

SLOT

Octubre
2014, nº 52



GRANDES PILOTOS

JUTTA KLEINSCHMIDT



BMW M1 SCALEAUTO

STRATOS TEAM SLOT



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Volvemos a vuestras pantallas con nueva información relacionada con el mundo del automovilismo y especialmente el slot. Para este nuevo número hemos elegido a una gran piloto para ser nuestra homenajeadada del mes. Y si, no me he equivocado, estoy hablando en femenino porque esta difícil profesión no es exclusiva del sector masculino y hay muchas mujeres y chicas con ganas y con calidad más que suficiente para demostrar que tienen mucho que decir, entre ellas Jutta Kleinschmidt, que a modo de ejemplo ganó la prueba más dura de la tierra, el París-Dakar frente a rivales de la talla de Schlesser.

Pondremos a prueba una nueva máquina de Scaleauto, el BMW M1 Grupo 5 que como veremos, es un coche que tiene mil variantes para afinar y que seguro que dando con la combinación adecuada resulta un misil en pista. Haremos un repaso también a todas aquellas iniciativas, que como nosotros, a lo largo de la historia han pretendido dar un soporte literario a nuestro hobby, ya sea en formato tradicional como pueda ser el papel o en formato electrónico. Recordaremos un duelo épico de la F1, el formado por los pilotos Hunt y Lauda que en su tiempo dieron mucho que hablar y veremos en detalle un precioso coche, el Lancia Stratos de Team Slot.

No podemos despedirnos sin antes dedicar una pequeña mención a un compañero que en estos días nos ha dejado: D.Endner y al cual le dedicamos dicho número.

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

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en **facebook**

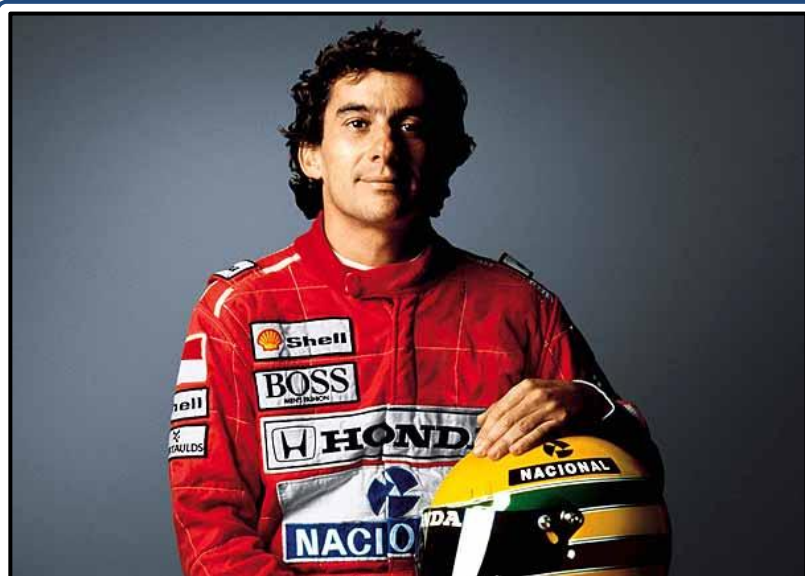
COLABORAN



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

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Ayrton Senna	Pág. 3
- Grandes pilotos: Jutta Kleinschmidt	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Revistas Slot	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 11
- Un duelo épico	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 19
- A prueba: BMW M1 Scaleauto	Por: MARC el aprendiz	Pág. 24
- Lancia Stratos Team Slot	Por: Demo Slot	Pág. 28
-Novedades	Por: Redacción	Pág. 32
-Sorteo	Por: Redacción	Pág. 34

LA FRASE DEL MES



El segundo es el
primero de los
perdedores

Ayrton Senna



Jutta Kleinschmidt



Además de una intrépida periodista, esta Alemana de 52 años es también una muy buena piloto de rally-raid.

Nacida en Colonia en agosto de 1962, ha sido la única mujer en lograr ganar posiblemente una de las pruebas automovilísticas más duras del planeta, el rally Dakar, hazaña que consiguió en el año 2001.

Fue criada en el seno de una familia de clase media-baja, desde su infancia se vio atraída por el mundo del motor. Pronto se independizó de sus padres con apenas 18 años y como no tenía dinero para un coche, se compró una vieja moto destartalada, con la que empezó a correr como turista en el Rally de los Faraones de 1987, y después, a participar en carreras de motocicletas hasta 1992, año en que se proclamó campeona del citado rally en la categoría de motos femenina.

Este mismo año empezó a descubrir el atractivo de los coches de competición y se embarcó como copiloto para Schlesser en su buggy. Empezaron a correr juntos en 1993 y además de convertirse en su copiloto también se convirtió en su compañera sentimental.

Fue una relación bastante tormentosa que se prolongó hasta el Dakar de 1998 cuando rompieron de forma poco amigable, ya que Schlesser quería obligar a Jutta que iba por delante de él a que parara ya que no podía soportar que ella fuera más rápida.

Para el año 1994 tenía ya su propio Buggy con la escudería de Schlesser. Debutó como piloto titular en el raid de Tunicia.

Pasaron varios años hasta que su perseverancia dio fruto, de este modo en la edición de 1997 del París-Dakar se convirtió en la primera mujer en ganar una etapa de dicho rally y la primera en liderarlo. Ese mismo año acabó quinta en el rally Dakar-Agadés-Dakar.

Viendo su potencial el equipo Mitsubishi centró su atención en ella y firmó contrato con el equipo japonés en 1998.





Para finales de la temporada de 1998 fichó por el equipo Mitsubishi. Con ellos logró su primer podio en el año 1999 y con el que llegó a alcanzar la tercera posición absoluta en el Rally París-Dakar durante ese mismo año.

En el año 2000 conseguía ser subcampeona de la Copa del Mundo de Rallies Todoterreno con un total de 233 puntos, por detrás de Schlesser que sumó un total a final de temporada de 406.

Entonces en el año siguiente, 2001, llegó su triunfo más esperado, la victoria en el Rally París-Dakar





En el Dakar de ese año se mezclaban muchos factores. Por una parte estaba Schlesser que llevaba dos ediciones consecutivas como vencedor, por otra compartía equipo con el francés Josep Maria Servià. También Mitsubishi apostaba fuerte por el japonés Masuoka y el francés Fontenay que ambos llevaban dos Pajero T3 prototipos, intentando así el triunfo que llevaban persiguiendo desde 1998, mientras que Jutta había sido relegada a llevar un Pajero T2.

Durante ese año Schlesser no lo tuvo tan fácil como en las anteriores ediciones y en una pronta etapa fue sancionado con una hora de penalización. Llegó un momento en que tanto Fontenay como Masuoka, Kleinschmidt, Shinozuka, Servià y el propio Schlesser luchaban por la victoria. En ese punto, justo en Mauritania, Servià partía como líder pero se atascó en las dunas y Fontenay volcó su Pajero destrozándolo, hecho que el francés Schlesser aprovechó para volar con su Buggy sobre las dunas y así poder recortar distancias.

