

SLOT

Octubre
2012, nº



ESPECIAL CARLOS SAINZ PARTE III

EL ARTE HECHO SLOT

LICENCIA PARA... CORRER



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Arrancamos el nuevo número de octubre con la tercera y última parte de la biografía de nuestro gran piloto Carlos Sainz. Tal y cómo prometimos en el mes de julio, para el mes siguiente tendréis la biografía ganadora del concurso que hicimos precisamente en ese número y os presentaremos al piloto Walter Rhohtl.

Además de este artículo podréis ver otros la historia del agente secreto más famoso de todas las épocas reflejada en el mundo del slot. Hablamos ni más ni menos de James Bond, el mítico agente 007 cuyas películas han inspirado a diversos fabricantes como Carrera o Superslot a sacar ediciones especiales o limitadas de sus coches, entre los que destacan sobre todo los Aston Martin DB5.

Volveremos a conocer también parte de la historia del campeonato de las 24 horas de Le Mans y su ganador en las ediciones de 1970 y 1971. Para esas dos ediciones, el ganador fue una bestia de origen germano concebida desde sus inicios con la única aspiración que la de alzarse con ese título. Se trata del Porsche 917 y si os interesa conseguirlo no dudéis en visitar la sección del Sorteo y sabréis como hacerlo. Este mes además os lo hemos puesto muy fácil para que tengáis más posibilidades de acertar.

También veremos auténticas obras de arte sloteras de la mano de Maralic. Hemos podido observar ya de primera mano el resultado de los anunciados camiones Man y realmente no decepcionan para nada en absoluto. Dan ganas ya de completar ese diorama con los demás modelos que aún están por llegar.

También veremos por parte del fabricante alemán Carrera sus novedades en cuanto coches, circuitos y slot digital relacionado con la F1.

Y tras este breve resumen de lo que os espera como contenido de esta edición número 30 de esta publicación, os dejamos con el contenido completo. Esperamos que lo disfrutéis y os recordamos que cualquier pregunta, consulta, sugerencia... nos la podéis hacer llegar por correo electrónico a zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es y estaremos encantados de atenderos.

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT



Respecto al sorteo del mes anterior debemos informaros que queda desierto, así que nos guardamos el fantástico 956KH Gulf de Slot.it para un futuro sorteo o alguna otra idea que nos pueda surgir.

Estaros atentos a nuestra página de facebook porque es posible que sea a través de ese canal que os expliquemos cómo podréis conseguirlo.

Para este mes venimos con otro Porsche, en concreto un 917LH de la mano de Flyslot. Para conseguirlo volveremos a las preguntas clásicas en lugar de haceros trabajar, así que aquí va la pregunta del mes:

¿En que rally estuvo Carlos Sainz a punto de hacerse con su tercer mundial en 1995?

Igual algún artículo de este número os puede ayudar a encontrar la respuesta...

¡Animaros! Un magnífico Porsche 917 os espera como premio. Podéis hacernos llegar vuestros artículos a través de: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Mucha suerte!

ÍNDICE

| | | |
|--|----------------------------------|---------|
| - Editorial | | Pág. 2 |
| - Sorteo | | Pág. 3 |
| - Índice | | Pág. 3 |
| - Grandes pilotos: Carlos Sainz, parte III | Por: Josep Oliver | Pág. 4 |
| - Carrera, la F1 en casa | Por: Just Communication | Pág. 13 |
| - Cuando el arte se convierte en slot | Por: Juan Antonio Fernández Vila | Pág. 14 |
| - Licencia para... correr | Por: Juan Antonio Fernández Vila | Pág. 19 |
| - Coche del mes: Porsche 917 LH | Por: Josep Oliver Got | Pág. 31 |

Aloy
shop.com

Tu tienda de slot

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

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

www.aloyshop.com



Carlos Sainz

Parte III

Continuamos con la biografía de Carlos Sainz, vamos con la tercera y última parte:

Terminábamos en el número pasado en el momento en que Sainz dejó Toyota por incompatibilidad de patrocinadores, eso sucedió en 1992 y de cara a la temporada de 1993 compitió con un Lancia Delta de la escudería Jolly Club. Durante esa temporada su actuación no fue muy destacable y acabó en una octava posición en el campeonato mundial

En 1994 habiendo fichado para Subaru y tras una temporada muy buena, llegó a la última carrera con opciones de ganar pero se quedó a las puertas tras una salida de pista.

En 1995 y aún con Subaru se encontró en una situación similar. Llegó a la última carrera empatado de puntos con Colin McRae. Muchas controversias aparecieron sobre esa última carrera ya que al producirse en tierras

Inglesas y siendo Colin inglés hubo rumores que dijeron que el Subaru de Sainz posiblemente rendiría menos potencia que el de su compañero de equipo. Durante la carrera Sainz se colocó provisionalmente en cabeza cuando Colin sufrió un pinchazo, sin embargo luego fue capaz de remontarle la posición, lo que relegó al piloto español de nuevo a la segunda plaza del campeonato.



Terminó la temporada de 1995 y Sainz estaba sin equipo al haber acabado su contrato con Subaru. Finalmente logró un asiento en Ford a lo mandos de un Ford Escort RS Cosworth para 1996, temporada en la que no se bajó ni una vez del podio, sin embargo tres abandonos lo alejarían de la lucha por el título y finalizaría el campeonato en tercera plaza.



Para 1997, aún en Ford, cambió el Escort que llevaba por uno WRC, el primero que él pilotaba. Logró dos victorias en Grecia e Indonesia, sin embargo se tuvo que conformar de nuevo con el tercer puesto de la clasificación general.

