

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Marzo 2011

Número:



revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita

RS200, Scalexboats, muscle cars,
expositores, entrevistas, concursos...

...¡y mucho más!



Editorial

Es un placer empezar esta editorial presentando a nuestro flamante primer ganador (Manuel Álvarez) posando con su regalo y a la vez el placer no es menor a la hora de presentar a nuestro 2º ganador : Manuel Benicio Latorre, ¡enhorabuena!. Podéis ver el video del 2º sorteo en youtube: <http://www.youtube.com/watch?v=ofJgLH-HGo4>

Agradecer la colaboración de Aloy Shop en patrocinar esta iniciativa y a todos los que habéis participado en este sorteo.

En la revista de este mes podéis encontrar en extenso un artículo sobre el Ford RS200, el último fichaje del grupo B, así como la continuación de la serie Strombecker y los coches USA. No desvelo más contenido para que lo descubráis página a página.

Como siempre agradecer a todos el soporte que nos brindáis y sobre todo los comentarios que nos hacéis llegar que nos ayudan a mejorar y nos dan fuerza para llegar puntuales a vuestros mails.

Ahora que llega el buen tiempo apetece más salir de casa y como no salir compras a "renovar el armario"...ahora me vais a pedir a que a que viene este comentario...¿cierto, no?. Pues que ayer (8 marzo) fui de visita a una tienda de slot para comprar alguna novedad y Pepe, buen amigo, me dijo que dejaban la sección de slot porque no iba todo lo bien que precisaba...coyunturas económicas y más... Me dio pena porque en Palma de Mallorca muchas tiendas que ofrezcan material de slot no quedan.

Entiendo sinceramente que en época de vacas flacas lo primero que se resienta sea el hobby, pero creo que si lo que queremos todos es que la economía se levante debemos hacer un esfuerzo por la parte que nos toca. No digo que ahora salgamos en masa a consumir slot sin ton ni son, pero que viendo la gran variedad de oferta existente (nunca había habido tantas marcas, ni había esta tan de moda el slot), precisamente eso nos debería ayudar a seleccionar los modelos más adecuados a nuestros criterios y no dejar de acudir a los pequeños comerciantes, alma mater de nuestro hobby, que con su experiencia seguro que nos ayudaran a escoger...vamos, que como se dice...que por nosotros no quede.

Nosotros por nuestra parte seguiremos alimentando el hobby y nuestras colecciones y los comerciantes podrán también mejorar sus estantes y vitrinas, en beneficio de todos... aquello de lo del pez que se muerde la cola...

Por cierto me compré el nuevo C4 de Scalextric, después de compararlo un buen rato con el de Ninco....

Que paséis un buen mes

atte

Juan antonio Fernández

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



No os quejaréis de que el mes anterior ¡lo pusimos mucho más fácil! Entonces os preguntábamos de qué país procedía el fabricante Avant Slot y tal como muchos de vosotros habéis dicho la respuesta es: **España**, de hecho la marca es de Madrid. El ganador de este segundo concurso y del

Sorteo nº 2. Slot , más que un hobby una pasión

[juansoller](#) 58 vídeos Suscribirse



Alpine A310 es **Manuel Benicio Latorre Navarro**, ¡Muchas felicitades Manuel!

Y a continuación vamos con la pregunta para este mes de marzo:

¿A qué corresponden las siglas MSC?

Entre todos los acertantes se sorteará el **Ford RS200** que se presenta en el primer artículo de este número.

La fecha límite para participar es el 5 de abril.

¡Mucha suerte a todos!

Máندانos tu respuesta a revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

Índice

- Ford RS200, el último fichaje del grupo B	P. 5
- Las luces y sombras de Strombreaker (II)	P. 11
- Genuino sabor USA (III)	P. 16
- Entrevista a Jordi Palou	P. 20
- Curiosidades, hoy expositores (I)	P. 23
- Scalexboats. Scalextric pasado por agua	P. 27
- Feo, feo... no se... ¡difícil de ver quizás!	P. 31
- Ninco (VIII), 2005. Gt, tuning, indi car...	P. 33
- Gracias, gracias, gracias	P. 42
- ¡Mi revista ha desteñido!	P. 44

Colaboradores de Marzo:

- Bernabéu Blanes Luis Eduardo
- Còllar Martínez, Óscar Manuel
- Hevia, Ezequiel
- Fernández Vila, Juan Antonio
- Oliver Got, Josep
- Darksoft (Francisco)
- Pechuga VCL
- STS 4x4

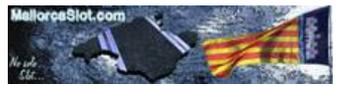
¡Atención colaboradores!

El trabajo de colaboración no es sencillo y sabemos que lleva mucho tiempo de documentación, recopilación de información, redacción, búsqueda o realización de fotos... así que por esto también ¡queremos premiar vuestra ayuda!

Estamos preparando algo especial para todos vosotros que seguro que será de vuestro agrado, en el próximo número os daremos más información.

De momento invitamos a todo aquél que aún no lo haya hecho a que nos mandéis artículos para poder seguir teniendo revistas llenas de contenido.

Agradecimientos a:



Ford RS200, el último fichaje del grupo B

Artículo por: *J.Oliver* Patrocinado por: *Aloyshop*

El RS200 es el modelo de competición que Ford presentó para competir en el grupo B. Su debut a nivel internacional fue el 14 de febrero de 1986 y fue el último coche que se introdujo en esa categoría, por ello su trayectoria en ese grupo no llegó a ser muy extensa.

Recordemos que el grupo B compitió entre los años 1980 y 1986 aunque por desgracia, toda su historia fue marcada por los accidentes que se produjeron, en gran parte debido a la desmesurada potencia de esos coches.



Ford RS200, el último fichaje del grupo B

RS 200

El pionero en esa categoría fue el Audi Quattro y después le siguieron el Lancia 037, el Peugeot 205 Turbo 16, el Lancia Delta S4, el MG Metro 6R4, Renault 5 Turbo, Renault Maxi Turbo, Toyota Celica MKII, Porsche 911sc, Talbot Sunbeam... y finalmente el RS200. En esa época los accidentes fueron muchos y graves y el que terminó con todo fue el fallecimiento de Henry Toivonen junto a su copiloto Sergio Cresto durante el Rally de Córcega a los mandos de un Lancia Delta S4.

Volviendo al RS200, se trata de un coche Ford preparado por Ghia, un modelo únicamente concebido para la competición y del que sólo se fabricaron 200 unidades de "calle" (las unidades mínimas de producción para poder ser homologable en competición).

Su motor se haya situado en posición central y goza de tracción a las 4 ruedas. La principal motivación de Ford al construir ese modelo fue poder competir al más alto nivel contra el Lancia Delta S4 y el Peugeot 205 T16.



Ford RS200, el último fichaje del grupo B



El éxito del Ford Escort en rally motivó aún más a la marca en mejorar aún más sus vehículos y a introducirse en las nuevas categorías. En primer lugar empezó con el uso de turbos en sus motores creando así el Escort RS 1700T, el sustituto del mítico Escort RS MK2, sin embargo el grupo B era el siguiente objetivo a lograr para Ford y para ello en 1983 se partió desde cero para crear un coche con tracción total que pudiera hacer frente a los grandes de esa categoría. Así es como nació el RS200

Su motor 16 válvulas de 4 cilindros en línea de 1800cc sacaba una potencia entre los 250 y 300 caballos para la versión de calle, mientras que para la versión de competición la potencia llegó a los 450 caballos. Este hecho junto a su carrocería de bajo peso construida en fibra de carbono y kevlar y le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos, un tiempo mucho más que envidiable por mucho superdeportivos, tanto de esa época como de hoy en día.