Masuoka llegaba como líder consolidado en la tercera semana del Dakar, aunque la inferioridad técnica del coche hacía que cada etapa fuera perdiendo ventaja sobre el francés. Por este motivo decidió aumentar el ritmo hasta una velocidad a la cual no se sentía cómodo, cayendo así en una de las etapas en un agujero escondido, hecho que le destrozó la suspensión trasera. Fontenay que venía por detrás, asistió a su compañero y pudieron poner el coche de nuevo a punto para continuar, sin embargo Schlesser había reducido su diferencia respecto al líder a sólo 6 minutos y a falta únicamente de 2 etapas para acabar. Jutta seguía a los dos líderes con bastante tiempo de diferencia.

La tensión entre Masuoka y Schlesser hizo que el francés tomara una decisión antirreglamentaria por salir antes que el japonés en un control de salida en la penúltima etapa, hecho que le hizo penalizar con una hora de sanción. Servià salió también detrás de su compañero de equipo Schlesser con el fin de levantar una barrera de polvo que ralentizara al japonés, por ello, para contrarrestar tal hecho, éste decidió tomar un atajo por la sabana aunque poco después de dio cuenta de que su estrategia no sería fructífera. Notó que algo iba mal en su coche, y cuando se paró a comprobarlo, vio como una de sus ruedas traseras iba colgando. Su copiloto, Pascal Maimon, fue a pedir ayuda a los pilotos que iban por detrás, Servià fue el

primero en pasar y casi lo arrolla, éste al ser de un equipo rival decide no prestar ayuda y continúa su camino. Fontenay, compañero de Masuoka es quien se para y ayuda en la reparación del coche.

La conclusión es que Masuoka llegó con una hora de retraso respecto a Schlesser pero éste equipo también fue sancionado con otra hora de penalización por la maniobra de salida anticipada, hechos que daban en ese momento la ventaja a Jutta.

(Podéis ver el vídeo del incidente pulsando sobre el vínculo de la derecha)

Finalmente, tras el paseo alrededor del Lago Rosa, la alemana y su copiloto Andreas Schultz llegaban con una ventaja de 2 minutos y 45 segundos de ventaja sobre el segundo clasificado, otro Pajero, el de Masuoka, convirtiéndose así en la primera y única mujer en ganar tal prestigiosa prueba hasta hoy en día.

También fue el pistoletazo de salida de los 7 triunfos consecutivos que la marca de los tres rombos cosechó durante los años posteriores en esa misma prueba.



Dakar 2001 Schlesser - Masuoka (spanish)



GRANDES PILOTOS

De todos modos, a pesar de ser la justa ganadora, se tuvo que esperar aún más de un mes después de la finalización de la prueba para ratificar su victoria, dado que Schlesser interpuso una demanda contra los Mitsubishi.

La marca japonesa aprovechó la hazaña para cambiar su eslógan y de este modo pasó de ser *“si una mujer puede correr el Dajar con un Mitsubishi, usted también puede hacerlo”* a *“Si una mujer puede ganar el Dakar...”*

En ese momento Jutta quiso probar nuevas experiencias y cambió la arena del desierto por las resbaladizas pistas del Trofeo Andros en Francia.

Hubo mucha gente que afirmaba que esa victoria en el Dakar del 2001 había sido fruto de la casualidad, sin embargo la alemana ratificó su victoria con una segunda posición en el Dakar por detrás de su compañero de equipo Masuoka.

A finales de ese mismo año fichó por Volkswagen empezando a competir con el que sería el futuro coche ganador del Dakar, el Touareg en su primera evolución cuyo nombre era por entonces Tarek. Tendría como copiloto a Fabrizia Pons



Siguió con el equipo Volkswagen durante un par de años, ayudando mucho en la evolución casi final de Touareg.

En el año 2006 volvió a correr en el Dakar, aunque por entonces a los mandos de un BMW X5 y con una actuación relativamente poco destacable.





Después de su triunfo en 2001, Jutta se convirtió en un símbolo de la igualdad entre sexos en Alemania y en otros países, y algunos medios se apresuraron a endosarle sobrenombres como el de la *Domadora del Desierto* y otro más manido, la *Dama de Hierro de los Rallies*, con los que aseguró que no se sentía nada a gusto, pues simplemente se consideraba un piloto más entre los hombres. Pero esa victoria sobre todo acalló a quienes aseguraban que una mujer jamás podría ganar un rally tan competitivo y difícil.

Es una de esos pilotos que puede presumir de saber llevar varios aparatos, desde las motos de sus inicios, pasando por los coches y hasta incluso helicópteros ya que en 2004 se sacó su licencia. Actualmente reside en Mónaco donde tiene una escuela de vuelo y lleva a cabo una vida más relajada e incluso aprovechando su tiempo para hacer sus pinitos en el mundo de la literatura donde ya ha publicado un par de libros principalmente de carácter infantil.



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



Parece que fue ayer cuando sacamos nuestro número 0. Un proyecto para hacer una revista de slot gratuita y que quien quisiera se uniese a ella tanto como lector como con la creación de contenido. Mes a mes hemos ido desgranando las más variadas facetas de nuestro hobby y hoy en día podemos decir que nos hemos hecho un pequeño rincón en el mundo de las revistas digitales de slot. Eso sí, tenemos muy claro que sin la colaboración de todos vosotros eso no sería posible. Así que desde aquí recibid un fuerte abrazo y os animamos a seguir colaborando con la revista otros 50 números más (como mínimo).

El paso previo a escribir algo es haber leído mucho y es inevitable (y imprescindible) beber de muchas fuentes para dar opiniones o ideas o simplemente contar alguna cosa. En nuestro caso las fuentes, a lo largo de la historia del slot, han sido muchas y de cada una de ellas nos queda algo en nuestros "archivos mentales".

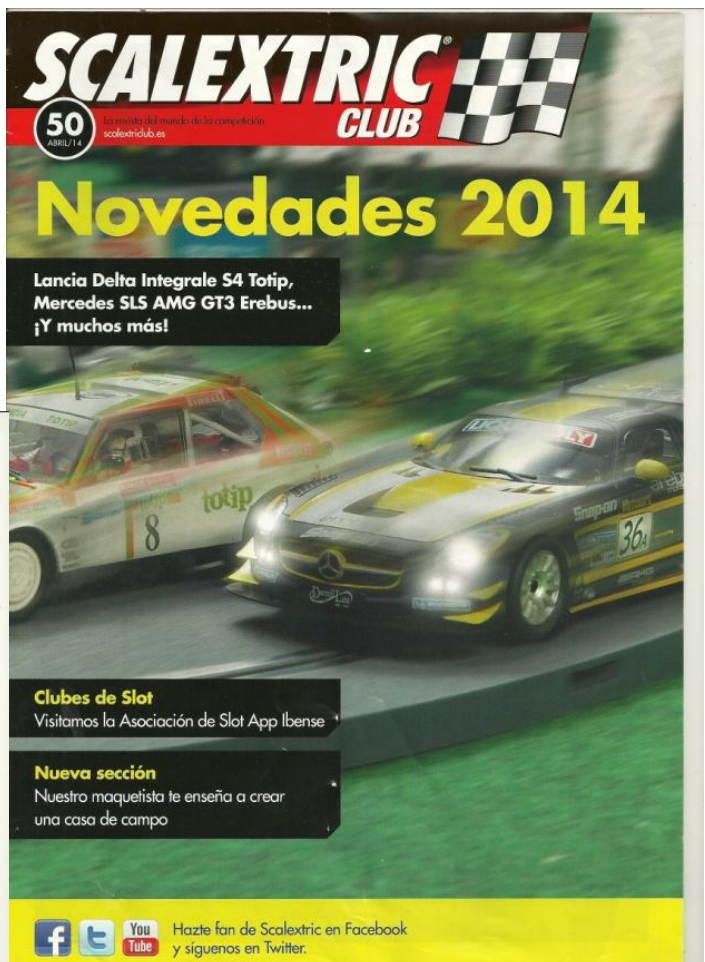
Repasemos las más importantes publicaciones en nuestro país.

