

# SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Abril 2011

Número:



[revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es)

Distribución gratuita

Este mes tenemos a Moby Dick,  
coches con pan encima, letras  
griegas, culos de infarto...

...¡y mucho más!



## Editorial

Un mes más llega a vuestras manos esta nuestra/vuestra revista llena de interesantes propuestas. En el interior encontraréis la interesante propuesta del concurso de este mes gentileza de Colecciolandia y Aloy Shop... si, si... para este mes dos patrocinadores... y tres coches para sortear... ¡Estamos que lo rompemos! ... ¡no os lo perdais!

Como siempre agradecer las colaboraciones que nos hacéis llegar ya que sin vuestro apoyo este proyecto no saldría adelante. Agradecemos también a Manuel Benicio Latorre Navarro, el ganador del coche del mes de Febrero que nos ha mandado una foto con el premio y su niño (abajo). ¡Enhorabuena de nuevo! Y

Por otra parte felicitamos a Jordi Guerra ganador del concurso del mes de Marzo, y al cual le mandaremos el Ford RS200 en breve.

Y aprovechando este comentario, **Slot, más que un hobby una pasión** os querría pedir un favor.

Desde nuestro comienzo, hemos defendido la gratuidad de este medio y lo seguiremos haciendo, sin embargo, tampoco estamos aquí para invertir dinero de nuestro bolsillo y hemos visto que estamos generando algunos costes derivados de la revista como los gastos de envío de los regalos de los sorteos. Por ello, después de meditarlo mucho hemos habilitado una cuenta Paypal para que quién quiera pueda colaborar de forma completamente voluntaria, con el fin de afrontar esos costes.

# PayPal

Quién quiera puede hacer su aportación a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com), el donativo es de carácter completamente voluntario y no será utilizado como beneficio personal de los autores, sino para sufragar los gastos incurridos. En caso que hubiera un sobrante, se reinvertirá en la propia revista como por ejemplo en la compra de material para sorteos, promociones... Muchas gracias a todos de antemano por vuestra colaboración.

¡Un abrazo desde Sóller, nos vemos en 30 días!

**Juan Antonio Fernández / Josep Oliver**



*Nota: Todas las fotografías, logos, marcas y tipografías contenidas en este ejemplar, son propiedad de las respectivas empresas y/o autores. No se recibe ningún tipo de remuneración por esta publicación, ni por la utilización del citado material; siendo el único objetivo de la revista la transmisión de la información y la difusión del slot en todas sus disciplinas. Si lo desean sus legítimos propietarios y así lo expresan, el citado material será retirado y no aparecerá más en sucesivas ediciones. Todas las colaboraciones son ad-honorem y no crean ningún tipo de dependencia legal ni laboral entre los firmantes y esta revista. Distribución on-line gratuita.*

Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados: [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es), [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com)

# Índice

- Lancia Delta, una leyenda del Rally (parte I) P. 4
- Colecciolandia P. 12
- Chaparral Circuit de Catalunya P. 14
- Entrevista a Jordi Amengual P. 15
- ForoSlot, Marzo 2011 P. 21
- Mitsubishi Lancer EVO P. 25
- Feo, feo... no se... ;difícil de ver quizás! (II) P. 31
- Porsche 935-78 P. 33
- Sorteo especial doble de Semana Santa P. 37

## Colaboradores de abril:

- Álvarez, F. Manuel
- Cóllar Martínez, Óscar Manuel
- Hevia, Ezequiel
- Fernández Vila, Juan Antonio
- Oliver Got, Josep
- Torres Marín, José Manuel

## Sorteo mes de marzo: Jordi Guerra se lleva...

Sorteo nº 3 Abril . Slot más que un hobby una pasión.

juanansoller 62 videos



RS200 de Avant Slot cortesía de:



## Agradecimientos a:



# Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)

Artículo por: *F. Manuel Álvarez*



En 1979 Lancia saca al mercado un automóvil diseñado por Giorgio Giugiaro y cuyo nombre pasaría a la historia como el coche de rally más exitoso jamás creado.

Quizás este artículo sea demasiado extenso, pero el coche al que rinde tributo considero que lo merece. Entraremos en el mundo del Lancia Delta de rally. Desde su primera versión, el salvaje Delta S4 grupo B, hasta la última vez que participó en el Campeonato



Mundial de Rally de forma más o menos oficial en 1993, trataremos de ofrecer un completo resumen de su singladura en competición. Seis campeonatos de constructores y cuatro de pilotos coronan una de las historias más triunfales del automovilismo deportivo. En nuestra memoria recordamos la alegría en 1993 cuando se hizo público que Carlos Sainz pilotaría un Delta y la posterior decepción al confirmarse la retirada de competición de Lancia, quedando el equipo bajo responsabilidad de la Jolly Club sin apenas opciones de evolución y mejora...

Al contrario de lo que suele pasar en la historia de los vehículos de competición, el Lancia Delta inicia su andadura con la versión más potente y salvaje de todas: el Lancia Delta S4. Había llegado el momento de sustituir al Lancia 037 Rally, superado por los coches de tracción total con motores turbo. En abril de 1983 comienza a gestarse el primer Lancia de tracción total. Debería recordar al Lancia Delta de producción, aunque en nada se parecería. Otro objetivo marcado fue evitar los efectos de "turbo-lag" (retardo en la respuesta del turbo a bajas revoluciones) que afectaba a los Audi Quattro y Peugeot 205 T16. Para lograr la homologación en grupo B debían fabricarse 200 unidades, 20 de las cuales debían corresponderse a la versión más "evolucionada". Entró en producción en 1985 y excepto los cuatro modelos dedicados a exhibiciones y los 20 destinados a la competición a máximo nivel, fueron pintados en un rojo metalizado. El precio de venta era de 11 millones de pesetas, pudiendo alcanzar la versión de competición los 35 millones.

La versión de calle ofrecía un lujoso equipamiento: aire acondicionado, tapicería en cuero marrón, retrovisores regulables eléctricos, computadora de a bordo, antirrobo por clave, etcétera. El tablero de instrumentos fue adaptado desde el montado en el Fiat Uno Turbo, los mandos de luces, limpia parabrisas e intermitentes eran los mismos que montaba cualquier coche Fiat. El volante, forrado en piel vuelta y ligeramente ajustable, ofrecía en combinación con asiento y pedales una posición óptima para la conducción deportiva. El mayor problema, que no supieron



## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)

solucionar, fue el de la sonoridad. La disposición del motor provocaba que el nivel de ruidos en el interior fuese excesivo, aunque maravillosamente excitante.



