

# SLOTO

Mayo  
2013, nº 37

**GRANDES PILOTOS**

**ARI VATANEN**



**HISTORIA DE FLY CAR**

**VW T1 CURSA MODELS**



**MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN**

Coches de más de 1000 caballos se congregan en la falda de la montaña Pikes Peak con un único objetivo: Lograr el mejor crono. Probablemente ese podría haber sido un titular en el año 1988, año en el cual el piloto Ari Vatanen lograba el récord del circuito a los mandos de un Peugeot 406 T16 preparado para la ocasión. Récord que mantuvo durante muchos años gracias a un pilotaje impecable.

Esto ya puede ser un avance de lo que os encontraréis en este número, como podéis deducir, nuestra sección de grandes pilotos irá dedicada a ese gran piloto sueco.

Tendremos también un artículo repasando la historia de la desaparecida Fly Car y en el garaje haremos un intensivo estudio de los mejores neumáticos del mercado en estos momentos.

¿Conocéis la VW T1? Seguro que si. ¿Sabíais pues que además de ser la furgoneta hippie por excelencia también se usó como vehículo de servicio? También lo podréis descubrir más adelante en este número.

Además de todo esto os mostraremos algunas de las novedades de nuestros colaboradores, tendremos como siempre el sorteo de la revista y veremos una pequeña crónica de la carrera que se disputó en el Club Slot Sóller con motivo de la celebración de las fiestas locales de la localidad.

Así que este puede ser ya un buen momento para dejaros leer los artículos en profundidad sin que os quitemos más tiempo. Aún así como siempre os recordamos que nuestros correos electrónicos están abiertos a cualquier consulta: [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) o [revista\\_slot@hotmail.es](mailto: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: Juan Manuel Fangio	Pág. 3
- Grandes pilotos: Ari Vatanen	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Recordando una gran empresa	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 16
- VW T1 Equipo Vasek Polak	Por: Juan Antonio Fernández Vila y Juanjo Moyà	Pág. 22
- Slot Fira 2013	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 27
- El garaje. Neumáticos	Por: Josep Oliver	Pág. 30
- Nota de prensa Scalextric	Por: Scalextric	Pág. 34
- Novedades	Por: Redacción	Pág. 35
-Sorteo	Por: Redacción	Pág. 37

## LA FRASE DEL MES



**Juan Manuel Fangio**

Debes siempre luchar por ser el mejor, pero jamás debes pensar que ya lo has logrado



## *Ari Vatanen*

Con el nombre completo de Ari Pieti Uolevi Vatanen, aunque conocido internacionalmente como Ari Vatanen, es nuestra sección de grandes pilotos vamos hoy a homenajear a uno de los mejores pilotos nórdicos de todos los tiempos.

Ha sido durante muchos años piloto de rally, profesión que hoy en día todavía le hace seguir muy vinculado al mundo del automovilismo pese a que hoy en día tenga una carrera también como político.



Nació el 27 de abril de 1952 en Finlandia, concretamente en Tuupovaara y a lo largo de su carrera ha competido en el campeonato mundial de Rally, el campeonato Europeo de Rally, el Europeo de Turismos y el Dakar.

Su éxitos son muchísimos, a modo de resumen podemos decir que en el campeonato del mundo ha logrado 10 victorias y el mundial de pilotos en 1981, en el Europeo 8 victorias y ha ganado el Dakar en 4 ocasiones: 1987, 89, 90 y 91 aunque posiblemente sea también extremadamente conocido gracias a la carrera Pikes Peak. No sin quitar ningún mérito también ha ganado el campeonato Británico de Rally en dos ocasiones: 1977 y 1980.



Entre sus numerosos copilotos figuran nombres como David Richards, John Thomas, Peter Bryant, Terry Harryman, Bruno Berglund y Fabrizia Pons.

Empezó su carrera como piloto en 1971 en Hankiralli con un Opel Kadett preparado para rally. Hasta 1973 sólo participó en pruebas de su zona logrando su primer podio en el Jyväskylä Talviralli, subiendo al segundo cajón. También participó en 1972 en el Artic Rally, puntuable para el Campeonato de Europa. Fue también en ese año cuando logró su primera vitoria en el Tott-Porrassalmi Rally.

Para entonces conducía dos coches, el Opel Kadett y un Ford Capri 3000 con el que también participó en un rallisprint logrando un tercer puesto.



En 1974 participó con un Opel Ascona grupo 2 con el que consiguió una victoria y debutó en el mundial de rallies, como no podía ser de otra manera, en el Rally de Finlandia, aunque desgraciadamente tuvo que abandonar la prueba tras perder una rueda.

En 1975 compitió de forma internacional iniciándose en el Rothmans 747 Rally de Jamaica con un Datsun 120, en Donegal, en el Scottish Rally y en el Welsh Rally.

Para esa temporada, defendería el Rally de Finlandia con un Ford Escort RS 1600 que también usó para el Rally RAC en Inglaterra, aunque también tuvo que abandonar ambas pruebas.

En 1976 usó un Ford Escort RS 1800 en varias pruebas de Gran Bretaña, siendo algunas de ellas puntuables para el campeonato Europeo. Logró un total de 6 victorias que le permitieron lograr el Campeonato Británico, convirtiéndose así en el primer finés en lograrlo.

Respecto al mundial, volvió a participar en las carreras de Gran Bretaña y Finlandia, pero la suerte tampoco le acompañó y también tuvo que abandonar ambas.

Pese a ello y visto su potencial, en 1977 amplió el número de carreras en las que participó en el mundial. En total estuvo presente en ocho de las diez pruebas a los mandos del Ford Escort RS 1800.



También tuvo que abandonar muchas de las pruebas, sin embargo hizo su primer podio y posiblemente una de sus mejores carreras en el Rally de Nueva Zelanda de 1977. Durante el mismo se salió en dos ocasiones, perdiendo más de 32 minutos y aún así consiguió remontar hasta la segunda plaza quedándose a sólo 1:34' del primer clasificado: Fulvio Bachelli.

Aparte del mundial logró varios podios en otras pruebas de carácter internacional: el Artic Rally que se le estaba resistiendo, el Mintex International Rally, Scottish Rally, Itäralli y Nokia Ralli.

En 1978 redujo su participación en el mundial a sólo 5 carreras y la verdad, fue un año en ese aspecto, bastante pobre dado que su mejor resultado fue una 5ª plaza en el Rally de Suecia. Por otra parte sumó otras seis victorias repitiendo en el Artic Rally.

Para compensar ese mal año en el mundial, para 1979 se centró casi exclusivamente en él. Participó en 7 pruebas y logró cuatro podios. Debutó en Montecarlo con un Ford Fiesta 1600 donde terminó décimo, abandonó en Suecia y Portugal y se subió a los cajones de podio en las cuatro carreras restantes. Venció aparte, en el Rally de Chipre y el Castrol 79 Rally.

