

SLOT

Mayo 2012

nº



SUBARU IMPREZA DE MSC
COLIN MCRAE



FERRARI DAYTONA FLY CAR

PEGASO Z 102 TOP SLOT



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Nuevo mes, nuevo número y ¡nuevo diseño! Después de ya muchos meses con la misma imagen, nos hemos decidido a llevar a cambio un cambio de diseño total en nuestra modesta publicación.

Por un lado cambia, o mejor dicho, se adapta nuestro nombre, ahora somos **Slot 360**, un nombre mucho más breve para que nos podáis recordar e identificar de forma más fácil. El 360 hace referencia a que pretendemos hacer alusión al hecho de que nos dedicaremos a tocar todo lo que se relaciona con este mundillo.

Pese esto, seguimos pensando que esto del slot es, **más que un hobby, una pasión**, y por ello nos hemos quedado aún con la coletilla a modo de slogan.

Cambiamos también la tipografía de letra, para hacerla más legible, cambiamos también el diseño de las páginas para hacerlas más claras y por primera vez, después de varios intentos, organizamos nuestra revista por secciones. Todo estos cambios están enfocados a que podáis disfrutar mejor y de un modo más fácil nuestra publicación. Esperamos que todos estos cambios sean de vuestro agrado, aún así seguimos abiertos a cualquier sugerencia y/o comentario que nos queráis hacer llegar para seguir innovando y mejorando día a día.

En referencia al tema que nos atañe, el slot, este mes os mostramos el magnífico **Subaru Impreza** de **MSC** pilotado por el gran **Colin McRae**, nuestro gran piloto del mes que tristemente nos dejó unos cuantos años atrás. Haremos un pequeño salto también en el tiempo para mostraros un **Ferrari 365 GTB Daytona** de **Fly Car Model**. Os enseñaremos también una excelente reproducción en resina de la mano de **Top Slot** del **Pegaso Z102**, os presentaremos nuestro nuevo concurso y muchas otras cosas que ya iréis descubriendo a lo largo del número.

Después de todo esto, ya sólo nos queda agradeceros que sigáis fieles a nuestra publicación y esperamos que disfrutéis mucho del número.

Que tengáis un buen mes y ¡buen slot!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT



Una cosa que no ha cambiado es nuestro sorteo mensual. Seguiremos haciéndolo y la verdad es que nos gustaría daros coches a todos los que nos mandáis respuesta, pero desgraciadamente nuestros medios no nos permiten hacerlo.

En primer lugar queremos dar la enhorabuena a **David González Delgado**, ya que ha resultado ser el ganador del concurso del mes anterior y se lleva el fantástico Citroën DS3 de Scalextric que teníamos como premio.

Para este mes sorteamos un **Subaru Impreza** de **MSC**, gentileza de Aloy Shop, pilotado por el mítico Colin McRae, que os presentaremos en nuestra sección de **Grandes Pilotos**, así que sin más contratiempos os dejo la pregunta:

Estando McRae como conductor oficial del equipo, ¿cuántos mundiales de constructores ha ganado Subaru?

Os animamos a todos a participar y os deseamos ¡mucho suerte! Mandad las respuestas a zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es

ÍNDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo		Pág. 3
- Índice		Pág. 3
- Grandes pilotos: Colin Mc Rae	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Entrevista a: Josep Oliver	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 11
- Ferrari Daytona GTB 365/4	Por: Joan Er Cuñao	Pág. 16
- Pegaso Spyder Touring	Por: Toni Escobar y Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 22

Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot

c/Dels cafès, 5. 43700 El Vendrell, Tarragona

(+34) 977 660 473 / (+34) 690 830 156

www.aloyshop.com



Colin McRae

Nacido en Lanark, en tierras escocesas, el 5 de agosto de 1968 y desgraciadamente fallecido en un accidente de helicóptero el 15 de septiembre del 2007, Colin McRae ha sido uno de los grandes pilotos que Gran Bretaña ha dado al mundo.

La pasión por la velocidad y los coches le viene de familia, al ser hijo de otro piloto: Jimmy McRae que logró el campeonato británico en 5 ocasiones.

Colin se alzó con el campeonato del mundo de WRC en el año 1995, fue subcampeón en 1996, 1997 y 2001 y tercero en 1998, asimismo también colaboró con Subaru para que la marca lograra durante tres años consecutivos (1995, 1996 y 1997) el mundial de constructores y con Citroën en 2003.



Cómo anécdota podemos decir que es miembro de la Orden del Imperio Británico y fue investido por la reina Isabel II en 1996

Pasando a temas más profesionales, ha competido en la máxima categoría de rally con los equipos Subaru, Citroën y Ford en un total de 146 carreras, obteniendo un 17% de victorias (25 carreras) y subiendo al podio en 42 ocasiones.

En una visión un poco más intensiva, McRae empezó en el mundo de los rallyes en 1986 pilotando un Talbot Sunbeam en el rallye de Escocia y pronto empezó a ganar fama. Su estilo de conducción se llegó a comparar con el de Ari Vatanen, el piloto finlandés que sirvió de inspiración a McRae



Después del Talbot pasó a conducir un Vauxhall Nova con el que se le vio por primera vez en una carrera de WRC en 1987 en el rally de Suecia y posteriormente un Ford Sierra XR 4x4 con el que logró una quinta plaza en el rally de Nueva Zelanda en 1989.

