

SLOT

Enero
2013, nº **33**

GRANDES PILOTOS PEDRO DE LA ROSA



EL FERRARI FANTASMA

MCLAREN MP4 20



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

La cosa va del número 3, en primer lugar porque hemos iniciado el 2013, un año lleno de suerte para algunas personas y de mala suerte para los supersticiosos, esperemos que en nuestro caso el resultado obtenido sea el primero. Por otro lado, este número que os presentamos es el 33, ni más ni menos y finalmente, aunque no por ello menos importante, **¡porque cumplimos 3 años!**

Esta publicación se inició en unas fechas similares a estas allá por el año 2010, 3 años después, hemos crecido, hemos mejorado visualmente y en contenidos y hemos ido agrupando gente como vosotros, aficionados al slot de muchas partes del mundo que mes a mes nos leéis desde cualquier dispositivo con conexión a internet y que os permita descargar y visualizar la publicación.

Aprovechamos estas líneas para presentaros a Autoshowslot, un blog relacionado con el mundo del maquetismo, slot y automovilismo en general, conducido por el Prof. Ricardo Hugo Vega, que seguro que es de mucho interés para vosotros. Por nuestra parte esperamos poder seguir contando con su colaboración a partir de ahora, así como ha hecho con este mismo número. También aprovechamos para desearte la mayor suerte posible en este proyecto que empezó hace apenas un año.

Pasando ya al contenido, en este número podréis ver a nuestro nuevo gran piloto, en esta ocasión el turno es de Pedro Martínez de la Rosa. También conoceremos un poco mejor uno de los coches que condujo, el McLaren MP4-20. Veremos una novedad muy "fantasma" de Carrera, viajaremos a tierras americanas para conocer a sus Nascar, conoceremos algunos clubs con unas normativas algo peculiares, veremos algunos de los regalos navideños que han caído por las casas de los miembros de la redacción y veremos la crónica del segundo Outlet de slot de Madrid que se celebró el pasado diciembre.

Con todo esto por ver os dejamos ya con el número, no sin deciros que nuestros e-mails están abiertos a cualquier sugerencia o consulta: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Que tengáis un buen año 2013!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en **facebook**

COLABORAN



Dada la escasa participación en el sorteo "habitual" del mes pasado, el MG se quedará en manos de la redacción para futuras promociones. En cuanto al sorteo especial de navidad, el afortunado ganador es **Josep Cano i Català** al decirnos que **Pedro de la Rosa** era el que decía que *su coche de Scalextric "especial" era un Porsche 917 K GLUF, y que jugaba con él en casa de sus padres con sus hermanos y primos...haciendo alguna trampita.* Así que ¡enhorabuena!

Atentos a la última página de este número para el nuevo sorteo de este mes



INDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo e índice		Pág. 3
- Grandes pilotos: Pedro de la Rosa	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- McLaren MP4-20	Por: Josep Oliver	Pág. 12
- Autoshowslot	Por: Prof. Ricardo Hugo Vega	Pág. 16
- Ferrari D50 Carrera	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 19
- Especial coches americanos	Texto por: Jorge Luís, Carlos Castellà y Juan Antonio Fernández Vila Fotos por: Jorge Luís, Cartero 35, Caslo Carlos Castellà, Juan Antonio Fernández, Nascar y Diber.com	Pág. 24
- Respetamos los reglamentos	Por: Prof. Ricardo Hugo Vega	Pág. 37
- Outlet slot 2	Por: Jorge Luís Marín	Pág. 47
- Sorteo especial 3er aniversario		Pág. 49

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



Pedro M. de la Rosa



Inauguramos este 2013 con otro gran piloto español. Os presentamos en este número a Pedro Martínez de la Rosa.

Nacido en Barcelona, en 1971, su trayectoria profesional es de las más dilatadas (por no decir la que más) de toda la parrilla actual de la Fórmula 1, donde actualmente compite como piloto oficial del equipo HRT F1 Team.

Su debut en el gran circo, se remonta al 7 de marzo de 1999 y hasta la fecha ha participado en 101 grandes premios, sumando un total de 35 puntos.

Durante estos últimos años había compaginado su trabajo como piloto de pruebas y titular en ciertas ocasiones, con el de comentarista de retransmisiones televisivas de F1 tanto en Tele 5 como en La Sexta.

Echando la vista atrás y viendo su biografía, desde muy temprana edad demostró un gran interés por los coches, aunque sus primeras victorias no requirieron que se pusiera ningún casco. Logró ser dos veces campeón de Europa de coches teledirigidos Todo Terreno y subcampeón del mundo en la misma categoría.



En 1988 participó en campeonatos locales de karting y en los mismos fue seleccionado para el programa de formación de pilotos: Racing for Spain. Al año siguiente, en 1989 participó y logró la primera posición en el campeonato Fiat Uno con 2 victorias y otros 3 podios.

Se introdujo en la Fórmula Ford de España en 1990, donde en su primera temporada ya se proclamaría campeón logrando ocho victorias y otro podio. Durante la misma también participó en seis carreras de la Fórmula Ford británica logrando dos podios. Al año siguiente se pasó a la Fórmula Renault en la cual subió al podio en tres ocasiones y logró una cuarta posición absoluta del campeonato. Para 1992 logró el título de campeón en la misma tanto en España como en Inglaterra.



Para 1993 se pasó a la Fórmula 3 británica gracias al programa Racing for Spain de la Real Federación Española de Automovilismo. Se subió al cajón de los ganadores en tres carreras y logró unas 6ª posición en el campeonato. 1994 fue un año muy malo para él y en el mismo campeonato no logró ningún punto en la clasificación.

1995 vino renovado con nuevos aires y participó en la Fórmula 3 japonesa, obteniendo el título de forma bastante cómoda ganando ocho de las nueve carreras disputadas. Tras ese éxito, al año siguiente subió a la categoría automovilística más importante de Japón, la Fórmula Nippon, donde se juntaban jóvenes promesas.

Durante el primer año acabó octavo puntuando en siete de diez carreras. En 1997 se proclamó campeón habiendo subido al podio en todas las pruebas disputadas y logrando seis victorias.

En los mismos años también compitió en el Campeonato Japonés de GT como piloto de Toyota, y también en 1997 logró el título.

Sus inicios en la Fórmula 1 se remontan a 1998, donde entró como piloto probados del equipo Benson & Hedges Jordan. Durante ese año hizo más de 4.500 km sobre el monoplaza y trabajó

GRANDES PILOTOS



ayudando al desarrollo de los motores Honda.

Al año siguiente logró debutar en carrera como piloto oficial de la escudería Arrows, gracias al patrocinio de Repsol. En su primera carrera finalizó sexto en el GP de Australia, consiguiendo un punto para la clasificación, aunque el resto de su temporada fue bastante modesto, dado en parte por las capacidades económicas y técnicas del equipo Arrows, finalizando el campeonato en la posición nº18

Para el 2000 siguió en Orange Arrows teniendo como compañero de equipo a Jos Verstappen. Durante la temporada logró dos sextos puestos en el GP de Europa y en el GP de Alemania.





Finalizó la temporada el 16º.

El 2001 fue complicado para el De la Rosa. Arrows le comunicó su decisión de prescindir de su contrato tras el fin del patrocinio de Repsol y en ese momento ya no había ninguna plaza disponible en ninguna otra escudería. Consiguió fichar como piloto de pruebas del equipo Prost Grand Prix con la premisa de pasar a ser piloto oficial, sin embargo al final y gracias a la intromisión de Niki Lauda, fichó por Jaguar como piloto titular y teniendo como compañero a Eddie Irvine. Esto supuso un gran salto ya que pasó de no depender de patrocinadores para llegar a tener un equipo oficial. En la temporada consiguió un quinto puesto en el GP de Italia y un sexto en Canadá.

