

SLOT

Marzo
2014, nº 46

GRANDES PILOTOS NIGEL MANSELL



BMW M1 SIDEWAYS



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Tenéis ante vosotros un número no excesivamente extenso en páginas pero si lleno de novedades. Os presentamos nada más y nada menos que 3 secciones nuevas, una de ellas “a prueba” de la que ya hicimos un amago cuando os presentamos por ejemplo el Peugeot 205 de OSC. Esperamos que se convierta en una sección fija en la que iremos analizando algunas de las novedades del mercado y os mostraremos como funcionan sobre pista.

Las otras dos nuevas secciones son más interactivas, ya que son secciones de compra/venta/búsqueda. Por un lado tenemos “en busca” donde podéis hacernos llegar cuales son los coches o accesorios que hace tiempo que andáis buscando y os resulta difícil encontrar, por otro “el mercadillo”, título con el cual no hace falta dar mucha más explicación. Aquí vosotros sois los protagonistas, nosotros sólo os ponemos el soporte para llegar así a un número más amplio de personas que os puedan ayudar.

Os presentaremos como gran piloto a Sir Nigel Mansell, un piloto de F1 británico que si no hubiera sido por su mala suerte podría haber conseguido muchos más logros de los que tiene (¡qué no son pocos!) y os traemos también otros artículos donde veremos el Lotus 78 de Flyslot o la relación de los Patrol con el mundo del slot

Como siempre, recordaros las múltiples vías que tenéis para poneros en contacto con nosotros para cualquier cosa: e-mail a revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com y pedidos.slot360@gmail.com o mensaje por nuestra página de Facebook.

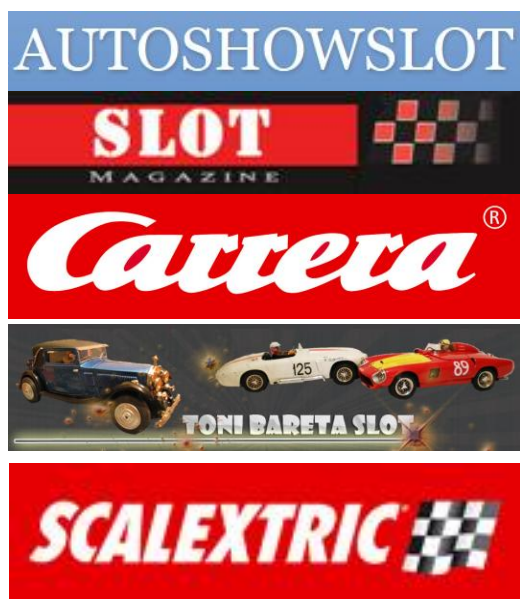
¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en 

COLABORAN



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

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Gilles Villeneuve	Pág. 3
- Grandes pilotos: Nigel Mansell	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- A prueba: BMW M1 Sideways	Por: Marc, el aprendiz	Pág. 14
- Lotus 78 – GP Mónaco	Por: Demoslot	Pág. 18
- Nissan Patrol TT	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág.22
- Novedades	Por: Redacción	Pág. 42
- Se busca	Por: Redacción	Pág. 45
- El mercadillo	Por: Redacción	Pág. 46
- Felicitaciones	Por: Redacción	Pág. 47
- Sorteo	Por: Redacción	Pág. 48

LA FRASE DEL MES



La carrera perfecta para mí es: logro la pole en el último momento, tengo un problema en la salida, remonto desde la última posición y me pongo primero en la última curva

Gilles Villeneuve



Nigel Mansell

De nacionalidad británica, nacido el 8 de agosto del año 1953, este mes os presentamos como gran piloto a Sir Nigel Ernest James Mansell.

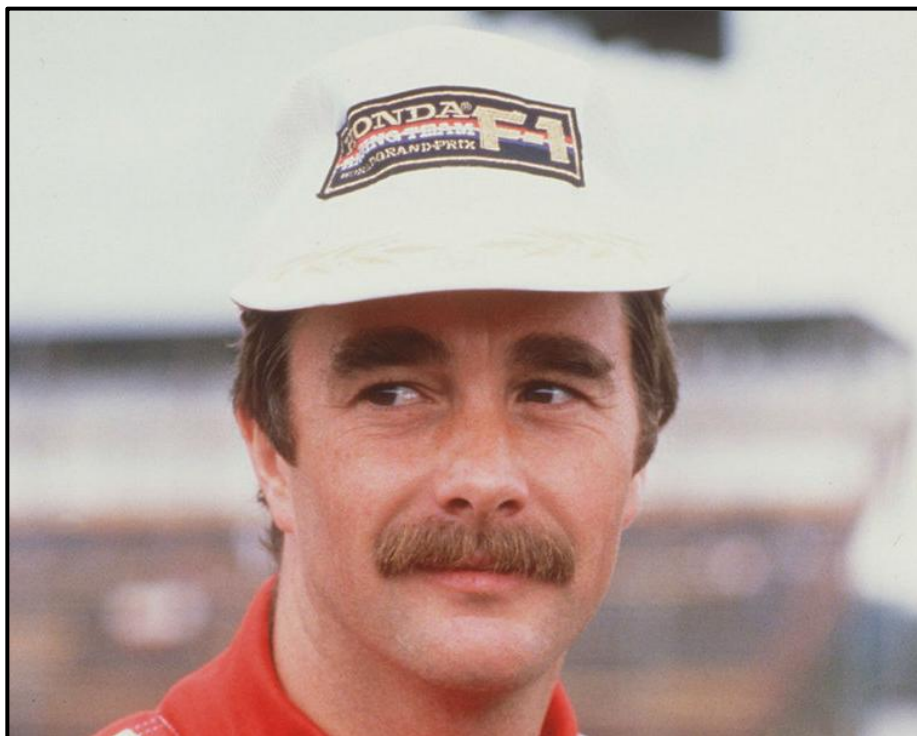
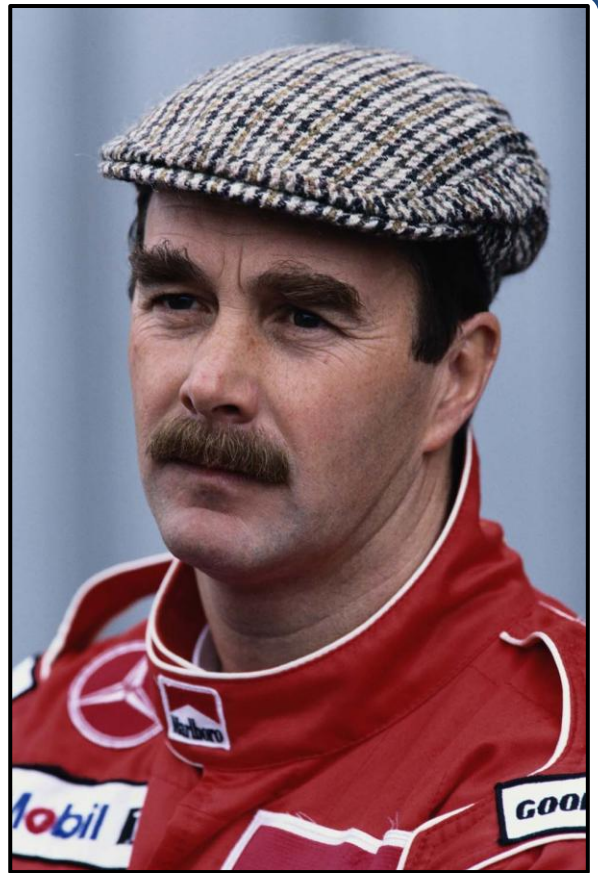
Estuvo presente en la máxima categoría del mundo del automovilismo entre los años 80 y principios de los 90, momentos en que tomó la salida de 191 grandes premios, logrando la victoria en 31 de ellos, un total de 59 podios y 32 poles... Sin duda unas hazañas para nada despreciables y que además le llevaron a conseguir el título de campeón del mundo en 1992 así como otros muchos grandes éxitos a lo largo de su carrera.

Sir Mansell empezó su trayectoria en el mundo de las carreras como piloto de karts, usando su propio dinero para prosperar en la competición. Pronto demostró sus cualidades al volante y de este modo se convirtió en campeón de Midlands durante 7 años consecutivos, entre 1969 y 1976.

También obtuvo otros títulos como el campeón de karting galé en 1970 y 1971, campeón del norte británico en 1973 o campeón nacional británico en 1974.

Tras todo este éxito, poco más se podía hacer, así que optó por competir en la Fórmula Ford. En su año de debut que fue 1976 ya ganó 6 de las 9 carreras en las que participó, incluyendo el día de su debut en Mallory Park.

Por desgracia los recursos económicos de los que disponía de cada vez eran más escasos así que tuvo que vender su casa y su coche para poder alquilar un monoplaza y poder así seguir con su carrera. De hecho también hacía tres semanas que había dejado la oportunidad de entrar a trabajar como ingeniero aeroespacial, así que su actitud ya demostraba que estaba dispuesto a darlo todo para convertirse en piloto.



Empezó la temporada de 1977 año en que participó en un total de 42 carreras, ganando 33, demostrando una vez más su calidad como piloto y hecho que además le dio su primer título de campeón británico de Formula Ford.

Como anécdota cabe comentar que tuvo un accidente muy grave en Brands Hatch donde se rompió el cuello y estuvo a punto de quedar tetrapléjico. Ajeno a los consejos se escapó del hospital para seguir con la carrera que había emprendido y por suerte salió airoso del accidente y pudo continuar conduciendo, en contra

de opiniones como la de su padre o sustos como ese accidente.

Más adelante en la temporada tuvo la oportunidad de probar un Lola T570 de la Formula 3 en Silverstone donde acabó cuarto, hecho que le permitió ver que estaba listo para moverse a competiciones superiores. Y así, fue, Mansell empezó en la Formula 3 en 1978 aunque tuvo una temporada complicada dado que su coche era poco competitivo. Se trataba de un March-Triumph F3 que iba equipado con un motor Triumph Dolomite frente a los Toyota de los coches más punteros. Aún así, ganó una pole position y una segunda posición a lo largo de la temporada.



