

SLOT

Septiembre
2014, nº 51

GRANDES PILOTOS

Stirling Moss

SIR STIRLING MOSS

ENTREVISTA A

NOVEDADES



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Empezamos nueva temporada después del descanso veraniego con un número en el que dedicaremos nuestras primeras páginas a otro Sir inglés, Stirling Moss. Un gran piloto que compitió en múltiples disciplinas y categorías y que consiguió muchísimos éxitos a lo largo de su carrera pero que sin embargo nunca logró ganar ningún campeonato de F1.

Recuperaremos una sección perdida dedicada a las entrevistas entre nuestros lectores y amigos para que podamos conocer todos a gente que hay detrás de este hobby, para ello Josep Cano nos cedió un poco de tiempo para hacernos llegar su entrevista así como algunas fotos de su colección y circuito, para disfrute de todos. Aprovechamos el comentario para deciros que si queréis ser el próximo entrevistado, estaremos encantados de poder dedicaros un artículo.

Veremos también las novedades acontecidas durante el verano, probaremos uno de los nuevos F1 que Ninco sacó para principios de verano y como siempre también tendremos nuestro sorteo mensual, para el cual tenemos cedido por Aloyshop un maravilloso Nissan 390R del fabricante italiano Slot.it.

Y finalmente, como es habitual tendremos 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, zenit.mkt@gmail.com y pedidos.slot360@gmail.com o mensaje por nuestra página de Facebook.

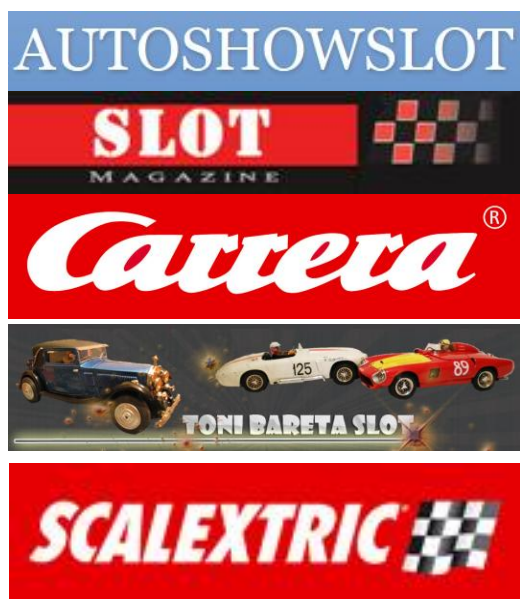
¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en 

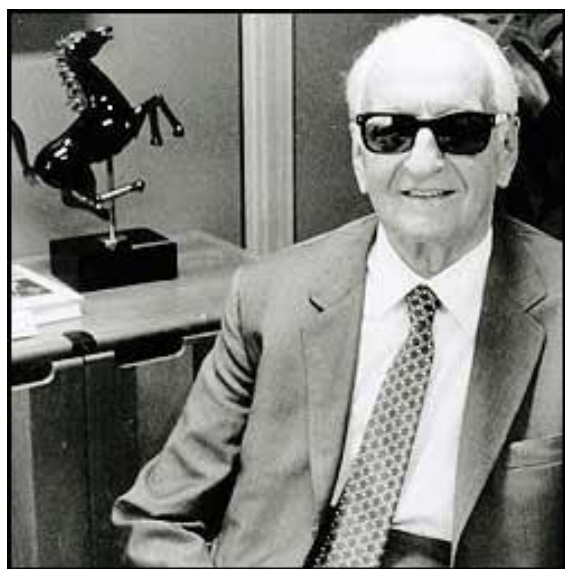
COLABORAN



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: Enzo Ferrari	Pág. 3
- Grandes pilotos: Sir Stirling Moss	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Hoy entrevistamos a Josep Cano	Por: Josep Oliver	Pág. 13
- Una maravilla tras otra	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 18
- A prueba: F1 Ninco	Por: MARC el aprendiz	Pág. 27
-Novedades	Por: Redacción	Pág. 31
-Sorteo	Por: Redacción	Pág. 36

LA FRASE DEL MES



La voluntad obstinada de perseguir una ambición propia es verdaderamente una fuerza que puede hacer superar obstáculos

Enzo Ferrari

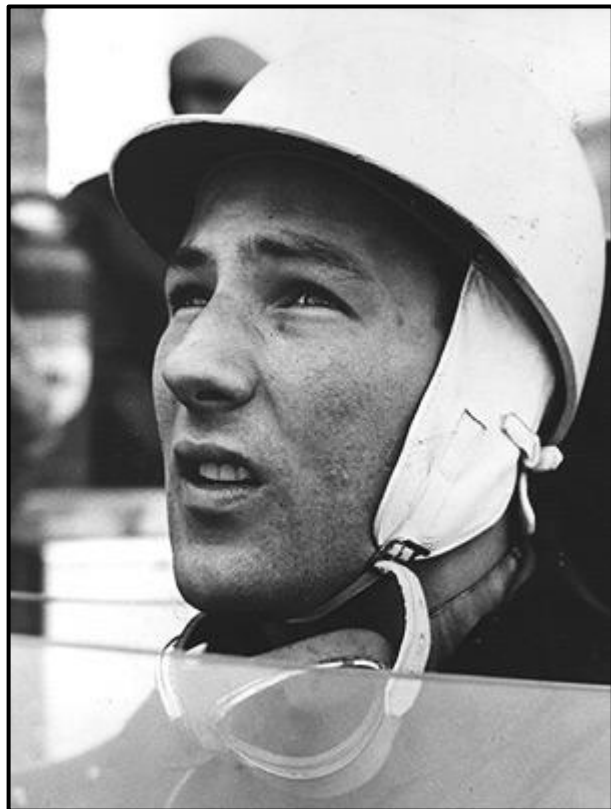
Aloy
shop.com

Sir Stirling Moss

Este mes tenemos como nuestro gran piloto a Sir Stirling Moss. Nacido el 17 de septiembre de 1929, fue uno de los grandes pilotos de Fórmula uno que ha tenido Inglaterra. Por innumerables casualidades e incidentes, pese a ser un gran piloto, nunca ha llegado a ganar ningún campeonato, por eso se le ha descrito como "el mejor piloto que nunca ha ganado un campeonato"

Nació en Londres, Hijo de Aileen y Alfred Moss, dentista del pueblo de Bray. Su padre Alfred era un conductor amateur que en 1924 había quedado 16º en las 500 millas de Indianápolis. Su hermana Pat también se convirtió después con los años en una piloto de rally.

