

SLOT

Septiembre
2012, nº

29



ESPECIAL CARLOS SAINZ PARTE II

ENTREVISTA A GUILLEM
QUETGLAS



EL GARAGE DE CARLOS SAINZ



VW Scirocco GT
24h Nürburgring "No.117"

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Haga calor, frío, haya lluvia, viento, humedad, sequías, huracanes, crisis o lo que sea... ¡aquí estamos de vuelta! Con energías para afrontar otro año más, y con muchas ganas de seguir con todo este proyecto, vuestra revista de slot on-line saca nuevo número con el que ya sumamos 29 en nuestro haber. Gracias a todos por seguir allí detrás mes tras mes y darnos los ánimos para que nosotros lo sigamos haciendo desde aquí delante.

Para este nuevo número os traemos la continuación de la biografía de gran Carlos Sainz. Sin duda un piloto como él debía marcar un lugar destacado en esta publicación y por ello vamos a dedicarle un total de 3 especiales. Ahora mismo tenéis en vuestras pantallas el segundo de ellos. También a la par con este artículo está la segunda parte de el garaje de Carlos Sainz, donde os mostramos los coches que han sido reproducidos al slot del piloto.

Veremos también dos novedades presentadas por Mas Slot y Octane así el coche conmemorativo de el recién celebrado 10º Criterium de la Ciutat de Palma, que se trata nada más y nada menos que de un Seat 600. Aprovechando la ocasión haremos también un breve repaso viendo los coches conmemorativos de algunas de las ediciones anteriores.

A continuación volveremos con la sección de entrevistas y os presentaremos a Guillem Quetglas, sin duda un gran aficionado a todo este mundo. Y finalmente para acabar mostraremos el coche que hemos elegido como Coche del mes. En este sentido siempre solemos ir a la par con el artículo de Grandes Pilotos, sin embargo al ya haberos hecho uno de sus coches en el número anterior, para este os traemos el espectacular Porsche 956 KH de Slot.it del que debemos confesaros que teniéndolo en nuestras manos, nos han dado ganas de quedárnoslo para nosotros.

Si os interesa conseguirlo no dudéis en visitar la sección del Sorteo y sabréis como hacerlo, aunque advertimos que un coche así bien merece un poquito más de trabajo...

Sin entreteneros más os dejamos que disfrutéis del nuevo número y esperamos que os haga un poco más llevadera la vuelta a vuestras rutinas.

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT



El ganador del **Renault 5 de Team Slot** del mes anterior ha sido: Jaime (elrunesla@hotmail.com) por habernos mandado un artículo sobre **Walter Rhorl** que saldrá publicado en el número de noviembre. ¡Enhorabuena! Por favor mándanos un e-mail con el resto de tus datos para que te hagamos llegar el coche.

Este mes sorteamos un una verdadera belleza el Porsche 956KH Gulf de Slot.it, gentileza de Aloy Shop. Tal coche merece un poco de esfuerzo así que os pediremos que nos mandéis un **artículo sobre alguno de los coches que habéis tenido en vuestra vida, así como de su reproducción al slot**. Para verificar que es un coche que ha sido vuestro adjuntadnos por favor una **foto vuestra con el coche**.

¡Animaros! Un magnífico Porsche 956 os espera como premio. Podéis hacernos llegar vuestros artículos a través de: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Mucha suerte!

ÍNDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo		Pág. 3
- Índice		Pág. 3
- Errar es de humanos...		Pág. 3
- Grandes pilotos: Carlos Sainz, parte II	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- El "garaje" de Carlos Sainz, parte I	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 13
- Seat 600, criterium Palma de Mallorca	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 22
- Entrevista a: Guillem Quetglas	Por: Josep Oliver Got	Pág. 25
- Coche del mes: Porsche 956 KH	Por: Josep Oliver Got	Pág. 31

ERRAR ES DE HUMANOS

Y nosotros que estamos detrás de esto lo somos... así que queremos pedir disculpas ya que en nuestro número anterior hicimos omisión de uno de los apellidos de un colaborador. Para el artículo de automobilia, el nombre correcto del autor es Jose Manuel Torres Marín. Desde la redacción te pedimos disculpas públicamente por el error cometido

Aloy
shop.com

Tu tienda de slot

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

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

www.aloyshop.com



Carlos Sainz Parte II

Continuamos con la biografía de Carlos Sainz, vamos con la segunda parte:

Poco antes de finalizar el campeonato de 1988 Carlos Sainz recibió una llamada de Marion Bell, la mujer de Ove Andersson, jefe del equipo Toyota de esa época, para fichar de cara a la siguiente temporada.

Con un nuevo contrato en el bolsillo y habiendo resultado ser campeón de España por segunda vez, el 1988 no podía terminar mejor para el madrileño y 1989 se presentaba aún mejor, siendo ese el año donde hizo el salto hacia el campeonato mundial.



En el recién estrenado 1989, Sainz llevaría junto a su copiloto Moyá el tercer coche de la escudería Toyota. Los otros dos coches eran de los pilotos Juha Kankkunen y Kenneth Eriksson.

El coche era un Toyota Celica que antes de comenzar se testó en los Alpes de cara a preparar el Rally de Montecarlo, rally en el cual debutaría Sainz.

En su debut, no pudo acabar la prueba ya que se salió durante el noveno tramo en una zona muy resbaladiza por la nieve, punto donde también se salió Kankkunen, pero él sí pudo volver a la carretera y terminar en 5ª posición.

Pese a ello marcó tiempos bastante buenos en los primeros tramos. El rally lo ganó Miki Biasion





La siguiente carrera fue en Portugal donde se llegó a situar como líder tras dominar en Estoril y Montejunto, posición que perdió tras un pinchazo. Todo este tiempo perdido lo tuvo que recuperar en los tramos que eran más propicios a su estilo de conducción como los de tierra o los de noche, sin embargo un mal reglaje en la cuarta jornada le ocasionó una salida de pista en la que empotró el coche contra un árbol, teniendo que abandonar así también esa carrera.

La siguiente cita era el Rally de Córcega. Durante los entrenos tuvo que ser operado tras sufrir un cólico nefrítico pero llegó a tiempo para tomar la salida. Para esta prueba la marca les dijo a sus pilotos que primaran conservar sus coches más que arriesgar al máximo por las plazas, sin embargo otra vez la mala suerte hizo acto de presencia y Sainz rompió el motor en uno de los enlaces.



Pasamos a la siguiente prueba del campeonato que fue el Rally de Acrópolis. Una dura prueba para unos coches que aún no estaban completamente refinados. Sainz tras una gran actuación tuvo que abandonar tras romper la suspensión delantera. Ganó otra vez Biasion que llevaba ya cuatro victorias consecutivas.