La espectacular carrocería fue diseñada por Filippo Sapino de Ghia, sin embargo su construcción no fue llevada a cabo por Ford al no tener experiencia en el manejo de esos materiales y se subcontrató a la empresa Reliant para que lo hiciera.

El chasis de acero era el que soportaba toda la espectacular mecánica de este modelo así como el potente motor bautizado como Cosworth BDT que iba ubicado en posición central. Para mejorar el reparto de pesos la caja de cambios se situó en la parte delantera del motor, así del mismo modo también se lograba mantener bajo el centro de gravedad y hacía que todos los componentes “vitales” del coche estuvieran situados dentro de su batalla.

Pese a que nunca llegó a ver la luz, para 1987 Ford tenía preparada una evolución del RS200 que nunca pudo llegar a competir en el grupo B debido a la desaparición de la categoría pero que sin embargo gozó de una producción muy limitada de unos escasas 12 unidades salieron a la calle para



Ford RS200, el último fichaje del grupo B

competir en campeonatos de Rallycross.

Esta evolución incrementaba el tamaño del motor hasta los 2137cc y aumentaba su potencia hasta superar los 650 caballos, pese a que algunas versiones “extremas” podían llegar hasta los 815 y según se decía permitía que aceleraran de 0 a 100 en poco más de 2 segundos. La evolución no sólo se centraba en el motor sino que una nueva caja de cambios y una nueva suspensión también se ponían a la altura del modelo.

Su tracción 4x4 tenía un reparto inicial de potencia al 37-63% en la ruedas delanteras y traseras respectivamente, aunque este reparto se podía bloquear al 50% en la versión de competición.

La amortiguación.

La suspensión a base de trapecios con doble amortiguador ajustables y muelles helicoidales independientes para cada rueda hizo que se considerara al RS200 como el coche mejor equilibrado en el mundo de la competición de ese momento.

Pese a la magnificencia técnica de estos coches como máquinas de competición, toda esa exageración de potencia a veces hizo que se descontrolaran en manos de sus pilotos, así después de accidentes como el de Vatanen en el Rally de Argentina, el de Joaquin Santos en el Rally de Portugal y el trágico fallecimiento de Henri Toivonen en el Rally de Córcega en 1986 hicieron que la FIA considerara los coches del grupo B demasiado peligrosos y por tanto se suprimió esa categoría.

Algunas de esas marcas aprovecharon esos coches para trasladarlos a los campeonatos de Rallycross, tal y como le pasó al RS200.

Pasando al modelo de slot, en esta ocasión Aloyshop nos ha cedido el RS200 con decoración Belga sacada al mercado hace poco más de dos meses por la marca MSC (su referencia es la 6006).



Ford RS200, el último fichaje del grupo B

Se trata del primer coche producido por esa marca y sinceramente para ser su carta de presentación ha logrado poner el listón muy alto. El nivel de reproducción y tampografía es casi perfecto.

Esta decoración destaca por su vistosidad, especialmente encima de la pista debido a su combinación de colores rojo-blanco.

Como se pueden apreciar la reproducción de los pilotos es muy buena, algo que hasta el momento se dejaba muy en segundo lugar por casi todos los fabricantes. Sin embargo si pudieran hablar nos dirían que son hijos de la misma madre que los de Avant Slot. Mirad en nuestro número anterior la semejanza entre estos y los que aparecen en el Alpine A310

Las proporciones del coche están muy bien logradas, pese a que la escala sea un poco mayor que 1/32.

En cuanto a la tampografía esta es excelente, todos los patrocinadores están perfectamente reproducidos, pese a que como veréis el coche ponga Be ga en lugar de Belga. Esto simplemente se debe a que actualmente no se pueden publicitar marcas de tabaco y por ello las empresas recurren a estos pequeños trucos para evadir esta normativa.



Ford RS200, el último fichaje del grupo B



Tal vez el principal fallo estético del modelo es la falta de interés en la reproducción del motor visto a través del cristal trasero del coche.

En cuanto a mecánica destaca por sus múltiples posibilidades de calibración que el coche ofrece ya de serie y por su buen funcionamiento en pista ya desde un primer momento, principalmente gracias a 2 hechos destacables: la baja altura del motor que permite aprovechar más su efecto imán y baja el centro de gravedad y la guía que se encuentra en una posición muy adelantada.



Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot

c/Dels cafès, 5. 43700 El Vendrell, Tarragona

(+34) 977 660 473 / (+34) 690 830 156

www.aloyshop.com





Continuamos con el análisis de este fabricante que iniciamos en la revista de enero

Una empresa de carácter familiar, Strombeck-Becker Mfg Co se dedica entre otras cosas a la fabricación a finales de los 50's de kits de coches eléctricos o a motor pero de trayectoria libre o circular (no slot) a escala 1:24 en su pequeña fábrica de Moline (Illinois). Haciendo honor al apellido de la familia, este producto ya es comercializado con el nombre de Strombecker.

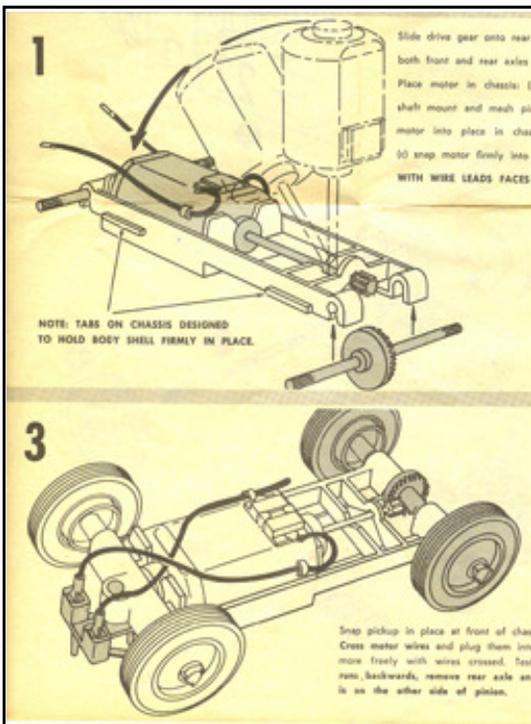
En esos momentos, revistas especializadas en el mundo del hobby a escala se hacen eco de nueva disciplina " model road racing ": algunos modelistas están empezando a otorgar un carácter dinámico a los coches a escala a través de distintos sistemas y además están empezando a formar asociaciones en Inglaterra en las primeras competiciones oficiales. Los sistemas que destacan son el rail car y casi de inmediato surge otro sistema primo-hermano llamado slot car, que como todos sabemos es con el tiempo el sistema que prevalecerá gracias al margen de evolución y mejora que tal sistema contiene intrínseco.

El material 1:24 anteriormente descrito de Strombecker y referenciado como " D* ", no es ni una cosa (rail car) ni la otra (slot car), técnicamente son "electric powered car", sin embargo esenciales para la historia del slot car, porque sobre estos mismos coches con ligerísimas variaciones (guía, transformador, mandos, vías...) son presentados en 1959 y referenciados como " H** " ya como los primeros coches y sets de circuitos de "slot moderno" en America.

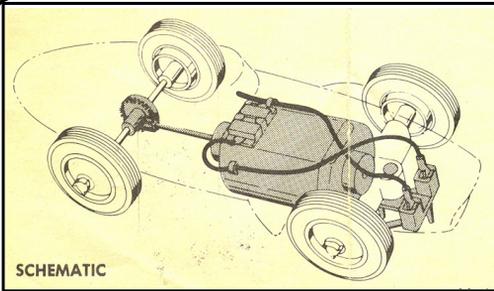
Resumiendo: las referencias D dinámicas pero no slot a 1:24 de finales de los 50's de Strombecker fueron por tanto el precedente de las referencias H de slot a 1:24 de 1959. Como veremos a continuación, tales referencias H a 1:24 son el precedente a su vez de las referencias H de slot a 1:32 que surgen un año después, en 1960. Tal material de 1:32 no fue una adaptación del fabricante, sino que fueron concebidos desde su origen para ser destinados al slot.