A ambos se les regaló un caballo de carreras de pequeños con los que estuvieron compitiendo en ese deporte. Stirling usó sus victorias en esa disciplina para pagar el depósito de un Cooper 500 de carreras en 1948, año en que empezó a competir con coches. Pese a la oposición de su padre que quería que se convirtiera en dentista, pronto demostró sus habilidades al volante con numerosas victorias tanto a nivel nacional como internacional. Continuó con Cooper compitiendo en Fórmula 3.



Su mayor éxito internacional de esa primera etapa vino el día que precisamente cumplía 21 años. Conduciendo un Jaguar XK120 prestado ganó en 1950 el trofeo RAC Tourist Trophy en el circuito de Dundrod en Irlanda del norte. Ganó esa misma carrera en otras 6 ocasiones, en 1951, con un Jaguar C-Type, 1955 con un Mercedes Benz 300 SLR, en 1958 y 1959 con un Aston Martin DBR1 y en 1960 y 1961 con un Ferrari 250GT.

También resultó ser un competente piloto de rally, de este modo él es uno de los tres que han ganado la Coupe d'Or.

Moss compitió desde 1948 a 1962, ganó 212 de las 529 carreras en las que participó incluyendo 16 Grandes Premios de F1. Compitió con un total de 84 coches diferentes de las marcas Cooper, ERA, Lotus, Maserati, Mercedes-Benz, Porsche, Vanwall, Aston Martin, Ferrar, Maserati y Jaguar y al igual que muchos pilotos de la época competía de forma simultánea en diferentes competiciones, incluso varias en el mismo día.



Según sus propias declaraciones, prefería competir con coches británicos ya que afirmaba que “es mejor perder honorablemente en un coche británico que ganar en uno de fuera”.

Fue durante muchos años el piloto británico con más victorias en F1 hasta que en 1991 Nigel Mansell le superó.

Para el año anterior, el jefe de competición de Mercedes-Benz, Alfred Neubauer, ya había hablado con el representante de Moss para ver la posibilidad de que se uniera al equipo después de haberlo visto competir de forma extraordinaria en un coche muy poco competitivo.





Neubauer le sugirió a Moss que comprara un Maserati para la temporada de 1954. Le hizo caso y se compró un Maserati 250F, un coche que a pesar de su falta de fiabilidad le permitió estar en varias ocasiones a la altura de los líderes que solían ser los Mercedes.

En el GP de Italia en Monza, consiguió adelantar a los dos pilotos que por entonces se consideraban los mejores de la época: Juan Manuel Fangio que competía con Mercedes y Alberto Ascari que iba con el equipo Ferrari colocándose entonces como líder de carrera. Al cabo de unas vueltas Ascari se tuvo que retirar por problemas en el motor y Moss continuó liderando la carrera de forma relativamente cómoda hasta la vuelta 68 donde también se tuvo que retirar debido a un fallo de motor. De este modo, Fangio logró la victoria y Moss entró en meta empujando su Maserati. Hechos como este hicieron que Neubauer quedara realmente impresionado con lo cual lo fichó para la temporada de 1955.

Destaca también de esa primera etapa el hecho de que consiguió ser el primer no americano en conquistar las 12h de Sebring en 1954 con el equipo Cunningham.

La primera victoria de Moss en la Fórmula Uno fue ya en 1955 en el GP Británico de Aintree, carrera que también resultó ser el primer británico que la ganó. Además Mercedes copó las cuatro primeras plazas de esa carrera.



Fue la primera vez también que finalmente Moss consiguió superar a Fangio en un resultado final. Fangio en esa época era compañero de equipo, rival, amigo y mentor. Se dice que Fangio le dejó ganar delante de sus admiradores, por lo que Moss en múltiples ocasiones le preguntó acerca de ello a lo que Fangio siempre le respondía “no, simplemente fuiste mejor que yo ese día”.

Ese mismo año también ganó el trofeo de turismos RAC, el Targa Florio compartiendo asiento con Peter Collins y la Mille Miglia. En referencia a la Mille Miglia se describió esa carrera como “el día más icónico de la historia de la competición a motor” y “la conducción más épica jamás”.

Para esa Mille Miglia utilizó un Mercedes-Benz 300 SLR con llantas aligeradas de magnesio y con un motor modificado basado en el del modelo W196 de F1. El motor funcionaba con una mezcla de gasolina, benceno y alcohol. Para tal evento el principal rival era el equipo Ferrari.



Moss llevó al periodista Denis Jenkinson como copiloto. Inicialmente Jenkinson debía ir con John Fitch pero a ese piloto se le asignó un 300SL por ello se pensó que era mejor que Jenkinson fuera en el SLR de Moss que era más rápido, además este introdujo la idea de las notas de carrera sobre el mapa, donde apuntó los peligros de los diferentes tramos. Esto ayudó al pilotaje de Moss e hizo que fuera más competitivo frente a pilotos locales con unos mejores conocimientos del trazado.

Jenkinson se comunicaba con Moss mediante señales con sus manos dado que la comunicación por voz a través de radio resultaba poco efectiva ya que cuando Moss estaba concentrado no hacía caso de la voz de su copiloto.

La carrera era un evento cronometrado y cada coche salía de forma individual a intervalos de un minuto. La salida de Moss estaba programada en Brescia a las 7:22 a.m. por ello el número del dorsal del coche era el 722.

Pasados 150km, en las proximidades de Padua, Moss se dio cuenta que por su retrovisor se



acercaba rápidamente Castellotti, esto le despistó y se salió en una curva, chocando con unas balas de paja hecho que permitió que Castellotti lo adelantara en su Ferrari. Sin embargo, tras otros 150km el piloto italiano se tuvo que parar a cambiar los neumáticos y Moss le pudo adelantar de nuevo.