REVISTAS EN PAPEL

-CLUB SCALEXTRIC-

Para empezar de forma cronológica, una de las primeras revistas de slot de nuestro país, fue la del club Scalextric. Además, con sus altos y bajos a lo largo de 30 años, la revista aún sigue entre nosotros.

Aquí podéis ver dos portadas de la revista del Club, separadas por más de 40 años (1970-2014)



Club Scalextric nº 50. 2014 (Arriba)

Club Scalextric nº3. 1970 (Izquierda)

El poder tener entre las manos estos documentos nos permite comparar dos épocas y comprobar como en 1970, por ejemplo, se presentaban los fabulosos Seat 850 Coupé Abarth (ref-42) o el McLaren F1 (C-43), frente a las bestias de circuito de 2014 como el AUDI A5 DTM "EKSTÖM" (ref-A10136s300) o el DS3 de Loeb WRC "ABU DHABI" (ref. A10158s300)

Durante un tiempo la revista del club Scalextric pasó a llamarse Chicane.

Guia Slot Racing

Otra de las revistas de referencia en nuestro hobby fue, la hoy desaparecida, GSR.

Esta revista impulsada por IBB auto Racing y dirigida por Joan Basas contó con dos épocas, la primera editada en formato mini, nos presentaba en cierta manera el catálogo de novedades de IBB y por ende le los productos de Cric Crac, la tienda de slot de Igualada.



GSR nº 0 (arriba)

En este formato se editaron 29 números desde el número 0 (Publicado en noviembre 1995) al número 29 (Julio 2002), último número con el formato pequeño.

A partir de esa fecha se cambió el formato de la revista y estuvo disponible hasta 2005, año en que dejó de editarse.

GSR nº40 (derecha)



Slot mini auto

Otra de las revistas que era de lectura obligada y que por desgracia la crisis se llevó por delante, fue Slot Mini Auto.

Dirigida por Albert Boet, vio la luz en 1994 después de separarse de la revista Mini Auto con la que estuvo 10 años.

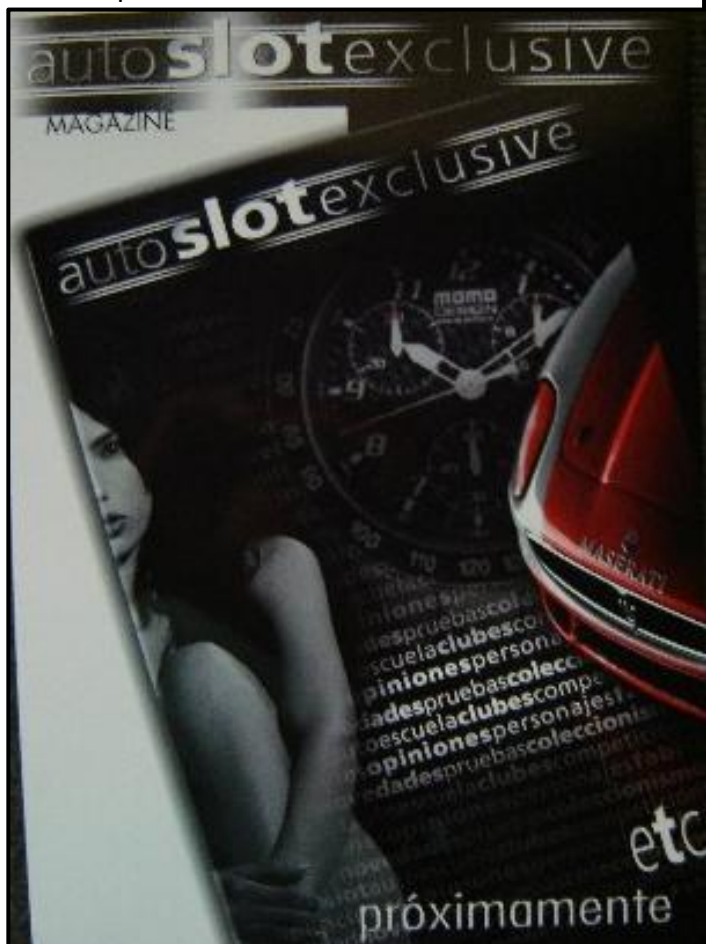
Una revista en la que se notaba la pasión por nuestro hobby en cada una de sus páginas y que contó durante su vida con firmas de la talla de Xavi Capdevila, D. Vico u Oscar Capel. En total la revista estuvo más de 20 años en el candelero.

Auto Slot Exclusive

Una revista diferente, que mezcló varios temas aparte del slot (relojes, coches 1/1, competición), con un diseño muy trabajado y con gran calidad en la maquetación y fotografía pero que no llegó a cuajar entre los aficionados al slot.

Al final dejó de editarse tras unos pocos números. Si no vamos mal fueron 6 los números de esta revista que vieron la luz del sol.

Nº1 Slot Mini Auto



Autoslotexclusive nº1



Autoslotexclusive nº2

Autoslotexclusive nº3



Nº1 Mas Slot (derecha)

Revistas On line

Muchos son las revistas digitales que se han editado, aquí os dejamos algunas de ellas.



A parte de su edición en papel, más slot también nos ofrece una versión digital de su publicación con más fotografías y ampliación del material que aparece en su revista en papel. Todo un gesto para los más tecnófilos.

Más Slot

Desde mayo de 2002, y hasta la fecha de hoy, Más Slot lleva luchando contra viento y marea para estar en nuestras casas cada mes.

Revista referencia en nuestro hobby se ha convertido en la única publicación que sobrevive en los kioscos. Todo gracias al esfuerzo de un gran equipo de amantes del slot, ahora liderados por Paco Hernández.

Además destacar el esfuerzo de la revista por hacernos llegar algunos de los modelos más bellos del slot con la colaboración de gente de la talla de Maralic, Octane, Slot Real Car o Slot Art.

Más Slot también destaca por sus colaboradores que mes a mes nos desgranar los entresijos de nuestro hobby.