* Referencias D, son aquellas referencias oficiales usadas por Strombecker del tipo Dxx donde x son números, por ejemplo D 50.

** Referencias H, son aquellas referencias oficiales usadas por Strombecker del tipo Hxx donde x son números, por ejemplo H 10.



Las luces y sombras de Strombecker (II)



En algún momento de 1960 anterior a octubre llega al mercado los primeros slot cars 1:32 en masa de América. Son impulsados por un motor rojo de 6V con las inscripciones “15 500 TKK Mabuchi Motor Japan Patent” aunque Strombeck-Becker los comercializará bajo el nombre de “X600 motor” . Nos referiremos a él de ahora en adelante sencillamente como Mabuchi 15. Es de transmisión trasera aunque se aloje en una posición central, esto se

se consigue por medio de un largo eje que hace girar un piñón metálico de 8 dientes que con el uso acabará destrozando la corona de nylon blanca de 27 dientes.

Del mismo material, de nylon blanco son el chasis hecho para portar tal motor, así como la guía a 2 piezas que deriva de la de 1:24. Estos elementos que estoy citando de momento no tienen referencia puesto que inicialmente no existen recambios. Para que nos hagamos una idea de como el slot moderno se encuentra en pañales, el uso de trencillas todavía no está institucionalizado y se suelen usar alambres metálicos.

Las ruedas radiales a dos piezas fueron en un primerísimo momento también de nylon blanco para pasar rápidamente a gris, y montaban unos neumáticos de perfil redondo que aunque les pueda sorprender eran de una goma más blanda en las posiciones traseras.

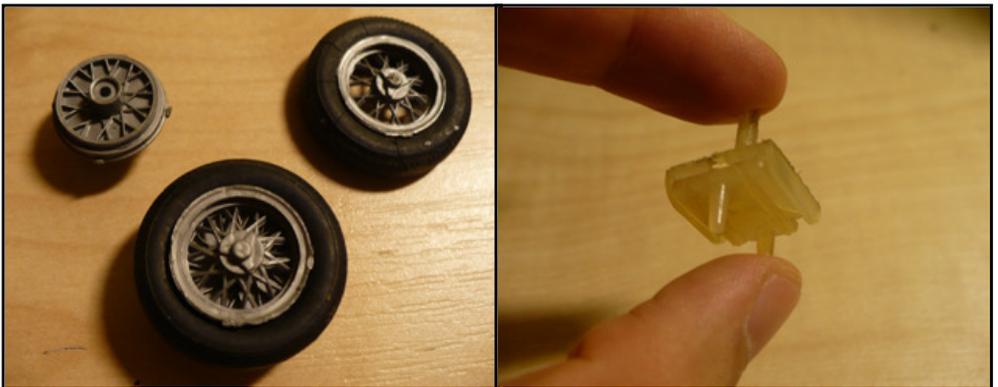
Todo este material descrito es desgraciadamente* común a los dos primeros coches, que por cierto son:

(s1.evoo) Maserati 250 F GP '56

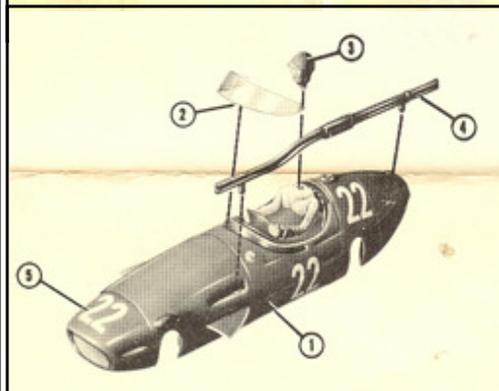
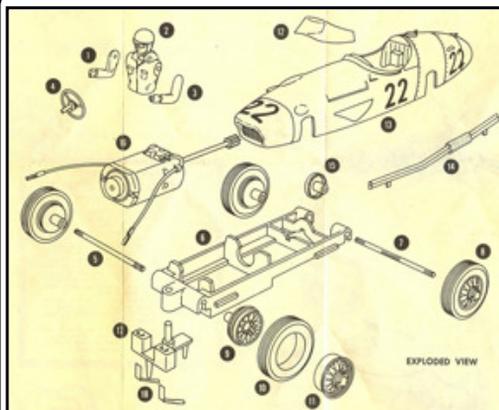
(s2.evoo) Jaguar D Le Mans '54

Las carrocerías están inyectadas en estireno con todas sus piezas de policarbonato transparente incluidas y como son las primeras se encuentran en un estado de evolución o inicial (si digo esto es porque evidentemente, como se verá en un futuro habrán alteraciones en el molde).

* se decidieron a que ambos coches llevaran las mismas ruedas, una desgracia para el (s2.evoo) que si bien aparecía en los dibujos oficiales con ruedas de disco como las reales, salió con unas radiales más propias del otro modelo. Por tanto la mecánica hasta ahora absolutamente común a ambos modelos.



Las luces y sombras de Strombecker (II)



Ambos modelos 1:32 pueden conseguirse por tres vías: en formato de RTR procedente de los circuitos con referencias H, a partir de sus motorkits, o bien a partir de su kits sin motor. En esos momentos las 3 posibilidades dan lugar a la misma versión del coche, no hay diferencias.

Darse cuenta de que al describir todo esto estamos describiendo la historia primigenia del slot americano en masa, puesto que son los primeros circuitos a 1:32 de America y primeros kits de montaje, (en sus versiones de con y sin motor) ;del mundo!

Maserati 250 F'54 de Strombecker (S.1)

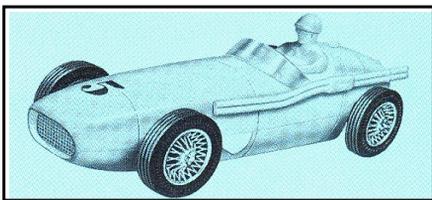
Nada mejor que la información oficial que aporta el mismo fabricante sobre este modelo, haciendo una traducción libre más o menos...en 1960:

“El modelo de competición Maserati 250F a escala 1:32 es una réplica exacta del coche GP que Maserati introdujo durante la temporada de competición de 1954. Este competidor fue desarrollado desde un modelo A6GC6 2L deportivo y presentó un chasis tubular de acero y una carrocería ultraligera. Tu Maserati de Strombecker está similarmente construido, utilizando una unidad irrompible de chasis de

nylon y una ligera carrocería de plástico que es duradera a los fuertes impactos. Darse cuenta de la precisión de los detalles que lleva incorporado el modelo : el tubo de escape doble (con el escudo de seguridad para el cockpit de última generación), la doble entrada al tanque de combustible, el recurso al efecto spray de las aletas posicionadas detrás de las ruedas delanteras, el envolvente parabrisas completo y las ruedas radiales de competición.

El motor en el Maserati GP de competición fue un seis cilindros de doble árbol de levas, dando un resultado de 275 caballos de potencia y empujaba el coche a unos ruidosos 175 mph. Esto es duplicado con la reproducción de Strombecker, gracias a su duro y potente motor X-600 construido con precisión que equipa una unidad de rodamiento oillite y que incorpora un eje de transmisión con piñón. Una irrompible corona de nylon transmite esta potencia a las ruedas.