En Argentina Sainz no fue por tanto la siguiente prueba fue el 1000 Lagos donde se colocó segundo prácticamente desde el primer momento. Tras los abandonos de Ari Vatanen y de su compañero Kankkunen, Sainz se perfilaba como el favorito pero un pinchazo le hizo perder tres minutos y pese a remontar en los cronos, sólo pudo terminar tercero.

Cruzamos ahora todo el globo para ir a la siguiente prueba que era Australia. Buena actuación para los Toyotas ganando Kankkunen, pero a esta prueba Sainz no acudió. Para él, su siguiente reto fue San Remo.

El coche en asfalto era peor que los Lancias rivales aún así el madrileño planeó atacar durante los tramos de tierra. La estrategia le fue bien y llegó a liderar pero esta vez se le rompió el cable del acelerador y sólo pudo terminar 3º a sólo 25 segundos del líder.

De vuelta a España, su patrocinador Marlboro le hizo participar en el rally en dos pruebas del calendario español: El Corte Inglés y el rally Valeo, pruebas en las que ganó con un célica decorado diferente al del mundial.





La última prueba del mundial era la de Gran Bretaña y ya tras el primer tramo se puso como líder provisional pero finalizó cuarto la jornada. El segundo día Pentti Airikkala marchó en cabeza y por tanto Sainz decidió penalizar para no salir primero así poder seguir la trazada de su rival, estrategia que le funcionó y le permitió colocarse primero.

Como no, la mala suerte también estuvo presente en esa ocasión y se rompió el diferencial del Celica, hecho

que le hizo terminar el rally en segunda posición.

En resumen la temporada fue un suceso de fallos técnicos y mala suerte, dos factores que no le permitieron terminar mucho más arriba en la tabla de clasificación final... pero eso cambiaría al año siguiente.

El campeonato comenzó en el rally de Montecarlo, con la ausencia de nieve por lo que se disputó sobre asfalto casi seco. El rally fue un duelo entre Auriol y Sainz, que tras los primeros veintidós tramos se encontraban empatados en cabeza. En la última noche, Auriol se impuso con su Lancia Delta. Toyota presentó una reclamación alegando que el turbo del Lancia había sido manipulado, pero fue desestimada por los comisarios. Tercero fue Biasion también con un Delta, muy lejos de su compañero y del español.

Tras Montecarlo vino el rally de Portugal. La carrera se convirtió en una batalla de desgaste dominada por los Lancia de Biasion, Auriol y Kankkunen que coparon las tres plazas del podio, mientras que el resto de los participantes fueron cayendo uno a uno. En los primeros tramos, que se corrían sobre asfalto, Schwarz se pudo líder, aunque terminó retirándose. Luego Biasion superó a Sainz y se colocó primero hasta el final, mientras que los Mitsubishi de Vatanen y Eriksson rompieron el motor, y posteriormente el propio Sainz acabó retirándose con la transmisión rota, lo que dejaba a Toyota sin puntos en Portugal.





En el rally Safari la cosa fue distinta. Toyota envió a Sainz, Ericsson y al sueco Bjorn Waldegard, que ya sabía lo que era ganar en la prueba africana con un Celica. Lancia perdió a todos sus pilotos que no resistieron la dura prueba y solo Kankkunen pudo terminar la prueba, con un segundo puesto, pero muy lejos del ganador, Waldegard. Tercero fue el otro Celica, Erikson y cuarto Sainz completando así un buen resultado para la marca japonesa.

En Córcega se vivió otro gran duelo entre Auriol y Sainz, que se perfilaban como los favoritos. En el inicio del rally el Yves Loubet dominó la prueba, pero un problema mecánico lo alejó de la cabeza. Auriol aprovechó y se puso líder, frente a un Sainz que a punto estuvo de quedar fuera al encontrarse de frente con el coche de un espectador en pleno tramo. A falta de tres tramos el francés rompió el diferencial delantero de su Delta, pero los mecánicos cambiaron la pieza a tiempo y Auriol se llevó la victoria con una ventaja de solo 38 segundos. Sainz finalizó tercero y a partir de ahí no se bajaría del podio en el resto de la temporada.

La siguiente prueba fue el Rally Acrópolis. En Grecia Sainz dominó la prueba de principio a fin, solo seguido de cerca por Kankkunen, mientras que Auriol terminó fuera de carrera. El español ganó el rally, la que sería la primera victoria en su carrera mundialista y dio un golpe de autoridad, colocándose líder del campeonato con cinco puntos sobre Auriol.

En Nueva Zelanda, Carlos Sainz volvió a ganar, en una prueba donde no estuvieron presentes los Lancia, ya que no era puntuable para el campeonato de marcas. En Argentina ganó Biasion, seguido de Sainz que logró salvar el segundo puesto a pesar de haber volcado, y tercero Auriol que quedó muy atrás por un problema de motor al principio del rally.

La siguiente cita sería el Rally de Finlandia, que Sainz afrontaba como sólido líder del campeonato con 95 puntos, seguido de Auriol con 67 y Biasion con 64. En tierras finlandesas el español mantuvo una dura pelea con Vatanen, que competía con un Mitsubishi Galant. Sainz aguantó la

presión del finlandés y terminó ganando con una ventaja de sólo 19 segundos y se convirtió además, en el primer piloto no nórdico en ganar en Finlandia.

La siguiente prueba fue Australia, donde Lancia envió a Kankkunen, que había ganado el año anterior y a un Auriol que terminó abandonando, quedando con escasas opciones de pelear por el campeonato de pilotos. Tras el dominio inicial de Eriksson, que lideró la prueba hasta que rompió el embrague de su Mitsubishi, Kankkunen se puso delante y ganó, con un Carlos Sainz en segunda posición y al que le bastaba un solo punto más para convertirse en campeón del mundo.

Vamos ahora a San Remo donde Toyota estaba obligada a hacer un buen resultado si quería mantener vivas las opciones al campeonato de marcas. Sainz dominó la prueba manteniendo a raya a Biasion y Auriol, hasta que en el último tramo se salió de la carretera perdiendo el liderato y bajando hasta la tercera posición. Biasion que se despistó al ver el anorak de Sainz se salió unos metros más adelante y cedió la victoria a Auriol, que se impuso por delante de Kankkunen. El tercer puesto de Sainz le valió para proclamarse campeón del mundo, mientras que los puntos obtenidos por los Delta de Auriol y Kankkunen, dieron a Lancia el campeonato de marcas, por lo que la fiesta en San Remo fue doble, Lancia y Toyota celebraron cada uno su título: los italianos su cuarto campeonato consecutivo y la marca japonesa el primero en su historia.

La última prueba del año y sin nada por decidirse, fue en Gran Bretaña. El español con el título en el bolsillo y donde el año anterior un problema mecánico lo dejó fuera de carrera, se impuso de manera clara, primeramente presionando a Alén hasta que abandonó, luego a Kankkunen que lideró la carrera hasta que un patinazo en una zona helada lo mandó fuera de carrera, logrando la primera victoria en tierras galas para un piloto latino.



