

# SLOT

Noviembre  
2014, nº 53

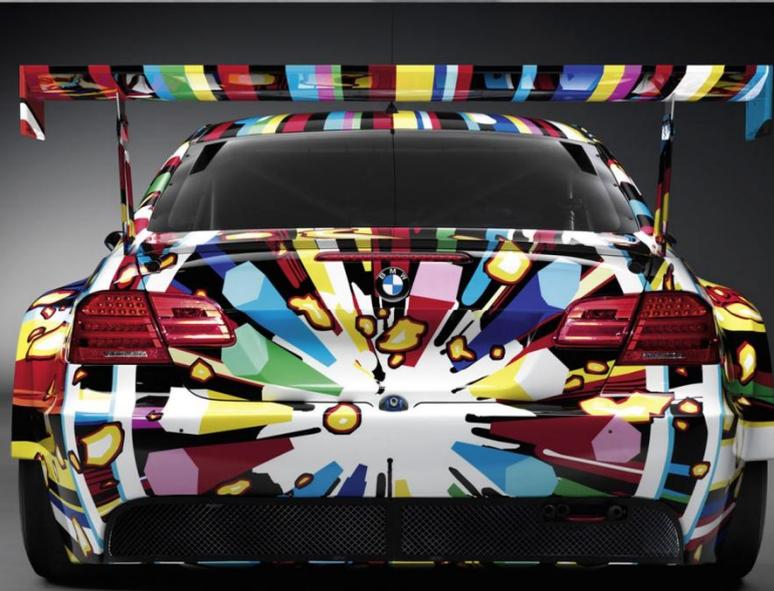
GRANDES PILOTOS

FELIPE MASSA



ART CAR DE BMW

ALPINE



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Al fin después de un verano muy largo ha venido el frío aunque eso no nos ha echado para atrás. Como cada día 15 volvemos a sacar nuevo número repleto de artículos.

En nuestra costumbre de explicaros la biografía de un gran piloto, dedicaremos este número a otro de los grandes brasileños de la F1 aunque, todo hay que decirlo, por detrás del gran Ayrton Senna: Felipe Massa.

El bólido que este mes ponemos a prueba es un modelo de Slot.it que lleva ya tiempo en el mercado y del cual la marca transalpina ha sacado nueva edición con nuevos acabados, el Nissan R390. Además disfrutaremos de obras de arte sobre ruedas haciendo un repaso a los Art Car que la marca BMW ha tenido a lo largo de su historia.

Dedicaremos también un espacio a explicaros algo de historia sobre una marca de competición francesa, Alpine que siempre ha sido asociada a la marca general Renault, aunque en concreto nos centraremos en su modelo 2000T.

Scalextric nos hace llegar también una nota de prensa donde nos enseña sus nuevo modelos sacados al mercado. Y como siempre también os mostraremos el resto de novedades del mercado y como no ¡también habrá sorteo!

Finalmente y como siempre, os recordamos las las múltiples vías que tenéis para poner os en contacto con nosotros para cualquier cosa: e-mail a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es), [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) o mensaje por nuestra página de Facebook.

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en 

## COLABORAN



La redacción de Slot 360, no se hace responsable del origen y la autoría de los artículos publicados por colaboradores, ya sea el texto, la imagen o cualquier otro formato que pueda ser incluido. Para proteger a esta publicación ante posibles fraudes de copias de artículos o parte de ellos, se incluirá en la parte final de dichos artículos una nota con la autoría y procedencia de los mismos.

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Pedro de la Rosa	Pág. 3
- Grandes pilotos: Felipe Massa	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Los artcar de BMW	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 13
- Alpine Renault 2000 T	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 24
- A prueba: Nissan R390 de Slot.it	Por: MARC el aprendiz	Pág. 29
- Nota de prensa Scalextric	Por: Scalextric	Pág. 34
-Novedades	Por: Redacción	Pág. 35
-Sorteo	Por: Redacción	Pág. 37

## LA FRASE DEL MES



Mi curva favorita es aquella en la que voy más rápido que el resto de pilotos

**Pedro de la Rosa**

**Aloy**  
shop.com

## Felipe Massa



Nacido el 25 de abril de 1981 en la ciudad brasileña de Sao Paulo, es actualmente un piloto de F1, posiblemente uno de los que gozan de mayor trayectoria en las parrillas actuales. Ha estado en el equipo Ferrari desde 2006 hasta 2013 y actualmente compite con Williams.

A día de hoy ha disputado 206 Grandes Premios, logrando 11 victorias y 37 podios, ha logrado también un total de 16 poles y 15 vueltas rápidas. Sin lograr nunca el título, lo rozó en 2008 siendo subcampeón, fue tercero también en 2006, cuarto en 2007 y sexto en las temporadas 2010 y 2011. Su primera carrera en la Fórmula 1 fue

en el Gran Premio de Australia del año 2002 aunque su primera victoria no llegó hasta 4 años después en el GP de Turquía de 2006.



Massa empezó, como muchos pilotos de F1, en los karts cuando tenía 9 años. Ese mismo año ya finalizó cuarto de su categoría y siguió compitiendo con karts durante 7 años más ganando año tras año cada vez más experiencia tanto en campeonatos nacionales como internacionales. En 1998 participó en la Fórmula Chevrolet donde ese primer año ya acabó quinto y ganó el título en la siguiente temporada, ganado 3 de las 10 carreras disputadas.





Para el año 2000 cruzó el charco para participar en la Fórmula Renault de Italia donde ganó tanto el campeonato italiano como el europeo. Entonces tuvo la oportunidad de pasarse a Fórmula 3 pero optó por competir en la Fórmula 3000 europea donde no tuvo rival al ganar 6 de las 8 carreras con su equipo Draco Racing y consiguiendo así el título. Después de tal mérito el equipo Sauber puso el ojo en él y le ofreció un asiento como piloto de pruebas, cargo que ocupó durante la temporada del 2001.



Estuvo con ese equipo durante 4 temporadas, del 2001, 2002, 2004 y 2005 aunque ya en el 2002 se le contrató como piloto titular junto a Nick Heidfeld. Ese primer año, pese a tener cualidades, tuvo algunos errores que le ocasionaron salidas de pista con lo que acabó la temporada con sólo 4 puntos, logrando incluso una 5ª plaza en el GP de España en el circuito de Montmeló en Cataluña.

Su mala actuación hizo que fuera sustituido por Frenzen y él cambió su asiento titular por un asiento como piloto de pruebas en Ferrari donde obtuvo de nuevo muy buenos resultados y provocó que Sauber lo fichara de nuevo para dos temporadas más.

De este modo durante la temporada 2004 logró sumar 12 puntos y se tuvo que retirar "únicamente" de 4 carreras. Alcanzó una 5ª posición en Monza y una 4ª en Bélgica.

En 2005 los puntos totales fueron 11 y su máximo resultado fue un 4ª posición en Canadá. Se retiró de 2 pruebas y no participó en EEUU.

# GRANDES PILOTOS

Ferrari que ya lo había tenido como piloto de pruebas dos años atrás, puso su ojo sobre él aunque esta vez lo hacía con intención de ficharlo como piloto titular. De este modo fichó para el equipo italiano para la temporada 2006 sustituyendo a Rubens Barrichello.



Aquí su suerte cambió radicalmente, al principio le costó un poco adaptarse al coche, pero pronto demostró su potencial como piloto y el salto tanto a nivel de puntos como a nivel de resultados. La "lástima" fue que su actuación se veía eclipsada por Michael Schumacher con quien compartía equipo y del que tenía que hacer de escudero. Aún así logró dos victorias, una en Turquía y la otra en Brasil, además de otros 5 podios. Se trataba del segundo piloto brasileño (después de Ayrton Senna) en ganar en su propio país. Durante ese año logró también 3 poles y acabó tercero en el mundial por detrás de Fernando Alonso y Michael Schumacher, con un total de 80 puntos.





En la siguiente temporada, tuvo como compañero de equipo a Kimi Raikkonen con quien el equipo pretendía conseguir de nuevo el título, relegando de nuevo a Massa a la segunda posición. Pronto en la temporada, de hecho en la 3ª y 4ª carrera, Massa logró dos GP consecutivos, méritos que le permitían luchar por la corona de laureles. Tuvo un resto de temporada bastante regular salvo una desclasificación de Canadá, un 13º puesto en Turquía y una retirada en Italia lo que hizo que otros pilotos más regulares le adelantaran en el mundial, de este modo acabó 4º por detrás de su compañero de equipo Raikkonen al que dejó que le adelantara en la última carrera en Interlagos para que se hiciera con el título. El segundo y tercero fueron Hamilton y Alonso, respectivamente aunque todo el mundial resultó disputado.