Desde que el Maserati 250F fue un coche de alto rendimiento con una sólida reputación para competir, maniobrabilidad y resistencia, Strombecker ha diseñado el modelo para reflejar esto. Está equipado con dos tipos de neumáticos (operando según el mismo principio de los slicks en competición) para asegurar una acción realista “Los neumáticos



Las luces y sombras de Strombecker (II)

delanteros son de goma dura y permite que el coche patine y driftee en curvas, mientras que las gomas traseras son blandas para dar continuidad a una tracción eficiente. Con tu modelo de Maserati a escala 1:32, usted puede duplicar la acción de la competición que hace del Maserati 250F uno de los más famosos y honorables competidores de la larga línea de las máquinas Maseratis GP; la velocidad y reproducción de esta elegancia, el coche rojo brillante esta a tu mando a través de las dificultades a lo largo de las rectas y atravesando la línea de meta".

En 1962:

"El Maserati 250F fue primeramente introducida durante la temporada de 1954, donde se ganó un lugar de honor en la historia de los Grand Prix. El coche consta de una carrocería ultraligera y está potenciado con seis cilindros de doble árbol de levas que daban 275 caballos de potencia a 7200 rpm. El 250F podría alcanzar los 175 mph. "

Ficha Strombreaker:

Referencia:	s1.evo0	s1.evo1
Referencia oficial	<ul style="list-style-type: none"> E2 o 9470: motorkit de 1960 E3 o 9170: kit sin motor de 1960 9170 promo: kit sin motor de 1961, promocional del magazine "Sports illustrated" F2: RTR procedente de circuitos H30 v 9470 o 9670: motorkit 1961 9670: RTR procedente de caja de 1961 	<ul style="list-style-type: none"> 9670: RTR en caja' 61, RTR en caja' 63 y en circuitos oficiales como el 3-Lane o semi-oficiales como el twin Maserati 500. 9470: custom kit' 62 8170: bodykit' 63
Color carrocería	Rojo Italian Race, inyectado en estireno	Blanco, rojo italian race o verde british race inyectado en estireno
Piloto:	Independiente de carrocería, con cuerpo de finido y brazos independientes y móviles.	Integrado en carrocería, tan solo cabeza independiente '62
Decoración:	Dorsal 22, logo Maserati y cuadro de	La anterior escaneada o en los últimos años
Chasis	Nylon blanco para Mabuchi 15, posteriormente polipropileno gris para	Polipropileno gris para Mabuchi 15r en su versión de eje corto, posteriormente
Motor	Mabuchi 15 y posteriormente 15r en su	Mabuchi 15r en su versión eje corto y
Corona	27 dientes	27 dientes
Ruedas	nylon blanco primeras unidades para pasar inmediatamente a ser grises, a 2 piezas con forma radial y posteriormente imitación a radiales de plástico a una sola pieza '62.	Radiales simulados a una sola pieza de plástico cromado '62 o radiales a una sola pieza de plástico cromado '63.
Neumáticos	22mm de perfil redondo, siendo más blandos atrás y más duros delante en primer lugar, posteriormente lisas con dibujo.	Cuatro ruedas de 22mm perfil plano con dibujo, aunque en ocasiones las delanteras de 20mm.
Cojinetes	no	No
Tipo de guía:	1º tipo de nylon blanco para cables, 2º tipo de nylon gris para trencillas y 3º tipo de	3º tipo de nylon gris y 4º tipo de polipropileno negro.
Incompatibilidades	Con toda la mecánica del motor Kako, debido a la posición de los imanes hacía imposible portar tal motor incluso modificando la carrocería. Si que será modificada sin embargo con la llegada de los motores de eje corto, porque tales motores serán alojados ya no en una posición central sino trasera.	Con cualquiera de las mecánicas de eje largo.
Lugar y año de fabricación	Moline y Chicago, en Illinois (aunque	Chicago (aunque motor japonés) 1962-66.

Las luces y sombras de Strombecker (II)

Epílogo al mercado francés:

Desde Noviembre de 1963 hasta 1966 (por tanto en su evolución s1.evo1) fueron exportadas unidades sin montar a la subsele distribuidora Europea en París, donde serían montados, empaquetados y distribuidos bajo cartón Strombolid durante los dos primeros años, para volver a ser empaquetado con nombre Strombecker posteriormente.

Tal material, aunque es verdad que en cantidades testimoniales, fue empaquetado para custom kit o como RTR en caja.

Epílogo al mercado español:

Una errata* en los primeros catálogos de Strombecker - Paya ha creado la falsa leyenda de que el Maserati 250F ha llegado a ser comercializado en España. Lo cierto es que en un principio era uno de los modelos pensados para ser distribuido por Payá, pero por la razón que fuese no se llegó a ser así. Puede asegurarse con rotundidad que tal modelo ni se fabricó ni se comercializó por Payá.

Tanto el catálogo como la tarifa de precios de Febrero de 1967 realizadas con el objetivo de poder ser presentadas en la "fira del joguet" de Valencia '67, prometieron algo que por la razón que sea no pudieron cumplir. Lo cierto es que el material bibliográfico oficial de Strombecker - Payá está repleto de erratas e imprecisiones* que serán comentadas a su debido lugar. Hay que tener cuidado con tomarse al pie de la letra lo que dicen los catálogos aun siendo oficiales.

* Las imágenes que aparecen en los catálogos de Strombecker - Payá no siempre corresponden a material de origen español, concretamente en el catálogo de Strombecker - Paya de 1967 aparece la imagen de una unidad de s1.evo1 blanca #20, realmente una unidad de USA exportada y montada en Francia.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Slot, más que un hobby, una pasión

Mur **Informació** Fotos Opinions

Comparteix: Publicació Foto Enllaç Vídeo

Escriu alguna cosa...

Slot, más que un hobby, una pasión i d'altres

Només Slot, más que un hobby, una pasión **Només els altres**

El Slot, más que un hobby, una pasión Que os ha parecido la revista de este mes? Cerca de un 10% de nuestros suscriptores ya se han apuntado al concurso, ¡Envíanos un e-mail con tu respuesta a la pregunta del mes y no pierda la oportunidad de ganar este magnífico Alpine A310 de Avant Slot!
24 febrer a les 17:30 · Magrada · Comenta-ho

A Slot, más que un hobby, una pasión li agrada.

Escriu un comentari...

El Slot, más que un hobby, una pasión ¡¡¡Ya somos más de 150 amigos sólo en esta pequeña comunidad de facebook!! Muchas gracias a todos por vuestro apoyo y os recordamos que si alguno de vosotros aún no está suscrito puede hacerlo gratuitamente mandándonos su nombre y dirección de e-mail.
18 febrer a les 07:26 · Magrada · Comenta-ho

El Slot, más que un hobby, una pasión Parece ser que el sorteo ha causado más impacto este mes. Ya sois muchos los acertantes, os animamos a participar a todos los que aún no lo hayáis hecho!
16 febrer a les 15:06 · Magrada · Comenta-ho

El Slot, más que un hobby, una pasión Aquí tenéis el link a la revista de este mes, que la disfrutéis! http://issuu.com/juanan_club_slot_soller/docs/revista_slot_12

AYUDAMOS A REFORSTAR
fundacionpiramide.com

Ayudanos a recuperar los bosques incendiados solo agragandote como amigo a nosotros

Diesel en Privalla!
privalla.com

Xat (45)

En esta sección fotográfica dedicada a los coches Usa esta vez empezamos con un modelo relativamente nuevo el Os Dodge Charger SRT-8 (Carrera). Se trata un modelo al gusto actual, en un bonito color azul metalizado, y con un aspecto verdaderamente "musculoso", con esas formas tan cuadradas.



