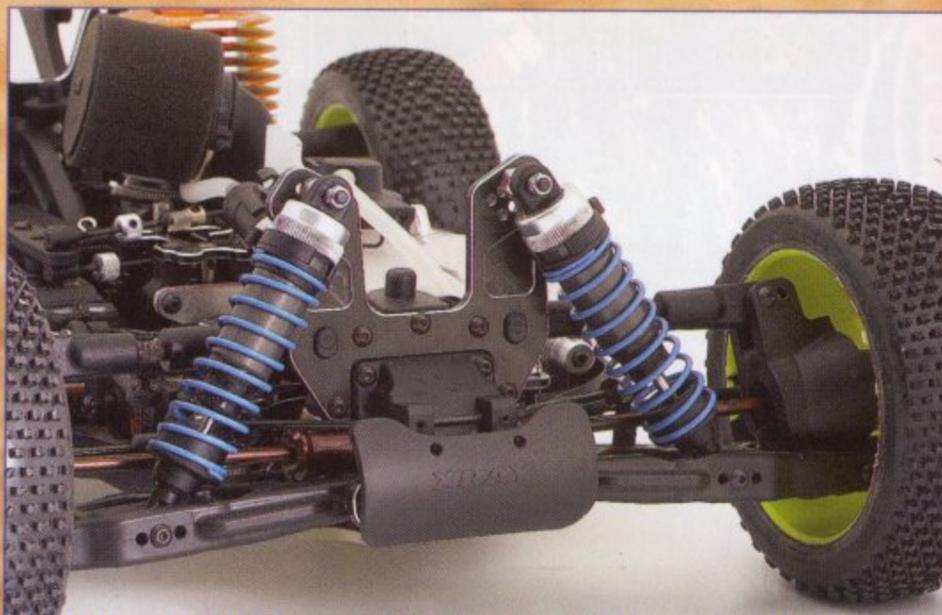
Repetimos lo ya comentado otras veces en estas páginas sobre el apoyo a esta relativamente nueva categoría del modelismo. Esperamos ver más carreras de *truggys* y animamos a los clubes a incluirlos en algunas de sus pruebas sociales. ¡La diversión está garantizada!

BUGGY XB8EC

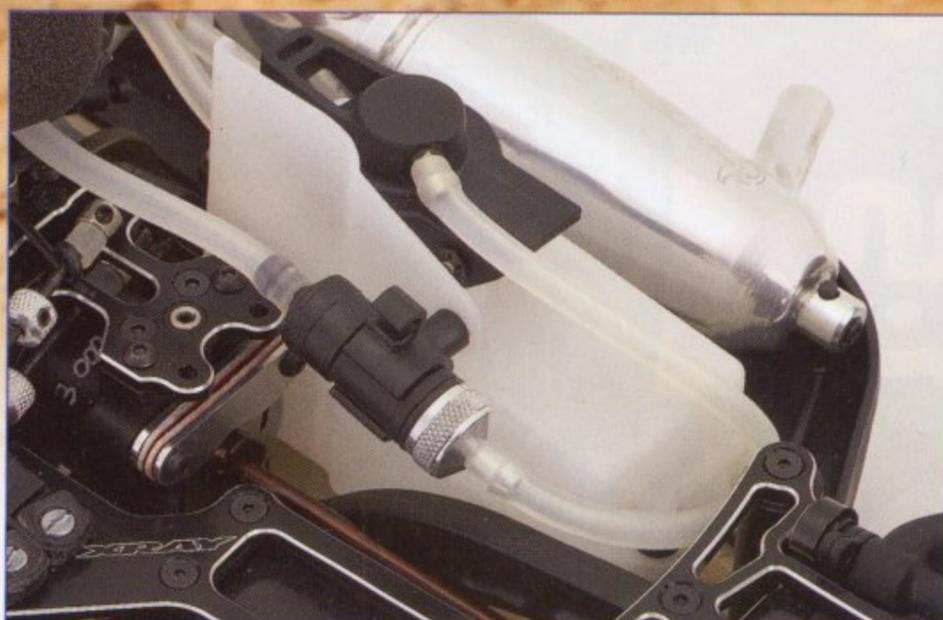
Después del ya conocido XRAY XB8 TQ y tras unos meses en el mercado, llega a nuestras manos la última máquina para



Primer plano de la bandeja de radio, más flexible que la anterior y con una mejor ubicación sobre el chasis.



Vista frontal del XB8EC, con la nueva torreta de suspensión delantera, más ancha y más alta.



