

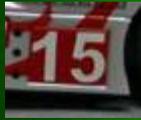
SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Mayo 2011

Número:

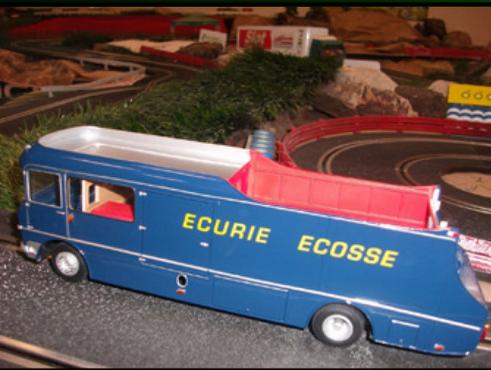


revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita

Camiones hechos a mano, pelotitas
en forma de 600, récords de
velocidad, pruebas de molde...

...¡y mucho más!



Editorial

Un mes más me complace empezar la editorial de la revista presentando al ganador de nuestro último concurso Jordi Gurrera (el mes pasado le cambiamos el apellido...pero no legó la sangre al río...). Jordi nos envía una simpática foto con el Ford RS 200 y un “espontáneo”.

Este mes el placer es triple, ya que son tres los flamantes ganadores de nuestro concurso:

Entre los acertantes de nuestra pregunta Jordi Palou se lleva el Mustang de Pionner (el primer modelo de esta marca salió a la luz los primeros meses de 2009) y Josep Cano se lleva Mitsubishi Lancer de Avant Slot

Entre nuestros colaboradores Bartolomé Conesa se lleva el BMW 635 de Spirit.

Los premios son gentileza de Aloy Shop y Colecciolandia.

Podéis ver el video del sorteo en youtube: <http://www.youtube.com/watch?v=nbp9giEuUu8>

Aprovecho para presentaros la revista de este mes, que como siempre llega repleta de interesantes artículos y os esperamos que os animéis a participar en los concursos y aunque no me guste hablar de vil dinero, animaros a colaborar para la que la publicación siga creciendo y podamos a hacer frente a los gastos que ya genera la publicación: revista_slot@hotmail.es (vía Paypal)

Cualquier aportación por pequeña que sea será bien recibida.



Respecto al apartado de entrevistas que aparece ya de forma habitual en nuestra revista, si queréis aparecer en la misma hacédnoslo saber vía e-mail o Facebook y encantados nos pondremos en contacto con vosotros y si nos es posible por temas de movilidad geográfica estaremos encantados de conoceros personalmente

Esperamos que disfrutéis de este nuevo número ya que al fin y al cabo vuestra satisfacción es nuestra recompensa. Se agradecerán vuestros comentarios, ideas y artículos.

Un saludo.

Juan Antonio Fernández Vila / Josep Oliver Got



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

Índice

- Lancia Delta, una leyenda del Rally (parte 2) P. 4
- Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas P. 9
- Crónica Raid "La Pica" P. 14
- Entrevista a Tomeu Amengual P. 16
- Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas P. 22
- Ecurie Ecosse P. 28
- SEAT, hoy SEAT 600 P. 30
- Corvette C1 P.34
- Cartas a la redacción P.37

Colaboradores de abril:

- Álvarez, F. Manuel
- Cóllar Martínez, Oscar Manuel
- Hevia, Ezequiel
- Fernández Vila, Juan Antonio
- Oliver Got, Josep
- Pérez, José Manuel
- R. Delfi

Sorteo mayo

Para este mes de mayo tenemos un espectacular Corvette C1 Speed Record de Ninco (ref. 50584) del cual encontraréis un artículo más adelante y que nos ha sido cedido, como es habitual, por nuestro colaborador Aloyshop. Para optar al premio debéis acertar la siguiente pregunta:

Aloy

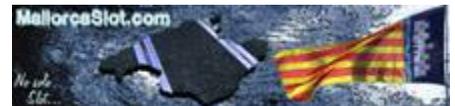


¿Cuántas decoraciones ha hecho Ninco del Corvette C1?

Tenéis tiempo hasta el 5 de junio para enviarnos vuestras respuestas a revista_slot@hotmail.es o zenit.mkt@gmail.com

¡Mucha suerte!

Agradecimientos a:



Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 2)

Artículo por: *F. Manuel Álvarez*

El Delta en el slot

No vamos a hacer valoraciones de si unas reproducciones son mejor que otras. Es tal mi enamoramiento por este coche, que sería imposible elegir uno como el mejor por aspectos estéticos o de conducción. Por tanto tampoco vamos a valorar su comportamiento en pista puesto que no soy experto en ello, así que nos centramos en los modelos y decoraciones que están o han estado en el mercado.

Salvo alguna resina de padres desconocidos (No tengo nada en contra de las resinas), las marcas que reproducen el modelo Delta son principalmente Scalextric (Altaya), y Team Slot.

También Gom hizo un Delta del San Remo 1989, MiniRéplicas con las referencias K002 y K003 reproducen modelos de Kankunen (Martini) y Sainz (Repsol), y hay algunas unidades de Polystil no exactamente a escala 1:32.



Resinas Team Slot S4



Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 2)

Plástico Delta Team Slot



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 2)

Plástico Scalextric S4



Plástico Scalextric Delta



Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 2)

Gom Delta



Polistil S4



Resinas Mini Réplicas Delta



Permitidme para terminar, que os muestre algunas de las decoraciones que he ido haciéndome de este coche, que junto a algunas de las unidades mostradas anteriormente forman mi subcolección de esta marca y modelo.

Creo particularmente que es un modelo muy desaprovechado, ya que a los que nos gustan con locura los rallies cualquier decoración de este coche seguro que nos llamaría la atención.



Luis Monzón



Pedro Diego

Lancia Delta, una leyenda del rally (parte 2)



“Miki” Biasion



Fernando Capdevila



Medardo Pérez



Yves Loubet



Fabrizio Tabaton

Con este documento, espero haber rendido el merecido homenaje a este fabuloso coche el cual marcó una época y el devenir de lo que hoy son los rallyes actuales.



Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas

Artículo por: *Josep Oliver*

Hace unos meses tuve la oportunidad de visitar Cric Crac, una de las tiendas de slot más importantes del país con la intención de hacer este pequeño reportaje que aquí os presento y realizar una entrevista a su gerente y actual propietario, Bernat Bassas.

Dado que en el momento de la visita había bastante gente realizando compras y probando los circuitos tras una pequeña presentación y una breve charla con Bernat concluimos que la mejor opción sería realizar la entrevista por medios telemáticos así que me dediqué a ver y fotografiar las instalaciones para poder presentároslas con detalle.

Quiero agradecer de antemano la colaboración de Bernat en la entrevista que os presento a continuación:

- ¿Cuándo se inauguró la tienda?