En 1980 volvió a combinar el campeonato del mundo con el de Europa. Ganó en el Rally Acrópolis y fue segundo en Finlandia y San Remo, logrando una cuarta posición global al final de la temporada.

Para el europeo ganó en el Scottish y el Welsh Rally y fue segundo en Circuit of Ireland, Rally CS y Manx Trophy, hecho que le permitió también acabar el campeonato en una cuarta posición.

Otra temporada, la de 1981 se ponía en marcha y con ello se renovaban las ganas de competir. De nuevo lo hizo



Con un Ford Escort RS y sentado a su derecha iba David Richards. Participó en un total de 10 pruebas de un calendario ampliado y se disputó el campeonato hasta la última carrera con Guy Frequelin y Jean Todt. Ese año sumó victorias en el Rally Acrópolis, en Brasil y Finlandia y una segunda plaza en Suecia. Ganó también algunos puntos en San Remo y en Costa de Marfil.

En la última carrera se iba a decidir todo. Llegaban los pilotos a Gran Bretaña y su rival más directo, Frequelin, abandonó la prueba por un accidente en uno de los últimos tramos, hecho que permitió que sumara quince puntos por terminar segundo y poder levantar por fin el título de mundial de pilotos. Era la primera vez que un piloto finés lograba tal hazaña.

En 1982 sus ambiciones fueron menores y sólo participó en tres pruebas del mundial. De esas tres, tuvo dos abandonos y terminó segundo en Suecia. La novedad para esa temporada fue que además de pruebas de rally se inició en el mundo de los circuitos cerrados, participando en las 24h de Nürburgring junto al piloto de Fórmula 1 Keke Rosberg con un Ford Capri con el que no pudo terminar la prueba.

En 1984 participó en el mundial con Opel. Hizo tres pruebas con un Ascona 400 y cuatro con un Manta 400. Logró una victoria en el Rally Safari aunque luego sufrió tres abandonos consecutivos y terminó sexto en el cómputo global

En cuanto a sus participaciones en otras pruebas, obtuvo una victoria en el Itäralli, un cuarto puesto en el MIRA Rally y un segundo en el Manx Rally.





Para finales de 1984 el piloto fichó por Peugeot. La marca francesa había puesto mucho ahínco en su entrada en el mundial de rallies con un Peugeot 205 Turbo 16. Ambos, piloto y coche, debutaron en el Rally de Córcega donde si no hubiera tenido un accidente en el tramo número diecinueve habría logrado una primera victoria arrolladora dado que iba dominando la prueba desde el octavo tramo.

Luego en el Rally Acrópolis tuvo que retirarse por una avería en el motor, aunque luego sumó tres victorias consecutivas: Finlandia, San Remo y Gran Bretaña dando fe del gran potencial que tenía el coche.

En el siguiente año a pesar del buen arranque de temporada, con victorias en Montecarlo y Suecia, sumó posteriormente cuatro abandonos consecutivos, la mayoría por averías mecánicas. Después en Nueva Zelanda hizo una segunda posición y en la siguiente prueba, Argentina, vivió uno de sus peores momentos como piloto. Comenzó muy pronto liderando la carrera pero en el segundo tramo sufrió un terrible accidente que casi le costó la vida y le retiró de la competición durante casi dos años.

Volvió a los rallies en 1987, año en que disputó diferentes pruebas. Se estrenó en el París Dakar y el Pharaons Rally con un Peugeot 205 T16GR logrando la victoria en ambas. También empezó a competir en el Pikes Peak International Hill Climb con el mismo 205, pero en esa primera ocasión tuvo que abandonar. Participó con un Subaru Coupe 4WD Turbo en el Rally Safari acabando décimo y con un Ford Sierra RS Cosworth en Suecia logrando el segundo puesto.

Al año siguiente siguió disputando pruebas de raid, como el París Dakar con una versión



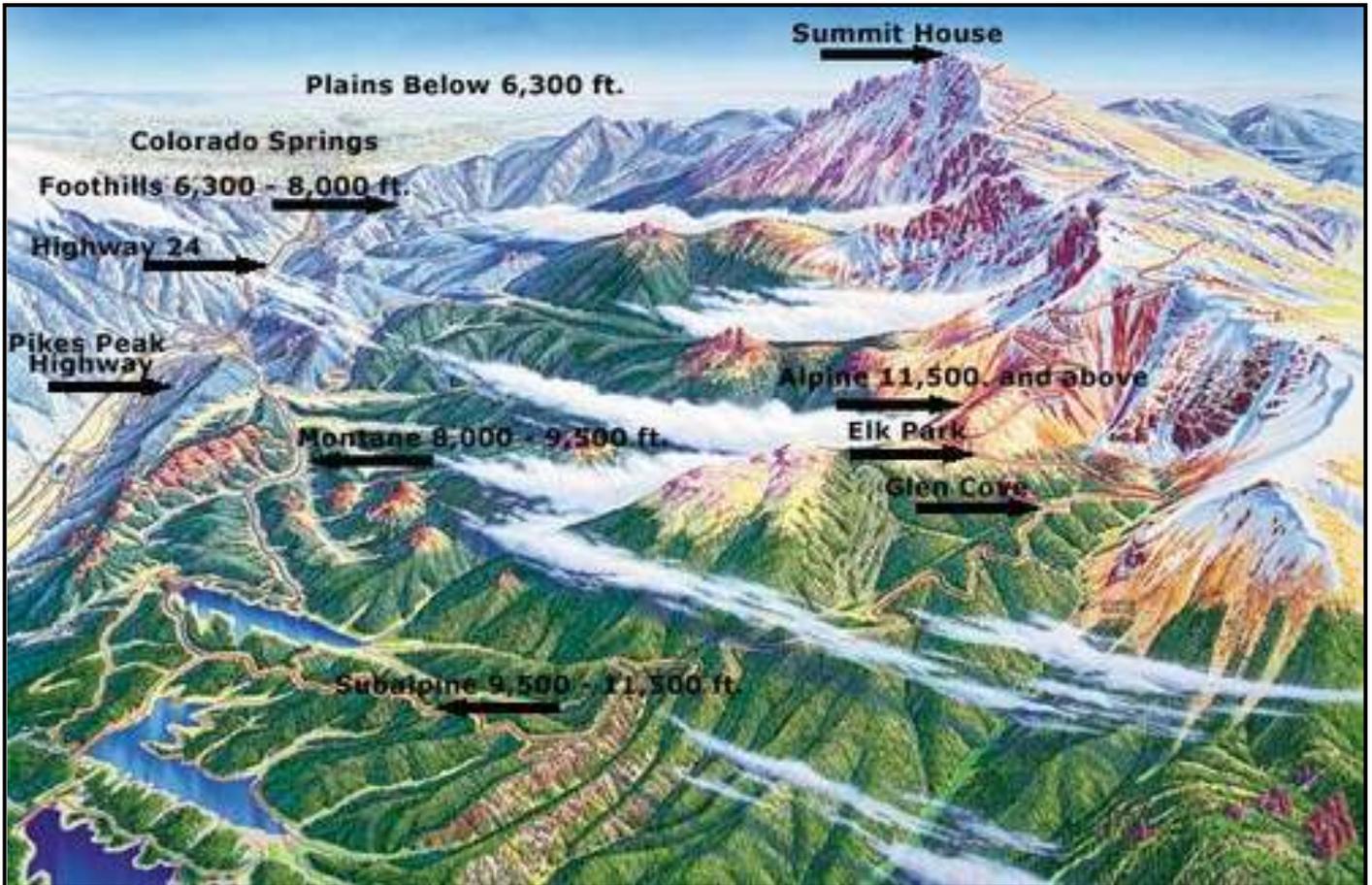
del Peugeot 405, vehículo que ese año le permitió vencer en el Tunisian Rally, Atlas Rally, Baja Monteblicos, Pharaohs Rally y en la dura prueba de Pikes Peak, edición que ese año venció marcando el récord y sirvió como rodaje de un documental llamado Climb Dance (pulsado sobre la imagen de abajo para ver el video en YouTube).