En 1979, todavía en la F3 ganó en Silverstone y terminó en octava posición global del campeonato. Por desgracia tuvo otro accidente bastante grave durante esa temporada del que también pudo escapar con vida, aunque con una vértebra aplastada.

El pronóstico de los médicos volvía a ser grave y se dijo que no volvería a correr jamás. Sin embargo, Colin Chapman, dueño de Lotus, tras haber observado sus habilidades al volante, le dejó probar uno de sus coches en el circuito de Paul Ricard. La excelente actuación de Nigel, pese a ir a la prueba habiendo tomado calmantes aún a causa de su accidente, hizo que pasara a fichar como piloto de pruebas del equipo.

Estuvo en el equipo desde 1980 hasta 1984, aunque parece que la mala suerte le venía persiguiendo. De hecho, en su carrera debut en el GP de Austria, un escape de gasolina que hacía que ésta se derramara por toda la espalda del piloto, le ocasionó quemaduras de primer y segundo grado. La temporada en general no fue buena para Mansell pero si una buena noticia le esperaba ya que el primer piloto del equipo, Mario Andretti, anunció que dejaba el equipo para competir con Alfa Romeo, por tanto había un asiento de piloto que quedaba libre y para el cual Mansell era la persona con más posibilidades de conseguir.

GRANDES PILOTOS



No fue hasta el GP de Bélgica de 1981 donde logró sus primeros puntos en la categoría reina, acabando tercero en la carrera, aún así su actuación general durante esos años se caracterizó por los múltiples abandonos debido a la falta de fiabilidad del coche.

1982 no fue una temporada mucho mejor en muchos sentidos, por ello planeó participar en las 24 horas de Le Mans para poder ganar un dinero extra. Chapman hizo que Mansell desistiera de tal propósito mediante un plus económico que le igualaba las ganancias que habría podido tener en caso de participar y de este modo también evitaba que el piloto corriera un riesgo innecesario.

La trágica muerte de Colin Chapman en ese mismo año afectó profundamente a Nigel Mansell, dado que él era la persona que había confiado en él como piloto y le ofreció la oportunidad de estar donde se

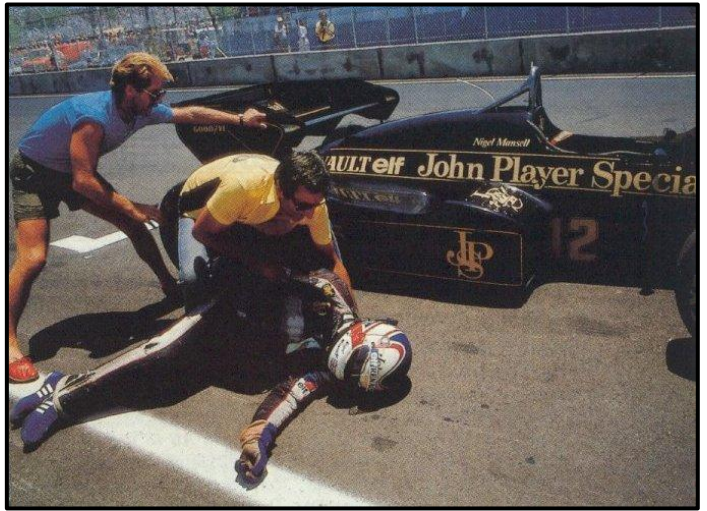


encontraba en ese momento. Además, el nuevo manager Peter Warr sólo conservó a Mansell por su patrocinador (John Player Special). Todo esto hizo que al finalizar su contrato en 1984 dejara el equipo que le permitió entrar en la F1.

Mansell en su autobiografía declaró que con la muerte de Chapman también murió una parte muy importante de él mismo, que había perdido a un miembro de su familia.

Para 1983 Mansell fue relegado al segundo coche de Lotus frente a su compañero Angelis, al que proporcionaron un coche completamente nuevo mientras Mansell tuvo que esperar el suyo hasta la novena carrera.

1984 fue el año de su mejor resultado en estos cuatro, acabando el campeonato entre los 10 primeros e hizo algunas hazañas sorprendentes tales como adelantar a Alain Prost en el GP de Mónaco y pasar a liderar la carrera, de la cual desgraciadamente se tuvo que retirar o lograr la pole position en Dallas, GP que estuvo liderando durante más de media carrera y en el que tuvo que empujar el coche durante la última vuelta debido a una rotura de la caja de cambios, acabando finalmente 6º y desmayándose nada más pasar la meta puesto que fue la carrera más calurosa de F1 de la historia donde se llegaron a superar los 60 grados de temperatura en la pista



El equipo no confiaba en él, y por eso durante la temporada Lotus también anunció que ficharía a Ayrton Senna para el siguiente año con lo cual, Mansell quedaba sin asiento para la siguiente temporada. A raíz de ello recibió oferta de Arrows y de Williams y se decantó por la oferta de este segundo equipo para 1985.

Tras cuatro años de poca productividad en su GP número 72 y ya con el nuevo equipo, obtuvo su primera victoria en el GP de Europa y repitió hazaña en Sudáfrica a las dos semanas. Esos dos triunfos le hicieron recuperar e incluso ganar fama como buen piloto.



GRANDES PILOTOS



La noticia de su fichaje por Williams no fue recibida por todos con el mismo afecto. De hecho no gustó nada a su nuevo compañero, Keke Rosberg, que había sido campeón mundial en 1982 y que justamente después del incidente en Dallas de Mansell el año anterior lo había acusado de que mientras estaba liderando la carrera había estado usando tácticas para bloquear los demás pilotos.

Sin embargo, pronto nada más iniciar la temporada, ambos pilotos entablaron una buena amistad así como una buena relación laboral.

Ese año tampoco se libró de las desgracias y para poner la puntada cómica al asunto, que de nuevo acabó bien para el piloto, diremos que logró un récord cuando tuvo el accidente a mayor velocidad en la F1 hasta la fecha al final de la recta del circuito Paul Ricard y a una velocidad superior a los 320 km/h.

1986 fue un año mucho mejor en cuanto a resultados dado que consiguió subir al segundo cajón al final de la temporada y en la que obtuvo un total de cinco victorias en Bélgica, Canadá, Francia, Gran Bretaña y Portugal. También fue un año donde ganó un nuevo compañero de equipo, el campeón del mundo Nelson Piquet con el que a su vez mantuvo una de las mayores rivalidades en la F1 vistas hasta la fecha, hecho que hizo que ambos pilotos se quitaran puntos entre si y dio ventaja a un tercero: Alain Prost.

Ese año jugó como uno de los protagonistas de uno de los finales más apretados de la historia de la F1 frente a Ayrton Senna como el otro jugador. Mucho se jugaba en Jerez ese año donde Mansell llegó segundo a la meta tras una ardua lucha con el piloto brasileño que adelantó a Mansell por sólo 0.014 segundos.

El final de la temporada se decidió en Australia donde tanto Prost como Piquet y Mansell llegaban con posibilidades para lograr el campeonato. Mansell partía con ventaja dado que cualquiera de los otros dos necesitaba ganar para lograr el título sin embargo él sólo necesitaba quedar entre los 4 primeros.

Mansell rodaba en la tercera posición de forma relativamente cómoda cuando otra vez la mala suerte le visitó e hizo explotar uno de sus neumáticos traseros de forma espectacular cuando rodaba a más de 300km/h y a falta sólo de 19 vueltas para acabar la carrera, relegando así el campeonato a Prost.

1987 también fue un gran año sin terminar de ser redondo. Ganó más carreras que ningún otro piloto con 6 GP en su haber y también fue más rápido que nadie con 8 pole positions, pero desgraciadamente en la F1 cuentan los puntos y éstos le hicieron acabar de nuevo en segunda posición el campeonato.

La temporada también tuvo momentos épicos como la carrera de Silverston donde recuperó 28



segundos a Nelson Piquet en sólo 30 vueltas y rompiendo el récord de vuelta rápida durante 15 ocasiones consecutivas para finalmente ganar la carrera. Para culimnar tal hazaña cabe decir también que se quedó sin gasolina a los pocos metro de atravesar la meta. Mansell del que ya se decía que en lugar de piloto de F1 era piloto de Cazabombarderos, fue llevado en moto hasta el paddock momento en el cual miles de aficionados británicos asaltaron la pista para celebrar tal hazaña.

De nuevo la mala suerte junto a algunos errores de pilotaje le hicieron perder la victoria absoluta. La más evidente de todas fue en Suzuka donde volvió a sufrir un tremendo accidente en el que se dañó las cervicales y por lo que tuvo que ser internado de nuevo hecho que no le permitió correr la última prueba de la temporada.

Por su parte Piquet aprovechó esos errores de Mansell para conseguir el título y posteriormente afirmó que ese triunfo era “una victoria de la suerte por encima de la estupidez”.

Para 1988 Williams cambió los motores Honda Turbo por motores McLaren atmosféricos lo que hizo que la competitividad de los coches disminuyera mucho. De hecho esto se notó teninedo que abandonar en muchas de las carreras y donde sólo destacó por dos actuaciones en España y en Inglaterra donde logró la segunda posición en ambos GP. Esto hizo que se decidiera a cambiar de escudería y puede tener el honor de decir que fue el último piloto elegido personalmente por Enzo Ferrari para fichar por su equipo, quien además le regaló un Ferrari F40.

GRANDES PILOTOS

Fue recibido y aclamado por los Tifosi como “il leone” por su estilo de conducción. Esa temporada hubo muchos cambios mecánicos, así por ejemplo desaparecieron los motores turbo y Ferrari introdujo la caja de cambios electrónica.

Mansell predijo que esa temporada sería como un año de desarrollo, y de hecho así fue. Consiguió dos victorias en ese primer año con el Cavallino, una en Brasil y otra en Hungría donde remontó desde la 12ª posición y adelantó a Senna que iba liderando con una maniobra que desde entonces se denominó las “Eses de Mansell” ya que mientras Senna buscaba el hueco para adelantar a un Onix doblado, Mansell ya les había adelantado a los dos. Eso le permitió acabar cuarto la temporada.