En 2002 aún siguió en Jaguar, sin embargo su modesta actuación durante la temporada que le hizo acabar en el puesto 21 hizo que la marca finalizara su contrato.

En el 2003 fue contratado como piloto de pruebas de McLaren-Mercedes. Estuvo allí durante tres temporadas, aunque en 2005 aumentó su protagonismo al instaurarse la sesión de entrenamientos libres de los viernes ya que las marcas podían aportar un tercer piloto. Además también en 2005, sustituyendo a Juan



GRANDES PILOTOS



Pablo Montoya, consiguió un 5º puesto en Bahrein, circuito donde nunca antes había competido, sumando así 4 puntos para la escudería. También fue en esa carrera donde consiguió hacer su única vuelta rápida de su carrera deportiva.

A causa de la retirada de Montoya de la F1, De la Rosa pasó a ser piloto titular para la marca hasta el final de la temporada 2006. Se inició la temporada en el GP de Francia con un séptimo puesto y en la segunda prueba, en el GP de

Hungría, logró su primer podio de su carrera deportiva en la categoría reina terminando en segunda posición tras una gran carrera. Hizo dos quintos puestos en China y Turquía y terminó la temporada el 11º con 19 puntos.



En el año 2007 fichó por McLaren como piloto de pruebas, donde también se encontraba en ese momento Fernando Alonso. En principio De la Rosa tuvo opción a ser el segundo piloto de la marca, pero finalmente se contrató a Lewis Hamilton para ocupar ese asiento.

Tras la marcha de Alonso, tuvo opción otra vez de convertirse en titular pero también se contrató a otro piloto para ello. En este caso fue Heikki Kovalainen. Aún así de la Rosa siguió como piloto de pruebas para la marca, ayudando notablemente a la consecución de los éxitos de McLaren.

En la temporada 2009, con el acuerdo de colaboración firmado entre McLaren y Force India tuvo

opciones de nuevo de ponerse a los mandos de un monoplaza como piloto oficial, sin embargo tampoco ese año pudo ser factible su regreso. Aún así, se cumplían 10 años del debut de De la Rosa con McLaren y la marca le regaló el volante del MP4-21 con el que unos años antes había conseguido la segunda plaza en Hungría.

Otra vez de cara al 2010, el nombre de Pedro sonaba como candidato a optar por un asiento en varios equipos como Force India, Sauber o US F1. Force India fue la primera en descartarse al anunciar que Adrian Sutil y Vitantonio Luizzi serían sus pilotos oficiales. No obstante, el 19 de enero, Sauber anunció su fichaje junto a Kobayashi.



Pese a ser una gran oportunidad, el monoplaza no destacó ni por su fiabilidad ni por su velocidad con lo cual ambos pilotos pudo puntuar en las primeras carreras, teniendo que abandonar en la mayoría. Tras una serie de resultados negativos, el equipo prescindió de él a media temporada, sustituyéndole por Nick Heidfeld.

Aún así, dentro de ese mismo año, el 23 de septiembre se confirmó su fichaje como probador de Pirelli para los nuevos neumáticos que se usarían en la F1 desde el 2011 hasta el 2013.

Los rumores eran numerosos durante la pretemporada acerca del futuro del piloto español, sin embargo a medida que avanzaba el tiempo parecía que De la Rosa tendría que de dirigir sus esfuerzos a la obtención de un puesto como tercer piloto o a mantener su cargo como probador para Pirelli. Sin embargo el 9 de marzo la escudería británica McLaren y el piloto comunicaban el acuerdo para su retorno como piloto reserva y de pruebas al equipo al que se había mantenido vinculado en diversas funciones desde el año 2003 al 2009 de manera ininterrumpida.

Entretanto, desde Pirelli se manifestaba interés en mantener a Pedro de la Rosa como probador, función que había venido desarrollando hasta su fichaje por McLaren. La empresa de neumáticos consideraba la conveniencia de contar con un piloto experimentado para ejecutar las pruebas de rodaje y colaborar en el programa de desarrollo de los neumáticos para la temporada 2012. La



pretensión de Pirelli podía entrar en conflicto con las escuderías participantes en el campeonato mundial en caso de entender estas que la colaboración de Pedro de la Rosa pudiera suponer una ventaja adicional para McLaren, al compaginar el cargo de probador de Pirelli con el de piloto, pudiendo transferir a esta información privilegiada sobre el comportamiento de los neumáticos. Tras no encontrar Pirelli objeciones a su intención, McLaren autorizaba la participación de Pedro de la Rosa en las pruebas que la empresa italiana programaba en Turquía los días 2 y 3 de abril de 2011.

En el GP de Canadá, Pedro vuelve inesperadamente a competir con Sauber sustituyendo a Sergio Pérez que tras la primera sesión de entrenamientos libres del viernes se quejó de molestias a raíz de su accidente en el GP de Mónaco. De la Rosa finalizó los entrenos y disputó la carrera finalizando el 12º. Llegó a rodar en zona de puntos, pero un toque con Jenson Button le hizo cambiar el alerón delantero, dejándole prácticamente sin opciones.

Tras este fugaz paso por Sauber, de la Rosa volvió a su labor habitual de piloto probador para McLaren y comentarista televisivo en las retransmisiones de las carreras.

A finales de la temporada, todo parecía indicar que de la Rosa buscaba otra plaza como piloto titular para 2012. En este período Pedro manifestaba su descontento por el escaso protagonismo que la actual distribución y reglamentación de entrenamientos en la Fórmula 1 dejaba a los pilotos reserva, reclamando una reconsideración de las jornadas de test para pilotos novatos permitiendo al menos la participación en ellas de todos los pilotos reserva sin limitaciones de edad o experiencia. De la Rosa confirmaba también negociaciones con equipos modestos pues consideraba inalcanzable la posibilidad de pilotar para un equipo puntero, o de alcanzar el estatus de titular en su propio equipo.

Finalmente, el 21 de noviembre de 2011 anuncia su fichaje por HRT para las dos próximas temporadas. De esta forma, terminan los rumores que le apuntaban a esta escudería desde sus

inicios y se convierte en el primer español en pilotar un coche de una escudería española.

Los problemas internos de la escudería española le impedían terminar la construcción de sus monoplazas a tiempo para realizar los test oficiales de pretemporada. Así ni De la Rosa ni su compañero eran capaces de clasificarse para el Gran Premio de Australia, que abría la temporada 2012. Durante todo el fin de semana el monoplaza de HRT había mostrado evidentes problemas de competitividad derivados de su falta de rodaje. Pedro de la Rosa



fallaba así el primer intento de clasificación para un gran premio en toda su carrera, pese a superar con claridad a su compañero de escudería.

Algunos de los problemas fueron resueltos y de la Rosa seguía superando tanto en clasificación como en carrera a su compañero de escudería, aunque a ambos les era muy difícil abandonar las últimas plazas. El coche, si bien muy limitado en prestaciones, se muestra fiable y tiene que mejorar aún en ese aspecto.

Esperemos que el coche siga mejorando y que de este modo podamos seguir viendo a Pedro en los circuitos de F1 de alrededor del mundo.



MCLAREN MP4 20



Este mes os presentaremos el coche que Pedro Martínez de la Rosa usó durante la temporada 2005 como probador del equipo McLaren, el MP4-20

Se trata de un coche de Fórmula 1 diseñado por Adrian Newsey y Mike Coughlan y construido por el fabricante inglés McLaren. Fue el que usó el equipo durante el mundial del año 2005.

Sus precursores los MP4-18, MP4-19 tienen un diseño completamente diferente, especialmente en lo que a chasis se refiere. El MP4-20 goza de una aerodinámica completamente revisada y una suspensión nueva adaptada a la normativa introducida para el año 2005. El alerón delantero se encuentra más levantado que en los modelos anteriores, el difusor más pequeño y el alerón trasero podía moverse para adelante y atrás.