GRANDES PILOTOS

En 1991 pese a mejorar su resultado de victorias ganando 5 de las pruebas del mundial, debido a la constancia de Kankunen sólo logró alzar el trofeo de subcampeón.



La temporada 1992 comenzó en Montecarlo donde debutó con la nueva carrocería del Toyota Celica GT4. El francés Auriol cometió un error de elección de neumáticos en el tramo perdiendo tres minutos, pero logró remontar, se puso en cabeza y terminó ganando, por delante de Sainz y Kankunen. Los tres pilotos protagonistas del año anterior se volvieron a imponer sobre el resto de pilotos demostrando que otro año más serían los candidatos al título.

El siguiente rally fue el de Portugal donde de nuevo se vivió un duelo entre los Toyota y los Lancia. Esta vez sin embargo los Celica no estuvieron a la altura que acusaron problemas de motor y suspensiones. Sainz se tuvo que conformar con un tercer puesto que incluso fue adelantado por el Ford Sierra de Biasion. Kankunen ganó el rally mientras que su compañero tuvo que abandonar por un problema de motor cuando iba líder.



Tras Portugal se disputó el Rally Safari donde Toyota venció gracias a un Sainz que dominó la prueba y venció por delante de los dos Lancia de Recalde y Kankunen.

En el de Córcega los Lancia no fallaron, coparon el primer y tercer puesto gracias a los Auriol y Bugalski, con un Delecour en medio

que nada pudo hacer con su Ford Sierra frente a Auriol. Por su parte los Toyota tuvieron problemas con los neumáticos Pirelli en el asfalto corso que se destrozaban a medio tramo por lo que Sainz y Schwarz finalizaron en cuarta y quinta posición. Con todo, Sainz se situó líder tras Córcega, ya que Kankkunen no había acudido a la cita y amplió su ventaja en diez puntos frente al finlandés.

En Grecia, Auriol marcó un gran ritmo y venció dominando de principio a fin el rally, con un Kakkunen segundo y Biasion tercero con el Sierra. Los tres Toyota de Sainz, Alén y Schwarz quedaron fuera de carrera por accidente.

En Nueva Zelanda Sainz logró su segunda victoria del año, en una cita donde los únicos equipos oficiales presentes fueron Toyota y Subaru.

Auriol que había ganado tres rallies, se impuso en las siguientes tres carreras: Argentina, Finlandia y Australia, colocándose líder y batiendo el récord de pruebas ganadas en una temporada mundialista, sin embargo, la suerte del francés iba a cambiar en la recta final del campeonato. A Auriol le bastaba con realizar buenas actuaciones en las tres carreras que quedaban por disputar puesto que a Costa de Marfil no acudieron los tres pilotos que se jugaban el título. Por su parte, Sainz no había acudido a Finlandia y tampoco lo haría a Costa de Marfil y San Remo, que se dedicó en la parte final del calendario a descansar y a evolucionar el Celica. Con el título de marcas decidido en Finlandia, lo único que faltaba ser saber quien de los tres primeros se llevaría el campeonato de pilotos.



En San Remo, sin los Toyota, Auriol rompió una rueda que lo dejó fuera de carrera muy pronto, se impusieron los Delta de Aghini, que lograba su primera y única victoria mundialista en su carrera, y Kankkunen, que finalizó por detrás del italiano a 40 segundos, que a pesar de ser superior en los tramos de tierra no pudo dar caza a su compañero de equipo.

Las últimas dos citas eran el rally de Catalunya y el RAC, y Sainz reapareció imponiéndose en las

GRANDES PILOTOS



dos pruebas de asfalto y coronándose campeón del mundo por segunda vez. En España, prueba que solo puntuaba para el certamen de pilotos, Sainz se impuso en los tramos de asfalto con un Celica muy mejorado y aguantó a sus rivales en los tramos de tierra. Kankkunen finalizó segundo a solo 36 segundos del español y Auriol se salió de la carretera por una avería en la dirección que lo mandó a una zanja que los espectadores tardaron media

hora en sacar. A pesar de la remontada posterior solo pudo finalizar décimo, situación que lo colocaba tercero en la general del mundial.

En el Rally de Gran Bretaña se decidió el título. A ella acudieron Sainz con 124 puntos, Kankkunen con 122 y Auriol con 121. La diferencia entre los tres era, por tanto, mínima y el que quedara por delante de los otros dos se coronaría campeón. El que mejor se mostró fue el español, que se impuso frente a un Auriol que de nuevo lo acompañó la mala suerte al tener problemas mecánicos con el Delta y un Kankkunen que no pasó de la tercera plaza, por detrás de su compatriota Vatanen que finalizó segundo con Subaru Legacy.

Al finalizar esa misma temporada, Carlos Sainz abandonaría el equipo Toyota por incompatibilidad entre su patrocinador (Repsol) y uno de los de la marca (Castrol).

Continuará...



En continuación del artículo anterior, os seguiremos enseñando coches del mítico piloto madrileño reproducidos al slot, aunque de otras marcas. Empezaremos por la marca catalana Ninco que además.

Nota: a lo largo del artículo con el símbolo  os dejo algunos enlaces interesantes a videos que os ayudaran a "visualizar" este "garaje" tan particular. Para visualizarlos sólo tendréis que hacer clic sobre el icono

En primer lugar tenemos el Ford Sierra RS Cosworth que la marca ha sacado recientemente al mercado con la referencia 50581. Os dejamos otra vez aquí el link de la última revista con un video recopilatorio.

Recopilatorio Carlos Sainz
Ford Sierra RS Cosworth



Toyota Corolla Castrol nº5 referencia 50165



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

Toyota Corolla ref. 50170



FlySlot también ha presentado recientemente una nueva referencia de un coche de Carlos, se trata del R5 Turbo de 1984 (Fotos Demoslot)





Carrera, Mini réplicas, Spirit y otras muchas marcas de slot también han aportado su granito de arena a la unión del slot y Carlos Sainz.

Volkswagen Scirocco GT



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

Este kit de mini Replicas corresponde al modelo pilotado por Carlos Sainz y copilotado por Juanjo Lacalle durante el Rallye Shalymar de 1980 con el que dio sus primeros pasos en los rallyes. Edición limitada de 150 unidades.