En 1990 un coche con múltiples fallos mecánicos le hizo tener muchos abandonos, hasta un total de siete. Compartió ese año equipo con Alain Prost al que Mansell acusaba habitualmente de que se le daba mejor coche que a él, de hecho se hizo patente por ejemplo en el GP de Gran Bretaña donde Mansell preguntó a los mecánicos porqué el coche no tenía el mismo agarre que en la carrera anterior donde había conseguido la pole position y estos confesaron que Prost había visto la superioridad del coche y por tanto se le había sido cambiado.

Después de tener que abandonar en dicha carrera tomó la decisión de dejar la F1 al final de la temporada, decisión que cambió a causa de las miles de cartas escritas por sus fans y en parte también al hecho de que Williams le ofreció un asiento.

De la temporada es destacable la única victoria que consiguió en el GP de Portugal, la 5ª posición total en la clasificación para el mundial y el espectacular adelantamiento por el exterior de la curva que realizó en el GP de México a Gerhard Berger, una maniobra que algunos clasifican como demencial o simplemente imposible.

Haz click en la imagen de la derecha para ver el espectacular adelantamiento



El 1 de octubre de 1990 firmó el nuevo contrato con Frank Williams, contrato en el que se reconocía que él sería el foco de atención del equipo tras su experiencia como número dos en Ferrari. En el mismo se detallaba su minuta que no era nada menos que 4.6 millones de libras por temporada, lo que le convirtieron en el deportista británico más bien pagado de la época.

La temporada no fue nada mal y en 1991 ganó 5 carreras y volvió a ganar el subcampeonato por tercera vez. La más memorable tal vez fue en GP de España en el recién estrenado circuito de Catalunya donde rodó con Ayrton Senna a lo largo de toda la recta principal a apenas unos centímetros del piloto brasileño y a más de 320 km/h. Algo también para recordar fue el hecho de que después de ganar el GP de Silverstone en el que Senna se había quedado sin gasolina en la última vuelta, Mansell lo recogió durante la vuelta de honor para llevarlo al Padock.



La decisión de Williams de con la caja de cambios durante la temporada ocasionaron esa falta de fiabilidad en el vehículo que costó puntos a Mansell, de este modo cuando éste puntuaba sus primeros 6 en Mónaco, Senna ya llevaba 40. A pesar de una excenete media temporada que incluyó tres victorias consecutivas de Mansell, la consistencia de Senna hizo imposible que se le alcanzara, aún así el título se decidió en Japón por una salida en carrera.

Finalmente llegó 1992, sin duda el año de Mansell en mayúsculas. Empezó la temporada con cinco victorias consecutivas, todo un récord histórico y que no se repetiría hasta 2004 cuando también lo logró Michael Schumacher.

En la sexta carrera, tras haber ganado la pole position y haber dominado casi toda la carrera, un pinchazo a falta de sólo 7 vueltas le hizo entrar en boxes de donde salió justo por detrás de Senna. Mansell que ahora salía con neumáticos nuevos consiguió hacer la vuelta rápida y rebajó la diferencia con Senna de 5.2 a 1.9 segundos en sólo dos vueltas. Estuvieron ambos luchando durante las cuatro vueltas restantes, sin

GRANDES PILOTOS



Embargo, el difícil trazado de Mónaco hizo que no le pudiera adelantar. Mansell también se convirtió en el piloto británico más exitoso al ganar, precisamente en el GP e Silverston su 28ª carrera, frente las 27 que ostentaba el anterior récord de Jackie Stewart. También estableció otros dos récords, el de más carreras ganadas en una temporada, en concreto 9, y el de más pole position, 14 de las 16 pole posibles.

También ostenta otros récords algo más extraños como el que más carreras ha disputado antes de convertirse en campeón del mundo (180) el que más subcampeonatos ha conseguido también antes de ser campeón (3) y el que más poles ha conseguido así como la vuelta rápida durante carrera y para luego tener que terminar retirándose (4).

Aún así, lo importante de todo ello, es el hecho de que finalmente y tras mucho sufrimiento en 1992 pudo alzar la copa de campeón del mundo de F1.

Anunció su retiro de la F1 en el GP de Monza de ese año, pese a toda la insistencia del equipo Williams para que se quedara, y de hecho así fue, aunque eso no quiere decir que se retirara del automovilismo.



En 1993 se metió en la CART IndyCar World Series en EEUU, donde pese a ser novato, ganó con un Lola Ford T93 del equipo Newman/Haas Racing batiendo a otra leyenda de la F1: Emerson Fittipaldi. Este hecho le ha convertido en el único piloto que ha ostentado el mundial de F1 y de Indi Series de forma simultánea, dado que cuando consiguió el Indi aún no había acabado el campeonato de F1.

En 1994 su Lola Ford no se mostró tan fiable como el año anterior, hecho que repercutió en resultados. De hecho ese año inició un breve retorno a la F1 pilotando para Williams y ganando aún una carrera, pero definitivamente en 1995 tras intentar correr con un coche que el definió como incontrolable lo abandonó de forma permanente.

Mansell a lo largo de su trayectoria ha ganado 31 carreras de F1, 32 pole position, 30 vueltas rápidas en carrera y ha participado en 187 GP convirtiéndose así en el quinto piloto con más victorias de la historia detrás de Schumacher, Prost, Senna y Alonso. Le define su particular estilo de conducción, muy agresivo, y en cierto modo también su mala suerte en algunos grandes momentos que no le permitió alcanzar muchas más victorias. En honor a su historial de piloto ingresó en 2005 en el Salón Internacional de la Fama de los Deportes Motorizados que comenta sobre él: *"uno de los pilotos más excitantes, con su estilo de 'a todo o nada' (31 victorias y 32 choques). Su torpe personalidad le dio algunos enemigos, sus heroicas actuaciones millones de fanáticos"*.

Desde entonces ha participado esporádicamente en eventos del mundo del motor, en 1998 participó en algunas carreras del BTCC (El campeonato británico de turismos) al volante de un Ford Mondeo, ha participado en campeonatos GT como en 2007 conduciendo un Ferrari F430 y en Le Mans en 2010 junto a sus hijos, prueba que tuvieron que abandonar a los pocos minutos tras un pinchazo y el consecuente choque.

Actualmente posee un club de golf cerca de Exeter donde también está su museo del piloto, también es dueño de un circuito en Devon, produce la revista Planet Driving junto a Carl Fogarty y vive en Jersey y desde que no compete en F1, se ha deshecho de su particular bigote.



BMW M1 Sideways

En este número empezamos un nuevo proyecto, nacido de la propia evolución que está sufriendo esta revista. Como todo buen prologo intentaremos justificar el por qué de estos artículos y orientaros sobre la lectura de esta sección.

Toda empresa tiene su misión, la misión de esta nueva sección es la vocación de servicio, la de poder facilitaros alguna referencia adicional para esa nueva adquisición en la que estáis pensando y no tenéis información o os faltan referencias para decidiros. Mucha información sobre qué coche es potencialmente apto o no para el disfrute diario está en el día a día del club, donde realmente se comparte información y conocimiento. Estos artículos son una buena piedra de toque para aquellos que no disponéis de club para identificar a los posibles campeones de nuestras vitrinas o que aquellos que tenéis club no os animáis a utilizar un tipo de coche para competir.

Nos vamos a centrar en el aspecto técnico, mecánico y dinámico de los coches. Probablemente son estos datos los más difíciles de obtener a través de las webs especializadas del sector (sobre todo por el tiempo que hay que dedicar a revisar páginas y páginas webs). Todo esto será objeto de revisión por nuestra parte (siempre que dispongamos de toda la información) los materiales utilizados, la mecánica en todos sus aspectos (relaciones, coronas, piñones, motor,...) y las mejoras técnicas que puedan aportar.

Una vez hayamos realizado esta revisión analítica del coche, será el momento de ponerlo en la pista. Para realizar estos análisis utilizaremos dos escenarios, según el tipo de coche que estemos analizando velocidad o pista y rally. Los análisis sobre pistas de velocidad se realizarán utilizando una pista Ninco de 41 metros de cuerda, dicha pista tiene una sección rápida y otra un poco más técnica con curvas entrelazadas que suelen complicar la gestión del vehículo. En este tipo de pista evidentemente podremos dar un punto de vista cuantitativo sobre lo que el coche puede aportar, es decir, podríamos utilizar una tabla de tiempos. En cambio, cuando analicemos coches de rally o raid no dispondremos de la posibilidad de repetir el análisis sobre una pista fija, el coche será probado en varios tramos, todos ellos diferentes. Por ello en los análisis de coches de rally nos centraremos más en sensaciones. Las pruebas se realizarán con un mando Professor Motor y partiremos de una configuración media en potencia y freno. Esta será nuestra piedra de toque para definir determinados parámetros como aceleración y frenada.

Por último cada artículo finalizará con una pincelada sobre posibles mejoras sobre la mecánica que pueda mejorar el rendimiento del coche. Nos gustaría que tuvierais claro que en ningún caso se podrá considerar este análisis como un análisis experto sobre la materia. Por varios motivos: En primer lugar, cada uno tiene su estilo de conducción y es necesario ajustar el coche según las necesidades de cada uno, con lo que si



entramos en una preparación muy detallada podemos no estar acertando en vuestra preparación optima. Y en segundo lugar, los que colaboramos no somos expertos en la materia, pero si prometemos mejorar número a número.

No olvidéis que esta sección es una parte viva de la revista, intentaremos que vaya evolucionando y creciendo en función de vuestras necesidades.

BMW M1 SCHNITZER GR5 SIDEWAYS

Una vez sentadas las bases para entender mejor la dinámica de estos artículos vamos empezar a analizar en profundidad el BMW M1 SCHNITZER GR5 de la marca filial de RACER, SIDEWAYS. Como sabéis esta marca es la encargada de comercializar los modelos en plástico de RACER. (mejorar con más información sobre racer-sideways i slot.it). Sideways utiliza la mecánica de otra gran marca italiana, Slot.it. Con estas credenciales no se puede esperar más que un coche de primer nivel. Analicemos, sin más, que nos propone Sideways con este grupo 5.

