

## 12 HORAS GPZERO 2019

### CRÓNICA

Si hay un calificativo que puede resumir la edición de este año de la ya tradicional GPZERO de " Budellets " , este es sin duda : emoción . Y además hasta el final .

Finalmente fueron ocho los equipos presentes en la línea de salida , presentando una parrilla con cuatro coches en la categoría GOLD ( todos ellos Radical de Scaleauto ) y cuatro SILVER ( dos Porsche 911 GTI de Slot.it, un Zyteck de Slotter y un Lola de Slot.it ) . Los Gold partían como favoritos por prestaciones , sobretodo el equipo GTSPORT con tres pilotos de primer nivel, aunque uno de los Porsche ( el de ANDYCAP ) y el Zyteck de TRELEC SILVER , ambos de la categoría silver , se presentaban con unos muy buenos tiempos demostrados en los entrenos de la semana anterior a la carrera .

Así las cosas , se procedía al sorteo inicial de motores y neumáticos , así como la asignación de la pista de inicio . En virtud de las pistas asignadas y la estrategia de neumáticos , todos los equipos , menos GUATXIPEI que optó por el F22 , escogían de salida el que " a priori " había parecido más lento , es decir el N22 . Es cierto que requerían una conducción muy fina ya que estos neumáticos tienen una tracción lineal buena pero no así la tracción lateral , de manera que obligaban a los pilotos a reducir al máximo las derrapadas , tanto en frenada como en aceleración . Recordar que por Reglamento era obligatorio el uso de cada juego durante , al menos , tres mangas completas . En la primera manga no se produjeron grandes diferencias , si bien el equipo Budejunior acusó el inicio por la pista 1 , con neumáticos y motor nuevos , en una pista que demostró durante todo el evento ser algo " perezosa " en la entrega de corriente . Éste factor inesperado hizo que el equipo mencionado , con Valeri a los mandos , pasara diversa veces por boxes ( ajuste de trencillas y cambio de tornillos de bancada ) intentando encontrar la razón de la falta de competitividad frente a los demás coches .

En la siguientes mangas se mantuvo la tónica del equilibrio y la igualdad y los pilotos fueron acostumbrándose a las características de los N22 . Budejunior empezó a recuperar desde la pista 3 , con un Pau muy rápido y regular si bién los registros más rápidos por vuelta y el numero mayor de vueltas corrió a cargo del equipo GtSport .

Una vez cubiertas las tres primeras mangas , los equipos afrontaban el primer cambio de ruedas . Aquí el riesgo asociado a la estrategia jugaba un papel importante ; de manera sorprendente los líderes , GtSport , seguían con los N22 mientras sus rivales paraban en boxes para realizar los cambios : 3Mosqueters , Budellets 02 y Trelec Silver optaban por los F22 y Andycap , Old Rockers y Budejunior por los Scaleauto 4753 . Primera sorpresa : el cambio a F22 perjudicó a los equipos que los escogieron pues , al parecer , estos F22 con referencia PT27 poco tenían que ver con los utilizados en entrenos, de manera que los tiempos no salían según lo previsto . En cambio , los equipos que calzaron los 4753 comenzaron a incrementar sus prestaciones , igualando los registros del líder aún habiendo parado en boxes .

El equipo Guatxpei tampoco paró y siguió con los iniciales F22 a pesar de que sus registros no eran todo lo buenos que habían planeado . En esta cuarta manga , el Lola de Old Rockers comenzó a padecer problemas de trencillas lo que les obligaba a parar en boxes de manera frecuente provocando que se descolgaran del tren de carrera . Viendo las prestaciones de los demás , en la siguiente manga cambiaron a 4753 tanto GTSport como Guatxpei mientras los equipos que montaron los F22 veían como sus registros no eran mejores que con los N22 , porque los tiempos eran sensiblemente mejores pero la conducción era delicada y provocaba salidas de pista inesperadas . Debido a que el Reglamento no permitía reutilizar juegos usados , algunos equipos empezaron a valorar cambiar al último juego posible a riesgo de acabar muy justos la carrera . A estas alturas empezaba a fraccionarse la clasificación en función de las prestaciones de los neumáticos y los diferentes problemas que afrontaban los equipos . En la manga 7 , Budellets 02 se jugaba la baza de su último cambio viendo imposible continuar con los F22 a un ritmo aceptable . Efectuaban el cambio a los 4753 pero sufrieron problemas de tracción , en principio achacables a trencillas , aunque finalmente fue una rueda mal centrada la que provocaba el problema . Una vez resuelto fueron capaces de imprimir un ritmo muy alto que les hizo recuperar las posiciones perdidas en la mangas anteriores . GtSport también paró en boxes por problemas de basculación de la carrocería que provocaba unos apoyos delicados . Aunque la peor suerte corrió a cargo de Trelec Silver que rompieron el tetón delantero de sujeción de la carrocería , siendo una avería muy grave que les obligó a parar en boxes durante varias vueltas , perdiendo en consecuencia varias posiciones y la lucha por la cabeza .