S4 es la abreviatura de “Supercharged” y “4 wheel drive”. La principal innovación del nuevo vehículo era un excepcional motor con bloque de aluminio. Sus cuatro cilindros, con cuatro válvulas cada uno, sumaban una capacidad de 1759 centímetros cúbicos y estaba colocado en posición central, para lo que los técnicos de Lancia aprovecharon la célula de cromo-molibdeno desarrollada para el Lancia 037 Rally. El motor estaba dotado de un innovador sistema de compresor volumétrico (Volumex de Abarth) más un turbocompresor (KKK). La unión de estos dos sistemas dotaba al motor de las características deseadas: elasticidad y potencia. El compresor trataba de erradicar los inconvenientes de los motores turbo en su respuesta a bajas revoluciones. Era el encargado de impulsar los 970 kilogramos del Delta S4 en regímenes de giro bajos. Cuando el turbo alcanzaba cierta velocidad de giro, el compresor se desconectaba para no reducir en exceso la potencia del motor. Los creadores subrayaban que el sistema además de práctico era fácil de dosificar. A partir de 1,4 bares de presión una válvula hidráulica desconectaba el compresor, girando a partir de entonces sin la velocidad necesaria para comprimir el aire. Cuando el compresor y el turbo trabajaban simultáneamente, el aire de la combustión llegaba a través del filtro de aire al turbo, tras esta primera compresión recorría el primer intercambiador de calor y pasaba al compresor, donde volvía a comprimirse y de este modo llegaba al cilindro, después de haber pasado por un segundo intercambiador de calor. Con este sistema la versión de calle ofrecía 265 caballos y un par de 29,7 Kgm. La versión “rally” del motor entregaba 550 caballos y un par



## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)

motor de 50 Kgm. sin problemas de fiabilidad. Posteriormente en algunas competiciones de Rallycross, motores a tope de evolución han llegado a la cifra de 700 caballos. Este caudal de fuerza y potencia conseguían una aceleración brutal: el Delta S4 pasaba de 0 a 100 en 2,7 segundos, “pegando” literalmente al piloto al asiento.

Con una relación de compresión de 7,5:1, 4 árboles de levas y un sistema de inyección Weber (Magneti Marelli) se completaba un sistema motor simplemente espectacular. Quizás comparado con un Fórmula 1, las cifras no pareciesen especiales. Pero hay que hacer notar que era un motor preparado para el rally, que debía funcionar tanto a temperaturas extremadamente frías como bajo condiciones infernales como las que se daban en el rally Safari. El coche ofrecía un cambio manual de 5 velocidades con un embrague cerámico de dos discos de comportamiento bastante brusco. La responsabilidad de parar tanta potencia era de cuatro discos de freno Brembo de 300 milímetros de diámetro y un freno de mano hidráulico. Por supuesto la dirección era asistida. Calzaba neumáticos Pirelli 205/55VR16 en las cuatro ruedas y sus dimensiones eran las siguientes: 4008 milímetros de longitud, 1801 milímetros de anchura máxima, 1501 milímetros de altura, 1501 milímetros de ancho de vía delantera y 1521 en la vía trasera.



También heredó del Lancia 037 la disposición de las suspensiones. Cada rueda tenía su amortiguador de doble trapecio independiente y ajustable y en el eje trasero dotaba con dos amortiguadores cada rueda. Además estaba dotado de barras estabilizadoras también ajustables. La tracción total se aseguraba por medio de tres diferenciales, viscoso el central y mecánicos el delantero y trasero. El piloto tenía la capacidad de ajustar el reparto de tracción entre los ejes trasero y delantero en un rango de

valores que iba desde 75/25 hasta 60/40, dependiendo de las condiciones y las preferencias personales. Todo este sistema tardó bastante en conseguir los tarados definitivos y esto contribuyó al retraso en el debut del coche. Tratando de colocar el peso del coche entre los dos ejes en aras de lograr un mejor comportamiento tanto la caja de cambios como la mayoría de dispositivos se colocaban delante del motor.



## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)



La presentación oficial se produjo en diciembre de 1984, pero se trataba de un prototipo que necesitaba de mucho trabajo de puesta a punto, sobre todo en los sistemas de sobrealimentación combinada y los parámetros de los diferenciales. Los técnicos de Abarth no fueron capaces de cumplir la fecha prevista de debut, el rally "1000 Lagos" en Finlandia, y al final se tuvo que retrasar hasta la última carrera de la temporada, el RAC británico. Los trabajos de ensayos y puesta a punto los desarrollaron los pilotos Giorgio Pianta y Miky Biasion. Por fin, en noviembre, Lancia inscribe dos Delta S4 en el RAC: uno, con el número 3, para Markku Alen y el otro, con el número 6, para el joven finlandés Henri Toivonen.

Y fiel a lo que solían hacer los coches Lancia en su debut, el Lancia Delta S4 lograba la victoria de manos de Toivonen, seguido de su compañero Alen. Cesare Fiorio declaró: "...habíamos venido a Inglaterra con muchos temores y múltiples interrogantes; ahora de nuevo hemos demostrado que cuando la Lancia se presenta, lo hace siempre al máximo nivel."

Cesare Fiorio preparó la temporada de 1986 con el objetivo de ganar el título italiano, el europeo y el mundial. La Jolly Club lucharía por el título italiano, Griffone por su parte contaría con Tabaton para luchar por el europeo. En el campeonato mundial, Lancia Martini haría todo lo posible para ganar el título de constructores y el de pilotos con Alen, Toivonen y Biasion.

En el mundial comenzaron en Montecarlo con una nueva victoria. Aunque Biasion abandonó por accidente y Alen por avería, Toivonen logró una victoria que no dejó de tener su parte épica. El finlandés dañó seriamente su coche en el enlace entre dos especiales. Los mecánicos repararon el chasis, cortando los tubos dañados y soldando otros nuevos en menos de 30 minutos. A pesar de esto, Toivonen superó al Peugeot de Salonen en más de cuatro minutos.



## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)

La temporada continuó en Suecia, donde los S4 siguieron marcando el ritmo más rápido. Pero esta vez la fiabilidad falló y dejó a Toivonen fuera de carrera. Alen finalizó en segunda posición. Después de Suecia todo fue catastrófico para el grupo B. En Portugal durante la primera etapa el Ford RS200 del local Joaquim Santos arrolló a los espectadores acabando con la vida de tres aficionados y dejando decenas de heridos. Los equipos oficiales se retiraron de un rally que debería de haberse suspendido. Al rally Safari, Lancia llevó el más “fiable” 037 con Alen y Biasion. Y se llegó a Córcega con Toivonen como máximo favorito. Pero el joven finlandés sufría un accidente que acabaría con su vida y la de su copiloto Sergio Cresto. El equipo continuó la temporada bastante desmoralizado. En el Acrópolis Biasion logró un segundo puesto,



mientras que Alen y Ericsson abandonaban. En Nueva Zelanda los S4 ocupaban la segunda posición con Alen, la tercera con Biasion y la cuarta con Ericsson. Más tarde en Argentina Lancia logra un doblete con Biasion y Alen. El italiano lograba así su primera victoria en el campeonato del mundo. En Finlandia se vieron totalmente superados por los Peugeot y Alen “salvó” el honor de la marca italiana con un tercer puesto. Peugeot lograba el título de constructores de forma matemática al poder utilizarse tan solo los siete mejores resultados.

### Lancia Delta breve historia y evoluciones

Tal vez a estas alturas de la lectura pensaréis que poco hay de slot, pero considero que la historia de este modelo, es la HISTORIA (con mayúsculas) de los Rallyes.