Como de costumbre en Carrera, la pintura es prácticamente perfecta, sin fallos, y con los detalles muy logrados, como las siglas tampografiadas en la calandra delantera, o las estrías en los faros.

Genuino sabor USA (III)

Parece que el capot trasero se va a abrir como en los coches de "die cast". Como de costumbre se lee perfectamente la matrícula, de California en este caso.



La vista lateral es preciosa y nuevamente observamos los pequeños detalles de tampografía en el paso de rueda.

Para finalizar con este modelo, una foto del mejor detalle de todos, la rueda, con una llanta increíblemente bien reproducida, tampografiada con el modelo de coche y el escudo de la marca en el centro. Con el disco de freno visible, pero que en el colmo del detalle, se aprecian las pinzas de freno en color rojo, y también tampografiadas con la marca.



Genuino sabor USA (III)

El siguiente modelo de esta jornada lo lanzó Carrera en 2001, el Panoz LM 07, un coche con poco tirón en Europa, dónde apenas se le conocía, y que presentó en dos versiones, la de la carrera de los mil años, celebrada en Adelaida, y en la que el coche lucía el número 1 sobre color rojo. En

aquellos años los coches se inyectaban en el color definitivo, no se pintaban, aunque ya se atrevían con los bigotes de los faros.

Eran los primeros años de Carrera en España, y los coches llevaban la guía que no permitía circular por pistas Scalextric, y había que rebajarla en longitud y grosor.

Lo cierto es que ya se empezaban a prodigar alardes de tampografía como los de los montantes del alerón trasero o los neumáticos.

La vista trasera no es tan espectacular como en otros modelos de la misma marca, pero la vista general es más que óptima



Genuino sabor USA (III)

Y ahora para poder comparar la evolución de la marca, un coche de 2008, el Chevy C amaro de 2007.

Este ya viene pintado, y con unas llantas espectaculares.



De las que en esta foto podemos ver m as detalle, aunque para detalle el del interior, en el que se ven hasta las rejillas de aireaci on.



Genuino sabor USA (III)

La vista trasera es espectacular, con los pilotos perfectamente enrasados con la carrocería, y el emblema de la marca en color dorado. Desconozco que matrícula es.



La vista lateral nos da una impresión de fuerza



Un saludo a todos y hasta otra próxima entrega de Coches Americanos.

Jordi Palou también es uno de los integrantes del club ASB de Bunyola, de hecho se trata de nuestra “joven promesa” al ser el miembro más joven del club actualmente. No por ello es el miembro más inexperto sino que sus ganas de aprender le han convertido en muy poco tiempo en un digno competidor para el resto de los integrantes del club.

Después de esta pequeña introducción pasemos directamente a la entrevista que le realicé: (nota, la revista ha sido traducida al castellano para la adaptación a la revista)

P: ¿Que edad tienes ahora?

R: 16

P: ¿Y cómo surgió tu afición por el mundo del slot?

R: Me enganché a través de Pere (Pere Castell, otro miembro de ASB), que de tanto insistirme hizo que empezara a ir al club y fue a partir de aquí cuando empecé a comprar unos coches y un circuito y luego ya seguí viniendo por mi propio pie.

P: Más o menos, ¿Cuánto crees que te puedes gastar al mes en slot?

R: 25€ seguros, a veces un poco más, puedo rondar los 40.

P: ¿Te declararías coleccionista?

R: Pese a que aún no tengo muchos coches si lo diría, especialmente de Nincos

P: ¿Y desde cuando coleccionas?

R: Debe hacer unos dos años, el mismo tiempo que hace que juego más o menos.



Entrevista a Jordi Palou

P: ¿Tienes algún criterio de compra o de coleccionismo concreto aparte de los Ninco's?

R: No, en principio compro cualquier coche Ninco que me guste y si es ninco mucho mejor.

P: ¿Cuántos coches calculas que tienes?

R: 37

P: ¿Compites?

R: Sí, en ASB

P: Tienes algún circuito permanente montado?

R: Permanente no, tengo uno que voy montando y desmontando

P: ¿Cuál es la categoría de competición que más te gusta?

R: La Formula 1



P: ¿Compartes esta afición con alguna otra?

R: No muchas, con la Playstation y con salir con la bicicleta

P: Eres un poco joven aún pero si es día que cumplas los 18 te regalan todo el dinero que necesitaras para comprarte cualquier coche, ¿cuál sería?

R: ¡¡¡Bueno!!! Eso si que lo tengo claro, un Ferrari 360 Modena

P: ¿Te gusta el club ASB? ¿Qué piensas del mismo?

R: Que es una idea muy buena, pero encuentro que aún lo podríamos mejorar mucho más en según que aspectos.

P: De entre los coches que tienes, ¿Cuál dirías que es tu preferido?

R: Yo diría que el Arrows de Ninco, ya que fue el primero que preparé para competir y siempre iba muy bien, además fue el coche que me hizo engancharme a esta afición

P: ¿Tienes alguna petición para hacer a los fabricantes de slot que nos puedan leer?

R: No, sinceramente nada en concreto, tal vez que Slot.it hiciera coches de rally ya que pienso que sería algo espectacular.

P: Pues nada, hasta aquí la entrevista, muchas gracias por el tiempo dedicado

R: ¡Muchas gracias a vosotros!



Curiosidades, hoy expositores (I)

Artículo por:

Fotos: Luis Eduardo Bernabéu Blanes, Draksoft (Francisco) y STS 4x4

Texto: Juan Antonio Fernández Vila

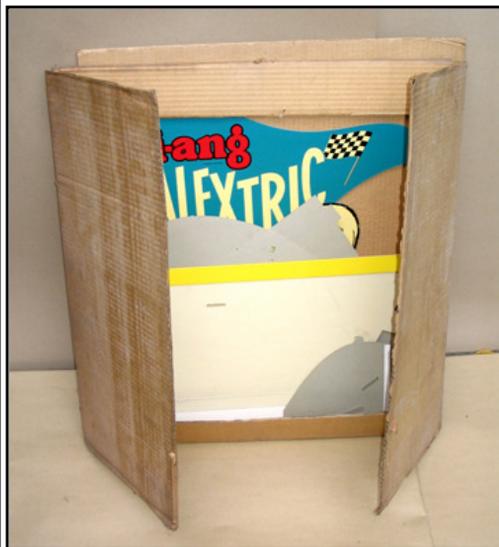
En el mundo del coleccionismo una de las cosas que más se tiene en cuenta es el cómo organizar y exponer tus mejores piezas; dar ese toque especial a la colección para que luzca más y mejor.

Este aspecto también es aplicable a la fase de venta de los productos por parte de los fabricantes, creando expositores y carteles, a cada cual más vistoso, para destacar entre la competencia.

Entonces si unimos ambos aspectos podemos “rizar el rizo” y obtener esta particular colección de expositores que bien seguro harían la boca agua a más de uno, y yo me incluyo el primero.

Las fotos de este primer expositor nos las ha hecho llegar Luis Eduardo Bernabéu Blanes, quien lo estuvo siguiendo a través de un conocido portal de subastas pero, como suele pasar, al fin al el gato al agua se lo lleva otro.

Se trata de un bello expositor de TRIANG para colocar en él 3 coches. Con una estética infantil, propia de dibujos de cómic de la época (alrededor de 1970), reproduce una curva de un circuito de punte DUNLOP, Boxes y los correspondientes infantes disfrutando de tan universal hobbie.



Curiosidades, hoy expositores (I)



Y pasamos al siguiente expositor de hoy que es uno de los míticos de la casa madre EXIN, se trata de la pirámide “Escuela de Campeones” (años 80) con espacio para 9 coches. De este expositor de metacrilato existen dos versiones, diferenciándose una de otra según en el logo de EXIN que exhiben.