En el año 1991 comenzó lo que fue su etapa más conocida al fichar por el recién formado equipo Subaru con el que inicialmente compitió en el campeonato británico de los años 1991 y 1992.

Su primera victoria en WRC llegó en 1993 en el rally de Nueva Zelanda, conduciendo un Subaru Legacy preparado por Prodrive



Desde entonces, la progresión del equipo fue en paralelo al éxito del piloto y ambos consiguieron coronarse como ganadores del campeonato mundial de rally como del mundial de constructores en el año 1995.

Pese a estar en plena forma, ni al siguiente año ni en 1997 pudo superar a un Tommi Mäkinen, aún así quedó como subcampeón en ambos años, siguiendo en el equipo Subaru al que si ayudó a lograr el mundial de constructores durante ambos años.



GRANDES PILOTOS



En 1998, en su última temporada en el equipo Subaru, ganó tres de las carreras disputadas lo que le hizo quedar en una tercera posición absoluta al final de temporada. Ese año también ganó la carrera de campeones.

Para la temporada de 1999 cambió al equipo Ford dónde empezó conduciendo el nuevo Ford Focus WRC. El coche le recompensó con las victorias del Rally Safari y el Rally de Portugal. Finalmente acabó la temporada en sexto lugar y sólo puntuando en tres de las carreras disputadas.

Para el 2000 continuó en Ford, pilotando un nuevo Focus, el RS y logró finalizar la temporada en cuarto lugar absoluto. Ese año ganó los rallies de España y Grecia hizo tres segundos puestos, un tercero y un sexto, lo que le hizo sumar un total de 43 puntos en la general.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



En 2001 logró otra vez la segunda posición del campeonato, sólo a dos puntos del ganador Richard Burns.

En 2002 logró romper la marca de victorias en WRC, alcanzando un total de 25 en el Rally Safari, sin embargo después de él, otros 3 pilotos ya la han batido: Carlos Sainz, Sébastien Loeb y Marcus Grönholm.

Al año siguiente, en 2003, fichó por el equipo Citroën, aunque su primera temporada en ese equipo no hizo muy buen papel, terminando en el puesto 7º de la general y sin ninguna victoria en su haber, por ello en 2004 se quedó sin equipo y decidió probar otras categorías como el París Dakar o las 24h de Le Mans



Al año siguiente se volvió a montar en un coche de rally, esta vez detrás del volante de un Skoda Fabia aunque sólo para dos carreras.

En 2006 otra vez estuvo con el equipo para Citroën, pero esta vez para el equipo Kronos y sólo disputó una carrera, sustituyendo a Sebastien Loeb. de la que tuvo que retirarse, el rally de Turquía debido a un fallo mecánico.

En 2007 estaba otra vez sin equipo y buscando uno para la siguiente temporada, aunque por desgracia, como es conocido, falleció tristemente en un accidente de helicóptero el día 15 de septiembre, apenas a unos kilómetros de su casa.



GRANDES PILOTOS

Aparte de su vida en la competición, Colin McRae fue la bandera de un popular videojuego lanzado en 1998 por Codemasters titulado Colin McRae Rally, una saga que siguió hasta el 2007. Posteriormente en 2009, se lanzó la secuela Colin McRae Dirt 2.

Dicho esto pasamos ya a enseñaros el coche de slot que tenemos para vosotros este mes. Se trata del mítico Subaru Impreza, fabricado por MSC



La reproducción del coche resulta excelente a primera vista con un alto nivel de detalle tanto en los colores, como en los dorsales y decoración del coche.