- Mis padres, Joan y Maria Angels en octubre del año 1980.

- ¿Cómo surgió la idea de montar una tienda dedicada al slot?

- Desde el principio se especializó en Slot, pero mezclada con otros productos de hobby: aeromodelismo, trenes, radio control, maquetas de plástico y juguetes más bien técnicos.

- Imagino que teniendo un negocio como este, usted es un gran aficionado de los coches. ¿Se decanta por alguna modalidad en concreto, alguna tipología...?

- Si, claro los de Rally y GT son los de mi predilección, aunque en general me encanta todo lo relacionado con los coches de competición.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas



Aparte de este, ¿cuáles son sus otros hobbies?

Mi otro hobby preferido es el trial en moto, que lo practico todos los fines de semana que me es posible.

Aproximadamente ¿Cuántos clientes tiene Cric Crac?

Son cifras de difícil respuesta, ya que son 30 años en el mercado y unos clientes salen y otros entran.

¿Cuál es el lugar más recóndito donde se haya mandado un pedido?

Estamos especializados en la venta por Internet en España (la web esta sólo en español) pero creo que hicimos un envío a la isla Martinico en el Caribe.

Su oferta de productos es de las más amplias (por no decir la más amplia) de todas las tiendas de slot existentes. ¿Se consideran líderes en el sector?

En principio y debido a los años que llevamos especializados en el Slot podemos decir que si y precisamente por ello somos líderes en el sector.

¿Cuáles consideran que pueden ser sus principales competidores y cuál es su relación con ellos? - *Todas las tiendas de Slot son competencia nuestra, pero siempre hemos tenido una relación excelente, piensa que muchas tiendas actuales fueron primero clientes particulares nuestros o bien les hemos asesorado para poder montar la tienda y como es lógico unas han conseguido hacerse un hueco en el mercado y otras han desaparecido.*



Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas

¿Dispone de vinculación directa con los fabricantes o compra a través de intermediarios?

Prácticamente todo se compra directamente a fabricantes o a distribuidores exclusivos.

¿Cuántos circuitos permanentes tiene en la tienda y que tamaños tienen?

Tenemos una pista de madera de 6 carriles marca "Concept System" especial para competición tanto a 1/32 como a 1/24 de unos 40 mts, de recorrido, otras dos pistas de material plástico de la marca Ninco: una de 8 carriles de 45 m. y otra de 4 carriles de 15 m. y también 5 tramos de Rally-Slot que se varían cada vez que tenemos competición.

¿Realizan competiciones en la tienda?

Si, tenemos un calendario anual para diferentes categorías, tanto en velocidad como en Rally-Slot.

¿Compite usted personalmente en campeonatos a nivel nacional o internacional?

Si, mi especialidad es el Rally-Slot a escala 1:24 aunque también participo en alguna prueba de 1:32, En carreras de velocidad participo en competiciones nacionales e internacionales de escala 1:24

Sin entrar en polémicas, podría decirnos su o sus fabricantes favoritos de slot y sus motivos ?

Obviamente mis marcas favoritas son MSC y Scaleauto, ya que en muchos de sus diseños he intervenido directamente en el desarrollo.



Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas



Sin entrar en polémicas, podría decirnos su o sus fabricantes favoritos de slot y sus motivos ?

Obviamente mis marcas favoritas son MSC y Scaleauto, ya que en muchos de sus diseños he intervenido directamente en el desarrollo.

¿Realizan algún tipo de sponsorización?

Sí, los clientes que organizan competiciones de Slot y me lo piden, intento colaborar en más o menos importancia dependiendo del volumen consumido con nosotros. Además, y si la pregunta va por otro tipo de sponsorización, también sponsorizamos durante dos años al piloto Josep Basols que quedó campeón de España de Rally Grupo N y campeón de la Mitsubishi Evo Club en el año 2007. (www.josepbasols.com)

Imagine por un momento que usted es fabricante de slot, ¿a que se dedicaría? ¿Qué es lo que considera que falta en el mercado?

Bien, mi empresa ya es fabricante de Slot, la sociedad IBB Auto Racing, SL es la fabricante de las marcas : DS Electronic Racing Products que fabrica cuentavueltas, fuentes de alimentación, mandos electrónicos, etc. para SLOT y otros elementos de electrónica industrial, de MSC que fabrica piezas y ahora coches de Rally-Slot, de SCALEAUTO que fabrica accesorios para competición de Slot y también coches a escala 1/32 y a 1/24, de la marca CONCEPT SYSTEM que fabrica circuitos de madera especiales para competición y la marca de coches de resina para colección TOP SLOT.

Visita a Cric Crac y entrevista a Bernat Bassas

¿Cual sería su coche de slot favorito?

Porsche 997GT3 de Scaleauto a 1/24.

- Y a escala 1/1 si le dieran 100.000€ para gastarse en un coche ¿cuál compraría?

No tengo ninguna marca predilecta, como habrás visto, me gustan mucho tanto los deportivos como los de rally, pero me vale cualquier coche que tengan una buenas prestaciones a mi gusto, y sobretodo, que sea tracción integral.

Muchas gracias Bernat por el tiempo dedicado

Podéis encontrar Cric Crac en en:

c/Masia, 26

Pla de les Gavarres (ctra. N-II km559)
en Igualada (Barcelona)

También podéis visitar su web

www.criccrac.com



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

Crónica Raid "La Pica"

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Vila*

El pasado Viernes Santo se celebró en el club La Pica el I Raid Baja Illa de Mallorca, primera prueba de estas características que se celebra en Mallorca con voluntad de continuidad. Fueron cuatro los tramos, dos de Ninco y dos de SCX, cubiertos con una mezcla de gofio de maíz y harina para conseguir el color arena del desierto deseado para un Rally Pharaons.

Hay que destacar que para esta prueba se adaptaron cuatro de los cinco tramos



del recinto I Rally de Egipto del VIII Campeonato de Rally Slot del Club "La Pica" con el correspondiente cambio de sentido, en los que se pudo disfrutar de la calidad de los tramos, excelentemente decorados, que caracteriza a este club.

Se optó por la Categoría T-2, según el reglamento RSW, abierta a la participación de camiones y quads para dar cabida a mayor número de participantes. Fueron 22 los pilotos de las diferentes escuderías de la isla que se lanzaron al desierto con sus vehículos y pronto se pudo comprobar la superioridad de los Ninco en este tipo de pruebas, como se pudo ver en la clasificación final, pero

seguidos muy de cerca por los SCX que ocuparon cuatro de las diez primeras posiciones:



- 1er clasificado:
- Guillem Orell, "La Pica"
- Mitsubishi Pajero Ninco

- 2º clasificado
- Jaime Sánchez, "ASB"
- Bowler Ninco

- 3er clasificado
- Bernat Colom, "La Pica"
- Bowler Némesis Ninco

Crónica Raid "La Pica"

Los pilotos infantiles del club no se quedaron atrás, el que recorrió los tramos en menor tiempo fue Miquel Costa con un Buggy SCX Exin (7º general), seguido por Dani Rubiano con un Hummer H3 SCX (11º general) y Joan Orell con un Volkswagen Touareg de Ninco (13º general). La única participante femenina esta vez, Anais Moya, obtuvo una merecida 6ª posición con su Volkswagen Touareg de SCX.