En 1998 volvió a Toyota, marca que tan buenos resultados le había dado. Esta vez se pasó a un coche más pequeño, pero no por eso menos peleón, se trataba del Corolla WRC. La temporada empezó bien, con una victoria en Montecarlo y dos segundos puestos en Suecia y Portugal el español encabezaba el mundial muy seguido de Juha Kankkunen, Burns y McRae. En España y Francia no tendría tanta suerte y no sumaría ningún punto, aunque también se vería beneficiado por los abandonos de sus contrincantes. Al llegar a Argentina, Sainz seguía líder del campeonato y allí lograría su tercer segundo puesto del año. Tras Grecia, donde no lograría subir al podio, llegaría a Nueva Zelanda donde ganaría de nuevo y su compañero Auriol le acompañaría en el podio. Makinen se hizo con el tercer puesto pero estaba a trece puntos del español a falta de cuatro pruebas. El finlandés se impuso en la recta final del campeonato ganando en Finlandia, Italia y Australia con lo que se colocaba líder a dos puntos del español a falta de una prueba.

En el RAC el español pierde el campeonato prácticamente ganado, a 500 metros del final del último tramo, al romperse una biela de su Corolla. Aunque se puede creer que podría haber ganado si hubiese empujado el coche esos 500 metros, lo cierto es que el rally no se terminaba hasta llegar al último enlace que se encontraba a unos 70 km de distancia, evidentemente dicha distancia no podría ser cubierta empujando el coche en los apenas 20 min que disponían.

GRANDES PILOTOS

Este incidente es recordado como un momento de auténtica mala suerte de la carrera de Carlos Sainz. Las imágenes de ese momento fueron captadas por las cámaras de televisión allí situadas, ya que al ser el final del rally se conocería el campeón nada más pasar los primeros coches, y por desgracia para Sainz el coche se paró allí mismo, siendo el título de ese año para Mäkinen, que curiosamente en ese rally también se retiró, por un golpe contra un bloque de hormigón que le destrozó la rueda trasera derecha de su Mitsubishi.

Pulsad sobre la imagen para ver el vídeo de seguro el momento más triste de la trayectoria del piloto madrileño.



En 1999, aún en Toyota Sainz logró un total de ocho podios pero sin ninguna victoria

y terminó el campeonato en quinta posición absoluta. Su compañero de equipo Auriol logró dos posiciones más que él y acabó tercero el campeonato.

En el año 2000 volvió a Ford, tras el volante de un Ford Focus WRC y dentro de un equipo con pretensiones a ganarlo todo. Como compañeros de escudería tenía a Colin McRae y al joven Petter Solberg.

En una temporada marcada por roturas, abandonos y accidentes y por un dominio absoluto de los Peugeot 206, Sainz "sólo" logró la tercera plaza del mundial por delante de su compañero de equipo y ayudando a Ford a lograr el subcampeonato de marcas.





Para 2001 Sainz no consiguió ninguna victoria y acabó sexto el mundial, sin embargo no fue un mal año para la marca ya que hasta la última carrera McRae, compañero de escudería de Sainz se disputaría el mundial con Richard Burns de Subaru. Finalmente éste cayó en manos de Burns

En la temporada 2002 logró una victoria en Argentina y una media bastante bueno que al menos le permitió subir al tercer cajón del podio final.





Cambio de tercio para la temporada del 2003. Carlos fichó por el equipo Cirtoën y se puso a pilotar el Xsara WRC. McRae también estaría como compañero de equipo y el tercero en discordia sería el francés Sebastien Loeb.

La temporada no fue mala, pero tampoco destaca por un abrumador éxito, finalizando tercero el campeonato y habiendo ganado de nuevo una sólo carrera: el Rally de Turquía.

Para la temporada 2004, Citroën despidió a Colin McRae y mantuvo a Sainz y Loeb. El año comenzó con una retirada en Montecarlo, debido a una salida por culpa de una placa de hielo que le hizo perder una rueda. En Suecia, Sainz con muchos problemas durante toda la prueba, finalizó en quinta posición, mientras vencía Loeb que se convertía en el primer no nórdico en ganar en tierras suecas. La siguiente cita sería en México, una de las novedades del calendario. El rally no comenzó bien, pues justo el día antes se habían producido los atentados del 11M en Madrid, y los ánimos no eran los mejores. Tras la retirada de varios pilotos el español pudo pelear por la victoria, hasta que en una curva los frenos no le respondieron y sufrió un vuelco. Con todo, logró salvar el tercer cajón del podio por detrás de los dos Ford. En Nueva Zelanda, los Citroën acusaron un excesivo sobreviraje que los alejó de la lucha por la victoria. Loeb finalizaría cuarto y Sainz sexto. En Chipre, donde inicialmente vencería Grönholm, cambiarían las cosas cuando días después de la prueba, se comprobó una irregularidad en las bombas de agua de los Peugeot, por lo que fueron excluidos y la victoria fue para Loeb. Sainz subiría a la tercera plaza. En Grecia no tendría tanta suerte, una rotura en un amortiguador le hizo perder cuarenta minutos, y aunque peleó por intentar sumar algún punto, finalizaría decimonoveno. En Turquía, carrera presidida por las altas temperaturas, Sainz sufrió un corte de digestión en la segunda jornada. A pesar de que los médicos lo instaron a abandonar la prueba, decidió continuar y conseguiría finalizar cuarto.

