

Los coches que vinieron de ultramar



La comunidad Argentina tiene dos grandes pilares, los descendientes de los españoles, y los descendientes de los italianos. Fruto de esa mezcla, pasión latina y la fuerza de voluntad de una nación que se hizo a sí misma, nace la idiosincrasia de un pueblo.

En lo que nosotros nos concierne, el mundo del automovilismo y su aplicación al mundo del slot, vemos la misma fuerte personalidad reflejada. El slot llegó a Argentina desde EEUU y por eso se practica mayoritariamente en pista de madera, con categorías evolucionadas de aquel país, adaptadas evidentemente. Si hay alguna categoría que destaca por encima de todas las demás son los TC, la máxima expresión de velocidad nacional.

LA CATEGORÍA TC

El TC es un fenómeno social en Argentina que ha perdurado en el tiempo por más de 70 años. Sus inicios se remontan a 1937 con la aparición de los coches con techo duro, organizándose carreras, verdaderas travesías por caminos de rutas al mejor estilo rally intercambiando barro, ripio (piedra redonda machacada) y el poco existente asfalto de aquellas épocas.

Por 1946 la categoría toma el actual nombre de TC Turismo Carretera al ser carreras en rutas

uniendo pueblos distantes, donde adquiría importancia la marca con la que participaba como así también la ciudad que representaba el competidor, mecánico y corredor a la vez.

Oscar Alfredo Gálvez (sinónimo de TC) fue rival de marcas con Juan Manuel Fangio (Ford vs. Chevrolet) con aquellos legendarios cupés de los años 40 recortados y modificados en su aspecto para ser utilizadas como coches de carrera.

En esta categoría perteneciente al verdadero folclore argentino se organizaron grandes premios en etapas que durante 7 a 10 días recorrían casi todo el país. Famosas mil millas que alguna vez cruzaron la cordillera con destino a Chile, ó "Vueltas", como así se llamaban las carreras habituales, transitando 2 o 3 veces un circuito de ruta con distancias de 400 a 800kms. donde el público seguía las carreras viendo pasar los coches muy pocas veces, y por medio de la radio se enteraban de las novedades que se transmitían a través de avionetas que seguían a los coches.

En 1964 Marcos Ciani desarrolla un Dodge Slan Six agregando una tercera marca a la categoría, donde ya hablábamos de la participación de Ford y Chevrolet. Aquí se inicia un periodo de transición donde participa mezclado entre las viejas cupés el Chevytu (Chevrolet 400 coupé) que preparara

Froilán González, retirado ya de la Fórmula 1.

Surge un cambio con coches de actualidad para aquella época, como el Ford Falcon, con motor F-100, el Chevrolet 400 y luego el Chevrolet Nova coupé, llamado Chevy. En 1967 IKA Renault presenta el Rambler con motor Tornado y también un nuevo coche considerado un auténtico desarrollo argentino que es el Torino (con diseño Pininfarina) pasando a integrar la lista de participantes como cuarta marca en la categoría.

1971 es el año en el cual participa Carlos Alberto Reutemann con un Falcon angostado, época durante el cual se abandonan las carreras en rutas para realizarlas en autodromos. Aparecen coches con nuevos desarrollos y carrocerías al estilo sport prototipos internacionales de los años 70, pero el folclore puede más y se vuelve a las rutas con los coches de calle. Es así que durante los últimos 35 años esos 4 modelos acompañan domingo a domingo a los amantes del automovilismo con carreras de una paridad asombrosa.

Lógicamente las rutas desde 1995 fueron dejadas de lado por obvias razones de seguridad, pues si bien mantienen la misma apariencia de aquellos vehículos de antaño, mecánicamente han evolucionado notoriamente alcanzando velocidades cercanas a los 300 Km/h. Modificaciones aerodinámicas, recortes en la al-

RAC Slot

Por Ismael Alcalde



tura de la carrocería, y alerones traseros para aumentar la carga aerodinámica han perfilado a los mismos con una estética muy particular.

