

# SLOT

Mayo  
2014, nº 48



**GRANDES  
PILOTOS**

**MARIO ANDRETTI**

**DE TOMASO MSC**

**MCLAREN F1**



**MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN**

Hoy día 15... creo que nos toca hacer algo ¡ah, si! ¡Saludaros a todos! Y bienvenidos por un mes más a esta revista.

Este mes probaremos la última novedad de MSC el De Tomaso Pantera. La pinta es desde luego casi inmejorable, ahora veremos que tal se comporta en pista.

En nuestra sección de grandes pilotos os presentaremos a un italoamericano que ha competido en prácticamente todas las categorías de pista habidas y por haber, se trata de Mario Andretti.

Haremos también un pequeño homenaje a un coche que marcó un hito en la historia del automovilismo, se trata del McLaren F1 que en su momento se convirtió en el coche más rápido del planeta, pese a que ahora ya ha sido superado por otros modelos, aunque no en todos los aspectos... pero eso no os lo desvelaremos ahora, en el artículo lo podréis leer por vosotros mismos.

Veremos también un interesante artículos de camiones Scalextric, posiblemente unos de los grandes olvidados del slot y haremos un repaso también a los primeros catálogos de la extinta Fly Car Model.

Como viene siendo habitual tendremos también nuestro sorteo mensual y aprovechamos la oportunidad para recordaros las múltiples vías que tenéis para poneros en contacto con nosotros para cualquier cosa: e-mail a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es), [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) y [pedidos.slot360@gmail.com](mailto: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: Mika Hakkinen	Pág. 3
- Grandes pilotos: Mario Andretti	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- A prueba: De Tomaso Pantera MSC	Por: Marc, el aprendiz	Pág. 12
- Los grandes del Slot	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 15
- McLaren F1	Por: Josep Oliver	Pág. 22
- Los catálogos de Fly Car Model	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 34
- Se busca	Por: Redacción	Pág. 43
- El mercadillo	Por: Redacción	Pág. 45
- Novedades	Por: Redacción	Pág. 46
- Sorteo	Por: Redacción	Pág. 47

## LA FRASE DEL MES



Ganar una carrera es como hacer el amor: lo haces una vez y luego quieres hacerlo siempre

**Mika Hakkinen**



## Mario Andretti

Vamos este mes a tierras italianas para conocer al piloto italo-americano Mario Gabriel Andretti. Nacido, junto a su gemelo Aldo, el 28 de febrero del año 1940 en Montona en la península de Istria, ciudad que antes era italiana y ahora pertenece a Croacia, se trata de un expiloto que durante su carrera participó en muchas categorías, entre ellas la Fórmula 1 o en Le Mans.

Después de la segunda guerra mundial, Montona pasó a ser parte de Yugoslavia y tanto su familia como muchas otras huyeron hacia otros parajes. Estuvieron 7 años en un campo de concentración en Lucca y finalmente emigraron a Estados Unidos en 1955 estableciéndose en Nazareth, Pennsylvania.

Su madre Rina decía que con cinco años ambos hermanos ya disfrutaban conduciendo sus coches de madera hechos a mano por las calles de su ciudad natal. Más tarde, ambos hermanos fueron contratados en un garaje para aparcar coches, Mario describe su primera experiencia al volante como:

*“La primera vez que encendí un coche, sentí el estremecimiento del motor y como las ruedas cobraban vida en mis manos; Me enganché. Fue una sensación que no podría describir y aún lo siento cuando me siento en un coche de carreras.”*

La primera experiencia de Andretti en las carreras fue en una nueva liga juvenil llamada Formula Junior en Ancona, Italia, cuando sólo tenía trece años, aunque no fue algo muy relevante. Uno de los hechos que hizo que se cautivara por el mundo del automovilismo fue poder observar la Mille Miglia en 1954 donde pudo ver al bicampeón mundial de F1 Alberto Ascari que también ganó esa carrera.

Ya en los EEUU, a los 19 años, Mario empezó a iniciarse en las pistas al volante de un Hudson Hornet junto



a su hermano gemelo Aldo. Prepararon el coche y se iban turnando para participar en carreras de Dirt en circuitos ovals aunque nunca dijeron a sus padres que competían.

Ambos consiguieron dos victorias en sus primera cuatro carreras aunque por desgracia Aldo tuvo un accidente casi al final de la temporada del cual salió gravemente herido y dejó de correr. Sus padres estuvieron muy descontentos de que hubieran mantenido esa afición en secreto, aunque no por ello Mario dejó de correr, de hecho obtuvo 21 victorias en 46 carreras de coches de producción modificados entre 1960 y 1961.

Al cabo de pocos años ya se metió en competiciones más "serias" como la liga de coches de producción modificados de la USAC (United States Automobile Club). Eso sucedió en 1965 y acabó la temporada en el doceavo puesto.

Siguió participando en ese campeonato y ganó su primera carrera en 1967, acabando séptimo en la general.



También en 1967 obtuvo su primera victoria en Nascar en las 500 millas de Daytona. Competía con el equipo Holfman Moody. En total compitió en 14 copas Nascar a lo largo de su carrera.

Volviendo algo para atrás en el tiempo, Mario también estuvo compitiendo con coches Midget entre 1961 y 1963. Empezó con los coches de tamaño  $\frac{3}{4}$  en la Three Quarter Midget Racing Association para así poder dar el salto a categorías superiores. Su sueño siempre había sido llegar a la F1 y consideraba entonces que esos eran los pasos apropiados a seguir para lograrlo.

Compitió con esos coches en más de 100 eventos sólo en 1963 consiguiendo 3 victorias.



El siguiente paso en su carrera fue desplazarse a la cota este para correr con sprint cars en la United Racing Club (URC). Allí pudo participar en algunas carreras, sin embargo nunca llegó a tener un asiento.

Cambió de liga cuando en 1964 le ofrecieron un asiento para competir en la United States Automobile Club Sprint cars

En esa competición estuvo presente en 10 carreras en 1964, la gran mayoría para el equipo Al Dean. Entre esas carreras obtuvo un tercer y un sexto puesto acabando undécimo el campeonato. Al año siguiente tomó volante fijo en el equipo y obtuvo victoria en Indianapolis, seis segundos puestos, tres terceros y dos cuartos, resultados que le convirtieron en campeón de la categoría ese año.

# GRANDES PILOTOS

El 1966 volvió a ganar en 8 ocasiones, hecho que junto al resto de resultados también le permitieron revalidar el título. En el 1967, pese a otras 8 victorias sólo consiguió el subcampeonato, hazaña que repitió en 1968 aunque en esa ocasión compitiendo en un equipo propio.

En 1969 pasó a formar parte del equipo de Andy Granatelli y logró en esa temporada otras 9 victorias que le bastaron para levantar de nuevo la copa de ganador. A partir de aquí sus resultados en esta categoría se fueron reduciendo acabando 5º en el campeonato de 1970 y 9º en 1971.

Echamos ahora la vista un poco atrás para centrarnos en la historia que realmente se ha hecho más relevante para la carrera de Andretti, que es su presencia en la Fórmula 1. Empezó en la categoría en el año 1968 para el equipo Lotus donde nada más llegar consiguió su primera pole en su primer GP, pese a que luego en la temporada su actuación fuera bastante mala.



En 1970 pasó al equipo March con el que obtuvo sus primeros puntos en la máxima categoría. Concretamente fue en el GP de España donde acabó tercero, aunque esa fue la única buena noticia de la temporada.

Cambió otra vez de escudería en 1971 para pasar a Ferrari con el que ganó ya en su primera carrera en Sudáfrica. Aparte de esa victoria sólo consiguió una cuarta posición y una 13ª en Alemania y Canadá respectivamente. Acabó en 8ª posición en el campeonato.

El año siguiente fue relativamente similar, sólo acabó 3 carreras consiguiendo una 4ª posición, una 7ª y una 6ª. Sólo sumó 4 puntos y acabó 12º del campeonato.



1973 se lo tomó como año sabático en esa categoría y en el 74 volvió con la escudería Parnelli con la que estuvo también en la temporada del 75 aunque sin muchos éxitos. En 1975 sus mejores resultados fueron una 4ª y una 5ª posición.

El año 1976 fue algo extraño porque pese a que volvió a fichar por Lotus aún corrió dos carreras con el equipo Parnelli. La temporada fue mucho más provechosa, de hecho ganó una carrera en Japón y dos terceros puestos en Canadá y Holanda. Esto junto a otros resultados le permitió sumar 22 puntos y acabar 6º en la clasificación.



Ya centrado completamente en Lotus, en 1977 ganó cuatro carreras del mundial en EEUU oeste, España, Francia e Italia. Consiguió también un 2º puesto en EEUU este y logró puntuar en otras 5 carreras logrando así un total de 47 puntos que le adjudicaban la 3ª plaza del campeonato. A lo largo de toda la temporada también consiguió 7 pole positions.

1978 fue el año de su consagración. Sumó 8 poles y un total de seis victorias, sumó 64 puntos, suficientes para alzarse con el título de campeón.

Sus siguientes 4 temporadas las hizo dos en Lotus, una en Alfa Romeo y la última en 1982 a medias entre Williams y Ferrari, aunque durante esos 4 años no logró ninguna otra victoria y su clasificación final en los campeonatos fue 12º, 20º, 17º y 19º respectivamente.



# GRANDES PILOTOS



Mientras participaba en la F1 este polifacético piloto participó también en la CART World Series. En 1979 sólo disputó una carrera, luego 4 en 1980 con el equipo Penske y 7 en 1981 con el equipo Patrick. En ese tiempo logró 7 podios y una victoria.