2004 sería su última temporada completa en el mundial. El español decidió dejar la competición debido a que la FIA pretendía seguir con un largo calendario de dieciséis pruebas en el mundial, lo cual consideraba excesivo y le quitaba demasiado tiempo para su familia.

Su paso por Citroën ayudó al cántabro Dani Sordo a conseguir un asiento en el equipo francés, puesto que Sainz quiso apadrinar al piloto español.

A pesar de su retirada oficial a finales de 2004, en 2005 realizó dos participaciones a petición de Citroën en los rallyes de Grecia y Turquía. El objeto de dichas participaciones fue el de ayudar a sumar puntos a la marca ya que su segundo piloto, Duval no era capaz de terminar los rallyes. Consigue en Turquía acabar en cuarto lugar y en Grecia, donde ganó su primer rally mundialista en 1990, logra terminar en el podio en tercera posición, cumpliendo con creces el trabajo para el que le requirió Guy Frequelin, el director de Citroën. Sainz demostró que seguía a un nivel muy alto después de su retirada tras 17 temporadas en el mundial.



Sin embargo, Sainz desde entonces ha seguido vinculado al automovilismo, como asesor de RACE y como piloto de raids para el equipo Volkswagen, por el cual fichó en 2005 para participar en el Rally Dakar 2006, en el que quedó en undécimo lugar ganando cuatro etapas.

En 2007 repitió la hazaña y hace su segunda incursión en la mítica prueba africana. Consigue alzarse con la victoria en cinco etapas y marchar en los puestos de cabeza hasta la mitad de rally. No obstante, problemas mecánicos le terminaran relegando finalmente a la novena plaza. Ese mismo año consigue ganar su primer rally raid al imponerse en el Rally Transibérico disputado en Portugal y España. Ese triunfo unido a los dos segundos puestos logrados en los Rallys de Marruecos y Dubai le valen para ganar el campeonato del mundo de raids.



GRANDES PILOTOS

El rally Dakar 2008 no se disputó por problemas de seguridad, pero para ese año si que participó en el Rally de Europa Central (Rumania y Hungría) consiguiendo la victoria y en el PAX Rally (Portugal) donde acabó segundo tras Peterhansel, ambos de la Dakar series.



La edición de 2009 del Dakar fue la primera que se corrió en Sudamérica tras la cancelación del Rally Dakar "normal". Sainz lideró con claridad el raid desde el principio imponiéndose en 6 de las primeras 10 etapas y con una ventaja de 27:31 minutos sobre el segundo, sin embargo sufre un accidente a falta de tres días para finalizar el rally. En la etapa número 12 entre las localidades argentinas de Fiambalá y La Rioja, cayendo por un barranco de unos 4 metros debido a un error en las indicaciones del libro de ruta. Este accidente y la lesión le hace abandonar la carrera.

En 2009 Carlos Sainz se impuso en el Rally dos Sertoes en Brasil después de 10 etapas intensas de competición en los que peleó con su compañero de equipo, el qatarí Nasser Al Attiyah, resarciéndose de este modo del abandono que sufrió ese año en el Dakar.

También en septiembre de ese mismo año Carlos Sainz se impone en el Rally Ruta de la Seda, después de 9 etapas y un recorrido de 4.352km entre los desiertos de Rusia, Kazajistán y Turkmenistán puntuable a las Dakar Series





En 2010 se proclama campeón del mítico rally Dakar por delante de sus compañeros Nasser Al-Attiyah y Mark Miller, consiguiendo así triplete para Volkswagen en coches. También ganó por segunda vez el rally Ruta de la Seda con más 8 minutos sobre el segundo.

Para el año 2011 arrancó en el Dakar como líder hasta la octava etapa donde su compañero Nasser Al-Attiyah le pasa en la clasificación. Una rotura de la suspensión en la etapa 11 le hizo caer otro puesto en la clasificación y finalmente acabó la carrera en 3ª posición detrás de sus compañeros de equipo Al-Attiyah y Giniel de Villiers logrando otro triplete para Volkswagen.



GRANDES PILOTOS

Actualmente con el interés de Volkswagen para volver al campeonato del mundo de Rally, Sainz está presente como miembro del equipo trabajando como asesor, piloto de pruebas y uno de los impulsores del proyecto.



Ha ayudado en la preparación del Polo R WRC de cara a su regreso al mundial en 2013. También ha ayudado en el perfeccionamiento y el test del Audi R8 LSM en Autódromo de Sitges-Terramar, el circuito donde se disputó el primer gran premio de España de velocidad y ha conseguido batir el récord de pista pese a las malas condiciones de la misma, circulando a una media de 170km/h y completando la vuelta en 42,6 segundos.

Durante este año 2012, en la celebración del Rally de Finlandia, Sainz ha recibido un homenaje y ha sido incluido en el salón de la Fama de los Rallys en el museo Mobilia del transporte de Finlandia, quedando así constancia que realmente el piloto madrileño es y ha sido uno de los Grandes en este mundillo.



Carrera lleva el deporte del motor a todos los hogares, con productos que apuestan por la calidad y los detalles.

Barcelona, 2 de octubre de 2012 – El campeonato de Fórmula 1 encara su recta final con menos de tres meses repletos de emoción y adrenalina. Desafortunadamente para los aficionados, el calendario de competición sólo incluye tres carreras al mes. Pero por suerte para los seguidores de este deporte, Carrera, el mayor fabricante de coches y circuitos de slot del mundo, lleva a los hogares esta competición, incluyendo la licencia en exclusiva para vehículos de slot de Ferrari y el acuerdo global de licensing con Red Bull.