Destacar que los coches que se incluyen en este expositor estaban desprovistos de motor y guía, aunque es probable que una vez en la tienda su fuesen cambiando los coches según criterio del vendedor de turno.

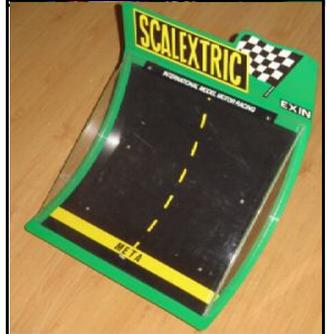


Sin duda unos expositores muy originales y vistosos que además de ser bonitos ya de por sí dejaban mostrar una gran cantidad del producto disponible

Curiosidades, hoy expositores (I)



El tercer expositor que veremos hoy comparte estilo con el anterior, aunque podríamos decir que fue el anterior el que le copió el estilo ya que este por lo que he podido averiguar que el que ahora os enseñamos es anterior (finales de los 70) También realizado en metacrilato y con capacidad para 10 vehículos, simula el tramo de meta de un circuito, sin duda un bello “ejemplar” para cualquier coleccionista.



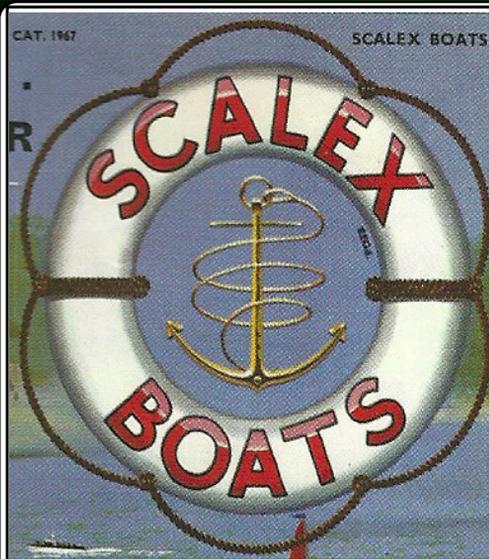
El último de los analizados hoy, es para mí el más bello de cuantos se han fabricado. Este precioso expositor de la serie SRS muestra el despiece completo de uno de estos rápidos coches. Realizado en metacrilato amarillo dispone de los alojamientos necesarios para albergar las más de 30 piezas que precisaban los coches de esta corta serie de EXIN. Es para mí, y seguro que para muchos, “un oscuro (amarillo) objeto de deseo”.

Foto localizada por draksoft aunque desconocemos el afortunado poseedor de esta maravilla. Si alguien lo tiene o conoce a alguien que tenga uno en su poder, que se ponga en contacto con la revista que un objeto así bien se merece un artículo completo con más fotos y detalles.



Scalexboats. Scalextric pasado por agua

Artículo por: Juan Antonio Fernández Vila



En el número 0 de nuestra revista ya iniciamos esta parte “especial” del slot, ahora retomamos el artículo con nuevas fotos y nuevos datos sobre los barcos “scalex”.



En 1952 Fred Francis, propietario de Minimoldels Ltd, presentó la solicitud de patente de una serie de reproducciones de coches (metálicos) deportivos de la época accionados por motor de cuerda sin llave (rueda retráctil). A la nueva gama de producto la llamó Scalex. Sin saberlo inició el camino hacia el slot de hoy en día. Minimoldels estaba situada en Mill Hill, pero pronto tuvo de ampliar instalaciones y se trasladó a New Lane, Havant-Hampshire.

En 1958 Minimoldels Ltd, es adquirida por Triang (Line Bros) que sigue con la producción de coches metálicos, hasta que en 1960 se inicia la producción en plástico. Por aquellos años Triang y una filial llamada Penguin, fabricaban barcos de plástico y se renombraron con el nuevo nombre de producto llamado scalex. Se modificaron los moldes para incluir el nuevo nombre. Pero el éxito de los nuevos coches de plástico fue tal que Triang tuvo de dejar la serie de barcos, frente a la gran demanda de scalextric.

Scalexboats. Scalextric pasado por agua



La marca scalex-boat, se dio definitivamente por finalizada en el año 1969.

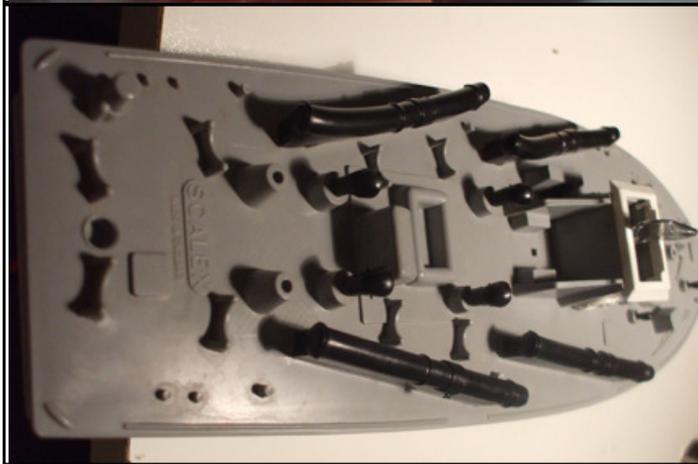
Cabe decir que durante los años que estuvo en producción algunos modelos aparecieron bajo la marca Tri-ang i scalex, por lo que es fácil encontrar modelos con marchamos diferentes. En general eran producto de alta calidad (que no quiere decir funcionales), por eso hasta nuestros días han llegado en muy buenas condiciones. Tampoco es difícil encontrarlos, sobre todo fuera de España, ya que aquí fueron pocos los modelos comercializados directamente.



Scalexboats. Scalextric pasado por agua

Exín toma el relevo:

Lo que si hizo Exín en España, fue aprovechar el tirón de los barcos Scalex y presentó unos circuitos de barcos a vela accionados por "un generador de brisa" (como reza en la publicidad), pero no tuvo demasiado éxito ya que los barcos son realmente ingobernables ya que pesan demasiado para el poco aire que generan los mandos.



Scalexboats. Scalextric pasado por agua

REF	Nombre (en su caso)	Tipo
H 208	--	Velero
H 209	--	Velero
H 211	Gull	Velero
H 212	Swift	Velero
H 216	Diana	Velero
H 316	SeaHawk	Velero
S 401	Dart	Yate a Motor
S 412	Aberdeen	Pesquero
400 S	--	Canoa de guerra
401 S	--	Lancha salvavidas
402 S	--	Transatlántico (dos tipos según 1 o 3 chimeneas)
404 Y	Osprey	Yate de regatas
405 Y	--	Yate de Lujo
406 Y	--	Yola
410 Y	--	Velero
411 Y	--	Catamarán
412 Y	--	Yate de regatas
413 S	Thames	Yate a motor
414 S	Derwent	Yate a motor
415 S	Lighting	Lancha motora
416 S	--	Torpedero a motor
417 S	--	Lancha de salvamento
418 S	Dawn	Remolcador
420 S	Burham	Embarcación de recreo
421 S	Christine	Yate de lujo
422 S	--	Patrullera
423 S	--	Yate a motor
424 S	Drifter	Pesquero
425 S	Solent	Yate a motor
426 S	--	Pinaza
427 S	--	Lanzamisiles
428 S	Annie	Remolcador
429 S	Clyde	Yate a motor
430 Y	Yate de regatas	Lancha motora
431 S	Fiona	Lancha motora
431 S	Empress	Yate de lujo
432 S	Avon	Yate de lujo
433 S	Pretoria Castle	Transatlántico
434 S	Orcaades	Transatlántico
435 S	Ocean Merchant	Carguero
436 S	Ocean trader	Carguero
511 S	Rambler	Lancha motora
512 S	Sunfish	Catamarán
513 S	Firelly	Lancha motora
514 S	Wanderer	Yate a motor
517 S	Comet	Lancha motora
518 S	--	Lancha motora con esquiador
521 S	Sea Horse	Remolcador
522 S	Sea Harvest	Pesquero
525 S	Queen Elizabeth 2	Transatlántico
s / ref.	Sea Rover	Yate regatas
s / ref.	Jenny Wren	Yate regatas
s / ref.	Dover	Embarcación de recreo
s / ref.	Skimacraft	Aerodeslizador
s / ref.	--	Embarcación de salvamento de la RAF

Feo, feo... no se... ¡difícil de ver quizás!