Con el mismo obtuvo varios premios cinematográficos: en 1990 ganó en el Festival de



# GRANDES PILOTOS

Chamonix, en el International Film Festival de Houston, en el US Industrial Film & Video Festival de Chicago y en el Festival International Du Film D'aventure Val D'isere.



Volviendo a los rallies, sus participaciones en el mundial se limitaron de nuevo a dos pruebas, Finlandia y Gran Bretaña, pruebas que tuvo que abandonar.

En 1989 disputó de nuevo el Rally Dakar y el Pharaohs Rally donde ganó en ambas con el Peugeot 405 T16. También disputo en el mundial cuatro pruebas con un Mitsubishi Galant VR-4 logrando un quinto puesto en Gran Bretaña como mejor resultado. Participó también



en la Pikes Peak donde abandonó y en la Carrera de Campeones.

En 1990 siguió combinando pruebas de Raid con el mundial de rally. Ganó en el París Dakar de nuevo con el 405 T16 y la Baja Aragón con un Citroën ZX. Siguió usando el Galant, pero con él sólo logró cuatro abandonos y una segunda plaza en Finlandia.

Venció de nuevo el París Dakar en 1991 y en el Pharaons Rally, ambas pruebas con el Citroën ZX, siendo su participación en rallies más modesta. Para 1992 disputó la París-Cape Town con el ZX donde fue quinto y ese año fichó por Subaru, donde formó equipo con Colin McRae y participó en un total de seis pruebas en el campeonato del mundo. Con el Legacy 4WD corrió en Suecia, Acrópolis y Nueva Zelanda donde abandonó, Finlandia donde fue cuarto, Australia, donde nuevamente abandonó por problemas en la transmisión y Gran Bretaña donde consiguió ser segundo.



En la temporada 1993 combinó de nuevo su participación en el mundial con otro tipo de pruebas. Corrió el Acrópolis y Nueva Zelanda con abandono en ambas y luego sumó dos segundos puestos en Finlandia y Australia y un quinto en Gran Bretaña. En raid disputó, el Hong Kong-Beijing Rally donde ganó con el Legacy y el París Dakar de nuevo con el Citroën ZX donde terminó en la octava plaza.

En 1994 fichó por Ford, marca que le había apoyado ya en sus inicios. Se puso a los mandos de un Escort RS Cosworth, aunque muy diferente del que había llevado por entonces. Disputó 5 pruebas siendo quinto en el Acrópolis, tercero en Argentina, abandonó por accidente en Nueva Zelanda y Finlandia y fue quinto en Gran Bretaña.

Ese año Vatanen participó en la Porsche Supercup una prueba de circuitos disputada en el Circuito de Estoril con un 911 donde terminó en la posición 21ª.

# GRANDES PILOTOS

En la temporada 1995 abandonó temporalmente el mundial de rally y disputó solo pruebas de raid. Corrió el Dakar con Citroën y abandonó, el Tunisian Rally donde fue tercero y luego ganó el Atlas Rally y la Baja Portugal. En rally disputó la Pirelli International Rally con el Ford Escort RS Cosworth donde ganó, el Rally de Indonesia donde abandonó y el Hong Kong-Beijing con un Mitsubishi Lancer Evo donde fue segundo.

Ese año también participó en una prueba de montaña en Francia, donde ganó con un Citroën ZX RR. En 1996 Vatanen intensificó de nuevo sus participaciones en pruebas de raid, subiéndose al podio en la mayoría de las que corrió. Con el Citroën ZX RR ganó la Baja España y el Master Rally, y fue segundo en el Tunisian Rally y la Baja Portugal. Abandonó en el Dakar y corrió el Hong Kong-Beijing donde ganó con un Mitsubishi Lancer Evo III. Participó también en el Rally de Suecia donde abandonó y en el Rally de Gran Bretaña que ese año no fue puntuable para el campeonato del mundo en el que sumó otro abandono.



En 1997 participó con éxito de nuevo en el Tunisian Rally, donde fue segundo y en el Atlas Rally, Baja Portugal, Master Rally, UAE Desert Challenge con victoria en todas a bordo del Citroën ZX RR. Corrió también la Baja España, y la Baja Italia donde abandonó. Hizo una aparición en el mundial de rally logrando un octavo puesto en Gran Bretaña con el Ford Escort RS Cosworth, disputó la Challenge Prince Albert en Mónaco también con el Escort logrando la sexta plaza y participó en el Fórmula Rally de Madrid.

En 1998 sólo hizo un programa corto en el mundial de rally con un Escort WRC con el que hizo un podio en la prueba africana. Ese año corrió la 24 horas de Chamonix, una carrera sobre hielo disputada en Francia con un Ford Escort, terminando duodécimo. Al año siguiente volvió a correr en Chamonix, en esta ocasión con un BMW Z3 con el que logró terminar en la cuarta posición.

Su retirada inicial de la competición se produjo en 1999, momento en el que inició su carrera como político.



En su andadura política. Vatanen fue miembro electo para el Parlamento Europeo, aunque esta nueva vida no le impidió seguir manteniendo el contacto con el mundo de las carreras. De hecho en 2003 participó de nuevo en competiciones de Rally-Raid como el Dakar, donde ese año fue séptimo a los mandos de un Nissan Pickup. También compitió en el UAE Desert Challenge y en el Rally de Finlandia.