En referencia a la estética, el modelo presenta un aspecto imponente como prácticamente todos los modelos correspondientes a la categoría de Grupo 5. Lamentablemente no ha sido posible encontrar una buena imagen del modelo en cuestión para poder revisar tanto tampografía como escalas. Me gustaría hacer mención a este aspecto, ya que una de las armas arrojadas entre las marcas para defender el rendimiento de los coches en pista suele ser el tema de la escala, ya que consideran que algunos modelos y marcas realizan modelos sobredimensionados sin ser muy estrictos a la hora de realizar el modelo a escala.



A PRUEBA

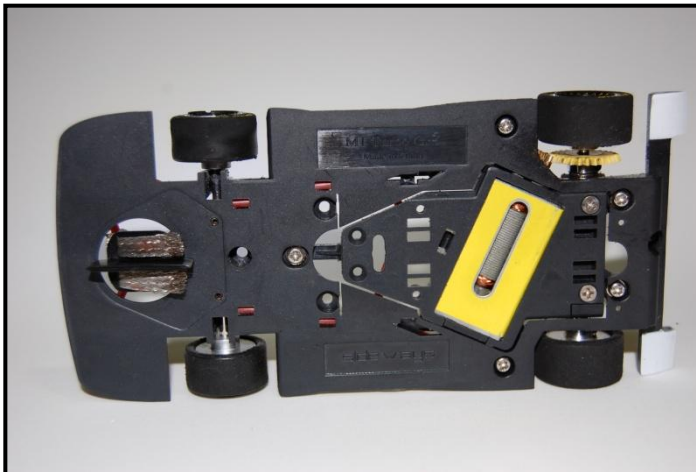
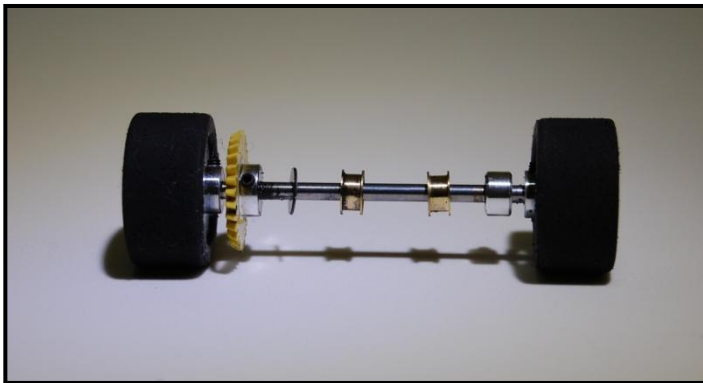
Vamos a continuar con el análisis de la mecánica, el modelo presenta un chasis slot.it con una configuración Anglewinder. El motor es un Flat-6 de caja larga cerrada, que ofrece un rendimiento de 20.500 rpm a 12v y 200 grm/cm de par. El piñon es un piñon 11z de 6,75mm transversal y corona de 28 dientes anglewinder de plástico para eje de 2,38mm.

En el apartado de llantas, este modelo monta unas llantas de aluminio con tapacubos en el eje trasero y para el eje delantero monta unas llantas de plástico. En referencia a cojinetes y sistemas de ajuste stoppers y arandelas, como se muestra en



la imagen del tren trasero, no se deja nada a la improvisación.

En referencia a los sistemas para configuraciones del chasis, podemos ver que no falta ningún sistema que no aparezca en los modelos más importantes de Slot. It desde sistemas de eje regulable en altura y holgura del tren delantero, sistemas de configuración de altura de motor, Eje trasero regulable en altura 0 mm 0.5 mm 1 mm mediante soporte eje trasero independiente, sistemas de configuración para mejorar la basculación del vehículo...



Una vez realizada el análisis técnico vamos a ver si todo lo que hemos analizado tiene el reflejo en la pista. Como sabéis el análisis dinámico se realiza sobre una pista de unos 41 metros de cuerda, con una zona rápida de rectas y otra más técnica con curvas entrelazadas.

Nada más poner el coche en la pista podemos sentir que es un vehículo que ofrece seguridad en el manejo, en las primeras vueltas en las que intentamos hacernos con el coche podemos ver que su conducción es segura, noble. No hay diferencias de rendimientos entre la zona rápida y la zona entrelazada. Esto se refleja en que el coche va por el sitio y no hace extraños. La distancia entre ejes de este M1 es similar a la del Porsche 911 GT1 Evo 98 de la marca que provee a Sideways de los elementos mecánicos. Los 80,7 gramos de peso del coche montado facilitan el control del motor flat 6, afectando directamente a la gestión del coche ya que facilita la conducción, penalizando muy poco los errores que se puedan cometer. Es importante tener en cuenta que el peso del coche es algo superior al que suelen tener los modelos de velocidad. El BMW M1 no requiere de una conducción muy precisa. Ahora bien, una vez sobrepasamos el límite del coche los errores no se perdonaran, el coche saldrá bruscamente de la pista realizando las famosas croquetas.



Las primeras sensaciones son las de un coche que puede parecer lento, por la seguridad que ofrece, pero todo lo contrario la tabla de tiempos nos demuestra que se trata de un coche bastante rápido, competitivo. Empezamos con la tanda de tiempos y conseguimos una vuelta en 14,45 segundos. No está nada mal, durante la tarde estuvimos probando otros coches de características similares y los tiempos de este BMW M1 estaban siendo realmente competitivos. Como os comentamos en el prologo, no íbamos a dedicar mucho tiempo a las posibles configuraciones (la justificación la tenéis más arriba), pero si realizamos un cambio de neumáticos (utilizamos unos OSC de compuesto medio) y ajustamos aceleración y frenada en nuestro mando, soltando freno motor y dándole un poco más de mordiente a la aceleración. Los resultados no se hacen esperar, en la primera vuelta reducimos los tiempos a 14,03 segundos, unos tiempos realmente buenos.

Como resumen podríamos decir que este modelo ha sido un gran invitado para la inauguración de esta sección. Es un coche muy recomendable, buena mecánica, buenas sensaciones y originalidad. Por este mes esto es todo, os reemplazamos al próximo número donde diseccionaremos otro modelo para poder facilitaros información más amplia sobre este gran hobby.

Nota de la redacción : Realmente hace tiempo una sección así debería existir en una revista como esta. Agradecemos la colaboración de su autor y realmente esperamos que se convierta en una sección habitual para nosotros. Intentaremos que todas las pruebas sean en el mismo trazado con lo cual tendréis una comparativa de tiempos con los coches analizados a medida que vayan pasando los números.

Lotus '78 - GP Mónaco

Lotus y México han vuelto a la Fórmula Uno, y no sólo a escala real (1:1), sino también a escala 1:32, de la mano de FLYSLOT, marca que ha reproducido el espectacular Lotus 78 con el que, el mexicano, Héctor Rebaque, se presentaría al GP de Mónaco de 1978..., Gran Premio que, sin embargo, no pudo disputar, pues no llegó a pre-calificar para tomar partido en él.

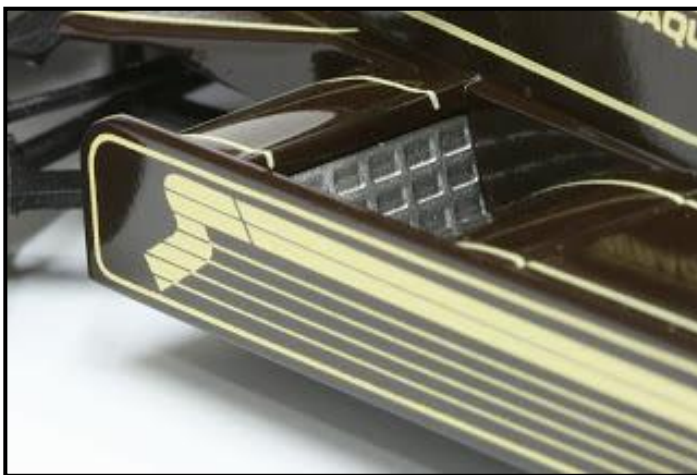
Su presentación, de gala. Aunque en la urna habitual de la marca española, el clásico cartón de la marca se sustituye por uno con la bandera de México impresa, sustituyéndose el escudo de la gran nación americana por el de la escudería.

Tal vez lo primero que nos llame la atención de la reproducción de este Lotus 78 por FLYSLOT es el color de la carrocería..., un espectacular marrón oscuro, color que hace diferente a este Lotus del común...





Espectacular zona delantera..., a la que siguen sus pontones, habitáculo y, cómo no, Héctor Rebaque.

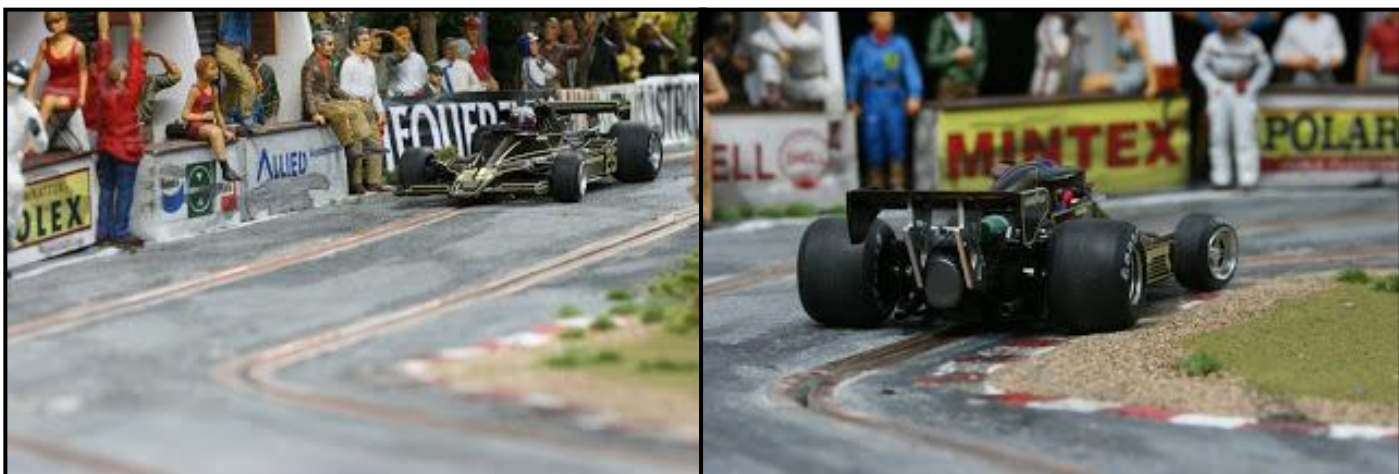


LOTUS 78

Y cómo no..., la inconfundible zaga del Lotus 78, motorizada Cosworth.