Artículo por: Juan Antonio Fernández Vila

Hace un tiempo se inició un post en el foro www.mallorcaslot.com donde se debatía sobre la posible “belleza” de algunos de los modelos de slot. Coches no muy agradados, ya fuera por el propio coche en si (el original), por una decoración más bien alejada de los cánones de la belleza tradicionales, o por que la reproducción (cotas, acabados, etc...) que puede dejar mucho que desear.



Hot Rod ref. 20246 de Carrera



Tuning 1 de Scalextric



Porsche Jocker ref. C466 de Scalextric UK



Traband ref. 08340 de Revell



Ferrari Testarossa de Marx

Feo, feo... no se... ¡difícil de ver quizás!

Lo dicho, aquí os mostramos algunos de los “agraciado” que fueron incluidos en esa lista. Decidid vosotros si se merecen permanecer en ella o si por el contrario podemos “salvarlos” ya que en gustos no hay nada escrito. Si tenéis otros coches que consideréis que también se deben incluir aquí o si nos queréis mandar vuestras propias impresiones hacedlo a través de nuestros e-mails de contacto: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es y en próximas ediciones de la revista presentaremos al elegido como coche más feo en slot.

Nota: La redacción de la revista no tiene por que coincidir expresamente con la elección de los coches que fueron incluidos en esta lista, sólo difundimos las opiniones de los usuarios



Nissan 350Z Fast & Furious ref. 27137 de Carrera



F1 ref. C698 de Scalextric UK



NSU de Revell



Dart GT ref. C-20 de Scalextric UK



MG Metro 6r4 BP Goodyear de Scalextric UK



Heuliez Pregunta rojo ref. 50102 de Proteus

De cara al recién estrenado año 2005, ¿que mejor manera para estrenarlo que con una nueva decoración de uno de sus moldes más populares? El coche en si era el famoso McLaren F1 GTR, y en este caso la reedición fue la conocida como Lack, más tarde también en el 2005 se sacaría otra decoración conocida como Jacadi.

Siguiendo con el auge de la categoría Raid, dentro de ese año se sacaron nuevas decoraciones para el Mitsubishi y el X5, y también se presentaron dos novedades absolutas: El Volkswagen Touareg y el Mitsubishi Pajero EVO que pese a que se encuentran algo distantes en el catálogo de referencias, ambos modelos se sacaron al mercado simultáneamente.

Ambos coches resultaban muy eficaces en cuanto a comportamiento. El Pajero EVO principalmente porque reducía la altura respecto al X5 y al Pajero anterior, y en cuanto al Touareg, se convirtió en el nuevo rey de las pistas de raid, por sus cotas que le favorecían en todos los aspectos: Gozaba de la menor altura entre todos los TT, siendo casi 4mm más bajo que el Protruck, y ostentaba la 3ª plaza en anchura, de este modo el coche era muy estable, aunque en contrapartida, su pequeña altura y su gran batalla hacían que a la hora de pasar obstáculos muy elevados, a veces se quedara "enrocado" tocando con el chasis en el mismo.

Precisamente dentro del mundo de los TT se presentó una edición especial del X5: La primera decoración que Ninco hacía para los suscriptores de la revista Mas Slot. Éste mostraba los colores rojo y blanco característicos de esta publicación.



Más Slot es una de las revistas de referencia en el sector del slot, y durante este año contó con Ninco para hacer su coche conmemorativo anual

También el Touareg sirvió de base para otra edición especial, en este caso la del Salón del Hobby de ese mismo año, evento el cual Ninco consideraba clave para la popularización aún más de su marca y que por tanto se dedicó a patrocinar de ese modo por otro año



Otro coche "especial" más para este año fue el Touareg que se hizo para conmemorar el popular Salón del Hobby de Barcelona de ese 2005

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tunning, Indi Car...

En el apartado de clásicos, una nueva decoración del Corvette, aunque en este caso capotada y en versión de calle, vio la luz, sin embargo, la novedad de molde para ese año fue el pequeño Austin Healey, cuya primera decoración fue la Snetterton en un color verde inglés metalizado inconfundible y perfectamente logrado.

Recordemos que en el año anterior Ninco había introducido otro nuevo GT: el Honda NSX, entonces para dar más variedad al parque de las carreras de GT japonesas, en el 2005 se empezó a comercializar el Toyota Supra, del cual se programaron 5 decoraciones para ese año, aunque en la realidad sólo dos salieron a la venta durante el mismo y el resto en el siguiente.

Ese año también se produjo el segundo coche del club Ninco sobre la base del Honda NSX. Para el mismo se siguió manteniendo el color base rojo con detalles en blanco, y sólo se podía conseguir al igual que el Subaru un por cada socio y a través del apartado del club de la página web.

Pese a haber abandonado ya había producido otros Champ car, aunque en el Formula Indi, competición continente americano. Por Lolas, con las decoraciones



La fórmula indi es una de las competiciones de velocidad más populares en norteamérica

la producción de F1, Ninco coches similares como los 2005 le tocó el turno a la también muy popular en el ello se reprodujeron dos Havoline y Target.

Finalmente, en cuanto a novedades de molde y para contentar a la mayoría de usuarios a los que les gustaba el rallyslot, se presentó otro molde: El Mitsubishi Lancer WRC, excelente en comportamiento al igual que el Subaru Impreza y el Peugeot 307, lo que daba a los usuarios otra posibilidad de elección para carreras en esa categoría a la par que otorgaba más variedad a los parques cerrados. Ese mismo coche fue el que se usó como coche conmemorativo del rally RACC.

Cabe decir también que en ese año Ninco aprovechó muchos de los moldes que ya tenía para poder engrosar el listado de Tunning Cars, así se editaron el Toyota Supra, el Honda NSX, el BMW M3, el Mitsubishi Lancer y el Subaru Impreza con esa decoración.

Y finalmente otra novedad más: La gama Prorace estrenó nueva presentación, unos maletines que incluían: Dos carrocerías (una decorada y otra blanca para pintar junto todos los accesorios para montarla), un chasis, y una caja con material diverso del la gama Prorace para poder configurar el coche según el modo de conducción de cada piloto. Los dos primeros coches que estrenaron esa presentación fueron el Peugeot 307 para rally y el Toyota Supra para velocidad.

Cabe destacar que dentro de las referencias para ese año se asignó otra novedad aunque esta no se empezó a producir y comercializar hasta el año 2006.



50360 McLaren F1 GTR Lack



50361 BMW X5 Más Slot

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tuning, Indi Car...



50362 Porsche 911 Racing (Rothmans)



50363 Mitsubishi Pajero Qatar



50364 Honda NSX Takata



50365 Porsche 911 RACC Historic



50366 BMW X5 Isostar



50367 Peugeot 307 WRC Pirelli

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tuning, Indi Car...