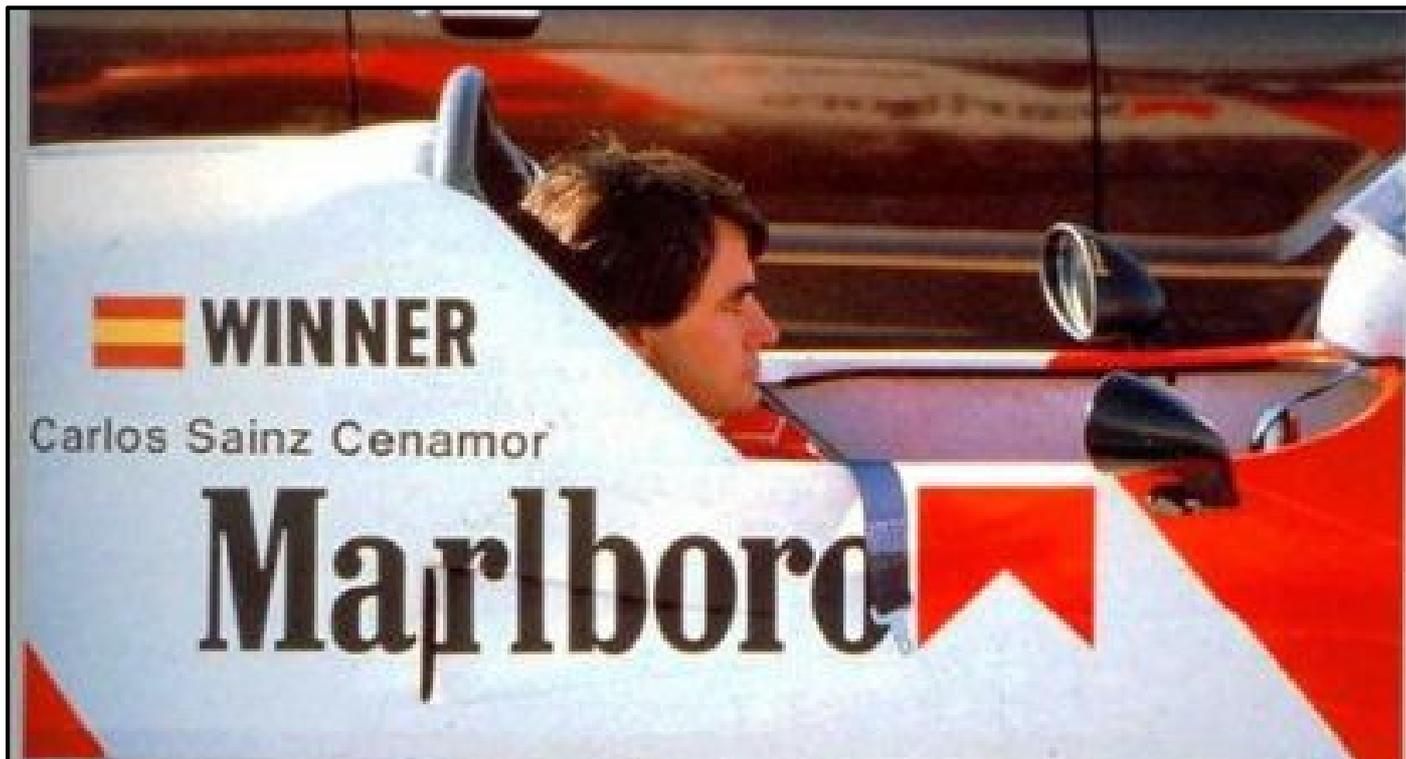


Renault 5 Turbo Carlos Sainz/Boto (Spirit)



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

A estos coches, digamos clásicos, hay que añadir algunos vehículos que se salen un poco de la línea habitual de un coche de rally. Como el **Fórmula Ford** con el que se atrevió allá por el año 1983.



Aunque como todo, la carrera de Carlos no ha estado libre de momentos duros:



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

Rally de Australia 1991



Trata de arrancarlo Carlos! : El fallo mecánico más famoso del deporte del motor español, ya no solo por la mala suerte de quedarse "encallado" a sólo 500 metros de la meta, si no por la famosa frase del Luis Moyá, el copiloto de Carlos, que le espetó : "Trata de arrancarlo, Carlos, por Dios". Con esta avería Carlos Sainz perdió el mundial del 98 en el RACC Rally de Inglaterra de la forma más dura posible.



Aprovechando los recursos de las nuevas tecnologías, aquí os dejo estos links con las históricas imágenes de este Rally.



Pero no acabemos tristes este repaso a los coches de Carlos y quedémonos con la que ha sido la última victoria de Carlos en la IV edición del Rally de España Histórico a manos de un Porsche 911 SC.



La pareja Sainz-Moya no tuvo ningún problema en ganar este rally en el mes de marzo pasado, que tuvo lugar en la provincia de Ávila. Pero más allá del resultado no quedamos con que era la primera vez que la pareja se subía a lomos de un Porsche 911 SC. Uno más que se apunta al "garaje" de Carlos

Sea en el circuito que sea, salvando todos los escollos, y pilotando cualquier vehículo, sin duda Carlos es, y será, un referente en el deporte Español y Mundial.



Ya que durante todo el artículo os he ido dejando videos alusivos al mismo, que mejor que terminar con una serie de tributos a Carlos Sainz que han ido haciendo los fans de Carlos que tiene repartidos por todo el mundo.



NOVEDADES

Abarth 500 Mas Slot

Sobre la base del Abarth 500 de Racer, Manel Espallargas ha preparado nuestra particular decoración "Más Slot". Será una serie limitada de solo 25 unidades.

Manel ha mandado a Mas Slot la primera unidad con el dorsal 20. Pero a los interesados se les puede dar la opción sin sobreprecio de poner el dorsal con su número favorito.

P.V.P. 114 €



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Renault 5 Octane

Ya está disponible la nueva referencia de Octane OC-04. Se trata del Renault 5 GT Turbo con la decoración que lució en el Tour de Corse 1990 a manos de Jean Ragnotti. Como viene siendo habitual está fabricado en resina de primerísima calidad y en edición limitada de 300 unidades. El coche incorpora el conocido chasis Montecarlo de MSC con todo el material calibrado de serie. La ilustración del estuche vuelve a correr a cargo del maestro Bargalló.