Finalmente en 1982 logró convertirse en un piloto regular para el equipo Patrick. Ese mismo año ya se subió a lo más alto del podio en 6 ocasiones y terminó el campeonato en 3er lugar. Pasó al año siguiente al equipo Newman Haas Racing con el que consiguió 2 victorias y 6 podios, acabando de nuevo en 3ª posición final.

Aún para el equipo Newman, con un total de 6 victorias y dos segundas posiciones, logró el título de Campeón de CART en 1984, título que no revalidó en 1985 ya que quedó 5º con "sólo" 3 victorias, un segundo puesto y un tercero.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Volvió a quedar quinto en 1986 ganando 2 carreras, llegando tercero en dos, cuarto en dos, y quinto en dos. En 1987, logró 2 victorias, un segundo puesto, un cuarto, y un quinto para terminar sexto en la tabla general. Andretti fue quinto en 1988 con dos victorias, dos segundos puestos, tres terceros puestos y un quinto. En 1989 obtuvo dos segundos puestos, dos terceros, un cuarto y un quinto para culminar sexto en el campeonato. El piloto logró 4 podios, 4 cuartos puesto y dos quintos para séptimo en el campeonato en 1990. Volvería a quedar séptimo el año siguiente, logrando 4 podios, un cuarto puesto, y dos quintos.

En 1992 llegó segundo en Laguna Seca, 4º en Toronto y fue quinto en cuatro ocasiones, sumando puntos para acabar sexto de la general. Volvió a ganar una carrera en 1993 en Phoenix aunque el resto de su temporada sólo le permitió de nuevo llegar a 6º en la general.

Ya en su última temporada en la CART fue la del 1994, donde logró un tercer puesto, un cuarto y un quinto para terminar 14º en el campeonato.



Cambiando de categoría por enésima vez, Mario participó también en las 24h de Le Mans en ocho ocasiones, aunque no consiguió ganar la prueba en ninguna ocasión. Su mejor posición fue una 2ª plaza general en 1995 aunque resultase ser campeón de su categoría.

Los años en que participó fueron: 1966 y 1967 con un Ford GT40 para el equipo Holman & Moody, aunque no consiguieron acabar la carrera; en 1983 con un Porsche 956 para el equipo Porsche Kremer Racing acabando terceros tanto en la general como en su categoría.

En 1988 con un Porsche 962C para el equipo Porsche AG acabando 6º en ambas clasificaciones; 1995 con un Courage C34 del equipo Courage Competition con los resultados ya comentados, en 1996 y 97 repitió con el Courage, acabó 13º en el 96 y no acabó la carrera en el año siguiente. Finalmente en el año 2000 con un Panoz LMP-1 para el equipo Panoz Motorsports acabando 15º en la general y 8º en su categoría.



# GRANDES PILOTOS

En otras pruebas de resistencia ha ganado en tres ocasiones en las 12h de Sebring (1967, 1970 y 1972) y una vez en las 24h de Daytona en 1972.

Ha disputado también 20 carreras de la International Race of Champions durante 6 temporadas. Acabó campeón en 1979, y subcampeón en 1976 y 1978. Ha acumulado 3 victorias, y 12 top 5 en la categoría.

Mucha gente, particularmente en Estados Unidos, lo considera uno de los mejores corredores de todos los tiempos, además de ser uno de los más completos y polivalentes dado la inmensa cantidad de categorías en las que ha competido. En el año 2000, la Associated Press y la revista Racer lo nombraron el "automovilista del Siglo"

Ha habido numerosas reproducciones de sus coches al mundo del slot, entre ellas os mostraremos unas cuantas.



Ford Fairlane de 1967 de Revell



Ferrari 312 PB de 1972 de Slot.it



Ford GT 40 MK II Le Mans  
1966 de Slot.it



Lotus JPS de 1978 de Fly Slot



Ferrari 512B2 de 1971 de Scalextric

Y finalmente mis dos favoritos de todos (¡siento debilidad por los Le Mans de los años 80-90!. Se trata de los Porsche 956C de Slot.it del Le Mans de 1983 (Decoración Kenwood) con el que lograron la 3ª posición y el Porsche 962C también de Slot.it del Le Mans de 1988 (Decoración Shell) que le valió para colocarse el 6º en el resultado final.



Texto Josep Oliver , Fotos de diversos sitios web: taringa, wikipedia, todocolección...

# FORMULA SLOT

## De Tomaso Pantera

Bienvenidos, un número más, a este espacio donde probaremos nuevos modelos y no tan nuevos y aprovechando las sinergias intentaremos aprender algo más sobre este apasionante hobby. Navegando por los foros especializados, suelo leer las críticas que reciben las marcas por centrarse más en los aspectos estéticos y obviar los aspectos mecánicos cuando presentan sus modelos. Yo pienso que a veces es cierto que se prima la estética y los que compramos los coches por su posible rendimiento nos vemos un poco perjudicados. Ahora bien, que nos enseñen la mecánica tampoco tiene por que ser suficiente para identificar si su rendimiento es bueno o no. Por eso intentaremos ofrecer esa ayuda para acertar en vuestras adquisiciones.

Pues bien, hoy ha caído en nuestras manos unas de las novedades de MSC para este año 2014. El DeTomaso Pantera Gr.3 Jägermeister pilotado por Dieter Bohnhorst en 1975. Empecemos como es habitual por el aspecto estético. No hemos encontrado imágenes del modelo en cuestión para revisar la tampografía, con lo que no os vamos a poder entregar un análisis en profundidad de este tema. Ahora bien, el nivel de detalle y la calidad de la tampografía hace que sea un coche realmente hermoso.



En referencia a la escala, os dejo unas imágenes del modelo DeTomaso Pantera de Scaleauto obtenida de la página web de Scaleauto en concreto la referencia SC 6034.

Como podéis ver tanto la escala como los detalles están muy conseguidos.

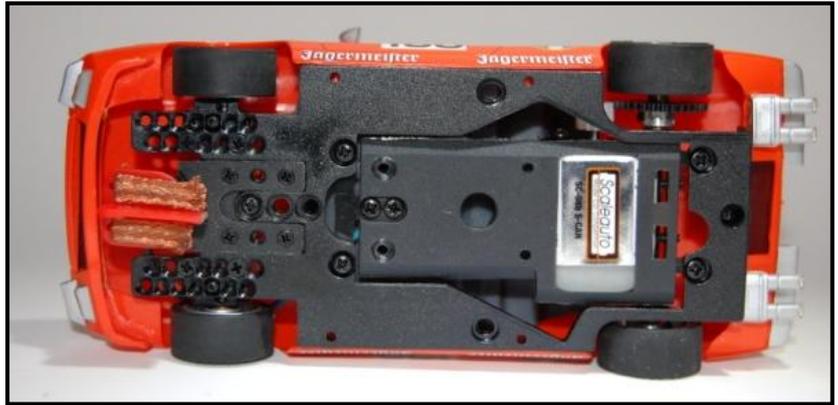
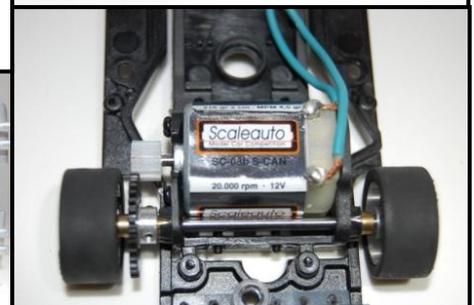
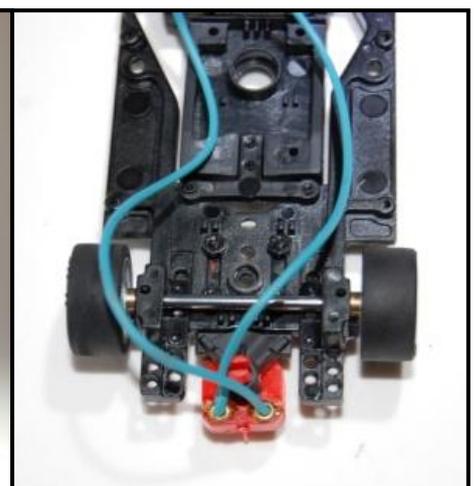
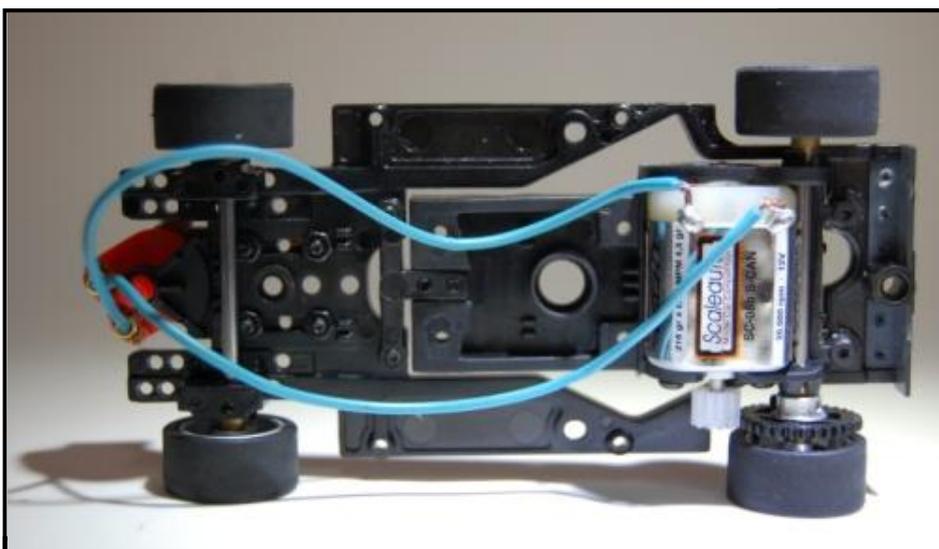


Imagen obtenida de <http://www.wingedmessenger.net/7174pantera.htm>

En referencia al aspecto técnico, el modelo cuenta con un chasis RT-3 de Scaleauto, este chasis permite todo tipo de ajustes, posición de la guía, altura de los ejes, basculación de la cuna del motor,... El modelo viene montado con una configuración del motor sidewinder. EL motor que monta es un SC-08B con 20.000 rpm a 12 v, piñón de 12 dientes y corona de 32. La carrocería pesa 18 gr con 2 pesos (ojo con la colocación de estos pesos que tienen medidas diferentes y puede volveros locos a la hora de montarlo). Guía estándar pivotante. Los ejes son calibrados y la corona también, las llantas traseras son de aluminio y las delanteras de plástico, las delanteras de 17 mm i las traseras de 16.9mm.