El XB8EC cuenta con un nuevo filtro y depósito de combustible, con la estanqueidad mejorada.

el todo terreno *buggy* de XRAY, el XB8 EC.

Ante nosotros tenemos al coche Campeón de Europa 2006 y por lo que hemos visto y comprobado, no sólo por el piloto, sino porque el coche, en calidad y comportamiento, así lo merece. A priori, los cambios realizados sobre la evolución del EC, en comparación al antiguo TQ, no parecen muchos... pero sólo con mirarlo por encima nos encontramos con muchos y notables cambios, desde el chasis hasta unos nuevos amortiguadores, etc, sin dejar de lado el efecto de estos cambios en la pista que más adelante veremos.

Chasis y suspensión.- El chasis del coche, unos milímetros más largo que en la versión TQ, en aluminio 7075 T6 y con unos cardanes centrales más largos, ofrece principalmente como novedad una mejora de la distribución de pesos

en el coche y un centro de gravedad más bajo. Todo esto, en la pista, se traduce principalmente en dos cosas: el coche salta mejor en saltos largos (los "aterrizajes" son extremadamente suaves) y lo que a más nos ha sorprendido: una mejora sustancial en terrenos muy bacheados.

En el apartado de suspensiones nos encontramos con unos cuerpos del amortiguador más anchos (nos llevará casi un bote entero de silicona rellenarlos), pistones más anchos y un vástago delantero 5 mm más largo. El innovador guardapolvos del amortiguador nos ha sorprendido agradablemente. Formado por un cono de goma y un fieltro, los vástagos pasan por ellos con notable suavidad, cumpliendo con su cometido a la perfección, y es que, ¿cuántos guardapolvos "convencionales" hemos roto al desmontar los amortiguadores? Este nue-

vo sistema es 100 % eficaz, sencillo y "de por vida". Por otro lado, la calidad de los cuerpos de aluminio deja de nuevo huella, pues tras un uso intensivo de los amortiguadores en diferentes terrenos durante un tiempo considerable, la degradación de la silicona es imperceptible. Todo esto está muy claro, pero, ¿qué tal funcionan?... Lo absorben todo, pasas por baches como un misil y el coche balancea de forma controlada en todo momento, resulta mucho más sencillo saltar y sobre todo aterrizar, y es que estos amortiguadores es una de las mejoras más acertadas en cuanto a su antecesor.

Más mejoras.- Esto es una de las mejoras que más nos ha sorprendido, especialmente en la pista. El nuevo diseño de la torreta delantera, más ancha entre anclajes, con más posiciones y un poco más alta, junto con el diseño de los nuevos trapecios y manguetas ambos con nuevas geometrías "dremelizadas", permiten dotar al modelo

de un giro en entrada y salida de curva extraordinarios así como de una tracción y agarre "brutal" (parece que clava los "dientes" en el terreno) controlando en todo momento el sobreviraje (antes de sobrevirar, desliza suavemente de atrás). En su predecesor (TQ), mucha gente optaba por cambiar la corona del diferencial delantero por la opcional de 38 dientes para obtener este resultado (algo recomendado por el fabricante), pero en esta evolución, con su corona delantera de serie de 40 dientes, es más que suficiente. Las manguetas, realizadas de un "composite" de acero y plástico con casquillos integrados de aluminio, ofrecen una dureza y ligereza extraordinarias, permitiendo en todo momento prescindir de la mangueta de aluminio (opcionales) en la mayoría de los trazados. Otra de las innovaciones del EC es el nuevo material de Hudy en los tirantes del trapecio delantero superior. Este nuevo material permite que ante un gran impacto del automodelo, el tirante no



En esta nueva versión el motor se encuentra más retrasado para mejorar el reparto de pesos.

se rompa, sino que como mucho se doble, por lo que no nos dejará tirado en una carrera por rotura si bien cabe decir que, aunque no se rompa, conviene sustituirlo en cuanto se pueda, pues si se ha doblado mucho puede llegar a anular el efecto de la estabilizadora delantera. Finalizando con las mejoras del tren delantero, no podemos dejar sin mencionar los nuevos pivotes más largos de los tirantes de dirección (que son los encargados de unir el tirante con la barra de dirección / ackerman). Junto con unas arandelas de 2 mm para graduar la altura del tirante sobre la barra de dirección a nuestro gusto (si bien recomiendo llevarlas siempre puestas), ayudarán en buena parte al tren de dirección a corregir el sobreviraje por un cómodo deslizamiento, como anteriormente hemos comentado. Respecto al salvaservos, éste es un 30% más resistente que el de su hermano TQ, y no es que se pueda poner un 30% más duro, sino que en material y grosor de muelle y cuerpo lo son. Los

materiales "antioxidantes" y las piezas de plástico, permiten que hasta en condiciones de lluvia podamos apretarlo y aflojarlo sin ningún tipo de problemas, reduciendo así, "que se atranque".

