

# SLOT

Julio  
2013, nº



**GRANDES PILOTOS** **JEAN RAGNOTTI!**

**SLOT EN LA PLAYA**

**PEUGEOT 205 OSC**



**MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN**

Ha llegado el momento de tomarnos un merecido descanso veraniego aunque no nos iremos sin antes presentaros el nuevo número de julio, el 40, ni más ni menos.

En esta nueva publicación rendiremos homenaje a uno de los pilotos con un estilo de conducción más personal, el francés Jean Ragnotti, apodado el acróbata dada su pericia al volante sobretodo de los pequeños Renaults.

¿Os acordáis de vuestro primer slot? Tanto si fuisteis uno de aquellos afortunados que pudieron tener un circuito de slot, o de Scalextric de pequeños como si vuestro primer contacto con este mundillo fue con unos cuantos años más, seguro que otro de los artículos de esta edición os llevan de vuelta a esos primeros momentos con nuestro hobby.

También tenemos un artículo donde os explicaremos la feria Automobilia, celebrada hace un par de semanas en Madrid.

Por fin instauramos ya definitivamente la sección de prueba de novedades y que mejor modelo para inaugurar esta sección que el nuevo Peugeot 205 T16 del nuevo fabricante asturiano Original Slot Cars. Además, no sólo lo pondremos a prueba sino que lo compararemos con otro modelo ya consolidado, el modelo hermano del fabricante madrileño Spirit.

Finalmente tendremos slot playero. No os asustéis, no es una nueva modalidad. Es un breve reportaje del circuito que montó el Club Slot Sóller para las fiestas del patrón del Puerto de Sóller: San Pedro

Como siempre, recordaros que tenéis nuestros e-mails abiertos a cualquier sugerencia o consulta: [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) o [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es).

¡Buen slot para todos! y... nos vemos en septiembre

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en **facebook**

## COLABORAN

AUTOSHOWSLOT

**SLOT**  
MAGAZINE



**SCALEXTRIC**



*Pasión*  
SLOT



**Carrera**

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Colin Chapman	Pág. 3
- Grandes pilotos: Jean Ragnotti	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Mi primer Scalextric	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 18
- Automobilia 2013	Por: Jose Manuel Torres Marín	Pág. 24
- A prueba: Peugeot 205 T16 de OSC	Por: Josep Oliver	Pág. 32
- Slot en el Puerto de Sóller	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 37
- Sorteo	Por: Redacción	Pág. 40

## LA FRASE DEL MES



Más potencia te hace más rápido en las rectas, menos peso te hace más rápido en todo los sitios

**Colin Chapman**



## Jean Ragnotti

Para este mes volveremos al mundo de los rallyes y os presentaremos al piloto francés Jean Ragnotti. Nació el 29 de agosto de 1945 en Carpentras en Francia y durante su etapa en competición fue apodado Jeannot.

Actualmente se encuentra ya retirado pero ha cosechado muchos triunfos a lo largo de su vida.

Fue posiblemente, uno de los pilotos que más ayudaron a Renault a incrementar su éxito, especialmente en el campeonato mundial de Rally.



Su estilo de conducción muy espectacular le hizo convertirse en un piloto muy carismático y admirado tanto por aficionados como por compañeros de profesión. Pulsad sobre la foto superior para ver un video de sus hazañas. Además fue un piloto muy polivalente que no sólo compitió en rallyes sino que también lo hizo en F3, Le Mans y Turismos.

Desde muy pequeño ya demostró habilidades al volante y su primera victoria fue a la temprana edad de 15 años cuando ganó una carrera de tractores con el que usaba su padre para trabajar.

En competición debutó en 1967 con un Fiat 850 en el rally Istre con el que ganó en su categoría y quedó tercero en la general. Aunque de momento dependía de sí mismo para competir y su ajustado presupuesto no le dejó acudir a muchas carreras, cuando lo hacía impresionaba.





Ese mismo año sus resultados fueron los siguientes: Una 3ª posición general en el Rally Istre y 1º de su categoría con el Fiat 850, 6º en el Rally Vaucluse y 2º de su grupo con el Renault 8 Gordini y un abandono en el Rally Petrole con el Renault 8.

Dada su prometedora carrera, 1968 hizo una temporada completa con Renault 8.

Con el soporte de una escudería detrás, los buenos resultados no tardaron en llegar y se adueñó del Grupo 1 (coches de serie), ganando casi todas las pruebas en las que participó. Los resultados para 1968 fueron:

- 1º Grupo 1 - Rallye Istre (Renault 8 Gordini)
- 20º en la Copa R8 G en Bugatti (Renault 8 Gordini)
- 9º en la Copa R8 G en Pau (Renault 8 Gordini)
- 9º absoluto - 3º Grupo 1 Rallye Mistral (Renault 8 Gordini)
- 4º absoluto - 1º Grupo 1 Rallye Vaucluse (Renault 8 Gordini)
- 1º Grupo 1 - Subida a St. Beaume (Renault 8 Gordini)
- 4º absoluto - 1º Grupo 1 Subida Leminier (Renault 8 Gordini)
- 1º Grupo 1 - Subida Lodeve (Renault 8 Gordini)
- 1º Grupo 1 - Subida Beaujolais (Renault 8 Gordini)
- 1º Grupo 1 - Subida Condon (Renault 8 Gordini)

En 1969 empezó también la temporada con el R8 Gordini pero a mediados cambió y tras un fugaz paso por Lancia y NSU finalizó la temporada en Opel con un Kadett de 95cv de potencia y tan sólo 950kg de peso.



# GRANDES PILOTOS

Sus resultados para 1969 fueron:

- 30º Rallye Neige et Glace - 5º Grupo 1 (Renault 8 Gordini)
- 9º Rally Mistral - 3º Grupo 1 (Renault 8 Gordini)
- 1º Clase Subida Mont Ventoux (Lancia Fulvia HF)
- 5º Rally Vaucluse - 1º Grupo 1 (NSU)
- 19º Rallye Coup des Alpes - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 20º Tour de Corse - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 8º Rallye Cevennes - 2º Grupo 1 (Opel Kadett)



En el año 1970 Jean Ragnotti se erigió como el rey del Grupo 1. Dominaba a placer la categoría, e incluso se permitía incordiar a categorías superiores. Gracias a él, el Opel Kadett se convirtió en una referencia en los rallyes europeos. A punto estuvo de conseguir en Campeonato de Francia, cosa que finalmente no pudo ser por una salida en el Tour de Corse. Sus resultados fueron:

- 11º absoluto Rallye Montecarlo - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 7º absoluto Rallye Charbonnieres - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 4º absoluto Rallye Alpin - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 2º absoluto Rallye Forez - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 2º absoluto Rallye Tulipes - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 6º absoluto Rallye Lorraine - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- 6º absoluto Rallye Geneve - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)
- Abandono Ronde Cevenole (Opel Kadett)

1º Grupo 1 Trofeo Opel Nurburgring (Opel Commodore)  
Abandono (motor) Tour de France (Opel Commodore)  
Abandono Rally Portugal (Opel Kadett)  
5º absoluto Rallye Montblanc - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)  
7º Rally de España - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)  
Abandono Tour de Corse (Opel Kadett)  
5º Criterium des Cevennes - 1º Grupo 1 (Opel Kadett)  
Vencedor del Trofeo Opel Internacional  
Subcampeón de Francia de Rallyes  
4º Campeonato de Europa de Rallyes



En 1971 Ragnotti ya es piloto semioficial de Opel, y recibe diversas ayudas que le permiten poder cambiar de clase, pasando ahora el Kadett a Grupo 2. Esto le llevará a estar más arriba en la clasificación general, aunque también tendrá mas abandonos por rotura o salida de pista.