Cinco fueron los camiones que participaron, entre ellos cabe destacar al veterano piloto Toni Riera de "Can Bibi" que con su Man Dakar Monster de Avant Slot casi entra en el pódium con la 5ª posición de clasificación general.

La prueba, que resultó ser de lo más animada, transcurrió a buen ritmo cumpliéndose las previsiones de horario y las expectativas de diversión de los participantes que agradecieron el impulso de la organización para la celebración de este tipo de pruebas.



Entrevista a Tomeu Amengual

Artículo por: *Josep Oliver*

Tomeu Amengual además de un buen amigo y compañero del club ASB Slot de Bunyola es un auténtico entusiasta de cualquier tema relacionado con el mundo del automovilismo, al igual que muchos de nosotros, aunque su principal diferencia respecto al resto es que es un gran amante de la marca italiana Ferrari.

Resulta muy fácil saber que es un entusiasta de esa marca cuando se le conoce un poco, sin embargo la prueba más evidente se puede apreciar a simple vista cuando entramos en la habitación donde guarda su colección particular de coches de slot ya que, entre otras, destaca una espectacular vitrina teñida de Rosso Corsa donde guarda sus más preciados Ferrari, símbolos de una marca dedicada a la competición.

Ya sin más demora, vamos a proceder a la entrevista, que al igual que en otros casos ha tenido que ser traducida al castellano para mantener la homogeneidad de la revista

P – ¿Cómo empezó tu afición al slot?

R – No me acuerdo exactamente del año, pero creo que tenía unos 12 y unas Navidades los reyes me regalaron un Scalextric, un GT38 con dos BMW, uno verde y otro blanco que ya ano conservo porque sufrieron mil desgracias. ¡Qué desastre! Me acuerdo que por ejemplo los pintamos y como no teníamos nada más lo hicimos con pintaúñas... bueno, un desastre y después intenté volver a encontrar esos coches; ya tengo el verde y me falta el blanco

P – Sino te importa decírnoslo ¿qué edad tienes ahora?

R – 38, y no me importa nada decirlo.

P – ¿Cuántos coches calculas que tienes ahora?

R – Hay unos 500, pese a que no lo se exacto. La última vez que los conté había unos 470 pero ya hace bastante tiempo y cada mes a lo mejor compro 2 o 3 nuevos. Aún así ahora me he



Entrevista a Tomeu Amengual



parado bastante de comprar. Lo de Altaya me ayudó mucho a empezar a coleccionar y también para conseguir coches que no tenía ya que a mi me daba igual sino eran Exin de verdad y me interesaba tener un modelo de cada, que aún no los tengo pero más o menos...

P – ¿Te refieres a un modelo de cada Exin que ha habido?

R – Sí, y también compraba coches que me gustaban en general pero tuve que poner un filtro. Ahora sólo compro coches que me gustan mucho y todos los Ferraris que puedo

P – Es indiscutible afirmar que te gustan los Ferraris, esa vitrina tan roja que tienes al fondo te delata... Aún así, aparte de este criterio, ¿tienes algún otro criterio como coleccionista?

R – No, como ya te he dicho en principio me gusta todo, lo todo terreno por ejemplo es algo por lo que también tengo predilección. Conseguí un Patrol y justamente ayer también pagué por un Patrol de resina porque me quiero construir el de decoración Repsol que está carísimo, pero en principio me gusta todo. Antes me gustaba mucho los coches de velocidad pero ahora me he decantado más por el rally, pero en principal criterio son los Ferraris rojos y respecto los demás, sólo aquellos coches que me gusten mucho.

P – Donde estabas viviendo antes tenías un circuito montado, ¿todavía tienes uno aquí?

R – No, no tenemos espacio de ninguna manera, pero en seguida que pueda me gustaría poder tener otro, no se si voy a poder pero bueno, el objetivo es conseguirlo, y sería de tipo mixto para poder probar todos los coches.

Entrevista a Tomeu Amengual

P – Tu también estás dentro del club ASB, ¿Qué opinión te merece al respecto?

R – Muy bien, de hecho menos mal que tenemos el club ya que muchos de nosotros no podemos tener una pista montada en casa y el club nos da la opción de poder jugar, de poder tener la pista y de tener un punto de encuentro entre todos los compañeros que compartimos la afición y pienso que esto está muy bien también para que nos podamos ver y reír un rato. No es un club “top”, pero vaya, aún así nos los pasamos muy bien

P – Y esta afición hacia los Ferrari ¿Cómo apareció?

R – No lo se, me han gustado desde sempre. Recuerdo que de pequeño ya me llamaban la atención. De hecho, fíjate si sabía poco, que la primera vez que fuimos a comprar un coche de Scalextric vi el Ferrari GTO y cuando entramos a la tienda y pedimos un Ferrari Testarossa, ya que era el nombre que yo en aquel momento tenía en la cabeza, y me dijeron que no, que no existía que el que había visto se trataba de un GTO, pero aún así me lo quedé, así que lo que quiero decir es que el primer Ferrari de Scalextric que tuve fue el GTO y siempre ha sido un coche que ha ido muy bien. Desde entonces he ido coleccionándolos, comprando libros... y bueno siempre me ha interesado mucho todo lo relacionado con Ferrari y su historia



P – En tu caso ya imaginamos había donde irán los tiros, pero si te dieran dinero suficiente como para comprarte cualquier coche real que exista, ¿cual sería?

R – Un F40, un Ferrari F40, pienso que ¡es el coche más guapo de la historia!

P – I respecto a esta humilde publicación, ¿qué piensas sobre ella?

R – Pues la verdad es que me gusta mucho, evidentemente porque es una revista que habla sobre mi hobby y el tipo de soporte que utilizáis me gusta mucho, ya que lo encuentro muy práctico, vía



Entrevista a Tomeu Amengual



Internet, y el hecho de que ofrezcáis un lugar para poder hablar de nuestra afición, colaborar... no se, me gusta mucho.

P – Podríamos afirmar que compites, ¿no?

R – Si, bueno en Bunyola, aunque no sea a un alto nivel

P – Entre todas las modalidades de competición por ¿cual te decantarías?