Carrera DIGITAL 132 permite pilotar hasta seis coches simultáneamente, con adelantamientos y cambios de carril espectaculares, combinando pistas en escala 1:24 y coches a escala 1:32. Los nuevos circuitos y los accesorios de la gama DIGITAL aseguran que se pueda disfrutar más que nunca de la competición en casa. La tecnología 2,4 GHz WIRELESS+ permite a Carrera presentar un sistema de control único e innovador. Este sistema cuenta con un alcance de 15 metros, con frecuencias independientes y libres de interferencias.



La batería de litio proporciona además ocho horas de diversión sin interrupciones y puede aguantar hasta 20 días en modo reposo.

Junto a los nuevos circuitos, las novedades en vehículos de todas las categorías del automovilismo permiten recrear la atmósfera de la competición en casa. El Circuito *World F1 Champs* incluye todo lo necesario para vivir el campeonato entre carrera y carrera: una pista de 6,9 metros, además de reproducciones cuidadas hasta el último detalle del Ferrari 150º Italia „Fernando Alonso, No. 5“, del Red Bull RB7 „Sebastian Vettel, No. 1“ y del Vodafone McLaren Mercedes Race Car 2011 „No. 3“.

Además de estos modelos, Carrera ofrece los monoplazas del compañero de equipo de Sebastian Vettel en Red Bull, Mark Webber, además del vehículo del compañero de Fernando Alonso, Felipe Massa, al volante de su Ferrari 150º Italia. Junto a estos dos equipos punteros también lucharán en la pista los dos Vodafone McLaren de 2011. El objetivo: que toda la familia pueda vivir en casa la emoción de las carreras con el máximo realismo posible.

Las pistas permiten además ampliaciones, modificaciones y la colocación de accesorios como cuentavueeltas, torre de posición, monitores LED para cada conductor, indicando puesto en la carrera y las paradas en boxes, entre otra información, y cruces de carril (también en curva) que hacen aún más emocionante y realista la competición de hasta seis vehículos a la vez.



Y para vivir las pruebas de resistencia de los años 60, los pilotos Carrera pueden hacerse una idea con el set de circuito „Racing Predators“. Dos grandes clásicos de la historia del automovilismo muestran en él todo su potencial. Un Shelby Cobra 289 Hardtop Coupe '63 y el Sebring 12h „No. 16“ en duelo con el Bill Thomas Cheetah Daytona 24h 1964, „N.14“ con toda la decoración de competición.

Pueden ver aquí dos imágenes del circuito Carrera F1 Champ y del Wireless Carrera.

Se puede encontrar más información sobre estos productos en www.carrera-toys.com

CUANDO EL ARTE SE TORNA SLOT

Es un placer presentaros el nuevo set IVECO Dakar 2012 Ref: T-1201 de Maralic (Paco Sastre) con el primer camión pilotado por el piloto de Manresa Pep Vila que aquí podéis ver en acción www.rtve.es/alacarta/videos/dakar/pep-vila-rozo-top-10-camiones/1294913/ a los mandos del impresionante Iveco dorsal 515 del equipo PETRONAS TEAM DE ROOY PROMOTOR LES COMES.

El resto de asientos de esta máquina están ocupados por Moi Torrallardona y Peter Van Eerd, que finalizaron en la onceava posición final de la categoría de camiones en el Rallye Dakar Argentina Chile Perú.

En la categoría de camiones el ganador fue el "jefe", Gerard de Rooy, camión que también forma parte de este set de Maralic.

Destacar que el equipo IVECO hizo doblete en este 2012 ya que el segundo cajón de la categoría estuvo ocupado por el piloto holandés Hans Stacey.

Primero el unboxing del espectacular "paquete"





La bestia



CUANDO EL ARTE SE TORNA SLOT



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Sus tripas con mecánica Avant Slot y un buen acabado en el cockpit completan la maqueta de Maralic



CUANDO EL ARTE SE TORNA SLOT

Como el "parking" tiene zonas libres aún, rápidamente se han acoplado los primos de Maralic a hacer compañía a la nueva adquisición.



Cuando esté completo se quedará así:



Sin duda un gran trabajo de Paco Sastre. Desde la redacción mandamos un fuerte abrazo a Paco.