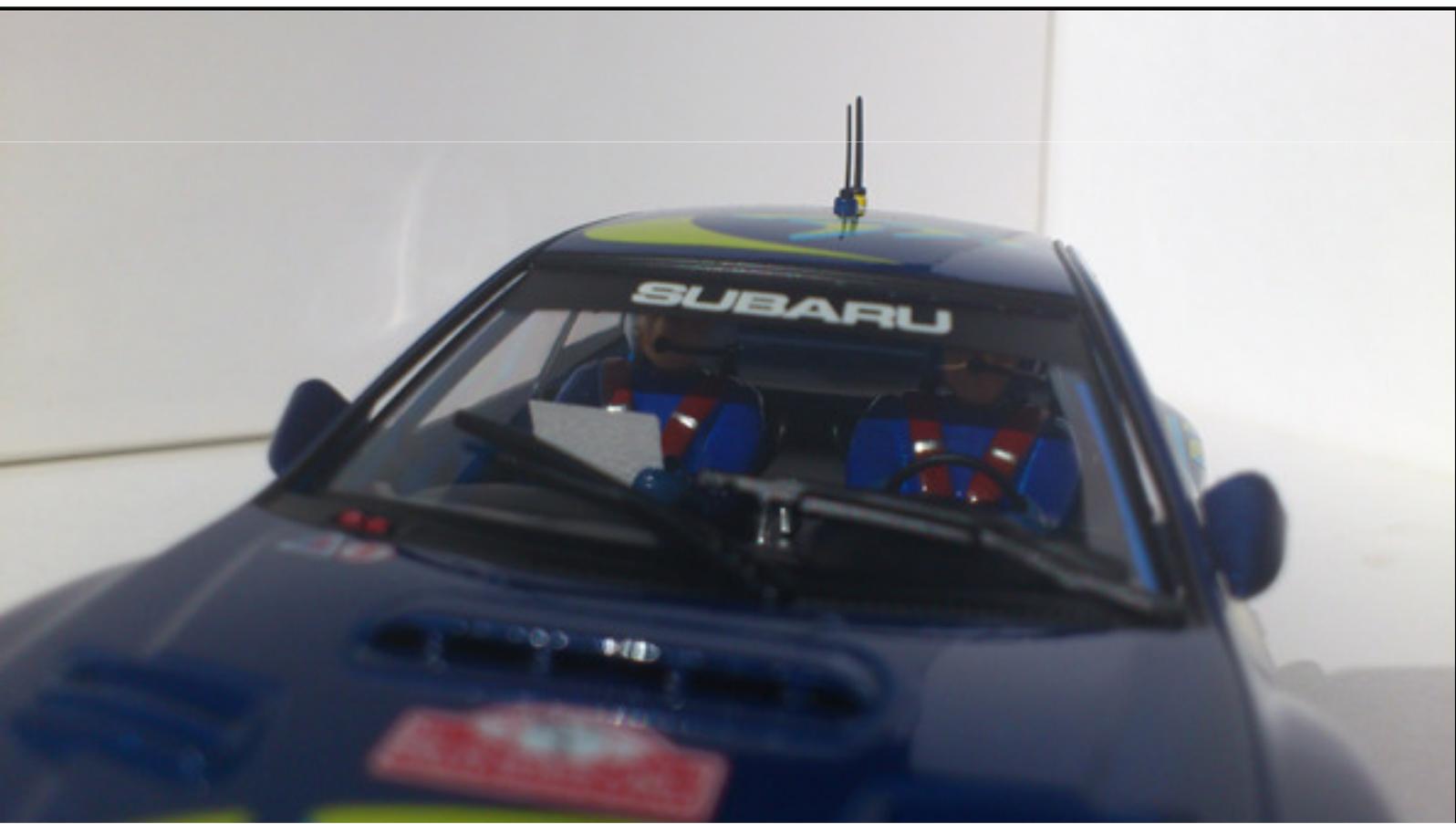
El frontal y la trasera impactan, al igual que el coche en escala 1/1, que si se me permite mi opinión personal, en su momento era uno de los coches más bonitos del mercado



Si bien visualmente el coche ya es muy bueno, mecánicamente, la pinta que tiene es aún mucho mejor.



Una carrocería extremadamente ligera, un motor de caja larga de altas prestaciones, un centro de gravedad muy bajo, con una distribución de pesos muy buena, tracción a las cuatro ruedas que transmiten su potencia al asfalto mediante unas llantas ancladas a ejes calibrados y montando a su vez unos neumáticos ya bastante buenos para ser de serie



GRANDES PILOTOS

hacen de este coche un auténtico devorapistas, ideal especialmente para carreras de grupo N. Además el comportamiento general del coche es muy noble y pasa las curvas con mucha suavidad, transmitiendo en toda ocasión un aplomo y un agarre que permite ir aumentando los tiempos de vuelta poco a poco sin casi darnos cuenta.

Dicho todo esto ya sólo nos queda desearos mucha suerte en el sorteo de este mes, para que podáis disfrutar de esta maravilla en vuestra casa, así como agradecer enormemente y como siempre la colaboración de Aloy Shop con la cesión de este modelo.

¡Nos vemos el mes que viene!



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot

c/Dels cafès, 5. 43700 El Vendrell, Tarragona

(+34) 977 660 473 / (+34) 690 830 156

www.aloyshop.com



Josep Oliver

Con el rugir de los coches del Gran Turismo 5 de fondo y con un fabuloso circuito Ninco a la vista, nos disponemos a conocer un poco más de Josep Oliver Got (28 años- Sóller)

¿Cómo te iniciaste en el slot?

De pequeño, como mucha gente, con el regalo de Reyes. Fue a los 5 años cuando me regalaron mi primer Scalextric. Aún lo recuerdo como si fuese ayer, era el típico ocho que venía con los dos Lancias, el 037 Pioneer de color azul y el 037 Martini de color blanco.

Después con los años vinieron algunos coches más, para cumpleaños u otros reyes, pero los que más acuerdo son un Toyota Célica y un Porsche 959, el rojo que ya desde que lo tuve me encantó. Esto fue un poco el inicio de la pasión que siento ahora.

Más o menos el Scalextric siguió en mi vida aunque de forma inconstante, pero a los 20 años, gracias a una pareja que tuve que tenía unos primos que compartían afición, fue cuando me volví a reenganchar con más fuerza que nunca al hobby, y desde entonces y hasta ahora sigo con él.



¿Cuáles son ahora tus preferencias?

Creo que los lectores ya lo deben saber... sin duda Ninco. La marca catalana me ha cautivado desde que nació allá por 1993, pese a que al principio, siendo yo pequeño, ni me enteraba de que se trataba de otra marca. No sé si por el sentimiento algo patriótico, o si por ser la primera una de las marcas que considero que dio el pistoletazo de salida a la gran variedad y calidad que tenemos ahora, especialmente después del fin de Exin.

De todos modos y pese a que soy coleccionista Ninco, hay otras marcas que también me gustan como Slot-it o Avant Slot.

¿Competición o colección?

Las 2 cosas, aunque si os he de ser sincero el tema de competición lo tengo un poco abandonado. Aún así una vez cada tres semanas hacemos una carrera en el Club de Bunyola (ASB Bunyola).

