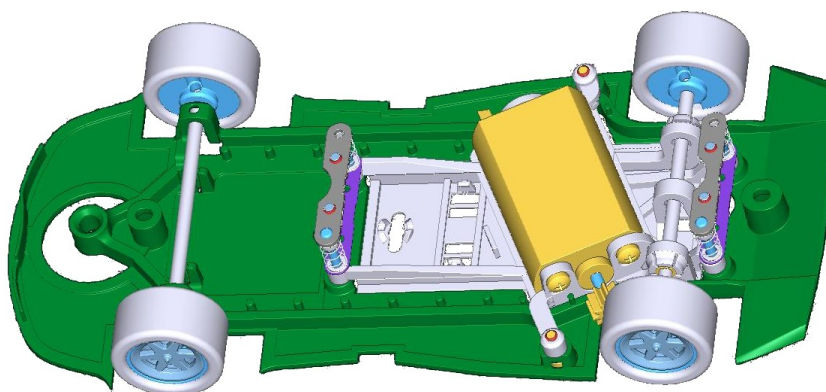




## El chasis EVO6 Slot.it



*Q: ¿Que es?*

A: El diseño familiar de 4 tornillos de cualquier soporte motor Slot.it se ha convertido en un diseño de 6 tornillos - añadiendo dos tornillos adicionales laterales en el medio entre los tornillos delanteros y los traseros.

*Q: ¿Cuándo fue diseñado el proyecto?*

A: Ya en 2005, cuando Slot.it presentó y obtuvo una patente en Italia y España por soporte motor angular, antes que *nadie* saliera en el mercado con un sistema similar, el diseño EVO6 fue protegido también. Al final han sido hechas todas las modificaciones de molde necesarias, y extensas pruebas dieron excelentes resultados.

*Q: Entonces, ¿cuál es la razón de ésta evolución?*

A: Observando la parte de arriba, se puede ver que el eje trasero está entre los tornillos traseros y los medianos adjuntos. El soporte de motor puede entonces ser fijado al chasis principal con 4 o 6 tornillos. Con 4 tornillos sólo hay dos opciones: o la posición estándar de 4 tornillos, o la posición intermedia, dejando así la parte de atrás del soporte motor flotante. Con la segunda configuración, el comportamiento del coche es radicalmente diferente respecto al estándar, ya que la parte anterior del soporte motor es flexible. En base al tipo de pista y la configuración del coche se pueden obtener óptimos resultados pero también vibraciones fastidiosas. La singularidad EVO6 es que la suspensión puede reemplazar los tornillos de atrás: esto permite un control absolutamente preciso de las flexiones del soporte motor así como del eje posterior, eliminando cualquier tipo de vibración. Para esto serán

introducidas también suspensiones con muelles más rígidas. El aumento de la tracción y suavidad es absolutamente notable. Para los pilotos que prefieren utilizar el interior de Lexan (cuando admitido), una opción aún mejor sería usar 2 juegos de suspensión: uno en la parte frontal, más flexible y con recorrido limitado, y una en la parte trasera, que permite de regular como uno prefiere la rigidez y el recorrido. Así se obtiene la ventaja de mantener soporte motor y chasis correctamente alineados cuando las suspensiones no trabajan.

*Q: ¿Cómo afecta a los tiempos de vuelta?*

A: Mucho depende de la configuración, el tipo de pista y el piloto. Con las mismas condiciones de siempre, en una pista Ningo de aproximadamente 10", hemos obtenido una mejora de las prestaciones entre 0.1" y 0.3", sobre una media de 50 vueltas. Los resultados pueden variar.

*Q: ¿Cuales modelos vendrán con chasis EVO6?*

R: En éste momento, Audi, McLaren y Nissan. La Ferrari F40 no saldrá con chasis EVO6. En cuanto a los del Gr.C, actualmente estamos estudiando lo que se necesita hacer modelo por modelo. De todos modos, siempre que sea posible, trataremos de hacer todos los chasis futuros compatibles con EVO6.

*Q: ¿Los coches RTR van a cambiar?*

R: Siempre que sea posible cada nuevo chasis será EVO6, pero el soporte motor de caja se mantendrá tal como está. Una excepción, por supuesto, son los modelos de RAW que vienen con motor y chasis de montaje EVO6. Están planeadas las versiones RAW de McLaren y Nissan.

*Q: ¿Los nuevos chasis son compatibles con los viejos soportes de motor?*

A: Sí, 100% compatibles. Por supuesto, en ausencia del alojamiento de los dos tornillos adicionales, no habrá ningún cambio en el rendimiento.

*Q: ¿El nuevo soporte de motor es compatible con el viejo chasis?*

A: Sí, siempre y cuando los dos alojamientos adicionales para los tornillos no interfieran con la carrocería del coche. Por supuesto, en ausencia sobre el chasis de los alojamientos para los dos tornillos adicionales, no habrá ningún cambio en el rendimiento.

*Q: ¿El nuevo soporte de motor EVO6 es un 0.5 offset. Serán realizadas las versiones 0.0 y 1.0 también?*

A: No se ha decidido aún. Técnicamente, es posible.

*Q: ¿En el Campeonato de Europa serán admitidos éstos chasis?*

A: Ciertamente no en 2010. Para el 2011, vamos a ver, pero no es una prioridad.