Ese año tiene la oportunidad de correr con el imponente Opel Commodore GSE de 240 CV de Greder Racing, y tambien el Opel Manta y el Ascona, aunque repetimos, sus resultados eran casi todos abandonos.



Pasamos a 1972, otra temporada intensa para Ragnotti. Se inicia con otra demostración en Montecarlo, ganando el Grupo 1 y llegando 9º absoluto y siguió con una temporada donde alternó multitud de modelos, consiguiendo a finales de la misma un 4º lugar en el Campeonato de Francia de Rallyes. Es además el año que se desliga de la marca Opel. Es interesante su participación en el Rally San Remo con un Lancia HF oficial de la marca, aunque tuvo que abandonarlo por un problema mecánico cuando iba tercero.

# GRANDES PILOTOS



En 1972 terminó la temporada conduciendo para Jide, con un 1600 en los Rallyes Cevenole, Cevennes y Var. En el primero, abandona por sobrecalentamiento cuando estaba peleando por el liderato con Darniche. En Cevennes, queda en 7ª posición después de perder 20 minutos en 7 pinchazos...En el Rally Var se sale en la primera especial, no pudiendo volver a la pista.



En la temporada de 1973 Ragnotti dio un cambio radical a su carrera deportiva durante este año. Al margen de la tradicional participación en el Rally de Montecarlo, por primera vez con un Renault, con el modelo R-12 Gordini, Jean participó en el Campeonato de Francia de Formula 3, consiguiendo hacia final de temporada incluso una victoria absoluta. Sus dotes de malabarista le valían para los rallyes y para los Formula de aquellos tiempos. No obstante demostró una depurada conducción técnica, que hizo que fuera llamado por diferentes equipos en la siguiente temporada.



1974 fue un año de transición y un año extraño para Ragnotti. No tuvo ofertas de ningún equipo para participar en los rallyes pero si para circuitos. Compitió en el Campeonato de Europa de Prototipos de 2 litros con un March-BMW 745 con el que finalizó en 4º lugar en el campeonato.

Otra temporada dedicada a los circuitos, aunque esta vez se pasó de los prototipos a los Formula Renault, consiguiendo el Subcampeonato de Europa tras Rene Arnoux, pero delante de Didier Pironi, Marc Sourd y Dany Snobeck, todos consagrados pilotos de circuito. También hizo alguna esporádicas actuaciones en rallyes, sobresaliendo Montecarlo con su primer Alpine A110 de fabrica. Fue el año de su primera participación en Le Mans con un chasis Tecma de invención casera. Y fue casualmente el año de su primera victoria absoluta en un rally, el de Caledonia, que ya había participado en los dos años anteriores. También fue subcampeón de Europa de la Fórmula Renault.



1976, el año del Alpine A310. Si bien la temporada arrancaba con la tradicional participación en el **Rally de Montecarlo** con un Alpine A110, y nuevamente con un abandono por un problema de carburación, el equipo oficial Renault construyó un calendario de participaciones internacionales donde Jean Ragnotti era su jefe de filas. De todos es conocido que la fiabilidad no era una de las mejores características del modelo, aunque Jean siempre estaba en las primeras posiciones, y a punto estuvo de ganar el Rally de Portugal y el Acropolis. El año terminaba con la también tradicional participación en el Rally Caledonia, donde de nuevo se conseguía la victoria.



El 1976 no fue un buen año para el palmarés de Jean. Solo tuvo una gran alegría con el 4º puesto del Tour de Corse. La falta de resultados y los problemas mecánicos de su vehículo hacía desilusionar al equipo Renault, ya por aquel entonces centrado en un proyecto Le Mans. Al finalizar el año y la falta de resultados del modelo hacía que fuera solamente Guy Frequelin el representante de Alpine en las pruebas internacionales de 1977. A Jean le propusieron el Campeonato de Europa de Rallycross. En el **Rally RAC**, debe abandonar al romper la transmisión. En el **Rally Bandama** Ragnotti debe abandonar por problemas de filtro de aire y admisión. No obstante se pudo resarcir al ganar de nuevo en el clásico rally de fin de año, el Rally Caledonia, también con un A310.



Tal y como prometió Renault, Jean Ragnotti tenía su programa de Rallycross con un Alpine A 310 V6, el cual ganó con autoridad. No contento con ello, también participó en el **Rally de Montecarlo**, y para ello alquiló un Volkswagen Golf de Grupo 1, con el que a pesar de perder 10 minutos en una ligera salida, y 20 minutos de penalización, dominó el Grupo 1 e incluso se permitió hacer el primero scratch en el último tramo del rally, claro está en un tramo en bajada...

También participó de nuevo en **Le Mans**, donde empieza a ser un especialista, ganando la categoría GTP con un Rondeau, marca que consiguió posteriormente grandes éxitos en esta carrera.

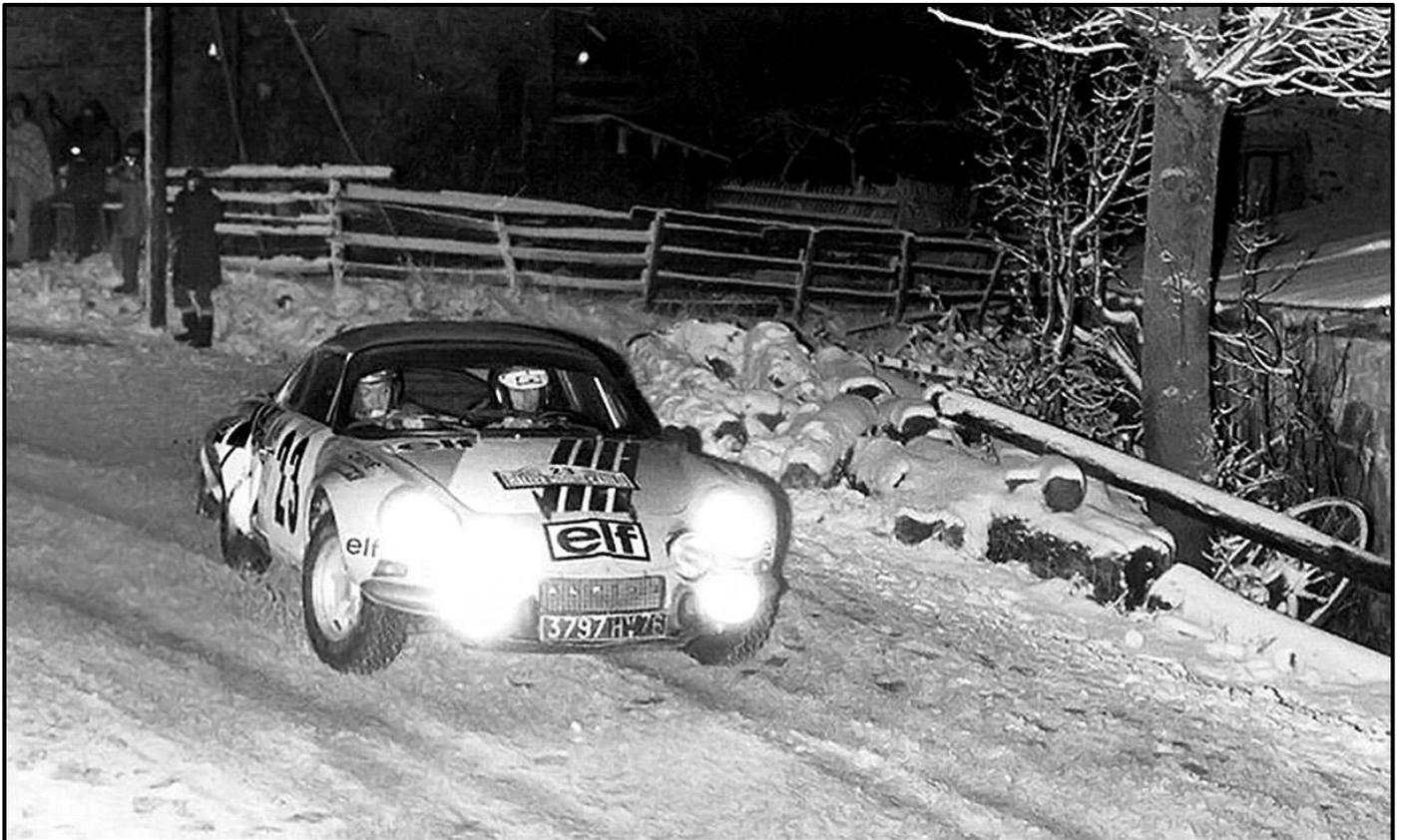
No obstante se consiguió el objetivo de la temporada por la parte de Renault, que no era otro que dominar absolutamente el campeonato francés de Rallycross con un espectacular Alpine A310 V6, de tracción trasera.

