

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Visita a Aloyshop



Enero 2011

Número:



revista_slot@hotmail.es

Ninco y raid



Exines expatriados



Músculo americano



Strombecker



Bruce McLaren



... ¡y mucho más!



Índice

- Bruce McLaren = Piloto + ingeniero + constructor (parte 1) P. 3
- Aloyshop: Reportaje y entrevista a Josep Aloy P. 8
- Las luces y sombras de Strombecker P. 13
- Los “olvidados” EXIN tampografiados y exportados a UK P. 16
- Genuino sabor U.S.A. (I) P. 19
- Entrevista a Rafa P. 25
- Ninco (VI) 2003, el año de las dunas P. 30
- ... 2011, ¡Ya hemos cumplido un año! + concurso P. 40

Editorial

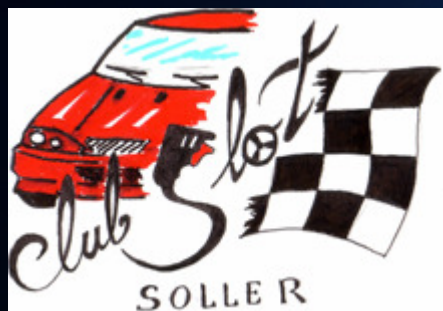
Año nuevo, proyectos e ideas nuevas. En este nuevo número cumplimos un año, un camino que hemos recorrido junto a vuestra ayuda, vuestros textos y vuestro apoyo. Muchas gracias a todos.

En este nuevo año Josep Oliver se hace cargo de la maqueta de la revista, esperamos que sea de vuestro agrado. También en esta nueva etapa pondremos en marcha ideas y proyectos nuevos que os iremos desvelando a su debido tiempo, todo con el objetivo de mejorar y daros lo mejor sobre este hobby nuestro.

En lo que se refiere a las colaboraciones podéis hacérselas llegar a cualquiera de los correos de la revista o a través de los principales foros de slot, todas las ideas siempre serán bien recibidas.

Nada más de desearos un feliz 2011

Juan Antonio Fernández Vila



Síguenos en:
facebook

Colaboradores de Enero:

- Còllar Martínez, Óscar Manuel
- Hevia, Ezequiel
- Marcos Perry, Xavier
- Oliver Got, Josep
- Pechuga VCL

Nota: Todas las fotografías, logos, marcas y tipografías contenidas en este ejemplar, son propiedad de las respectivas empresas y/o autores. No se recibe ningún tipo de remuneración por esta publicación, ni por la utilización del citado material; siendo el único objetivo de la revista la transmisión de la información y la difusión del slot en todas sus disciplinas. Si lo desean sus legítimos propietarios y así lo expresan; el citado material será retirado y no aparecerá más en sucesivas ediciones. Todas las colaboraciones son ad-honorem y no crean ningún tipo de dependencia legal ni laboral entre los firmantes y esta revista. Distribución on-line gratuita.

Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados:
revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

El 02 de junio de 2010 se han cumplido 40 años de la desaparición de una de esas personas que han dejado impreso su nombre en letras de oro en nuestro deporte favorito, hasta el punto de que en todas las carreras de Fórmula 1 actuales se pronuncia su nombre en multitud de ocasiones.

Bruce Leslie McLaren nació en Auckland (Nueva Zelanda) el 30 de Agosto de 1937, hijo del dueño de una estación de servicio, donde olió gasolina por primera vez y donde daba la lata a los mecánicos del establecimiento pidiendo herramientas para "reparar" su triciclo que cuando tomaba las curvas nunca tenía las tres ruedas en el suelo. Todos le recordaban como un escolar de sonrisa tímida pero de gran entusiasmo.



La voluntad y la determinación personal de McLaren en busca del éxito probablemente vienen de los largos meses que pasó, cuando era un niño, en una cama de hospital en Auckland, recuperándose del mal de Perthes, que destruyó las articulaciones de su cadera. "Cumplí los diez y los once años en una casa para chicos paralíticos, hasta que llegó el gran día, cuando me dejaron levantarme otra vez", escribió Bruce en su autobiografía "Desde el habitáculo (Muller, 1964)". El doctor me dijo que no caminara, sino que me levantara. Mis piernas habían estado colgando en el aire durante dos años y yo suponía que se habían olvidado de cómo sujetarse por sí solas. A finales de 1949 los doctores me dijeron que podía ir a casa, donde pasé de las muletas a un par de bastones, pero tuve que estar allí un año antes de volver a tener la vida normal de un chico". Bruce había sido capitán del equipo de rugby de la escuela, así que estaba decidido a recuperar el



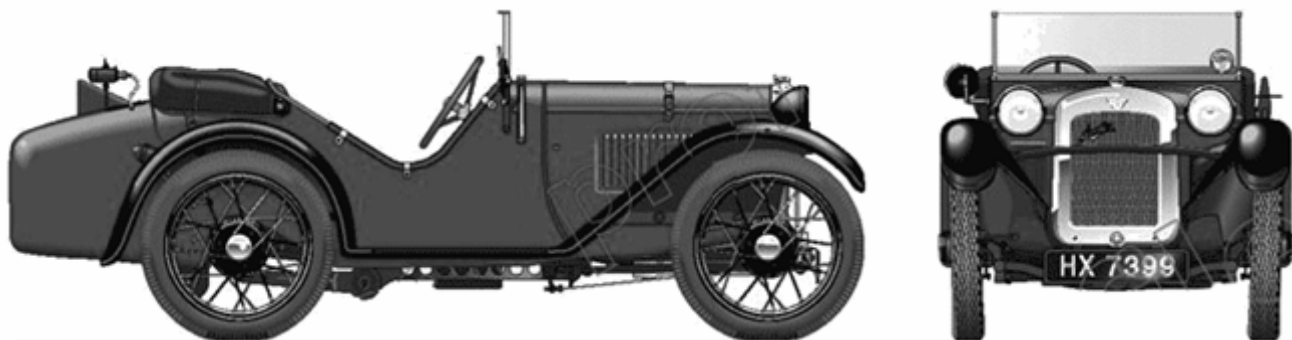
lado físico de la vida una vez más, aunque los médicos le habían dado a entender que tal vez no volvería a caminar, luchó duramente y la única herencia que le quedó fue una pronunciada cojera, porque una pierna era tres centímetros más corta que la otra y para disimularlo utilizaba un zapato especial. Su fisioterapeuta durante su rehabilitación había logrado en él una complexión robusta, con un par de hombros de boxeador profesional.

En 1951 ya recuperado ingresa en el Seddon Technical Memorial College, donde comenzaría un curso de ingeniería, su otra gran pasión.

En muchas ocasiones, al mediodía, Bruce y su padre desparramaban sobre una mesa distintas piezas de motores para estudiarlas detenidamente (con el lógico enfado de Ruth McLaren, a la que no hacían caso cuando llamaba para comer). Incluso comentaba Ruth que si les hubiese puesto de comer pan duro, ni se habrían dado cuenta de lo absortos que estaban.

Bruce McLaren = Piloto + ingeniero + constructor (parte 1)

Con quince años y la licencia de conductor debajo del brazo, su padre le compró un viejo Ulster Austin Seven desmontado, para que Bruce lo montara y aprendiera a conducir entre los árboles que rodeaban la gasolinera de su padre. Una vez que sabía conducir decidió que era el momento de empezar a competir. Se inscribió en las carreras de montaña, típicas de su país.



Posteriormente corrió con un Ford Ten Special, luego un Austin Healey y a continuación un Cooper Climax de F-2 que le vendió Jack Brabham y con el que quedó segundo en el campeonato de Nueva Zelanda, y se ganó el pasaporte de "Piloto hacia Europa", que le otorgó la NZIGP (New Zeland International Grand Prix).