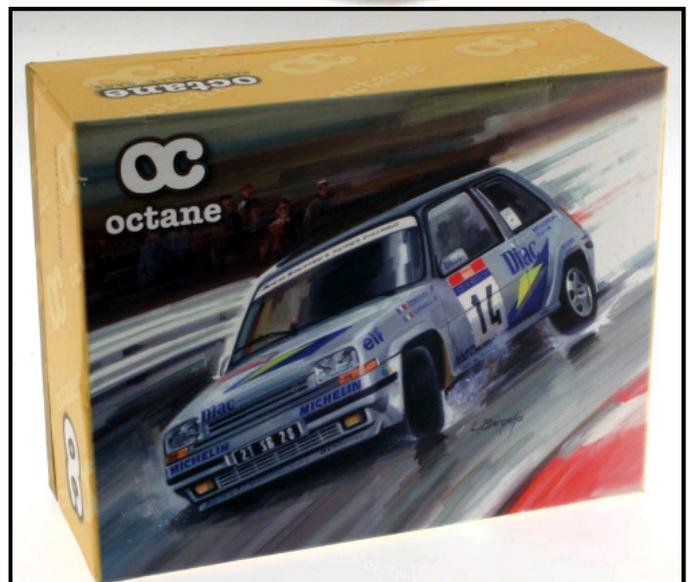
Disponible en: octane@hobbyclassic.net o en tiendas especializadas. Más información en



P.V.P. 125€



OC
octane
SLOT RALLY CARS

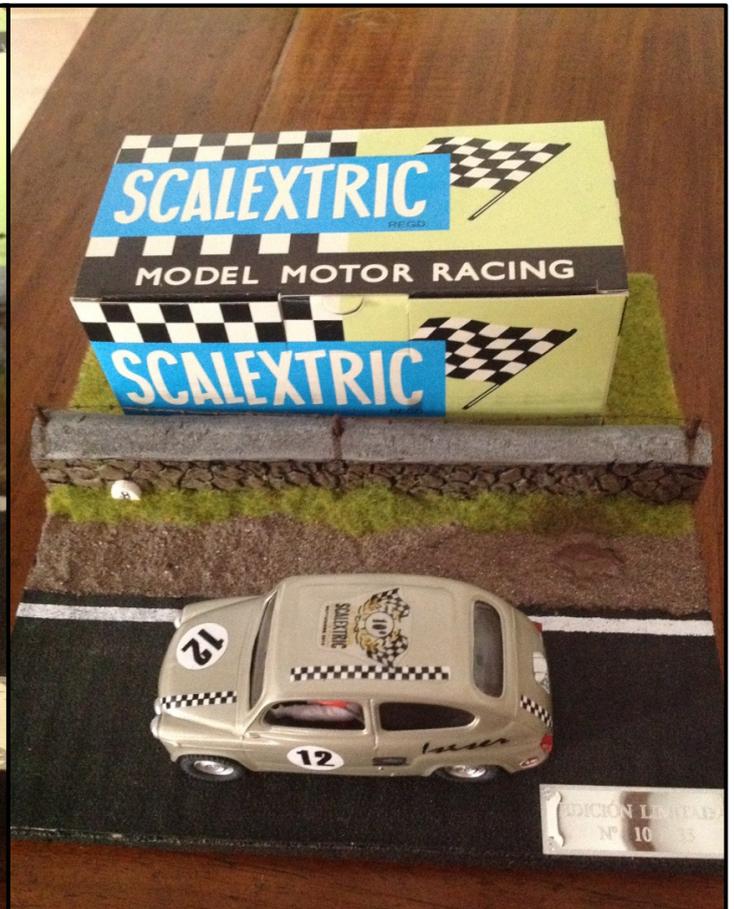
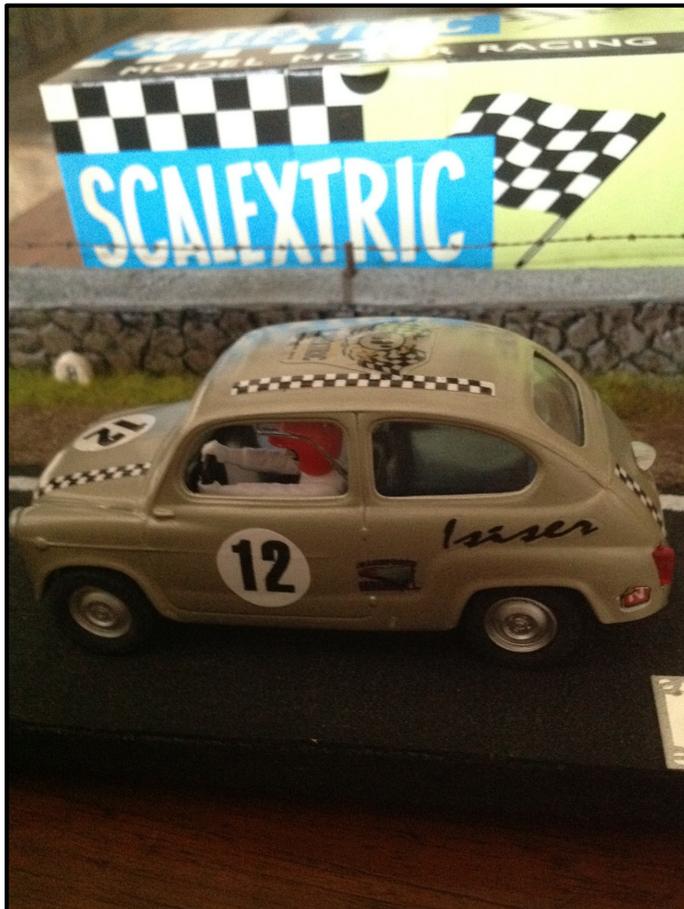




Un año más se ha celebrado en Palma de Mallorca el Criterium Scalextric, este año en su 10ª Edición. Un evento que congrega durante el fin de semana todos los amantes de nuestro hobby en la capital Balear. Raid, Rally, TT, Lemans, F1 son algunas de las categorías en las que se miden los mejores pilotos.

Como es habitual cada año se realiza un coche exclusivo para el evento, y siendo éste el décimo aniversario del

evento no se podía haber acertado mejor con el coche en cuestión. Un Seat 600 de Scalextric, vestido con un bello color gris/plateado montado sobre un diorama y con la decoración alusiva al Criterium ha hecho que a más de uno se le hiciera la boca agua sólo con observarlo. Además como colofón el coche viene acompañado con una caja de cartón reedición de las clásicas de Exín, a demás de una placa con el número de edición limitada y el backstamp correspondiente



A las 35 unidades realizadas de este coche hay que añadirle 5 más en color verde sólo para la organización y distribuidas a los compromisos.