R – Es lo que te he dicho antes, a mi al principio me gustaban mucho pero luego los circuitos de velocidad me empezaron a aburrir un poco en cambio los rallyes me gustan de cada vez más. De hecho el año pasado había montado una carrera de velocidad, porque cada carrera la organizamos uno de nosotros, sin embargo este año he montado una de rally y para la del año que viene ya estoy pensando en ella... probablemente propondré una subida a Pikes Peak sin vallas para hacerlo más emocionante.

P – ¿Que piensas de las restricciones que hay hoy en día dentro del mundo del automovilismo? No sólo a nivel cotidiano donde los coches cada vez tienen más tecnología, sino también en el mundo de la competición

R – Si, las limitaciones son para cuestiones ambientales me parece bien. De hecho encuentro que es obsceno la cantidad de dinero que se gasta a nivel de F1, la cantidad de recursos, que las ruedas sólo valgan para una serie de kilómetros, que el motor sólo pueda hacer 1000km... Los presupuestos que manejan estos equipos en épocas de crisis me parece mal, aunque evidentemente, las restricciones van en contra de la competición y es una lástima que eso pase. Los coches ahora son laboratorios y los pilotos prácticamente sólo han de girar el volante. De todos modos creo que también tienen que saber mucho ya que al fin y al cabo a la hora de poner el coche a punto, ellos son los que tienen las sensaciones y al fin y al cabo



Entrevista a Tomeu Amengual

son ellos los que lo deben transmitir a los ingenieros, pese que con la telemetría ya se puede saber como va el coche, pero bueno, después de todo yo creo que es mucho más difícil de los que nos pensamos conducir un coche a 300km/h durante 70 vueltas o un coche de rally por esos tramos a tan altas velocidades. Ni nos lo planteamos lo difícil que es. El otro día hicieron una entrevista a un periodista deportivo y le preguntaron cuál había sido su experiencia más alucinante y dijo que fue haciendo un tramo con Carlos Sainz en no se que rally, creo que en el RACC de Inglaterra ya que cuando acabó estaba completamente aluciano y además preguntó a Sainz a cuanto había ido en comparación con una carrera de verdad y le había dicho que aproximadamente al 60%, y aún así ese hombre había terminado destruido de los nervios, pero veía que Sainz controlaba tanto que sólo estuvo realmente asustado durante los 10 primeros segundos. Por eso creo que ser piloto es muy difícil.



P – ¿Cambiarías tu trabajo actual por algún trabajo relacionado con el mundo del automovilismo?

R – Si, si, por descontado. La F1 me gusta mucho, cualquier cosa relacionada con la F1, viajar con ellos, poder vivir en este mundo cada día me gustaría mucho. Ser piloto tal vez sería ya pedir demasiado aunque también me encantaría aunque cualquier cosa relacionada con este mundo me iría bien. Me gustaría ser por ejemplo el que conduce el camión para poder traer los materiales al circuito. Esos camiones también me encantan.

P – Ya he visto que también te gusta reproducir algunos modelos de slot... Esta especie de subafición ¿cómo te vino?

R – En general el mundo de la maqueta me gusta mucho en todas sus facetas. Me gusta ver maquetas de aviones, tanques... de cualquier cosa. Claro, ligando la faceta del slot con esto lo lógico es intentar reproducir coches o camiones que no existan en slot y “slotizar-los” o como se diga. Inicialmente empezó así, compraba coches que tenían escala 1/32 y les intentaba poner un



Entrevista a Tomeu Amengual



motor y después descubrí el plástico Evergreen que va muy bien, se pega perfecto con Superglue y se recorta muy fácil y hay mil formas y partiendo desde cero ya he hecho un Land Rover del Camel Trophy, un Defender, el camión Man de KTM que se trata de un camión de asistencia, y un Pegasus aparte de otro que ahora tengo en marcha pero que no puedo decir porque tiene que ser una sorpresa

P – ¿Te gustaría hacer alguna petición a los fabricantes de slot?

R – La verdad que reprodujeran todos los modelos de Ferrari. Me gustaría. Pese a que de todos modos últimamente se han hecho nuevos modelos, pero lo que hecho en falta, aunque a lo mejor no se si conviene o no, es que se se reproduzcan otros modelos como el Ferrari Testarossa

P – En cuanto a nivel mecánico ¿que piensas de las diferentes marcas de slot?

R – Pienso que ha evolucionado mucho, yo ya me he perdido. A mi me encanta conducir coches Scalextric porque me dan mucha sensación de seguridad, pese a que haya otros coches que vuelan, yo no soy capaz de controlarlos. Tampoco tengo suficiente dinero como para explorar todas las posibilidades y variedades que hay, pero bueno...

P – Y a nivel de maqueta, de reproducción ¿tienes algún fabricante preferido?

R – También pienso que todas han mejorado mucho. Fly hacía coches muy bien



Entrevista a Tomeu Amengual

reproducidos, Carrera también hace reproducciones muy buenas, pese a que luego sobre pista no son demasiado buenos, y creo que Scalextric también ha mejorado mucho. Slot.it también me gusta porque están muy bien hecho y además van muy bien.

P - ¿Tienes algún fabricante preferido?

R - No, compro el coche que me gusta lo saque quién lo saque. Hombre para Scalextric siempre tienes esa morriña, però me da igual. Si pudiera conseguir un modelo de cada de los Exin me gustaría mucho pero tampoco es algo que me obsesione

P - Bueno, pues muchas gracias por el tiempo que nos has dedicado, ¿tienes alguna cosa más que añadir?

R - Quería agradeceros mucho la posibilidad de poder mostrar nuestras colecciones y que hablemos un poco de estos temas, de que otra gente interesada pueda ver lo que hacemos, ya que somos muchos más de los que creemos que nos gusta este mundillo y nada más, muchas gracias.

De nuevo muchas gracias a Tomeu Amengual por recibirnos en su casa y por todo el tiempo que ha dedicado a la realización de esta entrevista



Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas

Artículo por: *José Manuel Pérez*

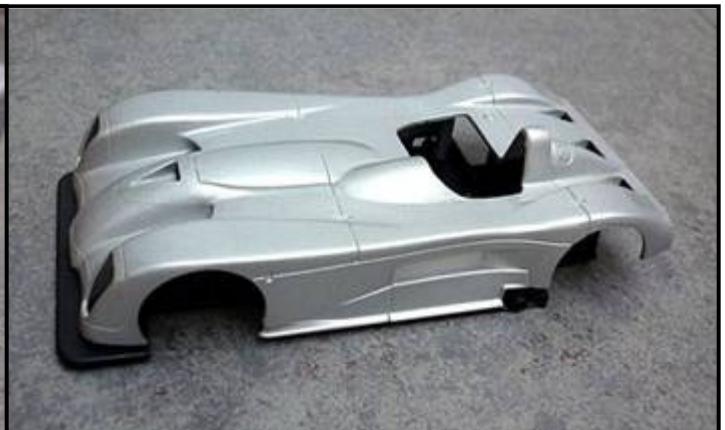
A menudo veo post en los que se habla de pruebas de molde y unidades supuestamente raras y veo que a veces hay bastante confusión con el tema.