La distancia entre ruedas también es menor con el fin de optimizar el rendimiento de los neumáticos que para ese año fueron los Michelin.





También tiene unos pequeños alerones sobresaliendo de la toma de aire posterior a la cabeza con el fin de lograr la mayor fuerza aerodinámica posible y que se había perdido debido a la nueva reglamentación aplicada.

En los tests previos se vió que el coche era rápido aunque no muy fiable. El motor Mercedes era el más potente de la F1 ese año pero esos problemas de fiabilidad le costaron tanto a Raikkönen como a la marca el campeonato que cayó en manos de Fernando Alonso y Renault.

Su desarrollo continuo, al que ayudó notablemente la labor de Pedro de la Rosa como piloto de



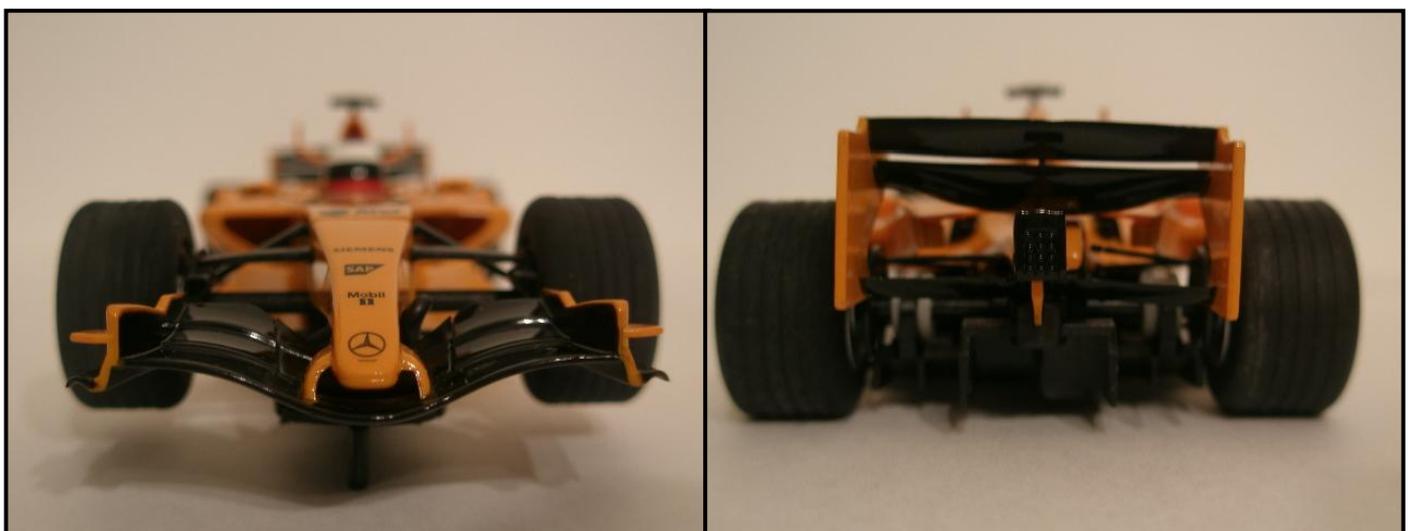
MCLAREN MP4 20

pruebas le ayudaron a mejorar su fiabilidad y a media temporada se convirtió en el coche más rápido de la F1 demostrado por la cantidad de poles y vueltas rápidas que marcaron tanto Raikkönen como Montoya.

Aquí os traemos como siempre de la mano de Aloy Shop la versión test car de este coche, del fabricante Superslot



Como podéis ver el coche está decorado con unos colores completamente acordes al original y que además lo realzan mucho sobre el color negro de las pistas de nuestros clubs o circuitos caseros



Debemos agradecer al fabricante inglés que haya mantenido casi con total exactitud las cotas del modelo original ya que eso ofrece al coche un aspecto mucho más realista.



En contra de la maqueta, principalmente destaca el excesivo brillo de la carrocería lo que puede conferirle un cierto aspecto "plasticoso", por el contrario, los pros son que las reproducciones de alerones, entradas de aire, difusores... es muy completa y muy fiel al modelo original. Como siempre agradecemos a Aloy Shop la cesión del modelo.



Primer aniversario de Autoshowslot



El 27 de noviembre del 2011 se incorporó a la web AUTOSHOWSLOT un nuevo blog dedicado al slot de todo el mundo, con especial acento en la información sobre nuevas competencias, lanzamiento de modelos, torneos, entrevistas y curiosidades de los miniautos.

Al poco tiempo, y ya en el 2012, fuimos incorporando a las notas diarias varias, nuevas secciones que resultaron de interés para la gente del slot .



En “Conociendo nuevos clubes” fuimos presentando en la medida de nuestras posibilidades de espacio y tiempo, los clubes de los más diversos lugares del mundo con sus pistas, logos y fotografías. Otra de las secciones preferidas según, nuestras propias encuestas, son “La agenda de AUTOSHOWSLOT” y el espacio dedicado a las presentaciones de nuevos modelos, de nuevos accesorios y pistas en las que el aficionado o el profesional se encuentra casi todos los días con lo más nuevo del slot.

No podemos dejar de lado que las imágenes de las bellas promotoras que acompañan algunas de las notas dejan buenos comentarios y jugosas reflexiones del target masculino amante de los minibolidos y del mundo fierrero en general.



Participamos de la selección de los mejores blog de slot del mundo donde arrimamos, con mucha bronca, en un 3er lugar. En otro orden de cosas hemos sido beneficiados con la publicidad de importantes empresas que han comprendido nuestra llegada a los lectores.

Con casi 60.000 (si, sesenta mil) visitas a nuestro blog en los últimos 12 meses, con una media mensual de más de 5000 lectores de todo el planisferio nos convertimos en una publicación digital de reconocido valor para los amantes del slot.



Primero llegamos a Argentina y España, posteriormente se incorporaron lectores de Canadá, USA, Méjico, Venezuela, Colombia que nos remitían los comentarios de sus actividades en torneos y carreras las que nos permitían captar un creciente número de lectores de esas latitudes. La incorporación de material de investigación propia y la reproducción de envíos de

colegas, clubes y medios de prensa especializados nos permitió ampliar el abanico de potenciales lectores y nos empezamos a sorprender cuando clubes de Brasil, Francia, Inglaterra, Japón, Portugal, Grecia, Alemania, Holanda, Italia difundían sus competencias y las crónicas, fotos y resultados en las páginas diarias de AUTOSHOWSLOT.

Otra de las cuestiones que siempre tuvimos en cuenta y alentó a muchos fanáticos a acercarse a nuestras páginas es que día tras día, publicamos no menos de 15 artículos actualizados llegando, en reiteradas ocasiones a publicar 25 comentarios de diferentes lugares del mundo lo que ocasionaba, en la misma semana, un aumento de lectores.

6 UREN VAN DIEPENBEEK

zaterdag 27 april 2013
1/24 slotracing

Speedlines
Slot Racing Club

Slot PRO
1/18 ORGANISATION

Championnat Endurance GT
C.E.C.T. 2013

29-30-31 Mars : Tourves (manche en Oxygen)
14-16 Juin: Pierrevert
1-2-3 Novembre: Cognin
6-7-8 Decembre: Six Fours
et St Etienne (date à définir)

Inscriptions et renseignements:
www.assoslotalpin.canalblog.com
asaslot1@yahoo.fr
pl.cockpilot@wanadoo.fr

Campeonato GT 2012/2 Junior



Clasificación	Pilotos	22-sep	Puntos	27-oct	Puntos	24-nov	Puntos	22-dic	Puntos	GENERAL
1º	Rodrigo López	4º	12	4º	12	1º	25	1º	25	74
2º	Javier Pozuelo	2º	18	2º	18	4º	12	3º	15	63
3º	Iván Ramírez	1º	25	1º	25	7º	7			57
4º	Alejandro Molina	6º	8	3º	15	3º	15	2º	18	56
5º	Alejandro León	5º	10	5º	10	2º	18	4º	12	50
6º	Adrián González	3º	15			6º	8	5º	10	33
7º	Israel Núñez	8º	6	7º	7			7º	7	20
8º	Alberto Alvarez			6º	8	5º	10			18
9º	Hugo Ramírez	7º	7			8º	6			13
10º	Daniel Moreno					9º	5	6º	8	13
11º	Carlos Prado			8º	6					6
12º	Sergio Prado			9º	5					5
13º										



**VI ASPETTIAMO
VENERDI' 11 GENNAIO 2013
PER LA 1ª GARA DEL CAMPIONATO GT INLINE**

Afortunadamente seguimos trabajando con la ilusión del primer día, convencidos de que no perseguimos fines económicos, simplemente amamos este deporte y también al periodismo por lo que la vida aunando ese gustos, nos ha dado esta posibilidad de despuntar el vicio de escribir por partida doble.