# GRANDES PILOTOS

El Debut del brasileño en 2008 en Australia no resultó fructífero dado que se tuvo que retirar tras una carrera muy accidentada. Él salía en la cuarta posición y en la primera curva ya hizo un trompo que le hizo chocar contra el muro, pese a que pudo continuar tuvo que pasar por boxes. Una vez de nuevo en la carrera colisionó contra David Coulthard que tuvo que retirarse inmediatamente, sin embargo, Massa también pudo continuar aunque tras un par de vueltas una rotura de motor le hizo retirarse definitivamente de la carrera.

En la segunda, en Malasia logró la pole y salió por delante de Raikkonen. Estuvo liderando de forma más o menos cómoda hasta la primera parada en boxes donde el finlandés le superó. De vuelta en la carrera, en la vuelta 30 un error le hizo salir a la grava donde quedó atrapado y no pudo volver de nuevo a la pista.



En Bahrein sumó sus primeros puntos de la temporada con una victoria rotunda sobre todos los demás pilotos. Pese a no salir desde la posición asignada al piloto de la pole position, plaza que ocupó Robert Kubica, nada más empezar la carrera Massa adelantó al polaco y venció la carrera de forma cómoda.

En España salía desde la tercera posición por detrás de Raikkonen y Alonso y logró acabar segundo por detrás de su compañero de equipo. Estos puntos ya le hicieron subir hasta la 4ª posición global en el mundial.

En Turquía sumó otra victoria y en Mónaco, pese a conseguir la pole position acabó tercero después de una complicada carrera lluviosa. Una de las carreras más espectaculares de su carrera posiblemente fue Canadá donde hizo una gran remontada pese a que "sólo" se pudo quedar en la 5ª plaza.

En la siguiente carrera en Magny Cours ganó, hecho que le situó en la primera posición del campeonato, hazaña que no lograba ningún brasileño desde 1993 con Ayrton Senna, aunque la alegría duró poco ya que en Silverstone después de 5 trompos no logró puntuar y fue superado por Hamilton y Raikkonen en el mundial.

En Hockenheim acabó tercero y adelantó a Raikkonen en la tabla, sin embargo la victoria de Hamilton la alejó del liderazgo. En Hungría tras una muy buena carrera, rompió su motor a falta de sólo 3 vueltas para acabar lo que le dejó de nuevo sin puntos.

Posteriormente en Europa venció, en Spa hizo 2º por detrás de Hamilton aunque éste luego fue sancionado con lo que también representó una victoria para el brasileño. Estas dos victorias le situaban a sólo 2 puntos del líder y en la siguiente carrera en Italia esa diferencia se reducía a sólo uno.

Un fallo del equipo en el repostaje en Singapur le hizo perder muchas posiciones y la diferencia volvió a aumentar hasta los 7 puntos. En las últimas carreras de la temporada, la clasificación parecía un tira y afloja entre Massa y Hamilton hasta que ambos pilotos llegaron a Brasil con opciones de victoria. Posiblemente éste fue uno de los finales de mundial más tensos de todos. Massa ganó la carrera y con ello según el orden de pilotos resultaba poseedor del título, aunque la alegría apenas duró 15 segundos porque Hamilton adelantó a Timo Glock (o se dejó adelantar...) en la última curva lo que le daba los puntos suficientes para poder ganar el título por delante de Massa.

Esa temporada 2008 fue la que le hizo consolidarse como uno de los grandes pilotos de hoy en día y le hizo ganar el respeto del público tras haber estado muchos años a la sombra de otros pilotos y actuando de escudero de ellos.





El brasileño pensaba que 2009 sería su año tras su buena actuación en la temporada anterior, pero la temporada arrancó bastante mal por problemas técnicos. En la primera se tuvo que retirar por un problema hidráulico, en Sepang por suspensión de la carrera, en Shanghái por un problema eléctrico y finalmente en Sakhir después de algunos choques.

También un error del equipo de nuevo en el repostaje en Cataluña le hizo acabar fuera del podio. Las siguientes carreras, fueron algo mejor, acabó 4º en Mónaco, 6º en Estambul, 4º en Silverstone y 3º en Alemania, sin embargo quedaba muchísimo camino aún por hacer si quería conseguir algo durante la temporada, aunque la mala suerte se cruzó en su camino.

En el GP de Hungría, en la segunda ronda de clasificación, Barrichello rompió su amortiguación y una de las piezas salió despedida e impactó a Massa en la cabeza lo que le hizo perder el conocimiento y en consecuencia estrellarse contra el muro de protección. Inmediatamente el piloto fue trasladado en helicóptero al hospital AEK de Budapest donde se confirmó que tenía un corte en la cabeza y una conmoción cerebral por lo que tuvo que ser operado. Su recuperación fue rápida y exitosa aunque después de tal accidente se notó como su rendimiento bajó. Schumacher fue el designado para sustituirle en las siguientes carreras pero el alemán también había sufrido un accidente compitiendo con superbikes y tampoco pudo llevar a cabo tal labor, por tanto fue Luca Badoer el piloto encargado de ocupar el asiento del Ferrari en el GP de Europa y posteriormente tal empresa fue para Giancarlo Fisichella. Por su parte, Massa no volvió a competir en F1 hasta la temporada 2010.





El inicio de la temporada 2010 fue muy prometedor tanto para el piloto como para la marca ya que hicieron doblete en Sakhir con Alonso, quedando el piloto español primero. En Melbourne Massa también se subió a la tercera posición del podio y en Malasia pese a acabar 7º, tras habiendo salido último en la parrilla se consiguió colocar como líder del mundial, alegría que sólo le duró una carrera debido a su 9ª posición en China.



La temporada europea estuvo llena de complicaciones para el brasileño aunque poco a poco iba sumando algunos puntos adicionales. Espectaculares fueron las remontadas que hizo durante muchas de esas carreras donde empezaba muy atrás en la parrilla y conseguía arañar puntos en la clasificación al final de la carrera.

Massa acabó la temporada 2010 sin ninguna victoria pero con 5 podios. Fue una temporada muy difícil y acusaba esos resultados en parte al comportamiento de los neumáticos.



La temporada 2011 fue aún peor, ya que sólo logró dos quintas posiciones y no logró subir ninguna vez al podio. No había tenido unos resultados tan bajos desde 2005 cuando aún iba con el equipo Sauber.

Tras estos dos años, el año 2012 se presentaba como un año crucial ya que su futuro en la marca se ponía en entredicho. Eso hizo que se especulara mucho sobre su posible sustituto, sobretodo viendo el bajo rendimiento

# GRANDES PILOTOS

que ofrecía el F2012 que no logró puntuar hasta la 4ª carrera del campeonato en Baréin.

Sin embargo a partir de Mónaco el brasileño fue mejorando. En Silverstone logró una 4ª posición, resulta 5º en Bélgica, 4º en Italia, 2º en Suzuka y habría subido de nuevo al podio en Corea si no hubiera sido por órdenes de equipo que le impidieron adelantar a su compañero Alonso al igual que sucedió en Interlagos ante su afición y donde “sólo” pudo subir al tercer escalón del podio.

Tal el buen final de temporada 2012 empezó 2013 muy enérgico logrando una 4ª posición en Australia que posiblemente hubiera podido ser mejor si se hubiera seguido otra estrategia de carrera. Tras un buen inicio en China donde empezó liderando, una bajada de rendimiento de su coche y de nuevo una mala estrategia de la marca lo relegaron a la 6ª posición. En España logró su primer podio tras una gran carrera donde consiguió remontar 6 posiciones. En las posteriores carreras, la mala suerte y varios fallos mecánicos no le permitieron lograr mejores resultados, lo que hizo que al final acabara 8º la temporada.



Texto: Josep Oliver, Fotos: wikipedia, taringa...

MÁS QUE UN H

**Aloy**  
shop.com

## Los artcar de BMW

En 1975 BMW y por iniciativa del piloto francés Hervé Poulain inició un proyecto de decoración de sus vehículos realizado por importantes artistas de la época. Así nacían los Art Car de BMW. Esta serie se inició con el artista Alexander Calder que realizó una decoración exclusiva del BMW 3.0 CSL de Hervé; y que el piloto galo presentaría en las 24 horas de Le Mans.

A día de hoy, son 17 los BMW de la serie Art Car.