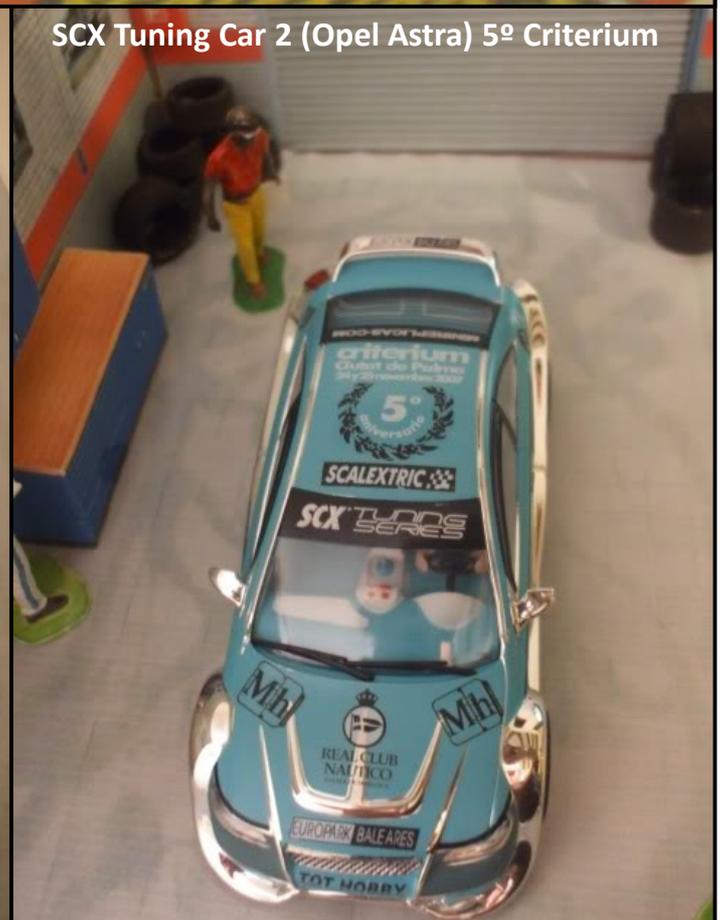
La Organización, pendiente y al tanto de todo, no solo dispone de espacio exterior al aire libre, también hay habilitado un espacio interior cubierto y resguardado.

Este coche se une a la serie inaugurada en 2005 con el Fiat Abarth del 3er Criterium



BMW 320i 4º Criterium

SCX Tuning Car 2 (Opel Astra) 5º Criterium



SEAT 600 CRITERIUM PALMA DE MALLORCA



Seat 131 Abarth 6º Criterium



Ferrari FXX 7º Criterium



Seat 850 8º Criterium

R5 9º Criterium



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Guillem Quetglas

Después de la pausa veraniega volvemos al tema de las entrevistas a compañeros de afición. Esta vez el turno es para Guillem Quetglas de Buñola, otro de los integrantes del club ASB y un gran aficionado tanto al mundo de los coches en general como al slot. Os dejamos con su entrevista:

P: Buenas tardes Guillem, es un placer que nos cedas unos momentos para hacer esta entrevista. Nos gustaría saber, si lo quieres decir, la edad que tienes

R: Pues claro, hace poco que he cumplido los 44

P: Y ¿cuántos años llevas en el mundo del slot, cómo fueron tus inicios?

R: La verdad es que no fue hasta el año 1999 cuando me compré mi primer Scalextric. Se trataba de una caja, un circuito con el Ford Focus y el Seat Córdoba y la verdad es que terminé destrozando aquellos coches. De todos modos, cuando era niño, siempre había pedido un Scalextric a los reyes pero





fue un regalo que nunca llegó. Algún año llegó algún sucedáneo como un Autocross, sin embargo no es lo mismo, sólo es una pista circular donde lo que realmente conduces es un imán que va por debajo, pero el Scalextric nunca llegó... Como he dicho no fue hasta que fui adulto en 1999 cuando compré mi primer circuito.

P: ¿Qué vino antes tu afición al slot o a los coches?

R: Pues nació antes mi afición al slot y fue eso lo que me llevó a los coches. Las ganas de tener uno cuando era pequeño hizo que tuve 15 o 16 años fue cuando me empecé a meter en el mundo de los coches e iba a ver algunos rallies de por la isla, luego al ser un poco más mayor renació otra vez la afición al slot. De hecho una de las primeras cosas que vi de slot ya de adulto fue una prueba del campeonato de Baleares en Sóller.

P: Se puede decir que tu eres uno de los fundadores de ASB, ¿Cómo fueron sus inicios?

R: Todo empezó a raíz

principalmente de que me enteré de que a Tomeu Amengual también le gustaba el slot y un día nos vimos y hablamos sobre ello. Después fuimos alguna vez a Son Gotleu a el club El Garage para ver alguna carrera y decidimos también quedar un día para "jugar" un poco, lo que entre una cosa y otra no íbamos quedando y pasó tal vez un año y medio... Un día del ayuntamiento se pusieron en contacto conmigo para ver si podía montar un Scalextric para las fiestas del pueblo y fue también un poco por eso donde empecé a ver que había más gente interesada de nuestras edades como Toni Font y animándonos un poco entre nosotros empezó todo. Quedamos un día con Tomeu, su hermano Jordi, Toni, tu mismo... para hacer alguna carrera y realmente fue a partir

de ese pequeño grupo donde empezó todo y fuimos incorporando de cada vez algunos conocidos nuestros. La verdad es que estoy muy contento de ello, somos un grupo de gente muy sanos y educados y lo más importante es que disfrutamos mucho. ¡Es fantástico!

P: ¿Cómo ves el futuro del club?

R: Positivo, sin duda, porque pese a la crisis, la gente está muy animada. De hecho hace poco que hemos acabado uno de los mayores proyectos que ha sido construir una pista de madera de 4 carriles, cosa que se ha hecho con muchas ganas e ilusión por parte de todos. Yo lo veo bastante bien y desde luego, la crisis no nos ganará a nosotros.



P: ¿Te declaras más coleccionista o aficionado al Scalextric por la competición?

R: Lo que más me gusta sin duda es el coleccionismo en el sentido de que me gusta mucho encontrar coches antiguos y si se tienen que restaurar o reparar mucho mejor. Respecto a la competición, lo que más me gusta es el ambiente, el simple hecho de vernos cada cierto tiempo, comentar novedades, hablar de coches...



ENTREVISTA A



P: ¿Cual es tu marca preferida tanto en slot como de coches reales?

R: La verdad es que en slot es difícil decir una porque si tengo varias que me gusta mucho. Además hay marcas como Spirit que en su momento sacaron coches que fueron referentes como el Peugeot 205 T16 para rally o el Dallara para pista. En rally es muy complicado... Ningo por ejemplo me gusta bastante, o MSC o Avant... Desde luego para circuito si que no tengo duda, la mejor es Slot.it

Y respecto a los coches reales, para mi el Ford GT40 es el coche de mi vida. Es cierto que me gusta mucho la mecánica alemana como la de Volkswagen, que además también la proporciona a Seat que tengo uno y me ha salido muy bueno, o BMW, Mercedes... Después hay coches muy bonitos como los italianos, pero mecánicamente no me gustan.

P: Entonces podemos afirmar que ¿si tuvieras todo el dinero que necesitaras tendrías un GT40?

Si pudiera si, un GT40 como coche de circuito y un Turbo 2 para Rally ¡sería todo un privilegio!





Sin embargo mi sueño es otro, me gustaría poder montar un taller o una empresa para encontrar coches antiguos y poderlos restaurar para luego vender, tanto de competición como coches de calle. Me haría muy feliz.

P: En tu colección de coches de slot, ¿cuántos tienes?