Brabham había conocido a los McLaren en 1954 cuando corrió un Cooper Bristol en el Gran Premio Internacional de Nueva Zelanda. Fue la primera carrera internacional de Jack y se alojó en casa de los McLaren durante ese fin de semana, gracias a gestiones de RedEx, el primer sponsor de Brabham. Este fue el inicio de la especial relación entre Jack Brabham y Bruce McLaren.

En Marzo de 1958 llega a Gran Bretaña junto con su mecánico y amigo Colin Beanland y de la mano de Jack Brabham quien sería su mentor y compañero en la escudería Cooper, pero en el Reino Unido no era nadie, por lo que lo primero que tiene que hacer es montarse su propio coche de F-2, en la planta de Cooper, con un motor Climax de 1500cc. Empieza compitiendo en carreras británicas de F-2. Si alguno piensa que eran carreras “descafeinadas” cabe relatar que precisamente eran lo contrario, y por ejemplo en la celebrada en Aintree el 19 de abril, estaban – entre otros: Stirling Moss ganador, Jack Brabham segundo, Tony Brooks tercero, Roy Salvadori cuarto, y otros inscritos eran Graham Hill, Jean Behra o el mismísimo Ken Tyrrell, con el que Bruce entabló una excelente amistad. Precisamente Tyrrell, que siempre había tenido buen ojo para el talento le ofrece pilotar el F-2 de su equipo. Además en una época en la que todos querían el mayor número de caballos posible en el motor, defendía que un coche bien reglado, con un chasis eficaz podía mantener un comportamiento más constante en carrera aunque el motor fuera menos potente. Bruce trasladó esta filosofía a su modo de pilotar, de forma regular y conduciendo suave para no castigar la mecánica ni los neumáticos, sin descuidar la puesta a punto, tratando de conseguir un conjunto piloto-máquina que obtuviera los resultados deseados.



Bruce McLaren = Piloto + ingeniero + constructor (parte 1)

Los buenos resultados (y alguna victoria) en F-2 no garantizaban nada por si mismos, hasta que llegó al Gran Premio de Alemania en Nürburgring (08/03/58). Conduciendo un Cooper T 45 Climax de F-2 (la carrera se corría al mismo tiempo que la de F-1) y sin conocer el circuito, quedó primero de su categoría (quinto de la general) a sólo diez segundos del Ferrari 246 de Wolfgang Von Tripps y en la misma vuelta que el ganador, Tony Brooks, con un Vanwall. Esta edición de Nurburgring será tristemente recordada por la muerte de Peter Collins (Ferrari 246). A finales de ese año, Bruce se convierte en el debutante del año.

Nürburgring es un circuito que hoy día no está en el campeonato de F-1. Construido entre 1925 y 1925 en Alemania, financiado por el estado, para dotar al país de un circuito permanente y para dar empleo a los desocupados de la zona. Se dividía en dos zonas el Nordschliefe o anillo norte y el Südschliefe o anillo sur, y entre ambos sumaban 27Kms, pero lo usual era utilizar el anillo norte, con 172 curvas muchas de las cuales se cierran a la salida y con cambios en la inclinación transversal, que enlazan veloces descensos con saltos terroríficos. Es un circuito que ha consagrado y destruido pilotos. El detonante de su abandono fue el accidente de Nicky Lauda en 1976. El viejo Nordschliefe tenía 24 Kms de largo, y de el se decía que; “Podrás ir bien o mal, pero si dices que te gusta es que no has ido lo suficiente rápido”. Hoy día se utiliza para carreras de turismos y para probar coches.

Pero volvamos al Cooper T45, que tiene el honor de ser el primer coche con motor posterior ganador de un G.P., de Fórmula 1. Al buscar imágenes del Cooper T45 Climax de Bruce, me he encontrado con que prácticamente todos los Cooper desde el T43 al T60 tenían una configuración de carrocería similar, cambiando únicamente la mecánica. Por ese motivo podemos utilizar indistintamente las fotos de uno u otro coche.

Para ilustrar el más antiguo de los Cooper voy a utilizar también el más antiguo, el de MRRC. Con todo el sabor de lo añejo, y sin dorsales, porque MRRC tenía por costumbre adjuntar una pequeña hoja con calcas para que cada uno pusiera el dorsal a su gusto. Como podéis apreciar el coche tiene dirección.



Bruce McLaren = Piloto + ingeniero + constructor (parte 1)

El Vanwall ganador de la prueba tenía el chasis diseñado por Colin Chapman y la carrocería por Frank Costin (el hermano del creador del motor Cosworth). Era un coche innovador por el uso de inyección mientras que sus rivales utilizaban carburador, además fue el primer coche en utilizar frenos de disco. Cuando consiguió su primera victoria en un Gran Premio, hacía más de treinta años que no lo lograba un coche británico, y era la primera vez que lo hacía un británico en un coche británico y en Gran Bretaña. A la postre sería el coche campeón en 1958, sin embargo la muerte de uno de sus pilotos en el G.P. de Marruecos, y el mal estado de salud de Vandervell hicieron que el equipo se retirara, aunque siempre nos quedará el hecho de que fue el primer ganador del campeonato de constructores.

En primer lugar tenemos el Vanwall comercializado en España por Superslot en sus inicios en nuestro país allá por 1992, y en su primer catálogo tenía diversas reediciones de moldes antiguos, y uno de ellos era este. Evidentemente el coche está un poco fuera de escala, y es de los que tienen el problema de que el plástico de las llantas se derrite, y se deforman de mala manera.



En segundo lugar tenemos el Vanwall moderno de Superslot. Ya está pintado y no inyectado en color, y el molde goza de las ventajas actuales.

Otro de los competidores del año era el Maserati 250F, presentado en 1954, inicialmente contaba con un motor de 6 cilindros en línea, que daba 220 CV (utilizaban una mezcla de carburante de metanol, petróleo, acetona, benzol y aceite). Tras varios años titubeantes, en 1957, con la adopción de un nuevo motor de 12 cilindros en V, y el retorno de Fangio al equipo, gana el mundial con cinco victorias. Aquí vemos la versión de MRRC, tan antiguo y sin embargo tan bonito. Otro dato curioso de éste coche es que participó en el primer gran premio de 2,5l y en el último, siendo el único monoplaza en hacerlo. Diseñado por Stuart Tresilian, estaba dotado de motor delantero de 2,5l y tracción trasera. Tenía un innovador freno de disco



interno situado en la transmisión. Al principio el coche no era lo eficaz que se esperaba, pero tenía un gran potencial. En 1959 Jo Bonnier logró la primera victoria en el G.P. de Bélgica, y estuvo compitiendo en circuitos hasta que los nuevos modelos con motor trasero lo arrinconaron.

Vemos una primera reproducción de MRRC, también sin dorsales, también con dirección en el eje delantero.

Bruce McLaren = Piloto + ingeniero + constructor (parte 1)

También está una de las reproducciones de Cartrix en su serie GPL, en un precioso color azul, con líneas blancas longitudinales. Aquí lo vemos en el momento en que la TV retransmite las imágenes. Afea el coche el irreal cromado del tubo de escape que recorre todo el lateral.



Pero la mejor reproducción de éste monoplaça es sin duda la de Superslot, con el tubo de escape en un acertado color oscuro, perfectamente tampografiado y con algunos detalles sobresalientes como las llantas y los neumáticos, de acertada sección.

Bruce ya se había mostrados como un auténtico perfeccionista. Una hora antes de cada carrera, con una lista en la mano (“check-list” lo llaman hoy día) se ponía

a preguntar a sus muy experimentados pilotos –y amigos- “Noddy” Groham y Mike Barney si estaban repasadas las tuercas, si estaba revisado el nivel del aceite o la presión de los neumáticos.... estos le lanzaban una mirada asesina y ni le contestaban, por lo que Bruce hacía el mismo las comprobaciones que estimaba oportunas, aunque muchas veces lo tenía que hacer a escondidas.