El primer art car BMW, decorado por Alexander Calder



Alexander Calder, Art Car, 1975  
BMW 3.0 CSL  
BMW AG Alle Rechte frei RE. 96. ART. 1110

### Los art car BMW 1 a 1



BMW art car  
Alexander Calder 1975

# LOS ART CAR DE BMW

BMW art car - Frank Stella 1976



ROAD CONTEMPORAR T MUSEUM

BMW art cars - Roy Lichtenstein 1977



BMW art car  
Andy Warhol 1979



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

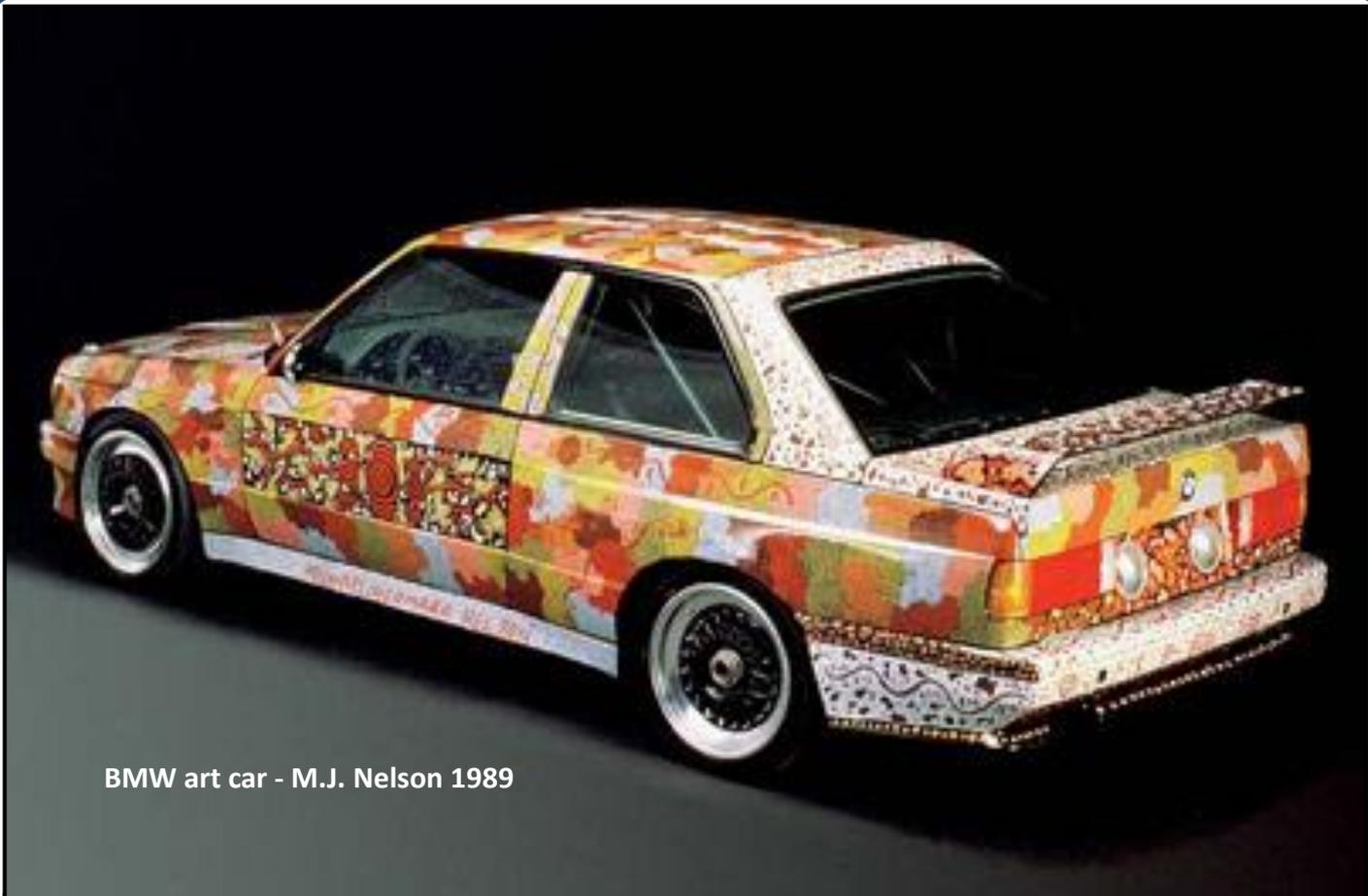


BMW art car - Ernst Fuchs 1982



BMW art car - R. Rauschenberg 1986

# LOS ART CAR DE BMW



BMW art car - M.J. Nelson 1989



BMW art car  
Ken Done 1989



BMW art car - Matazo Kayama 1990



BMW art car - Cesar Manrique 1990

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



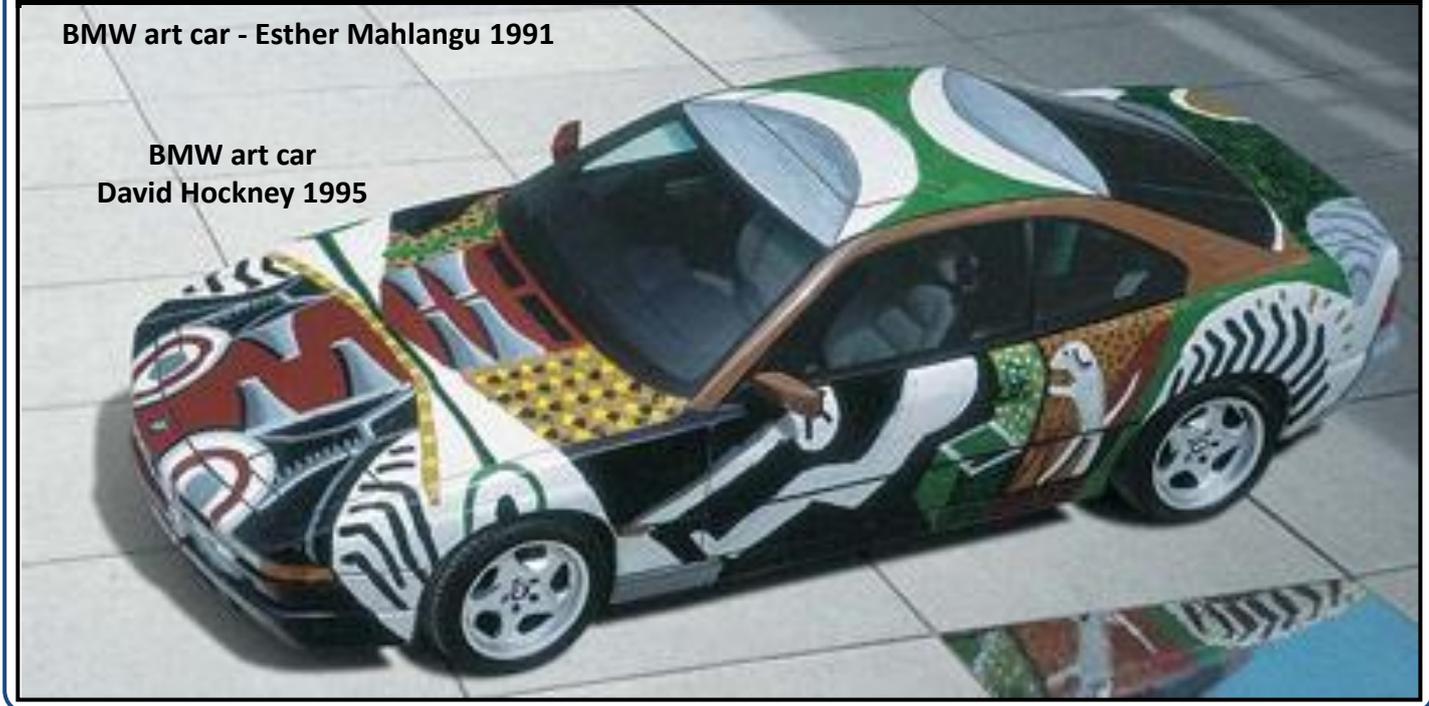
BMW art car  
A.R. Penck 1991



BMW art car - Esther Mahlangu 1991



BMW art car - Sandro Chia 1992

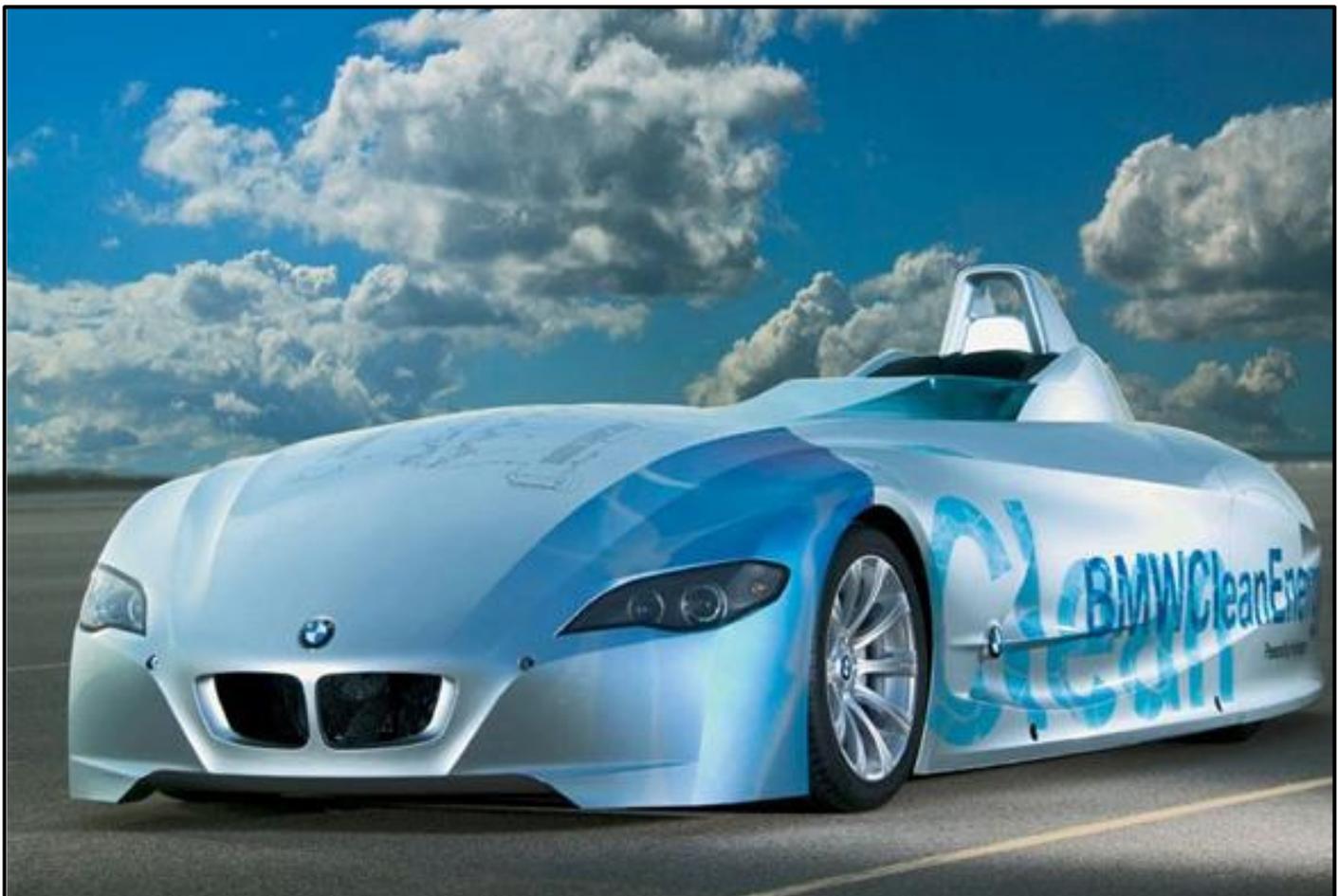


BMW art car  
David Hockney 1995

# LOS ART CAR DE BMW



BMW art car - Jenny Holzer 1999



BMW art car - Olafur Eliasson 2007

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



BMW art car - Robin Rhode 2009



BMW art car  
Jeff Koons 2010

## Los art car en slot

Una colección de coches tan bella, no podía dejar de tener sus homónimos en slot.

Fue a finales de 2005, cuando Fly lanzó al mercado algunas de las decoraciones de los art car en versión 1/32 ; todas ellas edición especial con caja de cartón. No cabe decir que hoy en día son unos modelos muy codiciados por los coleccionistas.