Destacan las plumas, como colaboradores habituales, de Miguel Gubianas, Vicente Arroyo, Iñaki Roura o Luis Arias.

Si tuviese que puntuar la trayectoria y el trabajo de Mas Slot sin duda seria un 10 sobre 10



Blogslot Magacin

Fue una revista digital que durante bastantes números nos acompañó ofreciéndonos unos buenos artículos. Se publicaron 14 números.

El club Fly Car Model

Corría el año 2008 , cuando Fly Car Model, ya viéndose con problemas económicos, y con afán de reconducir la empresa , creo un club que ofrecía una publicación y un coche exclusivo. Los esfuerzos fueron en vano y apenas 2 números se publicaron de su revista del club antes de que pasase lo inevitable, una historia de todos conocida.

Eso sí dio tiempo a que pudiésemos disfrutar los dos bellos coches el Ferrari Gto de 2007 y el F1 March 761 de 2008.

blogslot magacín

Número 1 :: 2ª edición



página 1

EL CLUB FLY CAR MODEL

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

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



Slot Magazine

Nuestro amigo Ezequiel, desde Argentina nos ofrece una visión del mundo del Slot desde el otro lado del charco. Empezó con Slot Magazine y recientemente ha remodelado su publicación (un acertado cambio, por cierto) pasando a llamarse Sport Slot magazine; mesclando competición 1/1 y slot.



Revista digital de Auto **movilismo**
modellismo

Issue 6 • Junio 2014

Sport

Slotmagazine

Todas las novedades
del Slot y el
automovilismo
deportivo



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Svq Slot Press es otra revista digital, en activo, que mes a mes podemos disfrutar.



AÑO 01 Nº 01 ENERO 2012

PRESS

Novedades.
Comparativas.
Carreras.
Clubes.
Escuderías.
Tiendas.
Fabricantes.
Concursos.



www.svqslotpress.es

LA REVISTA DE LOS AFICIONADOS, CLUBES Y ARTESANOS DEL SLOT

Y no podíamos acabar si mencionamos a la que creemos mejor revista digital de slot que existe en estos momentos : **Slot 360**... bromas aparte, queramos o no, ¡formamos parte del panorama de revistas de slot!



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Hunt vs. Lauda



2 pilotos diametralmente opuestos, uno James Hunt: explosivo, vividor, temerario, arriesgado. El otro (Lauda) centrado, estratega, prudente; pero ambos con un denominador común: las ganas de vencer.

Desde que coincidieran el fórmula 3, años antes de entrar en la categoría reina (F1) la rivalidad que en su época mantuvieron estos dos grandes pilotos de Fórmula 1, británico y austriaco respectivamente, fue de sobra por todos conocida. Ambos nos regalaron unos duelos sobre la pista que pocas veces se han vuelto a vivir.

El clímax de esta rivalidad llegó en la temporada de 1976, en la que Niki Lauda (Ferrari) sufrió un gravísimo accidente que casi le costó la vida, dejándole secuelas de por vida. La dura recuperación no fue inconveniente para que Niki, tan sólo 6 semanas después de ese trágico gran premio de Alemania, volviese a las pistas a recuperar los puntos que había perdido en beneficio de James Hunt (McLaren).

De hecho el piloto inglés había aprovechado la baja forzada de Lauda para ganar y sumar puntos en el campeonato, acercándose peligrosamente a Lauda que era primero del mundial antes del accidente.

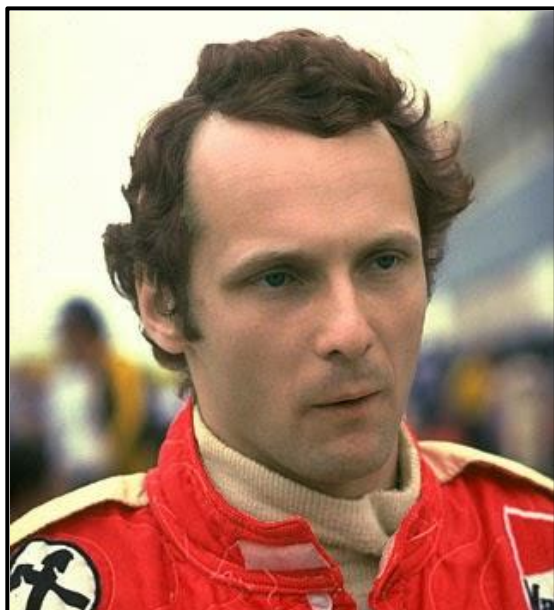
El desenlace del mundial de 1976.

La última cita de la temporada, el Gran Premio de Japón, comenzó con una ligera ventaja de Lauda sobre Hunt de 3 puntos. En una pista peligrosamente mojada, Lauda se retiró tras realizar dos vueltas, asegurando que consideraba inseguro continuar en tales condiciones. Aunque según cuentan, el hecho de haber perdido las cejas le dificultaba la visión bajo la lluvia que caía durante la carrera.

Hunt lideró la carrera durante la mayor parte del gran premio, hasta que un pinchazo le hizo perder posiciones. Consiguió remontar, no obstante, hasta la tercera posición, que le valió el título mundial por un solo punto, desbancando a Niki Lauda.

Épicos pilotos.

UN DUELO EPICO



Biopic F1 Andreas Nikolaus Lauda (22 de febrero de 1949)

Años en activo: de 1971 a 1979 y de 1982 a 1985

Equipos: March, Brm, Ferrari, Brabham , McLaren

Títulos mundiales: 3 (75-77-84)

Retirada de la F1: Su primera retirada fue en 1979, volviendo en 1982, hasta 1985 (en esa época ganó su tercer título mundial) Debido a las secuelas del accidente, Niki Lauda a pasado múltiple veces por quirófano. Fundó dos compañías aéreas Lauda Airlines, y posteriormente Niki filial de Air Berlín.

Niki Lauda se casó en segundas nupcias en 2005 y desde entonces residen en Ibiza, junto a los mellizos Mia y Max, que nacieron en 2009 fruto del matrimonio. Tiene 3 hijos más de anteriores relaciones.



Biopic F1 James Simon Wallis Hunt (22 de agosto de 1947- 15 de junio de 1993)

Años en activo: de 1973 a 1979

Equipos: March-Ford, McLaren-Ford, Hesketh-Ford, Wolf-Ford

Títulos mundiales: 1 (1976)

Retirada de la F1 y fallecimiento: Hunt se desempeñó tareas como comentarista de las transmisiones de Fórmula 1 para la BBC en Inglaterra desde 1980 hasta 1993.