En 2004 y 2005 participó de nuevo en el Dakar con el Nissan, en 2006 volvió a competir en la UAE Desert Challenge y en 2007 estuvo otra vez en el Dakar con un Volkswagen Race Touareg.

En el año 2009 también se presentó a la presidencia de la FIA aunque finalmente la candidatura de Jean Todt fue más votada que la suya.

Sin duda alguna, este piloto finlandés ha tenido una gran trayectoria en el mundo del automovilismo y hoy en día aún sigue siendo una referencia. De hecho Peugeot está preparando otra vez un coche para participar de nuevo en el ascenso a Pikes Peak y pese a que aún no se sabe a ciencia cierta quien será el conductor oficial, lo cierto es que han tomado a Ari Vatanen como embajador del evento.

El coche en cuestión parte de la base de un Peugeot 208 y sin ningún atisbo de duda se trata de un coche espectacular, que tiene una presencia enorme y una agresividad innata.



Climb Dance es el título de uno de los cortos que todo buen aficionado al motor debe haber visto. Producido por Peugeot y dirigido por Jean Louis Mourey, llegó a a ganar varios premios en diferentes festivales de cine. No es para menos, el vídeo son cinco minutos de auténtica maestría al volante, enmarcados en la brillante participación del piloto finlandés Ari Vatanen en el Ascenso Internacional a Pikes Peak del año 1988. Pilotando un Peugeot 405 T16 GR estableció un récord que tardó años en superarse.

El Pikes Peak International Hillclimb tiene lugar en las Montañas Rocosas de Colorado (EEUU) y está reconocido como la competición de hillclimb – ascenso – más famosa del mundo. En diferentes categorías participan desde coches de rallye hasta camiones de competición, pasando por buggies y la categoría Unlimited. En esta categoría no hay reglas, el vehículo únicamente debe superar una inspección técnica. En ella suelen participar los vehículos más competitivos, cuyo objetivo es batir récords de tiempo.

De nuevo podéis ver el video del Climb Dance pulsando sobre la foto inferior. Las potencias de los coches participantes superan con frecuencia los cuatro dígitos y hablamos de caros prototipos creados a efectos de la competición. ¿A qué se enfrentan? Concretamente a uno de los eventos de rallye más duros del planeta, que lleva celebrándose desde el año 1916.

Los avezados pilotos tienen ante sí nada menos que 156 curvas en un recorrido que asciende 1.439 metros en 19.9 km. El punto de partida es Pikes Peak Highway a 2.862 metros de altura, la llegada, Summit House, a una mareante altitud de 4.301 metros.



La pendiente media es del 7% y ni siquiera la mitad del recorrido está asfaltado, el resto es gravilla suelta. Una superficie muy deslizante en condiciones habituales, pero de extrema peligrosidad cuando se compite a más de 200 km/h y a centímetros de tus ruedas hay enormes barrancos cortados a cuchillo con caídas de cientos de metros en la zona más peligrosa como el Devil's Playground, – traducido como “el terreno de juegos del Diablo” – Allí una salida de pista significa una muerte segura, así de crudo.

El Peugeot 405 T16 GR que Ari Vatanen condujo fue construido con una peculiar carrocería coupé y disponía de tracción integral permanente, algo muy importante en los rallyes. Sólo dos unidades se produjeron, una para el París-Dakar y otra para el ascenso a Pikes Peak, Ari Vatanen demostró su talento al volante de ambas unidades, logrando sendos primeros puestos. Su motor 2.0 Turbo permitía una relación final peso/potencia de unos impresionantes 590 CV/tonelada.

Un factor a tener en cuenta en el ascenso a Pikes Peak es que la concentración de oxígeno en el aire disminuye a medida que ascendemos hasta los 4.300 metros. Por tanto la potencia de los motores se reduce en más de un 50% a medida que nos acercamos a la meta, ello explica los habituales 1.000 CV de los actuales participantes en la categoría Unlimited. El Peugeot de Ari Vatanen perdió más de 200 CV durante el ascenso, en el vídeo se nota cómo su empuje disminuye a medida que se acerca a la meta.

Otra dificultad añadida es el sol, que en ciertas partes del ascenso en combinación con las nubes de polvo generadas por el propio coche ciega a los participantes. Es estremecedor comprobar como Vatanen tapa el sol con una mano, y conduce al borde de abismos con la otra mano. El tiempo que logró el finlandés fue de 10:47.22, con una media de casi 120 km/h.

Ese tiempo superó el récord establecido el año anterior – 10:47,85 – por Walter Röhrl a bordo de un Audi Quattro S1 y se mantuvo imbatido durante muchos años.

Ahora parece que Peugeot ha puesto de nuevo la mira en esa carrera y a raíz de ello ha preparado este fantástico prototipo que seguro dará mucho que hablar.





Desde que apareciera allá por el año 1996, Fly Car Model se convirtió hasta su cierre en 2008 en la referencia española en el mundo del Slot. Casi hasta el nivel de eclipsar a sus grandes rivales nacionales Ninco y Tecnitoy.

Fabricaron coches para todos los niveles: competición y coleccionismo, y fue precisamente esta última vertiente la más explotada y que a la postre, y a criterio de más de uno, la que haría sucumbir a la gran empresa, víctima de sus propios excesos. Pero esta última fase la dejaremos para el final de este mismo artículo.

Lo cierto es que los vehículos y accesorios fabricados por la empresa de Rafael Barrios alcanzaron un nivel de perfección en sus detalles que, más que juguetes, era y son considerados como auténticas piezas de museo.





Hasta la aparición de Fly Car Model en el mercado del Slot, los coches de slot eran pocos en detalles, salvando algunos de Scalextric, obviamente.

Fly Car Model introdujo importantes novedades en la fabricación de coches de Slot, pero quizá lo más importante sea la extraordinaria calidad de los detalles; y es que cualquiera de los modelos que fabricó Fly Car Model podía constar de unas 125 piezas, de las que muchas necesitaban ensamblarse a mano.

Casi todo el catálogo de Fly es a escala 1:32, pero aún así se tiró al río y sacó algunos modelos estáticos a escala 1:43. Pero Fly fue más allá y sacó coches hechos en plata, bañados en oro, y otras tantas rarezas que hacen que a más de uno se nos haga la boca agua sólo con nombrarlas.



La fábrica de Fly Car Model se encontraba en Ibi (Alicante) porque, y según palabras del propio Rafael Barrios: “allí están los mejores artesanos de la industria del juguete”. En dichas instalaciones trabajaban 120 personas que invertían una media de ocho meses en la fabricación de cada modelo.