# LOS ART CAR DE BMW



BMW CSL - 1º Art Car. Ref. 96048

Nacido en 1898 en Filadelfia, el legendario artista americano Alexander Calder comenzó su carrera como ingeniero. Pero el arte pronto se impuso sobre la ingeniería (el padre y el abuelo de Calder fueron ambos escultores). A los 28 años, Calder se trasladó a París, donde entró en contacto con la escena avant-garde. Atraído por el arte y la tecnología, desarrolló un estilo únicamente individual de escultura. Sus piezas a menudo a gran escala tienen un efecto de flotación, caprichoso y están pintadas en colores primarios alegres. A

menudo, esculturas móviles, combinan el amor de Calder del arte con sus conocimientos de ingeniería. Sus más famosas obras de arte abstracto titulado "Los móviles" eran vistas como las esculturas más innovadoras del siglo 20.



BMW CSL - 2º Art Car Ref. 9605

Stella comenzó a estudiar arte a la tierna edad de catorce años. Sus obras más proclamados "Pinturas transitorias" y "Pinturas Negras", fueron producidos en el estudio de arte de Nueva York de Stella. Una exposición de la obra de Stella se celebró en el Museo de Arte Moderno, a partir de 1959 Durante este período creativo, la influencia de los expresionistas abstractos es inconfundible. Durante las siguientes dos décadas, Stella exhibió en

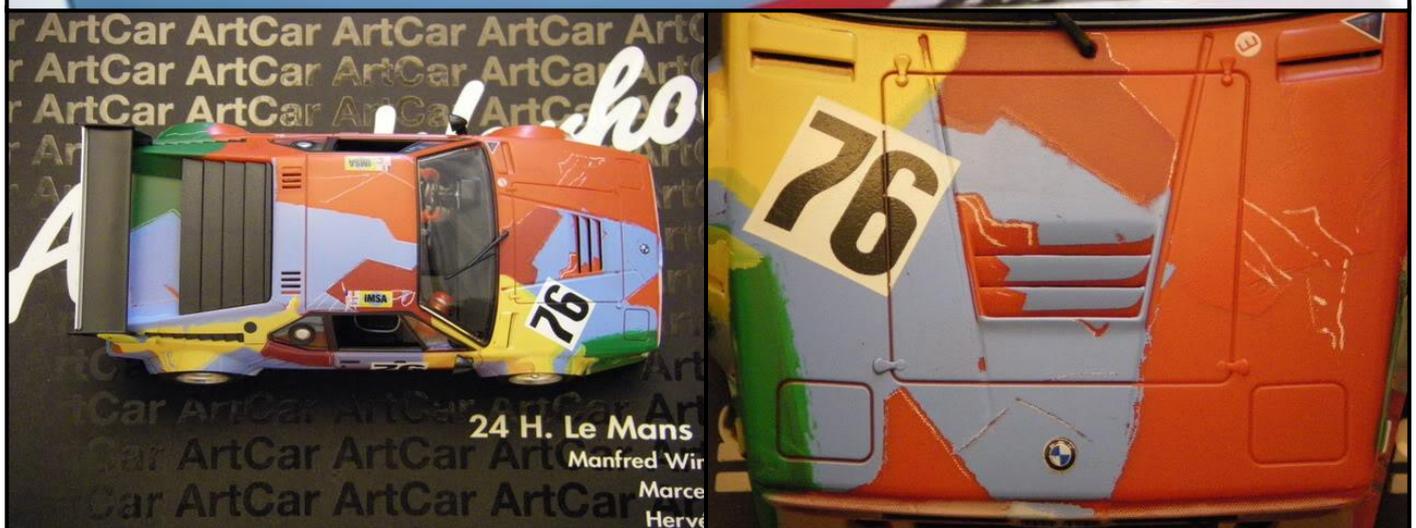
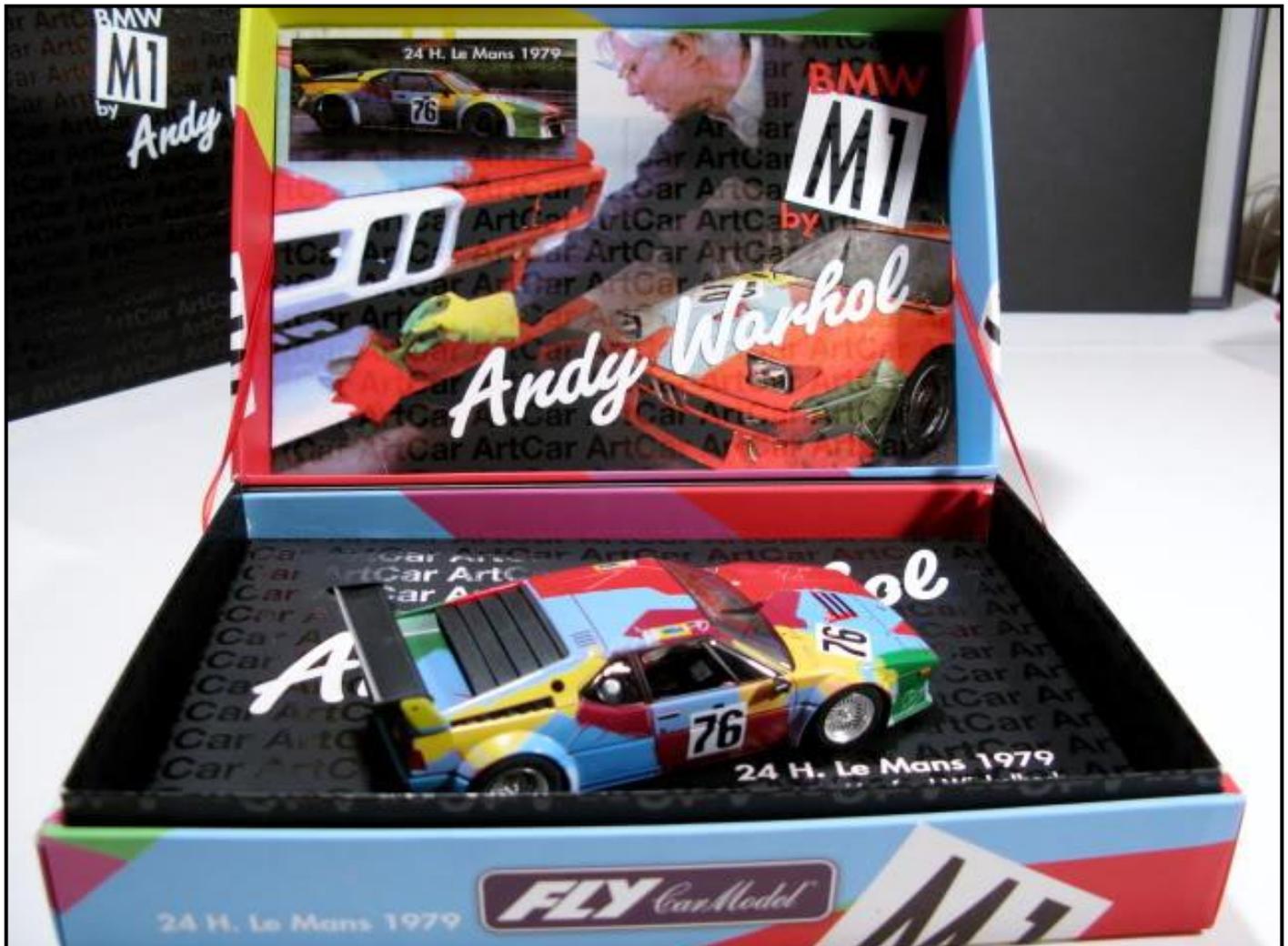
todo el mundo, sin dejar de trabajar como profesor.

