

SuperCar 8865

El ochoochoseiscinquiismo

Texto por arvo

Imágenes cedidas por Blackbird's Technicopedia

Era imposible que un año que, inaugurándose con aquella inolvidable y brillante actuación de la no menos inolvidable y brillante Sabrina, no trajera consigo algo grande, único e irrepetible. Y de hecho así fue, por que en 1988 vería la luz el más sexy, rojo y técnico SET que jamás se haya diseñado.

(Ahora es cuando la publicación deberían añadir aquello de: "...la revista no se hace responsable de las opiniones...etc, etc...").

Por aquel entonces; alguien, allá por las Dinamarcas, en un frío y blanco habitáculo debió saltar de su silla gritando: "Canonización... exijo mi canonización!!!". Aunque seguramente el o la artista responsable del diseño jamás fuera consciente de su logro. A no ser que se tratara de un Illuminatti, lo más probable es que después de apagar su ordenata cogiera su emparedado de "morcón" y el paraguas, para ir a comer a su banco preferido (a todo esto, en 1988, ¿Se diseñaba por ordenador?, ¿En un AMIGA?, ¿Con ATARI'es?)

Pero vamos a lo que vamos. Hablemos del 8865, de lo que supuso, de lo que heredó y de lo que introdujo, pero sobre todo, de lo que después sería imposible mejorar. Se le encuadra dentro de la famosa serie de SuperCars, tiene su gracia... también a Ben Jonson se le considera del género humano...

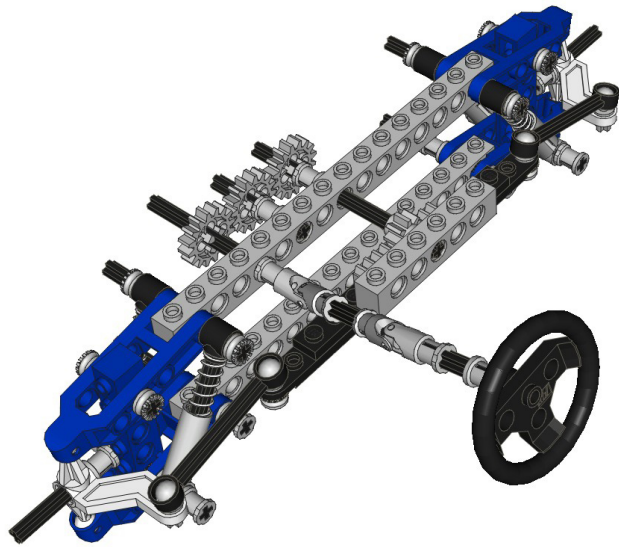
...también tiene su gracia.

Empezando de fuera hacia dentro, su caja era algo más compacta y discreta que la de su antecesor (SET 8860). Su imagen, algo más técnica con todas aquellas acotaciones de fondo, le confería cierto aire de prototipo (debemos tener en cuenta que después de 8 años, las tendencias en el campo del diseño eran muy diferentes). En cualquiera de los casos su peso nos adelantaba contener una de las construcciones más completas del momento.

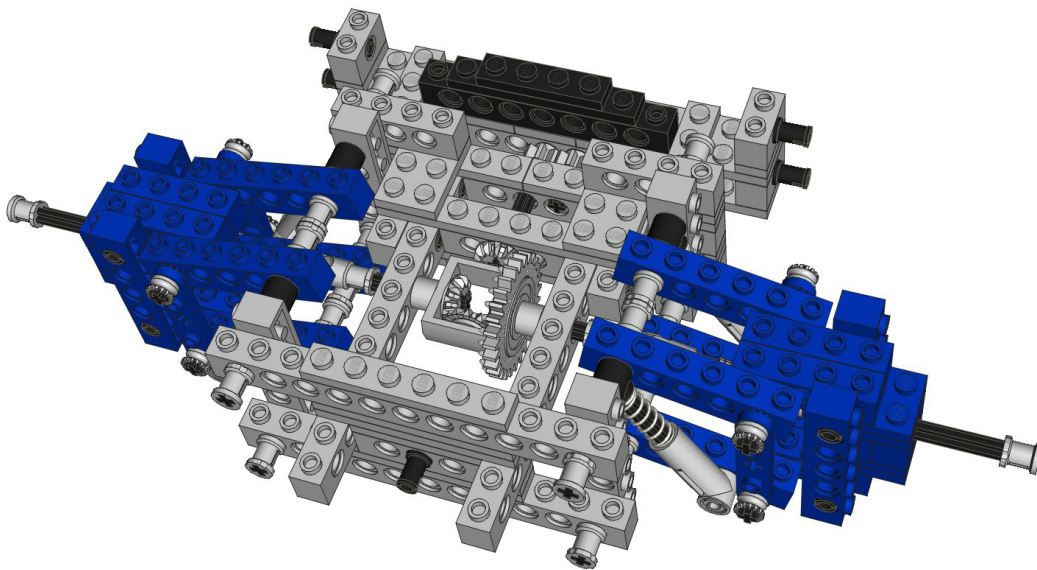
Una bandeja transparente de plástico termoformado albergaba algunas de las piezas más características del modelo (ruedas, engranajes, technic bricks, etc) y protegía los compartimentos, ya de cartón, que contenían el resto de piezas; 892 en total.