La aparición se sitúa después de la desaparición del Grupo B de rally, por la culpa del accidente que se saldó con 3 víctimas entre los espectadores y numerosos heridos, aparte de pilotos como Henri Toivonen y Sergio Cresto. Entonces la Fia prohibió los coches del grupo B. Se optó por el grupo A, el que perdura hasta ahora. Los coches en este grupo deben de estar derivados de los de serie, digamos, tenían que preparar un vehículo que puedes encontrar en los concesionarios, con el mismo motor, bastidor... etc





# Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)



Rápidamente (Las marcas tenían muy poco tiempo para desarrollar nuevos modelos) Lancia elige su modelo Delta y le acopla la transmisión integral del Prisma 4x4, el resultado es Delta HF 4WD, del que fabricaron 5.000 unidades para la exigente norma de homologación, que le permitiría competir en el grupo A. Solo otras dos marcas Audi con el 200 Quattro y el Mazda con el 323 4WD optaron por tracción integral, pero ninguna de ellas estuvo a la altura del Lancia. El Delta HF 4WD debuto en el Rally de Montecarlo en 1987, y este año se quedo con el titulo de marcas y de pilotos (Juha Kankkunen)

## Delta HF 4WD e Integrale 8v

La marca italiana no deajo de perfeccionar el coche en ningún momento, los defectos que presentaba el Delta HF es que era demasiado estrecho, para montar ruedas anchas en los rallyes de asfalto y su potencia era insuficiente en determinadas pruebas. Así nació el Delta HF Intégrale, también apodado 8v. ¿Cuales son las diferencias más notables del Delta HF 4WD?

Para empezar es el primero en llevar el nombre de Intégrale. Las vías se ensancharon junto con los pasos de rueda. Se puso un Intercooler más grande y unos conductos de ventilación diferentes que permitieron aumentar la potencia. De serie daba 185cv, mientras que en los Rally podía alcanzar los 270cv. Para domar la potencia aparte de vías mas anchas pusieron frenos de mayor diámetro, llantas de aleación más grandes, neumáticos más anchos y suspensión retocada. En los campeonatos gano 12 pruebas



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)



consecutivas, alzándose con el título de marcas y de pilotos (Biason) en los años 1988 y 1989.

### Delta Integrale Evoluzione

Existen tres modelos de Evoluzione:

- 1) El evo1 con el mismo motor que el integrale 16V. Vendido de 1991 a 1992.
- 2) El evo-8vkat lleva el motor del 8V con catalizador (el mismo que el 8v-kat y Dedra integrale de menor turbo y 7,5:1 en lugar de 8:1 de compresión). Se vendía como opción ecológica en algunos países donde ya era obligatorio el uso del catalizador hasta que apareció el evo2. También vendido de 1991 a 1992
- 3) El evo2 con motor 16V catalizado. Vendido de 1993 a 1995.

### Palmarés Campeonato del Mundo

La Lancia resultó campeona del mundo como constructor en los años 1987, 1988, 1989, 1990, 1991 y 1992.

Haciendo campeones a los siguientes ilustres pilotos: en 1987 y 1991 Juha Kankkunen, en 1988 y 1989 Miki Biasion



## Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 1)



Sabiendo un poco más de la historia de este coche reconocemos, más si cabe, el mérito de nuestro campeón Carlos Sainz al arrebatar con Toyota los campeonatos de 1990 y 1992 a estos pilotos con esos Delta que eran auténticas máquinas de ganar rallies.

Carlos fichó por Lancia en 1993, cuando se acabó el reinado del Delta. Junto a Andrea Aghini formó la escuadra ese año del equipo de la Jolly Club.



**Carlos Sainz**



**Andrea Aghini**

Como buenos aficionados que sois, sabéis que hoy día podemos seguir viendo estas magníficas obras italianas por nuestras carreteras y corriendo en numerosas pruebas de competición de diversos campeonatos regionales o autonómicos. (continuará...)



**Juan Aguilera Campeonato Andaluz Montaña**



**Sem Múgica Regional de Cantabria**

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

## COLECCIOLANDIA

Hace pocas semanas tuve el placer de poder visitar las nuevas instalaciones de Colecciolandia, y aunque no conocí personalmente la anterior tienda; esta me cautivó nada más entrar.

Como un bombón de chocolate que en un solo bocado levanta pasiones. Así definiría lo que ofrece Diego, concentrado y en su justa medida, pero sobre todo, lo que más podemos encontrar (a parte de esas vitrinas que hacen que se te caigan los ojos) es una relación de tu a tu, que te duela decir... “bueno me voy y nos vemos otro día”...y eso que tenía que coger un avión... pero bien valió la carrera hasta el aeropuerto por poder apurar 5 minutos en Colecciolandia.

Hablamos de slot, de los proyectos futuros de Diego (os puedo asegurar que lo que nos prepara es muy “grande”), de las últimas novedades del mercado y de un montón de cosas más: ¿Sabíais que Diego ya era socio del club Scalextric antes de nacer?



## Colecciolandia



También aproveché para ver “en directo” los coches de la marca Colecciolandia el **Seat 1400B** y el **1500** (ambos limitados a 200 unidades). Dos bellezas que son una excelente carta de presentación de Diego.

Los nuevos CLASICOS DE LA ROSA con el MG-TC o AUSTIN-HEALEY SPRITE, el Ecuriee Ecosse de Peter Pre, montado por Jordi Molist o los nuevos Scalextric UK completaron la rica charla de esa tarde.

La jornada se redondeó cuando Diego nos cedió un coche para incluir en el concurso de este mes, un bello Mustang Fastback del 68 de la relativamente nueva marca PIONNERSLOT CARS; del que encontrareis un pequeño reportaje en esta misma revista con la pregunta del sorteo de este mes.

Aquí podéis ver fotos de la visita y de los dos primeros coches de la serie Colecciolandia. Sólo me queda agradecer el tiempo dedicado y la colaboración de Diego en el sorteo de este mes.

Podéis encontrar Colecciolandia en las nuevas instalaciones de la Calle Guzmán el Bueno, nº 62 (rampa, local 6) de Madrid. Si vais en metro es la línea 7 salida “Islas Filipinas”...si no descubriréis cuan larga es la calle Guzmán el Bueno...jejeje.

[www.colecciolandia.com](http://www.colecciolandia.com)

[diego@colecciolandia.com](mailto:diego@colecciolandia.com)

Gracias amigo, nos vemos pronto.

# Chaparral Circuit de Catalunya

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Vila*

Uno de los coches más curiosos y menos conocidos de Scalextric es este Chaparral **Circuit de Catalunya** basado en el Chaparral Vintage de 1997 (REF. 8339.09) de Tyco.

Entregado entre 1997 y 1998 como incentivo a los socios del *Circuit de Catalunya*, este chaparral se diferencia del Vintage por la inscripción del alerón trasero alusiva a la instalación deportiva. Viene presentado en una gran caja azul (el único modelo de Scalextric presentado con este tipo de formato) ; que incluye además un juego de tapones para los oídos, un dossier sobre las características del circuito y tarjeta con una breve reseña dedicada a Jim Hall, piloto de este mismo coche en la década de los 60.

En las siguientes fotos podéis ver el Chaparral de Jim Hall *Circuit de Catalunya* toda una delicia para cualquier coleccionista.