R: La verdad es que hace mucho que no los he contado pero aproximadamente seguro que superan los 350.

P: ¿Tienes alguna categoría de coches preferida?

R: La verdad es que tengo un problema, porque ¡me gustan

todos! La verdad es que siempre he sido mucho de los rally, pero desde que me metí en esto del slot he descubierto nuevos tipos de coches que antes nunca me habían llamado la atención como los coches de los años 60 especialmente los de Le Mans que tienen unas líneas tan bonitas que parecen coches modernos

P: Cuéntanos un poco como es que tienes un Opel Manta a escala real en tu aparcamiento...

R: La verdad es que me encantan los coches clásicos y quería uno para mirar de hacer rallys clásicos. El Manta siempre ha sido un coche que me ha gustado bastante y además encontré uno aquí en Mallorca a muy buen precio con lo cual tuve la oportunidad y me lo quedé.

P: Y en slot, ¿cuánto te sueles gastar más o menos cada mes?

R: La verdad es que ahora menos,



especialmente desde que me compré el Manta. Antes igual compraba 3 coches por mes pero últimamente sólo compro cosas que yo considero "exquisiteces" como el manta precisamente de Avant Slot o el 037 de Ninco que ha salido hace poco.

P: ¿Hay algún coche que no esté reproducido al slot y que te gustaría que sacaran al mercado?

R: La verdad es que es curiosos porque mi padre tuvo dos y era un coche bastante popular pero el R6 no está reproducido al slot y me haría ilusión, al igual que el R11, que sé que este están en resina pero me gustaría que saliera en plástico.

P: ¿Tienes alguna petición que quisieras hacer a algún fabricante?

R: Pues me gustaría hablar con un fabricante y pedirle a ver si sería posible sacar coches de una línea un poco más económica enfocados a la competición aunque no tuvieran tantos detalles ni decoración y se pudieran ahorrar así las licencias. Después también hay cosas como lo que va a hacer ahora Fly de sacar coches con sonido, lo cual me parece una tontería.

P: Llegados a este punto creo que ya tenemos más que suficiente para la entrevista que veníamos a hacer así que muchas gracias por todo y si quieres añadir algo más ahora es el momento

R: Pues la verdad es que quiero dar las gracias a todos los socios del club ASB ya que ellos hacen que sea posible seguir con el club y también quiero dar las gracias a los dos que lleváis esta revista ya que os tengo aprecio tanto a vosotros como a la labor que realizáis ya que hacer tanto trabajo para no ganar nada considero que es algo que tenéis que llevar muy dentro de la sangre y eso merece todo mi aprecio y respeto.

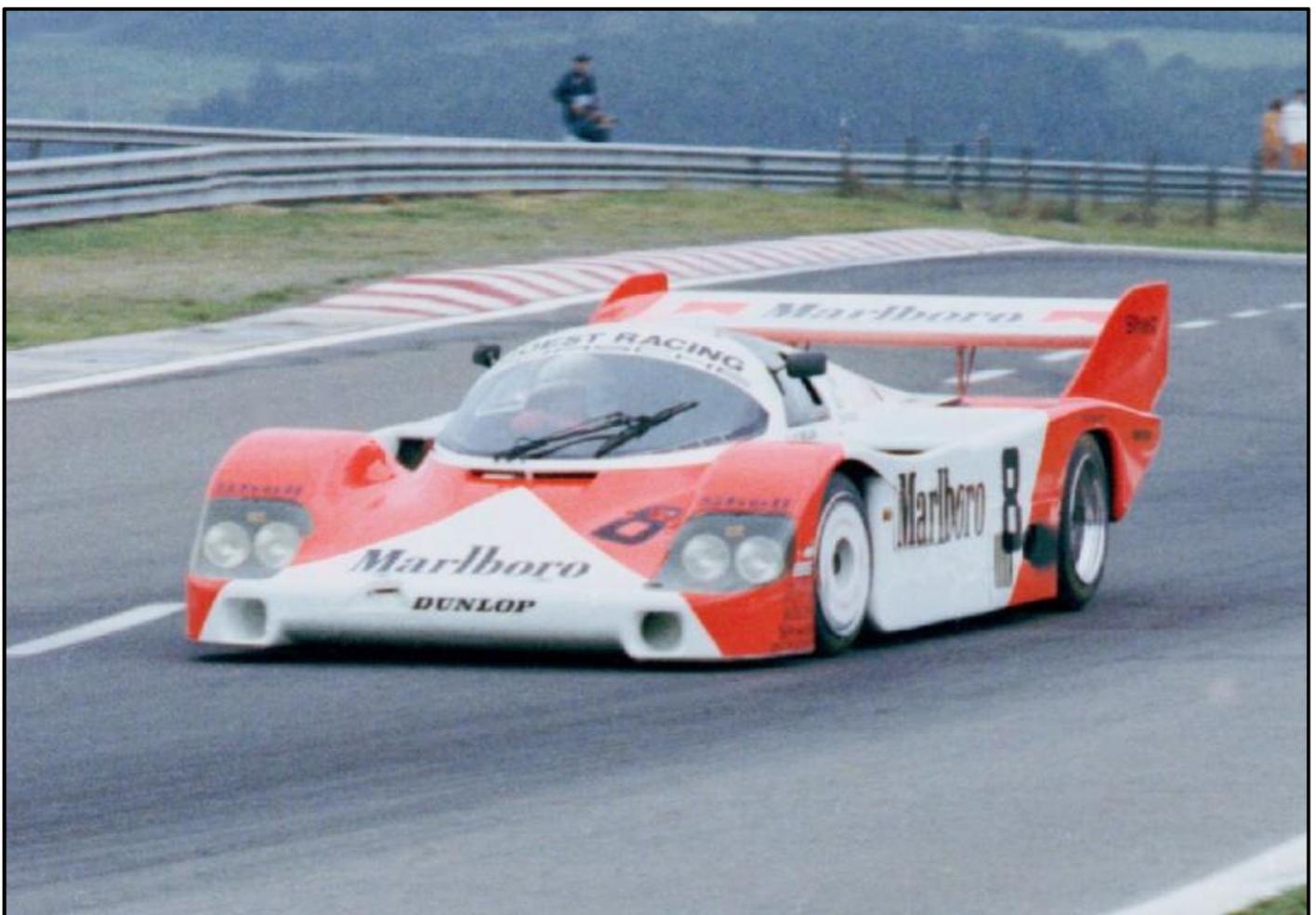


Porsche 956

Pese a que tiene 4 ruedas y circula de forma autopropulsada, para esta ocasión no os podremos dar una historia muy larga del modelo ya que se trata de un prototipo creado para Le Mans porque en este número os mostraremos el Porsche 956, un coche nacido ganador.