Es interesante conocer que este es el año del debut del Renault 5 Alpine de Grupo 2 en el Mundial de Rallyes. Su debut fue en el Rally de San Remo, y a sus mandos estaba Jean Ragnotti. El binomio Renault 5 Alpine-Ragnotti estará en los anales de la historia de los rallyes mundialistas como uno de los hitos más recordados por todo el mundo que tuvo la posibilidad de poder disfrutarlo en primera persona.

Ese año logró el campeonato de Francia de Rallycross.

1974 fue un año de transición y un año extraño para Ragnotti. No tuvo ofertas de ningún equipo para participar en los rallyes pero si para circuitos. Compitió en el Campeonato de Europa de Prototipos de 2 litros con un March-BMW 745 con el que finalizó en 4º lugar en el campeonato.

1975 fue otra temporada dedicada a los circuitos, aunque esta vez se pasó de los prototipos a los Formula Renault, consiguiendo el Subcampeonato de Europa tras Rene Arnoux, pero por delante de consagrados pilotos como Didier Pironi, Marc Sourd y Dany Snobeck. También hizo alguna esporádicas actuaciones en rallyes, sobresaliendo en Montecarlo con su primer Alpine A110 de fabrica. Fue el año de su primera participación en Le Mans con un chasis Tecma de invención casera. Y fue casualmente el año de su primera victoria absoluta en un rally, el de Caledonia, que ya había participado en los dos años anteriores.



1976 fue el año del Alpine A310. Estuvo toda la temporada compitiendo con el mismo coche, desde la primera carrera, el tradicional rally de Montecarlo, el cual tuvo que abandonar por un problema en el carburador hasta el Rally de Caledonia en el que venció.

Cabe destacar que la principal característica de este coche no era precisamente su fiabilidad así que el piloto francés hizo un excelente trabajo estando siempre en las primeras posiciones, aunque por desgracia tuvo que abandonar muchos rallies debido a problemas mecánicos. La falta de fiabilidad en el coche hizo que el equipo Renault se desilusionara y por ello cambió su centro de atención fijándose ahora en el nuevo reto que sería Le Mans.

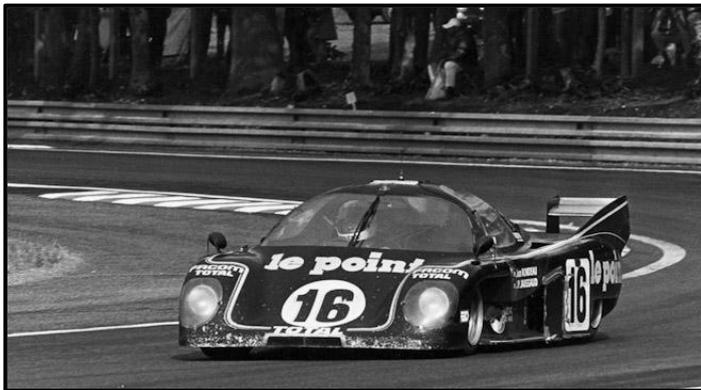
De este modo, dada la falta de fiabilidad del Alpine, Renault desvinculó a Ragnotti del coche y le propusieron competir en el campeonato de Europa de Rally Cross para la siguiente temporada de 1977

# GRANDES PILOTOS

En 1977, tal y como prometió Renault, Jean Ragnotti tenía su programa de Rallycross con un Alpine A 310 V6, el cual ganó con autoridad. No contento con ello, también participó en el Rally de Montecarlo, y para ello alquiló un Volkswagen Golf de Grupo 1, con el que a pesar de perder 10 minutos en una salida y sufrir 20 minutos de penalización, dominó el Grupo 1 e incluso se permitió hacer el scratch en el último tramo del rally, claro está en un tramo en bajada...



También participó de nuevo en Le Mans, donde empezaba a ser un especialista, ganando la categoría GTP con un Rondeau, marca que consiguió posteriormente grandes éxitos en esta carrera.



No obstante se consiguió el objetivo de la temporada por la parte de Renault, que no era otro que dominar absolutamente el campeonato francés de Rallycross con un espectacular Alpine A310 V6, de tracción trasera.

Es interesante conocer que este es el año del debut del Renault 5 Alpine de Grupo 2 en el Mundial de Rallyes. Su debut fue en el Rally de San Remo, y a sus mandos estaba Jean Ragnotti. El binomio Renault 5 Alpine-Ragnotti estará en los anales de la historia de los rallyes mundialistas como uno de los hitos más recordados por todo el mundo que tuvo la posibilidad de poder disfrutarlo en primera persona.

El coche pesaba apenas 800 kgs. y llevaba un motor de 135cv.





De toda su trayectoria, posiblemente 1978 es una de las más recordadas. Sus actuaciones no fueron muy numerosas con el Renault 5 Alpine que lo estrenó en el rally de San Remo, pero su actuación en los rallies de Montecarlo con un Golf y en Bandama con el R5 Alpine dejaron huella.

Su actuación en Le Mans también fue memorable acabando 4º con un Alpine Renault A442 y compartiendo pilotaje con Guy Frequelin y Jean Pierre Jabouille.



# GRANDES PILOTOS

En 1979 sólo compitieron 3 pruebas del mundial con el Renault: Montecarlo, Acrópolis y Tour de Corse. También participó de nuevo en Le Mans con el equipo Rondeau finalizando 5º la prueba y líderes del Grupo 6.



Cambio de década y cambio de coche. El original R5 evolucionó al R5 Turbo, mucho más ancho que el primero. Ese año alzó el título de campeonato de Francia de rallies y también participó en el rallie Paris-Dakar con un Volkswagen Ittis que compensaba su falta de fiabilidad con su robustez, con el que quedó noveno en la general siendo una actuación notable para alguien nuevo en la dura competición Africana.

La temporada de rallie fue muy competitiva sobretodo con los Golf y los Porsche y tras muchos altibajos con su coche, finalmente logró el campeonato.

Renault planificó la temporada de 1981 para competir en las pruebas que eran más favorables al R5 Turbo, de este modo se presentaron al rally Montecarlo, Tour de Corse y Rac Rally. Paralelamente, Ragnotti también participó en el campeonato europeo de R5 Turbo y en las 24H de Le Mans. Finalizó la temporada con el Subcampeonato de la copa R5.



En 1982, pese a lograr algunos primeros puestos tanto en rally como en pista, no logró ningún título. Quedó noveno en el mundial de rallies. En su tradicional participación en Le Mans tuvo que abandonar casi a los 2000km de prueba por problemas en su coche, sin embargo consiguió la vuelta rápida al circuito.



# GRANDES PILOTOS

No fue un gran año de Ragnotti este 1983, Enrolado en el equipo oficial Renault, tenía dos focos de actividad. Los rallyes, con algunas pruebas del Mundial (Montecarlo, Tour de Corse, Acrópolis, Tour de France y Antibes) y el Campeonato de Francia de Producción, un campeonato emergente gracias a las bondades de su reglamentación, y en la que participaba con un muy poco competitivo Renault 5 Alpine Turbo. Predominaron los abandonos por numerosos motivos durante esa temporada en ambos campeonatos.