En cuanto al tema colección, no se exactamente porque, pero me encantan los coches Le Mans, imagino que por su espectacularidad. De todos modos, indudablemente y como ya también he dicho Ninco es el tema central de mi colección.



¿Cuál es tu bien máspreciado en la colección?

No es el más caro, pero sin duda es el Porsche 959 rojo de Scalextric. Fue el tercer coche que tuve, le tengo mucho aprecio y la verdad es que siempre me ha gustado mucho por su línea.

¿Cuántos coches componen tu colección?

Precisamente hace poco que he actualizado mi base de datos, que la tengo en excel, así que os lo puedo decir con total exactitud: Tengo 372 coches en total y de ellos 251 son coches NINCO.



¿Qué has llegado a hacer por o para el slot?

Buf, no sé... invertir mucho dinero, tiempo... y ¡participar en esta revista!

Respecto al tiempo dedico mucho menos del que desearía. Antes cuando competía con objetivos de victoria podía dedicar más de 4 o 5 horas a la semana, ahora apenas llego a un par de horas al mes...

En cuanto al dinero, creo que lo mejor para no derrochar es una racionalización de las compras como considero que estoy haciendo y tener claras tus preferencias y criterios de colección.



¿Por qué te involucraste en la revista?

Por que se conjugaban dos de mis aficiones, el slot y el carácter emprendedor. Siempre me he considerado emprendedor y me gustan los nuevos retos y proyectos, además particularmente me gusta mucho el diseño. De hecho estoy preparando unos cambios en el diseño general de la revista para este mes que espero que os gusten.

En cuanto al esfuerzo que supone la publicación, como siempre hemos comentado, quiero reiterar que es mucho, sobretodo en cuestión de tiempo, y muchas veces llegas a dudar de que te compense seguir adelante. Por ello considero extremadamente valiosa la colaboración desinteresada de la gente que interviene de un modo u otro, especialmente a Aloy Shop que desde hace más de un año patrocina nuestro sorteo mensual.

¿Qué otros hobbies tienes?

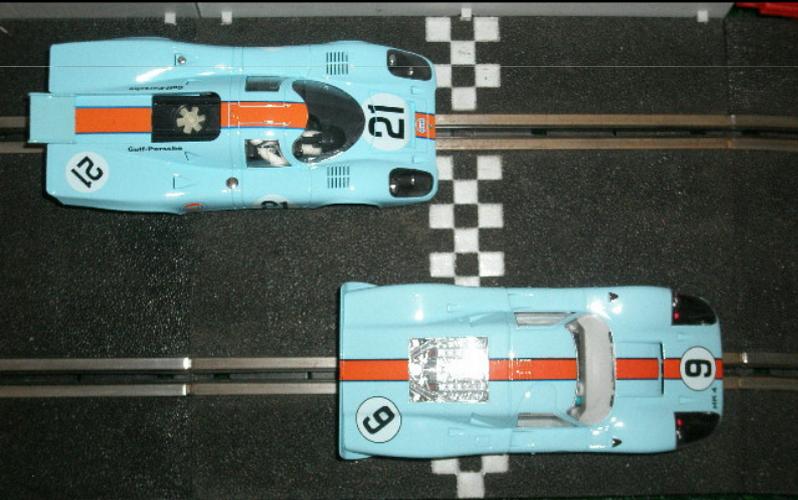
El automovilismo en general, practicar deporte, realizar excursiones... También me gusta mucho todo lo relacionado con la publicidad, el diseño y el marketing, de hecho es mi profesión.

¿Cómo ves el slot actual?

Creo que la palabra que más lo define ahora es crisis. Antes todo se compraba y vendía y a veces a precios desorbitados. Estos momentos duros actuales han servido para racionalizar el mundo del slot, poner las cosas en su sitio y que la gente piense con la cabeza antes de comprar nada.

De cara al futuro, y creo que ya se está empezando a implantar, creo que las marcas se centran más en la calidad y el contacto con los clientes que no en la cantidad. Espero que no se repitan





errores del pasado, cuando se inundaba a los clientes con cientos de modelos cada año, saturando el mercado.

¿Cómo te mantienes informado en el mundo del slot?

Me considero autodidacta y no me gusta centrarme en un solo medio de comunicación. Recojo información de múltiples fuentes, sobre todo de las páginas de oficiales Facebook y páginas web que tienen las diversas marcas así como de clubes o foros.

Antes nos has hablado del club de Bunyola, cuéntanos algo más.

Pues lo creamos en el 2003, de hecho pese a que igual no está bien decirlo, me considero uno de los fundadores o impulsores y estoy muy contento de lo que hicimos en su momento y que aún perdura.

Realizamos actividades relacionadas con el slot y tenemos un calendario del campeonato que se basa principalmente en una carrera cada tres semanas.

De todos modos lo mejor del club es el ambiente de compañerismo y los amigos que allí tengo.

Muchas gracias por todo Josep.

A ti, la verdad es que ¡me hacía ilusión lo de la entrevista!



FERRARI DAYTONA 365 GTB/4

Siempre es un placer hablar de Ferrari, pero si además se hace como lo presenta Joan , el placer es doble.

El coche reproducido por Fly Car Model corresponde al del equipo N.A.R.T (North American Racing Team) con el que participó en las 24 horas de Le Mans en el año 1972 y pilotado por Jean-Pierre Jarier y Claude Buchet.