Y todavía más.- Vistos los cambios más significativos, preferimos desarrollar en este punto ciertas mejoras de una menor relevancia en cuanto a comportamiento, pero sí en cuanto a fiabilidad. Por ejemplo, el nuevo conjunto de filtro de combustible y depósito, nos ofrecen la máxima seguridad en cuanto a estanqueidad y posibles "entradas de aire" en los conductos de gasolina, si bien el TQ tuvo algunos problemas con estos elementos. La bandeja de radio, de nuevo diseño, más flexible y mejor adaptada para una mejor distribución de pesos y centrado de servos que la anterior, junto con las nuevas barras rigidificadoras más largas y mejor situadas, permiten al conjunto de chasis una mejor torsión sin que este sufra ningún daño, tanto en zonas bacheadas co-



Detalle de los nuevos trapecios delanteros que incorpora el XB8EC.





Otro elemento que ha variado es el salvaservos, ahora más rígido que en el modelo anterior.

mo en saltos con "aterrizajes" bruscos.

Finalmente, las nuevas pastillas de freno, más duraderas y mejor adaptadas a los discos de freno, cumplen su función a la perfección, "clavando" el coche haya donde queramos a las velocidades más abismales en cualquier tipo de trazado y situación.

Y por fin... a la pista.-

Pues si, esto es lo que hay, y la teoría es muy bonita... pero donde se comprueba si todas estas evoluciones han dado su fruto y funcionan de verdad, es en las pistas.

El setup que utilizamos para el coche es el que entrega el fabricante en la caja con el sobrenombre de "Euro Style Track Basic", pues dispone de otro tipo de setup más apropiado para circuitos más del estilo americano. Para ello, utilizamos en el mode-

lo de la prueba un motor Mega preparado por los ingenieros de Picco junto con unos potentes servos en gas y dirección. Arrancamos, carburamos... y este motor tiene "mala leche" (parece que nos va a permitir "estrujar" a fondo al EC).

Tras las vueltas de rigor para calentar motor, ajustar frenos, dirección y reconocer un poco el trazado, empezamos a rodar fuerte. Lo primero que llama la atención es que te haces al coche en 5 minutos rodando, pero... ¿este coche es de pista, o es un *buggy*?, y es que señores, cómo entra y sale en curva, cómo tracciona, cómo permite correcciones suavemente, y es que va sobre raíles.

Llegamos a zonas de circuito roto (muy bacheado), entramos a "todo trapo" y se come todos los baches como si la cosa no fuera con él. Salto doble tras una curva de 180° con un par de metros

para abrir gas, y lo pasamos como si de pilotos profesionales se tratase. Justo después de esto, zona de curvas reviradas, unas tras otras y con el terreno bastante roto; a la perfección... metemos el coche por donde queremos, haya o no haya baches. Tras la zona revirada, una recta en la que el motor "pita" como si fuese a estallar y al final una curva cerradísima peraltada y estrecha de más de 180°, freno a tope y el coche se clava como si tuviese ruedas de "velcro".

Seguimos rodando, cada vez más entusiasmados a la vez que "embrutecidos"... y es que no vemos el límite del coche. Una vuelta, otra, otra, repostamos... vamos al límite de nuestras posibilidades y vienen varios vuelcos por errores en la trazada y alguna que otra "galleta" aparentemente importante. Tras 40 minutos rodando sin parar, decidimos que las conclu-

siones están más que claras y no necesitamos mucho más.

Revisión del coche, revisamos cardanes, diferenciales, amortiguadores, trapecios, etc. Perfecto, todo en su sitio sin ningún tornillo flojo ni pieza "tocada". Se sopla el coche, con un compresor y al empujarlo levemente por el suelo con la mano parece que todavía no se ha usado; ningún ruido, ninguna holgura y eso que le hemos dado durante 40 minutos una buena "zurra". De todo esto que hemos visto, ¿qué conclusión se puede sacar? Nosotros lo tenemos muy claro... ¿y vosotros?

Antes de finalizar, no queremos despedirnos sin expresar nuestros agradecimientos al Club A.R.V.I.T de Villanueva de la Torre y en especial a su presidente D. Antonio Ortega por habernos facilitado el uso de sus instalaciones para la realización de esta la prueba.



Primer plano de las pastillas de freno, con Ferrodo de mayor duración.