Una vez hemos realizado el análisis estético y mecánico vamos al análisis dinámico. Lo primero que vamos a hacer a calentar el motor, lo ponemos en la pista de velocidad y vamos a ver que tiempo obtenemos...

Empezamos a darle algunas vueltas, las sensaciones no son muy buenas, el coche me transmite cierta inseguridad, bascula en exceso y me da la sensación que en cualquier momento acabará fuera de pista. Es un coche un poco alto y estrecho como para tener buenas sensaciones en la pista de velocidad, en las rectas el motor da muy buenas sensaciones pero a la hora de enlazar curvas rápidas me da la sensación que el coche saldrá volando. Velando por la integridad física del coche decido sacarlo de la pista de velocidad después de lograr un mejor tiempo de 15,77.



1/32

MSC  
COMPETITION

De Tomaso Pantera Gr.3  
Bonhorst Bergrennen 1975 #155  
Jagermeister MSC-6039

Os tengo que ser sincero, ya había oído comentarios por el club sobre este coche, todos buenos. Al parecer se podía convertir en el competidor de los BMW M1 de Fly Racing y los Peugeot 205 OSC. Lamentablemente la configuración del coche no me ha permitido comparar en igualdad de condiciones a los 3 coches, como hemos comentado la configuración sidewinders hace que no sean comparables. Espero poder realizaros una comparativa de clásicos en futuras ocasiones. Si os adelantáis y hacéis la comparativa antes que yo, tened en cuenta que al parecer para poder poner motor inline es necesario comprar el cockpit de lexan o un cockpit especial con piloto y copiloto que MSC comercializa o tiene la intención de comercializar.

Bueno, pues bien, ponemos el coche en pista. Los tramos montados en esta ocasión son revirados, de los que se pueden considerar "ratoneros", tipo Tour de Course. El rendimiento del coche no es el esperado, el coche se va mucho del tren trasero a la salida de las curvas básicamente por la potencia del motor y el poco grip de los neumáticos. Intento ser un poco más sensible en la salida de curva y acelerar solo cuando el coche se encuentra totalmente paralelo a la pista. Lo que si me gusta mucho es que la parte delantera del coche es muy consistente y traza las curvas a la perfección, con mucha seguridad. En ningún caso se ha salido la guía o ha salido de morro. Decido cambiar los neumáticos traseros y el rendimiento del coche mejora radicalmente, el coche culea menos y la salida de curva es mucho más rápida. En recta el coche es rapidísimo, el motor de 20.000 revoluciones es realmente potente. Para mejorar el rendimiento bajo los voltios a 14, reduzco aceleración en el mando y el coche se convierte en mucho más manejable.

Las sensaciones han mejorado mucho tan solo con el cambio de neumáticos, decido sacar mi BMW M1 de Fly Racing de la caja, el coche está ya preparado y acondicionado para el campeonato de Clásicos del grupo N. La sorpresa, es como poco agradable, en todos los tramos el DeTomaso solo pierde un segundo por vuelta en comparación con el M1. Eso me hace pensar que con una correcta puesta a punto el DeTomaso puede estar a la altura de los grandes. Pero eso, como ya he comentado, lo veremos en otra ocasión...

Buen mes a todos, os espero en el próximo número de Slot 360.

Texto y fotos: Marc, el aprendiz

## Trucks Scalextric UK

Los que sigáis habitualmente la revista ya deberéis saber que una de mis debilidades son los camiones de slot, y más concretamente los camiones de transporte de coches de competición. A mi entender son un complemento perfecto y una parte importante de la historia del automovilismo.

Después de nuestro viaje exprés al Foro Slot de Madrid, "la familia" se ha ampliado y nuevas piezas se han incorporado a la colección.

De hace unos años para aquí algunas empresas y artesanos han centrado parte de sus esfuerzos en ofrecernos estas grandes bellezas para nuestras pistas: Jordi Molist, MMK, Peter Pre, etc. Pero décadas atrás ya pudimos contar con algunas incursiones en esta categoría.

Se trata de los camiones presentados por Hornby Hobbies (Scalextric UK) en los años 80 . Basados en los mismos moldes de British Leyland, Scalextric UK , nos ofreció una serie de decoraciones de bellos camiones con o sin remolque a escala 1/32.

En 1982, y con la denominación de "Road train", Scalextric nos presentó dos modelos con caja cerrada el ref C301, en blanco con cabina en amarillo y el ref C370 en azul. También tenía un modelo con carga baja el C302, con el remolque en verde y la cabeza tractora en rojo.

Todos los modelos iban profusamente decorados y acabados con multitud de piezas tale como bocinas, escaleras, antenas, retrovisores; con lo que encontrar hoy en día un modelo con todas las piezas es bastante difícil.



Ref C301. "Equipo Williams Leyland Saudia"

# LOS GRANDES DEL SLOT



Ref C 302 "Juggernaut Lowloader"



Ref C370 "T45 Team"

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Ref. "Equipo Parmalat F1"

En 1987 se añadieron a la gama dos camiones denominados "Gran Premio", con la misma cabina que los anteriores, sin remolque y con unos apéndices aerodinámicos para darles un aire más "racing". Además se modificó el molde con un par de ruedas más.

Fueron las referencias C319 y 320.



Ref 320 "Racing Rigs Knight Raider"



Ref 319 "Racing Rigs Rebel Rig"



Más adelante y con las mismas premisas, se ampliaría la familia de los camiones "racing" de 2 y 3 pares de ruedas.



# LOS GRANDES DEL SLOT



Ref C 2071 Scalextric  
Racing Truck 'Valvoline'



Ref C 537 Scalextric  
Racing Truck 'Texaco'



Ref C 538 Scalextric  
Racing Truck  
'Energiser'



Ref C38 Scalextric  
Superprix Truck 'RMS'



Ref C388 Scalextric  
Superprix Truck 'ATS'



Ref C2070  
Scalextric Racing  
Truck 'Demon  
Tweeks'

Ref C337 RACING RIGS "UFO TRUCK"



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

## CAJAS Y SETS

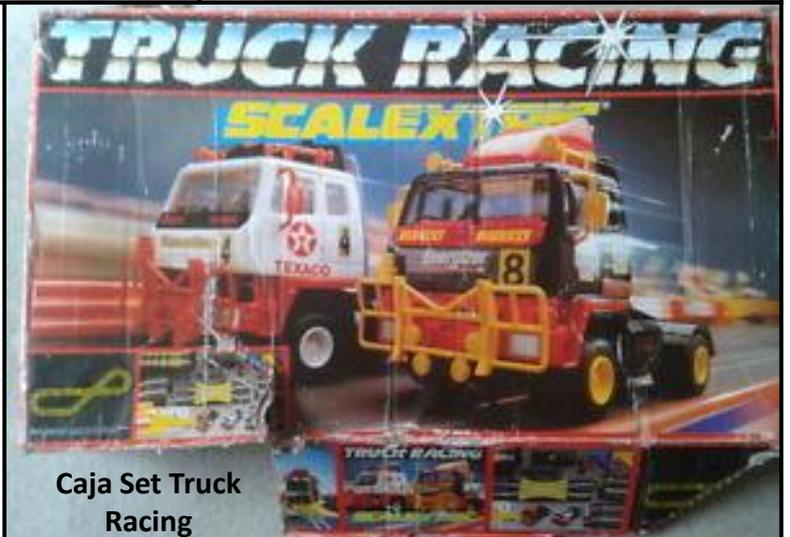


Caja set camiones "Monster Truck"



Como curiosidad, todos estos modelos "racing" disponían de un peso metálico extra colocado dentro del depósito de combustible que mejoraba su manejabilidad.

Los camiones de Scalextric UK estuvieron en catálogo durante casi una década, luego le tocaría el turno a Exín con sus camiones...pero eso ya es otra historia.



Caja Set Truck Racing

Como postre unas imágenes más de esta bella máquina.



# LOS GRANDES DEL SLOT



MÁS QUE UN H



## McLaren F1

Este mes dedicaremos un pequeño artículo a rendir homenaje a uno de los coches más icónicos de los años 90. Se trata del McLaren F1, un superdeportivo desarrollado por el fabricante inglés McLaren, si, la misma empresa que tiene también el equipo de F1.