Y lo mejor de esta reproducción..., es que en pista funciona, se mantiene en ella y se deja disfrutar..., porque es eso, un cochecito a escala para jugar en pista de slot.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Texto y fotos: Demoslot

FORMULA SLOT

NISSAN PATROL TT

Nissan Patrol TT



Primera generación Patrol Scalextric

Aparecido en 1992, en pleno inicio del declive que llevó a Exín a su cierre, el Patrol TT se ha convertido para el Raid en todo un referente con nombre propio.

En esa primogénita "horneada" se presentaron tres referencias : Repsol (7304), Panasonic (7305) y Fanta(7306), siendo esta última una de las más valoradas actualmente por los coleccionistas. Todos eran fieles reproducciones del Patrol de tercera generación que se comercializó en escala 1/1 hasta 1997.

Nissan Patrol TT Repsol. Ref 7304. de color blanco, decorado con adhesivos y rueda de repuesto en el techo.



Por aquellos años la serie TT , recién estrenada también, se completaba con el Buggy y el Peugeot 405 . Durante más de una década fueron los únicos coches TT comerciales del mercado, hasta que Tecnitoys, Ninco y Avant-slot (por citar algunos) entraron en este segmento del slot.



Ref. 7306 Nissan Patrol "Fanta" de color amarillo, decorado con adhesivos.



Ref. 7305 Nissan Patrol "Panasonic" de color blanco/azul, decorado con adhesivos



LOS COCHES



- CARROCERÍA PLÁSTICO INYECTADO.
- TRACCIÓN TOTAL.
- DOBLE DESMULTIPLICACIÓN.
- EJES OSCILANTES.
- SUSPENSIONES INDEPENDIENTES.
- NEUMÁTICOS "RAID" DE GRAN ADHERENCIA.
- GUÍA BASCULANTE.

Guía del scalextrista
1992 (EXIN)

SCALEXTRIC TT es un sistema especialmente concebido para coches "Todo Terreno" con pistas rugosas, rampas, saltos, pasos elevados y todo tipo de obstáculos.

Los vehículos TT son fieles reproducciones a escala 1:32 de auténticos Todo Terreno. El sistema TT posee sus pistas propias, **totalmente compatibles con las pistas tradicionales de SCALEXTRIC.**

El sistema TT, es el equipo adicional al SCX que todo buen scalextrista debe poseer. Con él podrás iniciarte en el mundo de los RAIDS como el DAKAR y la BAJA.

En el SCALEXTRIC TT, la conducción es totalmente distinta a la del SCX y SRS2. En TT lo fundamental es la habilidad de los pilotos. Para competir en TT debes ser un piloto extraordinariamente hábil,

con el fin de superar todos los obstáculos, los saltos, las rampas y las pistas rugosas, a la mayor velocidad posible sin tener ningún accidente.

Con TT experimentarás una nueva sensación en perfecta conjunción entre el piloto, el coche y el circuito.

Los coches TT incorporan el motor RX-7 cuyas características son: piñón de 12 dientes con una desmultiplicación de 6:1 con doble reducción, diámetro del hilo 0,13 mm, nº de espiras 270 por delga, consumo en vacío a 15 v.c.c. 130 m.a., revoluciones en vacío 15.000 r.p.m., diámetro eje motor 2 mm.

La tracción es total por transmisión a los dos ejes, poseen suspensión independiente a las cuatro ruedas por amortiguadores y guía basculante de brazo móvil.

Los neumáticos tienen unas medidas

que oscilan entre 27.5 x 10 y 27.5 x 13.5, con dibujo de tacos consiguiendo un gran agarre tanto en pistas de SCX como en las de TT.

La distancia entre el eje trasero y la guía es de 92 mm y la distancia entre ejes de 81.35 mm.

Los vehículos TT disponen de un chasis común para todos los modelos.

Las pistas de TT son rugosas imitando caminos de tierra, piedras y montañas. Disponemos de rectas, curvas, rampas de salto, pasos elevados, tramos cóncavos y convexos, con los que puedes montar dunas, puentes y subidas o bajadas en zonas montañosas.

LOS COCHES TT

Motor: RKT
 Tracción: Total
 Desmultiplicación: 6:1
 Neumáticos delanteros: 27.5 Ø x 10
 Neumáticos posteriores: 27.5 Ø x 10
 Peso: 106.8 gramos
 Medidas: 138 x 63 x 51 mm
 Distancia ejes: 81.35 mm
 Distancia eje posterior y guía: 92 mm

7304
Patrol "Repsol"

Dado el creciente interés del gran público por las pruebas de fuera carretera (gran raid), el fabricante de vehículos todo terreno Nissan Ibérica vio en esta especialidad automovilística el terreno ideal para promocionar sus



todo terreno Patrol. Para ello montó un equipo de competición que partiendo del vehículo de serie modificado ha participado en todas las grandes pruebas africanas, con el patrocinio de Repsol.

A imagen de los grandes raids africanos se constituyó el campeonato de España de raids, basado en pruebas de un sólo día de duración, pero muy duras (más de 800 kilómetros sobre terrenos de tierra). En 1991 el equipo



Nissan presentó el modelo Nissan Patrol, pilotado por el joven piloto catalán Jordi Torra, con la finalidad de mejorar sus prototipos para la prueba reina: el París-Dakar.

Motor: RKT
 Tracción: Total
 Desmultiplicación: 6:1
 Neumáticos delanteros: 27.5 Ø x 10
 Neumáticos posteriores: 27.5 Ø x 10
 Peso: 102.7 gramos
 Medidas: 138 x 63 x 50 mm
 Distancia ejes: 81.35 mm
 Distancia eje posterior y guía: 92 mm

7305
Patrol "Panasonic"

Motor: RKT
 Tracción: Total
 Desmultiplicación: 6:1
 Neumáticos delanteros: 27.5 Ø x 10
 Neumáticos posteriores: 27.5 Ø x 10
 Peso: 102.7 gramos
 Medidas: 138 x 63 x 50 mm
 Distancia ejes: 81.35 mm
 Distancia eje posterior y guía: 92 mm

7306
Patrol "Fanta"

En el París-Dakar, Nissan es un participante asiduo, haciendo siempre destacados papeles. Pese a ser sofisticados, los Nissan Patrol no esconden su descendencia del modelo de serie, lo cual les ha restado posibilidades



de victoria frente a los poderosos Peugeot, diseñados sólo para vencer. El modelo patrocinado por Fanta, fue pilotado por Hansi Babler en el raid africano.

NISSAN PATROL TT

Segunda generación Scalextric

El "renacimiento" del Patrol

En el año 2008 y como recuerdo de los 30 años del Dakar en África la revista Mas Slot preparó una colección compuesta con un libro con las crónicas del Dakar y acompañada por 8 modelos TT exclusivos entre los que se encontraban los Buggy y los 405, todos ellos originales de Scalextric.

DAKAR

30 AÑOS CRUZANDO EL DESIERTO

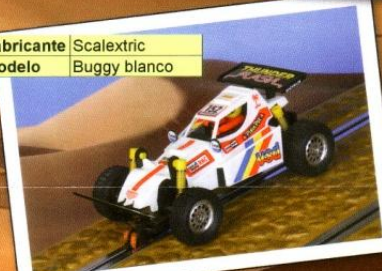
Fabricante	Scalextric
Modelo	Buggy rojo



Fabricante	Scalextric
Modelo	Peugeot 405
Piloto	A. Vatanen
Carrera	Dakar 1989



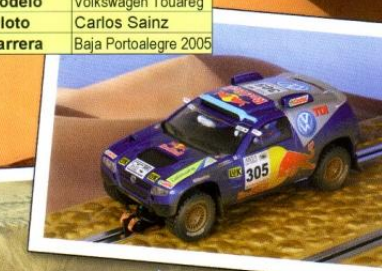
Fabricante	Scalextric
Modelo	Buggy blanco



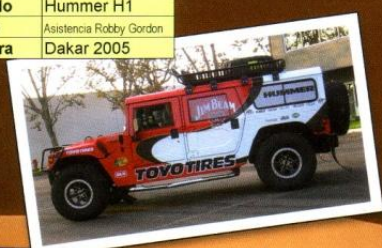
Fabricante	Scalextric
Modelo	Peugeot 405
Piloto	A. Vatanen
Carrera	Dakar 1990



Fabricante	Scalextric
Modelo	Volkswagen Touareg
Piloto	Carlos Sainz
Carrera	Baja Portoalegre 2005



Fabricante	Power Slot
Modelo	Hummer H1
Piloto	Asistencia Robby Gordon
Carrera	Dakar 2005



Fabricante	Avant Slot
Modelo	Camión MAN
Piloto	Equipo Promotor
Carrera	Dakar 2005



Fabricante	Avant Slot
Modelo	Quad Suzuki 450
Piloto	Carlos Avendaño



Esa primera colección en la que encontrábamos esos TT de Wxín, fue el presagio para que en la segunda colección (2011) de incluyera el otro miembro de la familia TT el Nissan Patrol.