A su llegada a Roma les informaron que desde Taruffi estaban en la parte alta de la clasificación junto a Kling, Castellotti y Fangio sin embargo al ser una carrera cronometrada no sabían lo lejos o cerca que estaban de sus rivales, aunque poco después de salir de Roma Kling tuvo que abandonar la carrera al salirse y chocar contra un árbol.

En la meta en Brescia se enteraron de que Castellotti tuvo que retirarse con su Ferrari por problemas en la transmisión y que por tanto ellos habían ganado la carrera. Fangio acabó en segundo lugar a más de 33 minutos de diferencia ya que tuvo problemas de motor y al final sólo le funcionaban 7 cilindros.

El tiempo total de Moss fue de 10h, 7 minutos y 48 segundos logrando una velocidad media de 159 km/h logrando el récord de la carrera.



En 1956 ganó la copa Nassau y en 1957 el Bahamas Speed Week. También en 1957 ganó en el circuito más largo que nunca ha albergado un Grand Prix, el circuito de Pescara de 25km de longitud. La carrera duró 3h y Moss batió a Fangio por unos 3 minutos de diferencia, siendo éste último el que salía de la Pole Position.

En 1958 Moss ganó la primera carrera en un coche de F1 con motor trasero, al cabo de dos años, todos los coches ya usaban esa configuración.

Su actitud le costó el campeonato de F1 en 1958. Mike Hawthorn fue amenazado con una penalización después del GP de Portugal por haber recorrido unos metros en dirección contraria tras haberse quedado girado encima de la pista. Moss le defendió lo que le permitió sumar los 6 puntos que le correspondían por su posición. Al final de la temporada Moss precisamente quedó segundo a un solo punto del líder que



justamente fue Hawthorn y pese a que él había ganado 4 carreras y Hawthorn sólo una, pero su temporada fue más regular.

Moss tenía tanta habilidad tanto en coches de GP como en coches deportivos. Además de sus victorias en el campeonato de Turismos hay que añadir su victoria en las 12h de Sebring así tres victorias consecutivas en los 1000km de Nürburgring (1958-1960), las dos primeras con Aston Martin y la tercera con un Maserati Tipo 61.

Para la temporada de 1960 de F1, Moss ganó el GP de Mónaco en un Lotus 18 aunque por desgracia salió gravemente herido de un accidente cuando practicaba en el circuito belga de Spa-Francorchamps lo que le hizo perder las tres carreras siguientes. Aún así llegó a correr la última carrera de la temporada en el GP de Riverside en EEUU donde ganó.

En la temporada de F1 de 1961 los Ferrari tomaron ventaja mecánicamente al equipar un motor V6, sin embargo Moss ganó el GP de Mónaco por tres segundos y medio de diferencia con un Climax-Lotus con menos potencia. Además de su habilidad al volante hubo otro factor que le hizo destacar: el trazado revirado de Mónaco favorece más a los coches ligeros que a los pesados, pese a que sean más potentes.



GRANDES PILOTOS



También ganó el GP de Alemania gracias a la dirección de equipo de apostar por neumáticos de lluvia pese a que tras una lluvia inicial matutina luego se despejó. Pero finalmente durante la carrera volvió a llover así que la acertada decisión favoreció al equipo.

En 1962 tuvo un serio accidente con su Lotus en el trofeo Glover de Goodwood que hizo que quedara en coma por un mes. También tuvo la parte izquierda de su cuerpo

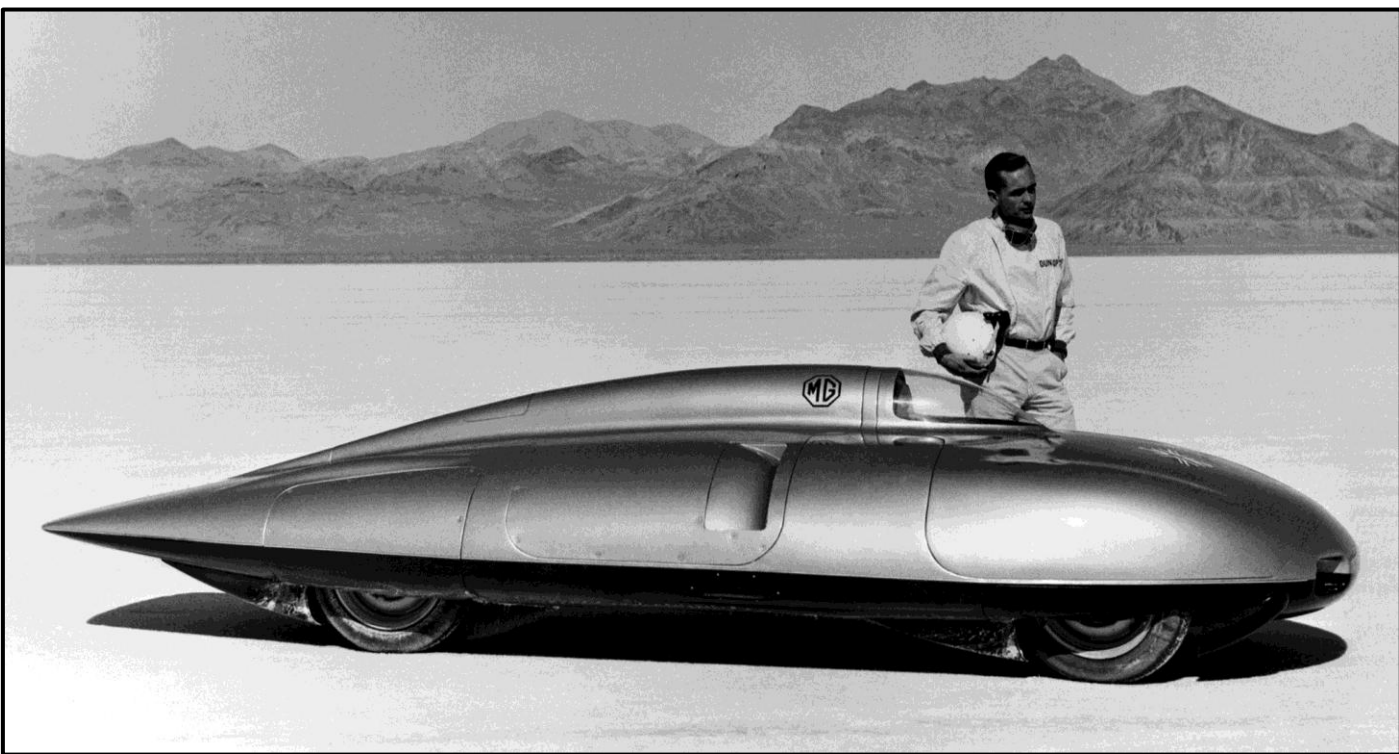
parcialmente paralizada durante medio año. Después de su recuperación se retiró de la competición después de hacer un test con un Lotus 19 con el que vio que era unas décimas más lento que antes. Se puede considerar una decisión muy drástica pero pensó que no tenía tanto control de coche como antes.