El 28 de Noviembre iniciamos una nueva etapa en AUTOSHOWSLOT con las mismas ganas de siempre y el compromiso de ser útiles a quienes, como nosotros, amamos el slot.

Prof. Ricardo Hugo Vega

Editor responsable de AUTOSHOWSLOT

El blog más actualizado del slot mundial.

AUTOSHOWSLOT



Desde Argentina y para el mundo, el blog más actualizado del slot mundial.
<http://www.autoshowslot.blogspot.com>



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

XI EDICIÓN RESISBARNA 2013

CALENDARI:
25 GENER - GAS CLAVAT
15 FEBRER - SLOTMANIA
01 MARÇ - PALAU
19 ABRIL - EL SOT

07 JUNY - BSR
13 SETEMBRE - E. CRONO
18 OCTUBRE - HOT SLOT

RCT VALLES

100 Minutos
(2ª edición)
11-12 Enero 2013

NINCO

PS

Service direct argentia S.O.U.

TOT CALENT

FERRARI D50 CARRERA

Carrera[®]

Carrera lanza una edición limitada a 999 unidades del modelo “fantasma” de Ferrari



Barcelona, 21 de diciembre, 2012

Carrera presenta una edición limitada del Ferrari D50 Prove Reims '56, un vehículo que Ferrari sólo utilizó para un gran premio en 1956

Carrera, la empresa líder mundial de slot, quiere rendir homenaje a uno de los monoplazas que hizo historia en Ferrari, el Ferrari D50 Carenata, que sólo compitió en el Gran Premio de Reims de 1956 pero que fue decisivo para que la escudería ganara el campeonato.

Así, Carrera ha lanzado una edición limitada y numerada de este modelo, para el que sólo se han fabricado 999 unidades. Esta reproducción a escala



1:32 se ha realizado con un molde que sólo se usará para esta edición limitada. Además, se ofrece con un mando personalizado con la marca Ferrari y con una presentación en una caja especial en forma de tapón de depósito.

Ferrari D50

Limited Edition
Prove Reims 1956

Den von Lancia übernommenen D50 setzte Ferrari in der Grand-Prix-Saison 1956 ein. Eine verkleidete Variante für das Hochgeschwindigkeitsrennen auf dem Kurs von Reims sollte für ähnliche Überlegenheit sorgen wie zuvor bei den Mercedes-Benz W196. Allerdings war das Fahrzeug zu seitenwindempfindlich und brachte keinen Vorteil gegenüber den herkömmlichen restlichen D50 der Scuderia. Zum Rennen baute man das Modell wieder auf „Normalzustand“ zurück, damit ist der „D50 Carenata“ sozusagen ein Phantom der Formel-1-Geschichte.

Ferrari campaigned Lancia's D50 in 1956's GP-season. A streamlined version for the high-speed-circuit of Reims in France was intended to give the team an advantage as it did in case of Mercedes-Benz before. However, the vehicle was too sensitive to side winds and brought no benefits compared to the remaining conventional D50s of the Scuderia. For the race the car was converted back to "normal state". The „D50 Carenata“ so to speak is a phantom of Formula 1 history.

Ferrari D50

Limited Edition
Prove Reims 1956

Technische Daten/
Technical data:

V8 Frontmotor / V8
front-engine
Hubraum / Capacity:
2490 ccm / 151.9 CI
PS / hp: 290
Gewicht / Weight:
640kg



Carrera
DIGITAL T32

Carrera
EVOLUTION

Limited Edition

Modell Nr.:

0263



Este es un ejemplo del compromiso de Carrera con Ferrari, con quien tiene un acuerdo para la licencia mundial en exclusiva en la categoría de slot. Carrera apuesta así por reproducciones cuidadas y con todo lujo de detalles, que llevan el mundo del motor a los hogares con la máxima calidad y con productos innovadores y sorprendentes.

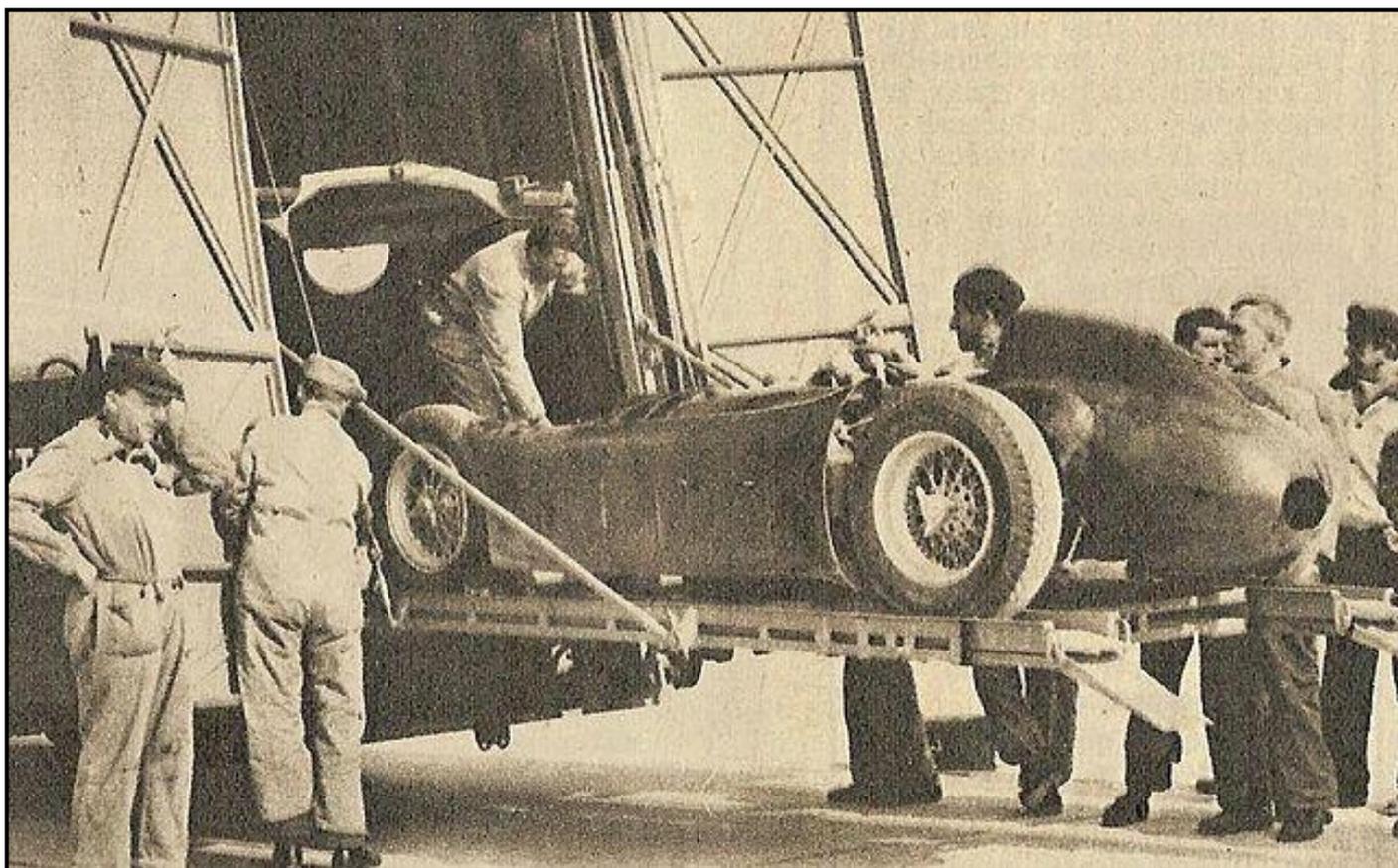
El D50 se conserva en el Museo del Automóvil de Torino . Itàlia