Y así fue, como en 2011 las negociaciones de Mas Slot con TecniToys se materializaron en forma de la fabricación, con los moldes originales y 15 años después; del Patrol, modelo que volvía a las pistas que lo vieron nacer allá por 1992. Eso sí, para preservar los originales (los archiconocidos Fanta, Repsol y Panasonic) se optó por otras decoraciones: "Ponsa" pilotado por Palacios/Bosh en el Dakar de 1995 y el "Repsol" de Juncosa y Prieto del Dakar de 1990, dorsal 225 (el Repsol de Exín de 1992 monta el dorsal 226). Al ser estos Patrols fabricados por TecniToys, gozan de referencia en el catálogo de la marca : 6509 (Repsol) y 6519 (Ponsa).

En total de los 3000 coches que fabricó TecniToys para Más Slot, 1200 se destinaron a la citada Colección Dakar 2 (600 para cada modelo)



"Ponsa" pilotado por Palacios/Bosh en el Dakar de 1995

"Repsol" de Juncosa y Prieto del Dakar de 1990, dorsal 225

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Colección DAKAR 2

30 AÑOS CRUZANDO EL DESIERTO



Bowler Nemesis

Equipo ID Rallye
Laplat / Domicent
Dakar 2009



Mitsubishi Montero

Mitsubishi Motors
Prieto / Maimon Dakar 2001



BMW X5

Team Delta Q
Doe Santos / Fiuza Dakar 2010



Camión MAN

Team Offroad Sport CZ
Randysek / Siska / Nemajer
Dakar 2009

Mitsubishi Racing Lancer

Team JMB Stradale Off Road
Souza / Baumel Dakar 2010



Alpine A310

Reverchon / Vails
Dakar 1981



Ampliación de la Colección Dakar

Cuando hicimos la Colección Dakar hubo tres coches de Ninco que al final no se pudieron incluir y que muchos de los suscriptores echaron de menos. Eran un Bowler, un Mitsubishi Montero y un BMW X5. También se habló de los Patrol de Scalextric, que los suscriptores hubieran querido la inclusión de este emblemático modelo, pero como no había fabricados solo se pudieron incluir los buggys y Peugeot 405.

Buena pues no perdimos la esperanza y negociando de nuevo con Ninco hemos conseguido que nos fabriquen los tres modelos que teníamos previsto y con Scalextric hemos conseguido, que como tienen los moldes originales, nos hagan una fabricación de dos decoraciones inéditas. Estos Patrol como os comento, se fabricarán ahora, y la decoración se hará con tampografía, no con calcas como e hacía hace 20 años.

De Avant Slot recuperamos una decoración inédita de su camión MAN, una decoración del Dakar 2010 de su nuevo Mitsubishi Racing Lancer, y como van a sacar el Alpine A310 y un coche de este modelo participó en el Dakar de 1981, le hemos pedido esta decoración en exclusiva para nosotros.

Calendario de entregas

MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICEMBRE
BMW X5 Ninco	Bowler Ninco	MAN Avant Slot	Mitsubishi Ninco	Mitsubishi Avant Slot	Alpine A310 Avant Slot	Patrol Scalextric	Patrol Scalextric

P.V.P.

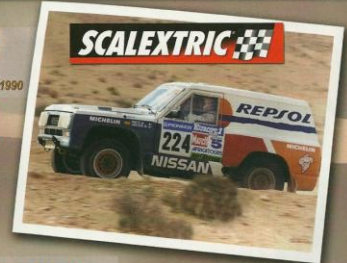
475 €
(gastos de envío incluidos)

Forma de pago

Contado: Con regalo exclusivo
A plazos: Entrada 51 € y 8 cuotas
mensuales de 53 €

Nissan Patrol

"Repsol"
Prieto / Juncosa Dakar 1990



Nissan Patrol

"PONSÁ"
Palacios / Bosch Dakar 1995

El resto de unidades de las 3000 iniciales han ido apareciendo en los últimos años, como ediciones especiales, o como el coche de la revista (noveno entre los coches exclusivos de la revista, dirigida por Paco). Aprovechamos para hacer un paréntesis y saludar a nuestros amigos de Más Slot Paco e Isabel.

Si no nos falla el recuento (o la memoria) aquí teneneis los demás Nissan Patrol (**2ª generación**)

Nissan Patrol TT Racing "Más Slot Competición", ref. DR69. Serie limitada y numerada de 50 unidades repartidas en 3 composiciones según chasis acoplado. Está fabricado con los moldes originales de EXIN del Nissan Patrol TT del año 1992.



NISSAN PATROL TT

Para el modelo se parte de la base del Nissan Patrol de Scalextric, y lleva una decoración conmemorativa de apoyo al pueblo japonés, realizada por Paco Sastre (MARALIC). Destacar que del importe de cada coche, 50€ se destinaron a la Cruz Roja Japonesa.



Patrol "We love Japon" Serie limitada de 50 unidades

PACK 3 PATROL "PORCAR"



Prototipo caja

Juan Porcar fue el primer español en participar en el Dakar y casi ganarlo en el 90.

En este pack hemos reunido 3 de sus Patrol "Repsol". Son coches originales de Scalextric de plástico, remodelados por Manuel Espallargas añadiendo detalles y fotografados para hacerlos más parecidos a los de 1:1. Los tres son diferentes también entre sí. Se presentan en una caja de cartón especial con un diorama de Alter Ego y una lámina de Diego Serrano que nos han hecho especialmente para este pack.

Edición limitada y numerada de solo 50 unidades.

Precio y Forma de Pago: 50 € a la reserva y 3 plazos de 115 € (total 395€)

Fecha de entrega: Junio

¡RESERVA TU PACK CUANTO ANTES, NO TE QUEDES SIN EL!



Patrol #226
Paris-Tripoli-Dakar 1990



Patrol #220
Paris-Tripoli-Dakar 1991



Patrol #225
Paris-Syrtis-Ciudad del Cabo 1992



Diorama (falta pintura y detalles) (34x 27x 4 cm aprox.)



Lámina de Diego Serrano (35 x 25 cm aprox.)

Patrol "pack Porcar" Serie limitada de 50 unidades (3 Patrol)

Patrol "white" Serie limitada de 200 unidades



Patrol "Monster" Serie limitada de 100 unidades (decorado sobre la referencia 6516)



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Se han cambiado las llantas



Detalle de la cincha en fotografado



Plancha de arena en fotografado



Los tres frontales son diferentes



Efecto "sucio" en Patrol #226



Pilotos modificados

Patrol "Mas slot nº9" Serie limitada de 600 unidades Ref. 6517



Patrol "Shell" Serie limitada de 780 unidades Ref (6516)



NISSAN PATROL TT

Patrol Dakar Resina

Además de los Nissan Patrol de la colección Dakar (y derivados) todos en plástico; Mas Slot nos ofrece también dos sub colecciones llamadas *Dakar Mitiques* y *Dakar Historiques*, en las que también se incluyen los Nissan Patrol. Éstos, a diferencia de los primeros están realizados en resina, aprovechando moldes de otras marcas y la inestimable ayuda del artesano Manel Espallargas.

Son ediciones limitadas en este caso a 100 unidades para el modelo de Nissan Patrol Gallina Blanca y otros 100 para la decoración Nissan Patrol Motul, repartidas entre la decoración efecto arena o no. La carrocería está fabricada en resina y el chasis de fibra es de ORS, con guía basculante y amortiguadores.

Patrol "Gallina blanca " Serie limitada de 100 unidades. Modelo en resina, Chasis ORS.



Patrol "Motul " Serie limitada de 100 unidades. Modelo en resina 50 efecto barro y 50 "limpias", Chasis ORS.



Patrol "Mas Slot nº 100 ". Chasis GOM. MARALIC

También con esta carrocería de resina y configuración Más Sot (Chasis GOM) , se nos presentó el Patrol conmemorativo del número 100 de su revista, montado y decorado por Maralic (Un Saludo desde Aquí a Paco Sastre) . La edición consta de 99 coches, todos diferentes, cambia el dorsal y su portada en el techo correspondiente.

Y además 15 coches con el dorsal 100 y portada nº 100. Destacar que este modelo fue decorado con los dorsales del 1 al 100, así cada modelo era único. Los dorsales se fueron asignando por petición de todos los coleccionistas. Este Patrol está decorado con las portadas de las revistas y la correspondiente al número de dorsal está presente en grande en el techo del coche.

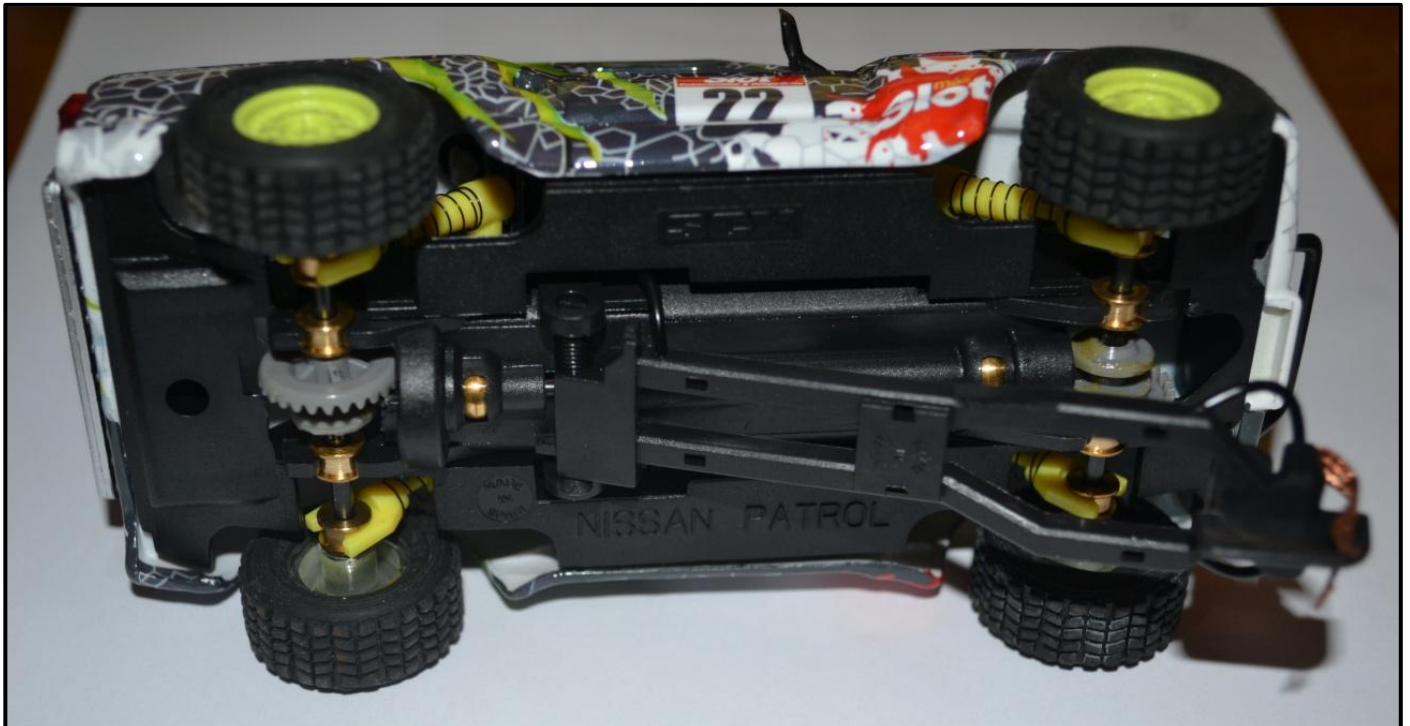
En mi caso, del que os habla, corresponde al nº 23, que coincide con el día de mi nacimiento y además la revista fue publicada en 2004, año de mi 30 cumpleaños. Nostálgico que se pone uno...