Para más información sobre estas carreras se puede acudir a la url: <http://www.actc.org.ar>. El Ford Torino que nos ocupa en este artículo corresponde al piloto Gabriel Ponce, su primera victoria

absoluta durante el campeonato TC. Previamente se adjudicó la categoría TC2000 en 2001, 2003 y 2005, a los mandos de un Ford Focus del equipo Berta YPF. El piloto de Junin nació en 1979 y es una de las estrellas emergentes del firmamento argentino. Actualmente compite con un Ford Falcon. Es un vehículo que se fabricó en Argentina du-

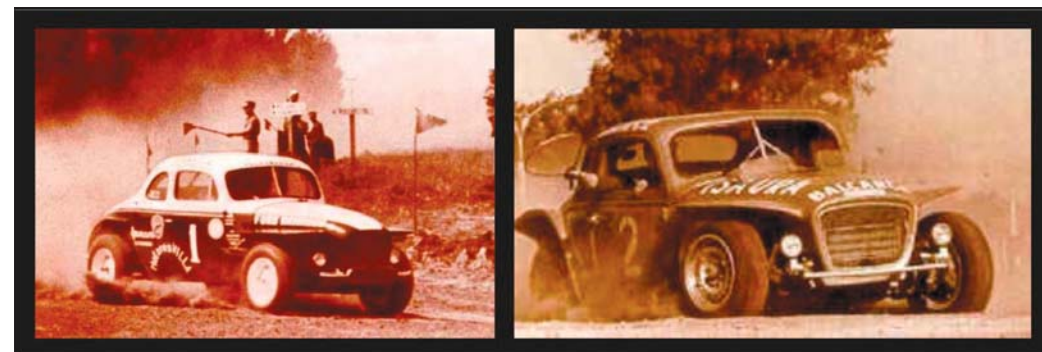
rante los años 1962 hasta 1991, ya como Sprint, produciéndose casi medio millón de unidades durante esos 29 años. Por ese arraigo, junto a Chevrolet, Dodge y Torino, es una de las cuatro marcas de autos con más años de desarrollo, formando ellas la categoría de autos de carreras más popular del país como es el TC Turismo Carretera

LA REPRODUCCIÓN DE SLOT

Este peculiar coche está fabricado con carrocería de Lexán - PVC y chasis de plástico. Es un lujo disponer de coches de slot de otras latitudes y comprender como este hobby se extiende por medio planeta. Analicémoslo en profundidad.

CARROCERÍA

Como hemos comentado está fabricada de una pieza en lexán aunque incorpora detalles en plástico. El peso total del conjunto es de tan solo 14,4 gramos. El exterior está conformado por un sencillo monocasco que acaba en un alerón del mismo material de la carrocería. A lo largo de ►



sus sencillas formas encontramos detalles de la toma de aire en el frontal y los espejos retrovisores realizados en plástico.

En el interior, a través de unas angostas ventanillas que son parte de la carrocería sin pintar, vemos un piloto y, extrañamente, un copiloto. Ambos están sin detallado alguno, siendo figuras muy básicas. El piloto sostiene el volante del mismo color que el resto del cuerpo.

La carrocería está pintada por el interior con un color plata como el original del vehículo, mientras la decoración exterior se ha realizado por serigrafía. La decoración tiene todos los componentes del modelo real, reproduciendo cada patrocinador y los



colores generales del coche.

El resultado es una carrocería muy fiel al modelo real, sencilla, estilizada y con las formas típicas de un TC. La decoración es completa y duradera a los golpes.

EL CHASIS

Fabricado íntegramente en plástico negro, dispone de los soportes de guía, eje delantero, trasero, motor y carrocería. El soporte de la guía está reforzado y parece francamente sólido, gracias a los tres nervios extras que incorpora. Las ruedas delanteras van sujetas por sendos semiejos de plástico.

El chasis es muy plano, por la cara inferior está detallado un suelo

remachado. En los costados encontramos dos nervios sobre los que se sustentan los distintos soportes, estos nervios además sirven para fijar la carrocería al chasis por medio de tornillos. También del chasis sale un pequeño detallado en forma de tubo de escape que engarza con el costado izquierdo de la carrocería.

En la parte trasera encontramos el motor, un tipo Mabuchi caja corta que rinde 20.000 rpm's a 15 voltios. Ataca transversalmente al eje trasero por medio de un piñón de latón de 10 dientes, a una corona plástica de 36 dientes, dando una relación de marcha de 3,6:1. El eje trasero va sujeto por cojinetes de bronce al chasis. El eje es acerado de 2,38 mm nominal de diámetro.

El chasis dispone de dos imanes de neodimio, uno sobre la vertical del rail, delante del motor, y es el más potente. Se puede extraer quitando un pequeño tornillo que sujeta la tapa que lo aprisiona. El otro imán, también de neodimio se sitúa a la izquierda del rail y por más vueltas que le hemos dado no encontramos su aplicación directa al slot. Los dos supuestos que trabajamos es que sirve para elemento de conteo de vueltas o en carreras de circuito oval para un extra de apoyo. En cualquier caso es tan fácil de quitar como la cinta adhesiva que lo sujeta.