En 1984 logró su segundo título de campeón de Francia y en 1985 con la versión Maxi del Renault 5 Turbo volvió a reinar en el asfalto de las etapas de rally en Europa, adjudicándose el Rally de Córcega.

Obligado a pasar a la tracción delantera de los grupo A, Ragnotti siguió acumulando buenos resultados en 1987, su primer un único año casi completo en el mundial, donde con su Renault 11 turbo de dos ruedas motrices consiguió poner en apuros a los Lancia Delta HF 4x4 tanto en Portugal como en San Remo, donde acabó tercero tras superar a los coches italianos en el asfalto mojado de la primera etapa.

Tras abandonar el mundial, siguió corriendo para Renault en el campeonato de Francia con los Clio grupo A y Kit car hasta 1996, año en que se retiró aunque desde entonces participa habitualmente en exhibiciones de pilotaje.

También se está comentando últimamente que podría ser el jefe de desarrollo o incluso el piloto del nuevo Dacia S2000 junto con Simon Jean-Joseph.

Os dejamos para finalizar con el artículo algunos links a videos de Ragnotti y algunas fotos más:



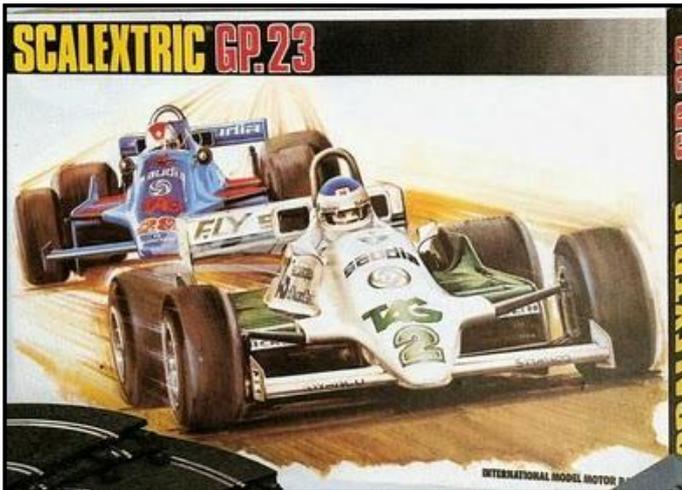
# MI PRIMER SCALEXTRIC

Desde siempre me había gustado el Scalextric, pero me tenía que conformar con jugar con el de mis amigos. Hasta que unos Reyes Magos me dejaron en casa de mis abuelos un fabuloso circuito con dos, no menos fabulosos, Williams FW07. Ese fue el inicio de mi afición.

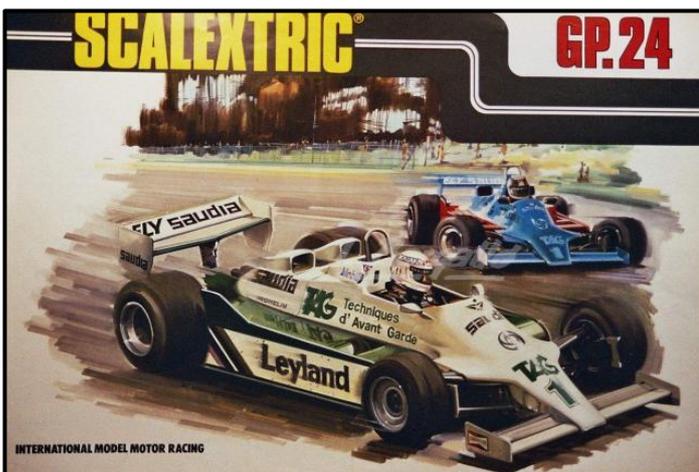
El set GP 24 se comercializó entre 1987 y 1989, más o menos en la fecha de mis esplendidos Reyes Magos. Como curiosidad destacar que este circuito sustituyó a su predecesor, el GP23, aunque sorprendentemente Exín mantuvo el mismo contenido y sólo actualizó el diseño de la caja. Destacar el genial trabajo de Luis Bargalló en estas cajas y todos los diseños que hizo para Scalextric. De hecho Luís Bargalló dibujo todas las cajas de Exín, desde 1969 hasta el cierre de Exín. Menos las primeras (10 o 11, según recuerda Luis) que venían de Inglaterra y Francia.



## GP 23 (1985-1987)



## GP 24 (1987-1989)

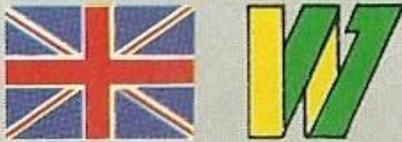




Ref. 4068. Williams FW07 F1. El color amarillo sólo apareció incluido en la caja del circuito.

Así podemos decir que estos coches tanto podrían pertenecer al GP23 como al GP 24. Destacar que en algunos circuitos se incluyó el Williams w07 en amarillo de forma aleatoria, coche que Exín nunca comercializó por separado. Los tres compartieron referencia: **4068 WILLIAMS FW07**

Foto : libro " 50 Años de Scalextric en España".



Guía del Scalextrista. 1985.

## WILLIAMS FW-07



William FW-07 F.1  
Ref. 4068

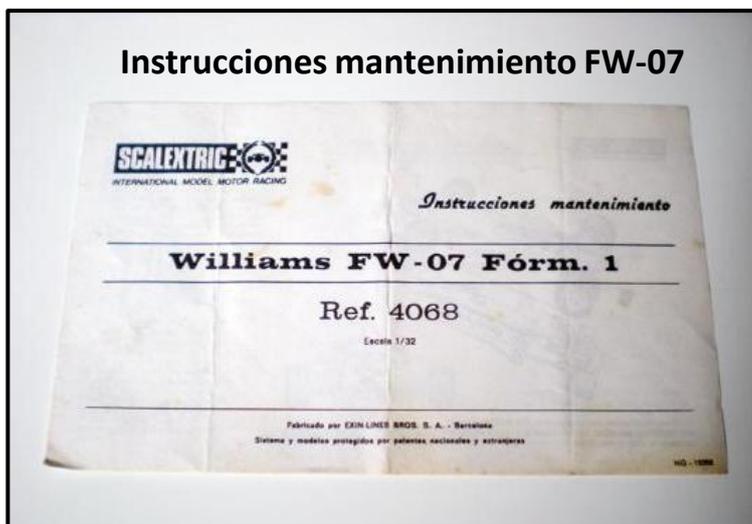
El FW-07 pasará sin duda, a la posteridad como un coche de innegable eficacia en Fórmula 1. Con él, Alan Jones se proclamó campeón mundial en 1980. Y en 1981 tan solo las luchas internas entre los dos pilotos, Alan Jones y Carlos Reutemann, impidieron que lograra nuevamente el título de campeón, aunque Frank Williams lograra la Copa de Constructores.

En 1982 todo parecía indicar que un coche dotado de motor turbo volvería a ganar, pero el Williams era muy equilibrado y fiable y Keijo Rosberg, aunque sólo ganó un Gran Premio, consiguió muchas plazas de honor, logrando así el segundo título mundial para Frank Williams.

Mis coches originales ha acuciado el paso del tiempo y más en esos años de fiebre “mofificadora” en la que a los coches les hacíamos de todo para que corrieran más, ampliar pasos de rueda, añadir más alerones...etc. Cosas que hoy en día nos parecen aberraciones, antaño estaban a la orden del día y más si tienes 10 años.