Moss fue un hombre de récords, en los 50 participó en algunos intentos de récords de velocidad.

En 1950 en una pista oval cerca de París, el autódromo de Montlhéry, junto a Leslie Johnson se iban turnando en la conducción de un Jaguar XK120 logrando una velocidad media de 172.94km/h durante 24h, incluyendo las paradas para repostar y cambiar neumáticos. Los pilotos se iban turnando cada 3 horas y cubrieron una distancia total de 4150.5km. Era la primera vez que un coche de calle lograba una velocidad media superior a los 160 km/h durante 24h.

En 1952 Moss fue uno de los cuatro pilotos que condujeron otro Jaguar XK120 capotado durante 7 días y 7 noches consecutivas en el circuito francés. Lograron una velocidad media de 161.43 km/h y cubrieron una distancia total de 27.120,23 km.

En 1957, en agosto rompió el récord de velocidad en tierra con un MG EX181 en las salinas de Bonneville logrando una velocidad media de 395.92km/h en las dos direcciones.





Aparte de su vida en los circuitos en 1962 empezó su trabajo de comentarista del programa de la cadena ABC *Wide World of Sports* en las categorías de Fórmula 1 y la Nascar, trabajo que dejó en 1980.

Moss también se ha convertido en comentarista de la F1 desde 1988 con Tony Jardine y también hace de narrador en la serie infantil *Roary the Racing Car*.

En 1980 volvió a las carreras en el campeonato británico de turismos con Audi. Previamente también compitió en el mundial de Rally con Mercedes-Benz pero se retiró para el evento en el Sahara, en esos años compitió con un Holden Torana y un VW Golf GTI.

Más recientemente ha competido en eventos de coches históricos.

El 9 de junio de 2011 durante la clasificatoria para Le Mans Legends, Moss anunció en la radio Le Mans que finalmente se retiraba de la competición ya que esa misma tarde se había asustado durante una de sus vueltas. En ese momento ya tenía 81 años.

Después de retirarse, en Junio 2005 en el festival de Goodwood de velocidad, Moss firmó el capó del coche ganador de la Mille Miglia de 1955, el Mercedes-Benz SLR con el que él ganó. Esa fue la última aparición en público del coche ya que tras eso el coche sería trasladado al nuevo museo de Mercedes-Benz en Stuttgart.

En su 80 cumpleaños, el 17 de septiembre de 2009, coincidió con el Goodwood Revival y se le homenajeó con un desfile de 80 coches durante cada uno de los tres días. Moss tuvo la oportunidad de poder conducir un coche diferente cada día: un Mercedes W196 Monoposto, un Lotus 18 con el que ganó en Mónaco en 1961 y un Aston Martin DBR3



GRANDES PILOTOS

En 1990, Moss fue incluido en el Muro de la Fama Internacional de Deportes de Motor.

El 21 de marzo del 2000 fue nombrado caballero por el Príncipe Carlos. Para ello Moss condujo su Mercedes a Buckingham Palace y después de la ceremonia, cuando se iba la guardia lo paró y le hizo la broma: *¿Quién te piensas que eres? ¿Stirling Moss?*, a lo que Moss contestó: "De hecho, Sir Stirling Moss?" Después de esta broma, se puso de moda entre la policía hacer esa misma pregunta a todos los que paraban por superar el límite de velocidad, lo curioso es que él mismo fue parado un día por ese motivo y cuando el agente se lo preguntó y él contestó afirmativamente, no se lo llegaba a creer.

En cuanto a cine, hizo un cameo en la original de James Bond Casino Royale de 1967 donde apareció como chofer.

En 2006 la FIA le dio la medalla de oro en reconocimiento a su contribución al mundo del motor durante su carrera.



Texto: Josep Oliver, Fotos: wikipedia, taringa...

FORMULA 5 SLOT

MÁS QUE UN HI

Josep Cano

Después de muchísimo tiempo sin destapar los trapos sucios de nadie, este mes volvemos con una entrevista a uno de nuestros compañeros de hobby, nos desplazamos hasta Barcelona para entrevistar a Josep Cano. Hicimos la entrevista en catalán pero por razones de edición la hemos traducido al castellano. Damos las gracias a Josep por su colaboración y ya sin enredarnos más os dejamos con ella:



P: ¿Nos podrías indicar tu edad?

R: Si, 45 a un mes de 46.

P: ¿Te dedicas a alguna profesión relacionada con el mundo del automovilismo o del hobby?

R: Hombre, soy conductor de autobuses en Barcelona, si eso sirve...

P: ¿Cuántos años hace que tienes el slot como uno de tus hobbies? ¿Cuándo y cómo te iniciaste en él?

R: No recuerdo si tenía unos doce años cuando lo pedí a los reyes, desde aquí hasta entonces...

P: ¿Te dedicas más al coleccionismo o a la competición?

R: Soy coleccionista, sólo competí durante la etapa escolar.

P: ¿Cuántos coches calculas que tienes en tu colección?