Estas circunstancias provocaron el liderato de Andycap con una conducción sin muchos errores y muy regular entre sus tres pilotos . La calma les duró hasta la manga 8 donde un choque por alcance en la chicane les provocó el desprendimiento de un radiador lateral , con tanta mala fortuna que afectó a la estabilidad el coche ya que dicha pieza quedó en el interior , debiendo parar en boxes . Entre desmontar la carrocería , encontrar el problema y volver a pista pasaron unos segundos ( no demasiados ) suficientes para ceder el liderato a GtSport . Libres de grandes problemas y apoyados en un gran rendimiento de su afinado Radical . 3 Mosqueters escalaban posiciones ganando mangas y haciendo grandes registros .

La calma en boxes duró poco , esta vez los problemas fueron para el líder en aquel momento GTSport . En una parada que habría de ser rutinaria para limpieza de trencillas, decidieron sustituir algún tornillo que no permitía una basculación correcta ; pero el cambio de tornillo se complicó más de lo debido y perdieron un gran numero de vueltas que les obligaba a un gran sprint para recuperarlas , teniendo en cuenta que sus rivales eran muy rápidos y seguros en pista .

Un hecho inesperado complicó la carrera : en la manga 11 se anunciaba lluvia en unos 35 minutos . Todos los equipos apretaron en pista mejorando sus prestaciones en vistas al cambio de condiciones que se avecinaba .

Y tal y como anunció el radar meteorológico y de manera puntual , al inicio de la manga 12 y con la carrera por decidir , hizo acto de presencia la lluvia ...

Paso por boxes obligatorio para todos los equipos , montando neumáticos de agua ( en esta ocasión MITOOS M045 ) . Afortunadamente fue un chaparrón de sólo 15 minutos pero que propuso un nuevo escenario donde Andycap y GtSport se defendieron mejor que el resto sacando más diferencia y quedando como únicos aspirantes a la victoria , siempre en dependencia de la diosa fortuna .

Al cesar la lluvia los equipos volvieron a boxes a montar los neumáticos de seco . Aquí las estrategias también jugaron un papel importante , ya que algunos equipos pudieron cambiar a su último compuesto disponible ahorrando , por tanto , una parada adicional. Los equipos que no habían acumulado las tres mangas obligatorias con el mismo juego de ruedas tenían la obligación , por Reglamento , de volver a montar el mismo juego que antes de la lluvia .

En estos momentos y aupados en una monta de neumáticos en su estado idóneo , tanto Budellets 02 como Trelec Silver realizaban unas mangas excelentes recuperando terreno a sus adversarios . De nuevo los equipos con 4753 ( algunos con muchas vueltas ) eran claramente superiores a los que debían montar los F22 . Fueron momentos de concentración máxima pues las diferencias en cabeza eran mínimas y cualquier error podía alejarte de la victoria y acercar a tus rivales .

En la penúltima manga , GtSport paraba en boxes a limpiar neumáticos para asegurar prestaciones sabedores de que , a igual monta de neumáticos ( aunque con más vueltas ) que sus inmediatos perseguidores ( Andycap ) , tenían margen para no padecer . También hacia el final de carrera Budejunior tuvo un problema con una llanta que les obligó a parar en boxes perdiendo muchas vueltas . En la última manga no hubo cambios de manera que los equipos que se jugaban la victoria no arriesgaban en exceso evitando posibles problemas , mientras los que no tenían nada que perder se lanzaban en un último relevo con registros muy rápidos . GtSport se hacía con la victoria , secundados por Andycap en segunda posición y Budellets 02 hacían buena la estrategia de riesgo adoptada en los cambios prematuros de neumáticos y conseguían una buena remontada hasta la tercera posición final .

Con la entrega de premios y obsequios a todos los participantes se ponía el broche final a una larga jornada de slot , que esperamos repetir con el mismo éxito en la edición del próximo año .