*En la década de los 60, el ex-piloto tejano Jim Hall concibió su Chaparral con un alerón posterior que actuaba sobre las ruedas posteriores en las frenadas y aceleraciones para conseguir una mejor adherencia. Tras varios intentos fallidos consiguió un dominio sobre sus adversarios hasta que una nueva reglamentación limitó los alerones móviles.*

*Con la elección de esta réplica, el Chaparral de Jim Hall, el Circuit de Catalunya quiere dar un homenaje a su creador, un hombre que reunió elementos que el Circuit también defiende en el día a día: creatividad, espíritu de competitividad, liderazgo, calidad de servicio, etc. Una serie de virtudes que su empresa puede encontrar en las instalaciones, servicios y productos del Circuit de Catalunya.*



# Entrevista a Jordi Amengual

Artículo por: *Josep Oliver*

Uno de estos días al terminar de trabajar pasé por casa de mi amigo Jordi Amengual, otro de los integrantes del club ASB que cómo veis os vamos presentando a lo largo de este año en conmemoración al 7º aniversario del club.

Además de una visita agradable, como de costumbre, aproveché para hacerle la entrevista que a continuación os vamos a presentar.

Antes de empezar querría agradecerle el tiempo que me dedicó así como el hecho de que sea uno de los miembros más activos del club, ya que sólo con ganas podremos hacerlo perdurar muchos años más.

Ya sin más preámbulo paso a la entrevista, que al igual que las anteriores fue hecha en catalán y posteriormente ha sido traducida al castellano para mantener la homogeneidad de la revista.

**P – Bueno Jordi, ¿preparado?**

R – Si, no he entrenado mucho, pero vaya..., si, preparado

**P – Si no te importa decirlo, ¿cuántos años tienes ahora?**

R – Yo tengo 44 años

**P – Y ¿cuántos años hace que estás aficionado al slot?**

R – Aficionado al slot hace muchos años, aunque en realidad me dedico a él un poco en serio desde hace aproximadamente unos 10 años.

**P – ¿Cómo empezó esta afición?**

R – A mi desde pequeño me gustaba mucho el Scalextric y



recuerdo que toda la vida pedí un Scalextric a los Reyes Magos, sin embargo nunca llegó porque los reyes en ese momento eran pobres. De hecho no tuve mi primer Scalextric hasta los 33 años. Aquí fue cuando decidí seguir un poco más con esta afición.

**P – Como miembro del club ASB, ¿qué piensas del mismo?**

R – Yo estoy muy conento porque pienso que más que un club a nivel de competición, es un club que intenta mantener el nivel de amistad y por eso creo que es como un encuentro de amigos cada 3

## Entrevista a Jordi Amengual

semanas y pienso que el ambiente es muy saludable y yo personalmente espero este día con muchas ganas ya que me siento muy a gusto allí.

**P – ¿Te declaras coleccionista?**

R – Si, creo que si. No se si tengo un criterio muy definido, pero si, me gusta coleccionar. De hecho he cambiado mi criterio desde que empecé porque por ejemplo ahora me gustan mucho más los coches de rally, pero si, creo que me podría considerar coleccionista. De hecho tengo unos cuantos coches...

**P – Pese a que dices que no tienes un criterio muy bien definido, ¿por qué modalidades tienes una mayor predilección?**



R - Bueno, sin ninguna duda, lo que más me interesa y lo que más me gusta son los coches de rally del grupo B. Los coches que compitieron en los primeros 5 años de los 80 son los coches que más me interesan y de hecho me apetece tener todos los coches que han sido editados al slot del grupo B. Después en general me decanto por todo lo que sea rally.

**P –¿ Cuántos coches calculas que tienes ahora?**

R – Yo creo que tengo unos 450 coches, algo así, asimismo unos 450...

**P – ¿Te decantas por alguna marca especial o compras de cualquier marca que fabrique el coche que te interese?**

R – De hecho al principio empecé con la idea de tener sólo Scalextric, aunque después me di cuenta de que habían salido muchas marcas que fabricaban coches que igualmente me apetezían i este fue



## Entrevista a Jordi Amengual

mi primer cambio de criterio. En fin, mayoritariamente tengo coches Scalextric y Ninco, aunque también algunos de otras marcas como Slot.it

**P – Entonces por lo que has mencionado podría decirse que por la marca que tienes más afinidad es por Scalextric**

R – A mi actualmente Scalextric me gusta mucho por sus coches clásicos. Sus clásicos están muy bien reproducidos, lo que pasa es que son coches que tienen muchas carencias técnicas a nivel de

competición, entonces yo pienso que en este sentido los coches Ninco son coches que van muy bien desde el primer momento, pero después también hay marcas que hacen reproducciones verdaderamente excelentes como Slot.it y yo creo que estas tres son las que más me gustan.

**P – Y a nivel general ¿cuál es tu marca preferida de coches?**

R – Hombre, de hecho uno aquí deja volar su imaginación... Yo pienso que Ferrari son unos coches que cumplen todos los sueños de un aficionado al automovilismo. A nivel de diseño son insuperables, a nivel de motos son prácticamente insuperables y yo personalmente soy un enamorado de Ferrari, pese a que a nivel estrictamente de sueños.

**P – ¿Que coches conduces ahora mismo en la realidad?**

R – En estos momentos un Xsara Picasso que acabo de estrenar hace apenas 3 días (en el momento de la realización de la entrevista)

**P – ¡Enhorabuena entonces por la compra!**

R – Gracias



## Entrevista a Jordi Amengual

**P** – Esto ya se está convirtiendo en una pregunta típica pero si te dasen todo el dinero que necesitaras para comprar cualquier coche, ¿cuál sería?

**R** – Aunque parezca que me contradiga, no me gustaría tanto dinero en un coche. Un coche de calle que me gusta mucho es un Touareg i por tato creo que lo compraría, pese a que los Ferraris me gusten mucho creo que no me encontraría cómodo conduciendo un Ferrari por la calle, por eso me decantaría por el Touareg. Me encanta, pienso que es un coche muy polivalente, lo que pasa es que se encuentra fuera de mis posibilidades



**P** – ¿Harías alguna petición a los fabricantes de slot?

**R** – Yo prundizaría más con los coches clásicos. Últimamente son los coches que más me gustan. Yo pienso que los coches de los años 60, 70 y 80 tienen un saboer muy especial, creo que a partir del momento en que la electrónica se empezó a introducir en el mundo de la competición, pienso que ha perdido un poco de encanto. A mi me gusta la época en la que el hombre se enfrentaba directamente a la máquina y donde también se la jugaba bastante. Po eso creo que el grupo B marca el final de esta época con aquel accidente brutal de Henry Toivonen acabó todo un mundo. Yo comprendo que se tenían que poner límite a aquellas potencias desbocadas, pero la verdad es que con ese accidente acabó alguna cosa dentro del mundo de la competición. A partir de entonces, cada vez se crean máquinas más perfectas pero también se llegan a absurdos importantes como por ejemplo tener que reproducir el sonido del motor, pese a que hoy en día sigue habliendo máquinas absolutamente espectaculares como el Mercedes SLS AMG .Volviendo al mundo del slot, pienso que algunas marcas podrían recuperar cuota de mercado recuperando más clásicos, especialmente para coleccionistas y de hecho creo que Scalextric está apostando por este sector, por este “target” de mercado porque creo que le da bastante rédito.