NISSAN PATROL TT

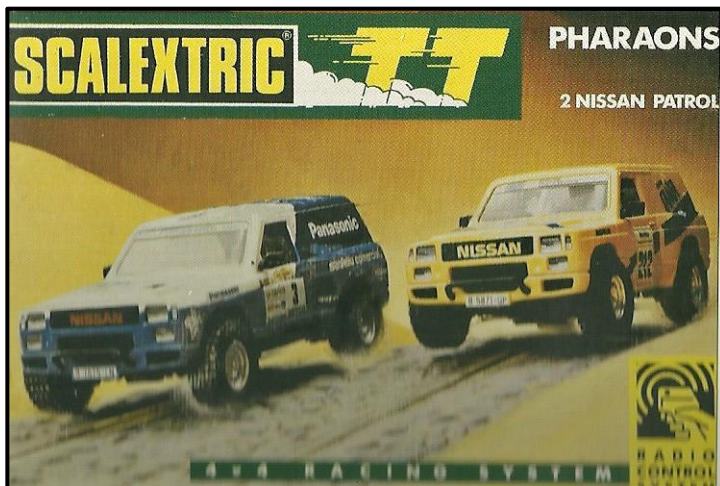
Mecánicas, circuitos y otras curiosidades Patrol TT

Si analizamos la mecánica de los modelos aquí tratados, vemos que los de Scalextric montan la configuración habitual de todos los modelos TT del 92 (Patrol , Peugeot 405 Raid y Buggy) Configuración mecánica : motor Rx7, tracción total, desmultiplicación 6:1, neumáticos delanteros 27,5 x 10.,neumáticos posteriores 27,5 x 10., peso 100 gramos, medidas 138 x 63 x 50 m.m. , distancia ejes 81,35 m.m. distancia eje posterior , guía 92 m.m, amortiguadores en los 4 ejes, guía basculante larga, chasis basculante, la inscripción SCX NISSAN PATROL y el característico marchamo del "Made In Spain" .





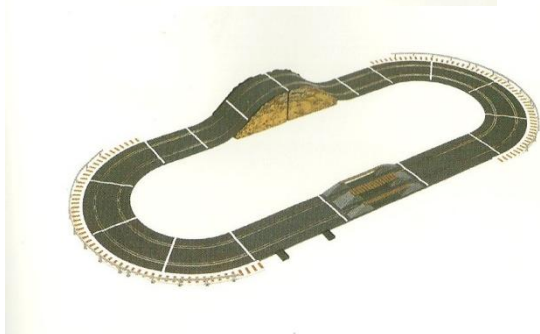
Al Patrol SCALEXTRIC lo encontramos formando parte del circuito Ref. 7003 Pharaons, que ayudados por el libro *Scalextic Historia y Nostalgia*, podemos ver el contenido de este bello Pack



Medidas caja: 68 x 46 x 12 cm. Medidas circuito: 186 x 82 cm. Desarrollo: 3,92 m.

Contenido:

- 1 Coche Nissan Patrol "Fanta",
- 1 Coche Nissan Patrol "Panasonic",
- 1 Transformador-Rectificador
- 1 juego mandos R.C.S.
- 1 tramo recta standard 350 m.m.
- 2 tramos recta 175 m.m.
- 8 tramos curva standard
- 2 tramos cóncavos
- 2 tramos convexos
- 1 juego paso elevado
- 2 soporte puente
- 6 vallas



Contenido del SET:

- 1 x Nissan Patrol «Panasonic»
- 1 x Nissan Patrol «Fanta»
- 1 x Recta Conexiones 350 mm
- 1 x Recta Standard 350 mm
- 2 x Recta 175 mm
- 8 x Curva Standard
- 2 x Tramo Cóncavo
- 2 x Tramo Convexo
- 1 x Juego Paso elevado
- 2 x Control manual de velocidad,
Radio Control System
- 1 x Transformador Rectificador

NISSAN PATROL TT

Por el contrario el Patrol (gallina blanca y Motul) de resina monta el chasis de ORS, y el patrol conmemorativo del nº 100 de Mas Slot Monta chasis GOM con guía basculante (corta, pero regulable) y tracción a las 4 ruedas mediante dos gomas.



Curiosidades o “mundo Patrol”



Gorra TT SCALEXTRIC.



(Arriba derecha) Modelo de Angel Luis Humbrias, mostrado en la primera edición de la reunión de coleccionistas VIP de Scalextric. Es habitual en Scalextric (Exin) encontrar modelos con colores raros, pruebas de inyección y otras lindezas, he aquí un claro ejemplo. También se han visto Patrols en otros colores diferentes a los “oficiales” y salidos de la fábrica de Exin.

Además el Patrol ha sido un modelo muy vistoso y que ha dado pie a múltiples personalizaciones. De hecho en el 2010 el foro <http://www.automodelismoslot.es/> convocó un concurso de decoración de Patrols , algunos realmente espectaculares de los que creo que bien vale la pena disfrutar de ellos en estas páginas.

Nota: Por razones logísticas y obvias no hemos podido contactar con todos los autores de los trabajos que en su día se presentaron, por eso debajo de la foto publicamos su nombre, esperando que no les sepa mal, pero nuestra intención no va más allá de la de rendir un pequeño homenaje a su trabajo y por ende completar este monográfico sobre los Patrols con tan bellos diseños.



Modelo de Vpumasport para automodelismoslot

NISSAN PATROL TT



Modelo de Pedro Pablo para automodelismoslot



Modelo de David Garcia para automodelismoslot



Modelo de Cholo 555 para automodelismoslot



Modelo de Franchu para automodelismoslot

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Modelo de Sitol para automodelismoslot



Modelo de Angel BZ para automodelismoslot



Modelo de JMC-Slot para automodelismoslot



Modelo de Miguel Slot 69 para automodelismoslot

Modelo de Koupas0 para automodelismoslot



NISSAN PATROL TT



Modelo de TeideGuanche para automodelismoslot



Modelo de AMG-Desing para automodelismoslot

Modelo de Miguelute para automodelismoslot



NISSAN PATROL TT 1/1

El Nissan Patrol es un todoterreno con tracción en las cuatro ruedas, producido por el fabricante japonés Nissan en Japón desde el año 1951 hasta la fecha. El Patrol se vende especialmente en los mercados de Australia, Nueva Zelanda, América Central, Sudamérica, Sudáfrica, Europa y el Oriente Medio. Curiosamente es un modelo poco utilizado en tierras niponas.

El Patrol se fábrica en versiones de dos puertas, cinco puertas o pickup. I el vehículo es reconocido por su potencia y durabilidad.

1ª generación (años 50)





2ª generación, años 60-70



3ª generación, años 80



4ª generación, años 87-97



5ª generación, años 1998-2006



6ª generación, 2010-presente

NISSAN PATROL TT

Nissan Patrol TT



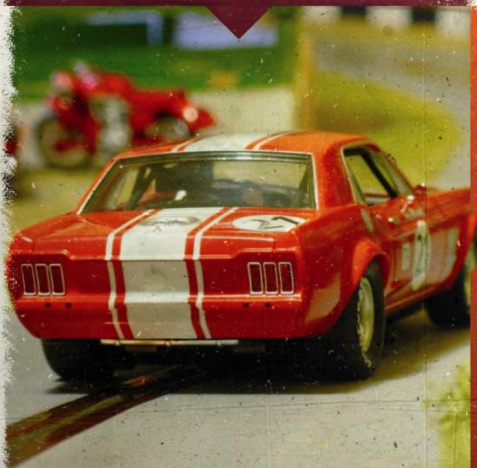
Acabamos con el único Patrol que a nadie le gustaría que le persiguiese..., decorado por F. Galindo (Pi-Madrid) **presentado en Demo-Slot**



Texto: Juan Antonio Fernández **y fotos:** Juan Antonio Fernández, STS_4X4, PasionSlot, ScalextricPassion, Toni Bareta, Angel Luis Humbrias, Wikipedia y MasSlot.