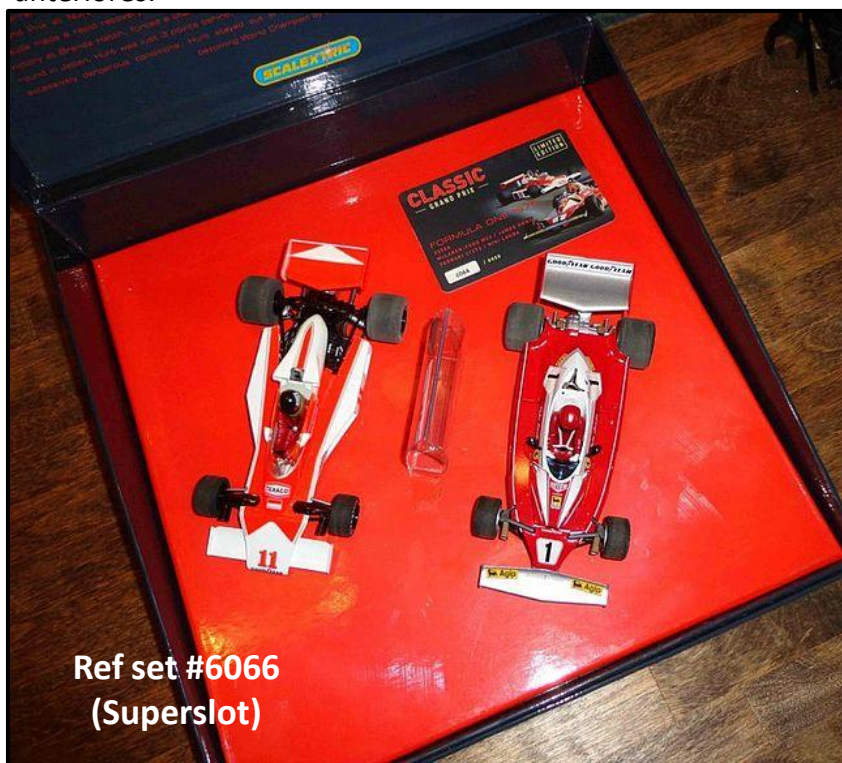
Murió joven, a los 45 años de un infarto de miocardio en su casa en Wimbledon. Aún cuando en sus últimos años bebía mucho menos y practicaba deporte regularmente, el daño ya estaba hecho y su cuerpo no pudo recuperarse de los excesos anteriores.

El duelo en slot

Tanto con Hunt como con Lauda podemos disfrutar de sus pericias a los mandos de sus bólidos en nuestros circuitos caseros.

Niki Lauda fue piloto de muchas escuderías diferentes: 1971-72 March-Ford, 1973 BRM, 1974-77 Ferrari, 1978-79 Brabham-Alfa Romeo, 1982-84 McLaren Ford y en 1985 McLaren TAG.

Sus coches han sido reproducidos por Scalextric UK (Ferrari 312T, McLaren M23 y el Ferrari 312T3). También Superslot (Scalextric UK) nos deleitó, no hace mucho con un espectacular set con el McLaren-Ford M23 James Hunt/Ferrari 312T2 Niki Lauda.

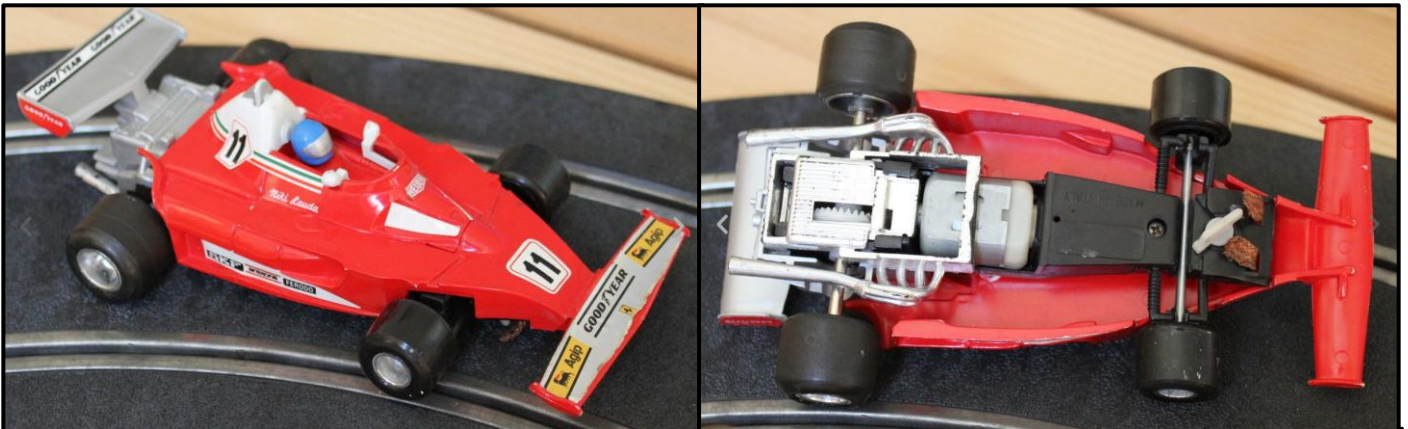


**Ref set #6066
(Superslot)**

EXIN también fabrico el Ferrari B3 , que reeditó años después Scalextric Altaya.



También la italiana Polistil tiene en su haber reproducciones, aunque su nivel de calidad no llegue a las de Scalextric.



Como curiosidad Polistil también fabricó un circuito para emular las pericias de James Hunt y Niki Lauda, aunque los coches incluidos... ¡no llevan pilotos!... debe reproducir un momento de la carrera que James y Hunt estaban en el bar.



UN DUELO EPICO



Gb Track, Filial de Fly Car Model nos presenta en su día esta bella reproducción del Chevron B19 que piloto Lauda en Salzburgring en 1971



De James Hunt, existen menos reproducciones de sus coches en slot, casi todas se centran en el McLaren con el que consiguió su título de campeón del mundo. Aún así podemos recrear un buen pedazo de la historia de este piloto:

Aparte del set ya mencionado set de Polistil y del de SuperSlot con el McLaren M23 (que también formó parte del coleccionable que lanzó Superslot hace unos años).



Superslot slot tiene otra reproducción del McLaren de Hunt. Se nota el aire "ochentero" de la reproducción, pero no por eso pierde un ápice de interés.

SHADOW DN2 CAN AM / PROTO SLOT KIT

Psk realizó una edición especial a escala 1:32 de slot de un Shadow DN2 para conmemorar su décimo aniversario (CB083).