El diseño de cualquier coche comenzaba frente al

ordenador. En él se realizaban los primeros diseños, que luego se transformaban en un modelo de resina. La tecnología que se utilizaba es la misma que para el diseño de un coche a escala 1:1. En el ordenador se simulaban los acoples de las piezas, lo que permitía decidir qué piezas se fabrican y cuáles no. Posteriormente se agrupaban en moldes. Cada coche necesitaba entre 10 y 12 moldes.

Fly, en pos de ofrecer lo mejor a los aficionados, materializó acuerdos comerciales con las firmas más importantes del mundo automovilístico: Alfa Romeo, General Motors y BMW, entre otras.



Pero como ya he mencionado al inicio, la crisis se cebó con FLY CAR MODEL y en el 2008 echó el cierre dejando un hueco aún no cubierto en el mundo del slot.

Elegir algunos coches significativos para ilustrar este trabajo es árduo difícil así que elijo algunos de los que creo que son imprescindibles en cualquier colección (dejando de lado las bestias negras de todos conocidas, como el BMW del Rey, el Corvette Altura, el Papa Móvil, Ferrari 250GTO, y demás exquisiteces).

Fly se presentó al mundo con el archiconocido Viper y fue el Viper también uno de los elegidos para las primeras ediciones limitadas: El Viper Amarillo de la Revista Guia Slot Racing (REF E1) que editaban desde Cric Crac. Este Viper va de la mano acompañado del que fue el segundo coche de especial de esta revista: el Porsche 911 GTI Amarillo (REF E31).

Estos dos espectaculares coches forman las dos únicas colaboraciones entre ambas empresas ( Fly y Cric Crac) para los coches de la Guia Slot Racing.



Y si estos fueron de los debutantes en esto de las ediciones limitadas, el Porsche 911E edición especial del Foro Slot de 2008 ( REF 99116) fue uno de los últimos en cerrar el listado de “especiales” .



Por bello, según mi criterio personal, he elegido al BMW32i Ed.Esp. Alpine para ofrecer un ejemplo del buen hacer de Fly por lo que respecta a los acabados, impecables en este modelo ( REF99078) y también fue de los últimos en salir de la fábrica de IBI.

# RECORDANDO UNA GRAN EMPRESA



Completan este mostruario el 250 GTO Club Fly 2007 (REF 99019) y el March 761-F1 del club FLY 2008 (REF 99015) . La elección de estos modelos es por partida doble, primero por ser los dos únicos integrantes de esta serie de coches del club y en el caso del March, por ser el primer F1 de FLY. Ambos también pueden pertenecer al club de los “últimos coletazos de FLY”.



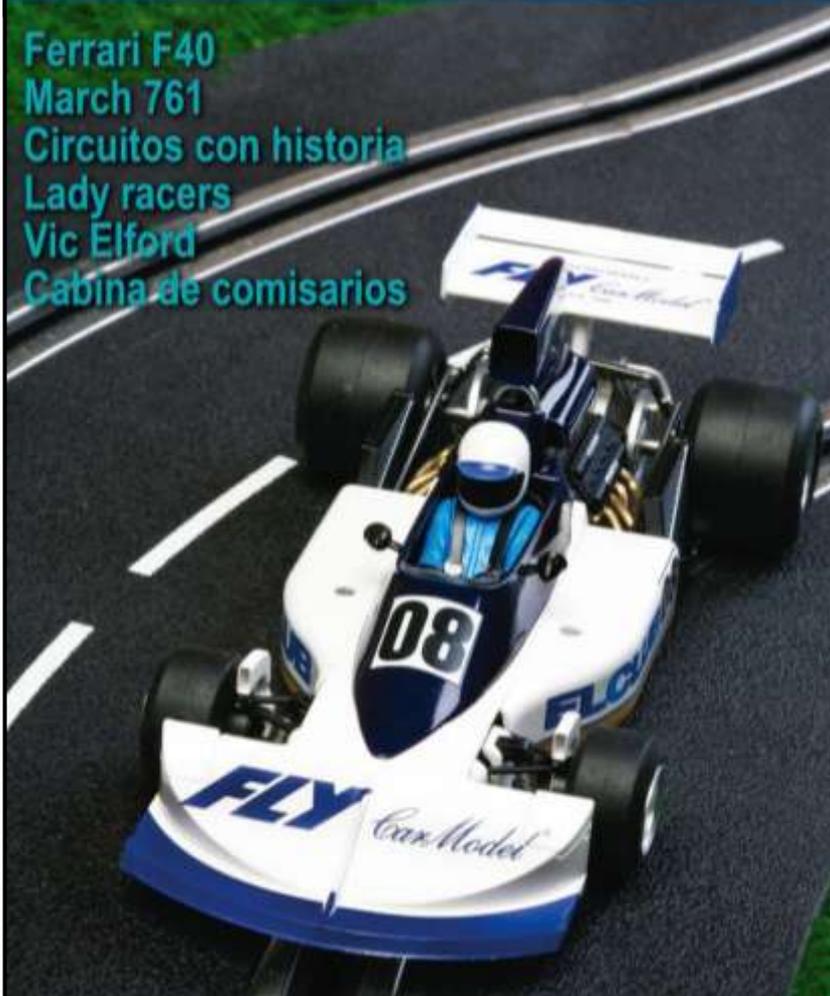


## EL CLUB FLY CAR MODEL

CAR MODEL  
2007

Nº 1 - Año 1 - Abril, Mayo y Junio 2008

Ferrari F40  
March 761  
Circuitos con historia  
Lady racers  
Vic Elford  
Cabinas de comisarios



Presenta estas letras el coche conmemorativo 2.000.000 Un Viper espectacular ( REF 96051 – S300), sin palabras.

Ya lo decía el gran Antonio Machado....

