

SLOT

Abril
2013, nº

37

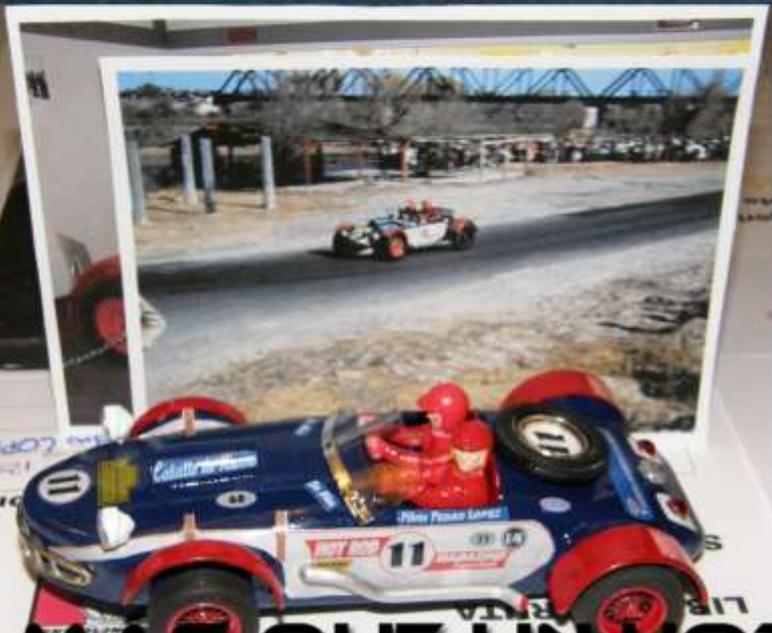
GRANDES PILOTOS

NIKI LAUDA



BELLEZONES

NOVEDADES SLOT.IT



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Un nuevo mes en vuestras pantallas, de nuevo con noticias sobre el automovilismo en general y referentes a nuestro hobby en particular.

Esta vez os debemos pedir disculpas por el retraso sufrido, debe ser el buen tiempo que ya está presente en todas partes que nos ha distraído y ha ocasionado el retraso en dos días de este nuevo número de Slot 360.

Por cierto, ¿Os habéis enterado que van a sacar una película basada en la vida en las carreras de Niki Lauda? Pues la verdad es que nosotros lo hemos sabido este mes y por ello en este número le dedicamos a este tricampeón del mundo nuestra sección de Grandes Pilotos

En nuestra recién inaugurada sección de "El garaje" os pondremos la segunda parte del artículo relacionado con la pintura y decoración de nuestros coches. Aprenderemos a poner calcas y a dejar un coche bien bonito para que luego lo podamos disfrutar y admirar encima de las pistas.

Os relataremos también lo que se podría definir como un completo domingo slotero. Nuestro colaborador Jose Manuel Torres Martín disfrutó de lo lindo el pasado mes de febrero al poder acudir a una competición de coches clásicos y al Foro Slot en un mismo día.

Slot.it también nos ha mandado la información relativa a sus novedades para enseñaroslas de primera mano, así que después de este breve resumen de lo que encontraréis en este número, os dejamos ya que paséis a la lectura. Nuestros e-mails siguen abiertos a cualquier sugerencia o consulta: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Buen slot para todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en 

COLABORAN



- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Walter Röhrl	Pág. 3
- Grandes pilotos: Niki Lauda	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Mágico 2 de febrero	Por: Jose Manuel Torres Martín	Pág. 11
- El garaje: Calcas	Por: Josep Oliver	Pág. 31
- Calendario de carreras		Pág. 35
- Novedades	Por: Slot.it	Pág. 35
- Sorteo		Pág. 40

LA FRASE DEL MES

Walter Röhrl

“El secreto de esta especialidad radica en frenar un segundo después de lo que indica el sentido común y acelerar un segundo antes de lo que impera la lógica.”