Pues hace unos días me puse a “recuperar” los coches y con un poco de allí y otro poco de allá los coches vuelven a correr sobre un circuito Scalextric, recordando esas tardes familiares con mis hermanas y amigos emulando a Regazzoni,

## Instrucciones mantenimiento FW-07



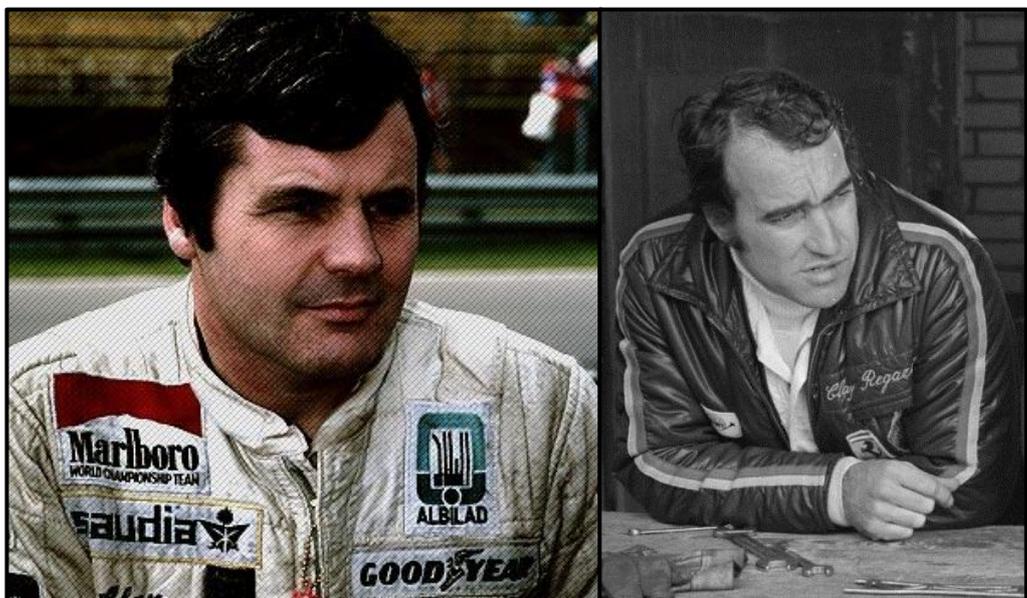
## Williams W07. El primer “efecto suelo”

El ingeniero Patrick Head, contratado directamente por Frank Williams, diseñó el FW07 para la temporada de 1979. Este fue el primer coche del equipo que tenía el famoso efecto suelo, una tecnología introducida por Colin Chapman y el Team Lotus. Ese año Williams corrió con dos coches W07, así que el compañero de Alan Jones fue el suizo Clay Regazzoni. Pero el inicio de

temporada de F1 no fue el esperado y tuvieron que esperar hasta la séptima ronda del campeonato, el GP de Mónaco, para poder sumar puntos. Ragazzoni quedó cerca de ganar la primera carrera para el equipo pero terminó segundo, a menos de un segundo del ganador, Jody Scheckter. La siguiente carrera fue en el circuito de Dijon (GP de Francia) y por primera vez en la historia ambos Williams puntuaron, con Alan Jones cuarto y Clay Regazzoni sexto.

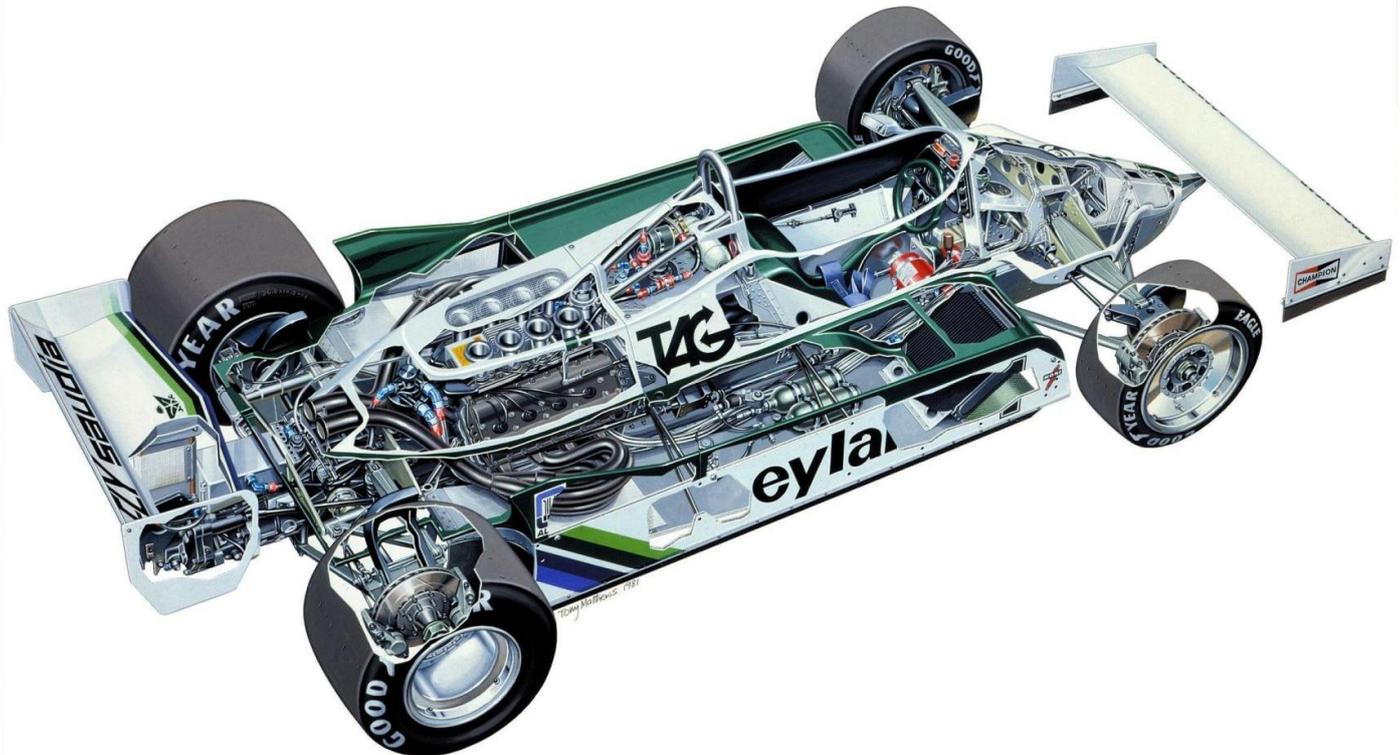
La primera victoria para el equipo vino en el GP de Gran Bretaña, la carrera de casa, cuando Ragazzoni terminó 25 segundos adelante de Arnoux.

Williams mejoro considerablemente su posición en el campeonato de constructores, terminando 8 puestos más arriba que el año pasado y sumando 59 puntos más. Alan Jones fue el piloto que más se acercó a los 2 pilotos de Ferrari, Villeneuve y el campeón de 1979 Scheckter. El australiano sumo 43 puntos, 17 menos que el sudafricano, mientras que Regazzoni finalizó 2 puestos debajo de Jones con 32 puntos.



## Alan Jones y Clay Retgazoni. Pilotos del Williams FW07 en la temporada 1979

El W07 fue sustituido por el W08 en 1982 Williams. El W08 fue usado en la temporada 1982, cuando Keke Rosberg ganó el campeonato de pilotos con una sola victoria en el año, el GP de Suiza. Lo hizo por delante de Alain Prost y Niki Lauda. En esa carrera el cuarto clasificado fue Nelson Piquet, pero ya con una vuelta perdida.



No podíamos finalizar esta revisión al Williams FW07 sin recordar a un piloto patrio a los mandos de este vehículo. Se trata de Emilio de Villota, todo un pionero Español en la F1, que condujo el FW07 en el gran premio de España de 1980. Aún así ese fue un premio rodeado de polémica que a efectos oficiales quedaron invalidados sus resultados.