Este modelo está incluido en la gama de modelos en kit pre pintados y reproduce el coche con el que James Hunt pilotó en la carrera de la Can Am disputada en Elkhart Lake en verano del 1973. (Fuente Slot Car Today)



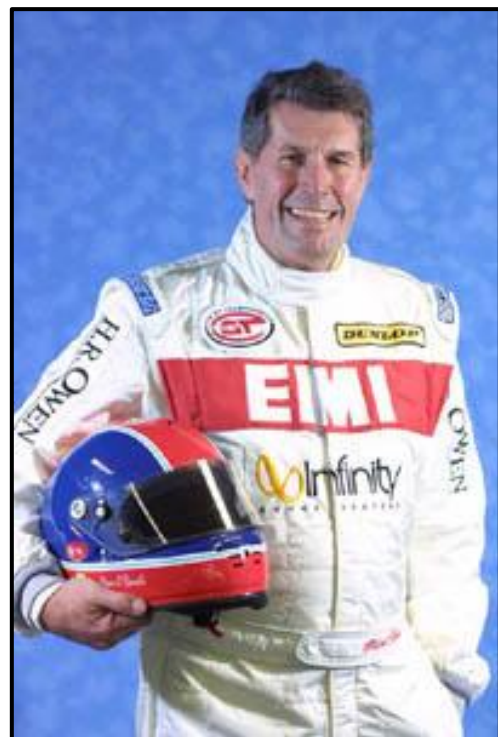
BMW M1 Scaleauto

Bienvenidos de nuevo a ésta, vuestra sección, a prueba. Hoy vamos a analizar quizás el Grupo 5 más Rockero de todos los tiempos. Emka Racing fue un equipo británico de carreras fundado en 1980 por Steve O'Rourke, manager de los Pink Floyd. Ocasionalmente también corría con la denominación de Emka Productions Ltd como es el caso del BMW M1 que hoy os presentamos. El nombre de Emka viene dado por las dos primeras letras del nombre de las hijas de O'Rourke Emma y Katheryne.

En 1979 O'Rourke consiguió una meritoria doceava posición en LeMans de 1979 con un Ferrari 512BB. Y durante el año 1980 la programación de Pink Floyd permitió a O'Rourke dedicarse casi por completo a la formación del Emka Racing, que era una división de la discográfica Emka Productions. Fue entonces cuando O'Rourke compró el BMW M1 que estamos analizando.

Este BMW consiguió una segunda plaza en las 6 horas de Silverstone y posteriormente en Lemans tuvo que retirarse en la vuelta 236. Los pilotos fueron David Hobbs, el mítico Eddie Jordan y por supuesto Steve O'Rourke. Como anécdota, O'Rourke viajó durante la noche de la carrera a Londres para ver el concierto que Pink Floyd ofrecía en esa ciudad. Una vez finalizó el concierto voló de vuelta a Le Mans y nada más aterrizar se metió directamente dentro del BMW para conducir durante 2 horas más.

Vamos a empezar analizando la parte estética de esta reproducción.

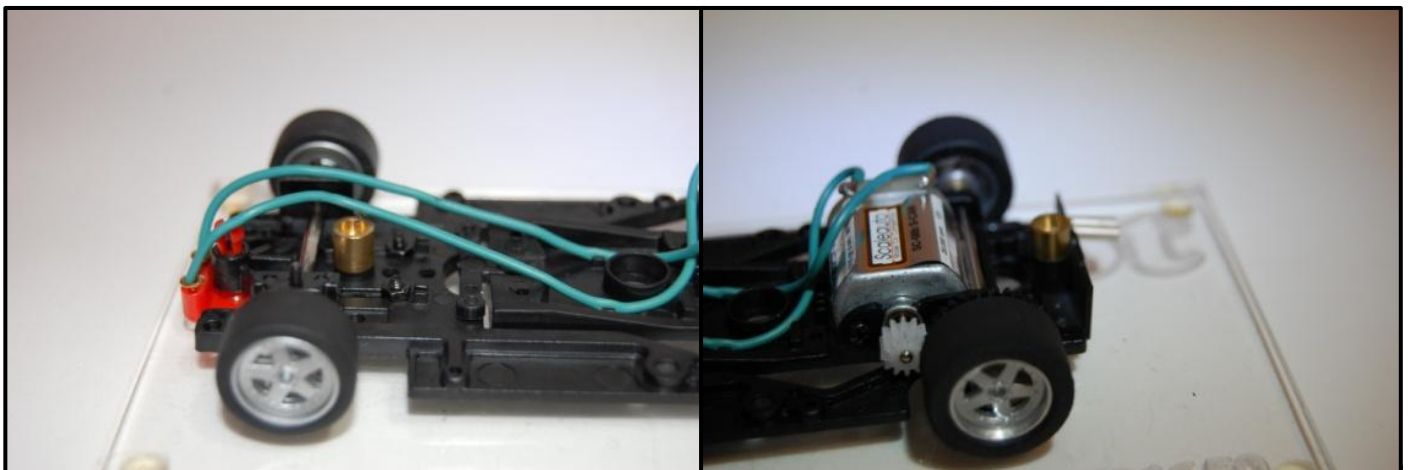


Como podéis ver en estas imágenes tanto a nivel de escala como a nivel de tampografía el nivel de reproducción es muy bueno. Probablemente, la diferencia del color sea debida a la calidad de la imagen de los años 80's. Me gustaría llamaros la atención sobre el piloto que aparece en la carrocería y que también se puede ver en la fotografía.

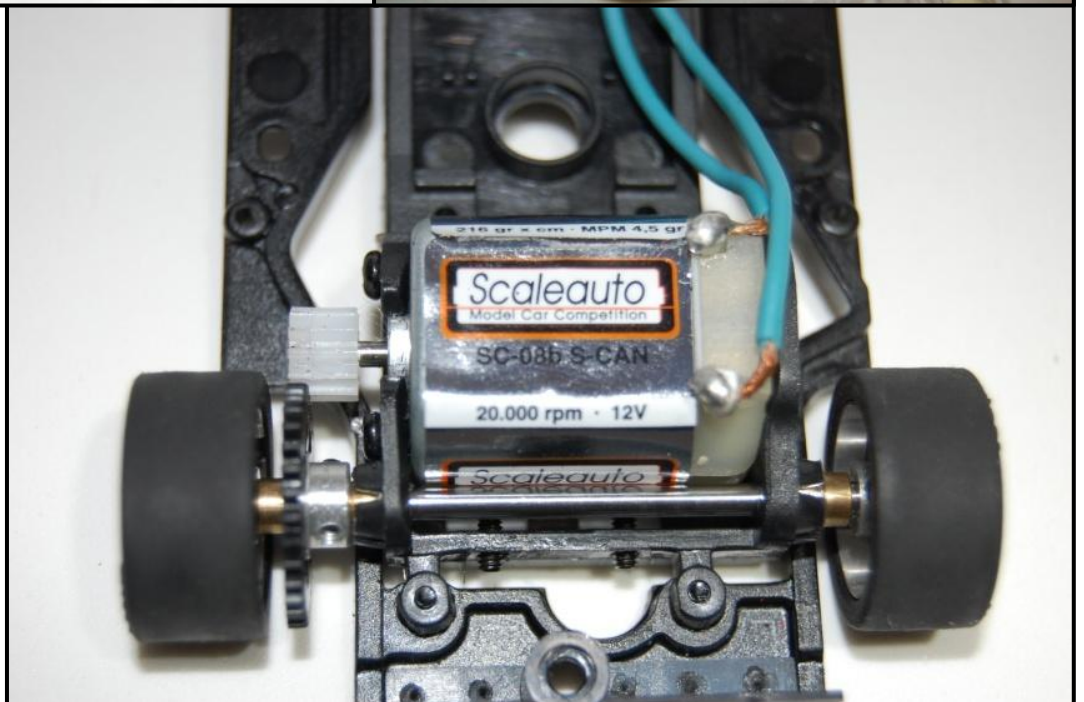




A nivel de mecánica tampoco nos vamos a extender mucho. Este chasis ya los hemos visto ya con anterioridad, tanto en el BMW Z4 como en el DeTomaso. Es el RT3 Medium Wheel Base.