Bruce también corre la Tourist Trophy, con un Lotus 15 (N.D.).

Un breve paréntesis para comentar como era su vida en Inglaterra, vivía en un pequeño apartamento compartido con Phil Kerr, que tenía una única habitación con dos camas, un pequeño salón con la cocina integrada, y el baño era compartido con otros



apartamentos. Desayunaba cereales y café. La comida dependía de dónde estuviera y la cena era fija en el Nick's café en Kingston, siempre el mismo menú, salchichas, judías (baked beans) y bacon, y al llegar al apartamento algunos días un café soluble. Los fines de semana que no había carreras, el domingo solía comer en casa de Jack Brabham, que era el sitio en que realmente comía bien, si bien tengo que recordaros que la cocina británica explica por si sola, el hecho de que las islas británicas sean la parte menos invadida de todo el continente europeo. Para moverse utilizaba un Morris Minor comprado a Bety la mujer de Jack Brabham.

Próximamente el año 1959

Aloyshop: Reportaje y entrevista a Josep Aloy

Artículo por: J.Oliver



El pasado 3 de diciembre, en medio de un viaje que hice por tierras catalanas, tuve el placer de poder acudir a visitar en persona la tienda Aloyshop en El Vendrell (Tarragona). No se trató de una visita casual, puesto que tanto yo, como mis compañeros de club hace más de 6 años que les compramos la mayoría de materia de slot y por tanto, después de tanto tiempo de ser nuestro “suministrador” y de conocer prácticamente a todos sus empleados ya fuera por vía telefónica como por e-mail, había llegado el momento de realizar una visita en persona.

La tienda en si no era para nada lo que me esperaba, ubicada en c/Dels Cafès nº5, en el Vendrell, se trata de un local comercial (mucho más grande de lo que parece por fuera) dedicado a la juguetería en general, que pese a su gran volumen de ventas, tiene un ambiente y un encanto típico de un pequeño comercio. Con escaparate bien aprovechado, todo el material disponible bien expuesto, con un orden impecable y con mil y un detalles a los que mirar y perderse, se trata sin duda de un negocio enfocado al cliente y preparado para afrontar el siglo XIX.

La verdad es que la recepción que tuve no pudo ser más cordial, en este sentido debo dar las gracias a Andrea, una de las empleadas de la tienda a la que previamente informé de mi visita y se encargó de avisar a todos los demás. En pocos minutos Josep Aloy, el propietario se presentó ante mi y, como si nos conociéramos de toda la vida, me hizo un tour por toda la tienda y trastienda explicándome mil anécdotas e historias, contándome la historia de la tienda, presentándome a todos los demás empleados... estuvimos un buen rato hablando e intercambiando comentarios y opiniones, la mayoría de ellos relacionados con el mundo del slot, y tras su consentimiento procedimos a hacer una pequeña entrevista que os incluyo a continuación.

P: ¿Fue usted mismo el que fundó la tienda Aloyshop?

R: Bueno realmente lo que es el nombre comercial es Bazar Aloy. Mis padres tenían tienda dos calles más arriba, que era más pequeña, y cuando empezaron mi padre y mi madre allá por año 54 empezaron comercializando orinales de esos de porcelana, porrones y aceiteras de cristal. Y luego a partir de aquí, ya hace unos cuantos años que estamos



aquí (en la nueva localización). De hecho esto antes ya era un bazar que si te fijas el techo es de láminas y aquí teníamos colgadas lámparas y también había una especie de almacén de plásticos... y luego dijimos “o reciclarse o morir” así que miramos y vimos que los juguetes nos estaba funcionando bastante bien, así que dijimos de dedicarnos a los juguetes y lo de Scalextric vino en seguida. La anécdota fue que mi hija que es muy aficionada, en la planta de arriba cuando terminaba de estudiar se ponía a jugar con él, y luego nos juntamos con otros (empresarios), éramos 6 o 7 de confianza y a partir de aquí empezamos a comprar material y ahora es una gran parte del negocio.

Además tenemos a muy buenos profesionales como a Raúl que además ha sido campeón de Xslot el año pasado en Canarias, además entiende mucho del tema y es muy trabajador, incluso muchos días tiene que venir antes a trabajar porque el trabajo se nos acumula. También está la chica, Maribel, que nos hace los paquetes que viene cada día y nunca termina el trabajo que tiene pendiente ¡y mira que va rápida! Y además empaqueta muy bien porque muchos nos han mandado la enhorabuena por ejemplo desde Australia felicitándonos el buen empaquetamiento que se había hecho. Después también está Mónica, Andrea y yo. Pese a que yo tengo que estar tanto aquí como en la juguetería.



P: ¿Cuántos empleados son en plantilla?

R: 7, normalmente 7, ahora en estas fechas somos más (la entrevista fue realizada poco antes de navidades) porque al ser juguetería ahora tenemos mucho trabajo y somos 10, pero habitualmente somos 7, 4 dedicados al slot y 3 a la juguetería.

P: Me he fijado que el slot lo tiene al fondo de la tienda con una sala dedicada enteramente a ello ¿Porque esta distribución en la tienda?

R: La verdad es que queremos cambiar un poco la distribución de aquí. Porque yo siempre hay una cosa que he dicho: Lo que no se ve no se vende. Es cierto que tenemos estos armarios correderos que permiten tenerlo todo muy bien colocado y muy limpio, pero claro, si tu vienes a comprar y ves el material dirás: mira, la cuna que necesito para el coche ese que tengo roto y además, es que muchas cosas las tienes que ver. A veces entras en un puesto sin la intención de comprar pero entras y ves por ejemplo esas trencillas estañadas que iban la mar de bien o este aceite que se me ha terminado o que me queda poco... pero claro, sino lo ves, como mucha gente viene con la lista pidiendo la corona tal el piñón cual... claro, luego sólo compran lo que llevaban en la lista pero tal vez teníamos otras cosas que igualmente también necesitaban y se podría haber vendido más.

P: Y la idea de fundar la tienda a través de Internet ¿cómo surgió? ¿Y cuanto tiempo hace de esto?

R: Pues esto fue en el año 97, un amigo mío, Juan Gené, el fundador de Slot Adictos que un día en broma me comenta lo de Internet y yo pregunto: ¿Y que es Internet? Y me lo explicó y lo primero que hice fue ponerlo en mi casa, una Internet "normal" y luego pensé que se podía usar también para algo más y así fue un poco como empezó. Entonces cuando llegaba un pedido que debía ser cada 15 días pues estaba la mar de contento. Así en un año hice 65 clientes, ahora pasamos de los 2500, y en cuanto a visitas pasamos de las 2600 diarias. De hecho tengo este mapa (me enseña un mapamundi que tiene colgado en la pared con gomets pegados) que me regaló un señor piloto de Air France sobre el cual puse puntos en todos los países donde tenemos clientes por ejemplo Sudáfrica, Costa de Marfil, Alaska, Japón, Rusia, Brasil... Además ahora tengo muy buen contacto con UPS y tienen mucha cobertura y me sale más barato mandar los paquetes a través de ellos que por Correos, además UPS nos ofrece el servicio que manda al correo electrónico del usuario el número de seguimiento del paquete y cuando salió el pedido, con lo cual se puede tener el paquete controlado en todo momento.

Aloyshop: Reportaje y entrevista a Josep Aloy

P: ¿La idea de la mascota, como salió?