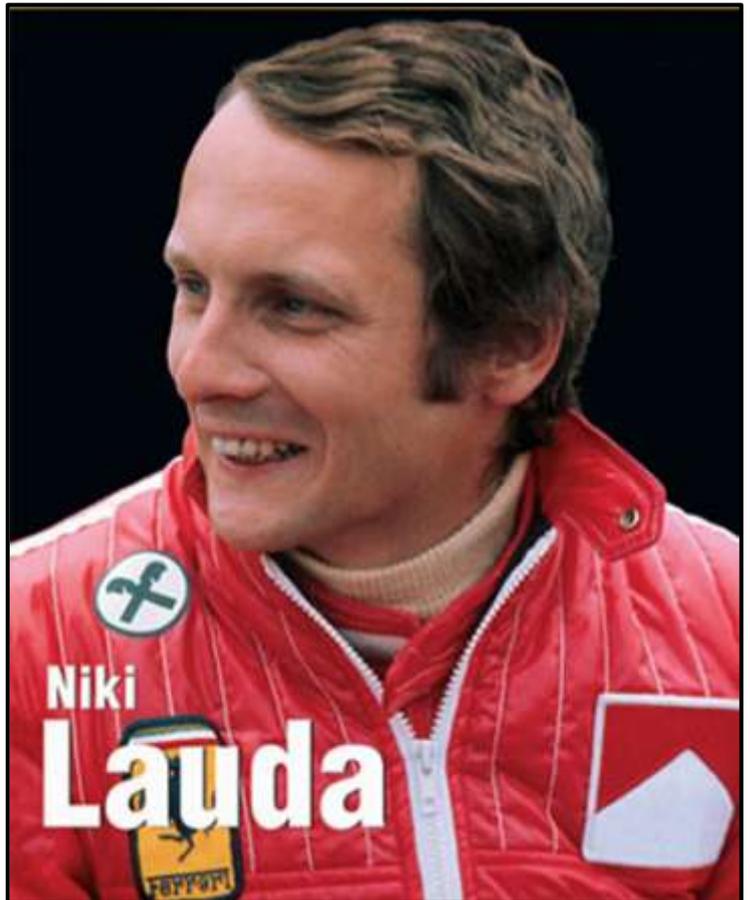
Niki Lauda

Habiéndonos enterado recientemente de que en otoño se va a estrenar la película "rush" basada en la vida en las carreras del gran Andreas Nikolaus Lauda, o más conocido como Niki Lauda, aprovecharemos este número para dedicarle nuestra sección de grandes pilotos.

Aprovechamos también para dejaros el link al trailer de la película. Para verlo a través de YouTube sólo tenéis que hacer clic sobre la imagen que encontraréis en la parte baja de esta página.

Lauda nació el 22 de febrero de 1949 en Viena. Fue tricampeón del mundo de Fórmula 1 en los años 1975, 1977 y 1984 y además de estos tres méritos que lo han alzado como piloto de leyenda, ha cosechado un gran historial en el mundo de la competición automovilística. Logró su primera victoria en el Gran Premio de España de 1974 y subió por última vez al escalón más alto del podio en 1985 en el Gran Premio de Holanda.

Compitió en los equipos March, BRM, Ferrari, Brabham y McLaren, logrando un total de 25 victorias y 54 podios, sin embargo en su carrera no fueron todo rosas y tuvo un grave accidente en el gran premio de Alemania de 1976 que le provocó quemaduras por todo el cuerpo que le dejarían marcas de por vida.



Se retiró por primera vez en 1978 y fundó una compañía aérea: Lauda Air.

Sin embargo duró poco fuera de los circuitos y en 1982 volvió al volante sin haber perdido un ápice de su pericia, de este modo dos años después ganó su tercer mundial y se retiró definitivamente en 1985.

Trailer : Rush TRAILER 1 (2013) - Chris Hemsworth, Ron Howard Racing ...

Durante su carrera disputó un total de 170 carreras en la máxima categoría, sumó 25 victorias, estableció 24 poles, subió 54 veces al podio e hizo 24 vueltas rápidas. Actualmente trabaja como comentarista de Fórmula 1 para una televisión alemana.



Nació en 1949 en Viena, en el seno de una familia rica. A los 19 años se inició en el mundo del automovilística. En dos años, en 1970, empezó en Fórmula 3 y al cabo de un año ya ascendió a Fórmula 2. En estos años estuvo en los equipos March y BRM.

Su debut en Fórmula 1 tuvo lugar en 1974. En ese año Clay Regazzoni, su compañero de equipo en BRM volvió a Ferrari y Enzo Ferrari le pidió opinión para fichar al segundo piloto del equipo, entonces al darle buenas referencias, Niki fue llamado casi de inmediato para incorporarse a la marca del Cavalino Rampante.



Debutó en el GP de Argentina y su pericia al volante se manifestó casi de inmediato, venciendo ya en los GP de España y Holanda y logrando un total de 6 poles en esa temporada.

Este hecho también favoreció mucho a la marca dado que hacía dos años que no lograban ninguna victoria. Por su parte, Lauda finalizaba la temporada en cuarta posición.

Al año siguiente, aunque no pasó del quinto puesto en las primeras cuatro carreras, en las cuatro siguientes venció.

GRANDES PILOTOS



Su victoria en la última carrera del campeonato, el GP de EEUU le dio a Lauda su primer campeonato mundial.

1976 fue un año en el que el piloto vivió las dos caras de una misma moneda. Empezó ganando cuatro de las seis primeras carreras y logrando la segunda plaza en las otras dos. En la novena carrera tenía ya 61 puntos, más de el doble de su perseguidor: Jody Scheckter y el campeonato ya simplemente se trataba de una mera formalidad.