Entre 1999 y 2000 trabajé en Fly y durante los meses que estuve allí aprendí muchas cosas y atesoré algunas piezas muy interesantes... así que, voy a intentar poner algo de luz en el tema. La primera pregunta que hay que hacerse es ¿Qué es exactamente una prueba de molde?

Una prueba de molde es, como su propio nombre indica, el resultado de haber sometido al molde a una prueba de inyección. Estas pruebas solo se realizan durante la fabricación del molde o después de una reparación del mismo. Durante el proceso de fabricación lo primero que se “esculpe” en el molde es la huella “hembra” es decir, la cara del molde que conformará la parte exterior de la carrocería. Después se mecaniza la parte “macho” del molde que será la que dará forma al interior de la carrocería. La separación entre las partes macho y hembra determinará el grosor de la carrocería y por tanto, es la primera prueba que se hace al molde. El producto obtenido puede verse en las siguientes fotos:



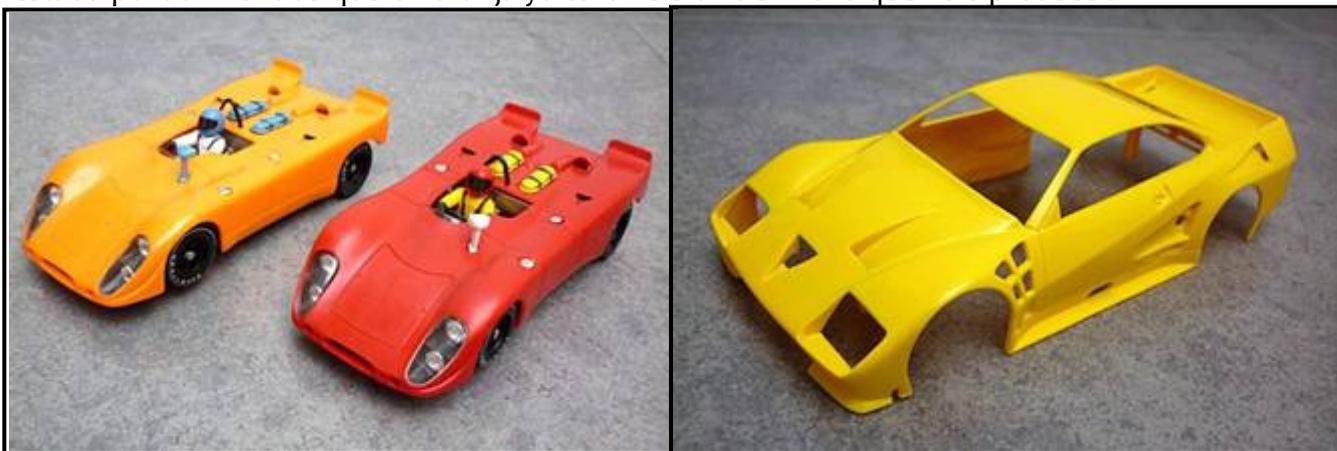
La prueba de molde es un cascaron que permite comprobar si el grosor de la carrocería es el deseado y si es uniforme por todos lados. Si el molde tiene “correderas” (necesarias cuando el modelo tiene contrasalidas) también se comprueba el correcto ajuste de las mismas y el nivel de rebaba que dejan. Si os fijáis en las fotos, el molde esta aun sin pulir y no se han hecho los taladros que formarán los tubos de anclaje al chasis y los tetones que fijaran otros elementos de la carrocería. Otra prueba del mismo molde pero en un estado más avanzado.



Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas

Esta prueba de molde es particularmente interesante ya que presenta una fisonomía que después no llegó a la serie. Si os fijáis, la intención inicial era aprovechar el chasis del Panoz Esperante (el coupé) y por tanto la toma de aire delantera esta modelada en el morro. Finalmente, se decidió que esta solución no era idónea cambiándose la ubicación de la toma de aire y modelándola en el chasis, disposición con la que se fabricó en serie. Esta modificación se hizo sobre el molde del chasis del antiguo Panoz y es una de las razones por la que hay tan pocos refritos del Panoz cerrado.

Una vez comprobado que el plástico fluye bien por el molde y el grosor de la carrocería es el correcto, se procede a realizar los tubos y tetones de anclaje y a pulir el molde. Durante este proceso se pueden realizar varias pruebas para comprobar que los diferentes trabajos a los que es sometido el molde van en la dirección correcta. Por ejemplo, en las siguientes fotos podemos ver dos carrocerías ya en su configuración definitiva, si bien la roja se inyectó cuando el molde aún no estaba pulido mientras que la naranja ya es la versión definitiva que irá a producción.



Esta carrocería de Lister se inyectó cuando el molde ya tenía casi todos sus elementos (solo faltaban por colocar los pasadores que hacen los orificios para la antena y los retrovisores) sin embargo la prueba no fue satisfactoria ya que la carrocería producía “rechupados” en la aleta trasera izquierda y encima de los tubos traseros de anclaje al chasis. Los “rechupados” se producen por un incorrecto grosor de las paredes de la carrocería lo cual provoca que en determinados puntos el plástico se “rechupe” hacia adentro formando hundimientos similares a abolladuras en la superficie de la carrocería.



Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas

El tema de los colores de las pruebas de molde es quizás la parte en la que más se fija la gente ya que no suelen ser colores estándar. Esto es debido a que el molde se prueba inmediatamente después de desmontar un molde que ha estado produciendo otro modelo. Por tanto, se inyecta con el mismo plástico que se estaba utilizando hasta ese momento.

En la siguiente foto podemos ver dos 917 de Fly inyectados en dos colores poco habituales. El rosa tiene esa tonalidad probablemente porque la prueba del molde se produjo cuando se estaba cambiando de plástico rojo a blanco en la máquina de inyección.

Sin embargo, a veces hay excepciones. A continuación os presento dos Panoz Road Car en rojo y amarillo. El Road Car es una modificación del molde original ya que tiene tapados los orificios en los que se instala el alerón trasero. Estas unidades fueron inyectadas en estos dos colores para hacer pruebas de color y ver cuál era más atractivo. Finalmente, se fabricó en color champán.

Cuando los moldes que componen un coche (carrocería, chasis, interior, cristales, etc) están próximos a su finalización se montan algunas unidades para comprobar que las diferentes piezas ajustan correctamente entre sí y para hacer una primera evaluación en pista del modelo. También se comprueba que el grado de dificultad de montaje sea el previsto y estas primeras tiradas se utilizan para hacer los útiles necesarios para la producción (por ejemplo, las bancadas de resina utilizadas para la tampografía).