Pertenece a la categoría de grupo C, se trata de una categoría de sport prototipos aparecida en

el año 1982 que reemplazó las existentes Grupo 5 y Grupo 6 y fue usada principalmente en los campeonatos mundiales de resistencia. Estuvo en vigencia hasta 1992. Las principales características de estos coches es que su peso no podía ser inferior en vacío a 800kg y su depósito como máximo podía ser de 100 litros. Además la categoría también regía que únicamente se podrían hacer hasta un máximo de 5 paradas para repostaje en carreras de 1000km





Pero dejemos los grupos y categorías de coches y pasemos a explicar el coche. Poseía un monocasco de aluminio y tenía un peso en vacío de entre 820 y 850kg. Montaba un motor boxer, típico de la marca, de seis cilindros y de 2650cc unido a dos turbos que le permitían rendir una potencia entre 620 y 640 cv a 8.200 rpm y tener un par máximo de 630 Nm a las 5.400rpm.

El 956 fue sustituido por el 962 en 1985, sin embargo antes de su retiro vendrían muchos triunfos. En 1982 gracias al coche Porsche ganó el Campeonato Mundial de Resistencia y además consiguió un triplete en las 24h de Le Mans.

En 1983 además del equipo oficial hubo equipos privados corriendo también con el 956. Porsche



resultó ganador en siete carreras durante todo el campeonato de ese año y se llevó el campeonato de marcas cómodamente. Por ejemplo en Le Mans las primeras ocho posiciones de llegada. La situación fue similar en 1984, donde los Porsche ganaron casi todas las carreras. Ese año, el reglamento pasó de permitir 600 litros de gasolina a 510 en las carreras de 1000 km. Ante ello, Porsche lanzó una evolución llamada 956B, equipada con inyección electrónica.

Como curiosidad podemos decir que este coche ostenta el récord de Nürburgring con 6'11,13" a manos de Stefan Bellhof y a una velocidad promedio de 202km/h.

Y aquí os dejamos con esta bellísima foto del 956kh con decoración Gulf en plena carrera, la misma decoración con la que os mostraremos el coche a escala 1/32



COCHE DEL MES

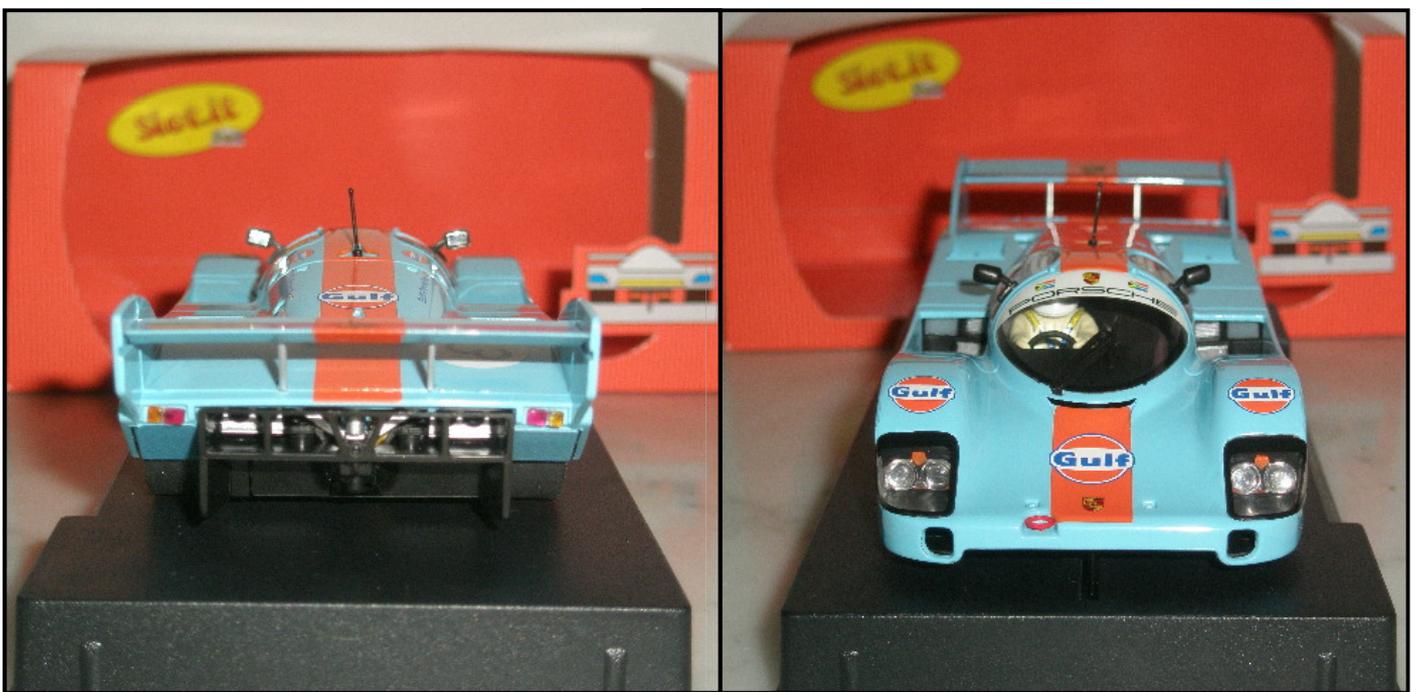


Esta vez, la reproducción nos viene de la mano de Maurizio Ferrari, o dicho de otro modo, de la marca italiana Slot.it que nos trae esta belleza bajo la referencia CA09E. Como viene siendo habitual, se trata de Aloy Shop quien nos ha cedido esta gran pieza para poder compartir con todos vosotros.

Se trata de una reproducción completamente fiel al modelo real, que por cierto fue pilotado por el equipo formado por los surafricanos Frank Petorius y R.Pretorius en la carrera de 1h en el circuito de Zwartkops en 2005 y en la que se llevó el título.

La marca italiana como viene siendo costumbre nos trae una verdadera delicia para los ojos, un coche fielmente reproducido hasta su más mínimo detalle, con un nivel de acabados espectacular y que además resulta ser una auténtica bala sobre la pista.

Tener este coche en las manos nos presenta la duda de si colocarlo directamente en la vitrina para poder apreciar su belleza cada vez que nos acerquemos o si por el contrario quitarle el imán de serie y llevarlo inmediatamente sobre la pista con la idea de machacar cronos.





Los colores de Gulf, resaltan aún más las líneas de este coche y le otorgan ese especial toque clásico que tanto nos gusta a los coleccionistas.

La calidad de la tampografía es intachable, así como la distribución y tamaño de los escasos patrocinadores que lleva este modelo.

La reproducción de pequeños elementos como las llantas, los tubos de escape o las entradas de aire del coche también son primera calidad. ¡No os perdáis el concurso de este mes para saber como conseguir llevaros este bellezón a casa!

Aloy
shop.com

Tu tienda de slot

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

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

www.aloyshop.com