R: Esto fue cosa de mi mujer y de mi hija mayor que comentábamos a ver que poníamos y tal. Y al principio ya teníamos uno listo pero había otra empresa que ya tenía el logo de un osito similar, incluso pintamos un Playmobil pero luego pensamos que igual tendríamos problemas con la marca y al final cogimos el número 5 porque estamos en Carrer dels Cafés nº5, con un coche porque a mi siempre me han gustado los coches y el ratoncito pues hicimos el dibujo que es así gracioso con los tres globos y así se quedó.

P: ¿Usted diría que está notando la crisis?

R: A ver, ha habido meses que si que ha aflojado, pero te puedo decir que los últimos dos meses, de momento, vamos bien, ¡toquemos madera! También está claro que aquí para tener producto necesitas un capital pero tal vez puedes aprovechar de comprar por partidas como ahora he hecho con unos neumáticos de Pink Car. Esta claro que se necesita mucho dinero y a veces no se vende todo, además el margen comercial es una miseria.



P: ¿No contempla la posibilidad de vender también otros juguetes por internet?

R: Si. Eso es algo que tengo pendiente pero en lo que no quiero entrar es en poner por ejemplo: Barbie superstar a tal precio, porque no vale la pena ya que esto lo tiene este, lo tiene el otro... Yo por ejemplo tengo algunos otros productos como la marca Djeco, que es una empresa francesa, que muchos profesores saben lo que es y muchos psicólogos porque es un producto que está muy bien

está muy bien pensado para los niños, está bien de precio y no lo tiene todo el mundo, por ejemplo se que en la provincia de Tarragona sólo hay una tienda en Reus y nosotros que lo tenemos, no hay nadie más, ni grandes superficies ni nadie. También tenemos otras marcas como Haba, que es una marca alemana que nos costó mucho entrar con ellos, pero son productos que la gente que entiende los busca y sabe que son productos que a un precio normal tienen muy buena calidad y además ofrecemos garantía como el servicio postventa sobre el cual mucha gente nos ha felicitado.

P: ¿Que media diaria de envíos tiene?

R: A ver, depende mucho, entre 11 y 20. Me refiero a una media de todo el año. Los pedidos por ejemplo durante el fin de semana se disparan y en épocas como ahora, esta mañana se han preparado 12 pedidos y ahora se están aún preparando más.

P: ¿Tiene relación directa con la mayoría de fabricantes de slot?

Con todos, por ejemplo este año fuimos a Alemania a Nüremberg y hablamos por ejemplo con los de NSR y con muchas otras marcas...

P: ¿Tiene muchos clientes habituales? Es decir, gente que cada “x” tiempo siempre le compre.

R: Si, si, si, bueno como ya te he dicho de clientes tenemos más de 2000 y pico pero hay algunos que sólo te compran una vez al año, otros que compran una vez por probar y no vuelven a comprar por lo que sea... pero fieles también tengo muchos, del 97 aún me quedan muchos que aún siguen comprando. O gente como vosotros (se refiere al club ASB Slot) que cada dos o tres semanas nos hace un pedido también tenemos. Además a muchos clubs habituales les hacemos descuento, pero hoy por ejemplo ha venido un señor que me dice: me han dicho que hacen descuento para clubs y es que yo soy del club Scalextric. Y le respondo: perdón, tiene que ser un club que sea cliente nuestro, usted hágase socio del club de Tarragona, el club de la liga de aquí del Vendrell... y le haremos un 10% de descuento, porque esto lo hacemos ya que nosotros también hemos tenido un club y sabemos como lo pueden pasar mal algunos para llegar a fin de mes, pues para apoyarlos y darles facilidades. Como por ejemplo también si me dicen, ¿puedes colaborar en tal...? A mi no me sabe mal en absoluto colaborar pero tampoco es cuestión de colaborar con alguien que no nos aporta nada, ni nos compra material. Al fin y al cabo, ¡estamos para ganar no para perder! (risas)



P: No es para alagar pero considero que Aloyshop tiene, en general, unos de los precios más competitivos en la web y que además aún den estas facilidades para los clubs yo considero que es una forma de actuar que ayuda mucho a este hobby.

R: ¡Y porque no lo anunciamos! Pero lo que no quiero es entrar en guerra de precios, de este modo no anunciamos abiertamente por ejemplo este descuento

para clubs, ya considero que no vale la pena. Al fin y al cabo el que gana es el que pasa por la calle, y si este busca el mejor precio, a lo mejor te compra en esa ocasión pero muchas veces no llegará a ser el mejor cliente que tengas... Se tienen que valorar otras cosas como si tu me dices, oye que me ha llegado este coche roto. Yo te respondo, no te preocupes, mañana sale otro y el roto te lo recogeremos y ya está. Hay otras páginas que ofrecen muchísimo descuento e incluso en los gastos de envío. Yo cubro los gastos de envío sin embargo hay otras páginas que cargan menos por gasto de envío de lo que realmente les cobran a ellos, sin embargo, a lo mejor al principio se agradece, pero luego este señor no podrá por ejemplo ofrecer un mejor servicio post venta que el que tenemos nosotros, así por ejemplo éstos para roturas o devoluciones harán que el cliente tenga que pagar los portes y luego mandarán el coche a fábrica para ver si realmente ha sido un problema de transporte o que y luego se tendría que esperar a su respuesta para ver que tal y demás y luego a lo mejor no se les cambia el producto... y al fin y al cabo es un desastre y no vale la pena discutir con nadie.

Aloyshop: Reportaje y entrevista a Josep Aloy

P: ¿Vale la pena tener una tienda de slot?

R: Vivir sólo de una tienda de slot es muy difícil, es realmente algo muy difícil porque el margen comercial sobre el material de slot es muy bajo, y encima si haces descuento y tal aún peor. Yo por ejemplo antes tenía 11 equipos que competían, que nosotros patrocinábamos, y 11 equipos... claro, por ejemplo en Banyoles se encontraron 8 de ellos y claro había mangas que parecía competición Aloy. El año pasado pensé, esto no puede ser y nos quedamos con menos y a los demás les ofrecí unas condiciones especiales para premiar su trayectoria, les aplicamos un descuento muy grande y con ellos no ganamos nada, céntimos tal vez, pero nada más. Ahora para el año que viene a uno de ellos le respetaré las condiciones simplemente porque pese a que compite con su nombre al menos tiene el detalle de poner publicidad mía en el coche, lleva un logo en la camisa. Y a otros dos si que los mantengo compitiendo como equipo Aloy, porque el gasto era demasiado, no sólo el material sinó también el hotel, el avión...

P: Bueno, pues realmente nos podríamos pasar mucho más tiempo hablando pero considero que la entrevista ya será muy extensa para nuestra revista, así que muchas gracias por todo, por concederme este tiempo...

R: ; No, muchas gracias a ti y cualquier otra cosa que necesitéis no dudes en pedírmelo!

Nota, la entrevista fue realizada en catalán y posteriormente traducida



Por fin pude ver las caras a esos amigos telefónicos y de e-mail de Aloyshop.

¡Muchas gracias a todos!

Iniciamos este mes una sección dedicada a la marca STROMBECKER, una de las grandes del slot, pero injustamente delegada detrás de otras a la postre del mismo “nivel”.

Pechuga- VCL nos va a poner luz en este camino de descubrimiento y conocimiento de la historia de nuestro hobby.

¡Bienvenido a nuestro equipo, amigo!



Con pena veo como Scalextric ensombrece en todos los sentidos al resto de marcas antiguas de slot. Desgraciadamente el segundo puesto es el más feo, sino que se lo digan a Strombecker que desgraciadamente no tiene ni de lejos la popularidad de Scalextric. Es más, me atrevería a decir que no es tampoco ni de lejos la segunda más popular, cosa que da bastante que pensar.