Lo primero que me llamó la atención es el color, ¿Qué color es?... yo me decanto por un marrón oscuro metalizado, pero no lo tengo muy claro. Entonces.... ¿Porqué me lo he comprado si no sé que color es? Por que en la distancia "corta", al mirarlo con detenimiento, éste coche es una preciosidad.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN





Para comenzar, la reproducción en cuanto a medidas está a escala, algo muy de agradecer en la actualidad. El coche 1:1 lleva el motor delante, esto hace que tenga un gran capó, en el cual podemos encontrar los detalles que hacen que sea un coche especial. Para comenzar en el frontal, el corte está muy marcado y eso se aprecia en los faros delanteros, los cuales siguen el mismo corte. En su interior podemos encontrar muy bien definidos, las ópticas, redondas y cromadas en su parte exterior. Entre los faros encontramos una pequeña parrilla, de color negro que pasa desapercibida, por la cual entra el aire para refrigerar el motor. Los intermitentes siguen la curva del frontal y llegan hasta el paso de ruedas delantero.

Sobre los faros aparece un de los patrocinadores, Cibie, muy bien definidos sin mezclas de colores.

Justo en la parte delantera del capó, encontramos un gran círculo blanco y en negro el número 38, con el que corrieron en la prueba que reproduce Fly. Entre los números y en la parte más baja, encontramos un recuadro amarillo, el cual reproduce el escudo de Ferrari. Seguramente, por problemas de licencia no está "terminado" ya que falta el "cavallino rampante" característico de la marca italiana. Sobre el número encontramos otro de los patrocinadores, BP y en un lateral (derecho) el suministrador de neumáticos good year. El coche tiene una fina franja que va de la parte delantera a la trasera, esta es de color blanca, y en su interior, hay otra de color azul justo en el centro. Sobre el gran capó encontramos dos tomas de aire. Delante del cockpit y a ambos lados encontramos dos pequeños detalles que casi pasan desapercibidos y que son esos detalles que anteriormente he dicho que son

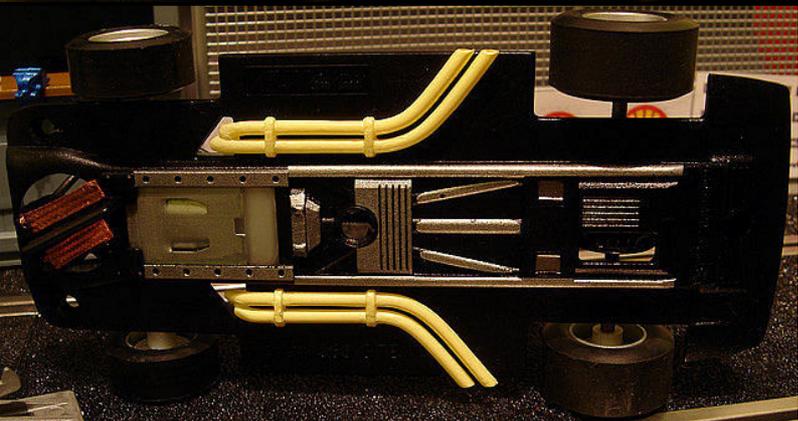
FERRARI DAYTONA 365 GTB,4

los que marcan las diferencias, las cinchas y los cierres metálicos del capó. En los laterales y sobre el paso de ruedas delantero encontramos a varios patrocinadores como Ferodo, BP, Good Year, Champion, Koni, el símbolo de la escudería americana N.A.R.T, etc.



El cockpit está a la altura del coche, el retrovisor negro en su interior está pintado y simula el efecto "espejo". El único limpia sobre el cristal delantero. La ventanilla izquierda (la del piloto) está abajo, mientras que la derecha (copiloto) está a medias. En el interior del coche podemos ver perfectamente al piloto, blanco y con guantes rojos, el volante muy bien reproducido, el cambio de marchas, el espejo retrovisor interior, los cinturones de seguridad, en definitiva, muy bien reproducido como nos tiene acostumbrados Fly.





En la puerta encontramos un gran #38, y justo delante del paso de ruedas trasero los tubos de escape, de un color marfil que no me gustan nada. Los marcos de los cristales están pintados en gris metalizado y en los cristales laterales traseros encontramos unas rejillas para al ventilación muy bien reproducidas.

La zaga es una de las partes más bonitas del coche, esta es corta y carece de alerones y sigue las líneas características de la época. Sobre el capó trasero encontramos el patrocinio de good year, las tiras que vienen del frontal y el gran número 38. Pero lo verdaderamente bonito es la trasera, en especial las luces, redondas y muy bien definidas, las cinchas, el símbolo de la escudería, patrocinadores y el cierre del capó en metálico.