www.maralic.com

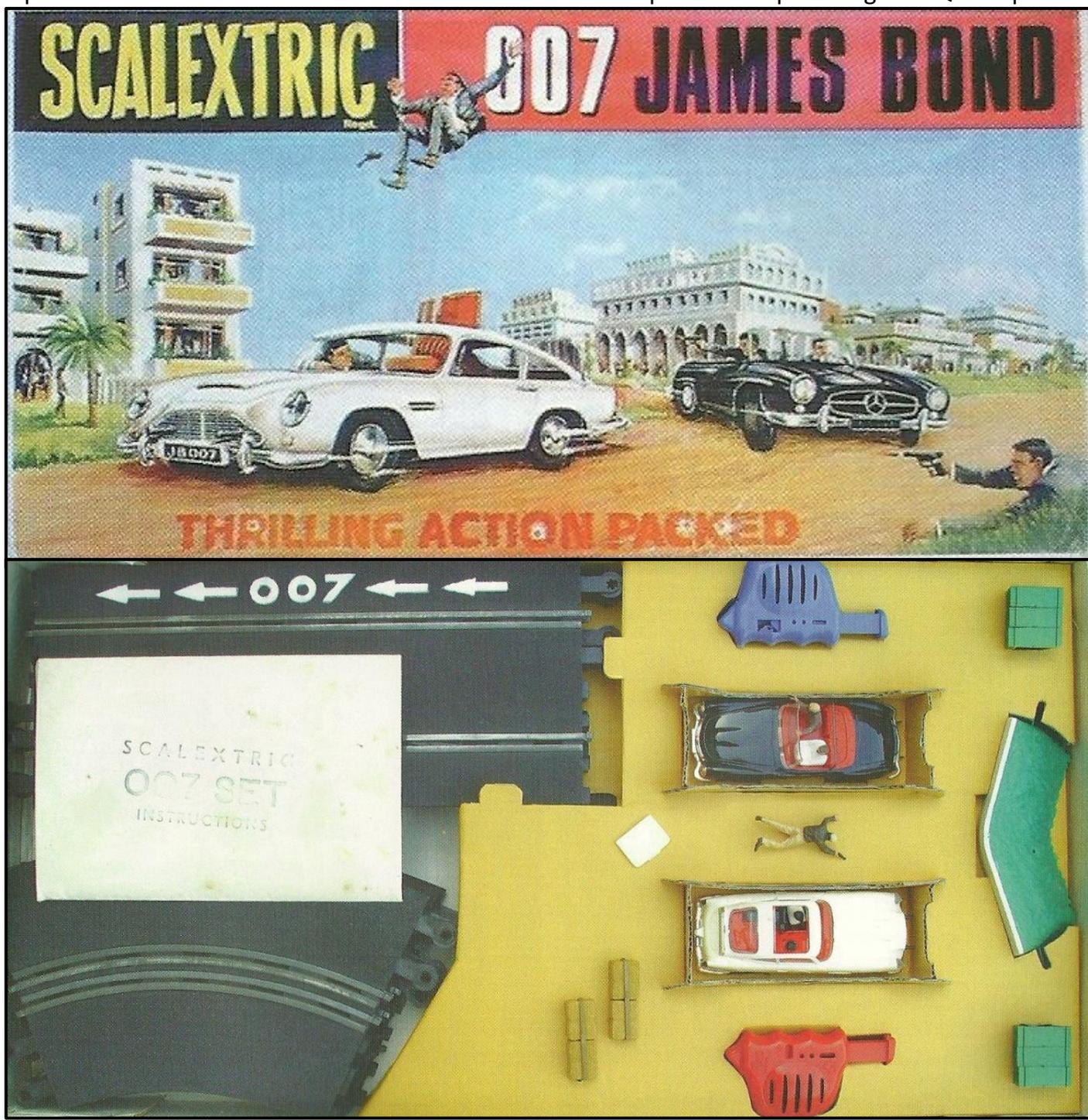
007

A punto de la estreno de la nueva película del más famoso agente secreto, SkyFall; vamos a aprovechar la coyuntura para hacer repaso a la vida del Sr Bond desde el Slot.

Y si hablamos de 007 y el slot, es inevitable hacer referencia a Superslot/Scalextric UK, que siempre ha mantenido una estrecha relación con el servicio secreto de su Majestad.

En 1969 Hornby Hobbies presentaba, el que hoy en día es el "pata negra" de todos los sets fabricado por la marca inglesa y casi del slot en general : un fabuloso circuito de slot dedicado a 007, que incluía un Aston Martin db4 y un Mercedes negro 190Sl.

Estos dos modelos se han convertido en joyas para los coleccionistas, aunque curiosamente en su época no ofrecieron unos buenos resultados económicos para la compañía inglesa. Quizás por su

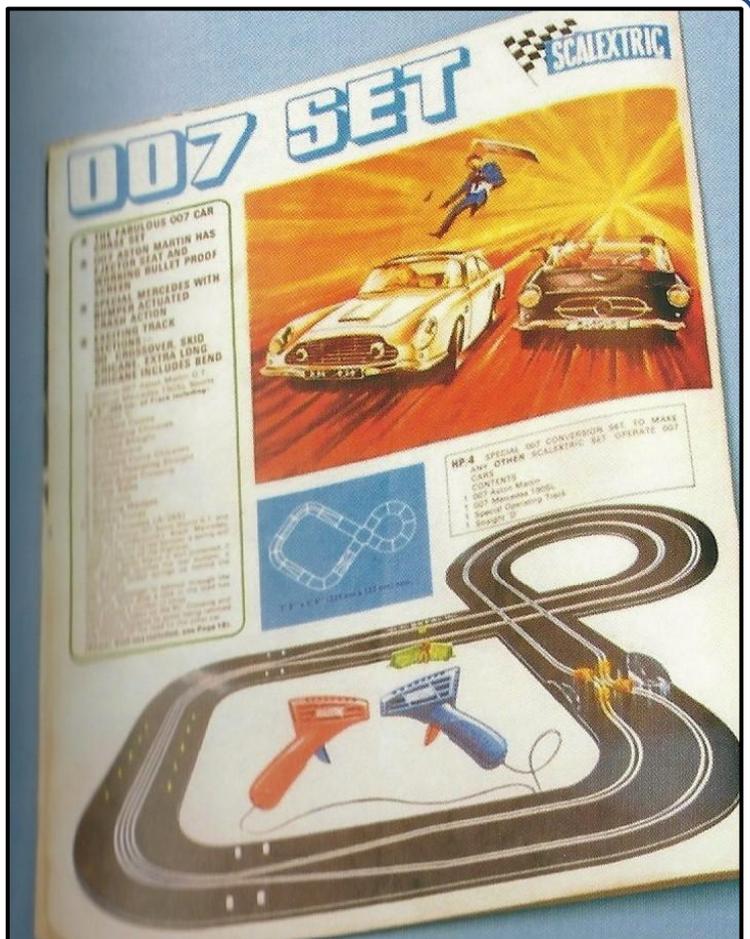


LICENCIA PARA ... CORRER

elevado precio para esa época. Sea como fuere la verdad es que sólo 2 años después el set dejó de fabricarse, cosa que ha hecho que ahora sea una pieza con cierta dificultad para ser localizada en buen estado.