Fue un concepto desarrollado por Gordon Murray de cuyo diseño se encargó Peter Stevens. Llegó a las calles en el año 1994 pese a que su presentación se produjo el 28 de mayo de 1992 en el Club deportivo de Mónaco. Su producción continuó hasta 1998 aunque en total sólo se hicieron 106 unidades, 69 de ellas en su versión normal de calle, 6 en versión LM, 3 GT, y 28 GTR, el modelo más radical de ellos.



Pese a que los coches McLaren de Fórmula 1 llevaban en esos momentos motores Honda, Murray pensó que sería mejor equipar el deportivo con un motor mayor del que llevaba el NSX, que era el coche deportivo de la marca del momento. De este modo intentó persuadir a Honda para que fabricaran un V12 tal y como hacían los referentes: Ferrari, Porsche, Lamborghini... o incluso un V14, sin embargo con consiguió convencerlos.

Es por ello que al final se encargó la construcción del motor a BMW que hizo un motor atmosférico de 6.1 litros, V12 con bloque a 60° y cuatro válvulas por cilindro. Está este ubicado en posición central al igual que la mayoría de superdeportivos y rinde una potencia de 627 caballos a 7400 RPM que atacan al tren trasero mediante un diferencial Torsen. Su par sube hasta los 650 Nm a 5600 RPM

Para transmitir esta potencia al asfalto, monta unos neumáticos específicamente desarrollados por Goodyear montados sobre unas llantas de magnesio de 17 pulgadas. Además unos ventiladores dobles de kevlar ayudan también a crear “efecto suelo” al ayudar a la producción de vacío debajo del coche. Estos ventiladores pueden ser accionados manualmente por el conductor.

**McLaren**  
AUTOMOTIVE



Y evidentemente para parar a tal máquina se necesitaban también unos excelentes frenos. Su fabricante no podía ser otro que Brembo que se encargó de desarrollar específicamente para este vehículo los discos de freno ventilados de 332 mm para las ruedas delanteras y 305 para las traseras. En principio se quería usar los discos de carbono que estaban vigentes por entonces en la F1 pero Gordon Murray desechó la idea porque afirmaba que no era una tecnología aún suficientemente probada. También se desechó el uso de ABS por el incremento de peso que eso suponía. Aún así, en las versiones de competición del coche se cambiaron por frenos cerámicos.

Se pretendía un coche con un manejo similar al Honda NSX es por ello que se optó por montar un gran motor y reducir en la mayor medida de lo posible el peso con el fin de que fuera más ágil. De hecho su rendimiento radica en su ligereza, ya que el conjunto “sólo” pesa 1142 kg (y se debe tener en cuenta que sólo el motor ya pesa 266kg) hecho posible en gran parte gracias a un chasis monocasco de fibra de carbono y a que en el resto de su construcción usa materiales ligeros de alto rendimiento como titanio, magnesio, kevlar e incluso oro. Fue el primer coche de producción con un chasis monocasco de fibra de carbono

Todos estos números nos permiten disponer de un coche que acelera de 0 a 100km/h en tan sólo 3.1 segundos y puede alcanzar una velocidad máxima de 386km/h. Estas prestaciones le convirtieron en el coche más rápido del momento, lugar que ocupaba el Jaguar XJ220 cuya máxima era de 350km/h. Logró tal hazaña el 31 de marzo de 1998 y mantuvo ese liderazgo hasta el año 2004 momento en que fue desbancado por el Koenigsegg CCR cuya máxima subía a los 395 km/h. Sin embargo, pese a que su



máxima haya sido superada, hay un factor que debe tenerse en cuenta ya que sigue siendo hasta la fecha el motor atmosférico más rápido ya que los coches que lo han sobrepasado han llevado motor sobrealimentado.

Un tiempo después en la pista de pruebas de Volkswagen en Alemania se alcanzó incluso una velocidad mayor: 391 km/h, sin embargo no fue medido para establecerlo como record mundial. Mario Andretti, tras una prueba del coche también afirmó que soportaría perfectamente una 7ª marcha y por tanto, ajustada a una relación correcta, la velocidad punta podría ser incluso mayor.

A pesar de no haber sido diseñado específicamente para circuito, tal y cómo hemos comentado antes se desarrollaron varias unidades para competición que cosecharon varios éxitos incluida la victoria en las 24h de Le Mans en el año de su debut, 1995. Otras competiciones en las que estuvo presente fue el Campeonato Japonés de GT y en el Campeonato FIA de GT.

Su configuración de carrocería es única ya que tiene espacio para 3 pasajeros. Desde que era muy joven, Gordon Murray había pensado en crear un deportivo de tres plazas y con este coche hizo realidad su sueño. El conductor se sitúa en posición central para mejorar el reparto de pesos mientras que los dos asientos extra están ubicados algo más retrasados.

Tiene unas dimensiones relativamente pequeñas comparadas con otros superdeportivos dado que únicamente hace 4.29 metros de largo y 1.82 metros de ancho.



Se trata de un coche con un equipamiento bastante escaso con el fin de lograr ese peso tan contenido, aunque hay algo que es necesario: el aire acondicionado. Eso se debe a que su motor se calienta bastante y gran parte de ese calor se transmite a la cabina. También por este motivo se cuidó mucho la refrigeración y esta llega al motor mediante una toma de aire superior y dos laterales situadas al lado de las puertas.

Gran parte del trabajo hecho durante el desarrollo del modelo se centró en lograr la máxima ligereza del conjunto y es por ello que el equipo desarrolló más de 5000 piezas del vehículo en carbono, magnesio y titanio como ya hemos comentado anteriormente. El motor está cubierto también por una lámina de oro que permite una refrigeración más eficiente.

Se trata de un coche potente a la par que "simple" y es por ello que no dispone de ayudas a la conducción como control de tracción, ABS, dirección asistida... sin embargo si tiene de serie un dispositivo poco usual. Se trata de un módem que envía de forma instantánea datos del coche al fabricante para poder hacer seguimiento del uso que se da al vehículo así como poder constatar de forma inmediata cualquier error que se pueda producir. De este modo se supo por ejemplo que un cliente alemán usaba su coche para acudir diariamente al trabajo y que solía alcanzar a diario una velocidad superior a los 300 kilómetros por hora.

Como hemos comentado se trata de un coche muy exclusivo y por tanto sólo al alcance de muy pocos clientes, no sólo por las pocas unidades que se hicieron sino también porque su precio de compra ascendía a 970.000 dólares. Entre los afortunados poseedores de uno de ellos destacan Ralph Lauren que dispone de 3, Jay Leno, Wyclef Jean, el sultán de Brunéi que tiene 8, Rowan Atkinson que tuvo un accidente con él en 2011, Elon Musk...

Es un modelo que desde su aparición ha generado mucha expectación y por tanto ha aparecido en muchos juegos de videoconsola y ordenador, especialmente en la saga Need For Speed.

Es un coche cuya revalorización ha sido espectacular, de hecho en agosto del año pasado se hizo una subasta por la unidad con chasis 66 y alcanzó un precio de 8.47 millones de dólares.





En 1994 la revista inglesa Autocar lo definió como “la mejor máquina de conducir hecha hasta la fecha para la carretera” y como “uno de los grandes eventos en la historia del automovilismo y posiblemente el coche de producción más rápido que el mundo verá”.

El coche contaba con el siguiente equipamiento de serie: elevalunas eléctricos, cierre centralizado, cargador de cd de 10 discos de Kenwood, compartimentos portaobjetos, luces de lectura y de cortesía, un kit de herramientas en titanio, kit de primeros auxilios, bolsas de equipaje con las medidas perfectas para el espacio disponible en el maletero del coche. Además también se daba a cada propietario un reloj edición especial del cronómetro 6000 de TAG Heuer con el número de serie impreso sobre el mismo.

La personalización del coche también llegaba a límites nunca vistos hasta la fecha. El asiento del conductor se fabricaba a mano según las medidas de cada propietario. Al igual que la columna de dirección que no era ajustable pero si se adaptaba “de fábrica” según los requerimientos del comprador, al igual que el pedalier.

Antes de empezar con la producción hubo 5 prototipos que se usaron para diferentes pruebas y que no se



diferenciaban mucho de lo que iba a ser el coche definitivo. Esos prototipos se llamarón XP. El XP1 tuvo un accidente en Namibia, el XP2 fue usado para los test de impacto y luego fue destruido, el XP3 para el test de durabilidad, el XP4 probó los sistemas de cajas de cambio y el XP5 fue el coche usado para promoción y publicidad y el que se usó para establecer el récord de velocidad.

Las variantes respecto al modelo original fueron:

## LM

En referencia a Le Mans, del cual se construyeron 5 unidades. Goza de una reducción de 75kg de peso respecto al modelo original conseguido gracias a suprimir algunas piezas y equipo como el equipo de sonido o el alerón trasero activo, que fue sustituido por uno fijo de mayores dimensiones. Goza también de un eje de transmisión diferente, algunos cambios aerodinámicos, llantas de magnesio específicamente diseñadas de 18 pulgadas y una caja de cambios mejorada. El motor era el mismo aunque con los cambios llegaba hasta los 680 caballos. Estos cinco coches fueron pintado en color naranja papaya en honor al color con el que Bruce McLaren competía.



A pesar de que sólo se vendieron 5 LM, hubo un sexto coche que aún está en manos de McLaren y que Ron Dennis en 2008 prometió que se lo daría a Hamilton si conseguía ganar dos campeonatos mundiales de F1.