Hay especialmente dos motivos que me hacen pensar que provoquen tal desdicha en la marca. En el primero de ellos, y para ello nos tendríamos que remontar a la América de los 60's más concretamente durante los “golden years” (expresión usada por publicaciones de slot, se refieren a los años que van desde 1964 a 1967, durante los cuales la rama del hobby mas rentable en la industria juguetera de los EEUU fue el slot, que desbancó al juguete del tren eléctrico a escala y que posteriormente fue desbancado por las máquinas recreativas eléctricas) había 2 disciplinas teóricas que se contraponían entre sí:

Las carreras caseras: en esencia más cercanas a lo que es un juguete, el factor determinante de su demanda era el bajo precio. Esta vía representada sobretudo por marcas como Marx o Eldon por poner 2 ejemplos, fueron bastante desatendidas por las revistas especializadas de la época. Incluso en el gusto de los coleccionistas actuales americanos existe una general dejadez por estas marcas, las cuales a su vez por sus desconocimientos guardan bastantes sorpresas positivas a los amantes de las antiguallas.

Las carreras públicas: en esencia más cercana a la fiel reproducción a escala de la competición en sí, tienen como objetivo ganar las carreras y en ellas se volcaban y se vuelcan las publicaciones americanas del slot especializado. Por supuesto las evoluciones tecnológicas se producían en esta disciplina. Por citar tan solo un par de ejemplos de tales marcas, hablaríamos de un nivel que llegaría a Revell y Monogram.

Strombecker, como mayor fabricante de slot navegó entre dos aguas (carreras caseras y públicas) para comerse la mayor parte del pastel de ventas de nuestro hobby. Por tanto intentó satisfacer intereses tan contrapuestos hasta que pudo, porque lo cierto es (y aquí viene el problema), que tales disciplinas se diferenciaron tanto, que era imposible incluso separadamente para un mismo fabricante hacer el más barato por una parte y el tecnológicamente más evolucionado por otra.

La segunda gran razón en mi opinión, fue que los mismos avances tecnológicos, con la llegada de las máquinas recreativas eléctricas, desplazaron al mundo del hobby. Tan simple y crudo como que el hobby pasó de moda.



Fábrica de Strombeck-Becker en los años 90's

Las luces y sombras de Strombecker

El nombre de presentación de este monográfico (luces y sombras de Strombecker) es referido a los altibajos o a la irregularidad en la línea de producción de esta marca, en realidad por querer abarcar todas las ventas de slot, desde los productos más propios de venta en unos grandes almacenes a los de una tienda especializada.



**Primer catálogo americano de slot moderno
(aunque a 1:24), de 1959**

nuevas tecnologías electrónicas que cambiaron el mundo recreativo de juegos.

Viendo el desarrollo cronológico de Strombecker a groso modo, el lector podrá ver en los primeros años de Strombeck-Becker que a la actual tecnología del slot moderno no se llegó por arte de magia, que antes hubo otras soluciones, no las más correctas por supuesto. Muchas soluciones usadas en la actualidad que asumimos como evidentes (tracción trasera, motor en posición retrasada, guía móvil con uso trencillas) en aquellos principios de los 60's no lo eran tanto. Recordemos que estaremos hablando no solo de la historia de la marca de Strombecker, sino de la propia historia y evolución del slot moderno.

En una etapa posterior, sobretodo potenciados durante los golden years, hay un crecimiento exponencial en ventas, así como evoluciones de competición que provocan cada vez más una mayor diferencia entre los productos destinados a carreras caseras o competiciones públicas.

Finalmente como cada boom hay una crisis por saturación (aunque las grandes excepciones en los 70's fueran España y Alemania), debido también en gran parte por la llegada de las nuevas tecnologías electrónicas que cambiaron el mundo recreativo de juegos.

También a lo largo de estos artículos podréis comprobar por los epílogos convenientes a cada apartado, las producciones no solo de la rama central digamos USA-Canadiense con sus subsidiarias en Japón y Hong Kong, sino también la producción de las partner* que dieron lugar a los Strombecker franceses y los Strombecker españoles. Fuera del mundo de Strombecker incluso



EJS#239 Strombecker 1/32 Scale Brass Chassis Kit

serán tratados como anexos a modo de curiosidad, las copias a Strombecker sin licencia a ésta de diferentes marcas procedentes de países como USA, Brasil y México.

Puesto que estos artículos están dirigidos ante todo hacia la catalogación, no voy a emitir juicios sobre valoraciones, índices de rareza, etc. e incluso

haré esfuerzos por no dar mi opinión sobre que artículos considero que son luces y cuales sombras, pero por el mismo material va a quedar muy evidente (por favor tengan criterio y sean justos: cada material hay que valorarlo por su fecha de producción, cualquier comparación con el slot actual es injusta!... y pese a que no me hagan caso, en algún caso se sorprenderán muy positivamente).

En la creación del material para esta sección me he basado en datos de primera mano, en primer lugar de la información que da el mismo material que ha llegado a nuestros días, así como las entrevistas personales o consultas online de directamente implicadas de las que destaco a hijos, nietos y biznietos de apellido Payá, así como publicadores como Eduardo Casas Alvero y Phillipe Lespinay e innumerables coleccionistas de esta marca así como no coleccionistas que me han dado información concreta sobre el circuito de su infancia etc.

En un segundo lugar está la información secundaria, la de los catálogos y otro material de papelería oficiales (no tan directa y cuidado, no por ello siempre correcta) y en tercer lugar de la lectura artículos de revistas especializadas, de las cuales destaco como mas interesantes en la cabecera de la ficha de Strombecker.



Strombecker Lotus 30

** "parter", concepto tomado del mundo económico-empresarial, que significa: miembro de una colaboración empresarial. En el caso que nos atañe ya lo veremos más ampliamente, pero Dowst y Mont Blanc fueron partner al 50% para explotar el juguete Strombecker en la zona aliada de la post-Europa de la 2ª guerra mundial, y Dowst y Hermanos Payá fueron parter al 50% para explotar el juguete Strombecker en España. Me refiero a repartir esfuerzos (entre ellos los de la fabricación), para repartir los beneficios al 50%, claro está.

Los “olvidados” EXIN tampografiados y exportados a UK

Artículo por: Xavimar

Vamos a ver en estas páginas aquellos modelos que EXIN exportó a UK donde fueron tampografiados a diferencia de los similares españoles, y a los que se les cambió el motor RX2 por el Mabuchi. Creo que son modelos injustamente olvidados por muchos de los coleccionistas Exin, y ya que la fabricación era española, pueden ser considerados similares a los decorados con adhesivos. Incluso hay mucha gente que desconoce su existencia. Espero sea de utilidad. En total son 17 modelos que creo que vale la pena añadir a nuestra colección.

Ref. C144 (año 1987-91) Lancia 037 lancia Team



Ref. C145 (año 1987-89) Lancia 037 Pioneer



Ref. C347 (año 1985-93) BMW M1 negro



Ref. C348 (año 1985-87) Audi Quattro Shell Oil



Los "olvidados" EXIN tampografiados y exportados a UK

Ref. C349 (año 198-875) Audi Quattro Audi



Ref. C391 (año 1987-93) Ferrari GTO Cimarron



Ref. C405 (año 1992-93) BMW M1 plata



Ref. C406 (año 1983-95) BMW M3 Mobil



Ref. C409 (año 1992-95) BMW M3 Demon Tweek (Tipos 1 y 2)



Ref. C429 (año 1989-93) Ford RS 200 RadioPaging



Los "olvidados" EXIN tampografiados y exportados a UK

Ref. C432 (año 1989-93) Ford RS 200 Shell



Ref. C449 (año 1990-95) Porsche 959 rojo



Ref. C457 (año 1990-93) Ferrari F1/87 rojo N° 28



Ref. C458 (año 1991-94) Audi Quattro BBS



Ref. C462 (año 1990-93) McLaren F1 MP4/4 N° 12



En estas páginas vamos a conocer alguno de los vehículos más emblemáticos del otro lado del “charco”

He empezado por modelos de la marca Carrera, tan poco apreciada en algunos foros por la escasa competitividad de sus modelos.