Evolución más que digna del fabuloso 8860, heredó gran parte de sus especificaciones técnicas pero introducía importantes novedades. La primera y más notoria, su llamativo y "rojo" carenado que, junto a los asientos abatibles en azul, y sus Technic Wheels 24 x 43, esta vez en blanco, dotaban al modelo de un exclusivo aire deportivo. Por otro lado el chasis, más denso, aumentaba en complejidad siendo capaz de albergar gran cantidad de detalles como la suspensión delantera y dirección compatible gracias al uso de bielas (acercándose todavía más a un sistema real y convirtiéndose en un estándar a partir de este modelo), palanca de activación de luces delanteras (no es que fuera el no va más, pero tenía su gracia eso de poder levantarlas desde una palanca; especialmente efectista al tratarse de un modelo "bifaro") o motor en V.





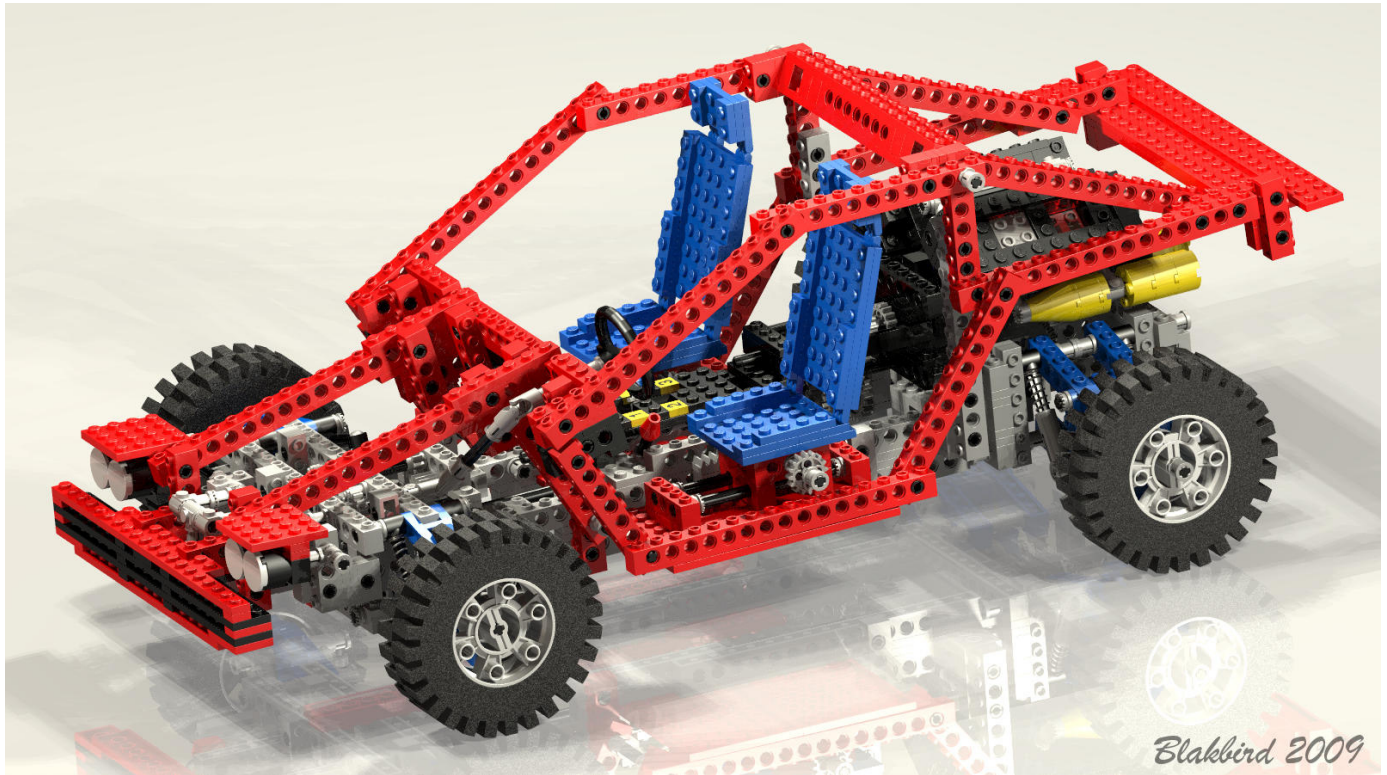
Su construcción no resulta demasiado compleja (las instrucciones no tiene más de 19 páginas, destinando 12 al modelo principal y 7 al secundario), aunque una vez más parece estar perfectamente optimizada. Se recurre al uso de technic bricks largos y a la construcción de entramados para resolver su estructura, consiguiendo un esquema rígido y ligero en el que todas sus partes quedan totalmente integradas.