Este coche en Slot lo reprodujo FLY SLOT CARS hace un año (Ref F01102), que ya puesto a comparar entre el de Exín y el de Fly, éste último es más fino, estilizado y pequeño :

	Medidas FW07 EXIN	MEDIDAS FW07 FLY
--	-------------------	------------------

Largo:	14 cm	13,5 cm
Eje trasero:	6,2 cm	6 cm
Eje delantero:	6,10 cm	5,80 cm

### Modelos FW07 FABRICADOS. (Slot 1/32)

EXIN. Ref 4068. WILLIAMS FW07. Color: Blanco, Amarillo y azul oscuro. "Escudería TAG-Leyland", dorsales 1 y 2. Piloto: no indica.



# MI PRIMER SCALEXTRIC

Tecnoys / Altaya . Ref Duelos Míticos. WILLIAMS FW07. Color blanco: "Escudería TAG. Dorsal 28. Piloto: Clay Regazzoni

FLYSLOT CARS W07



FS- 01102. GP España 1980. Emilio de Villota. Color blanco, dorsal 34.



FS- 01301 Gaugemaster Special Edition. Color burdeos metalizado, dorsal 69, peana blanca con inscripción



FS- 01301 Gaugemaster Special Edition. Color burdeos claro, dorsal 69. Peana negra sin inscripción.



FS-01103 Williams FW07 GP Italia 1980 #60 Penthouse Rupert Keegan.



FS-01105 Williams FW07 GP USA East 1980 Geoff Lees.



FS- 055107. Williams. FW07 World Champion. Dorsal 27. Alan Jones

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



F- 055303 Williams FW07 Aurora AFX 1980. Piloto Eliseo Salazar. Dorsal 8



Fotos:  
Juan Antonio Fernández  
Cric Crac  
Diber

# AUTOMOBILIA

MADRID

**18ª EDICIÓN**

SÁBADO 15 DE JUNIO DE 2013 DE 10 H. A 14 H.

**ENTRADA GRATUITA**

EXPOSITORES 15 EUROS



## FERIA DE INTERCAMBIO Y VENTA DE MINIATURAS DE AUTOMOVILES

Toda clase de vehículos, marcas antiguas y actuales, escalas, coches slot, libros, juguetes, revistas, catálogos y todo aquello relacionado con este tipo de coleccionismo.

IGLESIA DE SAN GEORGE  
C/ NÚÑEZ DE BALBOA, 43 ESQ. HERMOSILLA



VELÁZQUEZ 4 Y NÚÑEZ DE BALBOA 59



91 355 13 17 Y 687 77 13 36 (TARDES)

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



15 de Junio de 2013, día de extremo calor en Madrid, quizás el verdadero primer día de verano de este año al menos por la temperatura.

La entrada a la iglesia de San George en el centro de Madrid, está llena de mesas cargaditas de todo tipo de juguetes, en su mayoría relacionados con los coches, y la afluencia de público es más que notable.



Siempre lo digo, pero quizás sea la feria de slot más desenfadada, la más tranquila, pero la más cálida y entrañable.

Nada mas entrar ya se notaba buen ambiente. Y piezas que empezaban a levantar el ánimo y a prometer de lo que se podía encontrar allí, en esa calurosa mañana de sábado.



Y antes de los diez minutos de estancia allí, se produce delante nuestra una venta, lo que le añadía un plus al ambientillo. Era un escarabajo hecho con latas de Coca-Cola al que no le faltaba detalle. Su comprador lo quiso compartir con nosotros y os aseguro que se iba alucinado con su <<cochelatacocalola >>



Automobilia, no es solo slot, y eso se nota en sus mesas donde se salpican los coches de ranura, con una tremenda variedad de artículos y juguetes de todo tipo.

Había un par de piezas, de maquetas a escala 1:43 en metal blanco que llamaban mucho la atención y que resultaban francamente elegantes y bonitas.

JOSÉ VILAS (Actimodel)  
Madrid



JOSÉ VILAS (Actimodel)  
Madrid





Había un ambiente muy agradable y aunque no fuera un furor de compras si que había un intercambio de compra/ventas en ese agradable jardincito de la iglesia.

Un jardín, donde encontramos en único error achacable a la organización; y es que para esta edición no se había protegido adecuadamente la rama que sobre sale de la higuera y su "rama asesina" (raro es el coco que no se acababa dando contra esa rama que sobresale) y aunque estaba señalizada con una bolsita de plástico, no se le había puesto papel burbuja como en ediciones pasadas para proteger los cráneos de los asistentes o a la higuera de algún cabezazo que se pudiera llevar (según se mire).



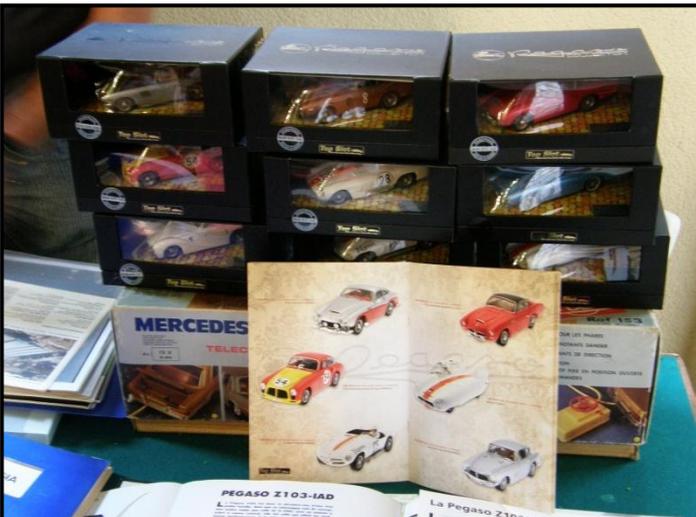
# AUTOMOBILIA 2013

En ese pequeño jardín encontramos a César de Slot Classic, que suele ser un fijo en visitar este evento, y que por el carisma que tiene raro es que no esté compartiendo opiniones o charlando con aficionados y coleccionista de su marca.

Allí estaba también Abel, en su mesita con sus seiscientos y sus Pegasos, y no es que suela llevar una mesa desbordante de material, pero lo que lleva suele ser muy especial y apreciado.