La parte triste fue que en el GP de Alemania disputado en Nürburgring sufrió un accidente, su coche se incendió y sufrió graves quemaduras en todo su cuerpo. Ante lo sucedido, tres pilotos se detuvieron para ayudarlo: Harald Ertl, Guy Edwards y Arturo Merzario.



La gravedad del accidente hacía pensar que ese sería el final para el piloto vienés, hasta se le llegó a dar la extremaunción, sin embargo una asombrosa recuperación le permitió volver a los circuitos tan sólo 6 semanas después del acontecimiento.

Durante su baja, James Hunt había recortado muchísimo la distancia en puntos y en la última carrera se iba a resolver el campeonato.

En el GP de Japón, el último de la temporada, Lauda aún sacaba 3 puntos de ventaja a Hunt, sin embargo las abundantes lluvias, el mal estado de la pista y seguramente cierto temor por parte del piloto, hicieron que Niki se retirara tras sólo realizar dos vueltas



GRANDES PILOTOS

alegando que no era seguro competir dado el mal estado de la pista. Tras esto, Hunt lideró la carrera durante la mayor parte del GP pero un pinchazo le hizo perder muchas posiciones. Volvió a la pista y consiguió remontar hasta la tercera posición, hecho que le dio los puntos suficientes para adelantar a Lauda en un punto en el campeonato.

Ese abandono disgustó a Ferrari que vio como se le escapaba su segundo mundial consecutivo por tan sólo un punto y la temporada siguiente el piloto sufrió mucha presión por parte del equipo y anunció su retirada al final de esa misma temporada. Sin embargo el campeonato de 1977 fue casi como un paseo para Niki y se lo adjudicó cómodamente gracias a su regularidad.

En 1978 entró en el Parmalat Racing Team conduciendo un coche con chasis Brabham y motor Alfa Romeo.



Su paso por este equipo fue muy modesto, sólo ganó dos carreras en dos temporadas, debido principalmente al diseño del coche. En el GP de Canadá Lauda informó al propietario de la escudería Bernie Ecclestone su decisión de “no seguir conduciendo en círculos” y al final de 1979 se retiró y pasó a dedicarse a la compañía aérea de vuelos charter que había fundado.

En 1982 se reincorporó a la categoría reina detrás del volante de uno de los coches del equipo McLaren y otra vez disputó las nuevas temporadas con mucha competitividad, consiguiendo de nuevo otro título mundial en 1984 al imponerse a su compañero de equipo Alain Prost por medio punto.

Se retiró definitivamente como piloto en 1985 aunque siguió vinculado al mundo del automovilismo. En 1995 fue contratado por Ferrari como asesor técnico. El equipo pretendía aprender de su experiencia y volver a cosechar victorias con el conocimiento adquirido del expiloto.



Su primer consejo fue: Contraten a Michael Schumacher y la historia ha demostrado que no fue un consejo en vano. De hecho así se hizo y además se contrató al equipo de ingenieros de Benetton, encabezado por Ross Brown.

El resultado de esta mezcla es sobradamente conocido y la escudería arrasó en los años venideros.



Niki, también conocido como el Rata o el Superata, ha sido clasificado como un piloto muy inteligente, calculador y concienzudo, que siempre meditaba sus maniobras con el fin de obtener los mejores resultados posibles sin tener que arriesgar en exceso. Además era capaz de pasarse incontables horas depurando y refinando los reglajes del coche con el fin de mejorar su comportamiento dinámico y poder gozar así de una fiabilidad y una adaptabilidad absoluta del coche al piloto.

GRANDES PILOTOS

En el año 2002 también se puso como director del equipo Jaguar.

En referencia a su vida personal, se casó en 1975 con su primera esposa: Marlene de quien tiene dos hijos: Lucas y Mathias. Se divorció en 1996 tras 21 años de matrimonio. En 2005 se casó con su segunda esposa Brigitte y desde entonces residen en Ibiza junto a sus hijos mellizos Mia y Max que nacieron en 2009.

Como empresario, como ya hemos mencionado fundó su compañía aérea: Lauda Air, pero en 2001 vendió la empresa a Austrian Airlines. A finales de 2003 fundó una nueva compañía aún en activo Niki.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Primera Carrera Panamericana de Slot y ForoSlot 2013

Sábado increíble el vivido el pasado 2 de febrero, donde además del Barça – Madrid había slot a mansalva y se pudo disfrutar tanto de la PRIMERA CARRERA PANAMERICANA de SLOT, como de una nueva edición del ForoSlot 2013.