**P** – Aprovechando un poco la respuesta que mes has dado, ¿qué piensas de todas las restricciones electrónicas y mecánicas que se aplican a en la Fórmula 1?



## Entrevista a Jordi Amengual

R – Tiene una parte interesante porque a principio de temporada requiere un esfuerzo por ponerte al día de todas las novedades que ha habido, y es interesante ver como las marcas intentan explotar al máximo los límites de la legalidad y yo pienso que esto le da un cierto interés como todo el tema del ala de tiburón, de los difusores... pese a que también pienso que también se crea una cierta indefensión hacia las marcas y hacia los pilotos que anualmente se tienen que adaptar a normas que a veces son absurdas o que a veces desaparecen para luego volverse a imponer y por eso se complica demasiado todo el mundo de la fórmula 1, aunque también últimamente esto también se ve en rally donde se han aplicado restricciones importantes. Pero pienso que a veces también las restricciones son necesarios sobretodo a nivel de inversión porque se han llegado a hacer inversiones absolutamente inasumibles.

P – Crees que en este sentido ¿la electrónica limita demasiado las diferencias que pueda haber entre los pilotos?

R – De hecho creo que últimamente se están manifestando estas diferencias. Creo que la habilidad y la capacidad de pilotaje muchas veces queda en segunda posición frente a los avances técnicos y de determinadas marcas que han sabido desarrollar un artilugio concreto son marcas que durante ese año normalmente ganan las carreras.

El año pasado por ejemplo el caso de Red Bull y el anterior el de Brown GP. Eran coches que eran superiores mecánicamente y por eso eran coches que ganaban de una forma relativamente fácil y por tanto creo que tendría que haber más igualdad. Tal vez aplicando algo similar al estilo de lo que han hecho en Moto 2, que consigue igualar mucho, aunque también comprendo que hay muchas marcas detrás, muchas inversiones y claro, todo ello es un mundo muy difícil de gestionar



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

## Entrevista a Jordi Amengual

**P – ¿Este circuito que tienes aquí montado lo consideras como permanente?**

R – No, no lo puedo considerar permanente porque hay presión familiar jejeje. Me gustaría mucho tener espacio para un circuito permanente porque te permite probar los coches y demás pese a que pienso que los circuitos permanentes también tienen un “handicap” y es que te llegas a conocer en exceso la pista y entonces te engañas a tu mismo antes de una competición, porque haces muy buenos tiempos en tu casa y luego cuando compites con los compañeros te das cuenta de que tus tiempos no son tan buenos como creías, pero si que me gustaría mucho tener una pista montada, sobretodo de raid para poder hacer maquetas y poder adornar la pista... me gustaría mucho pero no tengo espacio.



**P – Dentro del mundo de la competición en el slot, ¿cuál es la categoría en la que más te gusta competir?**

R – Bueno, en realidad cuando empezamos en el club ASB a mi me gustaban mucho las competiciones de velocidad/pista, pero tengo que confesar que a lo largo del tiempo he ido cambiando mucho mi criterio y de hecho ahora los rallyes me gustan mucho y por su espectacularidad me encanta el raid, sobretodo con la pista sucia.

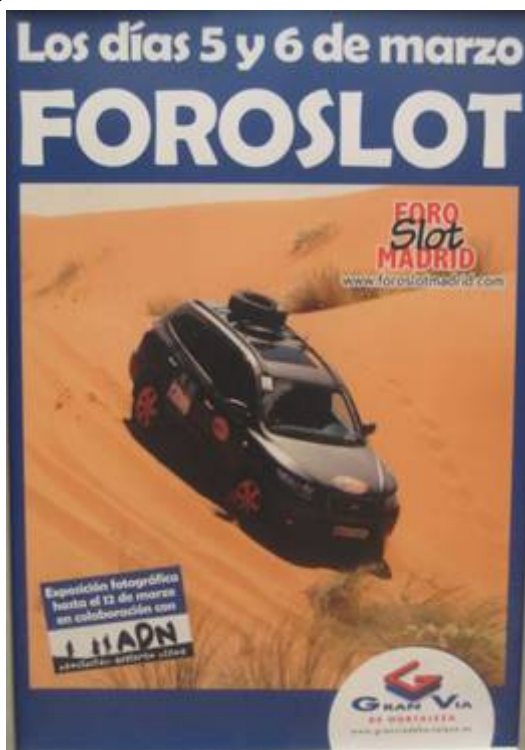
**P – Bueno, creo que ya está, así que si tienes alguna cosa más que aportar, ahora es el momento**

R – Bueno lo que quería decir es que la iniciativa de la revista que publicáis me parece una iniciativa muy novedosa y sobretodo una iniciativa muy loable, porque considero que es un gasto de tiempo y esfuerzo muy importante el hecho de distribuir una revista gratuita. Además como conozco a las personas que están detrás de ella, pienso que tenéis una enorme capacidad de trabajo y yo creo que yo nunca sería capaz de comprometerme a una exigencia mensual tan taxativa, así que os doy la enhorabuena porque considero que hacéis una labor excelente

**P – Bueno Jordi, muchas gracias por este comentario y por el tiempo que nos has dedicado**

R – Muchas gracias a ti





Nuevo fin de semana, el primero de marzo del 2011, en la capital de España donde se celebra otra edición del ForoSlot, y donde se dan cita profesionales, aficionados, coleccionistas, y curiosos que nunca faltan (y que no faltan) porque en algún momento tuvieron su Scalextric y ese reclamo de la infancia es imparable. Y no fue una feria fácil, ya que horas antes había caído una rápida e intensa nevada en algunos accesos a Madrid, que a más de un expositor le acarreó serios y complicados problemas para poder asistir.

Dos días de slot (5 y 6) donde el sábado y en concreto la jornada matutina se lleva la palma, ya que es cuando realmente se nota el verdadero bullicio y es donde el movimiento (compras/ventas) tiene mayor agitación. Nuevo fin de semana, el primero de marzo del 2011, en la capital de España donde se celebra otra edición del ForoSlot, y donde se dan cita profesionales, aficionados, coleccionistas, y curiosos que nunca faltan (y que no faltan) porque en algún momento tuvieron su Scalextric y ese reclamo de la infancia es imparable.

Y no fue una feria fácil, ya que horas antes había caído una rápida e intensa nevada en algunos accesos a Madrid, que a más de un expositor le acarreó serios y complicados problemas para poder asistir.

Dos días de slot (5 y 6) donde el sábado y en concreto la jornada matutina se lleva la palma, ya que es cuando realmente se nota el verdadero bullicio y es donde el movimiento (compras/ventas) tiene mayor agitación.

En esta edición de la Feria del slot, de este año- esperemos que como en pasados años se celebre



otra edición pasado verano- se respiraba y se notaba que aún la crisis está patente en los bolsillos de los asistentes y aunque la afición no decae, si que se nota la recesión, desaceleración o como cada cual lo quiera llamar en el tránsito de las operaciones y en las alegrías de las compras, que no son como en pasadas y primeras ediciones, donde se agotaban los productos casi al exponerlos en los stands.

Con este panorama un poco “encogido”, hubo momentos para todo, pero sobre todo para el disfrute de la vista (ver y tocar sigue siendo gratis).