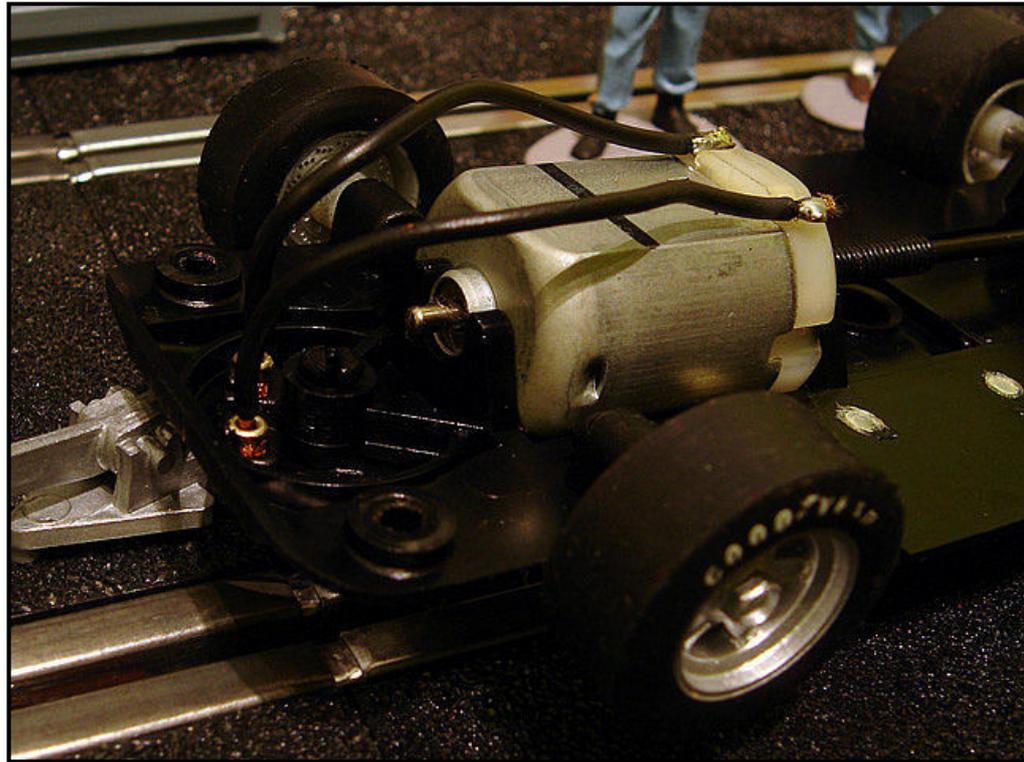
En cuanto a las llantas, monta las características de Ferrari de cinco radios y a través de las cuales, podemos ver el freno de disco.

Si miramos los "bajos" del coche, podemos ver como se han esmerado en reproducir los tubos de escape, motor y demás detalles característicos del coche. La carrocería está sujeta al chasis a través de tres tornillos, dos situados en la parte delantera y uno en la parte trasera.

Como es costumbre, Fly coloca el motor en la misma posición que el original, así que éste (cacahuete) está situado en la parte delantera y transmite la fuerza al tren trasero mediante un cardán, la relación es 27/9, delante de la corona podemos ver el imán del coche. Precisamente la posición del motor conlleva un problema ya que el eje delantero no deja colocar el motor en la posición más adelantada. Así que este problema ha sido solucionado poniendo unos semiejes.

FERRARI DAYTONA 365 GTB/4

EL diseñador del coche fue Pinninfarina, que con éste coche puso los cimientos de los siguientes modelos de la Scudería Italiana. El 365 GTB/4 se fabricó entre el 1968 y el 1974. Se parte del motor del 330P4, éste estaba situado en la parte delantera longitudinal y transmitía la fuerza a las ruedas posteriores. El motor era 4.4 litros, con 12 cilindros en V a 60 grados, 4390 cc y una potencia de 352 c.v a 7.500 r.p.m. El coche pesaba 1200 kg, a los que hay que añadirle



los 98 litros de gasolina que entraban en el depósito y con los que era capaz de alcanzar los 280 km/h en quinta marcha, acelerando de 0-100 en 4.2 seg.

Sus más directos competidores ya situaban el motor en la parte trasera, así que la posición delantera era un inconveniente, pero el buen trabajo de la Scudería en la puesta a punto



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

del chasis, con una suspensión delantera y trasera independiente, con amortiguadores de doble brazo y muelles helicoidales, seguía dando triunfos a Ferrari.

Durante las carreras del año 1971, 72 y 73, los "Daytona" participaron dentro del Gr4 y Gr5, y preparados directamente por el "Servizio Assistenza Cliente de Ferrari" aumentando la potencia del motor hasta los 400 c.v. Esta colaboración directa (se prepararon un total de 15 coches en los tres años) se vio reflejada en las victorias de las 24 h de Le Mans de los años 1972, 73 y 74 dentro de su categoría.



PEGASO SPYDER TOURING

Fotografías por: pegasoqueestasenloscielos, demoslot, Toni Baretta slot y Juan Antonio Fernández



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

En las navidades de 2009 Top Slot nos sorprendía con el lanzamiento de una nueva colección basada en los míticos coches Pegaso. En total se preveían 30 decoraciones en 6 años.

En estos momentos la colección ya ha pasado su ecuador y vamos a aprovechar unos de sus últimos modelos aparecidos el **Pegaso Spyder Touring Le Mans 1953 (TOP-7014)** para rendir nuestro particular homenaje a la marca y al buen hacer de Top Slot.

La aventura de Pegaso en Le Mans, comenzaría un año antes y justo pocos meses después de la primera presentación internacional en el Salón de París del Pegaso Z-102. Y es que el 17 de enero de 1952 saltaba la noticia en el periódico "El Mundo Deportivo", que cuatro Berlinettas Enasa se inscribían para la edición de Le Mans de 1952.