R: Tengo una base de datos casera y por eso sé que tengo 315 vehículos.



HOY ENTREVISTAMOS



P: ¿Entre todos ellos hay alguno por el cual sientas especial predilección?

R: Si, está claro, el Tyrrell de 6 ruedas verde de cuando era niño y un Braham BT-46 rojo (mi primer coche) que le dejé a un exámito que sabía más de mecánica que yo y que desapareció.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



P: ¿Qué gasto mensual calculas que haces en slot?

R: No lo sé, como todos he tenido etapas más activas y otras que no tanto. Intento no comprar novedades ya que salen más caras, pero está claro que siempre hay alguna que te llama la atención y no puedes evitarlo. Ahora estoy pendiente y ahorrando ya dinero para el pack de Scalextric UK que contiene el escarabajo y la furgoneta.

P: ¿Has estado alguna vez en un club de slot?

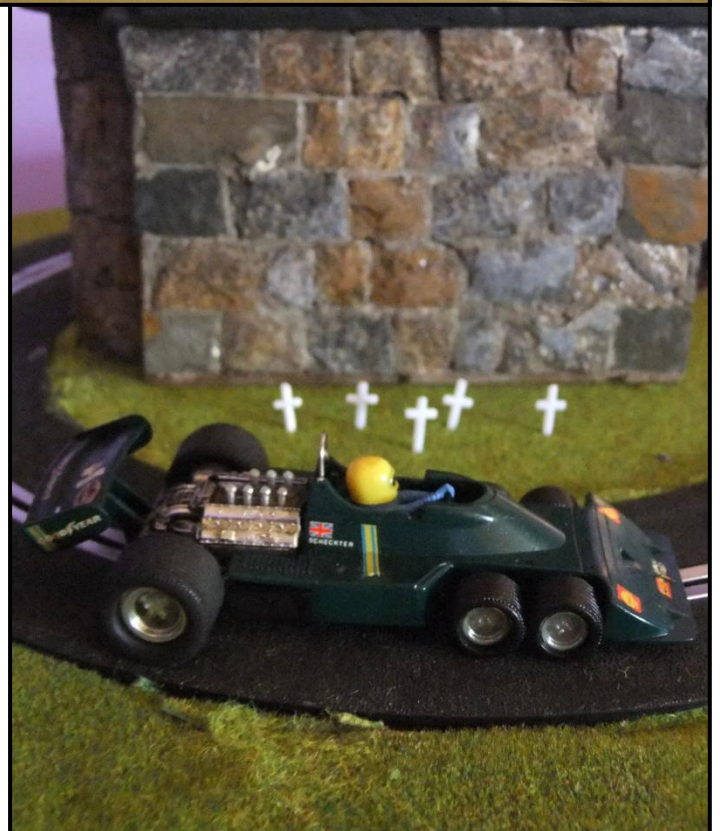
R: No, nunca

P: ¿Tienes alguna preferencia o algún criterio específico de colección?

R: Simplemente que me gusten, pero tengo preferencia por los modelos de calle, en especial por los modelos de servicio así como los vehículos de raid de los años 80/90

P: Vamos a hablar un poco de coches en general, ¿Cuál conduces en la vida real?

R: Un Subaru Outback automático del 2007.



HOY ENTREVISTAMOS

P: Si el dinero no fuera un impedimento, ¿Cuál sería el coche de tus sueños?

R: En 1:1 siempre he dudado entre un Mercedes G y un Toyota FJ y en 1:32 lo tengo clarísimo, un Pegaso Bacalao.

P: ¿Tienes alguna pregunta o sugerencia para hacer llegar a alguno de los fabricantes de slot?

R: Hombre, teniendo en cuenta lo que a mi me gusta, pienso que faltan más modelos de calle.

P: ¿Tienes algún fabricante predilecto?

R: Si, me gusta mucho Carrera Evolution, pero algunos modelos no los encontramos aquí, son del mercado americano. La otra es Scalextric U.K.

P: ¿Qué piensas de nuestra modesta revista?



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

¡Una maravilla!... tras otra

Hace unos meses os hablábamos del nuevo pack "Porcar" realizado por Mas Slot. Pues bien ya lo tenemos en nuestras manos y os podemos hacer una presentación más en profundidad de esta belleza de set.

Lo primero que sorprende de él es su gran tamaño y su genial presentación obra de tallerdelpackaging.

www.tallerdelpackaging.com



De hecho no es la primera vez que realizan algún encargo para Más Slot ya que también de ellos es la presentación de la caja de los libros de la colección Dakar, que hace unos años

también realizó el equipo de Paco Hernández.

Si el exterior impresiona, poco cabe decir del interior: 3 Nissan Patrol de plástico de Scalextric remodelados y mejorados estéticamente por el genial Manel Espallargas. Todos ellos situados sobre un diorama de Alter Ego (34x27 aprox.). Además acompañando el set encontramos una lámina del pintor Diego Serrano y un road book con las vivencias, contadas por él mismo, de Juan Porcar a los "lomos" de estas maravillas con ruedas.





Patrol dorsal 226. 1990
(París-Trípoli –Dakar)