**Caminante, no hay camino,  
se hace camino al andar.  
Al andar se hace el camino,  
y al volver la vista atrás  
se ve la senda que nunca  
se ha de volver a pisar.  
Caminante no hay camino  
sino estelas en la mar.**

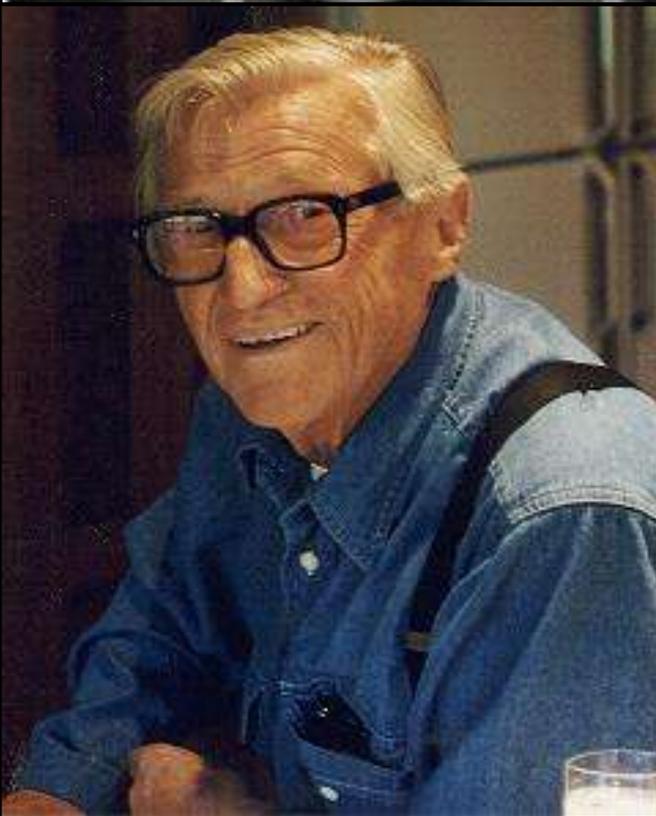
El camino sigue pero nos quedan cosas como estas para recordar a la que fue una de las grandes : FLY CAR MODEL.

Primero (de los dos únicos números de la revista del club FLYCARMODEL)

# VW T1 EQUIPO VASEK POLAK

INFO Y FOTOS [www.cursamodels.com](http://www.cursamodels.com) y <http://www.vpracing.com>

De todos es sabido mi entusiasmo hacia los vehículos de transporte, y cual fue mi satisfacción al saber que Juanjo Moyà (Cursa Models) nos propone un nuevo “hermano” para esta especial familia.



Se trata de la icónica furgoneta Volkswagen T1 con remolque del equipo Vasek Polak- Porsche. Sin duda un bello set que hará las delicias de más de uno.

Para muchos entusiastas de Porsche, su nombre es bien conocido ya sea como piloto de carreras de coches, como mecánico de Porsche, vendedor y coleccionista de coches de carreras.

Sr. Polak murió en 1997, a causa de las graves lesiones sufridas en un accidente mientras conducía por una autopista alemana.

Toda la vida de Vasek giró en torno al motor

**Vasek Polak 1914 – 1997**



Cuentan que los trabajadores y sus compañeros de trabajo en el Max Import Hoffman en Nueva York rompieron en carcajadas cuando el inmigrante checo subió por primera vez al volante del Porsche Spyder que había comprado con el salario de su duramente ganado como mecánico. Pocos sabían que ese sería el inicio de una relación para toda una vida.

"Todo el mundo pensaba que estaba loco, comprar un 550 Spyder para conducir en la calle", dijo Vasek. Sin embargo las opiniones sobre su locura fueron cambiando cuando en diciembre de 1959 se abrió por primera vez un concesionario de Porsche en Manhattan Beach, California.



Tampoco se rieron cuando su conocimiento sobre sus coches y la pericia al volante, le llevaron a ir ganando en los eventos de automovilismo de calibre regional y nacional a los que se presentaba. De hecho cuando el equipo Vasek Polak Porsche 917-10 terminó en segundo lugar

# VW T1 EQUIPO VASEK POLAK

en el Canadian-American serie de la Copa Desafío 1972, todo eran felicitaciones.

Cuando Polak dejó Importaciones Hoffman en 1958 y se mudó a California para abrir su propia tienda Porsche, conducir coches de carreras se convirtió en una parte no menos importante de su vida. Pero su verdadera fama le vendría dada por la calidad de las preparaciones de coches para terceras persona. Nada ni ningún modelo se le resistía: Preparó el Spyder de John von Neumann, el distribuidor de Porsche para el sur de California. Aunque von Neumann tenía su propio equipo de mecánicos de Porsche, escogió la tienda de Polak por sus puestas a punto. Decía Neumann 'me cuesta menos y el coche funciona mejor'



Los boxes de Vasek

Aquí os dejo la presentación de esta furgoneta Volkswagen T1 de Cursa Models



Nos es grato presentaros nuestro nuevo proyecto a escala 1/32 para slot, fabricado por Cursa Models en su totalidad y de forma artesanal como venimos haciendo desde hace más de 20 años, realizado en poliuretano de máxima calidad y flexibilidad.



Como podéis ver se trata de la Volkswagen Transporter T1, la cual se empezó a gestar en Wolkbourg hace más de 50 años y desde entonces a recibido popularmente varias denominaciones: VW Bully , Samba,..etc. también fue y es por excelencia la furgoneta de los surfers, aunque tal vez la más conocida es la de los Hippies de los 60. Fue un modelo muy versátil y polivalente del que se fabricaron básicamente 4 tipos de carrocería, la panel, pick´up, doble cabina pick´up y finalmente la kombi con la que de momento empezamos la série.

Hemos elegido la versión que usaba el equipo Vasek Polak, importador de Porsche en EEUU en los años 60, que a parte de hacer de furgoneta de asistencia se usaba como tractora del remolque en el que llevaban los Porsches Spider SRS de carreras.

Próximamente tendremos el remolque listo para la venta para completar el conjunto, el sistema de enganche será muy fácil de adaptar a la furgoneta mediante un solo tornillo.

### **Series limitadas y numeradas:**

Ref: CWM-003 Versión pintada, montada y acabada lista para rodar (RTR) en una serie limitada y numerada de 150 unidades como se puede observar en la foto. Incluye certificado de montaje y acabado por Cursamodels.

Ref: CWK-004 Kit Completo de carrocería y chasis estándar de Slot Classic más calcas, en versión numerada de 150 unidades



# VW T1 EQUIPO VASEK POLAK

## Kits sin numerar

Ref: CWK-001 Kit Básico de carrocería y subchasis según fotos, sin calcas.

Ref: CWK-002 Kit Completo de carrocería, subchasis y chasis estándar de Slot Classic según foto, sin calcas.