Los coches made in U.S.A., esos desmesurados carros enormes, con esa forma tan peculiar de entender la deportividad, lo primero una imagen del Willis Hot Rod, del que me encantan los cromados y el motor con su enorme toma de aire.



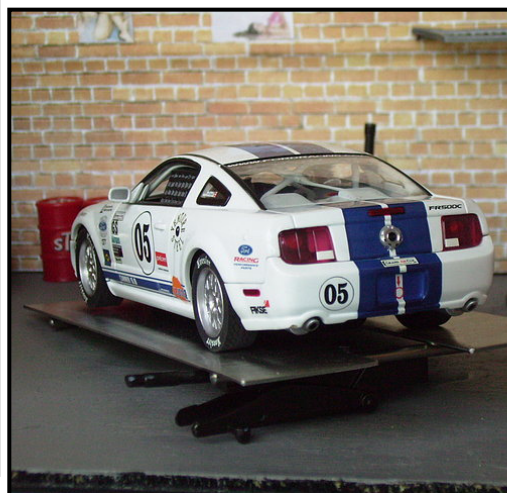
La vista delantera del modelo también tiene su interés.



A continuación uno moderno, que actualmente ya está reproducido por tres marcas de slot, el Mustang FR 500, precioso el trabajo de tampografía, y ese esquema de pintura, blanco con las rayas azules longitudinales nos trae recuerdos de otros tiempos.



La vista trasera no desmerece en absoluto el aspecto del coche.



Genuino sabor U.S.A. (I)

A continuación un coche elegante y sobrio de decoración, pero que a mi me enamora, el Pontiac GTO, en un color verde oscuro, y con sus cromados impecables. Primero una vista frontal en la que se aprecia el trabajo del modelista en los faros superpuestos. Luego una vista trasera, con los enormes faros traseros, menciono aparte el trabajo de tampografía que permite leer la marca y el modelo del coche sin ningún problema.



A continuación uno de mis favoritos, el Corvette, un nombre mítico (el coche que más fotografío cuando voy al Retromovil), con un esquema de colores muy elegante en rojo y negro. Lástima que los faros escamoteables estén cerrados, porque serían dignos de verse. Primero vista frontal, maravillosos los pequeños intermitentes bajo los faros.



Y ahora una vista trasera, con la matrícula de Michigan perfectamente legible, y un precioso escudo sobre el capot trasero.



También de la marca Carrera, dos grandes pájaros, el Plymouth Superbird en vista delantera y trasera.



Genuino sabor U.S.A. (I)



De la misma época el otro pájaro, Dodge Charger Daytona



Ambos coches tienen a sus hermanos pequeños en la misma marca, primero el Dodge Charger, de uno de los pilotos más conocidos en USA, Al Unser.



Genuino sabor U.S.A. (I)

Y ahora el Plymouth Road Runner



Ahora una foto de cada uno de ellos con su hermano "pequeño". Se trata de los mismos moldes, con un suplemento delantero y el gran alerón trasero.

Plymouth



Dodge



De la misma época
tenemos el Ford Torino
Talladega



Genuino sabor U.S.A. (I)

Retrocedemos un poco para ver uno de los primeros Nascar, un precioso Ford Thunderbird, descapotable.



Vamos ahora con otros "muscle cars", el primero una Plymouth Hemi Cuda. Es curioso, esta marca no ha sido reproducida por ninguno de los fabricantes habituales, y sin embargo Carrera tiene tres modelos en su haber. De la vista delantera me encantan los intermitentes justo debajo del capot delantero, y de la trasera destacar la persiana que es para nota.



Ahora otro de los mitos, y como no en otra decoración memorable: Con ustedes Chevrolet Cámaro.

El detalle de la tampografía junto al paso de rueda delantero es magnífico.



Genuino sabor U.S.A. (I)



Y ahora su gran rival, Ford Mustang Shelby 350 G.T., también con decoración más famosa de todas, blanco con bandas longitudinales azules.



Y en último lugar, el hermano descapotable, pilotado por una preciosa rubia.

Una foto de los hermanos juntos

Aquí finaliza mi recorrido por los coches de una marca, a mi modo de ver injustamente tratada, a pesar de la belleza de sus modelos, pero que a mi, usuario doméstico, que me basta con disfrutar de los coches circulando a un ritmo moderado por mi circuito casero, y por supuesto con imán (no me crucifiquéis por favor).



Hace ya un par de meses, en pleno auge de realización de entrevistas para esta revista me puse en contacto con Rafa, un compañero de aquí de la isla de Mallorca que al igual que todos nosotros tiene una gran afición por este espectacular hobby que nos une. De este modo, tras haber acordado previamente el día, cogí mi coche (a escala 1/1) y me dirigí al “El Toro” (en Calvià) para hacer la entrevista que aquí os presento.

Rafa es un gran aficionado de la F1 tal y como podréis corroborar con las fotos adjuntas y sus comentarios. Dicho ya sólo me queda decir: ¡Muchas gracias por tu tiempo Rafa!



P: ¿Que edad tienes?

R: Jejeje, pues 36

P: ¿Cómo nació tu afición al slot?

R: Por la pasión por los coches, desde pequeño. Soy maquetista de toda la vida, tanto de coches, tanques, aviones... aunque después ya me centré en lo que son coches y una cosa llevó a la otra...



Entrevista a Rafa



P: ¿En ningún momento has dejado la afición desde pequeño?

R: No, no, nunca, es más, me he centrado de cada vez más a lo que es de cada vez más el automóvil.

P: ¿Te declaras coleccionista? ¿Desde cuando coleccionas?

R: Si y más o menos mi afición a coleccionar coches de scalextric empezó hace unos 7 años aproximadamente, año arriba, año abajo. Lo típico empiezas con una colección de Altaza y luego dices, venga vamos a por la F1

P: ¿Algún criterio de colección concreto?

R: Principalmente Fórmula 1 y clásicos en la medida de lo posible.

P: ¿Qué gasto mensual sueles tener?

R: Ahora mismo está estancado, porque llevo 3 años en dique seco, pero más o menos el gasto mensual eran unos 150-200€

P: ¿Cuántos coches calculas que tienes?

R: Aproximadamente unos 260, completos. Luego lo típico, carrocerías, desguaces... pero completos unos 260

Entrevista a Rafa

P: ¿Tienes algún circuito permanente montado en casa?

R: No, por el momento no, pero hay proyecto de la marca Carrera y con mucha ayuda de Adolfo

P: ¿Pertenece a algún club ya sea de competición o de alguna marca?

R: No, y de marcas ya no, visto lo visto...

P: ¿Compites actualmente?

R: No, aunque en un futuro es posible, ahora mismo no

P: ¿Aparte de los F1 qué categoría es la que más te gusta?

R: Quitando lo que son los F1, el GT, series Le Mans y todo eso

P: ¿Con que otras aficiones compartes la afición por el slot?

R: Jejeje, ¡uf! ¿Por donde empezar? Los coches estáticos están a la orden del día, en lo posible, clásicos siempre y hay otra faceta que son los soldados de plomo que pese a que no esté a la vista está a buen recaudo.



Entrevista a Rafa

P: Se que te has iniciado hace con los Playmobil. ¿Lo consideras también una afición?