Es muy curioso como el ingeniero Wifredo Ricart en entrevista exclusiva en el artículo, desmarca a

Top Slot
Exclusive Slot Racing

Pegaso
COLLECTION
Z-102



TOP-7001
1954 Berlinetta Touring 1a Serie
(chasis # 0102.150.0156)



TOP-7002
1953 Berlinetta Touring 1a Serie
(chasis # 0102.150.0143)



TOP-7003
Pegaso Raza de Oro (Copa)
(chasis # 0102.150.0121)



TOP-7004
Pegaso cabalotat Sierra 1954
(chasis # 0102.150.0141)



TOP-7005
Pegaso Spyder ENASA Pedralbes
(chasis # 0102.150.0101)



TOP-7006
Pegaso Berlinetta Touring 2a. serie
(chasis # 0102.153.0162)

La colección Pegaso consiste en la réplica a escala 1/32 para slot de los famosos coches deportivos españoles fabricados en los años 50 por Wifredo Ricart: El Pegaso Z-102.

Con el ánimo de ofrecer la más alta calidad de acabados y obtener la reproducción del máximo de detalles, se ha accedido a un gran fondo documental, realizando varios prototipos a través de expertos artesanos.

La producción va a ser limitada y numerada a 300 unidades por referencia. Se realizan 6 coches por año hasta cumplir con 30 réplicas de todos los tipos de carrocerías que del proyecto Z102 se fabricaron.

• RESERVA TU NÚMERO PARA TODA LA COLECCIÓN EN TU TIENDA HABITUAL •

MOTOR- EL MUNDO DEPORTIVO AERO-MOTOR EL

EL "PEGASO-RAPIDO 102" EL ITALIANO TARUFFI BATE A LAS 24 HORAS DE LE MANS EL RECORD DE LAS 50 millas

El delegado técnico de E. N. A. S. A., el ingeniero Don Wifredo Ricart, diseñador de esta magnífica creación nacional, precisa los alcances de esta intervención española en la prueba más dura y más resonante del calendario internacional para coches "sport"

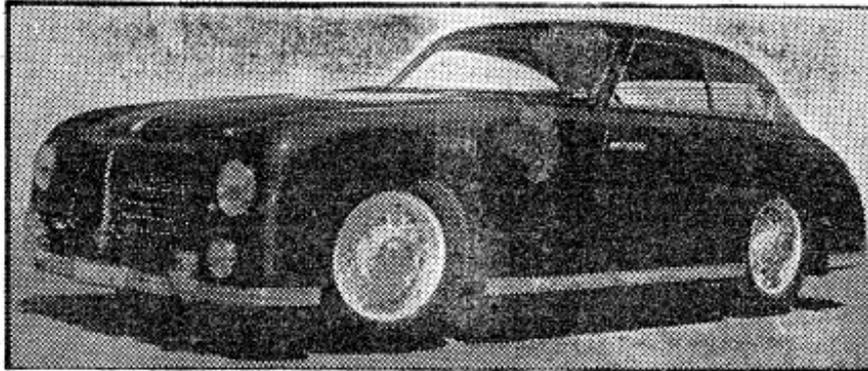
"La iniciativa - nos dice - es absolutamente privada, y por decisión de los propietarios de los coches. E. N. A. S. A. oficialmente y como marca, no corre, ni prepara coches especiales"

Una noticia de agencia divulgada días atrás por la prensa, daba cuenta de que se habían inscrito para las 24 horas de Le Mans, varios pilotos españoles, que se proponían intervenir con coches de este magnífico modelo, orgullo de la industria nacional, conocido por el nombre de «Pegaso-Rápido 102».

Tal información ha promovido un clima de interés, tanto en lo que respecta a la responsabilidad de este gesto, como a las posibilidades que este coche, que ha sido en los últimos tiempos y por diseño un auténtico éxito técnico, en el último Salón del Automóvil de París y por la crítica en peso de todos los países.

La presencia de estos novísimos coches españoles en la prueba sin duda la más importante del mundo en el campo doble de la resistencia y de la velocidad aunadas para coches de tipo «sport», constituiría para nuestra industria y para nuestro deporte algo así como el escalón a la gran categoría, al lado de las primeras calidades norteamericanas, inglesas, italianas y naturalmente francesas, que de hecho cada año un capítulo nuevo en pos de la supremacía y del prestigio en esta prueba durísima de un día y una noche de correr sin respiro, frente a todos los inconvenientes en un circuito real, lento, probador y entre los mejores equipos de pilotos y de marcas del mundo.

El hecho es demasiado importante para limitarlo a aquella información, fechada en París. Y para que nuestros lectores puedan tener de este proyecto los mejores datos, hemos requerido del delegado técnico de E. N. A. S. A., el ingeniero Don Wifredo Ricart, creador de este supermodelo, las precisiones ilustradas sobre los alcances y perfiles de esta arriesgada intervención. Y una vez más la indomitable seriedad del ingeniero señor Ricart para con nosotros, nos permite ofrecer un nuevo cuaderno de este propósito, a través de un criterio que tiene los elementos



La bella y deportiva silueta del «Pegaso-Rápido 102», modelo que participará en las 24 horas de Le Mans

esta eventualidad ante sus planes y proyectos, de que sus clientes impulsados por la atracción deportiva la confianza en su coche y por el deseo de intentar una buena clasificación para los colores de su país se inscriban en las grandes pruebas. E. N. A. S. A., con su «Pegaso-Rápido 102», está en estas próximas condiciones ante las próximas 24 horas de Le Mans. Buenos aficionados españoles, propietarios de cocherías de este tipo, avizados a esta clase de pruebas y con un respaldo de intervenciones laudables en el próximo pasado, han inscrito sus nombres y el del «Pegaso-Rápido 102». Y a, proponen correr con ellos.