## Remolque

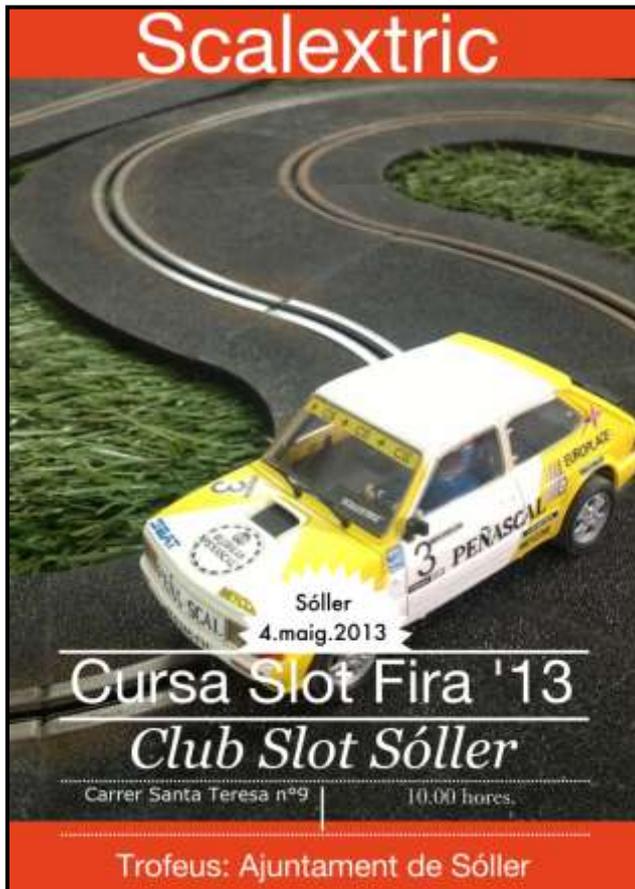
Ref: CWKR- 005 Kit completo remolque

Ref: CWRM-006 Remolque pintado, montado y acabado.



Para más información: [info@cursamodels.com](mailto:info@cursamodels.com) Telf:+34 937 122 792

Tienda oficial en ebay: <http://stores.ebay.es/SLOT-RACING-MODELS>



El pasado 4 de mayo el Club Slot Sóller, después de unos meses de reformas en el local; retomó las actividades slotísticas organizado la carrera de slot anual en el transcurso de la Fira y el Firó 2013.

Después de las pertinentes inscripciones y verificaciones la carrera se desarrolló en un ambiente de compañerismos total. Siendo no tan importante los resultados finales como el poder pasar una mañana entre compañeros de este hobby nuestro. Aún así los tres finalistas fueron:

1er clasificado: Xavi Casasnovas,  
Tiempo: 297,79

2o clasificado: Amador Bauçà,  
Tiempo: 313'32

3er clasificado José Luis Forteza,  
Tiempo: 339'61

Se montaron 2 grandes pistas de rally y una de raid, también de unas considerables dimensiones, a las que se tenían de completar 8 vueltas en cada una.



# SLOT FIRA 2013

Después de esto el Club Slot Sóller retoma su actividad y ya tiene confirmada su participación en la feria de entidades que se celebrará en junio en la Playa d'En Repic (Puerto de Sóller).

Destacar el buen trabajo de nuestro amigo Lorenzo Bauçà en el montaje de los obstáculos de las pistas, ya que el fabuloso puente colgante que preside la pista de raid hizo las delicias de más de uno. Os dejamos las fotos del evento, así como algunas fotos del montaje de la instalación al mas puro estilo "así se hizo".





MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

# **¡YA ESTÁ AQUÍ EL COCHE DEL 50 ANIVERSARIO DEL CLUB SCALEXTRIC!**

Una edición limitada numerada y exclusiva  
para los socios del Club Scalextric.



**PVP  
49,99€**



SharkNose 156 F-1 (1961)  
Edición numerada para coleccionista.

**¿Lo quieres?** Llámanos al **902 361 600** o envíanos  
un e-mail a **clubscalextric@scalextric.es**

**¡Un regalazo que no puedes perderte!**

**50**  
Aniversario  
**SCALEXTRIC**

En estos próximos artículos de “El Garaje” daremos unas directrices generales sobre como hacer una puesta a punto básica para cualquier coche de slot, sea de la modalidad que sea.



Para ello nos centraremos en pequeñas partes aunque muy importantes para mejorar los resultados notablemente, sin que nuestros bolsillos se resientan por ello.

En primer lugar debemos tener en cuenta que cualquier preparación que describamos en este apartado no representa una verdad absoluta. Afinar un coche al máximo depende de muchos factores, algunos de ellos totalmente incontrolables como el estado de la pista en que vamos a correr, sin embargo si que a grandes rasgos estos pequeños consejos os podrán ayudar a mejorar vuestros tiempos.

Un coche de slot, ya sea más o menos complejo, se compone de muchas partes intercambiables, así que como dijo Jack el destripador: vayamos por partes.

## - *Neumáticos* -

Hoy en día son muchísimos los fabricantes que también producen líneas alternativas de neumáticos para que podamos calzar los coches a la perfección. Daremos aquí un par de referencias de los que, desde mi punto de vista son de lo mejor del mercado.



En primer lugar, tomar una buena decisión en este caso depende del tipo de pista por la que circularemos. Como sabéis hay muchos tipos de superficie: Asfalto Ninco, Scalextric, Superslot, Carrera, simulación nieve, simulación arena, madera, superficies deslizantes con nieve o gofio...

La elección del neumático también vendrá condicionada al centro de gravedad del coche y a la configuración del circuito. Primero porque si el centro de gravedad del coche es muy alto y lo equipamos con unos neumáticos de mucho agarre, es posible que el coche tienda a volcar. Segundo, porque si la pista es muy virada y rápida debemos elegir neumáticos que tengan un desgaste más lento para que nos puedan durar más.

Daremos 3 recomendaciones según cada caso. No hay marcas preferidas, pero evidentemente hay algunas que serán más buenas que otras y os explicaremos los motivos.

A nivel general, suponiendo que usáis neumáticos rayados o de tacos, una buena elección para circuitos de rally son:

- **80524 de Ninco** u otra referencia según medidas. Son unos neumáticos muy polivalentes y de bajo desgaste. Su agarre no es excesivo. Óptimos para rallies lentos y muy revirados sobre asfalto de cualquier marca

- **17002 o 17003** según medida **de Hobby Slot Racing**. Con mucho más agarre que los Ninco, aunque también con un mayor desgaste. Es óptimo para rallies rápidos sobre asfalto o sobre simulación arena.

- **PL005 de PKS**, especiales por si la pista está algo sucia. (Son los de la foto inferior). Al disponer de una superficie mixta, al igual que sucede en los coches reales, drenan bien la suciedad y tienen un agarre intermedio.



Vayamos ahora a ver cual puede ser la mejor elección para una carrera de velocidad. Nuestros candidatos son:

- **PT26 de Slot.it F15.** Excelentes para competir sobre pistas de asfalto Ninco. Su desgaste es de tipo medio

- **5207 de NSR Ultragrip.** Como su nombre indica, disponen de un grip excepcional, no recomendable para coches altos. Su desgaste es muy elevado, es posible que no duren más que un par de horas. Únicamente recomendables para pistas muy limpias y en buen estado de conservación, sea cual sea su superficie.

- **00303 de Spirit.** Los clásicos, versátiles y polivalentes, con un buen agarre y de desgaste lento. Si el reglamento os lo permite también es perfectamente válido para carreras de rally sobre cualquier tipo de superficie no deslizante.