## F1 GT

McLaren pretendió entrar a participar en el campeonato de GT, para ello hizo muchos cambios en el McLaren y fue por eso que la FIA le requirió que fabricara un coche de producción que pudiera ser usado en carretera para poder homologar el coche con todos los cambios hechos. El un modelo más largo que el F1 original con la parte trasera alargada para

mejorar el efecto aerodinámico, también se ensancharon los pasos de rueda para poder montar neumáticos mayores. El interior también fue modificado cambiando el volante normal por uno de competición.

Esta variante se basó sobre el chasis número 56 que hoy en día aún posee McLaren. La empresa sólo tenía que producir un coche de calle y ni siquiera era necesario que lo vendiera, sin embargo, debido a la demanda se hicieron dos coches más (los chasis 54 y 58) que fueron vendidos a compradores privados.



### F1 GTR 1995

Diseñado según las especificaciones de los equipos de carreras, equipaban un sistema de gestión del motor modificado que inicialmente aumentaba la potencia, sin embargo, debido a las restricciones, ésta se tuvo que bajar de nuevo a los 600cv. Además de esto también se cambiaron los paneles de la carrocería, la suspensión, la aerodinámica y el interior. En total se fabricaron 9 unidades del GTR en 1995

### F1 GTR 1996

Sobre la base del coche del año anterior, se aumentó el largo del coche pero a su vez se produjo un descenso del peso. Se hicieron 9 unidades cada una de las cuales se aligeró 100kg respect al modelo anterior.

Este fue el primer coche no japonés en lograr la victoria en el Campeonato Japonés de GT, conducido por David Brabham y John Nielsen

### F1 GTR 1997

En este modelo aún se redujo más el peso y se añadió una caja de cambios secuencial. El motor también se cambió pasando de un 6.1 litros a uno de 6.0. Se hizo sobre la base del F1 GT con lo cual también era el modelo "largo" conocido como Longtail. El peso total de cada uno de esos coches era de sólo 910kg y en total se hicieron 10 unidades.



# MC LAREN F1

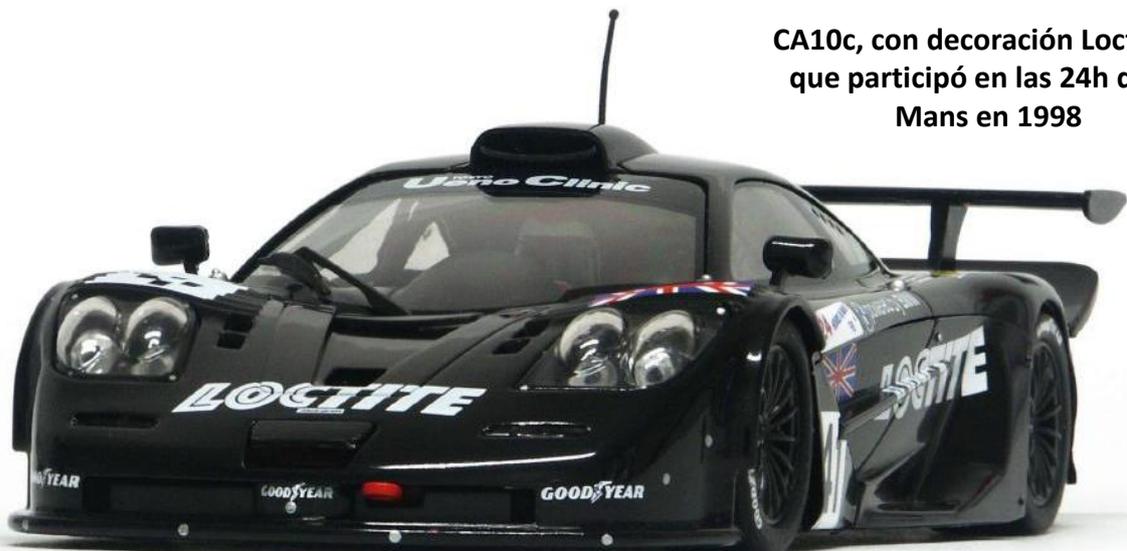
Y además de toda la historia del modelo a escala 1/1 son dos marcas de slot las que han rendido homenaje a tan icónico coche. Un de ellas slot.it que desde que empezó a fabricar con ese molde ha hecho hasta 7 versiones diferentes del modelo GTR. Sus referencias son:

CA10a, el street car presentado en Goodwood en 2005



CA10b, con decoración FINA y dorsal 43 clasificado 3º en Le Mans en 1997

CA10c, con decoración Loctite y que participó en las 24h de Le Mans en 1998



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

CA10d, con decoración Gulf y que se clasificó 2º en Le Mans en 1997



CA10e, con decoración EMI y que participó en las 24h de Le Mans en 1998



CA10f, con decoración FINA y dorsal 42 que participó en las 24h de Le Mans en 1997



CA10g, con decoración Dunlop que se clasificó 3º en Motegi en 2002



Pero hasta el momento la marca que más modelos del McLaren ha reproducido ha sido Ninco con un total de hasta 19 referencias diferentes dedicadas a dicho modelo. La mayoría de ellas con reproducciones de coches reales y algunas como coches conmemorativos de varios eventos.

En el artículo anterior, mi "socio" Juanan ya os decía que los lectores habituales ya debéis conocer sus gustos y aficiones, ahora soy yo el que os digo que también debéis saber ya a estas alturas mi debilidad por los Ninco, así que ha sido gracias a que he finalmente completado la colección de todos los McLaren de la marca, que me he decidido a hacer este artículo.

El último en incorporarse a esta familia ha sido el Gulf nº34, coche relativamente disponible en eBay u otras páginas dedicadas a "frikis" como nosotros, aunque como coleccionista moderado que me considero he esperado hasta encontrar uno en óptimas condiciones así como a un precio razonable para adquirirlo.

Os muestro aquí, con una foto (muy mala) a todos los Mc que ya lucen en una posición privilegiada en mi vitrina.



Y puestos a entrar en materia, hagamos un rápido repaso a las diferentes referencias de este coche que nos presenta la marca de Cornellá.



**50129 Ueno Clinic #59. Le Mans winner 1995**  
**Letho, Dalmás y Sekiya**

Editado en 1996. Una decoración obligada por ser el coche ganador del Le Mans (en 1995), aunque bajo mi punto de vista una de las que hacen lucir menos a este coche. Del equipo Lanzante Motorsport



**50130 Harrods #29**  
**Wallace, Grouillard y Bell**

Editado en 1996. Se ha convertido en uno de los "difíciles" dado que por problemas de licencias se tuvo que quitar del mercado al cabo de poco tiempo, aunque ya se habían vendido muchas de las unidades.

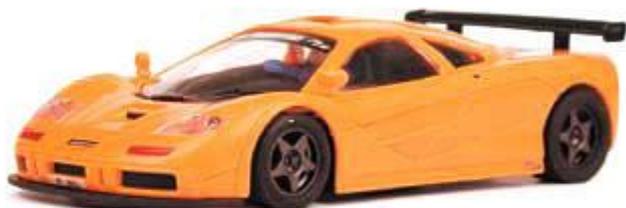


**50140-A - Gulf #33**  
Bell, Weaver y Letho



**50140-B – Gulf #34**  
Jones, Raphanel y Brabham

Editados ambos en 1997. Desde mi punto de vista, los más complicados de conseguir, sobretodo el nº34 del que se ven menos unidades en circulación. Sobran los comentarios ante la decoración Gulf que siempre queda bien sea cual sea el coche sobre el que está impresa.



**50142 - Road car**

Editado en 1997. Correspondiente a la versión de "calle" que como hemos visto antes se tuvo que comercializar para homologar la versión GT del modelo.



**50153 - Art Sports #30**  
Nielsen, Beshler y Kox

Editado en 1997. Se trata de un coche que sin tener una decoración espectacular resulta extremadamente vistoso



**50171 - Tag Heuer**

Editado en 1998, se trata de otro de los raros y difíciles. De hecho circula en dos tonos diferentes de gris para la misma decoración, la segunda mucho más difícil de conseguir y en un tono más oscuro que el que vemos en la foto superior. Pese a que ambos están bajo la misma referencia se suelen denominar por la web las versiones Antracita y la Carbón



**50188 – A day off #8**  
Beshler

Editado en 1999. Perteneciente al equipo Zhuhai. Por temas de controles publicitarios no siempre pudo estar editado como Davidoff (marca de cigarrillos) es por ello que se puede observar tanto en algunas fotos del coche real tanto como en la reproducción que la palabra se ha sustituido por A Day Off



**50232 - Frank Müller #53 – Le Mans 1996**  
Giroix, Deletraz y Sala

Editado en 2001, el coche estuvo pintado de dos formas diferentes, una como lo vemos, la otra con una raya negra transversal sobre el capó.



**50273 - Fina #38 - Le Mans 1996**  
Lafite, Soper y Duez

Editado en 2002, personalmente es la decoración que más me gusta para este coche, es una decoración clara, vistosa y atractiva.