El motivo de que el set fuese más caro que nos sets coetáneos in duda se debió a la dificultad que ofrecía su fabricación, pues los coches disponían de resortes y muelles extras (sillón eyectable, pantalla anti balas, etc) que entorpecía y encarecía el proceso manual de ensamblado de piezas. Además algunas pistas del set también se diferenciaban de las normales y se tuvieron que modificar moldes.

Tuvimos que esperar unos años para poder disfrutar de las aventuras del Agente Secreto más famoso de la mano de superslot. Fue en el 2008 cuando los ingleses nos sorprendieron con el set de la película Quantum of Solace.



El set contenía un Alfa 159 y de nuevo un Aston Martin , esta vez el DBS V12.

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

JAMES BOND 007™



QUANTUM OF SOLACE™



Mi JUDICENHO interrogan a Mr. White i GASPARE CRIBO.TENENTI: quien revela que la organizaci3n que chantaje3 a Vesper es mucho m3s compleja y peligrosa de lo imaginado.

En la trepidante persecuci3n del 007 s Aston Martin DBS V12 va el oscuro Alfa Romeo 159, compiten ambos con el imponente paisaje italiano a orillas del lago, desde la primera secuencia hasta el plano final, emocionando a los espectadores de la franquicia James



TUM OF SOLACE

LICENCIA PARA ... CORRER

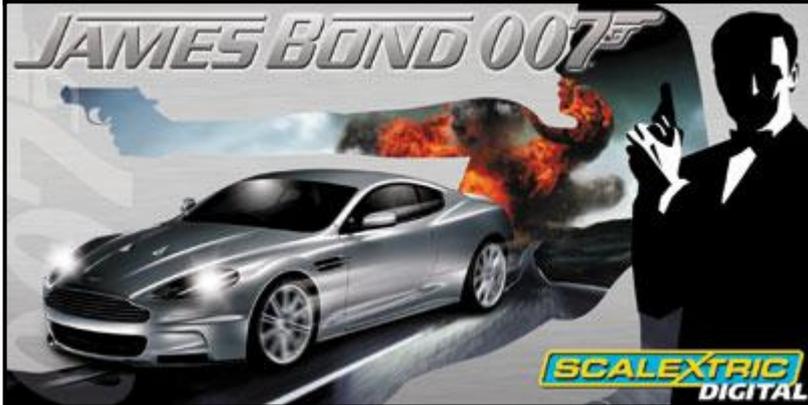


Además sacaron dos circuitos completos con Bond como reclamo, uno analógico y otro digital.

Analógico S-C1220

Digital S-C1222

Ambos circuitos ofrecían como coche insignia el Aston Martin DBS V12. Cabe destacar que los coches incluidos en los set pertenecen a la gama "sencilla" de Superslot.



A superslot no le debió ir demasiado mal el negoció i en 2010 volvieron a la carga con el set Goldfinger, esta vez con dos Aston Martin, el DBSV12 que ya habíamos visto y como sorpresa el fantástico DB5

Ref. C1254



Además la campaña seguía con una colección de tres coches, todo ellos reproducciones del DB5 .



CASINO ROYALE



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LICENCIA PARA ... CORRER

SLOT
360



GOLDENEYE



LICENCIA PARA ... CORRER

GOLDFINGER™



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

GOLDFINGER™

1st
OF 3
EDICIÓN LIMITADA



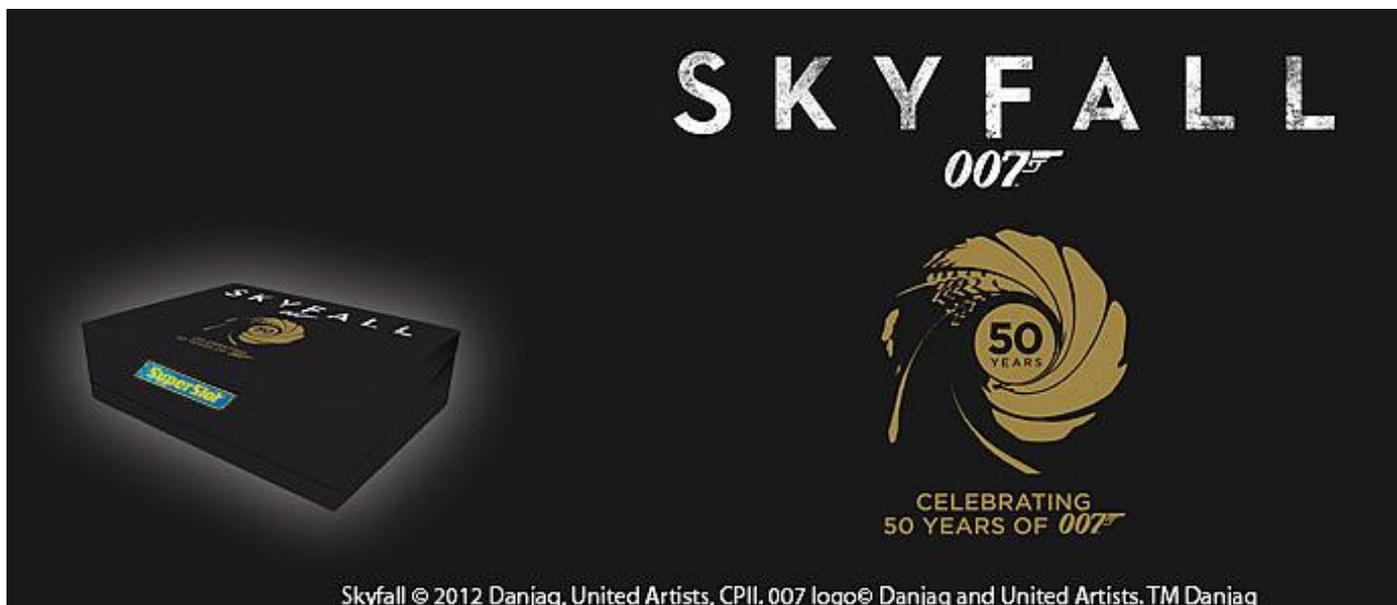
ALGUNAS DE SUS CARACTERÍSTICAS
FUNCIONALES SON EL ASIENTO
PROYECTABLE Y EL ESCUDO ANTIBALAS