Nacido en 1936 en Malden, Massachusetts, Frank Stella comenzó a estudiar arte cuando tenía sólo 14 fue y se fue a estudiar la historia de Princeton. Después de graduarse, estableció un estudio en Nueva York en el que creó gran parte de su obra más aclamada - las "Pinturas transitorias" y las "Pinturas Negras". Tenía su obra expuesta en el Museo de Arte Moderno ya en 1959 Durante este período creativo, los expresionistas abstractos en gran medida influyó en él.

Las pinturas de arte pop en gran escala se produjo en la década de 1960 se convirtió en una parte fundamental de la historia del arte estadounidense. Entre 1960 y 1980, Stella exhibió en todo el mundo, sin dejar de trabajar como profesor.

de 1978 a 1980, una exposición itinerante en los EE.UU. mostró una retrospectiva de su obra. "Post abstractionistas" pinturas de arte pop de Stella a gran escala están incrustadas en la historia del arte .

## BMW M1. Tercer Art Car. E1301 BMW M1 #76 "Andy Warhol Art Car". Le Mans 1979



En 1979, Andy Warhol pintó el cuarto Art Car, un BMW M1. A diferencia de sus antecesores, Warhol pintó el coche personalmente, brocha en mano, y empleando tan solo 23 minutos. Su idea al decorar el coche era reflejar la velocidad: Warhol decía que los colores del coche durante la carrera se difuminan y eso quería plasmar.

Este M1 participó en las 24 horas de Le Mans de ese año pilotado por Manfred Winkelhock, Hervé Poulain y Marcel Mignot, obteniendo un sexto puesto en la general y clasificando segundo en su categoría.

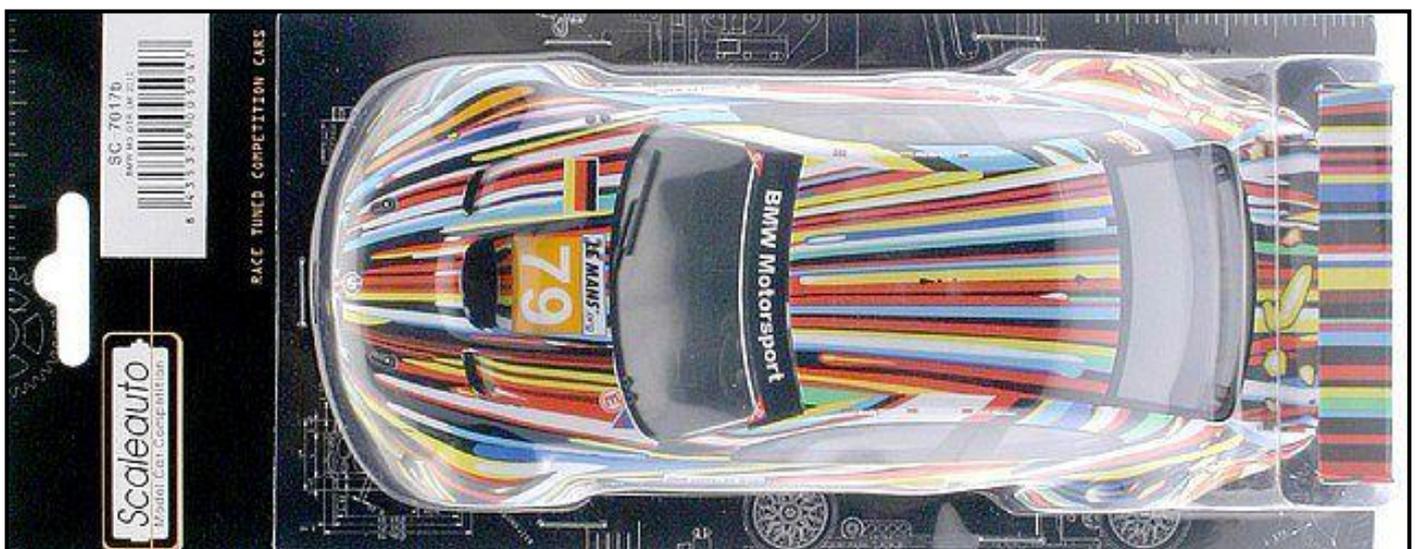
# LOS ART CAR DE BMW

BMW M3 - EL 4º Art Car de FLY (y último de la serie antes del cierre de la empresa)  
Ref. 99022



Por un lado, se trataba de expresar algo de la fascinación, que este vehículo de altas prestaciones a cabo por él. Por otro, que tenía que ser típicamente australiano y reflejar la vitalidad de su continente de origen. Hecho lo tanto decidió ir por los colores exóticos y loros de pintura y peces loro. Los animales que en sus ojos particularmente comparten dos características con el BMW M3: la belleza y la velocidad. El resultado es tan atractivo como original: simboliza de Hecho Art Car tanto inmenso dinamismo y misterioso exotismo al mismo tiempo. Ken Done Ken Done, AM (nacido el 29 de junio 1940) es un artista australiano probablemente mejor conocido por su trabajo de diseño; sus simples imágenes , de colores brillantes de puntos de referencia de Australia han adornado una gama muy popular de ropa y artículos para el hogar se vende bajo el salvado "Done Diseño"

BMW M3 GTR de Scaleauto, en versión Art Car



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Se trata de la reproducción que BMW encargó al artista Jeff Koons para su participación en las 24 horas de Le Mans de 2010. Dos unidades idénticas fueron inscritas en la célebre carrera francesa, pilotadas por los pilotos del WTCC Andy Priaulx, Dirk Müller y Dirk Werner (dorsal N°79) y por Jörg Müller, Augusto Farfus y Uwe Alzen (dorsal N°78).

En abril de 2010 Mario Theisen, director deportivo de BMW las presentó en el Centre Pompidou de Paris, el mismo escenario donde años antes se habían dado a conocer otros componentes de la serie Art Cars de BMW.

Jeff Koons es un polémico artista estadounidense que destaca por su uso del kitsch, una de cuyas obras, *Puppy*, está expuesta frente al museo Guggenheim de Bilbao. Conocido también por su boda con la pornodiputada italiana Illona Staller, más conocida como Cicciolina (de la que está divorciado en la actualidad), Koons se convierte así en el artista número 17 que plasma sus creaciones sobre la carrocería de un BMW. Le precedieron nombres tan ilustres como Roy Liechtenstein, Andy Warhol, Ken Done o el español César Manrique.

De esta espectacular carrocería se ha fabricado una serie limitada de 1000 unidades, que se vende exclusivamente como repuesto, no como coche completo. La decoración está realizada mediante calcas al agua específicas con 26 planchas de colores.

Una obra de arte a 1/24 que no debe faltar en la vitrina de ningún coleccionista.

## Ninco BMW V12 LMR ref. 50262

Finalmente Ninco también ha reproducido algunos Art Car, entre ellos uno de los BMW aquí explicados, el V12 LMR que participó en el Le Mans. Decorado por el artista Jenny Holzer en 1999, un artista conceptual americano nacido en 1950 en Ohio. Las letras hechas de color metálico y delimitadas con una línea fosforescente dan al texto un efecto luminoso mágico. La traducción del texto: *Protégeme de lo que deseo* evoca la idea de que una máquina o una ambición puede ser tan compleja que puede no responder ante el peligro como el hecho de arriesgar para ganar Le Mans



**Texto:** Juan Antonio Fernández Vila

**Fotos:** Propias, BMW World, foro pasión slot, slot evolution



330 m2 dedicados al scalextric

Tienda: amplio surtido de coches y recambios; asesoramiento personalizado; somos especialistas en scalextric.