Empezamos por la mañana, ya que coincidía la carrera con la Feria del Slot y algo había que posponer. Por lo tanto, primaba el pasarse por la carrera y a su vez estar presentes en la previa a la carrera que era el *Concurso de Elegancia* de coches ya que el ForoSlot duraba todo el día y además siempre se puede visitar también el domingo, aunque el domingo cada vez hay menos afluencia de gente y muchos expositores ni tan siquiera monten su chiringuito para ese día y echan el cierre el sábado.

Lo primero, y como es de bien nacido ser agradecido, es darle la enhorabuena a Gustavo Carini – artífice de la Panamericana - por la prueba que preparó, y sobre todo por como atendió a los asistentes... ¡qué poderío! y ¡qué señorío! De verdad... ¡GRACIAS!

Aunque la cita estaba prevista inicialmente para el 23 de enero de este mismo año, se pospuso al 2 de febrero para facilitar la asistencia de más gente y que además así coincidiera con la celebración del ForoSlot y de esa manera correr por la mañana y el que quisiera que visitara el ForoSlot después. Algunos de los participantes a la carrera, se les podía ver luego por los pasillos del Centro Comercial Hortaleza.

La carrera se celebraba en Villaviciosa de Odón y allí había un grupo de aficionados al slot y muchos incondicionales de la marca Slot Classic - en esta carrera son varios los modelos de esta marca <<Rey de Reyes>> que se meten en pista - entre los que se encontraba el mismísimo César Jiménez, que además de acompañar la cita, participó en la carrera.

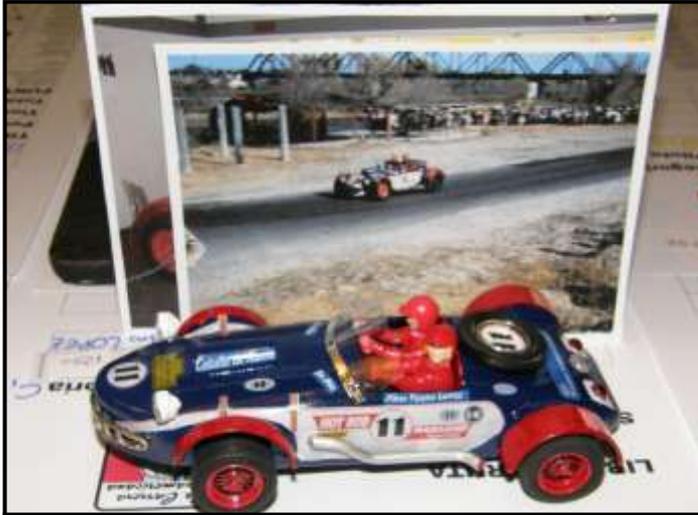


MAGICO 2 DE FEBRERO

Primero se expusieron los coches que iban a competir – sobre el verde tapiz de una mesa de billar- para hacer un pequeño concurso de elegancia de los mismos, elegido entre los propios participantes.



Todo un grupo de bellezones de cuatro ruedas a 1:32, en perfecto estado de revisión.



MAGICO 2 DE FEBRERO

De repente y como surgida de la nada, aparece una unidad preserie P-7/400 del CJ-21 PEGASO BISILURO firmado (¡atención!) por Celso Fernández y que se otorgó como premio en el Campeonato de España de slot de 2005.

Una joyita que sale en plena reunión y que acapara el pleno total de la atención de los presentes y de los smartphones (en función cámara) de los mismos.



UNIDAD PRESERIE
CTO. ESPAÑA SLOT 2005
Firmada por D. Celso Fernandez

Slot Classic

CJ-21 PEGASO BISILURO

P-7 / 400 RTR

Tel. Fax: 985 389 193 | Gijón, Asturias, España | E-mail: info@slotclassic.com | http://www.slotclassic.com

1 to 200 RTR - 201 to 400 KIT/KPP
1 to 200 RTR - 201 to 400 KIT/KPP

Cto. Pegaso más y no será el último. Slot Classic os ofrece en esta ocasión el Pegaso Bisiluro o Biorpedo en su primera versión (BIS E1). Fue construido en el año 1953 adaptándolo a las especificaciones técnicas de la época en la clase SPORT, para así disponer de un vehículo competitivo para poder disputar las carreras que tenía previstas W. P. Ficat para dar a conocer mundialmente la marca Pegaso.

Aunque la configuración biorpedo no era nueva, (anteriormente Piero Tanuffi y Nardi habían experimentado con este sistema) sí era una buena solución para construir un vehículo con una aerodinámica espectacular y un buen reparto de pesos.