DISSABTE
29
DE MARÇ
18'30 TARDA

COL·LOQUI / XERRADA A ALOYSHOP
**INICIS I ANÈCDOTES
DE L'SLOT AHIR I
AVUI**



AGUSTÍ SEVIL
ENGINYER INDUSTRIAL
PRESIDENT DE UNIO
EUROPEA SLOT ESPANYA
PROMOTOR I PRECURSOR DE LES
PRIMERES FEDERACIONS D'SLOT

JOAN AYMAMÍ
PERIODISTA I
FOTÒGRAF ESPORTIU
CAMPÍO D'SLOT
COPILOT DE RALLY

MODERANT L'ACTE
IÑAKI ROURA I **JORDI SOBREVALS**

AFICIONATS, COLECCIONISTES I COL·LABORADORS DE MÀS SLOT

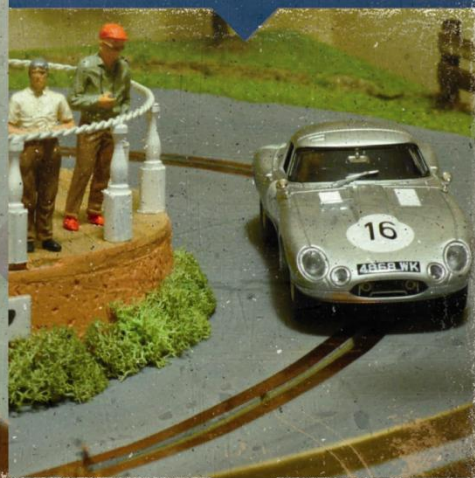
PEP TORRAS
GRAN COLECCIONISTA I
AFICIONAT A L'SLOT

INSCRIPCIONS
AL 977660473 O
ALOYSHOP@ALOYSHOP.COM
PLACES
LIMITADES

WWW.ALOYSHOP.COM

C/ DELS CAFÉS, 5. 43700 EL VENDRELL

TELF.977660473 ALOYSHOP@ALOYSHOP.COM



PACK 3 PATROL "PORCAR"



Prototipo caja

Juan Porcar fue el primer español en participar en el Dakar y casi ganarlo en el 90.

En este pack hemos reunido 3 de sus Patrol "Repsol". Son coches originales de Scalextric de plástico, remodelados por Manuel Espallargas añadiendo detalles y fotograbados para hacerlos más parecidos a los de 1:1. Los tres son diferentes también entre sí. Se presentan en una caja de cartón especial con un diorama de Alter Ego y una lámina de Diego Serrano que nos han hecho especialmente para este pack.

Edición limitada y numerada de solo 50 unidades.

Precio y Forma de Pago: 50 € a la reserva y 3 plazos de 115 € (total 395€)

Fecha de entrega: Junio

¡RESERVA TU PACK CUANTO ANTES, NO TE QUEDES SIN EL!



Patrol #226
Paris-Tripoli-Dakar 1990



Patrol #220
Paris-Tripoli-Dakar 1991



Patrol #225
Paris-Syrie-Ciudad del Cabo 1992



Diorama (falta pintura y detalles) (34x 27x 4 cm aprox.)



Lámina de Diego Serrano (35 x 25 cm aprox.)



Se han cambiado las llantas



Detalle de la cincha en fotograbado



Plancha de arena en fotograbado



Los tres frontales son diferentes



Efecto "sucia" en Patrol #226



Pilotos modificados



Carrera Ac Cobra Yello. Incluye CD con remix especial
PVP recomendado 79.95€



Carrera Porsche 904 Carrera GTS
PVP recomendado 29.95€



Carrera Ferrari La Ferrari
PVP recomendado 29.95€



Ningo Bowler Nemesis Tream Training
PVP recomendado 42.95€



Superlot MG-B 1964 Sebring
PVP recomendado 39.95€



Superlot Ford Escort MK II
PVP recomendado 39.95€



Slot.it Ford GT 40 Gulf.
PVP recomendado 47.95€



Slot.it Matra MS 670b n°8
PVP recomendado 47.95€



Black Arrow Aston Martin DBR9
PVP recomendado 58.95€



OSC Peugeot 205 T16 Evo 2
PVP recomendado 79.95€

MÁS QUE UN HOBBY. UN

¿Buscas algún coche de slot y no sabes dónde encontrarlo? ¿Quieres ampliar tu colección? ¿Te faltan recambios para poner tus coches a punto? ¡En Slot 360 te lo ponemos ahora mucho más fácil! Mándanos un e-mail con tus peticiones a pedidos.slot360@gmail.com ya sea tanto en novedades como en coches o accesorios que andas buscando desde hace mucho tiempo y te pasaremos asesoramiento y/o un presupuesto sin compromiso. Si lo que quieres es vender o intercambiar material de slot mándanos fotos y lo publicaremos sin ningún coste en nuestra revista.



Mirad la siguiente página para consultar nuestro compra/venta

Desde IRIE.ES nos especializamos en el COLECCIONISMO de SLOT en RESINA y en el apartado EXPOSICIÓN y es donde nuestras piezas cobran mayor esfuerzo por mantener el valor añadido e innovador que podemos ofrecer, brindando la oportunidad a todos aquellos interesados de exponer nuestra personal colección en Ferias, Eventos, Fiestas o diversas Presentaciones de ocio.

Se busca

Bienvenidos a esta nueva sección que estrenamos este mes donde vosotros sois los protagonistas. Como hemos venido anunciando, si hace tiempo que andáis detrás de un coche o algún accesorio, podéis mandarnos vuestras peticiones a cualquiera de nuestros e-mails habituales o a la nueva dirección de pedidos.slot360@gmail.com. Nosotros lo publicaremos aquí para haceros más fácil la búsqueda y echaremos una mano en lo que podamos intentando encontrarlo por la web. Si alguien tiene alguna pista sobre cualquier artículo solicitado que por favor se ponga en contacto con nosotros y pondremos ambas personas en contacto. Respecto las peticiones, os agradeceríamos que nos mandarais una foto aunque sea sacada de internet de lo que andáis buscando para que nos sea más fácil localizarlo.

**Alfa Romeo de national toys****Alfa Romeo 1750 de Carloni****Porsche 911 de Carloni****Fiat 124 de Carloni**

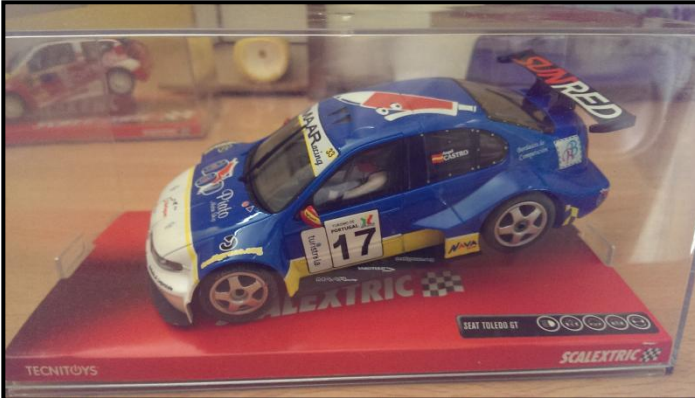
Lancia Fulvia también de Carloni (foto no disponible)

**Set Revell con un Triumph TR4 and Sunbeam Alpine (aprox. de 1965)**

El mercadillo

Otra nueva sección que abrimos este mes donde os ofrecemos este escaparate para vender todo aquel material del que queráis deshaceros. Quien quiera deshacerse de material que nos mande un e-mail con fotos y el precio de venta que considere y los interesados que por favor nos contacten indicando el número de código que asignaremos a cada artículo para poder poner en contacto a comprador y vendedor.

Slot 360 no se hace responsable de la transacción comercial a la que se pueda llegar a posteriori ni se embolsará ningún porcentaje sobre la venta.



Seat Toledo GT de Scalextric, 25€
Código. 01001



Citroën C2 de Scalextric, 25€
Código. 01002



Porsche 911 de Proslot, 35€
Código. 02001



Seat Toledo de Scalextric, 20€
Código 03001



BMW X5 Más Slot de Ninco , 30€
Código 04001



Ferrari 430 de MB Slot, 22€
Código 05001

**4 años, muchas gracias**

Como os comentábamos a principios de año, este enero cumplimos ya 4 años. Nos gustaría compartir con vosotros algunas de las felicitaciones que hemos recibido y daros las gracias por seguir leyéndonos.

Juan y Josep, ánimo, seguir en esa línea, y continuar sacando todos los meses esta gran información sobre nuestro hobby.

Lo que hacéis no se puede pagar.

Un fuerte abrazo.

Antonio Soler

Quisiera comenzar este mail, dando la enhorabuena por el trabajo realizado durante estos 4 años... sigo la publicación desde sus inicios y aunque no siempre he tenido el tiempo, o el ánimo por la afición para leer todos los números de cabo a rabo, siempre me he tomados unos minutos, para al menos, ojear las paginas y alegrarme por qué se realicen este tipo de trabajos.

Daniel Diez

Gracias a vosotros por la revista. Saludos

Albert Bonnin

Agrair-vos de nou per la feina i destacar que les fotos del cotxes del Criterium m'han agradat d'alló més en especial el 850 coure, genial i també m'ha agradat força el reportatge de la historia de Ninco.

Josep Cano i Català

Hola Josep y Juan Antonio, hace tiempo que estoy muy desconectado del slot y apenas lo sigo pero como me seguís enviando vuestra revista y de vez en cuando la echo un vistazo me alegra mucho ver algo de cochecitos, muchas gracias por vuestro trabajo.

Un saludo.

Javi. (Apocalypsis later)

Enhorabuena a los dos por estos 4 años

José Manuel Torres.



La solución a la pregunta del mes anterior no requería de mucha investigación, es más pensamos que habéis disfrutado buscándola dado que el video de la Gymkana de Ken Block es espectacular. La respuesta era **San Francisco** y había un bonito vintage esperando un dueño con una respuesta correcta. Este coche será para: **Gonzalo González Delgado** ¡Enhorabuena! Te mandaremos el coche a la dirección que nos pusiste en tu e-mail con la respuesta.



Este mes para tenemos para vosotros el precioso **BMW M1 Sideways** que os hemos enseñado en el artículo de "a prueba" sólo tenéis que responder a la siguiente pregunta.

¿Cuántos Patrol 1ª serie existen de Exin?

La respuesta, es bastante sencilla y seguro que muchos sin buscar ya la sabéis, así que ¡ánimo! Tenéis las vías habituales para mandarnos vuestras respuestas, por e-mail a revista_slot@hotmail.es o a zenit.mkt@gmail.com aunque también nos la podéis hacer llegar vía mensaje privado de Facebook. Os deseamos para el sorteo...

¡Mucha suerte!

Y como siempre, gracias a Aloyshop por la cesión del modelo