Club: 5 tramos de rally, tramos de raid y pista de velocidad de seis carriles de 42 metros de recorrido.



# TIENDA CLUB DE SCALEXTRIC

C/Mossen Jaume Pons, 5 Son Sardina,  
Palma de Mallorca

Tel.: 971-435116 [www.lapicashop.com](http://www.lapicashop.com),

siguenos en <https://www.facebook.com/LaPicaShop>

mail: [info@lapicashop.com](mailto:info@lapicashop.com)



# ALPINE RENAULT 2000 T

## *Alpine Renault 2000 T*

Alpine fue en sus comienzos una pequeña empresa gala dedicada a la construcción de deportivos con motor Renault. Sus coches compitieron en diversas categorías ( rally, Formula 2 , Fórmula 3 y las duras pruebas de resistencia) .

En 1975 la empresa forma a pasar parte del grupo Renault y se dedicó exclusivamente a los vehículos Sport. La marca ya tenía solera puesto que venía de ganar, en 1973 , el campeonato del mundo de rallyes con el Alpine A-110.



La racha continuó y en 1978 ganó la mítica 24 horas de Le Mans con el Alpine Renault A-442



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Otra de las evoluciones del Alpine fue el A 441



El A 441, un Sport Prototipo del Grupo 5, montaba un motor Renault-Gordini V6 de 2,0 litros, que unido a su diseño aerodinámico le hacía correr clavado a la pista

A modo de resumen creo que la vida activa de los Alpine Sport los podríamos resumir así:

**A441:** V6 Atmosférico de 2l. Carrocería corta

**A441/B:** reposicionamiento de algunos elementos estructurales y tomas dinámicas. Carrocería corta

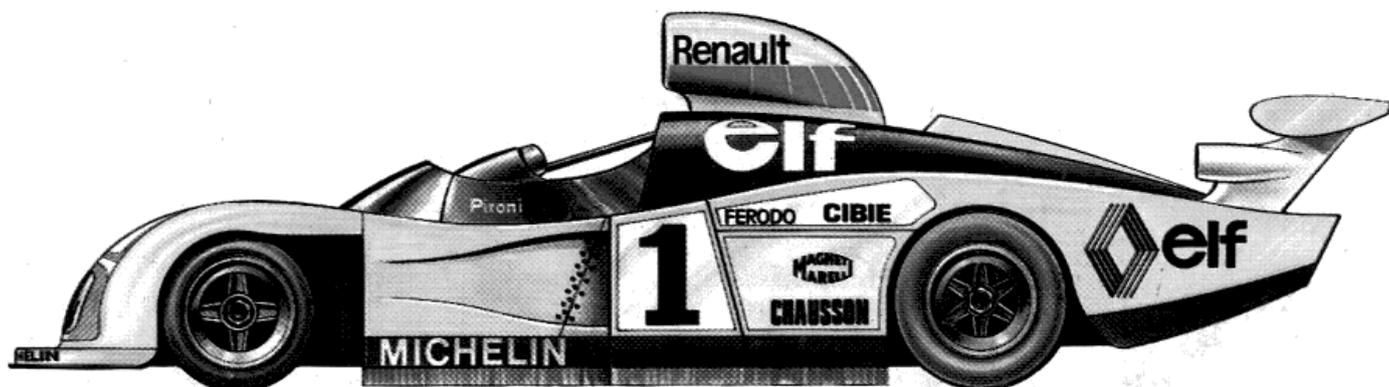


**A442:** V6 turbo de 2l. Toma dinámica saliendo casi vertical y hacia delante. Carrocería corta



# ALPINE RENAULT 2000 T

A442/B: Mismo motor, toma dinámica nueva, más grande, capó trasero corto o largo en función de la carrera.



A442/3: Idéntico al anterior de carrocería larga, pero con una cúpula de plexiglas cubriendo el habitáculo



A443: V6 turbo de 2,2l, carrocería larga y corta, casi idéntica a los 442. Toma dinámica ligeramente modificada.

Luego hay variantes de una carrera a otra, ya que a veces intercambiaban piezas de carrocería entre los modelos.

## Alpine A 441 en Slot

En 1976 Scalextric Exin lanzó una única novedad, el A 441, que se denominó Alpine Renault 2000 Turbo (2000 por los cv del motor que montaba el modelo 1/1). Se comercializó en 4 colores: blanco, azul, verde y amarillo.

Con el paso del tiempo se demostró que el Alpine 2000 T fue uno de los coches más detallados y fieles al modelo real, de cuantos realizó Exín.

Los 4 modelos estaban decorados con calcas (algo habitual en esa época); y presentaban el logo de la marca y el principal patrocinador: Elf.

El 5 modelo de la gama llegó en el año 1980, cuando el banco Occidental obsequió a sus clientes distinguidos con una versión naranja del Alpine y con una decoración exclusiva.



Como curiosidad, alguna de la publicidad que se presentó para anunciar el modelo del banco Occidental, mostraba un coche diferente al que al final vio la luz.

Tuvieron que pasar varias décadas hasta que la sexta decoración del Alpine llegase a nuestras pistas.

Allá por el 2005 Altaya y Planeta directo presentaron la colección Leyendas de Circuito, en la cual se incluía una vistosa decoración (en azul eléctrico) del modelo. Todo un acierto que nos ilusionó a todos.



# ALPINE RENAULT 2000 T

La sexta decoración, llegó de la mano directa de Tecnitoy's que presentó su modelo anual de la Serie Vintage (2011) , una reedición del mítico Banco Occidental.



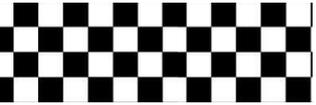
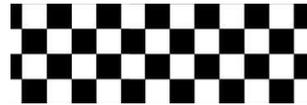
Se a cual sea su decoración, y se mire como se mire ; el Alpine 2000 T es un bello coche, que seguro se merece este primer puesto en el debut de esta serie de artículos dedicados a los Grandes Clásicos.

¡Buen slot!

Texto y fotos: Juan Antonio Fernández Vila

**FORMULA SLOT**

MÁS QUE UN HI

 *Nissan R390 Slot.it* 

Bienvenidos a todos, de nuevo, a vuestra sección "A prueba". Para este número vamos a contar con todo un pura sangre. Una de las sensaciones más gratificantes como aficionado al slot es cuando nada más sacar un coche de la caja lo ponemos a rodar y todo sale a pedir de boca. Pero, no adelantemos acontecimientos...

Este número lo dedicaremos al Nissan R390 GT1 de Slot.It. El Nissan R390 GT1 fue diseñado para incorporarse paulatinamente y de la mejor forma posible a las carreras de las 24h de Le Mans para el bienio 1997 y 1998. Fue construido para la categoría de Gran Turismo, para competir en dicha categoría era necesario que se construyeran unidades de carreteras. Así, el R390 fue construido originalmente como coche de producción, y posteriormente se desarrolló como coche de carreras. Como dato anecdótico os diré solo se construyeron dos coches, uno se vendió en una subasta y el otro se guarda en las instalaciones de Zama de Nissan. Nismo empezó a desarrollar el R390 GT1 como sucesor del R380. El coche de carretera fue durante un corto espacio de tiempo el coche más rápido con 354 Km/h ya que pronto llegó el McLaren F1 que consiguió los 386 Km/h.