<http://www.museoauto.it/website/collezione-gallery>



FERRARI D50 CARRERA

En 1956 Ferrari lideró la temporada de Fórmula 1 con el Lancia D50, pilotado por el mítico Juan Manuel Fangio, que ganó tres de los ocho grandes premios y el campeonato, y por Peter Collins, que ganó otros dos.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

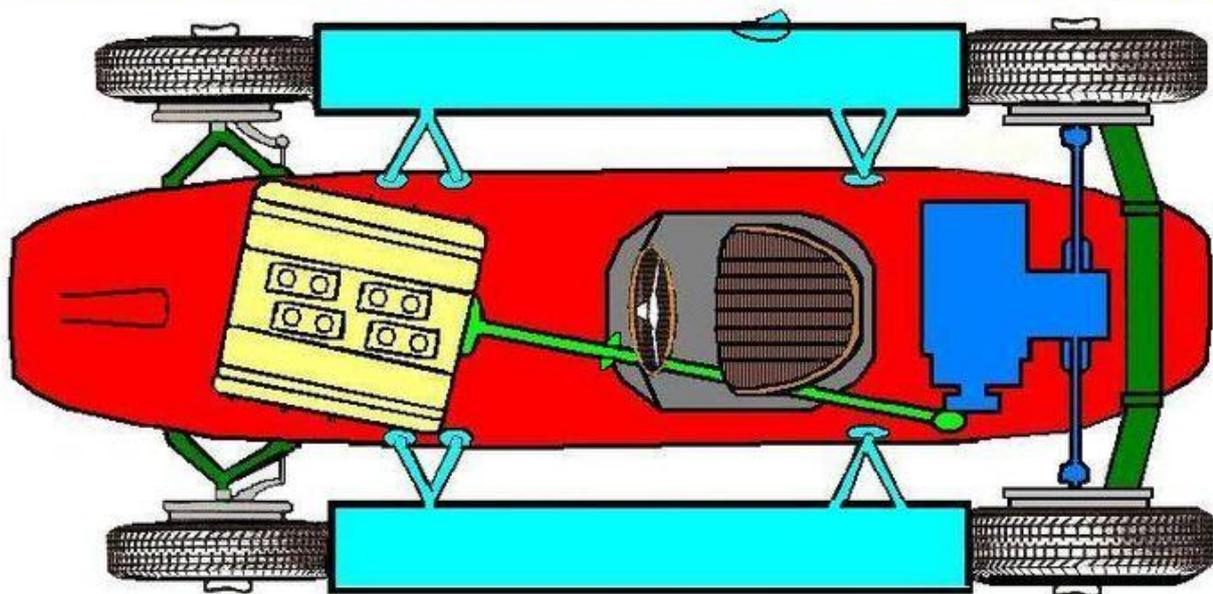


Para el gran premio de Reims, que acabaría ganando Collins, Ferrari presentó una versión especialmente aerodinámica, dado que el diseño de este circuito favorecía la alta velocidad punta. Este diseño le dio una ventaja similar a la que había demostrado el Mercedes Benz W196, la mítica flecha plateada con la que Fangio ya había ganado los mundiales de 1954 y 1955.

Sin embargo, el Lancia demostró ser demasiado sensible a los vientos laterales y no ofrecía una ventaja respecto al D50 convencional de la escudería italiana, por lo que el coche volvió a su diseño habitual para el resto de la temporada. Por este motivo, el D50 Carenata se considera un "fantasma" en la historia de la Fórmula 1.

Lancia D 50

Schema disposizione parti meccaniche



- | | |
|--|---|
|  Motore |  Gruppo frizione-cambio-differenziale (e semiassi) |
|  Albero di trasmissione |  Elementi delle sospensioni |
|  Serbatoi carburante laterali |  Abitacolo |

Los aficionados pueden disfrutar de éste modelo Ferrari D50 en los circuitos Carrera Evolution.

Se puede encontrar más información sobre los productos Carrera en:

www.carrera-toys.com/es

Os dejamos con algunas fotos del modelo

FERRARI D50 CARRERA



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Esas grandes bestias con ruedas....

Rally, Gt, Formula 1, copas mono marca como la copa Renault o las carreras de montaña, entre otras, son competiciones con un carácter eminentemente europeizado. Lejos parecen quedarnos la Formula Indy, Trans-Am, las carreras de dragsters o las copas de la Nascar. Y al revés pasa exactamente igual; nada tiene que ver el fervor que levanta en los EEUU ver un Ford o un Chev en Indianápolis con ver nuestros idolatrados F1 corriendo por tierras americanas.



Cale Yarborough's '67 F. Fairlane. CARTERO35 (SLOT)

Realmente no sé bien cierto el porqué cuando una categoría cuaja en un lado del Atlántico no lo hace igual en el otro. Quizás cuestiones históricas o de costumbres, lo cierto es que aunque gracias a la TV e internet cada día las cosas están un poco más cerca, se siguen manteniendo firmes, digamos, las raíces automovilísticas de cada lado. Mejor así podemos disfrutar de cada una de las competiciones en su estado propio sin adulterar.

De todas las competiciones automovilísticas Americanas sin duda la que más adeptos arrastra es la copa NASCAR. NASCAR hace referencia a las siglas en inglés de National Association for Stock Car Auto Racing ("*Asociación Nacional de Carreras de Automóviles de Serie*") y, actualmente, representa la categoría automovilística más comercial de Estados Unidos y la competición de *stock cars* ("automóviles de fábrica") más importante del mundo. Esta competición está integrada dentro del Automobile Competition Committee for the United States.



Fotos de preproducción del Camaro de Pioneer 1/32

Las marcas que en la actualidad compiten son: Ford con el Ford Fusion en la Copa NASCAR, y con el Ford Mustang en la Nationwide Series; Chevrolet con el Chevrolet Impala en la Copa Sprint y en la Nationwide Series; Toyota con el Toyota Camry en ambas y Dodge con su, también tradicional, Dodge Charger en la Copa Sprint, y con el Dodge Challenger en la Nationwide Series. Cabe destacar que Pontiac también solía participar en la competición, sin embargo, ésta abandonó tras registrar resultados poco favorecedores.

La particularidad de estas competiciones se basa, principalmente, en que se suelen correr en circuitos ovales y son siempre automóviles de serie, es decir, automóviles cuyo diseño básico es el de un automóvil salido de fábrica. Actualmente, los automóviles son fabricados por especialistas basándose en los perfiles y especificaciones detalladas

por NASCAR y los motores están provistos por los grandes fabricantes asegurando un nivel de competencia parejo para todos los participantes.

Antes de conocer algunas de las bestias de estas competiciones conviene echar la vista atrás va conocer cuáles han sido los orígenes de esta espectacular competición.

Quizás el más romántico de los orígenes sea el que cuenta que durante la época de las prohibiciones y altos impuestos, los traficantes utilizaban a expertos conductores que modificaban automóviles comunes para soportar gran peso en sus maleteros. Estos conductores tuvieron que desarrollar destreza en la conducción para evadir a la policía, sobre todo cuando sus automóviles iban totalmente cargados. Los conductores y mecánicos de estos automóviles comenzaron a reunirse en circuitos y así mostraban su destreza compitiendo contra otros pilotos. Pronto estas competiciones atrajeron la atención de más gente y la popularidad subió.