**50324 - SOK #30 - JGTC 2001**  
Couto y Okada

Editado en 2003. Del equipo Take One, participante en el año 2000 en la Japanese Gran Turismo Championship



**50360 - KACL #44 - Le Mans 1997**  
Tsuchiya, Ayles y Nakaya

Editado en 2005. Del equipo Team Goh. La decoración original realmente pone Lark. Participó también en 1996 en el JGTC



**50397 - Jacadi #50**  
Grouillard, Giroix y Delétraz

Editado en 2005, participante en las 24h de Le Mans del 1995 con varios espónsors entre los que destaca Jacadi que da nombre al modelo



**50435 - Zukai #9**

Editado en 2007. En base roja con detalles en blanco, ha sido otro coche participante en la JGTC y destaca como principal espónsor la cervecera española San Miguel



**50568 – ArtCar vintage #42**

Editado en 2010. Tiene la denominación vintage porque se engloba en la serie de coches que Ninco lanzó bajo esa breve serie. Se trata para mí, otra de las decoraciones más bonitas del modelo



**91016 – RCD Espanyol #1**

Editado en 2011, se trata de una decoración “falsa” dado que no se corresponde con ningún coche real. Fue fabricado como coche conmemorativo del RCD Espanyol



**50638 – Gulf #25**

Editado en 2013. Otra de las decoraciones Gulf que vistió este coche, en esta ocasión en un azul más oscuro y con detalles en plateado.



**50639 – 20 aniversario**

Editado en 2013. Uno de los modelos más aclamados de la marca no podía dejar de ser un símbolo para la misma, así que Ninco apostó por el McLaren como su coche conmemorativo de los 20 años

En definitiva, el McLaren es un coche que sorprende tanto a escala real como en slot, esperemos todavía poder disfrutar de él durante muchos años!

*Texto: Josep Oliver fotos: Josep Oliver y páginas web diversas*

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.

## 1ª etapa 1996-2002

A lo largo de la historia de nuestro hobby ha habido muchas empresas que han dejado su huella en todos los aficionados. Pero quizás la que más, o al menos en la persona de quien os escribe esta líneas, ha sido FLY CARMODEL. Ya sea por ser una empresa española, por los modelos que presentaba, por sus ediciones especiales si conmemorativas, lo la calidad del producto...en fin, que había muchos factores que podían hacerte caer en la tentación de esta compañía madrileña.



Pero como todo, FLY CAR MODEL, también tuvo un final y en 2009 cerró sus puertas. FLY CAR MODEL había sido fundada por el ex-piloto Rafael Barrios en 1996. Y con ella desapareció y su detallismo en coches de slot. Cabe reseñar que la compañía renació como Fly Slot Cars, pero lejos está todavía de su primera época.

El coleccionismo, bajo mi punto de vista, no se limita a la adquisición de modelos y su posterior colocación en una vitrina.

Los coches se eligen según el criterio de cada uno, y se degustan, se analizan y sobre todo se envuelven de todo lo que respecta a ellos o su fabricante. En este caso haremos un pequeño repaso a los catálogos que presentó FLY CAR MODEL en su día. Reflejo, ellos, del buen hacer y el gusto por el detalle. En el blog de la revista os dejaré escaneados los catálogos que he ido recopilando a lo largo de los años y que con ellos podemos dilucidar como fue la vida de esta empresa.

FLY CAR MODEL presentó varios tipos de catálogos y con varios diseños diferente entre ellos.

Los catálogos grandes, con varias páginas, donde se presentaban fotografías de los modelos previstos en cuestión. Luego FLY CAR MODEL presentaba unos folletos (de una hoja, dípticos o trípticos) con algunas de las novedades a meses vista. Y luego el que fue el gran acierto fueron los catálogos con coche de 2003, 2004, 2005 y 2007... casi como presagio del que iba a pasar

### Catálogos primera etapa ( Pre coche + catálogo)

1997

El primer catálogo de fly fue el de 1997 y en él se recuerda que la fecha del nacimiento de FLY CAR MODEL fue el 25 de julio del año anterior.

Las 24 páginas estaban encabezadas por el ya comentado Dodge Viper GTSR . Daytona 96 ( REF A1)





Pero además se estrenaba la marca con la reproducción de 5 moldes más, todos ellos con varios modelos, que conformaban, de alguna manera, su "plantilla" inicial: El Venturi 600 y 500, el Marcos 600, el Porsche GT1, el Joest Porsche y un bello Ferrari 512S.

En total el primer año FLY CAR MODEL tenía en catálogo 6 moldes y 19 decoraciones

**( FOTO ) VIPER GT3-R . Presentado en el catálogo de 1997**

## 1998

El segundo catalogo presentado daba un paso más y con sólo hojear las primeras páginas vemos que FLY había hecho los deberes, y con nota!



Ref. A-41  
**JOEST PORSCHE**  
1º Le Mans '96

Ref. A-42  
**JOEST PORSCHE**  
1º Le Mans '97

# CATALOGOS FLY CAR MODEL

Encontramos nuevas decoraciones sobre los 6 modelos del año anterior y dos nuevos moldes de bella factura como el Panoz Esperante GTR1, Porsche 908. La familia de FLY CAR MODEL iba aumentando.

Destacar que tanto el Ferrari 512S como el Porsche 908 estaban incluidos en una nueva serie llamada Fly Classic . Además en este catálogo también se referenciaban los recambios de los coches, así como un listado de lo que eran las primeras ediciones especiales realizadas por FLY CAR MODEL.

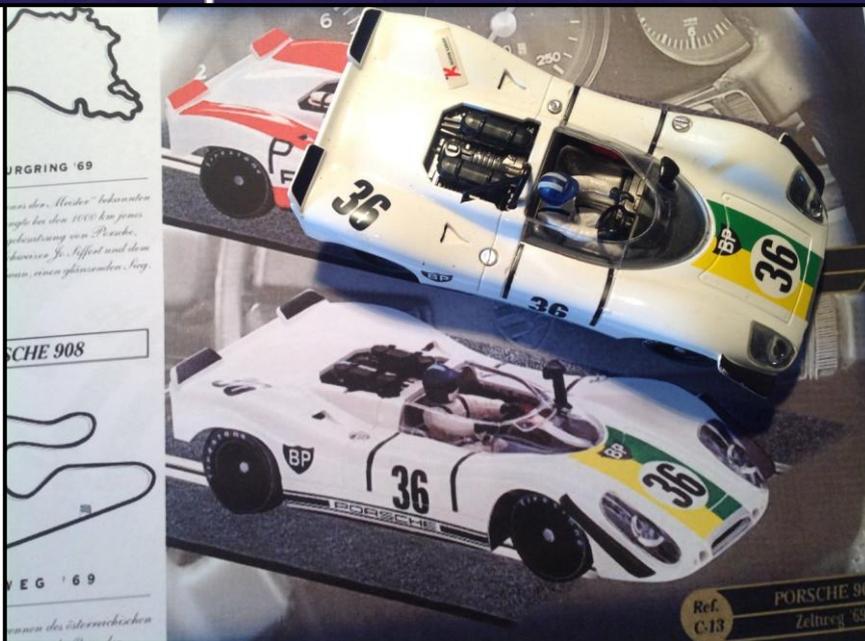
1 9 9 7		
ARTIKELNUMMER	MODELL	KUNDE / AUSLIEFERER
E-1	VIPER GELB	CRIC - CRAC (España)
E-2	VIPER BLAU	Editorial España Desconocida, S. L. (España)
E-3	VIPER ROT	C.P.E. d.o.o. (Italia)
E-4	VIPER BORDEAUX	Gaugemaster Controls PLC (Reino Unido)
E-5	VIPER BARCELONA	IBB Auto Racing, S. L. (España)
E-11	VENTURI BLAU	Editorial España Desconocida, S. L. (España)

1 9 9 8		
ARTIKELNUMMER	MODELL	KUNDE / AUSLIEFERER
E-6	VIPER GRÜN	Les Cars (Bélgica)
E-7	VIPER GOLD	Fly Car Model, S. L. (España)
E-21	MARCOS BORDEAUX	Gaugemaster Controls PLC (Reino Unido)
E-22	MARCOS GOLD	Luike Motorpress, S. A. (España)
E-23	MARCOS GRÜN	Les Cars (Bélgica)
E-24	MARCOS CHROM	Fly Car Model, S. L. (España)
E-25	MARCOS ROT	Editorial España Desconocida, S. L. (España)
E-31	PORSCHE GELB	IBB Auto Racing, S. L. (España)
E-41	JOEST BORDEAUX	Gaugemaster Controls PLC (Reino Unido)

Viendo esta lista vemos que en sólo dos años de vida FLY CAR MODEL ya tenía en plantilla 15 modelos "especiales" que se convertirían, con el paso de los años, en los Pata Negras de la marca.

Destacar el VIPER E1 (Guía Slot Racing-Cric Crac) como primer modelo especial de la marca y el Viper para la revista Miniauto, por la rareza del mismo debido a su corta tirada.

**Porsche 908. Presentado en el catálogo de 1998**



## 1999



**FLY** Classic Collection Car Model 1999

El último año del milenio también parecía ser importante para FLY CAR MODEL, así presentaba su catalogo con más páginas que los anteriores, con nuevos moldes y presentando una nueva serie la FLY COLLECTION, donde se incluían figuras estáticas reproduciendo pilotos famosos. En este caso se mostraba la reproducción de Mario Andretti y Nelson Piquet. Sin duda un punto a favor de cara al coleccionista de FLY CAR MODEL.