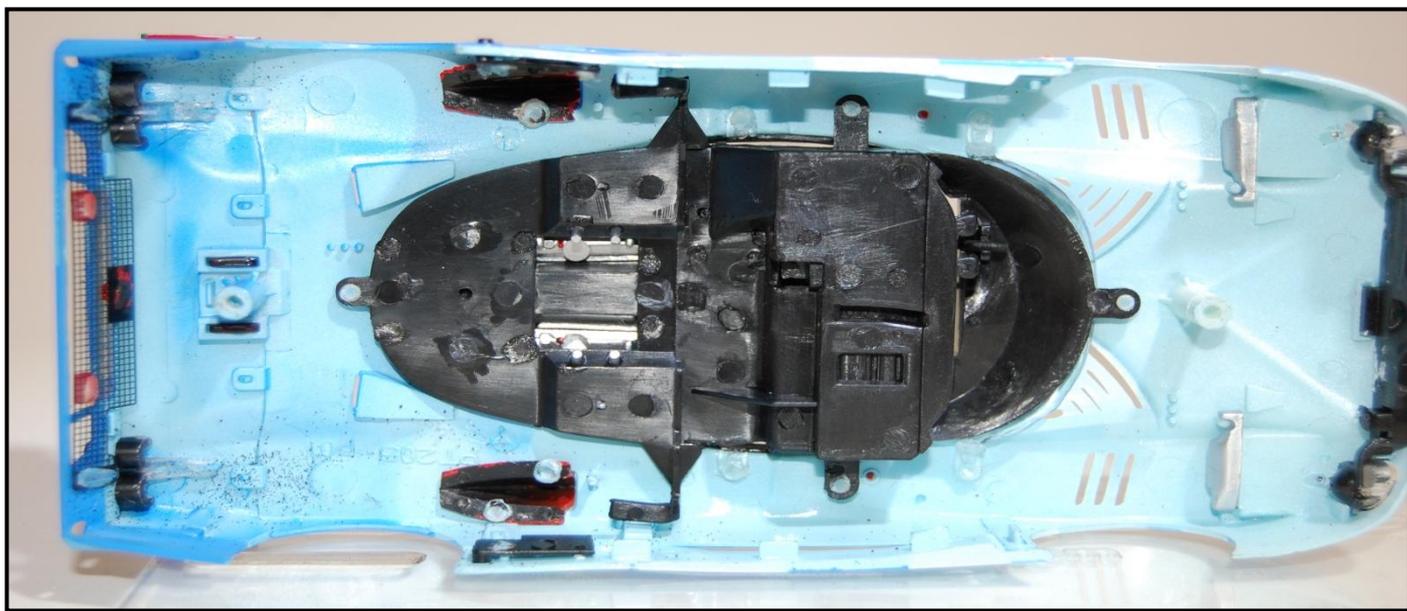
A nivel estético el coche es un fiel reflejo del coche utilizado por J. Lammer, E. Comas y A.Montermini. La verdad es que estéticamente es un coche muy bien acabado. El nivel de detalle es excepcional (tubos de escape, motor,...)



# A PRUEBA



Todo este nivel de detalle tiene un inconveniente y es el elevado peso que tiene la carrocería. El peso de la carrocería de este Nissan R390 es de 22,9 gr, la diferencia con otros modelos similares de la misma marca es casi abismal. Por ejemplo el Porsche 911 GT1 tiene un peso de 16,8 gr, es decir más de 6 gr de diferencia. Si miramos el peso total el Nissan R390 tiene un peso total de 84,5 gr mientras que el Lancia C2 pesa 68,5 gramos o el Porsche 962 C HK del mismo fabricante italiano pesa 66,7 gr, estamos hablando de casi 20 gr, en slot esto es un mundo y muchas décimas perdidas por vuelta. Aquí tenéis una foto del cockpit para que veáis el tamaño del mismo.

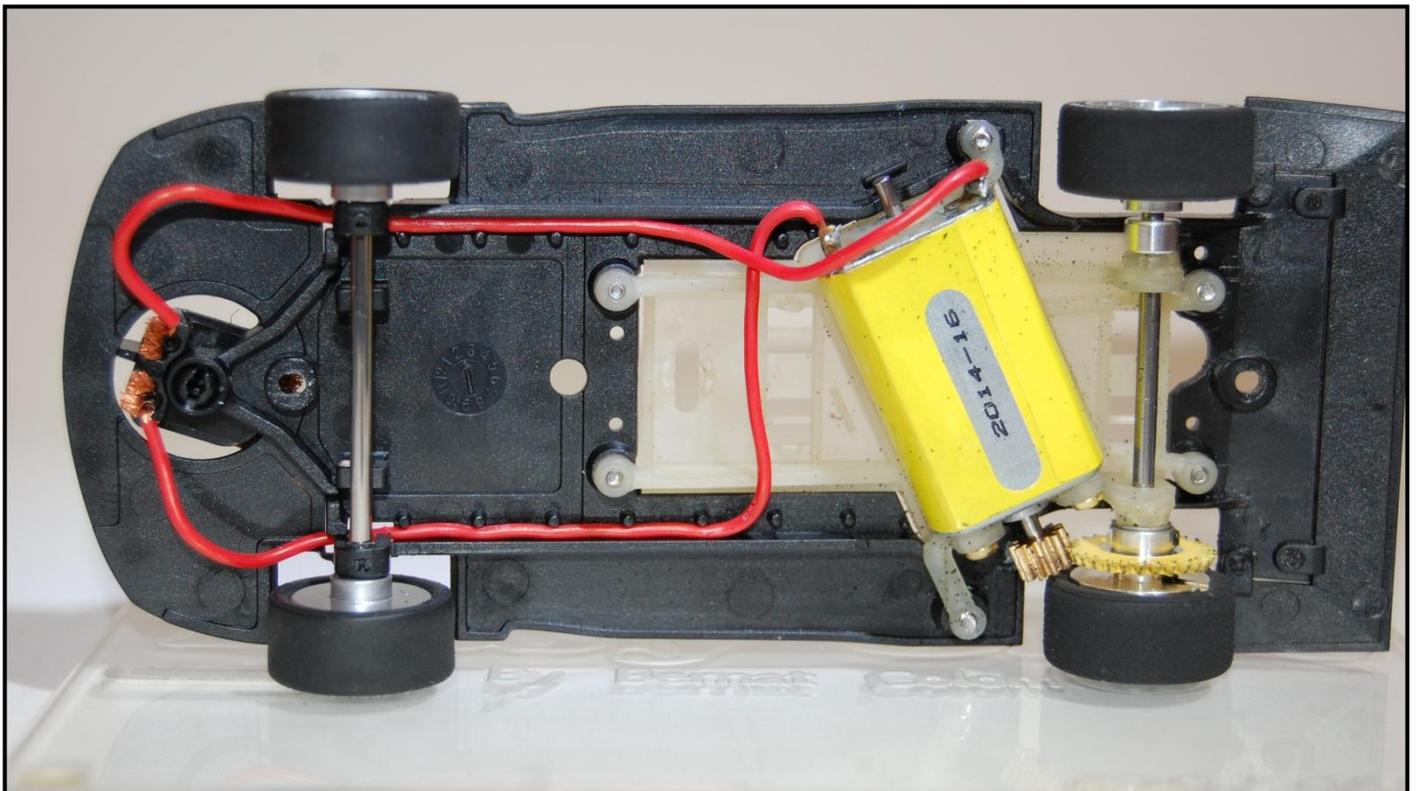


Todo esto se puede solventar sin ningún tipo de problema con el cockpit de lexan que la propia marca comercializa.

Una vez introducidos de lleno en temas más técnicos vamos a ver que esconde debajo la carrocería. A primera vista ninguna novedad, un motor Flat en disposición Anglewinder, ejes calibrados y llantas de 17,3 de Aluminio detrás y plástico delante.

Eje delantero regulable en altura. Una guía adelantada que siempre genera buenos resultados

en pista y por último una corona de 28 dientes y un piñón de 11 dientes. Y por último el chasis es el EVO6.



Lo dicho, ninguna novedad. Ahora bien, ¿para qué vamos a cambiar algo que funciona? Pues bien, al parecer Slot.it lo ha vuelto a hacer y ha conseguido mejorar el excelente rendimiento de este coche. Poniendo a la venta el Chasis Nissan R390 GT1 Reload EVO.6 v2. Este chasis se vende por separado, y si los foros especializados no me engañan el Nissan R390 cola larga Le Mans 1998 ya lo trae de serie. Según se comenta en muchos foros este chasis mejorar sustancialmente el rendimiento del coche.



# A PRUEBA

La prueba dinámica, simplemente, fantástica. Sin necesidad de mirar los cronos, el coche no requiere de ningún cambio ni modificación y eso es de agradecer. Eso es lo que particularmente me gusta, por supuesto que el coche es mejorable, pero sin hacerle nada te permite disfrutar de una larga tanda sin necesidad de tener que ir a buscar el coche constantemente fuera de la pista o teniendo que realizar infinidad de ajustes para que el rendimiento sea aceptable.



Analicemos con más detalle en que consistió la prueba. En una primera tanda empezamos a rodar y sin dar muchas vueltas llegamos a 13,60. Mi sensación inicial fue que no estaba consiguiendo muy buenos tiempos, aunque si miramos el listado de los coches probados hasta la fecha se coloca en una meritoria tercera plaza. El comportamiento dinámico es excepcional, no realiza ninguna derrapada involuntaria, no desliza, no se sale del carril. ¡¡¡Espectacular!!! y eso con casi 20 gramos más de peso. El rendimiento de los neumáticos fue aceptable, cosa que también me sorprendió.

Una vez acabada esta primera tanda, realizo un cambio de neumáticos en el tren delantero los neumáticos elegidos son unos de perfil bajo y grip 0. El rendimiento del coche mejora sustancialmente, haciéndolo

más seguro y permitiendo mayor velocidad en curvas y una conducción más agresiva. Las mejoras en tiempos no se hacen esperar, empiezan a bajar gradualmente los tiempos: 13,50s, 13,47s, hasta llegar a un meritorio 13,44 segundos. Es el mejor de los tiempos realizados en esta prueba. El Nissan R390 se convierte en el Mejor Coche de esta sección.