Este Lola T70 es una de estas unidades de evaluación ya que el chasis aun no está grabado con el anagrama de la marca ni el resto de inscripciones.



Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas

Estos dos Porsche tienen el chasis blanco por lo que la prueba de molde es del chasis no de la carrocería.



Bien, ¿Y qué ocurre con todas estas carrocerías inyectadas en las diferentes pruebas realizadas? Esta supongo que es la pregunta que todo coleccionista se hace.

La mayor parte de ellas andan rodando por las mesas de trabajo de modelistas y matriceros hasta que un buen día acaban en la basura. Algunas, especialmente las que se han montado como coches completos, se regalan a compromisos en visitas a la fábrica.

Otras se utilizan para ulteriores pruebas sobre todo de tampografía. La siguiente carrocería de Lola me la encontré por el departamento de tampografía tirada en un rincón. Se trata una prueba hecha en las últimas fases de terminación del molde ya que aún carece de los orificios para los pilotos traseros y los tapones de gasolina todavía no están a su altura definitiva. La habían utilizado para probar la tampografía de la referencia S-31 (Serie Limitada UK) y como me hacía gracia el color verde inglés la monté como un coche completo.



Respecto a rarezas de tampografía es poco probable que lleguen a la serie errores de producción ya que el control de calidad suele ser bastante estricto. Sin embargo, a veces nos podemos encontrar con cosas bastante curiosas.



Este Marcos dorado es una carrocería de la ref. E-22 (Serie Limitada Autopista) tampografiado con el diseño de la ref. A-24. Y... ¿Cómo puede ser esto?

Pruebas de molde, errores de producción y otras rarezas

La respuesta es sencilla: La ref. E-22 es el primer vehículo de slot cuya carrocería es de plástico pero recubierto de un baño de auténtico oro. Esta singularidad planteaba dudas acerca de la viabilidad de su producción en serie. Por un lado, el baño de oro hacía que la carrocería apenas tuviese flexibilidad lo cual planteaba problemas para el montaje de los diferentes órganos del coche y, por otro, era una incógnita como se iban a comportar los tampones y las tintas sobre la superficie metálica.

Se encargaron algunas carrocerías a la empresa de baños electrolíticos y se hicieron diversas pruebas con ellas para ver si era factible la fabricación en serie. Una de estas pruebas fue la carrocería que veis en las fotos.

A veces también se producen imprevistos en la producción y esto obliga a tomar decisiones rápidas. Durante la fabricación del Porsche Flunder ref. C-43 tuvimos más problemas de lo habitual en el control de calidad del proveedor que nos pintaba las carrocerías y nos encontramos con que nos faltaban unas 30 carrocerías blancas para completar la producción y atender los pedidos. No había tiempo de inyectar y pintar 30 carrocerías así que optamos por cogerlas de las que teníamos reservadas para la siguiente referencia (La SM-01 Steve McQueen). El problema era que la ref. C-43 era un Flunder de arco antivuelco ancho y el de McQueen lo tenía estrecho..... Se tomo una decisión salomónica: El importador australiano había ordenado cuarenta y pico unidades (de memoria creo que 43) así que se las fabricamos todas con el arco antivuelco estrecho y con ello pudimos cumplir con la producción de esta referencia. Os pongo unas fotos de un ejemplar.



Otras veces se hacen unidades especiales por razones de compromiso o sentimentales. El 17 de noviembre de 1999, día de mi 34º aniversario, el Jefe de Tampografía y algunos empleados mas aparecieron en mi despacho con una tarta y con un Porsche GT-1

ref. A-72. En principio al coche no le hice mucho caso ya que era el modelo que teníamos en producción esa semana pero cuando me fijé (bueno, me hicieron fijarme) me di cuenta que aquello era bastante especial: el coche era completamente estándar pero habían tampografiado mi nombre en las puertas en lugar del de Bob Wolleck...Un detalle muy especial de una gente muy especial de la que aprendí mucho y con la que pasé grandes ratos.

Más tarde me hicieron entrega de otras dos carrocerías “por si se me estropeaba la del coche montado”.



Bueno, espero no haberos aburrido con semejante tocho y que ahora sepais algo más de las pruebas de molde.

Ecurie Ecosse

Artículo por: *Delfi-R y Juan Antonio Fernández Vila*

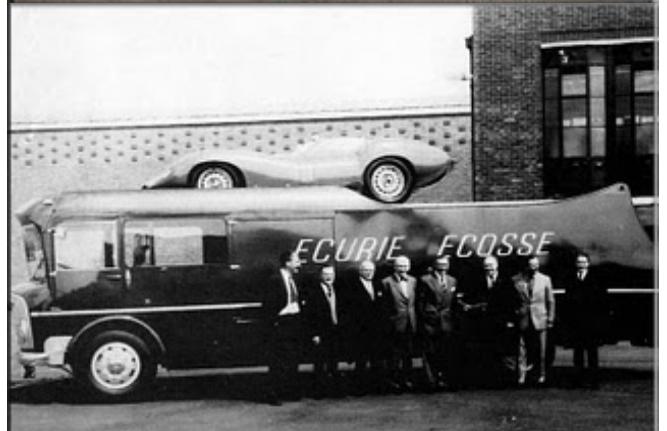
Este mes tenemos el placer de presentaros otra perspectiva del slot, y de la que ya hemos hablado en anteriores revistas: los camiones de transporte. En esta ocasión presentamos al nuevo Ecurie Ecosse, un modelo diseñado por Peter Pre, distribuido por MMk y montado en España por Hobby Classics. En definitiva, una verdadera pieza de museo.

Las formas de este vehículo son de una factura extraordinaria como corresponde esperar de toda obra del modelista, M. Peter Pré, y la reproducción es preciosa se mire como se mire.

Ecurie Ecosse era una escudería de competición automovilística fundada en 1952 en Edimburgo por David Murray, hombre de negocios y piloto de competición y el mecánico Wilkie Wilkinson. Su logro más importante fue ganar las 24 Horas de Le Mans en 1956 y 1957 con Jaguar. Tuvo la base en Merchiston Mews, Edimburgo; y sus coches estaban pintados del color nacional escocés, Flag Blue Metallic.

El equipo original dejó de operar en 1971, pero el equipo revivió en los años 1980 por el piloto entusiasta Hugh McCaig. En 1986, el equipo ganó en la clase C2 del Campeonato Mundial de Resistencia, siendo segundo el año anterior.