Nuevamente hubo coche conmemorativo para este evento, el elegido para esta ocasión fue el ASTON MARTIN DBR4 N°4 1959 de la marca Cartrix, una pieza ideal para seguidores incondicionales de la marca o coleccionistas de este tipo de piezas tan señaladas, en una Edición Limitada y numerada a 200 unidades.

Además, se pudo disfrutar de otra presentación como fue el nuevo modelo de Colecciolandia, una resina excepcional fabricada por Hobby Classic del modelo SEAT 1500 y que generó una gran expectación y tuvo una total aceptación (y ya van por su tercera referencia... ¡Enhorabuena!).

Quizás, a través de Hobby Classic se pudieron ver las mayores novedades, y pudiera ser, de esta edición, el stand que por género mas despuntaba, como los camiones de MMK, también en Ediciones Limitadas de tiradas muy cortas como el Ecurie Ecosse (numerada a 100 unidades) o los camiones con decoraciones de los equipos Ferrari y Maserati. Su especial modelo, referencia que pertenece a Hobby Classic del Pegaso Bacalao estaba allí de muestra y se mostraba imponente, acompañado de un cartel que advertía que no estaba en venta, en previsión de eludir el batallón de novios que le podían haber salido a esa espectacular pieza. Pero eso no fue todo por parte de Jordi Molist (Hobby Classic), acercó hasta la feria una pieza totalmente deslumbrante, igualmente en resina, y que llamó la atención de muchos visitantes... un LAND ROVER SERIE I de la GUARDIA CIVIL,(con la típica pareja de la Guardia Civil).



Otras marcas estaban allí presentes como JED Slot, quien desde Tarragona viajó hasta Madrid expresamente para este evento y dejamos admirar sus 3 Mitsubishis.



O como los nuevos modelos de Hobby a Escala que también lucían expuestos en su mesa de referencia.

La resina estaba muy presente y se va afianzando cada vez más como alternativa al plástico.

Otros «Blue Chip's» de la Feria se encontraban así con sus generosas mesas repletas de todo tipo de coches y accesorios para uso y disfrute del slot: Model Hobby Red, JaviSlot, El Imperio del Hobby, Alfredoom...



No todo era slot. Había varias mesas en las que exponían maquetas y coches a otras escalas lo que hacía todavía más lucida la muestra.



Una muestra en donde en esta ocasión no hubo exposición <<in situ>> de ninguna temática en concreto (de coches a escala a 1:32), como en otras ediciones, sino que se optó en esta ocasión por exponer imágenes de ADN, la Asociación Desiertos Niños.

Para colaborar con esta Asociación muchas marcas habían donado algo de material de slot y algunos pilotos como Carlos Sainz o Nani Roma también habían contribuido con diferentes prendas específicas de ropa o firmas sobre coches de slot para una subasta que se celebró el mismo sábado a las 13:00 horas junto a una pista "gratuita" que se

montó para jugar y en la cual se podía dar una vuelta al circuito por la voluntad (que cada cual donara lo que quisiera).

Aplaudir la iniciativa de la Organización con esta subasta y este nuevo incentivo para acudir a la Feria, aunque la participación de los visitantes fue muy limitada. La pieza estrella de la subasta era la prueba de molde del Aston Martín de Carrix, que tenía un precio de salida de 100 euros (cuando el resto de piezas en su mayoría salieron desde un precio de 20 euros). La subasta de esta prueba de molde estuvo disputada – se animó a pujar por ella hasta el propio speaker- y llegó a subir hasta los 500 euros, siendo el ganador de la misma Ángel Luis Humbrías de Colecciolandia, a quien podemos ver en la foto posar junto a Nacho Salvador de ADN.



Otra edición de esta agradable Feria, que deja patente y constancia del esfuerzo de unos pocos en beneficio del deleite de muchos de nosotros, y que aunque medie la crisis, este tipo de eventos ayuda (y de qué manera) a mantener vivo nuestro hobby y que nuestra pasión no decaiga.

Si puede ser... hasta la próxima.



# Mitsubishi Lancer EVO

Artículo por: *J.Oliver*

Patrocinado por: *Aloyshop*

Por todos nosotros es suficientemente conocido el nombre de Mitsubishi y muy posiblemente lo primero a que lo asociemos o la primera imagen que nos viene a la cabeza es la imagen del Lancer Evolution (o más bien conocido simplemente como EVO) en cualquiera de sus versiones que hoy en día ya son 10 las que han salido al mercado.

Desde su aparición en el mercado en el año 1992, el Mitsubishi Lancer ha sido un coche de 4 puertas tipo sedán a partir de la cual de cada una de sus versiones se ha desarrollado la versiones más extremas denominadas EVO y equipadas con un motor 2.0 con turbo y tracción 4x4 permanente.

La elevada potencia y el excepcional rendimiento de estos coches les hizo tener una presencia muy destacada en rallyes.



Pasemos entonces a comentar un poco cada una de las versiones del EVO

**EVO I: (1992)** Para esta primera versión, el motor utilizado fue el del Galant sobre la plataforma del Lancer que rendía 244 caballos

**EVO II: (1993)** En estética era prácticamente el mismo coche que el EVO I, salvo que el alerón era algo más grande. A parte se añadieron barras estabilizadoras y se incrementó la potencia del motor hasta los 252 caballos. También se incrementó la anchura de los neumáticos en 10 mm.

**EVO III: (1995)** Sus formas se convirtieron algo más dóciles, abusando algo más de las líneas redondeadas, sin embargo tampoco parecía un coche nuevo. Se empezó a comercializar en agosto del 1995. Sin embargo la gran novedad para este modelo era el motor que era completamente nuevo con un ratio de compresión mayor que el anterior y un nuevo turbo que le permitía llegar hasta los 270 caballos y 309Nm de par



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

## Mitsubishi Lancer EVO

EVO IV: (1996) Finalmente un nuevo look llegaba al Lancer, los enormes faros antiniebla delanteros así como su estética más agresiva lo hacían inconfundible

Mecánicamente el motor se rotó 180° para mejorar la distribución de pesos, se añadieron varias ayudas electrónicas y se incrementó su potencia hasta los 276 caballos



EVO V: (1997): Fue una adaptación del EVO IV a las nuevas normas de la FIA para el grupo A, por eso estéticamente casi no cambió. En mecánica destaca la incorporación de nuevos frenos Brembo que hizo incrementar el tamaño de llanta hasta las 17" así como unas pequeñas mejoras de motor que incrementaron el par sin redundar en la potencia.



EVO VI: (1998) El aspecto cambió principalmente debido al nuevo parachoques delantero. En mecánica recibió un nuevo radiador e intercooler para mejorar la refrigeración del motor y se cambió el material de algunas piezas para mejorar su durabilidad.

De esta versión sacaron una edición especial Tommi Makinen para celebrar los 4 títulos del piloto finlandés en manos de un EVO



## Mitsubishi Lancer EVO



EVO VII: (2001) Volviendo a las líneas agresivas del EVO V aunque con un toque actual es como se presenta el EVO VII. Su par motor se incrementó hasta los 285Nm aunque la potencia no subió respecto los 276 caballos del EVO VI.