Ubicado en la zona más pegasista /pegasera

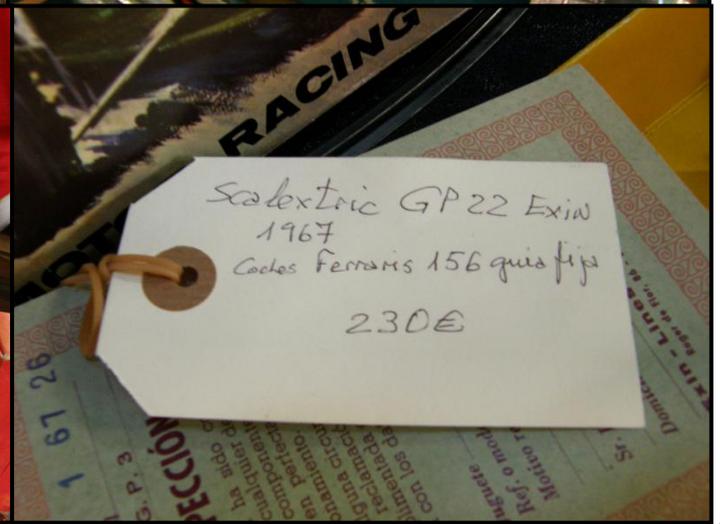
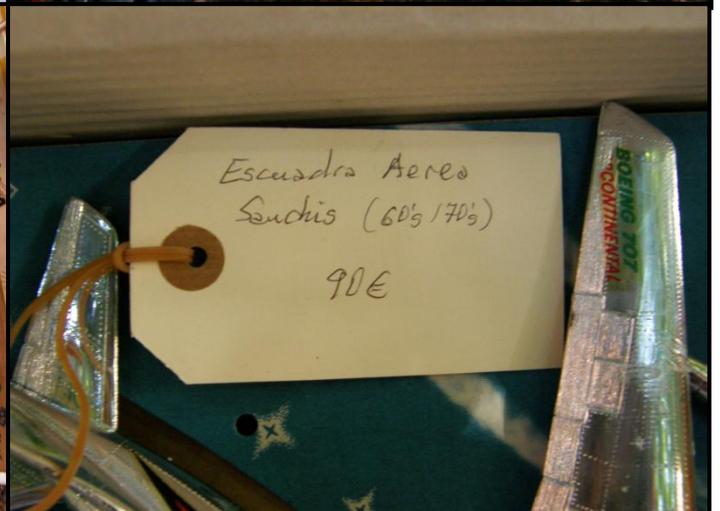
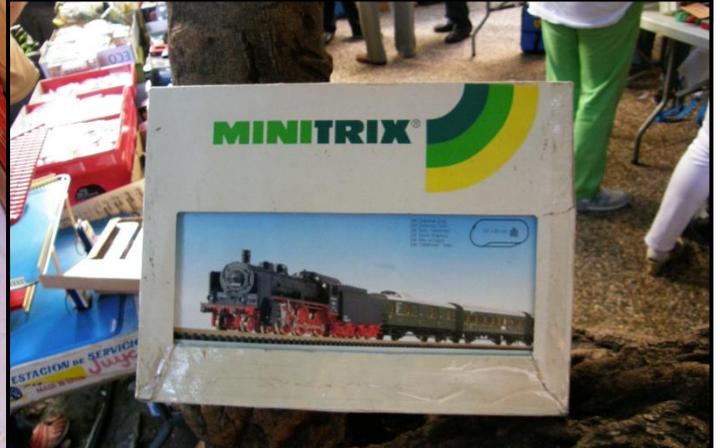
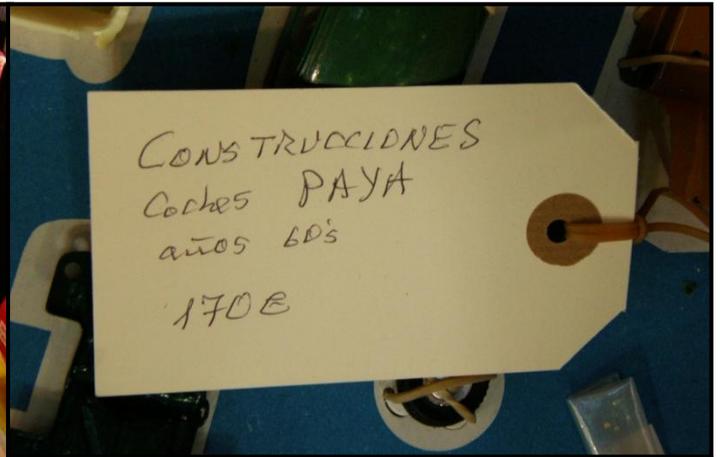


Estaba el jardín con un inmejorable ambiente de negocio.

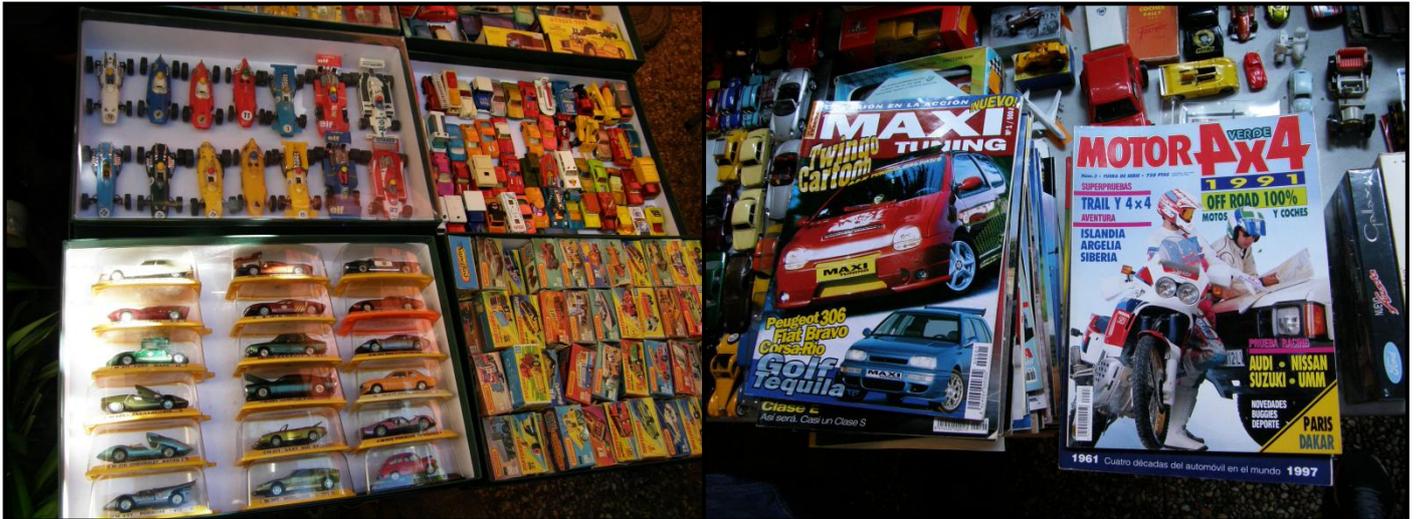


MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Las mesas mostraban sus productos y sus reliquias a todos los visitantes.



# AUTOMOBILIA 2013



Mesas repletas de productos aunque no fueran específicamente de slot.



Inclusive los poyetes de las ventanas se utilizaban como escaparates para mostrar la mercancía.



Pasamos luego ya al interior de la Iglesia donde se habilita una pequeña salita donde se acomodan mas mesas.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



En el interior nos encontramos de nuevo un puesto de Colecciolandia, que como veis, suele estar presente en todo este tipo de eventos relacionados con el slot y la escala a 1:32:

Sobresalía en el interior un puesto dedicado casi en exclusiva a coches pertenecientes a películas o cómic, muy reconocibles.



007	
PRECIOS COCHES:	
RELOJ	26€ 20 €
MOTORIZADO 15 CMS.	25€ 20 €
MOTORIZADO 22 CMS.	38€
MOTORIZADO 32 CMS.	50€ 40 €
TELEDIRIGIDO 32 CMS.	80€ 60 €

Tenía un impresionante grupo de coches del Agente 007 a diferentes escalas muy llamativos a buenos precios.

En el interior había mas cosas relacionadas con la marca Pegaso. Eran tazas a las que se les había customizado con algunas de nuestras marcas favoritas.



Y para acabar, solamente me queda añadir que, insistiré, edición tras edición de Automobilia, que por favor se establezca como icono / logo / símbolo a esa higuera tan inoportuna como entrañable, con alguna mención en algún cartel, en algún pin, o donde se considere oportuno. ¡Buen verano!

# A PRUEBA

Como os prometimos en el anterior número, en este artículo pondremos a prueba uno de los coches que más han dado de que hablar últimamente.

Se trata del Peugeot 205 T16 del nuevo fabricante español OSC del que ya os presentamos fotos en junio.



La pista de pruebas, un rally de asfalto Ninco de 36 metros de cuerda previamente preparado para disputar una prueba Mille Miglia en las instalaciones del club ASB en Buñola, Mallorca.



Sacamos el flamante coche de su caja, lo examinamos viendo de nuevo que sus acabados son excelentes y finalmente lo ponemos sobre la pista para empezar a sentir las sensaciones que nos produce su conducción.