FORD FAIR LANE de REVELL 1/32 (SLOT)

Sea como fuere lo cierto es que corría el año 1947, cuando EE. UU. se recuperaba de los efectos de la Segunda Guerra Mundial y la normalidad regresaba al país, las carreras de automóviles de serie empezaron a resurgir como eventos que llamaban poderosamente la atención del público.

La popularidad logró que con el correr de los años se llevaran a cabo competiciones de este tipo a lo largo y ancho de los EE. UU., para entonces, cada organizador o pista (llamados también promotores) llevaba la competición lo más justo posible acorde a su propia reglamentación. Los eventos entre sí eran aislados y los pilotos de una región rara vez corrían en otra bajo un reglamento similar.



Plymouth de 1967, dorsal #99#, de Revell/Monogram 1/32 SLOT



Chevrolet Monte Carlo #3 Dale Earnhardt de Scalextric

La pauta histórica para este deporte la tomó Bill France Sr., promotor de la carrera de Daytona International Speedway (el primer óvalo asfaltado) y Super Speedway en EE. UU. al unir a los involucrados principales en la primera asociación de automóviles stock. Nació así la Nascar en diciembre de 1947. Dos meses después, el 15 de febrero de 1948 se disputó la primera carrera en la historia de Nascar, esta fue celebrada en Daytona y fue ganada por Red Byron en un Ford modificado. Sin embargo no siempre estas

competiciones han gozado de buena salud ya que durante los periodos de guerras o cracs económicos hubo grandes problemas por la falta de gasolina disponible en EE. UU. y como es normal estas competiciones se resentían.

Pero siempre después de una tormenta llega la calma y lo cierto es que durante más de 6 lustros se ha podido escuchar los rugidos en las parrillas de circuitos tan míticos como Daytona o Indianápolis.

COCHES 1/1

<http://carloscastella.wordpress.com/2011/02/07/10-nascar-los-coches>

Los coches de la Nascar han evolucionado mucho a lo largo de los cincuenta años de vida del campeonato. De coches preparados para huir de la policía a coches de serie transformados y que poco a poco fueron evolucionando, tanto en prestaciones como en seguridad hasta los actuales COT, coches puramente de carreras.



Antes la máxima era que habían de ser coches derivados de serie, preparados por los equipos a partir de un coche que se podía comprar en la tienda de la esquina. Por esto al principio, los propietarios y los organizadores acostumbraban a ser vendedores de coches, y aún hoy lo siguen siendo en algunos casos. Rick Hendrick tiene una de las mayores redes de venta de Estados Unidos, y Roger Penske posee una de las flotas de camiones más grandes del planeta.

Centrándonos en los coches modernos, parten de un chasis y una carrocería igual para todos, pero con muchas variables, ya que es posible construir chasis diferentes para adaptarlos a las diversas tipologías de circuito: no es lo mismo correr en un superspeedway de dos millas a hacerlo en una pista de 800 metros. En el primero la aerodinámica tiene importancia y prácticamente no se frena, y en el segundo es mejor un coche corto y ágil.

En 2008 entró en vigor de forma definitiva un nuevo coche, denominado COT (Car of Tomorrow) más pequeño, más liviano y menos aerodinámico. Su entrada en liza significó también un ahorro a los equipos, ya que es más versátil, y por tanto no hace falta fabricar tantas unidades distintas según el circuito.



**Vista frontal: faros y parrilla son simples adhesivos
(Foto, NASCAR)**

Las carrocerías son también iguales para todos, y las marcas distinguen sus coches gracias a los frontales (parrilla, faros y logos) que son... ¡un simple adhesivo! Debajo del capó motor sin embargo, es donde están las grandes diferencias entre unas y otras marcas.

Actualmente los coches de la Nascar utilizan chasis tubulares, mucho más económicos que los de carbono, con motor delantero de 2 válvulas por cilindro, árbol

de levas en cabeza y carburadores. La inyección directa no está permitida, aunque esto podría cambiar pronto, ya que los carburadores son un anacronismo. Los motores son atmosféricos, de 8 cilindros en V de 5900 c.c., capaces de entregar una potencia de 775-800 CV.

Utilizan una caja de cambios de cuatro velocidades más marcha atrás, con cambio manual, y la piñonería limitada, para mantener una cierta igualdad en las prestaciones. La dirección es asistida y los frenos son de disco, pero de acero. Como se puede ver, nada de veleidades: ni cambios semi automáticos, ni frenos de carbono, ni volantes futuristas, ya que éstos siguen siendo grandes, redondos y con radios.



**Todos los relojes e interruptores están
en el tablier (Foto, Carlos Castellá)**

Los depósitos de gasolina, situados en la parte trasera, tienen una capacidad de 22 galones (83-84 litros). La medida tipo es de 5,1 metros de largo, 1,88 de ancho y 1,3 de alto. Pesan 1500 kg incluido piloto y líquidos. La gasolina es única para todos (Sunoco) y también los neumáticos (Goodyear) iguales delante y detrás.

Una de las características de estos coches es que aunque son muy iguales entre sí, permiten una grandísima variedad de reglajes, y sobre todo, son en muchas ocasiones asimétricos: al girar siempre hacia el mismo lado, es lógico que las suspensiones, la aerodinámica, los reglajes de amortiguación etc. sean distintos a un lado que al otro.

Y se llega a extremos tales como que un lado tenga la caída de las ruedas positivas y la otra negativas. E incluso en muchas ocasiones, cuando se les ve en línea recta, se puede apreciar como la carrocería está ladeada. En algunos circuitos, el volante está en posición recta (es decir, con las manos a las diez y diez) en las curvas, para facilitar el trabajo del piloto.

Las verificaciones son exhaustivas, y en caso de duda el coche es enviado a la Nascar Reseach and Development Centre, en Concord, North Carolina, cuartel general técnico donde todos los chasis son enviados a verificar tras ser construidos. Allí se les da el visto bueno tras hacerles más de 200 mediciones y se les colocan diez precintos de certificación para asegurarse de que no habrá manipulaciones posteriores.



Verificaciones estrictas en el mismo circuito, con grandes plantillas para agilizar las mediciones (Foto, NASCAR)

A pesar de ello, las trampas (perdón, “astucias reglamentarias” para que nadie se ofenda) están a la orden del día, y las sanciones a los Crews Chiefs pillados también. Normalmente son multas y unos cuantos meses alejados de las carreras, que obligan a los equipos a buscar sustitutos mientras los castigados se quedan en el cuartel general haciendo otras funciones. En casos extremos pueden ser sancionados de por vida.

COCHES 1/32

Nuestro Hobby no ha sido ajeno a estas competiciones y casi desde sus inicios se han reproducido muchas de estas bestias que en algunos casos han superado con creces los 5900 c.c. capaces de entregar una potencia de 775-800 CV.

En Slot también destacan estos coches siendo su principal distintivo sus medidas (como en los reales) ya que normalmente son coches largos; sus decoraciones y su aspecto agresivo y cierto estilo “American Road Movie” .

Revell, Carrera, Pionner , Scalextric, Superslot, MRRC entre otros ofrecen en sus catálogos varios modelos NASCAR.

Aquí tenéis algunos ejemplos como estas máquinas de Superslot. **(Fotos Diber, catálogo superslot 2008)**



Ford Fusion #99 CoT. Carl Edwards.



Dodge Charger #9. Kasey Kahne.

ESPECIAL COCHES AMERICANOS

Chevrolet Impala
#88 CoT. Dale
Earnhardt Jr.



Chevrolet
Impala #29 CoT.
Kevin Harvick.