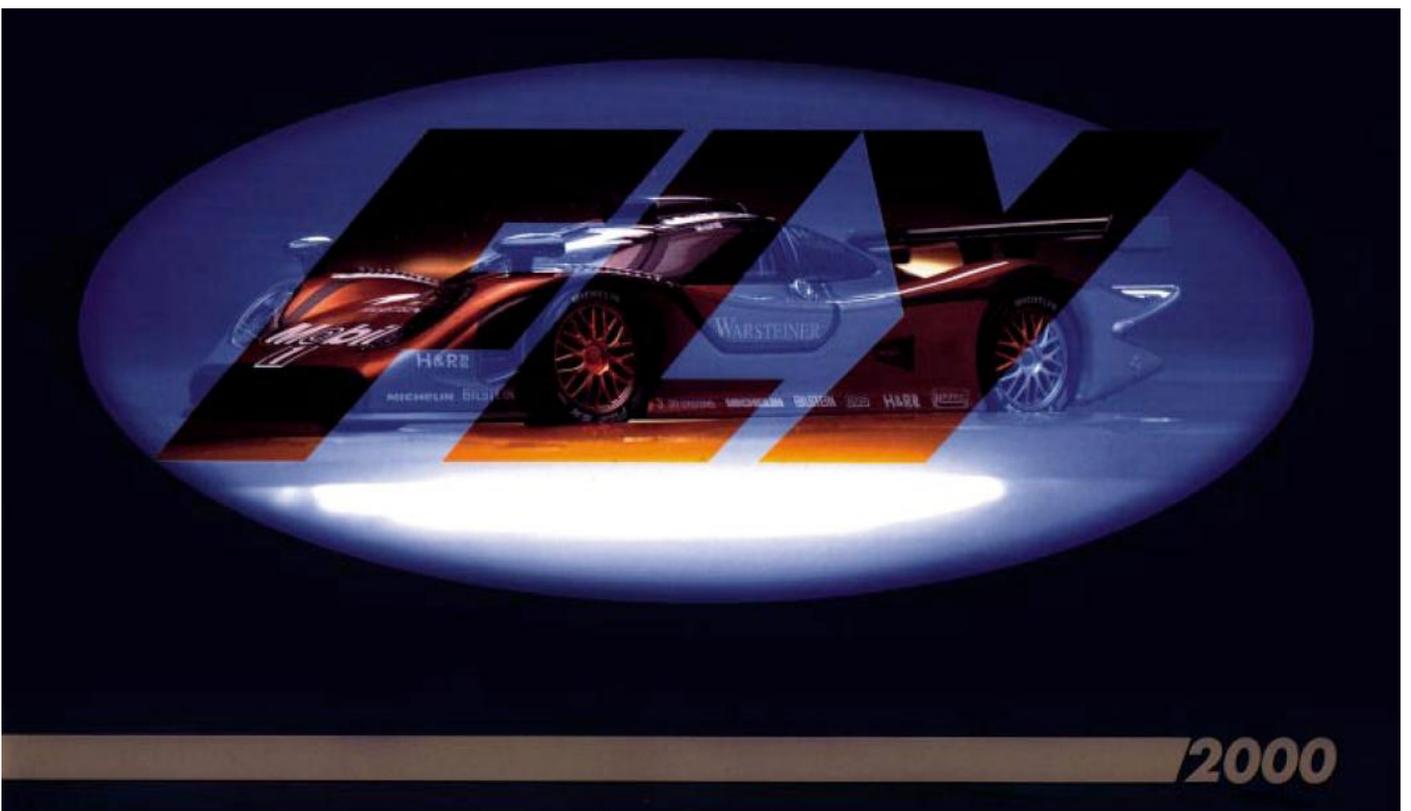
La familia de la empresa de Rafael Barrios se iba ampliando a marchas forzadas y además de las habituales nuevas decoraciones de los moldes ya existentes este año salían a la luz los nuevos moldes del Lola T70 y del Porsche 908 Flunder.

**Porsche 908 . Presentado en el catálogo de 1999**



## 2000

Cambio de siglo y cambio de milenio. Para ese año tan especial FLY CAR MODEL no escatimó esfuerzos y el catálogo del año “del efecto 2000”, resumaba novedades por todas las partes.



**2000**

# CHRYSLER

## VIPER GTSR

Ref.: A84+  
World Champion 99  
O. Beretta - K. Wendlinger



Ref.: A9  
British GT Champion 98  
R. Dean - K. Luby



Ref.: A81  
Silverstone 99  
K. König - N. Cunningham



Ref.: A8  
Silverstone 99  
N. Cunningham - D. Clark



Ref.: A83  
American Le Mans Champion  
O. Beretta - Wagner

Ref.: A82  
3<sup>o</sup> Silverstone 99  
M. Duez - V. Vosse - D. Defourmy

**FLY** Car Model® 1:32



**FLY** Classic® 1:32



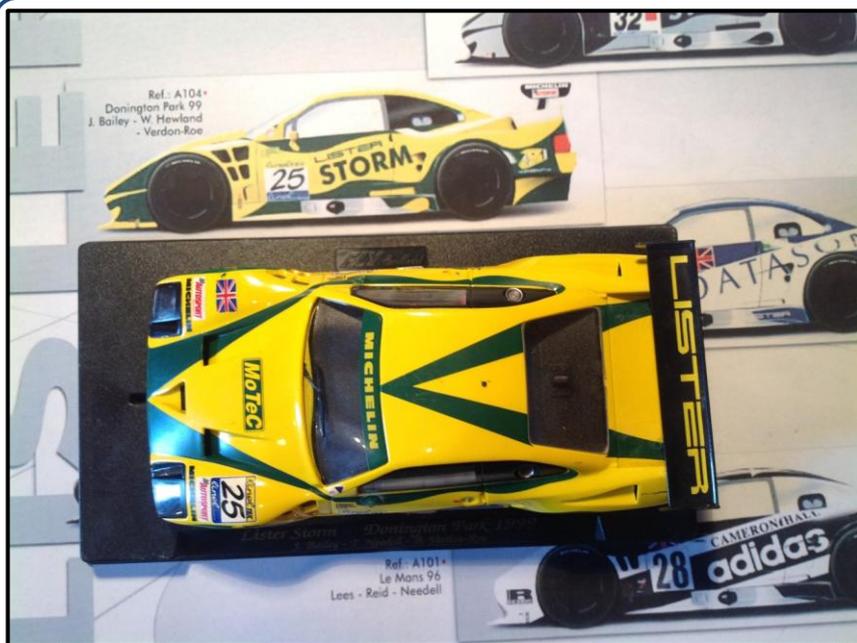
**FLY** Collection® 1:32



**FLY** Classic® 1:43

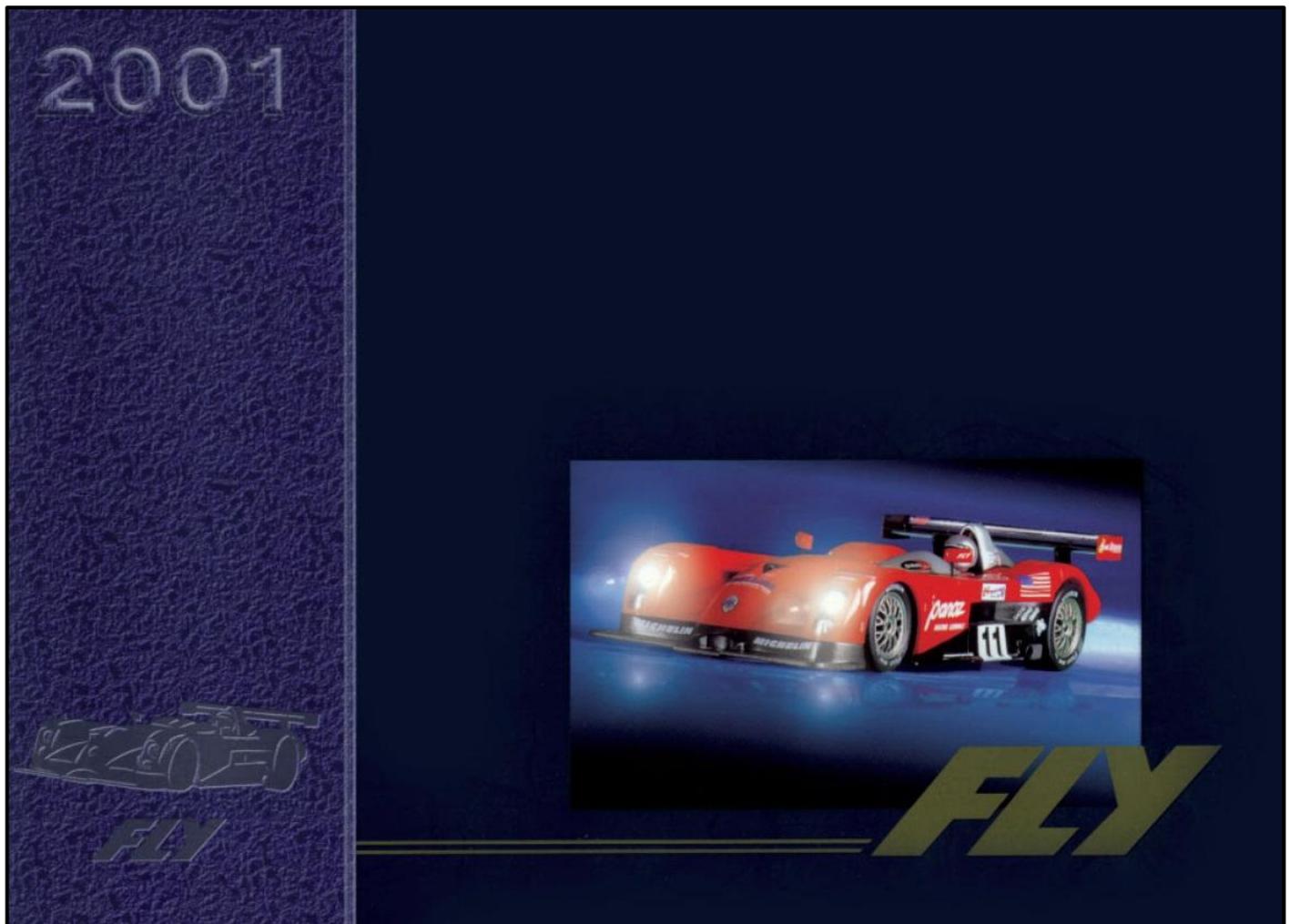


MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



**Lister Storm . Presentado en el catálogo de 2000**

**2001**



El nuevo Panoz Esperante Spyder presidia el catalogo de ese año 2001.