Desde mi humilde punto de vista estéticamente es la segunda mejor versión del EVO



EVO VIII: (2003) Con líneas más elegantes aunque con un corazón más potente que late al ritmo 280 caballos, pudiendo llegar hasta los 405 en algunas versiones comercializadas en Inglaterra que lo hacían despegar de 0 a 100 en tan sólo 3.5 segundos o hacer el cuarto de milla en apenas 12 segundos. Su velocidad máxima es de 280km/h cifra más propia de algunos superdeportivos de talla mundial



EVO IX: (2005) Sufrió pequeños cambios estéticos en la calandra, capó y parachoques delantero.

El incremento de potencia le permitía llegar a los 286 caballos con un par de 392Nm. La caja de cambios se mantuvo la del EVO VIII de 6 velocidades y que tan buen rendimiento había dado al modelo anterior

## Mitsubishi Lancer EVO



Y finalmente llegamos al EVO X, el modelo más actual de todos los Lancer y para mi también el que combina con mayor destreza la elegancia del modelo sedán con la deportividad de la versión EVO.

Este modelo vió la luz en 2007, pese a que anteriormente ya se había presentado como prototipo bajo el nombre de Prototype-X.

Estrena nueva mecánica con el motor 4B11T 2.0 turbo hecho en base de aluminio, nuevo chasis y una estética 100% renovada. Su potencia dependerá del mercado pero parte de una base de 280 caballos. Asimismo también estrena un nuevo control de tracción denominado S-AWC que permite gracias a la tecnología enviar en todo momento a cada rueda la potencia y el par óptimo. El cambio puede ser manual de cinco velocidades o semiautomático de 6 velocidades con el sistema Twin Clutch SST de doble embrague de Mitsubishi.

Se dice que esta será la última versión de los EVO puesto que Mitsubishi quiere centrar sus esfuerzos en la producción de vehículos impulsados por energías más limpias.

Y en base a esta belleza, Avant Slot ha sacado al mercado su última apuesta en coches de Rally.



## Mitsubishi Lancer EVO

¿Que decir de un modelo tan sublime?

Casi lo mejor es verlo en imágenes así que disfrutad de las vistas de este precioso vehículo que el fabricante Avant Slot nos ofrece en bandeja de plata para que podamos disfrutar el él.

El color de la decoración elegido para esta ocasión es en los colores rojo y negro de la marca ADVAN, marca con tradición en el patrocinio de automóviles de competición.

El intenso color rojo no se puede apreciar en las fotos, así como el negro hace que no podamos ver con claridad las formas, sin embargo si tenéis la oportunidad de tenerlo en la mano os va a ser difícil no llevároslo a casa si sois amantes del Rallyslot

En mecánica su configuración ya típica con el motor situado en posición diagonal, junto a la gran distancia entre ejes, el largo brazo basculante de la



## Mitsubishi Lancer EVO

Guía y su centro de gravedad muy bajo hacen de este coche un referente dentro del mundo del rallsot sin apenas realizarle ninguna modificación.

Tal vez de lo que carece este modelo es de un buen juego de neumáticos que estén a la altura de este espectacular modelo



## Feo, feo... no se... ¡difícil de ver quizás! (parte 2)

Artículo por: Juan Antonio Fernández Vila

He dudado bastante en incluir estos coches en esta sección de coches feos, ya que si bien los coches no gozan de excesiva belleza, aunque sobre gustos no hay nada escrito y los habrá que les gusten, no se le puede quitar mérito a la iniciativa solidaria que se consiguió con ellos.

Con ellos se recaudaron más de 8000€ que se destinaron íntegramente para la Fundación “El Somni dels Nens”; una fundación ([www.elsomnidelsnens.org](http://www.elsomnidelsnens.org)) que tiene como misión hacer realidad el sueño de los niños y niñas afectados de cáncer u otras enfermedades crónicas o graves, con la finalidad de aportar una dosis de ilusión, que los ayude a mantener una actitud positiva durante el tratamiento.

La subasta de estas “obras de arte” realizadas a partir de coches Scalextric se llevo a cabo en la Sala Balcli's de Barcelona a principios del 2010.

A raíz de esto se comentó que scalextric tenía en mente realizar una tirada corta de estos coches para los coleccionista, cosa que hasta ahora no se ha hecho realizado (o al menos que tengamos constancia).

Los artistas que tomaron parte en esta acción, decorando cada coche de Scalextric desde su particular punto de vista, fueron: Carlos Pazos, Pere Formiguera, Arranz-Bravo, Victòria Campillo, Ramiro Fernández, Enric Ansesa, Laura Iniesta, Joan Fontcuberta, Lluís Vilà i Carlus Camps. Hecha la presentación, aquí os dejo las imágenes, que salvando lo loable de la iniciativa, ya me diréis si se deben incluir o no en esta sección....



Enric Ansesa



Carlos Pazos



Lluís Vilà

## Feo, feo... no se... ¡difícil de ver quizás! (parte 2)

Fuente y fotografías:

<http://www.scalextric.es/>

<http://bonartactualitat.wordpress.com/2010/02/22/art-joguina-cotxes-d%C2%B4artistes/>

Nota: La redacción de la revista no tiene por que coincidir expresamente con la elección de los coches que fueron incluidos en esta lista, sólo difundimos las opiniones de los usuarios



**Victòria Campillo**



**Laura Iniesta**



**Arranz Bravo**



**Ramiro Fernández**



**Pere Formiguera**



**Joan Fontcuberta**



**Carlus Camps**



## Porsche 935-78

Artículo por: Amígdalas

En 1978, las 24h. de Le Mans se celebraron el 10 y el 11 de Junio. Se habían inscrito 72 coches, de los que 64 tomaron parte en las rondas de calificación, y tomando la salida definitiva 55 coches. Fue un año de especial dureza puesto que únicamente 17 coches se clasificaron al final de la prueba.

El ganador fue el Alpine A-442 del Grupo 6, con un motor de 1997c.c., pilotado por Didier Pironi y Jean Perre Jaussaud, con 370 vueltas al circuito, con una distancia recorrida de 5.044km, a una velocidad media de 210Km/h.

Nuestro protagonista de hoy, es otro coche mucho más espectacular, el nº 43, inscrito por el Martini Racing Porsche, apodado Moby Dick, por su silueta, producto de la interpretación hecha del reglamento del Grupo 5, y que derivaba del Porsche 935. Efectivamente estamos hablando del Porsche 935/78, con motor de 3.211c.c. Aquí tenemos una imagen de su construcción.



Como se puede apreciar el garaje no tiene nada que ver con los nuevos boxes en los que no hay ni una gota de grasa, sino que tiene todo el sabor de lo artesanal. Seguro que si tuviéramos una vista de las paredes habría chicas ligeras de ropa (alemanas).

Volviendo sobre nuestro coche, hizo los test en el circuito de Paul Ricard, con nada menos que Jacky Ickx al volante. Con el fin de preparar las 24h. de Le Mans, el equipo Porsche inscribió el coche en las 6h de Silverstone y que con el citado Ickx y Jochen Mass al volante consiguieron la

## Porsche 935-78



victoria.