En una tercera tanda intentamos mejorar limpiando neumáticos y aflojando sensiblemente los tornillos de la cuna para mejorar la basculación. Pero, lamentablemente no conseguimos mejorar ningún crono.

Me gustaría ser sincero con todos vosotros, como sabéis la práctica hace milagros, y si es cierto que durante esto últimos meses he entrenado bastante. Los tiempos con mis coches han mejorado sustancialmente, no solo por las mejoras y la puesta a punto de mi garaje sino también por la mejora en mi pilotaje. Lo que os quiero decir con esto es que alguna décima podría mejorar sobre los tiempos de algunos de los modelos probados anteriormente. Aunque la diferencia no sería muy grande. Os animo a todos a entrenar más y a compartir conocimientos con vuestros compañeros de club de forma recíproca, por mi experiencia os puedo garantizar que los resultados son mejores en un club que comparte conocimientos que en otros en los que se guardan los ases bajo la manga. De esta forma conseguiremos tener entre todos mejores clubs y más oportunidades de diversión. Os emplazo al próximo número de esta apasionante sección, esperando que hayáis disfrutado de este artículo.

Para que podáis hacer una comparativa de tiempos de los coches probados, adjuntamos una tabla con los resultados obtenidos hasta el momento con todos los coches de esta sección

Posición	Coche	Marca	Tiempo
1	Nissan R390 GT1	Slot.it	13,44
2	Aston Martin Vantage GT3	NSR	13,66
3	F1	Ninco	13,89
4	BMW Z4	Scaleauto	14,36
5	BMW M1	Sideways	14,45
6	Aston Martin DBR9	Black Arrow	14,89
7	BMW M1 Emka	Scaleauto	15,00
8	De Tomaso Pantera	MSC	15,77





## LOS NUEVOS COCHES DE SCALEXTRIC

Scalextric presenta las reproducciones del **Renault 4L “Dakar”**, Mercedes AMG C-Coupé DTM “Juncadella”, BMW M3 GT2 “Crowne Plaza”, Audi A5 DTM “Ekström” Y Audi A5 DTM “Rockenfeller”

Ya están preparados para deslizarse por los circuitos de Scalextric: desde el intrépido cuatro latas que sorprendió en el rally Dakar, pasando por los Audi A5 que triunfan en el DTM o el potente BMW M3, hasta el Mercedes de uno de los pilotos españoles más prometedores, Dani Juncadella. Estos son los nuevos modelos que presenta **Scalextric**.



### Renault 4L “Dakar”

¿Quién se atrevería a cruzar el Sahara en un “cuatro latas” a todo gas? Los hermanos Claude y Bernard Marreau lo hicieron, y superaron a enormes y pesados todoterreno de manera brillante. El segundo puesto que el Renault 4L alcanzó en la carrera de 1979 y el tercero al año siguiente demuestran que este mítico coche también era competitivo en el Dakar gracias a su transmisión 4x4, las nuevas suspensiones, el chasis reforzado y un motor de 130 CV. El Renault 4L “Dakar” está disponible para el sistema original de **Scalextric**. Dispone de luces de alta intensidad con efecto xenón, guía ARS con suspensión, chasis detallado e imán extraíble y regulable.

### Mercedes AMG C-Coupé DTM “Juncadella”

Dani Juncadella es una de las más firmes promesas del automovilismo español. A sus 23 años, el barcelonés acumula una dilatada experiencia en competiciones como la Fórmula BMW o la F3 Euroseries, de la que fue campeón en 2012. También ha conducido un Ferrari de F1 y actualmente es piloto reserva del equipo de F1 Force India. El equipo Mücke Motorsport de la DTM, que en su día contó con Sebastian Vettel, le confió el bólido que reproducimos, el Mercedes AMG C-Coupé patrocinado por Stern. El Mercedes AMG C-Coupé DTM “Juncadella” está disponible para el sistema original de **Scalextric**. Dispone de luces de alta intensidad con efecto xenón, guía ARS con suspensión, chasis basculante e imán extraíble y regulable.

### BMW M3 GT2 “Crowne Plaza”

A lo largo de los años, y triunfo tras triunfo, la división de competición de BMW ha conseguido un prestigio difícil de igualar para sus adversarios. El M3 del Team Schnitzer Motorsport que reproducimos se impuso en el campeonato VLN de 2010. Al volante se encontraban los alemanes Jorg Müller y Uwe Alzen, el brasileño Augusto Farfus y el portugués Pedro Lamy, expiloto de F1 y leyenda en su país. El BMW M3 GT2 “Crowne Plaza” está disponible para el sistema original de **Scalextric**. Dispone de luces de alta intensidad con efecto xenón, guía ARS con suspensión, chasis detallado e imán extraíble y regulable.

### Audi A5 DTM “Ekström”

El sueco Mattias Ekström, doble ganador del campeonato alemán de turismos (DTM), no se anda por las ramas. Su lema, “juega duro o vete a casa”, define a la perfección la carrera profesional de este piloto, uno de los más ambiciosos y rápidos del mundo. Gracias a su calidad y prestigio, en 2012 se le confió el Audi A5 DTM con decoración Red Bull y destacó con podios en Hockenheim, Zandvoort y Cheste. El Audi A5 DTM “Ekström” está disponible para el sistema original de **Scalextric**. Dispone de luces de alta intensidad con efecto xenón, guía ARS con suspensión, chasis basculante e imán extraíble y regulable.

### Audi A5 DTM “Rockenfeller”

Mike “Rocky” Rockenfeller, uno de los pilotos más carismáticos del momento, se coronó campeón del exigente DTM en 2013. Su carrera en esta competición está estrechamente vinculada a Audi, marca con la que colabora desde 2007. En 2012 pilotó el vehículo que reproducimos: el Audi A5 personalizado con los colores de Schaeffer y que consiguió podios en Brands Hatch y Zandvoort. El Audi A5 DTM “Rockenfeller” está disponible para el sistema original de **Scalextric**. Dispone de luces de alta intensidad con efecto xenón, guía ARS con suspensión, chasis basculante e imán extraíble y regulable.

## Novedades



Volkswagen Golf GTI Gulf – Spirit. Exclusivo para el mercado español, limitado a 100 ud. Colecciolandia  
 Ref. 701508DC  
 PVP recomendado: 55€



Renault 4L 1979 Dakar – Scalextric (Más Slot)  
 Ref.  
 PVP recomendado: 39.95€



Alfa Romeo 8C 2900B – Modelant  
 Ref. M-02  
 PVP recomendado: 149.95€



Saleen S7-R Le Mans 2010 – Arrow Slot  
 Ref. 1001D  
 PVP recomendado: 54.95€



DeTomaso Pantera – MSC  
 Ref. 6040  
 PVP recomendado: 52.95€

# NOVEDADES



Abarth 500 Asseto Corse – NSR  
Ref. 1119. PVP recomendado: 49.95€



Abarth 500 Asseto Corse – NSR  
Ref. 1182. PVP recomendado: 62.95€



Mosler MT900 Castrol Racing – NSR  
Ref. 1184. PVP recomendado: 64.95€



Aston Martin Vantage GT3 Adac GT – NSR  
Ref. 1180. PVP recomendado: 64.95€



Aston Martin Vantage GT3 – NSR  
Ref. 1167. PVP recomendado: 59.95€



VW Käfer Group 5 – Carrera  
Ref. 27470. PVP recomendado: 29.95€



Chevrolet Corvette C6R – Carrera  
Ref. 27456. PVP recomendado: 29.95€



BMW Z4 GT3 – Carrera  
Ref. 27468. PVP recomendado: 29.95€

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

## Sorteo

La respuesta a la pregunta del mes anterior: ¿De que nacionalidad es la piloto Jutta Kleinschmidt? Era bastante sencilla y como muchos habéis dicho, el país que la vio nacer y crecer fue Alemania. Así que enhorabuena **David González** puesto que has sido el afortunado ganador del BMW que teníamos para el sorteo. Haznos llegar tu dirección y te mandaremos el coche para que lo puedas añadir a tu colección.



Y ya sin retrasarlo más, para este nuevo sorteo tenemos una auténtica belleza clásica para vosotros, un Ferrari 250 LM del fabricante Flyslot. ¿Cómo conseguirlo? Muy fácil, responded a la pregunta...

## ¿En que escudería ha compartido titularidad Felipe Massa con Nick Heidfeld?



Como ya sabéis, podéis mandar vuestras respuestas, sugerencias, comentarios... a las direcciones de correo habituales de la revista: [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o a [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) aunque recordad que tenéis otros canales como un mensaje a través de la página de Facebook para hacernos llegar cualquier comentario.

Os deseamos a todos mucha suerte y esperamos poder seguir creciendo a vuestro lado y ofreciándoos cada día mejores y más amplios contenidos.

**¡Mucha suerte!**

Como siempre, agradecemos a Aloyshop la cesión del modelo.