El Ford Capri y el Fort Gt 40, junto con el Porsche 917-10 eran los nuevos moldes de ese año. Pero sin duda las novedades más espectaculares eran los nuevos camiones: El Mercedes Benz y el Man.

En 34 páginas FLY CAR MODEL nos presentaba sus previsiones para las pistas de slot. Además afianzaba sus series particulares y añadía una más la FLY CLASSIC a 1:43 . Sin duda un paso más en el empeño de FLY CAR MODEL de cubrir todas las facetas del coleccionismo.

En cuanto a nuevos moldes el Panoz LMP Spyder, el Lister Storm, el Corvette C5-R, el Porsche 917K, el 908 -3 completaban las novedades del 2000 junto con una versión del Lola T70 ( estático) en escala 1:43.

Así, y si las cuentas no fallan, para ese año FLY CAR MODEL ya tenía 17 moldes diferentes y más de un centenar de decoraciones diferentes.

## MAN

### Racing Trucks



Ref.: ST24  
European Truck Racing Cup 2000  
M. Bösigler



Ref.: ST23  
European Truck Racing Cup 2000  
G. Körber



Ref.: ST22  
European Truck Racing Cup 2000  
A. Ferte



Ref.: ST21  
European Truck Racing Cup 2000  
A. Albacete

## Mercedes-Benz

### Racing Trucks



Ref.: ST4  
European Truck Racing Cup 2000  
S. Buttiero



Ref.: ST3  
European Truck Racing Cup 2000  
L. Foure



Ref.: ST2  
European Truck Racing Cup 2000  
M. Oestreich



Ref.: ST1  
European Truck Racing Cup 2000  
S. Parrish

MERCEDES-BENZ

Hacia una década Exín ya había presentado camiones en su catálogo, pero al coincidir estos con el cierre de Exín, su fabricación no continuó. FLY, podemos decir, retomó esta categoría casi inexistente en el Slot y nos ofreció unas flamantes reproducciones de estas enormes máquinas.

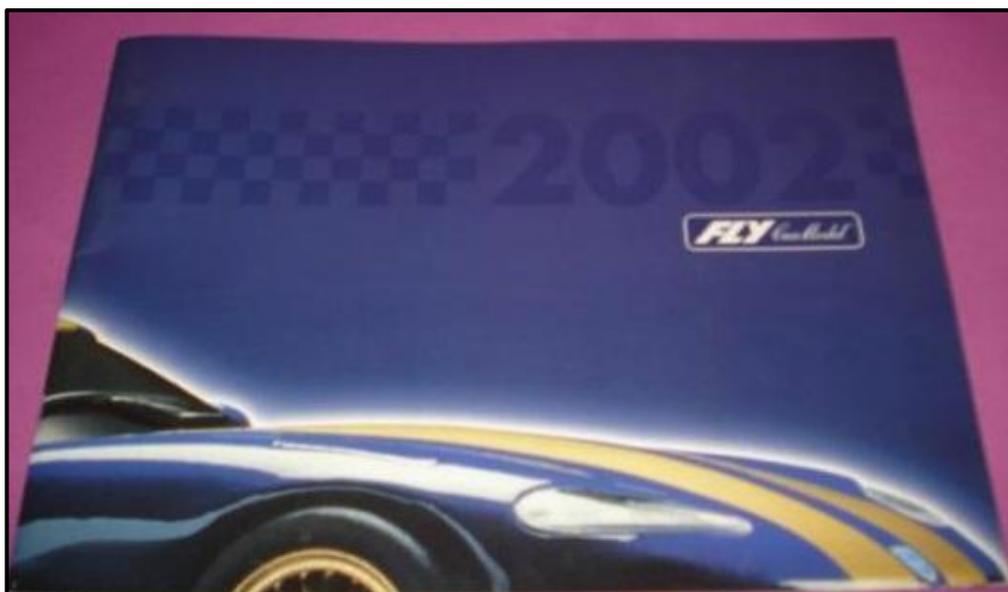
Ese año FLY CAR MODEL ya tenía 28 moldes en su haber y más de 160 referencias con decoraciones, una más vistosa que otra. En esas fechas quien quisiese, o intentase, tener uno de cada de los modelos de FLY CAR MODEL; ya podía darse por vencido...tarea titánica era ya sólo el intentar tener controlado los modelos que había en el mercado.



Panoz Esperante Spyder

## 2002

FLY CAR MODEL continuó en el 2002 ampliando su familia de camiones con el Buggÿra, pero sin duda una de las novedades de ese año sería la renovación de su Viper, buque insignia de la marca, con el New Viper GTSR.



Este catálogo no lo tenemos en nuestra particular biblioteca slotística, así que os agradeceríamos que si alguno de vosotros lo tenéis, nos hagáis llegar vuestras impresiones (o imágenes o pdf's) sobre él al correo de la revista: [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es). Y si queréis venderlo, pues también estamos interesados en él.



# CATALOGOS FLY CAR MODEL



New Viper. Presentados en el catálogo de 2002.

Si queréis ver los catálogos completos podéis visitar nuestro blog.

<http://revistaslot.blogspot.com.es/2014/04/historia-del-slot-catalogos-fly-car.html>

Texto y fotos: Juan Antonio Fernández Vila

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

*Se busca*

¡Seguimos buscando coches! Si tenéis información acerca de alguno de ellos o una unidad y queréis venderla no dudéis en mandarnos un e-mail a nuestras direcciones habituales o a [pedidos.slot360@gmail.com](mailto:pedidos.slot360@gmail.com).

Sólo recordaros que nosotros lo publicaremos aquí para haceros más fácil la búsqueda y echaremos una mano en lo que podamos intentando encontrarlo por la web. 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)

# SE BUSCA

Peugeot 306 o Renault Clio de Ninco en cualquiera de sus versiones



Seat Toledo Cupra decoración Repsol

Alfa Romeo GTV de GOM, cualquier decoración



Ferrari F1 87 de Scalextric, cualquier decoración preferiblemente la roja mostrada

Por el momento no tenemos más peticiones, recordad que cualquier ayuda será buena para localizar estos coches a la mejor relación calidad-precio.

Recordamos que la gran mayoría de las fotos sacadas en esta sección son de internet por tanto la publicación no se hace responsable de los derechos que puedan tener

## El mercadillo

¿Queréis deshaceros de material de slot? ¡Esta es vuestra sección! Nos podéis mandar vuestras fotos con el precio al que queréis poner en venta vuestros coches y os lo publicaremos de forma gratuita. Ya hemos vendido algunos y ambas partes de han mostrado satisfacción según nos han hecho saber.

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.



Zytec de Slotex en kit con material calibrado, 17€  
Código. 01005



McLaren F1 GTR de Ninco sin pegatinas, 20€  
Código. 01006



Mercedes C-Klasse Ed. Limitada de Carrera, 35€  
Código. 06001



Audi de Avant Slot, nuevo 30€  
Código 08001



Cooper climax F1 de Scalextric, nuevo 35€  
Código. 06002



Toyota Corolla Sainz de Scalextric, 25€  
Código 08002

# NOVEDADES



MSC De Tomaso Pantera Jagermeister.  
PVP recomendado 51.95€



Carrera La Ferrari  
PVP recomendado 29.95€



Flyslot Lotus 78 GP Mónaco  
PVP recomendado 42.95€



Flyslot Williams FW08C Senna  
PVP recomendado 42.95€



Slot.it Porsche 962C Fuji 1000 km  
PVP recomendado 49.95€



Scalextric Mercedes SLS GT3 Erebus  
PVP recomendado 39.95€



Slot.it Matra M-670b  
PVP recomendado 42.95€

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Mucha publicidad hicimos tanto del Espíritu de Montjuic como del Foro Slot de Madrid como para que os costara nombrar a ambos eventos como la respuesta al concurso que planteábamos el mes pasado, así que enhorabuena a todos los participantes y en especial a **Javier Gómez** por resultar ser el ganador de tan espectacular camión.

Acuérdate de mandarnos tu dirección postal antes del día 15 del mes siguiente para que podamos enviarte esta bestia a tu domicilio, y si te es posible, mándanos una foto para publicar.



Y este es el premio que os espera este mes, nada más y nada menos que el De Tomaso Pantera usado en nuestro artículo "a fondo". Una de las novedades más esperadas de MSC para este 2014 y que no sólo lucirá bien en vuestras vitrinas sino que, como hemos visto, con algo de afinamiento puede llegar a ser un auténtico "devorapistas"



Y la pregunta que os planteamos es, como siempre, muy fácil:

### ¿Cuántos campeonatos de F1 ha ganado Mario Andretti a lo largo de su vida?

La respuesta, es muy sencilla si os habéis leído el número, ¡ánimo! Esperamos vuestros e-mails

Tenéis las vías habituales para mandarnos vuestras respuestas, por e-mail a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o a [zenit.mkt@gmail.com](mailto: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