En definitiva, un modelo tremendamente divertido de construir; con un tamaño perfecto que lo hace manejable sin dejar de ser lo que verdaderamente es...un peacha torpedorrrr!

Pero nada de esto daría como resultado lo que consideramos, incluso a estas alturas, una obra maestra si estuviéramos hablando de un puñado de buenos detalles que se pierden en un mediocre resultado final. No.

He aquí la verdadera proeza. Consiguieron embutir toda esa retahíla técnica en un elegante, atractivo y sugerente traje de gala. Las proporciones fueron elegidas con mimo, especialmente la altura de la suspensión, ridículamente exacta; la delantera parece compensar el "exceso" de la trasera, sin alterar el perfil. Ningún otro modelo da la sensación de amortiguación como la da éste, no se trata del número de shock absorbers, de su inclinación o distribución, de si son o no suaves... el secreto parece estar fuera del sistema, es la sensación general de "aplomo" delicadamente sustentado, donde cada una de sus cuatro ruedas disfruta del "respiro" adecuado (mientras las ruedas traseras lo hacen en vertical; las delanteras, gracias al "retranqueo" de los technic brick hacia el interior, lo hacen de manera horizontal... genialidad al canto!)



Pero, ¿Por qué no se repetiría esta sensación?... creemos que hay varias razones, el famoso y criticado "abandono" del technic brick a favor del lift arm podría ser una, pero no la decisiva. En nuestra opinión estamos ante un modelo que "sugiere", no hay nada explícito... el carenado es tan sencillo que hay más piezas de las que "no se ven" que de las que se ven... los huecos se distribuyen de una manera tan equilibrada que te permiten ver todo sin impregnar al modelo de un vacío inexistente. Por decirlo de alguna manera más gráfica y breve, los diseñadores supieron parar a tiempo.

El modelo secundario, un JEEP bastante bueno, hubiera podido tener su propia caja (como casi todos los secundarios); aunque al lado de este 8865 TEST CAR habría sido imposible destacar. Técnicamente incluía casi todos los detalles que aparecen en el modelo principal, exceptuando el motor en V y el cambio introducido en la suspensión trasera (mucho más sencilla y copiada de otros modelos "menores"). Aunque el diseño está muy acertado, no era la primera vez que veíamos un JEEP, de manera que repetirlo en un tamaño mayor le haría pasar totalmente desapercibido.

Para terminar debemos confesaros algo que con seguridad habréis advertido. Nos es imposible escribir acerca de este modelo sin entretenernos más en lo que nos provoca que en sus especificaciones. Al fin y al cabo no es más que un coche de LEGO®; eso sí!, que nos volvió casi tan locos como aquella italiana de inigualable talento.

#