No entraremos ahora en preparaciones minoritarias sobre cual es el mejor neumático a usar por ejemplo con camiones o en carreras de nieve. Tened en cuenta también que siempre que hagamos comentarios de este estilo será con productos que a fecha de publicación del artículo se encuentren disponibles en el mercado, sin embargo es posible que durante las pruebas futuras de coches probemos aún con productos ya descatalogados. Tampoco tocaremos por el momento el tema de los neumáticos de espuma

El neumático, al ser el elemento que nos permite convertir la fuerza del motor en velocidad es uno de los elementos imprescindibles en cualquier preparación.



Es muy importante que el neumático esté limpio al empezar la competición. Si no disponemos de neumáticos nuevos se nos presentan un par de alternativas. La primera de ellas: Existen líquidos limpiadores de neumáticos que a la par sirven para que el caucho se reblandezca y se adhiera mejor a la superficie de la pista.

¡Cuidado! Esto también hace disminuir la duración del neumático aumentando su desgaste.





Otra solución, más barata y con un efecto similar, es limpiar los neumáticos con gasolina Zippo. Ésta la podemos encontrar en cualquier estanco. La aplicamos sobre toda la superficie del neumático y posteriormente secamos con un paño. Tened cuidado con esta técnica dado que no todos los reglamentos lo permiten.

Finalmente un par de consejos más a la hora de elegir un buen neumático.

1. Adecuad siempre la medida del neumático a la medida de la llanta, un neumático demasiado estirado pierde mucho agarre y un neumático que venga demasiado holgado puede provocar fallos de tracción en el vehículo.
2. Si tenéis la posibilidad, haced pruebas con unos cuantos neumáticos diferentes para cada coche y no os ciñáis estrictamente a lo que os puedan comentar conocidos o incluso lo que os hayamos dicho nosotros. Cada piloto tiene una forma de conducción diferente, si bien es cierto que las normas comunes se aplican para todos, lograr reducir esa milésima dependerá de una elección que se adapte perfectamente a nuestro pilotaje.
3. Antes de poner el coche en pista rodadlo a velocidad máxima con el tren trasero levantado y comprobad que la fuerza centrífuga no hace que el neumático roce la carrocería. Si ese fuera el caso se haría una muesca en el mismo y se perdería gran parte de su eficiencia.
4. En caso de que el coche sea de tracción trasera, el neumático delantero (por norma general) deberá ser lo más pequeño posible y deberemos intentar encontrar un neumático con un grip muy bajo o grip 0 y de perfil bajo como por ejemplo **53009 de Team Slot, 5201 de NSR o 4724 de Scaleauto**.
5. En caso que el coche sea tracción 4x4, el neumático delantero también debería ser algo menor o igual que el trasero, nunca más grande.

Y esto es todo en este artículo. Esperamos haberos ayudado un poco, continuaremos con más consejos y preparaciones en los próximos números



## SCALEXTRIC COMPACT

El Scalextric con el que los más pequeños empiezan a competir

Se presentan tres nuevos circuitos con coches a escala **1:43**. **GT Challenge**, **Police Race** y **Fantasy Champions** son los tres nuevos circuitos con los que **Scalextric Compact** ofrece a los pilotos más jóvenes, a partir de los 6 años de edad, la oportunidad de iniciarse en el apasionante mundo de la competición de Scalextric.

Los coches de Scalextric Compact están creados a **escala 1:43**, un tamaño menor comparado con la proporción 1:32 de los modelos estándar de Scalextric. Las dimensiones más reducidas de estas pistas y coches facilita la conducción y la instalación de los circuitos en casa, lo que los convierte en el trampolín ideal para los jóvenes pilotos que empiezan a disfrutar de la emoción de las carreras de slot.

Los tres nuevos circuitos incorporan novedades que **combinan la conducción con la construcción** y amplían la experiencia de juego. Los coches presentan piezas que permiten ensamblar y personalizar los coches según el gusto del jugador y cada set incluye bloques de construcción para formar accesorios, como una zona de repostaje o una comisaría de policía, por ejemplo.

Las pistas de Scalextric Compact permiten que los coches cambien de carril con tan solo apretar un botón en los tramos indicados, lo que ofrece la posibilidad de adelantar y bloquear a los rivales.

### Los circuitos de Scalextric Compact



**Scalextric Compact: Fantasy Champions.** Permite construir y controlar a los dos bólidos futuristas que se incluyen en el set. PVP recomendado: 49,95 eur. Ya a la venta.

**Scalextric Compact: Police Race.** El jugador puede elegir si estar en el bando de la policía o en el de los malhechores. PVP recomendado: 49,95 eur. Ya a la venta.

**Scalextric Compact: GT Challenge.** Para sentir la emoción de la velocidad al volante de dos espectaculares descapotables. PVP recomendado: 59,95 eur. Ya a la venta.

# NOVEDADES

Buggy de Danta Model Cars

PVP 95€ + Gastos de envío

Pedidos a Más Slot. Telf. 918 102 813



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

F1 Más Slot. Precio por confirmar  
Reservas a Más Slot. Telf. 918 102 813



Catálogo 2013 de novedades de Maralic



Tras un sorteo con un récord en participación, el ganador del coche del mes pasado ha sido **Ferran Albert** por indicarnos que el primer modelo de Lancia fue el Lancia Alfa 12HP. ¡Enhorabuena! Haznos llegar tu dirección postal a cualquiera de nuestros e-mails y te enviaremos el Alfa Beta de Racer.

Este mes tenemos este precioso Ford Capri 2600 RS de SRC. ¿En serio no intentaréis conseguirlo? No perdáis la oportunidad y mandarnos un e-mail a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) con la respuesta correcta a la siguiente pregunta:

**¿Cuál/cuáles fueron los pilotos de este Capri que sorteamos este mes?**



**¡Mucha suerte!**



**Bases del sorteo:** Se tendrán en cuenta aquellas participaciones que incluyan la respuesta correcta a la pregunta formulada y recibidas por e-mail (a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) entre la fecha de la publicación del presente número y el día 10 del mes siguiente. Todas las participaciones incorrectas serán descartadas inmediatamente. Máximo una participación por usuario. Será necesario indicar sobre el e-mail el nombre completo del participante con nombres y apellidos, cualquier participación que no contenga esa información será descartada. El ganador será publicado en el número siguiente de esta revista y dispondrá de un plazo máximo de 30 días naturales para reclamar el premio utilizando cualquier vía de comunicación con la Redacción. En caso que no se produzca esa comunicación el premio quedará desierto y quedará a disposición de la Redacción para futuros sorteos y/o promociones.