Este gesto puede merecer aplauso o ser discutible por la responsabilidad que entraña para una marca. Pero no se trata de reforzarlo desde el lado malo, cuando las intenciones de estos pilotos no pueden ser mejores ni más sanas. Lo único que conviene precisar antes mismo de que la prueba se formalice, es el valor que se concede a esta intervención y el na-

creando sus coches especiales para el caso, si no que estos pilotos, llevados de una deportividad y un impulso personales, van a hacer con los modelos de serie de su propiedad y por sí solos.

Es posible que un día quizá E. N. A. S. A. interonga en esas carreras, como lo hacen la mayoría de las marcas con equipos más o menos oficiales y con todo el respaldo de una preparación a fondo. Pero esta vez no es así y bueno es precisar.

LOS PILOTOS QUE SE HAN INSCRITO

—Se confirman — preguntamos al señor Ricart — los nombres que se han divulgado como inscritos con este coche?

—Mejor, se amplían. En las 24 horas de Le Mans la inscripción es limitada. Las dimensiones del circuito obligan a los organizadores a fijar un número de participantes y su preciso número de conceder el derecho de participación para por una criba de eliminaciones.

De esta primera opción de sesenta coches a la salida, hay que descartar 28 que tienen derecho

de donde los coches se producir al ritmo de siempre y sin quebrar la cadena de producción.

E. N. A. S. A. no ha hecho ninguna concesión a esas 24 horas. Se ha limitado a hacer la entrega de los vehículos a sus propietarios, sin distinguir de categorías, por que son de serie, normales y sin preparar por fábrica.

COMPETENCIA INTERNACIONAL

—Las otras marcas participan con coches especiales en las 24 horas, ¿no es cierto?

—Desde luego. Esta prueba tiene en el ámbito del automovilismo internacional una resonancia que justifica todas esas previsiones por parte de las marcas. Los éxitos que se obtienen por la especialidad, contextura de los coches, permiten una amplia publicidad sobre los modelos que la ofrecen, puede adquirir. Y por ello se efectúan varias acciones y se participa con tanto o más interés que en un Gran Premio.

Por ejemplo, ahí está el caso del coche americano Cunningham que lleva algunas afecciones viniendo a Europa y que ha sido uno de

Roma. — El record de velocidad de las 50 millas ha sido batido por el corredor automovilista italiano Pietro Taruffi, al volante de un coche especial equipado con motor Maserati de 1.750 c. c. con compresor. Taruffi, alcanzó la velocidad media de 231'744 kilómetros por hora. El anterior record pertenecía al inglés Steward y se hallaba establecido en 205'944 kilómetros hora. Igualmente Taruffi intentó batir el record de las 100 millas, pero tuvo que desistir al sufrir una avería.

Reparaciones al día

Moto-Sport

TRAVESERA, 45

Fangio gana el Gran Premio de Sao Paulo

Sao Paulo.—Se ha disputado el Gran Premio Automovilista de Sao Paulo sobre los 200 kilómetros.

Triunfó el argentino Fangio sobre Ferrari y volcaron los coches conducidos por los italianos Bossio y Pagani, afortunadamente sin consecuencias. —AFP.

14 kms. 500 con

Enasa de la participación en tal evento, siendo políticamente correcto argumentando que se trata de una iniciativa de pilotos privados, una vez más su primer escollo "El régimen".

Pero todo estaba orquestado por Wifredo, un avanzado a su época en un erróneo lugar, que tenía muy claro que se debía de hacer, para que "Pegaso" tuviera reconocimiento mundial.

Lamentablemente, su viaje a Le Mans, junto con los pilotos Celso Fernández, Salvador Fábregas y Fco. Javier Bultó, para que el 23 y 24 de junio, probaran una Berlinetta Enasa 1ª Serie, no acabaría bien. Y es que después de un extenso test, en la noche aprovechando el menor tráfico del resto de equipos, el motor dijo basta, para que inevitablemente Wifredo diera la orden de retirada.

Como siempre todo demasiado precipitado, además de no ser un coche ideado para la competición.

PEGASO SPYDER TOURING

No es difícil imaginar, que tenía en mente Wifredo para la edición del 53, aunque los hechos le colocarán en su sitio, jugaría todas sus cartas. Y estas eran ni más ni menos que, su nueva creación diseñado para romper todos los récords de velocidad hasta la fecha "El bisiluro", 3 nuevos Spyder Touring que llegarían de Milán diseñados para las carreras y equipados con su mejor motor Pegaso, además de su reciente creación el Pegaso Bacalao, camión específico para transportar los deportivos, y por qué no los camiones "Mofletes" necesarios para transportar todo el material necesario.

Cómo les fue al año siguiente, con un equipo de ensueño...eso ya es otra historia.



LA VOITURE POUR LES CONNAISSEURS

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Pegaso Z-102

EMPRESA NACIONAL
DE AUTOCAMIONES, S.A.

SPAIN

LAGASCA, 88
TELEPHONE 25 93 93
MADRID

LA SAGRERA, 179
TELEPHONE 25 14 24
BARCELONA

CABLE ADDRESS
«AUTOCAMIONES»

PEGASO SPYDER TOURING

SLOT
360



TONI BARETA SLOT