ASTON MARTIN DB5
Nº DE MATRÍCULA BMT 216A

SuperSlot®

El más importante sería el primero de la serie que incluída los gadgets del modelo original de 1969: el asiento eyectable, las ametralladoras y el blindaje anti balas trasero. Toda una delicia para los coleccionistas.

Ahora con la nueva película SKYFALL, y celebrando los 50 años de Mr Bond , Superslot/Scalextric UK vuelve a reclutar a James Bond para un nuevo set.



Skyfall © 2012 Danjaq, United Artists, CPII. 007 logo© Danjaq and United Artists. TM Danjaq

REFERENCIA: S3268A

El set además del omnipresente Aston Martin el set incluye un Range Rover. Y como no, no podía faltar la versión "circuito" de SkyFall



LICENCIA PARA ... CORRER

Destacar que aunque el Range Rover ya existía en el catálogo de Superslot, para estos sets de 007 ha sufrido algunos cambios como son la parrilla delantera, los faros, las luces traseras y las llantas, adquiriendo un nuevo estilo más agresivo.



Superlot también saca la versión de SKYFALL para su escala "pequeña" MICROSCALEXTRIC Ref G1083. En esta ocasión los coches incluidos son la pareja de Aston Martin DB5 Y DBS V12



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Pero no sólo de Superslot vive Bond, otras marcas de slot también han rendido su particular tributo al agente secreto 007.

Carrera nos trajo en el año 2002 el coche de Muere otro día, un Aston Martin v12 Vanquish, con ametralladoras y todo.

Utilizando la misma película la carrera también sacó a 007 en su escala pequeña Carrera Go.

El set incluye un Aston Martin Vanquish y un Jaguar XKR



Aston Martin (no podía ser otro) y un Ford Mustang son los elegidos para este set. Ambos coches también salieron en formato Glass Box

En el 2004 Carrera también recreó las persecuciones de GoldFinger



LICENCIA PARA ... CORRER



Ref. 25738



Ref. 25737



Ref. 25735



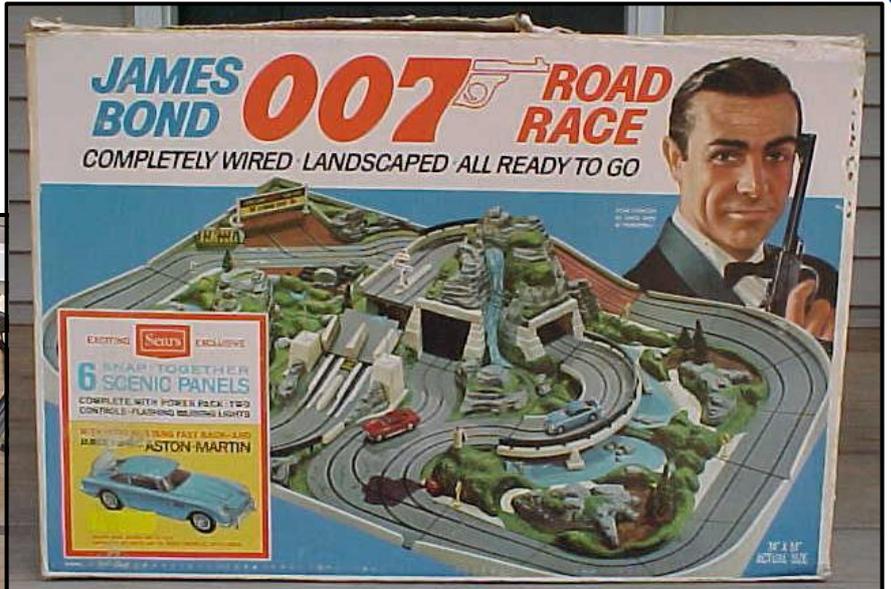
MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Casino Royale Carrera GO



LICENCIA PARA ... CORRER

Pero la cosa no acaba aquí, sin pertenecer a las grandes marcas de slot también podemos encontrar estos sets para convertirnos en espías por un día.



Un bello conjunto con circuito/diorama para emular persecuciones con un Ford Mustang Fast back y un (a ver si lo adivináis)... Aston Martin DB5. Este set es de 1965 (Gilbert James). Mirad algunos videos...