Las innovaciones técnicas más destacables adaptadas al nuevo modelo: fuertes las aletas verticales para la óptima estabilidad y direccionalidad

Llegado por fin el gran momento, Pegaso desplazó a Bélgica al Bisiluro y un Spyder Touring equipado con motor 2.8 litros; pero la mala suerte se cebó nuevamente en el intuido equipo. En esta ocasión fue la rotura del electrodo de una bujía la que hizo que solamente pudiesen hacer un intento con el Bisiluro, por lo cual tuvieron que cambiar de vehículo aun sabiendo que las prestaciones no serían las mismas. De todas formas se cumplió el objetivo de batir los records de Km y milla lanzados establecidos por Jaguar meses antes. Las cifras fueron éstas:

	MUEVOS RECORDS	ANTIGUOS RECORDS *
KILOMETRO LANZADO	243.079 km/h	238.88 km/h
MILLA LANZADA	241.802 km/h	237.64 km/h



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Nadie se resistió a que la pieza pasara por sus manos.



Una vez analizado pormenorizadamente por cada uno de los asistentes (resistirse a cogerlo y mirarlo era misión imposible), era inevitable el intercambio de opiniones y el conocer la trazabilidad de esa pieza redescubierta.



MAGICO 2 DE FEBRERO

El comienzo de la carrera se dilataba un poquito por el tesoro encontrado en forma de Bisiluro. Y las conversaciones proseguían entre el personal.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Orden de salida	HORA	PILOTO	COCHE	CATEGORIA
114		MIGUEL CORDORA	VW 1200	A
115		JESUS DE LA PERA	PORSCHE SPYDER	C
117		OSCAR NUERO	MERCEDES 300SL	B
118		CARLOS GONZALEZ	AUSTIN HEALEY	A
119		NAOTO TOYARE	PORSCHE 356 COUPE	A
1162		ARIS	LANCIA D 24	B
1159		ANTONIO ORTIZ	LANCIA B 20	B
1204		MIGUEL ANGEL PENALVER	LANCIA D 24	B
1210		SANTIAGO JIMENEZ	OSCA MT4	B
1216		RICARDO SAEZ	PORSCHE 550 SPYDE	A
1230		SANTIAGO TARRAGONA	OSCA MT 4	C
1278		ANGEL L. HUMBRIAS	JAGUAR XK120	A B
1250		CESAR JIMENEZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1234		PASCUAL MORANT	PORSCHE 356 COUPE	A
1240		ABEL PEREZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1245		ANTONIO CASTELO	AUSTIN HEALEY	A
1265		ALBERTO DE FELIPE	FERRARI	C
1250		PEDRO LOPEZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1303		JORGE DE LA LLAVE	PORSCHE 356 COUPE	A
1254		PACO RUIZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1307		JAVIER BARRIOS	FERRARI 375	B
1311		PABLO JIMENEZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1315		JOSE LUIS GOMEZ	PORSCHE 356 COUPE	A
1319		ANGEL CARDIEL	FERRARI 750	B
1323		PACO ALVARADO	FERRARI 375 PLUS	B

1327	GUSTAVO GARINI	MERCEDES 300 SL SPY B
1331	CARLOS AGUADO	FERRARI 375 B
1335	PEDRO LOPEZ	CABALLO DE FIERRO C
1334	PACO ALBARADO	CORVETTE A
1343	GUSTAVO GARINI	A
1347	CARLOS AGUADO	PORSCHE 550 SPYDER A

Los participantes, que eran unos cuantos, tenían ya todo preparado.

Conste que no todo eran resinas, para los más prudentes, los Nincos de la Panamericana hacían perfectamente su papel, y estaban reglados para competir como la mejor de las resinas.



Pero las “reinas” de la carrera, se notaba, eran las resinas, piezas de más de 200 euros rodando por el circuito.



MAGICO 2 DE FEBRERO

Y cuando una de ellas se salía de la pista, a algunos el alma se nos encogía, mientras que otros saltaban a por esos coches como si se trataran del mismo Casillas intentando parar ese coche para que no se estampara contra el suelo.



Una pista cargada de detalles y en la que daba gusto ver rodar a los coches





MAGICO 2 DE FEBRERO

Cuando los coches acababan sus vueltas se les llevaba a descansar todos juntitos y en buena armonía.

En definitiva, cuando la gente está por la labor de pasar un buen rato, la armonía y el buen ambiente se generan casi por defecto y hace que todo fluya con la máxima normalidad.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Como no podía ser de otra manera aquel día había que inmortalizarlo para el recuerdo.

...y de allí corriendo, corriendo, había que ir al ForoSlot, pues en este día el mundo del slot era un verdadero hervidero de acontecimiento.

Desde Villaviciosa de Odón cruzamos Madrid por la mitad y a la otra punta, para presentarnos en el Centro Comercial Hortaleza.