El medio de transporte original del equipo era un camión Albion de 1952 pero en 1959 se vio la necesidad de sustituirlo por un vehículo más específico. Se encargó de su construcción a Walter Alexander and Company de Falkirk que



Ecurie Ecosse

estaba especializada en la construcción de autobuses. Des diseño se encargó Selby Howgate, un entusiasta piloto de Bentley que había trabajado en la industria aeronáutica. La base fue un camión Commer. Fue presentado en Mayo de 1960.

El Ecurie Ecosse transporter era admirado en todos sus desplazamientos. Cuando el equipo dejó de existir en 1971 fue vendido a Neil Comer que poseía los Jaguar D del equipo. En los 80 fue descubierto en un estado de conservación penoso y Dick Skipworth encargó su reconstrucción para retomar el equipo en competiciones históricas y transportar sus tres coches originales.

Sin duda se trata de una bella realización que aumenta el elenco de vehículos de transporte de coches de carreras hechos en slot; y de la que sólo se harán 100 unidades.

Dicho sea de paso hemos probado el Ecurie Ecosse en las pistas del Club Slot Sóller, y sobre pista Ninco no funciona nada mal...eso sí tranquilito, tranquilito...

El modelo del que os presentamos en las fotografías corresponde al nº 61 de 100. También os dejamos algunas fotografías del modelo real, así como un video de presentación del modelo: <http://www.youtube.com/watch?v=BDGn4Ynp7FI>

En las fotos de vitrina podéis ver a nuestro Commer junto con otra de las maravillas de Peter Pre : el Mercedes Renntransporter.



Según los españoles del finales de los 60, SEAT era el acrónimo de “siempre estarás apretando tornillos”, por lo aficionados que éramos en aquella época a destripar nuestros coches.

Historia

Seat fue fundada en 1950 por el Instituto Nacional de Industria y por la FIAT Italiana como socio industrial. Nació como "empresa nacional" creada por el gobierno español con el fin de motorizar el país.

Constituida con un capital de 600.000.000 de pesetas de la época, repartidos de la siguiente manera: El 51% pertenecía al INI, Instituto Nacional de Industria. El 42% pertenecía a un conglomerado de bancos: Banco Urquijo, Banco Español de Crédito, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Banco Hispano Americano y Banco Central. Y el 7% restante, pertenecía a FIAT.

Se nombró presidente de la nueva empresa a D. José Ortiz de Echagüe, y bajo su mandato, se empezó a trabajar.

En Diciembre de 1950, se empieza a construir la futura factoría de SEAT, sobre 20.000 metros cuadrados, en la Zona Franca del puerto de Barcelona. Se encarga la maquinaria y se planifica la producción. El objetivo, era producir un 40% de los componentes en España, y según fuera aumentando la producción, llegar a fabricar el 100% de los componentes en España. Además, se aprovecharon los trabajadores de la extinta Hispano Suiza, que se anexionaron sin problemas.

En 1953 lanza su primer modelo, el 1400, producido en una amplísima gama de versiones. Su producción terminó con la versión C en 1963, ya muy similar a la versión 1500 que le sucedería un año después. De éste modelo no tenemos representación en plástico, y en resina hay una reciente versión de Coleccionlandia.

El 13 de Noviembre de 1953, sale de la factoría el primer Seat; es el modelo 1400, con matrícula B-87223, 44 cv y 120 km/h de velocidad máxima. Era una copia del Fiat 1400. Al sacar éste automóvil, Seat dobló sus objetivos ya que el coche salió de fábrica con un 80% de piezas nacionales. En ese instante, la Compañía contaba con 925 empleados, y se fabricaban cinco coches al día.

En 1954, ya había encargos de hasta diez mil coches. Entonces es cuando "nació" la famosa lista de espera, que obligó a Seat a dejar de recibir pedidos.

En 1955, se fabricaban más de 7.000 coches al año, y en 1956 más de 10.000; entonces, Seat abarcaba el 93% del parque automovilístico español.

EL SEISCIENTOS

Éste, resulta ser una copia del Fiat 600, diseñado por Dante Giacosa (diseñador del Fiat 500 topolino). El Seiscientos, serviría para motorizar a los españoles, pues el buen 1400 no era lo suficientemente barato para todos. Para fabricar el seiscientos, Seat tuvo que invertir 3.000.000 de dólares en su factoría, para cambiar las máquinas y adaptarlas al nuevo modelo. La fabricación del segundo modelo se inicia en 1957 y fue el más emblemático de SEAT. Tuvo buena parte de responsabilidad en el proceso de motorización de la clase media española, el 600, del que se fabricaron en diferentes versiones hasta 800.000 unidades aproximadamente.

Su producción terminó en el verano de 1973.

SEAT, hoy Seat 600

SEAT 600 DE EXIN

Lanzado por Exin en 1966 (Refª CF-TC), fue el primer modelo desarrollado totalmente en España, fabricado en cinco colores (blanco, rojo, azul, verde y gris) con el chasis en el color de la carrocería y decorado con una banda de cuadros en el techo y capos. Equipado con guía fija blanca fijada a presión exclusiva del modelo. Los originales alcanzan hoy elevados precios entre los



coleccionistas, si bien nos podemos contentar con la versión Vintage, pero vamos con un original, el 600 en color gris.

Es uno de los pocos "venerables" que tengo, y me llegó con el chasis en un estado tan lamentable, que le tuvo que poner un altaya para que pudiera pasear por la pista.

En el lateral se aprecian las diferencias de color producidas por una prolongada exposición al sol. La verdad es que debería restaurarlo, pero me da mucho miedo estropearlo todavía más.



A continuación podemos apreciar la versión Vintage, lanzada en 1991 y limitada a 10.000 unidades. Por fin podíamos disfrutar de un 600 de "Scalextric" sin dejarnos la herencia de nuestros abuelos. Podemos apreciar que se trata de un 600D, porque las puertas todavía se abren a contramano.

SEAT, hoy Seat 600



El molde era el mismo que el del 600 original, pero el casco del piloto... estaba totalmente fuera de lugar.

La decoración todavía era por adhesivos. Y el último en llegar al redil fue el de Reptec, ya un 600E, porque las puertas se abren en el sentido "normal". El color es el del 600 que tuve yo, así que para mí supuso una gozada cuando lo compré. Y la fotografía frontal, en la que fijándose mucho se aprecia a una familia de las de aquella época, con el marido al volante y la mujer a su lado.



Bueno, a pesar de la "deportividad" los 600 empezaron a trucarse para competir muy pronto, y entre las preparaciones destacó la realizada por Abarth, empresa italiana que posteriormente llegó a ser el quipo de competición de Fiat. Las diferentes evoluciones de Abarth (750 y 850) acabaron en 1964 con el 1000TC que en su máxima evolución -1000TC Radiale- llegaba a los 112 CV y más de 200Km/h de velocidad punta, con la estética conocida del voluminoso radiador delantero y el capot trasero siempre abierto.