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Voy a tomarme un "Martini con vodka, mezclado, no agitado".

Porsche 917

Remontándonos a las viejas glorias de los años 70 encontramos el Porsche 917, el primer Porsche en lograr las primeras victorias en las 24h de Le Mans en las ediciones de 1970 y 1971.

Propulsado por un motor de 4,5, 4,9 o 5 litros, era capaz de acelerar de 0 a 100km/h en 2.5 segundos, hasta los 200 en 5.3 y alcanzar una velocidad punta de 396km/h. Versiones posteriores equipadas con turbo para la CanAm series llegaron a desarrollar hasta 1580 caballos de potencia.

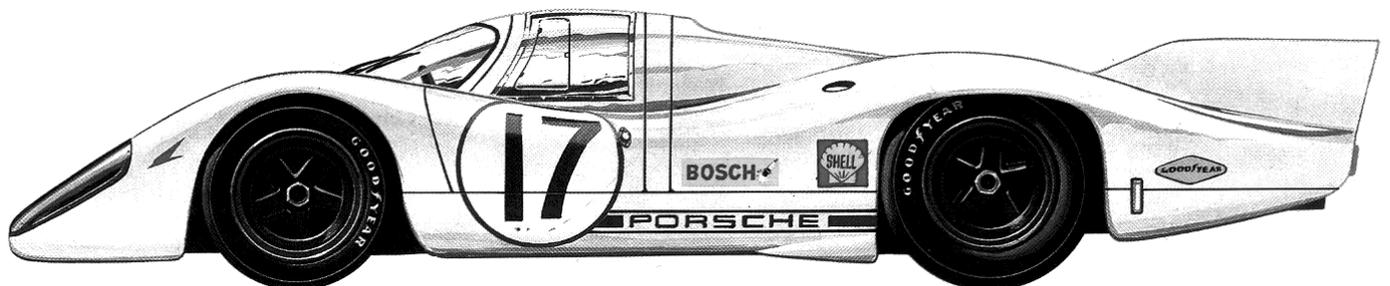
Concebido con la idea de ganar las 24h de Le Mans el 917 se diseñó desde 0 en apenas 10 meses tomando como único punto de referencia el anterior Porsche 908.



Sus fortalezas, un chasis de apenas 42kg, un motor Boxer 12 de 4.5 litros, muchos componentes usados por primera vez como el titanio o el magnesio eran algunas de las cualidades que daban a este recién nacido la opción al título aspirado.



Existen 9 versiones diferentes del 917, la primera de todas ellas era una con “media cola” que nada más empezar los test, se vio rápidamente que el prototipo no iba como se esperaba por la pista y el coche resultaba muy inestable. Se pensó que era culpa de la suspensión pero después se descubrió que era la forma de la carrocería que le daba demasiada fuerza descendente al coche a altas velocidades. Debemos tener en cuenta que para esa época aún no se miraba prácticamente el efecto aerodinámico de los coches.



Una segunda prueba con una cola más corta fue probada y solventaron la mayor parte de problemas aerodinámicos del coche y estas fueron las unidades que dominaron el Le Mans en 1970 y 1971.

Previo a su debut en competición el 11 de mayo de 1969 en los 1000km de Spa, las condiciones del tiempo no permitieron realizar pruebas para desarrollar nuevas mejoras. Siffert/Redman lograron dar una vuelta no oficial en 3:41,9 que hubiera sido mejor que el mejor tiempo registrado en los entrenamientos que era de 3:42,5 y había sido registrado por un Lola, pero ellos

eligieron utilizar el 908LH de cola larga con el cual ganaron la carrera y dieron la vuelta más rápida en 3:37,1. Gerhard Mitter/Udo Schütz habían comenzado la carrera desde la octava posición, pero el motor falló después de una vuelta

Tres semanas después en los 1000km de Nürburgring, todos los conductores prefirieron el 908 comparado con el 917, el cual a pesar de algunas modificaciones, no resultaba adecuado para esta pista con tantas curvas. Como era necesario promocionar el auto para vender los que se habían fabricado, Porsche le pidió a BMW le facilitara los servicios de los pilotos de prueba de la fábrica Hubert Hahne y Dieter Quester. Ellos practicaron, pero desde Múnich negaron el permiso para la carrera, por lo que el inglés David Piper y el australiano Frank Gardner fueron contratados en un contrato corto. Condujeron el 917 alcanzando el octavo puesto detrás de un Ford y un Alfa, mientras que el ejército de seis automóviles 908/02 spyders de la fábrica lograron las posiciones del 1 al 5 después de que su único competidor de calibre, que era una Ferrari 312P, fallara.

Después de eso es cuando fue creada la unidad que hoy os presentaremos como coche de slot de la mano de Flyslot, se trata de la variante LH de este coche, que presenta una carrocería mucho más larga con un gran alerón trasero en un intento por maximizar la aerodinámica en ese coche. El chasis también se modificó y se hizo de magnesio para hacerlo aún más ligero y rígido



COCHE DEL MES



Pese a haber mantenido parte del nombre de la marca Flyslot ha bajado la calidad de reproducción frente a Fly Car. Aún así el nivel es bastante alto pero el encaje de las piezas por ejemplo no es perfecto, y el acabado general no denota la gran calidad a la que estábamos acostumbrados, sin embargo sigue siendo un modelo que destacaría en cualquier vitrina. Agradecemos como siempre a Aloy Shop la cesión del modelo.



Aloy
shop.com

Tu tienda de slot

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

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

www.aloyshop.com