R: ¡Jajajaja! ¡Te has acordado, lo has sacado!! No, de momento lo tengo como un recuerdo de la niñez, ahora intento conseguir unas cuantas cosillas pero de momento muy poco. Aún no es afición como tal.

P: De todos los coche que tienes, ¿cual es tu preferido?

R: Mi avatar del foro, el Minardi Tricolor, le tengo un cariño especial a este coche pero no por nada en concreto sino que desde el día que lo vi, me encantó. ¡Esta respuesta si me la había estudiado! ¡Seguro que iba a salir!

P: ¿Alguna rareza destacable en tu colección?

R: Dos que tengo para restaurar, Jaguar de Exin, uno azul y uno rojo, que fueron, conjuntamente con los dragster, de historia, fueron heredados por decirlo así, no comprados. Éstos ya tienen valor sentimental, y ahora los tengo muy mimaditos pero cuando eres pequeño les cambias llantas, les puse unas de F1 de un Ligier pero igualmente ahora lo



intento restaurar, aunque poner las cosas de Slotmania... (da a entender que no le gusta mucho), le he puesto la entrada de aire porque no la tenía, pero aún así no es lo mismo... ¡me gusta el toque retro!

P: ¿Actualmente que coche conduces?

R: ¡Bueno! Un Fiat Punto, jejejeje, ¡puedes poner hasta la risa!

P: Si te dieran dinero ilimitado para comprar cualquier coche que exista o que haya existido, con el mantenimiento y con todo, ¿Cuál te comprarías?

R: Pregunta muy difícil, sinceramente ahora mismo no sabría cual decirte pero algún clásico seguro y seguramente sería un Jaguar Type E.

P: Finalmente, si pudieras dirigirte a los fabricantes de slot, ¿Qué sugerencias, propuestas... les harías?

R: La primera los precios, esto está más claro que el agua. Sugerencias de momento no, ahora mismo hay una gran variedad en el mercado, muchas marcas, pero de momento va bien porque sacan de todo. Hay mucha variedad, ¡aunque de competición realmente yo no puedo opinar porque aquí estoy pez! A lo mejor lo que podría pedirles que cambiaran los moldes de los F1, que hagan moldes más realistas y no vayan usando los del año pasado. Como coleccionista de F1, creo que todos coincidimos en ese aspecto.

P: Pues hasta aquí las preguntas, ¿alguna otra aportación o algo más que quieras añadir?

R: No porque realmente ya has hecho las preguntas clave, ¡ya has ido al grano!

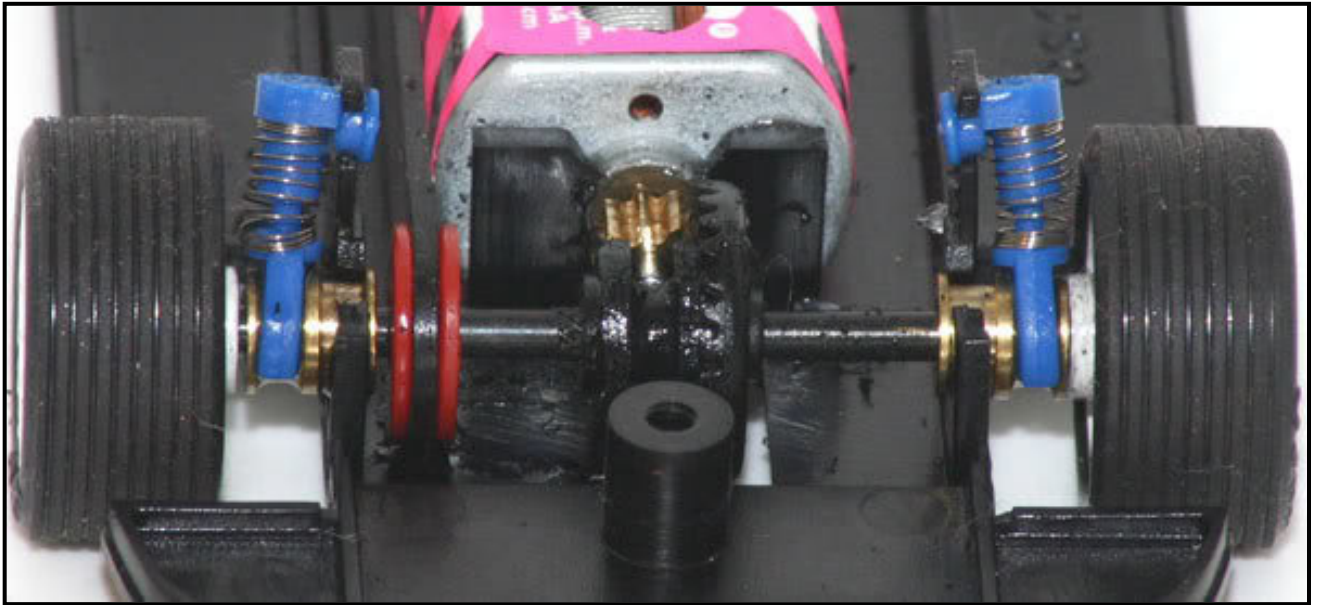
P: Muchas gracias por todo ya verás tu entrevista publicada próximamente

R: Gracias a vosotros, ¡¡ya me han entrevistado!! Ya me veré...



Si tuviéramos que resumir este año en unas palabras estas serían: Raid, suspensiones y Fórmula Cart. Gracias a esto ya podemos deducir por donde irían los tiros de Ninco durante el 2003.

En Nüremberg ese mismo año se presentaron las dos primeras palabras de la afirmación anterior, así por una parte se presentaba un coche completamente nuevo: El Renault Clio S1600, primer modelo que presentaba suspensiones a las 4 ruedas, denominada Pro Shock, y que dotaban al coche de una mayor estabilidad y unas mejoras considerables en cuanto a comportamiento. Sin embargo, esta noticia quedó eclipsada por la introducción de una nueva categoría: El Raid.



Detalle de las suspensiones independientes Pro Shock

Pese a que otras marcas ya habían reproducido coches en esa categoría, éstos ya formaban parte del olvido y sólo figuraban como objetos “raros” en las estanterías de los coleccionistas, así Ninco rescató esa modalidad al introducir lo que sería su primer modelo: El Mitsubishi Pajero, el gran triunfador en las últimas ediciones del Dakar que se habían celebrado.

Del mismo se presentaron tres decoraciones a lo largo del año: Una en un predominante color blanco correspondiente al coche pilotado por Hiroshi Masuoka, ganador del Dakar del 2002, otra en rojo de la alemana Jutta Kleinschmidt y una en color plata de Alexander Khrol.



La recién estrenada serie de raid vino podía ser identificada mediante este logotipo que decoraba las cajas de los modelos de la gama

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas

Éstos TT además de la novedad como categoría que representaban gozaban también de la incorporación de muchos avances de la marca. Así tenían la recién introducida suspensión independiente en las 4 ruedas, tracción por poleas, nuevos neumáticos creados específicamente para esa gama, una nueva guía denominada Pro-Arm cuya principal característica era su basculación y por tanto ayudaba al coche a poder sortear obstáculos y finalmente la incorporación de un nuevo motor específico para esa modalidad: El NC-7.



El nuevo motor NC-7 introducido específicamente para la categoría raid destaca por su suavidad y progresividad

Este motor, pese a no tener muchas RPM (19.300 a 14.8 voltios) goza de una gran progresividad, aunque su característica más destacada es el hecho de que su eje es algo más largo que en el resto, lo cual hace que sea el único útil para esta nueva categoría.

Además de la introducción de los coches, Ninco también apostó por la creación de unas nuevas pistas con un tacto rugoso que simula piedras dónde el coche puede demostrar todas sus habilidades sorteando obstáculos, por tanto no sólo representaba un gran desembolso para la marca sino que también era un gran riesgo en caso de que no funcionara.