ForoSlot 2013 (Edición Invierno) 2 y 3 de marzo

En esta ocasión no pudimos ir por la mañana, por lo de la Panamericana, que es cuando el ForoSlot – y más el sábado- se encuentra en su apogeo, en su máximo nivel, sobre todo alrededor de las 12 de la mañana, así que, nos acercamos por la tarde.

Los pasillos no estaban como en una sesión matutina, donde en momentos puntuales hay picos de personal y el moverse entre los pasillos tiene su merito, pero quedaban todavía residuos de movimientos y los que por allí estaban rastreando entre las mesas se les veía entregados a su labor.





Porque había piezas suficientes con las que entretenerse y rebuscar.



MAGICO 2 DE FEBRERO



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Si advertimos edición tras edición, que pasadas unas horas desde la apertura del mercadillo por excelencia del Slot, es francamente complicado y difícil encontrar piezas de esas que te dejan paralizado (...piezones).

Los más avezados coleccionistas se toman muy en serio la puntualidad y se cuidan mucho de estar al pie del cañón y con munición suficiente (euros en el bolsillo) por si de cualquier caja saliera una pieza tan deseada como codiciada. Se podía ver por ejemplo un Ferrari F430 GT transparente en la mesa de los ingleses, por 240 euros.



Hubo *Coche del Foro* de Cartrix. Maseratti 250 F - Carrol Shelby Referencia: 0029



MAGICO 2 DE FEBRERO

La Organización, amplió la oferta y se ofrecía la posibilidad de obtener dos piezas para conmemorar esta nueva edición.

Por un lado el Cartrix (que es un clásico de estas últimas ediciones) y por otro lado de la marca SRC, el Porsche 907 de Álex Soler Roig quien estuvo en la feria firmando coches personalmente.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

La marca SCR aprovechó esta presentación de estas unidades limitadas de Porsche 907 exclusivas para el ForoSlot, para montar unas pequeñas vitrinas y exponer parte de sus coches.



A media tarde, ya si que se notaban los estragos que había causado el partido del Barça – Madrid (se jugaba a las 16:00 horas) y a estas alturas de la tarde algunas mesas habían preferido marcharse. Y es que un FC Barcelona Real Madrid, puede con casi todo.



MAGICO 2 DE FEBRERO

Se volvió a habilitar la zona de arriba del Centro Comercial, debido a la demanda de mesas para esta nueva edición, y destacaba un espacio abarrotado de antiguos circuitos de Scalextric los cuales se liquidaban.



Alguna que otra caja suelta se podía encontrar igualmente por alguna que otra mesa del Foro.

En cuanto a las resinas, por la tarde no era mucha la variedad que se podía encontrar pero hay incondicionales que son fijos a la cita:





MAGICO 2 DE FEBRERO

Destacaremos, que por la tarde, al igual que por las mañanas, los futuros slotistas estaban presentes, y eso siempre es garantía de perpetuidad.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Seguid en nuestro hobby y hasta el próximo ForoSlot.

•Os veníamos advirtiendo en los pasado artículos de las anteriores ediciones de los ForoSlot, que para el 2013 se celebraría un acontecimiento importante de SLOT en el sur de Madrid. Ya estamos en el 2013, solo quedan meses, ya que octubre es la fecha elegida... seguiremos informando.

Calcas

Siguiendo con el post del número anterior, en este segundo artículo de “El Garaje” os enseñaremos como poner calcas al coche que pintamos con tal de conferirle un aspecto algo más “racing” y dejarlo por fin listo para poner a volar encima de la pista.

Recordemos que el coche que decorábamos es el Audi R8 de NSR (ref. 1097), adquirido en kit en nuestra tienda colaboradora Aloy. (www.aloyshop.com). Recordemos en primer lugar como lo dejamos en el artículo anterior.



Como veis, le habíamos dado unos colores base azul y gris metalizados. Para seguir, vayamos en primer lugar a reunir todo el material que utilizaremos.



EL GARAGE

En la foto de la página anterior veréis que hemos reunido por un lado las calcas, necesitaremos también las herramientas: unas pinzas y unos bastoncillos de algodón y finalmente un bol o un recipiente con agua bastante caliente.

Las calcas que hemos elegido para este caso no se corresponderán con la decoración de ningún coche real, sin embargo lo único que buscamos es hacer el coche algo más vistoso.

Respecto las mismas, se pueden adquirir en la mayoría de los establecimientos donde vendan material de slot, sino también las podéis fabricar vosotros mismos con una impresora de inyección de tinta casera y un poco de paciencia. Para hacer las calcas adquirir papel de calca, haced un plantilla con cualquier programa de edición de imágenes e incluso con un procesador de textos y pegad las imágenes o los textos que queráis. Entonces al imprimirlo, para que la calca se fije al papel y no se deshaga cuando la vayáis a poner, dadle 3 capas de laca. Se puede usar la misma que usaremos para dar el acabado final al coche.