50368 Renault Clio Battery



50369 Toyota Supra ESSO



50370 Toyota Supra GT Yellow Hat



50371 Porsche 911 Jocavi



50372 Honda NSX Club Ninco



50373 Honda NSX Raybrig

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tuning, Indi Car...



50374 Lola Target



50375 Lola Havoline



50376 Chevrolet Corvette Hard Top



50377 Renault Clio Elf



50378 Mitsubishi Lancer WRC Australia



50379 Renault Megane Trophy Cesam

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tuning, Indi Car...



50380 Volkswagen Touareg Dakar 2005



50381 Volkswagen Touareg Duvel



50382 Toyota Supra Denso



50383 Toyota Supra Woodone



50384 Porsche 911 Jägermeister Prorace



50385 Subaru Impreza Imola

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tunning, Indi Car...



50386 Pors che 911 Ar mel



50387 Hond a NSX Direzza



50388 Sub aru Impreza Tuning



50389 Austin Healey Snetterton



50390 Mitsubishi Pajero EVO Dakar 05



50391 Renault Megane Trophy Showcar

Ninco (VIII), 2005. Gt, Tuning, Indi Car...



50398 Maletín Prorace con Toyota Supra



50399 Maletín Prorace con Peugeot 307 WRC



Ninco (VIII), 2005. Gt, Tunning, Indi Car...



50400 BMW M3 GTR Tuning



50401 Mitsubishi Lancer WRC Rally Racc '05



50402 Honda NSX Tuning



50403 Volkswagen Touareg S Salón del Hobby 05



50404 Toyota Supra Tuning



50405 Renault Megane Trophy Bribus

Gracias, gracias, gracias

Artículo por: Redacción y por todos vosotros...

Lo que más nos llena de ilusión es recibir vuestros comentarios que son el motor real de nuestra/vuestra publicación... y digo vuestra con toda la plenitud de la palabra. Por eso en este número reproducimos, a modo de agradecimiento a todos vosotros, algunos de los comentarios que hemos ido recibiendo en la "redacción". Algunos buenos y otros más críticos, pero de eso se trata para poder ir mejorando día a día.

El trabajo para llegar a cada día 15 de mes con una revista como la que tenéis es arduo y no exento de problemas y errores involuntarios, como el gazapo que cometimos con la publicación del nick de Manuel Alvarez (Integrale), pero ya hablamos con él y con el compañero Setenza y no llegó la sangre al río. Gracias a los dos por la comprensión.

(...) Desde Argentina, felicitaciones. Estimado Juanan, te escribo para felicitarte por la excelente producción que están llevando a cabo con la revista. Sin desmerecer el diseño anterior, este obviamente lo supera y me pone muy feliz ver dicho progreso. Se lo que cuesta mantener todo esto que hacemos y por eso es que no ahorro en elogios para con la nueva producción, me gustaría tener una nota con vosotros para el próximo número ya que en este han llegado al aniversario y creo que eso es un logro que ya nadie podrá sacártelo de encima. Un abrazo ENORME (...)

Ezequiel Hevia / Slotmagazine

*feliz 1º aniversario de Slot Aves
que un Hobby. Recibe un afectuoso
abrazo e le distame y que podamos
seguir juntos aportandole pasión e este
fantástico hobby.*

*El Hevia
REP
SLOTMAGAZINE*

(...) Buenas tardes Juan Antonio en primer lugar agradecerte que tengas la deferencia de mandarme la revista, y en segundo lugar darte la enhorabuena por dicha publicación. Gracias y un saludo (...)

Felip Munar

Gracias, gracias, gracias

(...) ¡Enhorabuena! por vuestra labor en difundir esta afición al Slot. (...)

Jordi Guerra

(...) Hola... Muchísimas Gracias por éste reportaje. Nos Ha gustado muchísimo. ¡De verdad!
Seguid así. Un abrazo (...)

Josep ALOY

(...) Mis felicitaciones por la revista que publicáis. Enhorabuena y gracias. Un cordial saludo a todos los componentes de la revista. MAS QUE MI HOBBY, MI PASIÓN. FELICIDADES!!!! (...)

Manolo Alvarez

(...) Estimados colegas de España. Mis más caras felicitaciones para la revista. Desde Moreno, Provincia de Buenos Aires, Argentina, donde el hobby del slot crece cada vez más, quiero hacerles llegar el saludo de un slotero y periodista que no sólo practica este deporte maravilloso compitiendo, sino que también, gracias a la gentileza de algunos editores, publicando notas sobre la especialidad en revistas digitales (slotmagazine y rcnews.com.ar) Les auguro éxitos, sigan así, porque de la mano de la difusión de este deporte haremos que muchos adolescentes y jóvenes dejen por un tiempo la play station o los jueguitos de las PC y se vuelquen, junto a los adultos a la práctica del maravilloso deporte de los miniferros en ambientes de sana competición, de camaradería y de amistad.
De nuevo, desde La Argentina junto a algunas imágenes de algunas joyitas originales de los 70 con las que corro... desde hace 40 años... mis saludos y reiterados deseos de éxito y continuidad. Un abrazo (...)

*Prof. Ricardo Hugo Vega
Anteo Picheta Slot Racing Team*

(...) Lo primero adelantar mi felicitación porque el mantener una revista mes a mes y de forma gratuita es un arduo trabajo en la mayoría de las veces, probablemente muy costoso, sobre todo en cuanto a tiempo empleado. ¡Enhorabuena por el trabajo! Y quizás, si que un apartado fijo de valoraciones (compra /ventas) aportaría un valor añadido a la revista ya que el coleccionismo en el slot tiene un cariz especial y un peso notable. A por otro año más... ¡Ánimo! (...)

José Manuel Torres Marín

(...) Enhorabona per sa teva dedicació a n'aquesta revista i al Slot en general. (...)

Toni Frau Mora

Gracias, gracias, gracias

(...) me parece que se hace un trabajo excelente y sin ánimo de lucro. Esto hoy en día es increíble (...)

Pepe García Vega

(...) obrigado por este precioso regalo, informaciones actuales de nuestro hobby. Gracias por todo (...)

Abreu Mário de Souza

(...) Me quito el sombrero por esta iniciativa... enhorabuena. Como dice en el título, más que un hobby una pasión... Muchas gracias e continuación de este gran trabajo de divulgación (...)

José Filipe Vilas Boas

(...) Enhorabuena por el aniversario, Un saludo (...)

Albert Bonnin Arbós

(...) buena suerte con vuestra publicación desde el club de rally slot Hosspeed de l'Hospitalet de l'Infant (Tarragona) (...)

Lluís Carcase

¡Mi revista ha desteñado!

... o se me ha estropeado la pantalla del ordenador, el caso es que parece que sus tonalidades azules se han vuelto verdes.

Pues la verdad es que ni una cosa ni otra, y tampoco vayáis pidiendo hora al oculista... Cuando estéis leyendo este número estaremos a una semana escasa de empezar la primavera y por tanto dejaremos atrás los fríos inviernos azules y nos adentraremos en los colores verdosos de la vida, la naturaleza y el buen tiempo.

Pensaréis que se nos ha ido un poco la cabeza, pero es una forma de aprovechar las posibilidades que nos ofrece el formato digital: poder ir cambiando prácticamente número a número sin que ello suponga ningún coste para nosotros.

Tenemos una revista orgánica, una revista que evoluciona con el paso del tiempo y que día a día (en nuestro caso mejor dicho mes a mes) pretende ser mejor, y sabemos que entre nuestro trabajo y vuestras propuestas ¡lo conseguiremos!

Nuestra revista ya está preparada para el buen tiempo, ¿y tu?

Josep Oliver