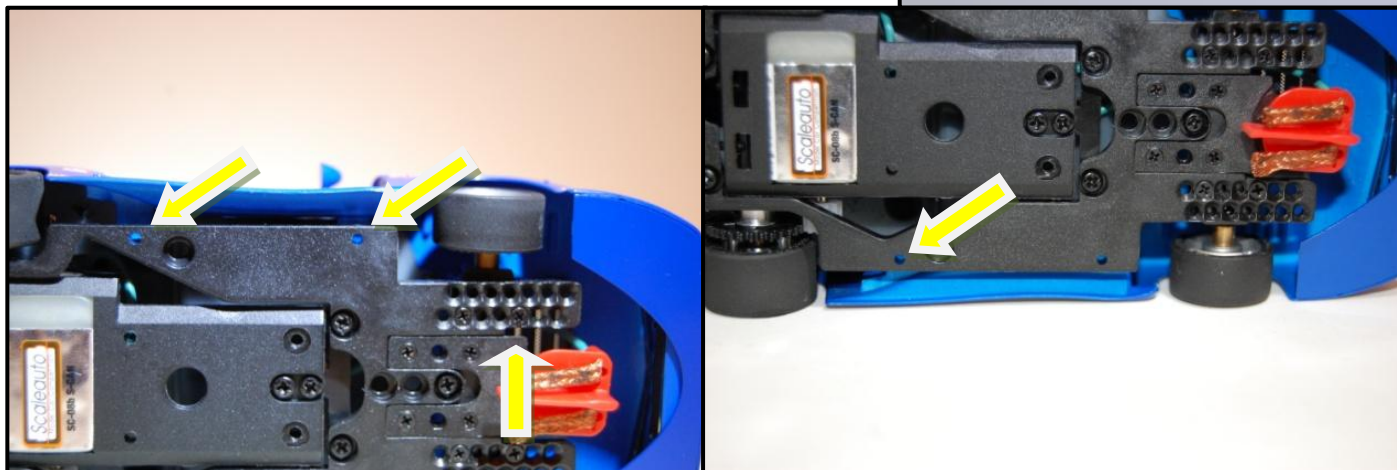
En primer lugar me gustaría hacer un comentario lo he visto en los tres casos y con éste último caso ha acabado mi paciencia, para sacar el imán es necesario sacar una rueda y el eje, una vez hemos quitado el eje aún es necesario sacar 2 tornillos allen más. Es un auténtico dolor de cabeza y más si tienes cierta prisa en probar el coche.



A PRUEBA

Para este modelo se vuelven a utilizar los casquillos para encajar la carrocería y atornillar la carrocería al chasis. Ya os comenté que hay que ir con cuidado y colocarlos como corresponde si no el coche no quedará bien encajado. Estos casquillos permiten una muy buena basculación, para mi gusto este modelo como el DeTomaso tienen una basculación excesiva.

Ahora bien, esto se puede solventar poniendo unos tornillos allen, los típicos espárragos, que impiden esta basculación. Si os soy sincero, no los había visto hasta este momento. Es una lástima que no vengan estos tornillos de serie.



Las trencillas que montan, me siguen pareciendo excesivamente duras, y en el caso que os muestro vinieron en un estado ciertamente lamentable. La carrocería y el chasis permiten varias preparaciones, por ejemplo, en caso que queramos adelantar la guía habría espacio suficiente para ello.

El modelo viene montado con una configuración del motor sidewinder. El motor que monta este modelo es, de nuevo, un SC-08B con 20.000 rpm a 12 v, lo malo de este motor es que prácticamente no tiene efecto imán, si no voy equivocado unos 2 UMS. Prácticamente nada. Como sabéis la configuración sidewinder permite tener más tracción ya que desplaza más peso a la parte trasera del coche y el par invertido transfiere mayor peso a la parte delantera permitiendo que la guía permanezca dentro del raíl con mayor facilidad.

Así pues empezamos la prueba dinámica, al ver que la basculación es excesiva intento apretar al máximo



los tornillos. En este caso, y por la experiencia que había tenido con el Z4 y el DeTomaso, saco el eje e intento ajustarlo de tal forma que el choche esté menos frenado, dando cierta movilidad al eje para que no roce tanto con la transmisión. Efectivamente una vez puesto en la pista no detecto el freno inicial que apareció con el BMW Z4, así empiezo a rodar vuelta tras vuelta, los tiempos no son muy buenos 15.90, 15.85, 16.00. Aunque el coche parece seguro y no se sale del raíl muestra mucha inseguridad en la parte trasera. Derrapa en exceso y no consigo trazar las curvas con suficientes garantías. Vuelvo a insistir, como en el Z4, que la configuración sidewinder debería permitir una mejor tracción. Supongo que el motivo principal es el bajo nivel de agarre de las gomas.

Cambiamos la configuración del mando y aplicamos más frenada y menos entrega de potencia. Conseguimos mejorar el comportamiento del coche, el freno permite entrar en las curvas más seguros y a la salida de las curvas evitamos el exceso de tracción. Una vez rodamos con esta configuración empezamos a mejorar los tiempos, bajamos a quince medios con ciertas garantías.

En un tercera tanda y después de limpiar los neumáticos conseguimos mejorar los tiempos hasta llegar a quince bajos, el mejor tiempo conseguido fue de 15.00. A partir de aquí no conseguí mejorar el coche únicamente jugando con el material de serie.

Seguía demostrando cierto nerviosismo al salir de curva sobrevirando en exceso, pero sigo pensando que si pudiera preparar y modificar partes del coche podría obtener un mejor resultado.

Una vez probado en profundidad este chasis considero que es un buen chasis, si tenéis tiempo y ganas puede ser un buen candidato, tanto para velocidad como para rally con el DeTomaso. Tan solo será necesario que le dediquéis un tiempo para conseguir la configuración adecuada.

Puestos a hacer comparativas, recordemos que en el número de Marzo de 2014 de esta revista probábamos el M1 de Sideways cuyos tiempos, con configuración exclusivamente de serie conseguimos rodar a 14,03 segundos por vuelta. Para ser dos coches tan similares, el rendimiento resulta bastante diferente.

Con esto me despido hasta el próximo número. Espero que todos estos comentarios os sean de utilidad y continuéis disfrutando tanto de este hobby como lo estoy haciendo yo.

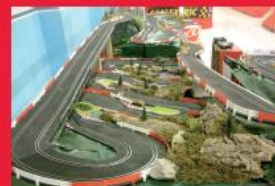


Texto: MARC, el aprendiz

Fotos: MARC el aprendiz, Speedhunter.com y slotcar-today.com



**TIENDA
CLUB DE SCALEXTRIC**



330 m2 dedicados al scalextric
Tienda: amplio surtido de coches y recambios;
 asesoramiento personalizado; somos especialistas en scalextric.
Club: 5 tramos de rally, tramos de raid y pista de velocidad de seis carriles de 42 metros de recorrido.