Las nuevas pistas de raid tienen una superficie rugosa que simula las piedras y la arena y además en ellas se pueden clavar obstáculos mayores

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas

Del Clio nombrado al principio se presentaron 3 decoraciones ese año: La showcar, otra con los colores de la marca y con Elf como principal patrocinador y la tercera con una novedad en cuanto a pintura: El efecto barro: Unos toques de pintura marrón en llantas y carrocería simulaba el resultado de la celebración de una prueba del campeonato de rallies sobre la estética del conjunto.



El Renault Clio showcar, desde mi punto de vista uno de los coches más bonitos reproducido por Ninco

Otros coches, al igual que cada año, también vieron decoraciones nuevas. Sin embargo una de las redecoraciones más significativas fueron los denominados Flag Series, desarrolladas sobre el Mini introducido en el año anterior, reproducían en el techo del vehículo las banderas de diferentes países anglosajones: Gran Bretaña, EEUU, Canadá, Escocia e Inglaterra.

2003 que decorado en un espectacular color rojo, e introduciendo la mejora dinámica de las suspensiones Pro Shock iniciaba la (¿breve?) colección de coches del club. Cabe destacar que desde entonces éste ha sido uno de los coches Ninco más alabados en cuanto a comportamiento por muchísimos usuarios del slot.

Su decoración partía de un fondo rojo, sobre el cual estaba tampografiada una pista de slot. Una decoración un tanto singular aunque muy bien conseguida y con un nivel de acabados impresionantes.

Ese mismo coche también se comercializó posteriormente dentro del mismo año, con el típico color azul metalizado característico de la marca Subaru.

En la segunda mitad del año, Ninco apostó de nuevo por otra novedad absoluta y así introdujo coches de la Formula Cart o Champ Car, competición de velocidad por excelencia en el continente americano.



Para ello, el primer coche que se introdujo fue el Lola Ford, que gracias a sus cotas, y al disponer de serie del NC-5 se convirtió en el coche de slot más rápido del momento.

Estos coches de competición americanos de 800kg de peso tienen un corazón V8 de 2650cc y rinden una potencia cercana a los 850 cv.

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas

Finalmente el coche elegido para conmemorar el Rally RACC de este año fue el Fiat Punto pese a que muchos pensaban que iba a ser el recién introducido Renault Clio.

Cabe destacar el hecho de que también fue durante este año que se introdujo como referencia el primer modelo Prorace de la marca, aunque éste no fue comercializado hasta el 2004, año en el cual ya hablaremos de lo que esta denominación suponía.

Finalmente y en cuanto a colofón de este año repleto de novedades, Ninco para celebrar su 10º aniversario reeditó su primer coche sacado al mercado: El Renault Clio La Torre, aunque esta vez tampografiado, y en una edición especial y limitada que se presentó en una caja de cartón donde también se incluía un libro con la historia de ninco durante estos 10 primeros años de la marca.

En cuanto a las novedades, éstas fueron todas las referencias:



50288 BMW M3 GTR Leo's



50289 Fiat Punto Vallejo



50290 Citroën Saxo Dani Solá



50291 Mercedes CLK-DTM Oase

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50292 Citroen Saxo Dani Solá



50293 Subaru Impreza Club Ninco



50294 Fiat Punto Dalavilla



50295 BMW M3 GTR Meijers



50296 Austin Healey MKIII Soft Top



50297 Renault Clio Showcar

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50298 Fiat Punto Llovera



50299 Citroen Saxo M.Cabo



50300 Renault Clio Elf



50301 Mini Cooper Union Jack (Gran Bretaña)



50302 Mini Cooper Stars & Stripes (USA)



50303 AC Cobra Le Mans

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50304 Porsche 991 GT3 Alex Job



50305 Mitsubishi Pajero Jutta



50306 Mitsubishi Pajero Masuoka



50307 BMW M3 GTR Euro GT



50308 Subaru Impreza WRC



50309 Mini Cooper (Canadá)

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50310 Mini Cooper (Escocia)



50311 Mini Cooper (Inglaterra)



50312 Mercedes CLK-GTR Original Teile



50313 Renault Clio Go! (Efecto Barro)



50314 Mitsubishi Pajero Khrol



50315 Fiat Punto Rally RACC 2003

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50316 Lola-Ford Gigante



50317 Jaguar XK-120 Soft-top



50318 Lola-Ford Herdez n°4



50319 Lola-Ford Herdez n°55



50320 Volkswagen Golf Mossos d'esquadra



50321 Volkswagen Golf Polizei

Ninco (VI) 2003, el año de las dunas



50322 Subaru Impreza WRC



50323 Mitsubishi Pajero Argos (Efecto barro)



50324 McLaren F1 GTR Sok



10th Anniversary Collectors' Set

50325 Pack 10º Aniversario

...2011, ¡ya hemos cumplido un año!

Hace poco más de un año una de las mentes más inquietas que conozco, la de mi amigo Juan Antonio Fernández Villa, empezó a maquinar lo que hoy en día se ha convertido en esta revista, un proyecto, aunque sencillo, muy laborioso, por eso, casi al momento en que me presentó su propuesta, no dudé ni un instante en ofrecerle mi ayuda. No sólo le di permiso para que hiciera uso de cualquier artículo que yo hubiera escrito (siendo usuario de Mallorcaslot) sino que me ofrecí en ayudarlo en todo lo que me fuera posible. Llegados a este punto debo, en primer lugar, pedirte disculpas Juanan por aquellos meses en que he estado un poco “ausente” dejándote a ti al cargo de este gran montón de trabajo pero en segundo lugar también te debo agradecer el dejarme ayudarte en tan fantástico proyecto.

Por supuesto las gracias también os las tenemos que dar a vosotros: A los más de 200 suscriptores directos, a los más de 3000 lectores y a todas aquellas personas que de algún modo u otro habéis colaborado con nosotros como (y perdonad si me dejo a alguien en la lista): Ezequiel Hevia, (Slot Magazine), Javier Fernández Rodríguez (Apocalypse_later), Sébastien Morliere (All Sport Auto), John Bradley (Bapom), Delfín Reinoso (Delfi_r), José Manuel Torres Marin, Alfonso Otero, Stéphane Nourry, Alejandro Morago Cantero, Victor (Viruca-exin), Jordi Cívico (Motoro), Jorge Luis Mendoza Tudea (Jorge_Luis), Joan Zapata, Albert Frau, Pep Seguí (Pepet), Juan Guerrero, Jordi Estaper Díaz (Jed Slot), Bartolomé Conesa Martínez (Frangetta), Jordi Molist (Hobby Classic), José María García Perera (Cartero35), Sergio Mª García Macías (Sergio), Paco Sastre (Maralic), Joan Guerrero (Joan-ercunyo), Ferràn Albert (Priamo), Daniel Díez, Luis O_Demo, Luciano Catalán (Luciano Castellón), Óscar Manuel Collar, Pechuga VCL, Xavier Marcos Perry...

Gracias a la iniciativa de Juanan y a todos vosotros, con este número que ahora estáis leyendo iniciamos nuestro segundo año de andadura... ¡y por muchos años!

Josep Oliver

I Concurso slot, más que un hobby una pasión

Cómo ya íbamos anunciando, queremos agradecer vuestra fidelidad de algún modo, así que entre los que contestéis correctamente a la siguiente pregunta sortearemos un pack formado por una camiseta, una **mochila** y una **nevera portátil Scalextric**

¿A que marca de slot pertenece la siguiente imagen que sirve como numeración de esta edición?



Mádanos tu respuesta a revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com o en nuestro muro de Facebook

¡SALUD Y BUEN SLOT!