El 10 de junio, día de la carrera, y en sus primeras horas de competición (se aprecia por los faros tapados para evitar roturas). Podemos ver que como muchos coches en aquella época tenía el volante a la derecha para facilitar los cambios de piloto.

Los 845 cv del motor de 6 cilindros “bóxer”, refrigerado por agua permitían una velocidad



máxima de 336Km/h. En su contra tenía el mayor consumo de gasolina que sus rivales, lo que obligaba a parar más veces para efectuar los repostajes, como el de la imagen, aunque éste ya fuera el día siguiente.

Esa noche fue muy larga, con multitud de abandonos, pero las imágenes que nos dejó son espectaculares, como esta, tomada en la recta de Hunaudieres.



## Porsche 935-78

O esta otra, con el lateral iluminado por los faros de ... otro Porsche



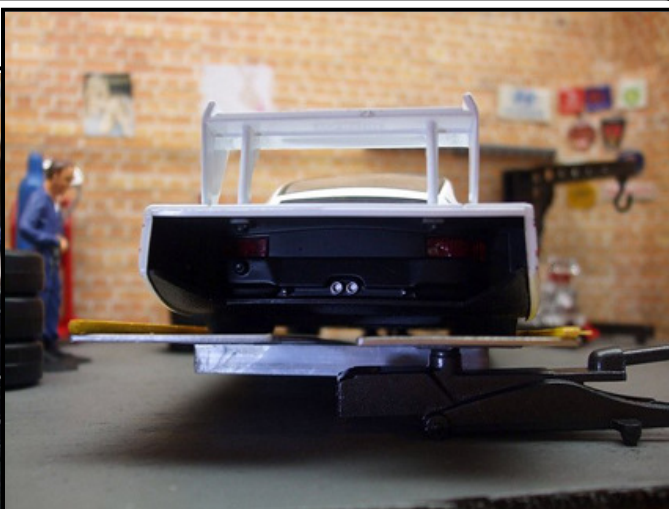
Aquí lo tenemos entrando a reparar la fuga de aceite que luego comentare

## Porsche 935-78

Con la parte trasera levantada



La siempre vistas decoración de Martini, está magníficamente resuelta.



La vista que tenemos a continuación me resulta espectacular, porque dentro de los inmensos añadidos aerodinámicos, se aprecia claramente la traseña de un 911.



Y una vista del otro lateral (las horas no pasan en balde y los mecánicos echan una cabezadita)

El resultado final fue que una fuga de aceite que no se consiguió reparar, aconsejó ralentizar la marcha para no castigar la mecánica, con lo que al final se obtuvo una 8ª plaza de la general, y 3º de su categoría, con 327 vueltas completadas, una distancia recorrida de 3.817,9Km, y una velocidad media de 159,081Km/h.

A pesar de su pobre resultado, a mi es un coche que me entusiasma, y por eso os lo he puesto.

En 1982, este mismo modelo, volvió a competir en las 24h. de Le Mans, incluido en la categoría IMSA GTX, presentado por el equipo de John Fitzpatrick, con él mismo a los mandos y David Hobbs, quedando tercero en la general (también reproducido por Carrera) por detrás de un nuevo amo de las pistas, el Porsche 956, pero esa ya es otra historia.

## Sorteo doble especial Semana Santa

Además de la colaboración habitual de Aloy Shop, para el sorteo de este mes contamos con la colaboración de Diego Dámaso, que desde Colecciolandia nos cede este bello "Americano", el MUSTANG FASTBACK de 1968 (ref.: P 030) de PIONEER, así que tenemos **SORTEO DOBLE**

[www.pioneerslotcars.com](http://www.pioneerslotcars.com)

Esta bella reproducción, nada tiene que envidiar a marcas con mucha más solera en este mundo: Cockpit detallado (con un volante de tres radios digno de mención), unas llantas de factura perfecta, y una tampografía y brillo que hacen de él un serio competidor frente a otras reproducciones de su mismo segmento, principalmente Carrera y Supeslot, que son quienes tienen más coches americanos en su catálogo.

El 17 de abril de 1964 Ford presentaba su Mustang, siendo el modelo de Pioneer la última evolución de la primera generación de la familia Mustang. Hoy día Mustang ya va por la quinta generación con el flamante GT500 presentado en 2008. Sin duda una larga estirpe a la que hace honor esta reproducción de slot 1/32.

Para esta ocasión os preguntamos algo que os hará trabajar un poco: ¿En qué año vio la luz el primer modelo de PIONEER SLOT CARS? Os damos unas pistas...:

- Abril-Mayo 2008
- Abril -Mayo 2009
- Abril -Mayo 2010

Asimismo el Lancer de Avant Slot cedido por Aloy Shop y al que dedicábamos un artículo en esta edición seguro que también ocupará una posición especial en la vitrina del afortunado ganador. Podéis enviar la respuesta hasta el 5 de mayo a: [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com).

¡¡Suerte!!



**Aloy**  
shop.com

**Todo en juguetes y slot**

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

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

[www.aloyshop.com](http://www.aloyshop.com)



Si mencionamos la palabra BMW posiblemente muchos o casi todos nosotros pensemos en lo siguiente: Coches alemanes de gran calidad y con deportividad de serie.

Parémonos a pensar un poco en los diferentes modelos también que se nos vienen a la cabeza, seguro que el primero o de los primeros que nos vienen en mente es el fantástico M3 E46, posiblemente el deportivo más ansiado de la marca bávara o el M3 E92, el serie 1, el X5... muchos son los modelos de esta marca que han logrado ahondar en nuestra memoria de “amantes” de los coches, o al menos en lo que respecta a mi caso. Sin embargo también hay modelos que han pasado más desapercibidos como el Z1, el Nazca C2, el Z8, la serie 8, o el Serie 6 E24 y en concreto es precisamente de ese último modelo del que os queremos hablar.

No os vamos a aburrir con más información del modelo real, simplemente deciros que se trata de la primera serie 6 de la historia de BMW, una serie que pretendía ir a caballo entre la 5 y la 7 pero que por desgracia nunca se llegó a consolidar dentro del mercado, no porque fuera un mal coche de hecho el intenso trabajo realizado en su carrocería lo hacían un modelo muy seguro y sus motorizaciones eran también muy buenas como la del 635CSi que cubicaba 3500cc y siendo un coche sedan de casi 2 toneladas de finales de los años 70 lo conseguían propulsar a más de 220km/h y acelerar de 0 a 100 en 7.4 segundos.

En todo caso lo que nos interesa es que pese a la poca repercusión de calle que tuvo, el serie 6 también estuvo presente en las competiciones. Cambiemos de tema y recordemos como el pasado marzo os comentábamos a todos aquellos que habíais sido colaboradores nuestros durante todo este tiempo que estuvierais atentos a este número, así que aquí va la noticia.

También desde Aloy Shop hemos recibido un fantástico BMW 635i de Spirit que vamos a sortear entre todos aquellos que desde nuestro inicio hayáis colaborado con la revista, así que ¡mucho suerte a todos!

Esperamos en el futuro poder seguir haciendo más sorteos con vosotros para agradecer la labor que lleváis a cabo ayudándonos con los contenidos.

¡Gracias a todos, porque sin vosotros nada de esto sería posible!



## ¡SALUD Y BUEN SLOT!