C/Mossen Jaume Pons, 5 Son Sardina,
 Palma de Mallorca
 Tel.: 971-435116 www.lapicashop.com,
 siguenos en <https://www.facebook.com/LaPicaShop>
 mail: info@lapicashop.com



LANCIA STRATOS RACE 1981

Lancia Stratos Race 1981



Hace años, y como cosa "extraordinaria" se acuñaba y generalizaba el término "maqueta rodante" refiriéndose a los cochecitos de slot; no tanto desdeñando modelos pasados sino más bien para alabar la calidad de alguno de los nuevos, porque truños siempre siguieron produciéndose..., hoy ya casi no se concibe un cochecito de slot que no sea, bajo aquéllos términos, una maqueta rodante.

Así, me encuentro con la Lancia Stratos de TEAMSLOT, un cochecito nacido en aquella época en la que se comenzaba a "forear" con el término "maqueta rodante" que ha sabido evolucionar, sin pasar de moda, conservando el estilo y clase del Stratos TeamSlot.

Poco que decir con respecto a su carrocería, el mismo Stratos de TeamSlot, inyectado, pintado y montado en las afueras de Barcelona, unas fotos, las siguientes, que podrían haber sido tomadas hace 10 años; a simple vista podría decirse que es el mismo.

Pero basta levantarle las faldas a esta preciosidad para ver una de sus actualizaciones, que lo hacen más rodante.

De planta fantástica, la familia TeamSlot ha reproducido el Stratos con el que Jorge de Bagration -copilotado por Víctor Sabater- participó en el Rally SOL - RACE de 1981. Bagration no partía como favorito, pues el Ferrari de Andruet y el campeón de Europa del '80, Antonio Zanini, eran los más fotografiados, sobre todo el español, quien tras dejar su Talbot se había hecho con un Porsche preparado por los hermanos Almeras..., Porsche



con el que había ganado toda cuanta prueba nacional se le había presentado en el camino hasta la fecha.

Pero no pudo ser, ni lo de Andruet, pues su coche llegó fuera de hora a verificaciones, y tampoco lo de Zanini, quien se quedó también sin coche cuando era líder de la prueba. Esto dejó el Rally, a falta de unas pocas especiales, en manos de Vudafieri, finalmente sorprendente vencedor, o de nuestra protagonista, quien finalmente sería segunda. Tras 420 km. de cronometradas, tan sólo a 16 segundos de su "prima" de Fiat, la 131 Abarth de Vudafieri.



Pero "al grano"..., que lo hay con esta reproducción. Coches con personalidad son, sin duda, lo de TeamSlot, tal vez los que más puedan presumir de esa característica a nivel nacional; el por qué, tal vez lo encontramos en su producción, artesanal, ya que desde su inyección hasta su



enlatado y apretado a la peana con la que llega a tiendas, no son más de unos pares de manos las que manejan cada modelo.

Fotografados, ópticas pegadas y termo selladas una a una, desbrave de piezas..., todo. Y el resultado..., a la vista; con unos cuneteros que de perfil queda de lujo.

LANCIA STRATOS RACE 1981

Como fantásticas son las clásicas llantas, Campagnolo, que TeamSlot diseñó para su Stratos. Y entre llanta y llanta, una tampografía con una trama muy cerrada y una mezcla impecable. Una tampografía que, posiblemente debido al lacado, pierde algo de definición, pero hay veces que hay que elegir, porque muchas veces no todo es posible; como decía una amiga, a determinada edad hay dos opciones... Y para muestra unos botones, las siguientes fotografías.

Valga un ejemplo, el logo de Antena Nord, tras el paso de rueda; las placas de Rally..., en general, tanto tirar pintura, como por golpes, como el sabio uso de calcas, como el lacado..., hacen de esta Stratos una gran pieza.

En detalle....



LANCIA STRATOS RACE 1981

SLOT
360

Una reproducción tanto para conservar en vitrina como para bajarla a pista y disfrutar de ella, probando, o no, sus diferentes configuraciones.



Un nuevo Stratos de Team Slot con el que vamos a disfrutar.



Texto y fotos: Demo Slot

FORMULA SLOT

NOVEDADES

Novedades



Peugeot 205 T16 Evo 1 - OSC
Ref. B01003
PVP recomendado: 80.95€



Mirage Gr8 Ganador Le Mans 1975 – Avant Slot
Ref. 51202
PVP recomendado: 49.95€



Ferrari 250 GTO Targa Florio 1963 – Flyslot
Ref. 042101
PVP recomendado: 39.95€



Ferrari 250 GTO Pebble Beach Auction – Flyslot
Ref. 042301
PVP recomendado: 39.95€



Ferrari F40 24h LM 1996 – Flyslot
Ref. 049101
PVP recomendado: 39.95€



Mercedes Benz ETRC 2012 – Flyslot
Ref. 202103
PVP recomendado: 47.95€



McLaren M8D Can-Am 1971 – Slot.it
 Ref. CA26C
 PVP recomendado: 47.95€



Nissan R390 GT1 Le Mans 1998 – Slot.it
 Ref. CA14E
 PVP recomendado: 47.95€



Lancia LC2/85 Monza 1986 – Slot.it
 Ref. CA21D
 PVP recomendado: 47.95€



Ford Mustang 1969
 Superslot
 Ref. H3538
 PVP recomendado: 37.95€

Ford Escort MK1 Superslot
 Ref. H3489
 PVP recomendado:
 37.95€



Maserati 250F Silverstone 1958 – Superslot
 Ref. H3481A
 PVP recomendado: 39.95€



Audi Sport Quattro
 Superslot
 Ref. H3487
 PVP recomendado:
 37.95€



Dando respuesta a la pregunta del mes anterior, Stirling Moss pese a ser un gran piloto desgaciadamente nunca llegó a ganar ningún campeonato. Ha habido bastantes acertantes pero debemos dar la enhorabuena a **Toni Frontera** que ha sido el afortunado ganador del Nissan de Slot.it que teníamos para el sorteo

del mes de septiembre ¡Felicidades! Por proximidad te lo haremos llegar en mano lo más rápido posible.

Y tenemos para este mes de octubre el coche de nuestra sección “a prueba” preparado para colocarse en la estantería de alguno de vosotros, así que si lo queréis sólo debéis respondernos a la siguiente pregunta:

¿De que nacionalidad es la piloto Jutta Kleinschmidt?



Este precioso BMW de Scaleauto puede ser vuestro. Como siempre, mandad vuestras respuestas, sugerencias, comentarios... a las direcciones de e-mail habituales de la revista: revista_slot@hotmail.es o a zenit.mkt@gmail.com aunque recordad que tenéis otros canales como un mensaje a través de la página de Facebook.

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

¡Mucha suerte!

Como siempre, agradecemos a Aloyshop la cesión del modelo.