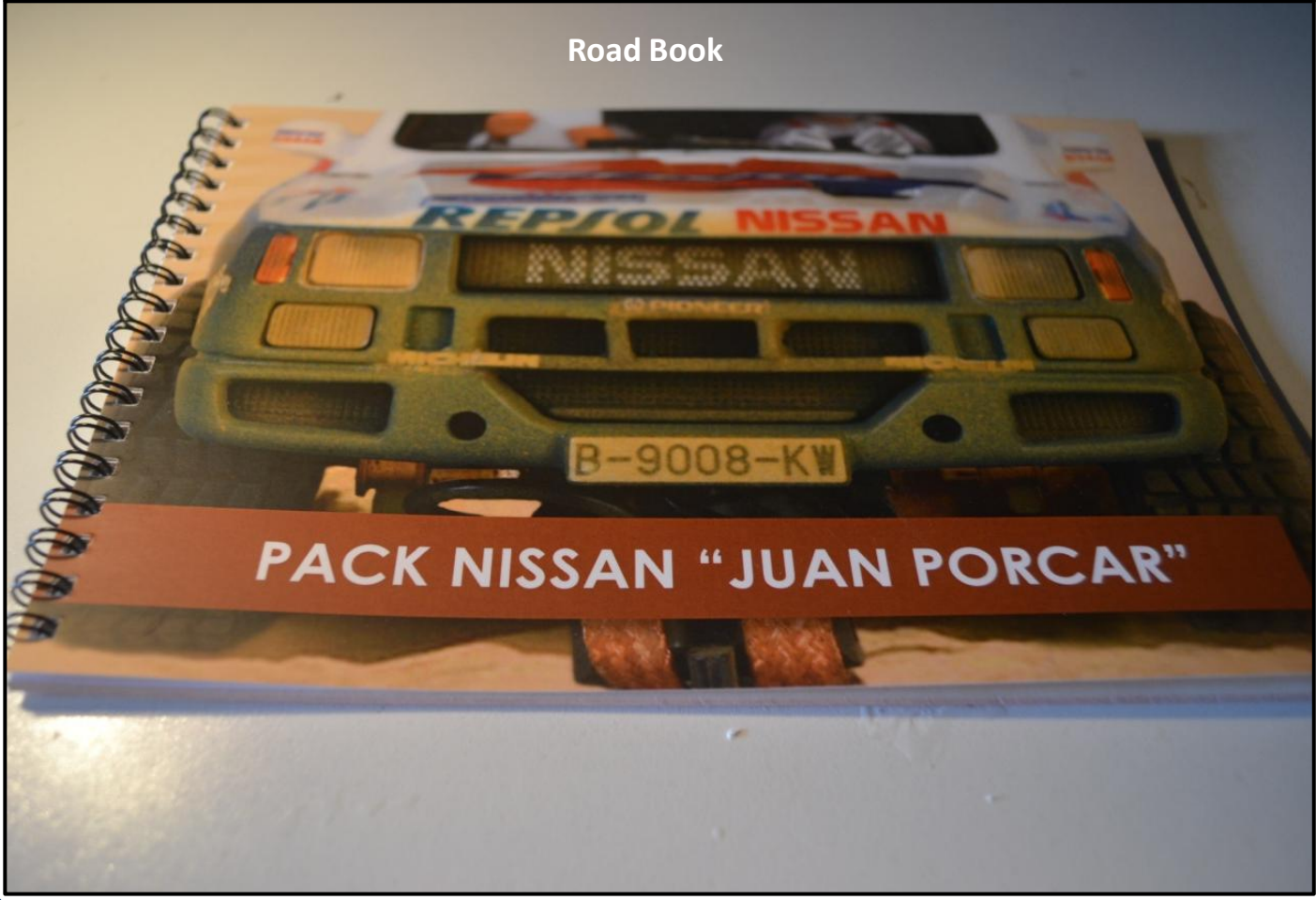
Patrol dorsal 220 1991
(París-Trípoli –Dakar)

UNA MARAVILLA TRAS OTRA



Patrol dorsal 225
(París- Syrte-Ciudad del Cabo)

Road Book



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



06/50

Lámina de Diego Serrano

En conjunto, encontramos un set espectacular, bien acabado, con infinidad de detalles y realizado, claramente, desde la pasión por el automovilismo. Cabe decir que el pack está limitado a 50 unidades.

Pero no es la primera vez que más slot nos ofrece un set con estas características. Sin ser tan espectacular, pero no por ello menos interesante; hace ya unos años Más Slot nos deleitó con el espectacular Pack del Peugeot 405 Dakar de Ari Vatanen. Recordando su primer puesto en la prueba africana de 1990.



UNA MARAVILLA TRAS OTRA

056/150

Ed. limitada y numerada 150 ejemplares

Peugeot 405 Turbo 16
Ari Vatanen / Bruno Berglund
1º Dakar 1990



Como con el set de los Nissan Patrol; el peugeot también está acompañado por una lámina, esta vez de Luís Bargalló y una peana / diorama simulando la arena de desierto, esta vez (valga la redundancia) realizada por RAE SL.

Ari Vatanen

Ari Vatanen, una biografía con el título "Cada segundo cuenta" no puede ser otra que la de un número uno, la de un fuera de serie. Solo diez años después de su debut como profesional, en su Finlandia natal, Ari Pieti Uolevi Vatanen ganaría su primera carrera en el Campeonato del Mundo de Rally en el Acropolis de 1980.

Pese a un buen número de accidentes, Vatanen supo rentabilizar sus únicas tres victorias y dos segundos puestos para proclamarse, por primera y única vez campeón del mundo de rally al volante del Ford privado de Sutton.

Tras unos primeros pasos discretos al volante de los "Grupo B", Vatanen firmó con Jean Todt su entrada en el equipo Peugeot para hacerse con el volante del fantástico y polifacético Peugeot 205 T16.

Dicha máquina supuso el renacer de Vatanen en el Campeonato del Mundo de Rally. Tres victorias en sus tres últimas pruebas disputadas en 1986, unidas a las dos primeras de la temporada 1987, Vatanen y la marca del león parecían no tener más rivales que los propios de Peugeot.

Las victorias de Salonen y Vatanen, con tres y dos victorias respectivamente, llegaban a Argentina separados por un estrecho margen de puntos. Ari necesitaba la victoria para acortar distancias y arriesgaba en cada curva como si se jugase el título. En un cambio de rasante en el que Vatanen entro a casi 180 Km/h, su Peugeot, nada mas aterrizar comenzó a capotar, dejando su Peugeot ruedas arriba y a Vatanen debatiéndose entre la vida y la muerte durante cinco largos días.

Tales fueron las secuelas que su vuelta a la competición parecía imposible. Tras una terrible batalla contra las secuelas, definida como la mas dura carrera de su vida, Vatanen volvió a pilotar para Todt, volvió a pilotar para Peugeot.

Su nuevo reto era la carrera sonada por un hombre que desorientado y perdido en el desierto consideró su experiencia digna de ser convertida en competición, aquel hombre era Thierry Sabine, la gran aventura africana era la Paris Dakar.