Ford Fusion #17 CoT. Matt Kenseth



Chevrolet Impala #31 CoT. Jeff Burton



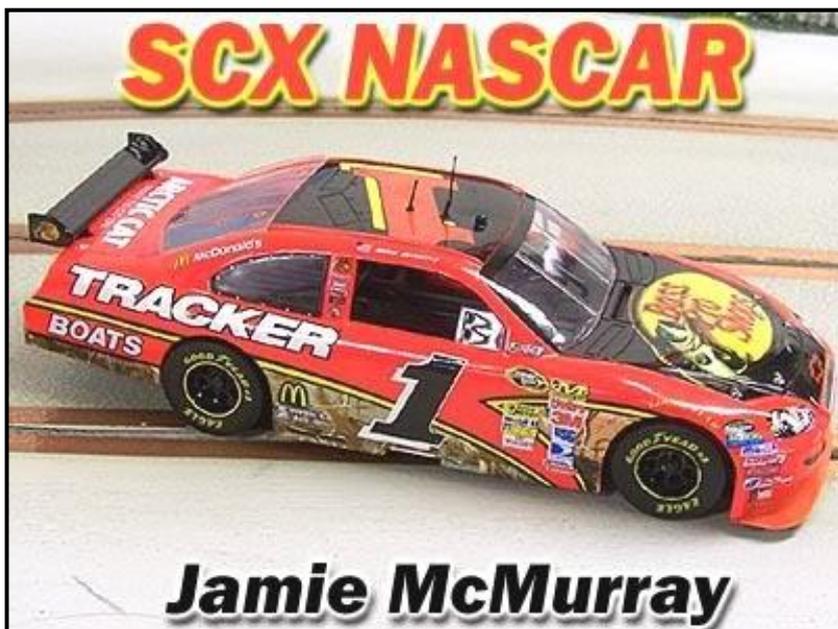
Chevrolet Montecarlo #3.
Dale Earnhardt.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Pero el plantel de coches Scalextric especiales de NASCAR continúa con algunas unidades dignas de mención.



Jamie McMurray

Chevrolet Impala SCX "Bass Pro".

Pero a veces no siempre tenemos a mano la decoración deseada, entonces para estos menesteres hay que echar mano del buen hacer de algún compañero como nos muestra Jorge Luís de manos de cartero35

" En esta ocasión, se partió del modelo Ford Fairlane de 1967 que fabrica Revell/Monogram, uno de los más notables de esta marca - que ya es decir mucho- y probablemente el que más me gusta, por su inconfundiblemente americana línea y por ser de dimensiones un poco más

contenidas que sus hermanos full-size, los Galaxie. Hallé en Ebay USA en oferta uno con la decoración de Dick Hutcherson ...



Con las calcas adquiridas a [slotcars4u](#), mostradas como novedad en su página y diseñadas ex-profeso para esta carrocería, la idea era conseguir el bólido que pilotó el gran Cale Yarborough en la temporada 1967 de la NASCAR, a saber, este bicho:



ESPECIAL COCHES AMERICANOS

Aunque desconocido o muy poco conocido a este lado del océano atlántico, Mr. Yarborough ha sido uno de los grandes mitos del automovilismo americano, al nivel de nombres míticos como David Pearson, A.J. Foyt, o el mismísimo Richard Petty, con quienes se codeó en los años '60 y '70 en vivas y duras batallas. En su larga carrera automovilística en la NASCAR Sprint Cup, que empezó en 1957 a la temprana edad de 18 años, disputó un total de ¡¡560 pruebas!! a lo largo de 31 años, obteniendo 83 victorias, y tres campeonatos en los años 1976, 1977 y 1978, además de 3 subcampeonatos, en 1973, 1974 y 1980, siendo el primer piloto de la historia de la NASCAR que ganaba tres campeonatos consecutivos.



Una peculiaridad de esta decoración es el color rojo metalizado de techo, nada fácil de conseguir, y que en alguna reproducción de diecast que he visto en internet se acercaba erróneamente a un granate. Aunque la calidad de las fotos hechas por mí deja mucho que desear, entre otras cosas por haber sido hechas con luz artificial, que puede alterar un poco los colores, creo de que dejan testimonio suficiente del gran trabajo realizado por las mágicas manos de José, y cuyo resultado final es éste:





Sea como fuere, de marca comercial o “hecho a mano” lo cierto es que una parrilla NASCAR luce muy bien en cualquier circuito de Slot.

PRESENTACIÓN CARLOS CASTELLÁ

Para este número contamos con un nuevo colaborador Carlos Castellá, comentarista de automovilismo deportivo.



“Empecé de joven en el karting, modalidad que me permitió iniciarme en las carreras y en el periodismo, y que me llevó hasta la Fórmula 1, donde fui locutor de televisión durante siete temporadas. También he trabajado en otros campeonatos como la NASCAR, el WTCC, el DTM, las World Series, la Indy Car y tantas otras experiencias acumuladas a lo largo de los años, tanto periodísticas como reglamentarias e incluso jurídicas.”

Desde la editorial queremos darle la bienvenida a Carlos y deseamos disfrutar de sus conocimientos en coches 1/1 para entender y conocer un poco más de nuestro hobby. Muchas gracias Carlos.

Os animamos también a que visitéis su blog, que de bien seguro contiene información interesante para vosotros. Lo podéis encontrar en:

<http://carloscastella.wordpress.com/>

El Slot, una muestra de cómo los chicos ven a sus mayores

Nuestros hijos, los chicos en general no imitan en distintas oportunidades de la vida de aprendizaje, lo que decimos pero casi siempre hacen lo que hacemos.

Por ello el slot y nuestro comportamiento como adultos, ante la mirada de niños o adolescentes debe ser educativa. Muchas veces los que competimos, los pilotos, los periodistas, los preparadores, los auxiliares de pista, los que participamos de alguna manera de la vida en los clubes de slot, hemos observado - no sin asombro - que en el calor de las competencias muchos "deportistas" pierden el control de sus actos, se escuchan gritos e insultos al aire o hacia determinadas personas, quejas de subido tono y en los peores casos algún que otro trasnochado estrella su auto en el suelo tras una problema o una mala maniobra o increpa directamente a rivales y poncoches o auxiliares. Una pena, sin duda.





Para corregir estos errores se encuentran siempre vigentes los reglamentos deportivos y las autoridades han sido designadas en cada carrera para hacerlos cumplir.

Pero también hay buenas noticias sobre este mismo tema y entonces esta este periodista se reserva el derecho de felicitar a quienes, desde la dirigencia de la mayoría de los clubes, tratan de tener buena letra haciendo regir por sobre todas las diferencias el espíritu deportivo.

La recorrida diaria para la obtención de las numerosas informaciones para la correcta actualización en nuestro trabajo para ésta y otras publicaciones, nos lleva a conocer distintos escenarios y distintas formas de pensar.

Tam@slot - ubicada en la localidad de Tamarite de Litera - es una de esas entidades que practican el don de la buena gente y por ello nuestro reconocimiento y felicitación. ¿Qué

han hecho? Han diseñado un decálogo de intenciones que es dado a conocer a todo el que llega al club para anoticiarle de ante mano cómo debe un bien nacido comportarse con amigos, compañeros y rivales en la pista.

Esto leímos al llegar al lugar y lo compartimos ...

- 1. " El club es un lugar de encuentro para disfrutar y compartir.**
- 2. El club, a través de sus actividades ha de intentar satisfacer las necesidades de la mayoría de sus socios.**
- 3. Las competiciones son la excusa para relacionarse y aprender de los demás. No pierdas la oportunidad.**
- 4. Los socios tienen preferencia a los reglamentos. Un socio siempre será mejor que un reglamento.**
- 5. El mejor reglamento es aceptar tus propias limitaciones y saber convivir con ellas.**
- 6. No te compares con el vecino, para empezar ya no vais vestidos igual, piensa en tus progresos. Seguro que hoy lo haces mejor que ayer.**
- 7. Si tu único objetivo pasa por ganar y ganar, seguro que vas a disfrutar muy poco de este hobby y este no es tu club.**
- 8. Si tienes las ganas y la suerte de poder representar a Tam@slot en alguna competición,**

piensa que tus actos y tu comportamiento serán la imagen de nuestro club. Actúa según los principios de los siete puntos anteriores.