Lo primero que hemos hecho en este caso ha sido colocar la base para los dorsales, dado que necesitaremos que esté bien seco para poner el número encima.

El coche llevará el dorsal nº9. El número no es aleatorio, se trata de una pequeña manía personal dado que voy numerando los coches a medida que los pinto, por tanto este es el 9º coche del que he hecho su decoración.

Poner las calcas no es complicado, sólo requiere un poco de paciencia y mano firme. Recortad el cartón donde esté la calca que queráis poner, dejando un poco del espacio que rodea la calca, coged el cartón con las pinzas e introducid la calca en el agua caliente durante unos 10-15 segundos. (A medida que se vaya enfriando el agua, se necesitará que esté más tiempo en remojo) y ahora colocad el cartón sobre la zona del coche donde vaya a ir la calca.

Entonces, con la ayuda de un bastoncillo de algodón, separad la calca del cartón y cuando la tengáis ya en la posición deseada, presionad sobre la misma con el propio bastoncillo de algodón para extraer el agua que se haya podido quedar debajo, para ello id haciendo movimientos rotativos desde el centro de la calca hasta sus bordes.

Es posible que las primeras veces que lo probéis la calca se os mueva un poco, pero con el algodón, antes de terminar de quitar el agua, la podréis volver a poner en su sitio.

Una vez colocada no paséis el dedo por encima dado que la podríais deformar. Colocad todas las calcas que podáis sin que se superpongan, siempre teniendo la carrocería bien sujeta.

En caso de querer poner calcas que se superpongan, dejad que seque bien la primera capa de calcas, como en nuestro caso será para los dorsales.



Una vez acabado el trabajo de “calcado”, nuestra carrocería del R8 nos queda como podéis ver en la foto superior. Ahora llega el momento de darle el acabado final con laca al conjunto.

Sin montar el coche y también en un espacio limpio y resguardado del polvo, al igual que hicimos con la pintura, vamos a proceder a darle a la carrocería 3 capas de laca. Este detalle, pese a que en las fotos no se apreciará, hará que el coche quede con más brillo, y además dejará bien fijadas las calcas para que no se desprendan en la primera salida de pista que tengamos.

EL GARAGE

Finalmente ya sólo nos queda montar todos los elementos del coche. En este apartado sólo os podemos dar una advertencia: cuidado con el cianocrilato (superglue) porque los vapores que desprende al secarse pueden hacer que las partes transparentes como las lunas o los faros del coche se vuelven opacas.

Nuestra recomendación, si disponéis de ello, es que una vez colocadas las piezas en su sitio las fijéis con un soldador, fundiendo el plástico del soporte para que aguante la pieza. De este modo, el resultado final es este:



No es perfecto, pero para la utilidad que le vamos a dar dado que será un coche de batalla creemos que tiene un aspecto más que vistoso. En el próximo número empezaremos a explicaros detalles de mecánica y preparaciones.



Fecha2	Prueba	Club
18/04/2013	TAMATRAID 4TA PARTE	SLOT TAMASLOT
19/04/2013	NUEVA FECHA CAMPEONATO ASLAC GT LE MANS	SLOT LA CAÑADA
19/04/2013	TORNEO CLASSICOS FERRARI	SLOT ARRABIDA
20/04/2013	CAMPEONATO DE CATALUÑA GASS	GASS SLOT
27/04/2013	NASCAR	ASB SLOT

NOVEDADES

Slot.it nos ha mandado este mes sus novedades tanto en coches como en recabmios. Os dejamos todo el material que pronto podréis adquirir en vuestras tiendas habituales

Nissan R390 GT1

New AW motor configuration
Flat-6 motor



Nissan R390 GT1
n. 30 24h Le Mans 1998

J. Nielsen - F. Lagorce - M. Krumm

CA14c	Motor	Pinion/Gear	Front Rims/Tyres	Rear Rims/Tyres	Scale																												
←→ 147mm ↑ 32mm ● 83mm ←→ 65mm ● 85gr	Flat-6 20.5K	11/28	17.3x8 1159C1	17.3x9.75 1167C1	1:32																												
<table border="1"> <tr> <th>Inline reverse</th> <th>Inline reverse</th> <th>Sidewinder</th> <th>Inline Draxer</th> <th>Angiewinder</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Inline reverse	Inline reverse	Sidewinder	Inline Draxer	Angiewinder						<table border="1"> <tr> <th>Setup</th> <th>ND Magnet</th> <th>Race Magnet</th> <th>Suspension</th> <th>Light</th> <th>Digital</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Setup	ND Magnet	Race Magnet	Suspension	Light	Digital							<table border="1"> <tr> <th>Motor mount</th> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> </tr> </table>	Motor mount	<input type="radio"/>	<table border="1"> <tr> <th>Standard</th> <th>Compatible</th> <th>Not Compatible</th> </tr> <tr> <td>●</td> <td>○</td> <td>✗</td> </tr> </table>	Standard	Compatible	Not Compatible	●	○	✗
Inline reverse	Inline reverse	Sidewinder	Inline Draxer	Angiewinder																													
Setup	ND Magnet	Race Magnet	Suspension	Light	Digital																												
Motor mount																																	
<input type="radio"/>																																	
Standard	Compatible	Not Compatible																															
●	○	✗																															
[1] box stock standard; offset 1 mm																																	