A los pocos metros nos damos cuenta que el corazón del coche, su motor, es excelente: refinado con mucha entrega de potencia desde los bajos y con un alto efecto imán sobre la pista. Cuesta un poco acostumbrarse al coche, no porque sea difícil de conducir ya que de hecho es un coche muy estable y que permite que el dedo se nos vaya un poco, pero si por el hecho de que es difícil encontrar el límite del paso por curva dado al gran efecto imán del motor.

Sin aún apretar demasiado logramos unos primeros tiempos alrededor de los 18 segundos escasos por vuelta. A continuación sacamos el rival a batir para este "recién llegado". Se trata del Peugeot 205 T16 de Spirit, ya más que consolidado en el mercado.



A la izquierda el OSC, a la derecha el Spirit

Antes de comparar ambos coches mecánicamente haremos una comparativa estética.

Se trata de dos coches con un acabado soberbio, en cuanto a nivel de pintura, calcas y lacado podríamos decir que ambos se mueven en la misma liga.

En lo que refiere al nivel de detalle, en ambos modelos es muy alto. Punto a favor del modelo OSC: el nivel de detalle de los pilotos, por otra parte, a favor del Spirit,



# A PRUEBA

personalmente me gusta más la reproducción de los faros del coche madrileño.

Tras haber inspeccionado bien ambos coches, pasemos entonces ya sin más dilación a la prueba sobre la pista. Evidentemente el Spirit es un coche que conocemos mucho más y nada más empezar a rodar en este circuito aún desconocido logramos unos cronos de 17,5 segundos por vuelta.

Seguimos con el mismo coche durante unos 10 minutos, acostumbrándonos cada vez más a la pista y bajando cronos de forma casi continua, logrando unos tres mejores tiempos de: 15,978 segundos, 16,002 y 16,017.



Ponemos el modelo se OSC sobre la pista para volver a mirar sus cronos.

Acostumbrados ahora al otro, el de OSC nos parece un coche mucho menos nervioso y con un aplomo mayor así que al cabo de poco tiempo de estar con él conseguimos realizar unos tiempos muy buenos, colocándonos en casi nada en los 16 segundos bajos.

Sigue sorprendiéndonos el excelente empuje y agarre del que dispone el motor. También destaca el comportamiento de los neumáticos que nos damos cuenta que tienen el grip justo para que el coche no culee ni haga las tradicionales "croquetas" de los rallies





Tras la manga de 10 minutos nos sorprendemos al ver los resultados de las 3 vueltas más rápidas: 15,492, 15,741 y 15, 801 segundos. La sorpresa viene dada porque el coche es mucho más fácil de controlar que el Spirit y únicamente hace extraños cuando se sobrepasa el límite magnético del motor.

También nos damos cuenta que el consumo de ese motor OSC es menos, notándose así mucho menos los posibles pequeños fallos de tensión que pudiera tener el circuito.

Del modelo asturiano destacamos sobretodo el excelente comportamiento de su motor que auguramos que sin duda se convertirá en una referencia entre todos los "sloteros".



# A PRUEBA

También nos han gustado sus neumáticos, aunque deberíamos llevarlos a otros coches para conocer exactamente el potencial que tienen sobre diferentes tipos de superficie. Destaca también la posición ultrabaja de su centro de gravedad, cosa que en según que pistas puede ser contraproducente puesto que el coche puede quedarse en algún momento sin tocar el suelo si se quedara apoyado sobre el chasis.

Las críticas al modelo son: la imposible basculación del modelo, dada la rigidez del conjunto y la falta de un brazo basculante para la guía para poder solventar el posible problema comentado anteriormente de los "barrigazos" del coche en pista.

A modo de conclusión, sin duda nos encontramos ante una nueva bestia de las pistas, una bestia que aún habrá que aprender a domar y que seguro que consigue pulverizar muchos cronos en su categoría. Los trabajadores de Original Slot Cars (OSC) han hecho una gran labor con el modelo y al menos desde esta redacción esperamos ya impacientes la siguiente apuesta de la marca.

Nuestras felicitaciones a OSC por el gran trabajo que habéis hecho en este coche en todos sus aspectos y mucha suerte en vuestra nueva andadura por los mundos del slot.





El pasado día 29 de junio en el marco de la festividad de San Pedro, el club slot Sóller se desplazó hasta la playa para montar un circuito de velocidad que hizo las delicias de los participantes.

Durante 4 horas, una competición de vueltas rápidas y bajo un gran carpa que ocupó gran parte del concurrido paseo de la Platja Den Repic; la tensión se mantuvo hasta los últimos compases de la prueba.



# SLOT EN EL PUERTO DE SOLLER

Durante toda la tarde los participantes intentaban mejorar su tiempo en cada turno de participación. En la cabeza de la competición pilotos como Xesc Sellés (Club Slot Sóller), Marc Conill, Xisco Coll (CSS), Jordi Fernández (CSS) o Quique Martí se iban alternado en los puestos de cabeza.

Al final el pódium se completó en tercera posición y con un tiempo de 33,84 Quique Martí. En segunda posición Jordi Fernández (33,81) y en lo más alto Xesc Selles con 33,56.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Sol, amigos, slot y un tiempo inmejorable contribuyeron a que la jornada fuese todo un éxito.

Agradecer al Ayuntamiento de Sóller y al taller ocupacional Estol Nou por los fabulosos trofeos del evento. A Albert Frau por las carpas que nos cobijaron, a Scalextric y a [www.cuinant.com](http://www.cuinant.com) por el patrocinio de los coches que sorteamos entre todos los participantes y a Suvenir Florida que nos cedió una toma eléctrica.

Ahora el Club Slot Sóller tiene previsto participar en las fiestas de la barriada dels Estiradors (día 13 de julio) y el evento solidario Va por ti Hector, en Palma (29 y 30 de jul)

Os dejamos aquí con la clasificación general de la jornada:

Piloto	Tiempo	Club	Participaciones
Xesc Selles	33,56	Club slot Sóller	37,10 / 37,57
Jordi Fernández	33,81	Club slot Sóller	36,52/ 34,58
Quique Martí	33,84	-	37,94
Xisco Coll	34,30	Club slot Sóller	37,57
Joan Mas	34,35	-	45,99 / 51,31
Hector ( ganador sorteo coche cuinant.com)	34,70	-	
Virginia Forteza	35,40	-	
Marc Conill	38,89	-	
Tiago	40,70	-	
Abril	40,98	-	
Alejandro ( ganador sorteo coche cuinant.com)	41,98	-	52,29 / 43,03
Eric Gómez	42,70	-	44,90 / 43, 84
Cristian Vidal ( ganador sorteo coche Scalextric)	45,79	-	51,01 / 53,20
Luchi	47,80		61,66
June	49,29	-	
Leo	56,43	-	
Pau	67,89	-	
Marc	72,20	-	
Paula Vidal	73,00	-	

Para este mes si que hemos tenido bastantes participaciones en el sorto, la respuesta que buscábamos a la pregunta de : ¿De que fabricante es el Capri original? era bien sencilla y la respuesta es: **Ford**, de este modo nos complace anunciar que el ganador de tan fantástico coche es: **Miguel Sánchez Palomar**. ¡Enhorabuena! Haznos llegar tu dirección postal y te lo mandaremos inmediatamente a tu domicilio. Este es el premio que te llevas:



Recordad que tenéis de margen hasta el día 15 del mes siguiente a esta publicación para poder reclamar vuestro premio, en caso contrario este quedará en manos de la redacción para su futuro uso en otros sorteos y/o eventos.

Y ahora vamos con el sorteo de este mes. Para esta edición disponemos de la última novedad de Scaleauto, este precioso BMW Z4. Y la pregunta que debéis contestar es la siguiente:

**¿En que categoría  
compite actualmente  
el BMW Z4?**



Mandadnos las respuestas a los e-mails habituales: [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o a [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) y entraréis en el sorteo del coche.

**¡Mucha suerte!**

Nuestros agradecimientos a Aloyshop