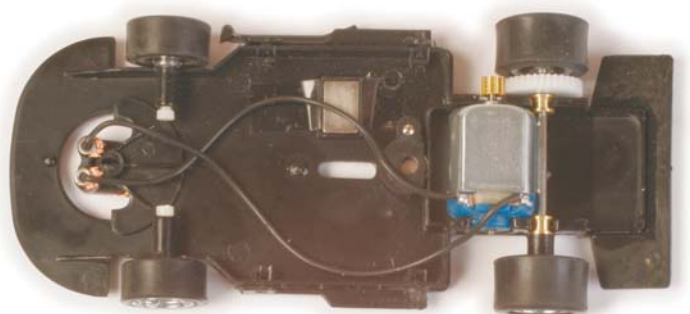
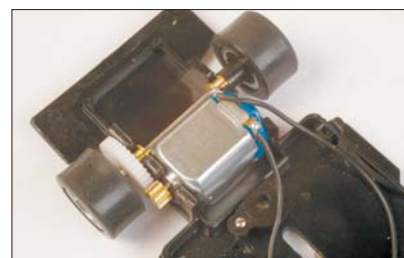


Las llantas son de plástico metalizadas. Tiene unas dimensiones de 16 x 11 en las traseras y 16 x 9 en las delanteras; una vez puestos los neumáticos, pasa un 20,65 x 11,55 y 10,4 x 10,2 respectivamente. El ancho de vías delantero es de 64mm. El trasero es de 66mm. La distancia del eje trasero a la guía es de 102 mm. El peso total del conjunto es de 69,5 gramos.

LA VISITA AL AUTÓDROMO

Aunque no es el primer TC que tengo en mis manos si que me despierta cierta admiración y ganas de probarlo en pista. En mi última visita a la capital porteña me traje algunas unidades bastante más rústicas de los TC de la época, nada que ver con lo evolucionado de las versiones de RAC.

La prueba será como habitualmente, pista de club de seis carriles, fuentes regulables y mando electrónico. Una vez fijado el voltaje a 15 V reviso el coche para que todo esté en perfecto estado. Las trencillas son las propias de pista de madera, pero ofrecen una buena flexibilidad, la guía trabaja correctamente y los cables ayudan a su centrado. Procedemos a poner el coche en pista como sale de caja, con sus imanes.



Según empezamos a rodar, queda patente que el escaso peso de la carrocería y la extraordinaria disposición motriz que supone el motor en paralelo al eje trasero se transforma en buenas aceleraciones y fulgurantes frenadas. Todo esto aliñado con el soporte magnético que supone el imán de neodimio. Las primeras vueltas son tranquilas para conocernos, mirar si tiene algún vicio y estudiar su transmisión.

El coche funciona muy suave, la relación piñón corona apenas emite un ruido muy poco audible y el comportamiento general es bueno, sin vibraciones, botes o extraños. Pasamos a atacar al crono. Cuando llegamos a la recta principal aceleramos a tope y el coche alcanza su velocidad máxima apenas llevamos transcurrida un tercio de la recta. La relación de marcha es extraordinariamente corta y además el propulsor no empuja mucho más, lo que nos hace recorrer prácticamente todo el circuito con el gatillo al máximo, exceptuando leves levantamientos de gas para negociar las curvas más interiores.

Gracias al motor caja corta fácilmente intercambiable probamos uno de 25.000 rpm's de los habituales que se pueden encontrar

en el mercado. Con el nuevo propulsor las cosas cambian radicalmente. Ahora el coche acelera fuertemente y la punta de velocidad es aún mayor. También aumenta la sonoridad del modelo y notamos rebotes en el eje trasero con la velocidad.

Un estudio minucioso del coche nos indica que los neumáticos traseros no apoyan totalmente en la pista y tienen cierto grado de imperfección. Nada que no se pueda solucionar con un poco de lija fina o con unas cuantas vueltas a la pista.

La segunda tanda empieza con la extracción de los imanes, restituir el motor original y aceitar

montar el propulsor que utilizamos en la prueba sin imán.

Ahora el coche vuela por la pista, el poco peso de la carrocería, chasis plano y un buen reparto de masas es decisivo para el muy buen funcionamiento del conjunto. Acelera muy bien y frena de lujo. Sin duda un gusto pensar en competiciones TC en nuestros circuitos.

CONCLUSIONES

RAC nos trae desde Argentina una categoría que lleva décadas haciendo furor en esas latitudes y que cualquier aficionado al automovilismo desearía tener uno de estos "nascar" más modestos pero con resultados magníficos. En su versión para slot es un imprescindible en nuestras vitrinas y en nuestras pistas; sin duda una rareza que adquirirá valor con los años. Además la marca nos ofrece la serie completa de todos los TC que compiten actualmente, a por ellos. ■