9. El club es un poco de todos, no es de unos pocos. Cuanto más participes, más lo sentirás como propio.

10. Si te identificas con los puntos anteriores..... enhorabuena seguro que vas a disfrutar.

Este decálogo no pretende ser una

declaración de intenciones, ni una utopía, ni un cuento de hadas. Simplemente pretende recoger, aquellos objetivos, principios e ideales, que un día nos llevaron a unos pocos a embarcarnos en este proyecto. Proyecto que hasta la fecha de hoy nos ha permitido: Conocer a personas encantadoras con las que se ha establecido una bonita amistad.

Disfrutar de nuevas experiencias sanas y emocionantes.

Y que nuestro pueblo sea un poquito más conocido.

¡Ante todo, disfruta y se feliz!

Felicitaciones.

Copiemos la idea ya que es hora de ponernos a trabajar por el slot para qué la gente joven y los niños que día a día se acercan – no tanto como quisiéramos – al deporte de los miniferros, se encuentre practicando un hobby o una actividad deportiva en franca camaradería y amistad respetando a los demás como nos gusta que nos respeten a cada uno de nosotros.

Esa por lo menos es mi idea, la de educar con el ejemplo.

AUTOSHOWSLOT COMUNICA : No te pierdas la actualización diaria de la mejor información del slot mundial. Todas las competencias, las apasionantes fotos, los mejores afiches, la mejor publicidad, las hermosas modelos top, los nuevos autos, las presentaciones de nuevos proyectos y mucho más. Entrà ya mismo a

<http://www.autoshowslot.blogspot.com/>



AUTOSHOWSLOT



Desde Argentina y para el mundo, el blog más actualizado del slot mundial.
<http://www.autoshowslot.blogspot.com>

En el número anterior os pedíamos que compartierais con nosotros vuestros regalos sloteros de Navidad. Aquí os presentamos sólo los regalos que ha tenido la redacción así como las de un nuevo colaborador.

Como quien parte y reparte se lleva la mejor parte, en primer lugar os dejo con mi regalo, un fantástico AC Cobra de Ninco referencia 50204. Puede que el coche no destaque por sus colores o su espectacularidad, pero personalmente le defiendo alegando que las líneas del cobra han sido y son para mi, una de las mejores estéticamente hablando, además como coleccionista de la marca



catalana, también añadido en su defensa que posiblemente se trata de uno de los coches más difíciles de conseguir de Ninco, dado que se hizo una edición muy limitada de tan sólo 250 unidades y la gran mayoría de ellos hoy en día están en manos de grandes coleccionistas que lo guardan como si fuera oro en paño; ¡ahora ya puedo sentirme como uno de ellos!

Seguiremos con los regalos de la Juan Antonio Fernández, el otro pie de esta publicación. A él los reyes le han traído el coche de la película. Se trata del Spinner de Blade Runner, la referencia MS-FS 001 de la serie Más Slot Film Series



REGALOS DE NAVIDAD

Aunque ese coche no ha sido el único de mi compañero y los reyes han llegado con otro paquetito bajo el brazo. Esta vez es un Cooper Climax F-1 edición especial y conmemorativa de los 50 años de Scalextric. Edición por supuesto también limitada.



En el árbol de Navidad de la familia de Ricardo Vega dejaron dos coches, un SCX de la categoría Nascar y un Automundo de TC, precisamente el del Campeón de la temporada, el Ford de Nestor Girolami.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Justo después de la edición de este número el mes de diciembre, El pasado 16 se celebró en Madrid una nueva jornada - y va la segunda y con pinta de asentarse- del Outlet Slot. Y a igual que pasara con el último ForoSlot celebrado en Noviembre, se notaba cierta animación tanto por parte de los compradores (que a fin de cuentas son la parte fundamental) y de los vendedores y mesas para la ocasión.

Estuvo muy animado de público y se veían bolsas circular de algunas compras realizadas por el personal.





Incluso viendo donde expusieron algunos participantes me atrevería a decir que resultó escaso el espacio disponible (era una sala del TRIP CENTRO NORTE, al lado de la estación de Chamartín) para exponer de manera apropiada todo el material acercado a dicha Outlet, pues se acomodaron estantería y cajas fuera de la zona de venta, en las paredes de los pasillos.

Una jornada matutina, corta, de 5 horas de duración, pero en donde estaban repletas las mesas de productos a muy buenos precios.

En esta jornada express de slot de compra /venta, las resinas no se dejaban ver mucho ya que como bien se intuye por el nombre del evento lo que se busca son excelentes precios: que rocen el saldo para los compradores – hacer caja por parte de los expositores.

Vimos por ejemplo algunas resinas que nos llamaron la atención.

Uno era el Hispano Suiza J12 de Hobby Slot pero la poca vista versión en blanco.

El otro era un Slot Slassic. No era una referencia complicada, buscada y difícil, pero a fin de cuentas era un Slot Classic y eso a toda feria que se precie, le dota de un determinado caché.

Y por último destacaremos una batería de MMK's que se encontraban allí esperando un Papa Noël o a alguno de los tres Reyes Magos. (Foto en la siguiente página)



Allí se encontraba un hijo a estos eventos como es Diego, de Colecciolandia, quien llevaba una cantidad ingente de Ferraris de un estupendo lote que le había entrado recientemente.



Preciosidades como estas:



OUTLET SLOT 2



Las marcas de coches que allí se exponían eran todas las conocidas.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Entre ellas siempre hay algunos plásticos que destacan sobre otros: exquisiteces de slot



OUTLET SLOT 2

Aunque hubo un <<elemento>> que nos sorprendió entre tanto coche y era el “invento” a 2 euros que se vendía en una de las mesas.



Unas jeringuillas listas y preparadas para chutar a nuestras máquinas y dejarlas niqueladas. Se ofertaba también la posibilidad de coches que no fueran específicamente de slot y de maquetas.



El resto de la oferta respondía a lo que muchos visitantes a buen seguro iban buscando: precios asequibles y todo tipo de accesorios de slot a buenos precios.



Hasta otro Outlet y será el tercero.

¿A partir de cuando o consideraremos un clásico? Propongo que a partir de la quinta edición, si se consigue llegar, pensemos ya en que es un fijo en el panorama del Slot.

SORTEO 3ER ANIVERSARIO

Volvemos a dedicar una página entera al sorteo de este mes, y os podéis preguntar ¿Por qué? Pues porque ¡cumplimos 3 años! Y lo queremos celebrar como más nos gusta, compartiendo nuestra felicidad e ilusión con vosotros.

Es por esta razón que para conmemorar tal evento, vamos a sortear dos coches para dos personas diferentes. Os detallamos como conseguirlos...

Esta humilde publicación quiere estar viva, quiere seguir creciendo con vosotros y a vuestra medida, así que lo único que tenéis que hacer es **mandarnos propuestas de mejora, sugerencias, comentarios o cosas que cambiaríais, suprimiríais o añadiríais**. Lo podéis hacer a las direcciones habituales:

zenit.mkt@gmail.com o
revista_slot@hotmail.es

Entre todas las propuestas recibidas se ofrecerá a la más original y/o útil (a criterio de la redacción) la posibilidad de elegir uno de los dos coches que tenéis a vuestra derecha.

Entre todas las demás se hará un sorteo cuyo ganador se llevará el otro coche. Los modelos son el MG Metro de Senna y el McLaren MP4-20 que os hemos presentado en este número.

¡Ánimo y suerte!



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