Con esas prestaciones fue el amo de las categorías pequeñas tanto en circuito como en rally.

A España llegaron pocos Abarth completos, pero muchas piezas, con lo que se consiguieron multitud de combinaciones diferentes de potencias y de prestaciones.

De este pequeñín, pero con prestaciones de infarto, podemos ver la versión que hizo Reptec en su momento, basada con en 1:1 en su seat 600.



SEAT, hoy Seat 600

En la vista trasera, destaca el capot abierto para refrigerar el motor, aunque el motor resulta demasiado esquemático para mi gusto.

Y para que quede claro, que era un Abarth auténtico, podemos ver el escorpión en el techo.

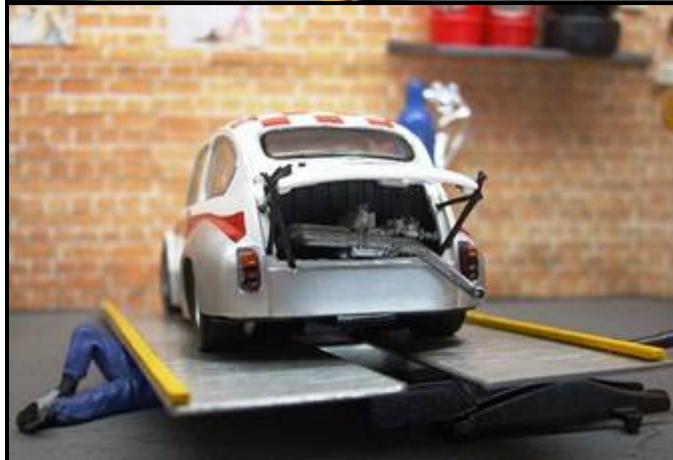
Ya se que le faltan los limpias, pero eran de fotograbado (punto para reprotect), y murieron al poco de estrenar el cochecito.

Años después, Tecnitoy's también hizo una reproducción de este magnífico clásico. En este caso, no se basaron en el molde del Seat 600, porque ya se trataba de una modificación sobre el 600E, que ya abría las puertas en el sentido habitual.

Perfectamente tampografiado, esta versión corresponde a uno de los múltiples Altays.

El abultamiento en las aletas traseras para dar cabida al eje ensanchado. En este caso el motor trasero está mucho más detallado y es bastante realista, aquí tenemos una toma mientras los mecánicos de Iresa le están haciendo algunos ajustes.

Por esta vez nada más, para otro encuentro dejamos nuevas fotos de coches, pero antes de despedirme, os dejo una foto de la carrera de turismos nacionales del día de la inauguración del circuito del Jarama, que la disfrutéis.



Corvette C1

Artículo por: *J.Oliver*

Patrocinado por: *Aloyshop*

El Chevrolet Corvette es uno de los deportivos americanos por antonomasia. Os presentamos aquí el C1, la primera de las generaciones que tuvo este espectacular coche. Sin embargo, dentro la misma generación C1 hubo muchos cambios estéticos

Haciendo un poco de historia nos remontamos a 1953, año en que aparece este coche de la mano del diseñador Harley Earl.

Ese primer modelo hoy en día se trata de una rareza increíble ya que sólo se fabricaron 300 unidades antes de que se introdujeran cambios mecánicos y estéticos en el modelo. Esa escasa producción es debido a que eran coches que aún eran producidos a mano. Hoy en día se conoce que aún quedan pocas más de 200 unidades en buen estado. Como curiosidad podemos añadir que estas primeras unidades sólo fueron fabricadas en color blanco y con tapicería interior en piel roja.



Para 1954 se mejoró el Corvette y se empezó a producir en cadena. Para esos primeros Corvettes su motor era un V6 que en 1955 fue reemplazado por un V8 de 210 caballos de potencia. Sin embargo, pese a que hoy en día encontremos espectacular este modelo, sus ventas en aquellos años no fueron todo lo bueno que se esperaba. De este modo, se intentó hacer una última publicidad intentando batir los otros superdeportivos de la época cuyos referentes eran el Jaguar XK-120 que tenía una velocidad máxima de 215 km/h, el Mercedes Benz SL300 con una máxima de 235 km/h. De este modo se preparó una versión del Corvette que para batir a esos dos coches, que es la que este mes nos



Corvette C1

cede Aloyshop de la mano del fabricante Ninco. Así se llevó el coche a la playa de Daytona para cumplir ese reto y lo consiguió, estableciendo una velocidad máxima certificada superior a los 250 km/h.

Al parecer las ventas tras ese hecho y tras numerosas victorias en diferentes competiciones hicieron resurgir el interés por este coche que aún perdura hasta nuestros días en su versión C6 (La C7 se está preparando para 2012)

Así que sin más os dejo ya con las fotos del modelo que Ninco ha sacado durante este último mes siguiendo así su línea de coches clásicos



Corvette C1



Muchas gracias de nuevo a Aloy Shop por la cesión de este coche

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



Cartas a la redacción

¡Enhorabuena! por la primavera edición y por todo su contenido.
Seguid así.
Un abrazo desde Alicante.
Salut Jordi.

Hola,
Muchas felicidades por la revista.
Un saludo
Evaristo de Frutos

Hola.
Como cada mes felicidades por la revista.
Espero tener suerte y traerme esa preciosidad de G.R.B para nuestra vitrina... ojalá!
Un saludo a todos desde Andalucía!

Gracies per la vostra feina.
Josep
Pau, Salut i Llibertat.

Hola, en la última revista he llegit que fareu tot el reportatge amb altres expositors, jo en tinc a casa uns de Níncó us ofereixo les fotos per si us son de menester, els cotxes els vaig canviant, deixant sempre el 600 del Centenari de l'Espanyol, que significa moltes coses especials per a mi.
Gràcies per la vostra feina.
Josep
Pau, Salut i Llibertat.

Gracias a tí por el trabajo que haces.
En próximos correos por favor háblame de tu, se me hace demasiado serio "si le interesa" "la recibirá".
tengo ya unos años, 48 para ser exacto, pero por favor formalismos no.
Por otra parte sí que estoy interesado en recibirla, la voy bajando y guardando habitualmente, pero algún mes lo hago con retraso, así que sí me añades a la lista de suscriptores me haces un favor.
Muchas gracias, por el correo y por la revista.
Un saludo

Jose María
Hola , Mis felicitaciones por la revista, hacéis un buen trabajo, un saludo y gracias
José Antonio García
Hola!

Enhorabona com sempre per la revista de març.
Moltes gràcies,
Vicenç

Muy bien de verdad i!!!
Lo estáis llevando muy bien , seguid así Felicidades.
Pep (Aloy Shop)