La caja incluye una breve reseña sobre el piloto que complementa el set con un plus de calidad al, ya de por sí, refinado trabajo. Edición limitada a 150 unidades. El Peugeot se mejoró estéticamente sobre la base de los Peugeot Exin de que disponía Más Slot para su colección Dakar



El modelo se ha pintado en el color original del coche.

Se han incorporado los dos faros supletorios y el protector de carter.



Hemos realizado en resina la toma de aire que le faltaba en el techo.



Remodelación y pintado del tubo de escape.

Se han añadido los faldones.

Se han pintado las correas de sujeción de las planchas de arena.



Al hacer las nuevas calcas se ha corregido el dorsal, el 203 es el que llevaba en realidad Vatanen.



Las calcas incluyen los logos de Camel, tal como llevaba el coche en la competición. Observar también el trabajo en los pilotos.

UNA MARAVILLA TRAS OTRA



Lámina de Luís Bargalló.

El Nuevo Peugeot 405 Mas slot y el de Exín.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Y como no hay dos sin tres, acabamos este viaje por el desierto, recordando una decoración más del Peugeot de Exin, esta también realizada por más slot.



Se trata de un bello Peugeot color rojo (dorsal 109) que realizó en su día Más Slot sobre la base del Peugeot 405 TT original de Scalextric (EXIN) con decoración original realizada por Manel Espallargas. De este modelo se hicieron dos versiones, una con el chasis original y otro con el chasis preparado para competición. Entre las dos versiones, si nadie nos corrige, se hicieron 45 unidades.

No sería de recibo acabar estas líneas sin dedicar una foto, al menos, al otro hermano de la familia 405, se trata del "Pioneer" dorsal 206, también teniendo como piloto a Ari Vatanen.



Este modelo fabricado en 1992 por Exin también formó parte de la colección del Dakar de Mas Slot.

UNA MARAVILLA TRAS OTRA



Aquí tenéis la familia al completo

Ahora sí para finalizar y para delicia de nuestras retinas, unas instantáneas de los coches reales de los que hemos hablado hoy.



Texto: Juan Antonio Fernández Vila, fotos: Juan Antonio Fernández Vila, tallerdelpackaging y Más Slot.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Bienvenidos a un nuevo número de A Prueba. En este número vamos a analizar los Formula 1 de Ninco.



Como sabéis esta es una de las novedades que presentó Ninco para el primer semestre del 2014. Dicho lanzamiento no estuvo exento de polémica por varios motivos: En primer lugar por utilizar un molde ya antiguo del modelo Jordan, por otro lado para más desesperación de los seguidores de la marca las decoraciones se realiza en variaciones cromáticas que se asemejan a modelos Ferrari, Lotus, William y McLaren. Y por último el precio de lanzamiento de estos monoplazas.

Todo esto ha hecho que muchos amantes de este Hobby hayan montado en cólera en contra de Ninco. Tan solo mirando los mensajes que aparecen en el propio Facebook de Ninco o en los diversos foros especializados en slot podréis entender a lo que me refiero. Las críticas airadas han sido la tónica general en lo que hace referencia a este lanzamiento. Por un lado la consideración de oportunistas después de la aparición otros monoplazas como los ASC, y después de ver el precio al que se han cotizado estos coches de segunda mano y la escasez de repuestos debido a que Ninco dejó de fabricarlos, y por último la ausencia de decoración en los modelos presentados han desencadenado en muchos aficionados tormentosas reacciones.

En referencia al aspecto como podéis ver es el mismo que el utilizado para los Jordan de años anteriores. Se utilizan varios colores, amarillo, rojo, azul, negro y blanco. La tampografía brilla por su ausencia. No aparece ningún logotipo ni ninguna marca, entiendo que el motivo básicamente es la reducción de costes, ya que el ahorro en posibles royalties es considerable. Desconozco si ese el motivo, entended este comentario como una simple suposición. Ninco ha sabido sacarle partido a este posible defecto pidiendo a sus seguidores que los decoren como ellos prefieran, en su página de Facebook de Ninco podéis ver decoraciones de algunos clubs.



A PRUEBA



En referencia a la parte técnica, no hay ninguna novedad con el modelo lanzado hace varios años, tan solo la utilización de un motor diferente al NC-5. Se continúa utilizando el eje delantero con dirección y no se utiliza material calibrado. El motor que montan estos modelos es el NC-14 speeder +, con 20.600 rpm a 14v y 280 gr.cm de par.



El motor tiene un rendimiento similar al del NC-5 en lo que hace referencia a la progresividad pero con 8,5 UMS de efecto magnético. Eso implica que el monoplaza va muchísimo más pegado a la pista que con un NC-5, sin perder esa excelente progresividad y suavidad de los NC-5. Para los amantes del Slot Digital, no se ha solventado la problemática del chip. Al parecer hay que realizar cambios y modificaciones para poder insertar el chip dentro de la carrocería. Otro punto para la polémica.





Pues bien, entremos de lleno en la prueba dinámica. Empezamos a rodar, tras varias decenas de vueltas miramos la pantalla de tiempos y vemos que todos los tiempos están en catorce altos. Las sensaciones son buenas, no excelentes pero buenas. Como sabéis las pruebas se realizan con unas configuraciones neutras de mando, medio en el freno motor y medio en la sensibilidad del acelerador. Efectivamente se nota la progresividad

mítica del NC-5, para mi gusto le falta algo de patada, de potencia al inicio de la aceleración. No lo consideraría un coche rápido en recta, recordemos que monta una relación de 24 dientes corona y 9 en piñón, pero si en un coche muy rápido en zonas viradas, sobre todo, en curvas rápidas eso es debido básicamente a los 8,5 UMS de efecto magnético y al bajo centro de gravedad del coche.