Nissan R390 GT1



The Nissan R390 GT1 was a racing car built to compete in the Le Mans 24 Hours in 1997 and 1998; it was developed by Nismo and the Tom Walkinshaw Racing team.

The 1997 model was modified for the 1998 race to generate more downforce, thanks to a longer tail. All the four Nissan R390 GT1 finished the race, in 3rd, 5th, 6th, and 10th position.



Tony Southgate, the chief designer of R390, said once that this was not the fastest GT1, but rather the most reliable.

The car featured a carbon monocoque chassis. The braking system came with ABS.

As the Nissan was racing with a minimum weight of 1000 kilos, it could use an air restrictor with a diameter of 35 mm. The engine was a twin turbo V8, with a displacement of 3496 cc. The gearbox featured an X-Trac carter, with gears were produced by Nissan itself.

The leading driver of car number 30 was the Danish John Nielsen, former Le Mans winner in 1990; his team mates were the French Frank Lagorce and the German Michael Krumm, who was at that time a Nissan driver also in the Japanese GT Championship. Car number 30 finished 5th.



Product code: CA08EC13

Description: LC2 84 European Championship 2013 Kit

New product / replacement: New



- Lancia LC2 84 Kit, complete with all the components legal for the Slot.it European Endurance Championship, according to the 2013 regulations (lights not included).
- Chassis is updated to the version EVO6, already used on the 'CA21' series models.

Product code: CA15EC13

Description: 787B European Championship 2013 Kit

New product / replacement: New



- Mazda 787B Kit, complete with all the components legal for the Slot.it European Endurance Championship, according to the 2013 regulations (lights not included).
- Chassis and body are updated to the EVO6 version, already used from the CA15c code 'ready to run' model (May 2012).

Product code: CA17EC13

Description: 962 KH European Championship 2013 Kit

New product / replacement: New



- Porsche 962 KH Kit, complete with all the components legal for the Slot.it European Endurance Championship, according to the 2013 regulations (lights not included).
- Cockpit is updated to the version used on all the Porsche 962 models starting from 2013.

Product code: CA06EC13

Description: C9 European Championship 2013 Kit

New product / replacement: New



- Sauber C9 Kit, complete with all the components legal for the Slot.it European Endurance Championship, according to the 2013 regulations (lights not included).
- Cockpit is updated to the CA06f code 'ready to run' model, released in February, 2013.

Product code: CS22Lb

Description: LMP decorated inline body with chassis and pickup

New product / replacement: New



- This kit includes one Lola LMP 'inline' body; it comes together with one chassis and one pickup.
- The special body was conceived to be suitable for many racing purposes.
- The enlarged rear hood was designed to fit in a Boxer engine in Inline position.
- The body is decorated, thus reducing the work that is necessary to prepare this model for a race.

Product code: CS24La

Description: R18 TDI decorated inline body with chassis and pickup

New product / replacement: New



- This kit includes one Audi R18 TDI 'inline' body; it comes together with one chassis and one pickup.
- The special body was conceived to be suitable for many racing purposes.
- The enlarged rear hood was designed to fit in a Boxer engine in Inline position.
- The body is decorated, thus reducing the work that is necessary to prepare this model for a race.



Nuevo sorteo y nuevo ganador. El mes anterior os preguntábamos a ver si sabíais cual era el año en que se empezó a fabricar el Ford Mustang. Efectivamente como muchos habéis dicho, se inició su fabricación en el año 1964. El afortunado ganador del coche cedido por Aloyshop es: **Miguel Ángel López Prada**. Por favor haznos llegar tu dirección a cualquiera de nuestros e-mails para que te lo podamos mandar.



Y vamos de belleza en belleza. Para este mes tenemos un fantástico Lancia Beta del fabricante Racer también cedido por Aloyshop. La pregunta para ganar el coche es:

¿Cual fue el primer modelo de Lancia comercializado en la historia?

Enviad vuestras respuestas a revista_slot@hotmail.es o a zenit.mkt@gmail.com y entraréis en el sorteo del coche.

¡Mucha suerte!