En ocasiones el coche sale de delante, ya había leído que era algo habitual en este modelo. Me aseguro que las trencillas estén bien planas evitando que actúen como muelles, un cambio de trencillas más finas y menos duras darán un mejor rendimiento al monoplaza. Otras soluciones posibles son el cambio de neumáticos delantero o al menos rebajarlo para evitar que solo toquen lo justo y necesario, y por último manipular los plásticos del eje para subir las ruedas. Recordad que no es posible el cambio del eje delantero ya que las ruedas están unidas al eje con dirección. Como el coche se lo queda el afortunado ganador del sorteo, intento realizar los mínimos cambios posibles, de tal forma que recibáis el coche en el mejor estado original posible.

Pues bien, cambiamos la configuración del mando, dando más sensibilidad a la aceleración para darle más



A PRUEBA

potencia en la salida y quito un poco de freno. Efectivamente, no tardan en aparecer mejores tiempos, empezamos a rodar a 14 bajos con mucha consistencia. Seguimos ajustando un poco más el mando Professor Motor y conseguimos el mejor tiempo de la jornada 13,89 segundos. Es el tercer mejor tiempo desde que inauguramos esta sección. No parece tan rápido como refleja la tabla de tiempos, eso es debido a la fiabilidad y a la progresividad del motor, ya que no es un motor brusco ni potente.

Es un coche que desprende consistencia y suavidad, funciona bien sin modificaciones lo que es de agradecer. La incógnita para mi es saber hasta donde puede llegar, con las modificaciones pertinentes. Para mi gusto tiene un rendimiento aceptable sin más, aunque los tiempos reflejen que es un coche rápido. No he tenido la oportunidad de probar el formula 1 de otras marcas del mercado con lo que no tengo suficientes elementos de juicio para poder valorar si existe mucha distancia entre las diferentes marcas y modelos. El motor ha sido una grata sorpresa, muy suave y con mucho efecto magnético.

Un apunte más para la World Cup 2014 de F1 que se realizará en Medina Sidonia el mes de noviembre será necesario utilizar el NC-5.

Hasta la próxima entrega de la sección "A Prueba". Si queréis hacerme llegar vuestros comentarios, sugerencias, muestras de apoyo, quejas,... me las podéis hacer por los medios habituales. ¡¡¡Serán bien recibidas!!!



Novedades



Lotus Exige V6 Cup R – Superslot
 PVP recomendado: 39.95€



Lotus Exige R- GT – Superslot
 PVP recomendado: 39.95€



Lotus Evora GT4 – Superslot
 PVP recomendado: 39.95€



Audi A5 DTM – Scalextric
 PVP recomendado: 39.95€



BMW M3 GT2 – Scalextric
 PVP recomendado: 39.95€



Audi A5 DTM – Scalextric
 PVP recomendado 39.95€

NOVEDADES



Renault 4L Dakar 1979 – Scalextric
PVP recomendado: 39.95€



Ferrari 250LM Daytona 1968 – Flyslot
PVP recomendado: 41.95€



Porsche 356 Bruce Jennings – Ninco
PVP recomendado: 44.95€



Chevrolet Camaro – Ninco
PVP recomendado: 29.95€



Seat Leon Cup Racer grey – Ninco
PVP recomendado: 39.95€



Seat Leon Cup Racer orange – Ninco
PVP recomendado: 39.95€

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Carrera
EVOLUTION



Porsche 918 Spyder – Carrera
PVP recomendado: 29.95€

Carrera
EVOLUTION



Audi A5 DTM – Carrera
PVP recomendado: 29.95€



Lotus Elise GT1 – Avant Slot
PVP recomendado: 45.95€



Spyker C8 Spyder GT2R LM-07 nº85-nº86. Caja Especial. – Scaleauto
PVP recomendado: 99.95€



Lancia LC2 Monza 1986 – Slot.it
PVP recomendado: 47.95€



McLaren M8D Laguna Seca 1971 – Slot.it
PVP recomendado: 47.95€



BMW M1 gr.5 Le Mans 1981
Scaleauto
PVP recomendado: 54.95€

CITROEN BX 4TC RALLY DE MONTECARLO 1986

Este modelo se va a comercializar con tres referencias distintas:



Ref C-1410 : Reproducción del vehículo pilotado por J.C. Andruet en el Rally Montecarlo de 1986, presentado en un nuevo estuche de la marca, formado por caja y urna, y con una tirada de cien unidades. En esta referencia se puede elegir el chasis, de la marca MSC o de Avant.

Modelo: Citroen BX 4TC. Rally de Montecarlo 1986.

Precio aproximado: 145€



Ref C-1411 :Reproducción de los dos coches oficiales que disputaron la citada edición del Rally de Montecarlo, el ya mencionado de J.c. Andruet y el pilotado por P.Wambergue, que tuvo que abandonar el rally tras un tramo cubierto.

Se presentan en un estuche, con una tirada de cincuenta unidades.

Modelo: Set Citroen BX 4TC. Rally de Montecarlo 1986.

Precio aproximado: 275€



Ref CA-1401: Diorama que reproduce la salida de pista de J.C. Andruet en el sexto tramo y que finalmente provocó su abandono, dicho diorama se protege con una urna de metacrilato, con una tirada limitada y numerada de 25 unidades.

Modelo: Diorama Citroen BX 4TC, J.C. Andruet. Rally de Montecarlo 1986.

Precio aproximado: 290€.

Por la compra de dos o mas referencias, descuento del 10% en el total.

SORTEO

Sorteo

Antes de proceder al sorteo como tal os mostramos a Luis Gil, el ganador del concurso de Facebook que no mandó una foto luciendo el precioso BWM de Scaleauto que le mandamos. Seguro que quedará muy bien en esa estantería que vemos detrás de ti.

Y ahora ya si, recordad que para el sorteo de julio teníamos para vosotros uno de los nuevos F1 de Ninco. Para conseguirlo sólo tenías que decirnos cual era nuestra localidad natal, que como hemos dicho en miles de ocasiones es Sóller. El ganador ha sido: **Jorge Navarro**. ¡Enhorabuena! Te haremos llegar el coche en la menor brevedad posible.



Y este mes os preguntamos... **¿Cuántos campeonatos de F1 ha ganado Stirling Moss en su carrera?**



Podréis ganar este magnífico Nissan de Slot.it, como siempre, las 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

