

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Junio 2011

Número:

revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita



Artistas, circuitos,
exinitis, cobras,
entrevistas,
sorteos... todo esto
y ¡más!



Editorial

Ya llega el verano, el buen tiempo y las vacaciones. Tiempo extra para disfrutar de nuestros hobbies, para compartir experiencias con nuestros amigos y para reunirnos alrededor de una buena caña y hablar largo y tendido.

No os podemos invitar a cañas a todos... ;qué más quisiéramos!... por eso nuestra especial forma de estar con vosotros es mediante estas páginas, intentar que por unos minutos hablemos y sintamos lo mismo y sobre todo compartamos nuestro hobby.

Este mes volvemos a tener un nuevo ganador para el sorteo de la edición pasada, se trata de **José Antonio Font** que se lleva el flamante Corvette C1 de Ninco. Podéis ver el video del sorteo en youtube en la siguiente url: <http://www.youtube.com/watch?v=7BpSVfOjo2w>

Quiero en este editorial presentaros el nuevo proyecto para este verano: se trata de una exposición retrospectiva del slot en España. Un evento que esperamos nos reúna a todos los amantes de este "género" durante unos días en Sóller. Por eso queremos emplazaros a que todos los que queráis colaborar en la organización del evento os pongáis en contacto con nosotros para conseguir que este verano el "Scalextric" esté en boca de todos. En esta misma revista encontrareis más información sobre el proyecto.

Para acabar recordaros que la próxima revista saldrá día **15 de julio (número doble)** y que en agosto descansaremos un poco, volviendo el 15 de septiembre

Muchas gracias a todos y nos vemos en 30 días
Un saludo.

Juan Antonio Fernández Vila / Josep Oliver Got

CENTRE CULTURAL CAN DULCE . SÓLLER

1ª EXPO-SLOT-SOLLER

**50 ANYS
D'SCALEXTRIC**

PROGRAMA OFICIAL

COL-LABOREN

ORGANITZA:

SLOT
MAS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

DES DE 1955
ASB
AGRUPIACIO SLOT BUNYOLA

Club Slot
SOLLER

FESTES DE SANT BARTOMEU 2011
DEL 20 AL 24 D'AGOST DE 10:00 A 13:00 / 17:00 A 20:00 H



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

- Citroën y sus caballos	P. 4
- Cobra	P. 11
- Curiosidades Fly Car Model	P. 17
- Entrevista a Diego Serrano	P. 19
- Fiat 642 Bartoletti. Transporter Ferrari MMK	P. 24
- Entrevista a Toni Font	P. 26
- Curiosidades Exin o "Exinitis"	P. 32
- Sorteos	P.35

Colaboradores de junio:

- Fernández Vila, Juan Antonio
- Hevia, Ezequiel
- La Torre Navarro, Manuel Benicio
- Nitaies
- Oliver Got, Josep
- Xavi STS4



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

Agradecimientos a:



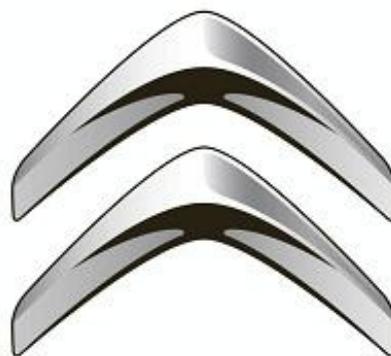
Citroën y sus caballos

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

Vamos a iniciar los artículos de esta nueva revista de junio con un pequeño y rápido sondeo:

Que levanten la mano todos aquellos que nunca han visto este logotipo que aparece a la derecha de estas líneas...

Pese a que observo algunas caras extrañas no he visto ninguna mano levantada. Como todos sabréis y sino, aquí estamos para explicarlo, este logotipo es de la marca francesa Citroën, sin embargo es el nuevo logotipo que desde hace relativamente poco tiempo han adoptado.



CITROËN



CITROËN

Seguimos con un poco de historia, volvamos unos años atrás y contemplemos nuevamente el logotipo que tenía esa misma marca hace unos años, lo podéis ver a la izquierda de este texto.

Aquí sí que ya no veo ninguna cara extraña ya que todos estamos más que familiarizados con este logo que exhibió orgullosamente la marca Citroën durante tantos años, una de las marcas que históricamente han estado entre las principales en ventas de turismos en nuestro país.

¿Quién no ha tenido un Citroën? La verdad es que yo mismo... y puede ser que algunos más de vosotros, pero si puedo asegurar al 100% que todos alguna vez tenido algún familiar o amigo muy cercano nos ha llevado en su Citroën

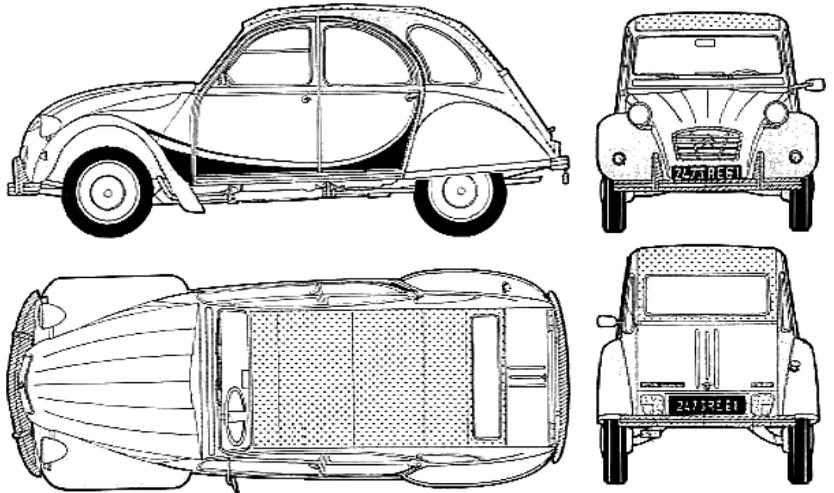
Puede que después de todo este rollo penséis que queremos hacer un monográfico sobre la marca, pero estáis muy equivocados. Lo que realmente pretendemos es recordar uno de los coches europeos con más historia de todos los tiempos y se trata del mítico 2cv:



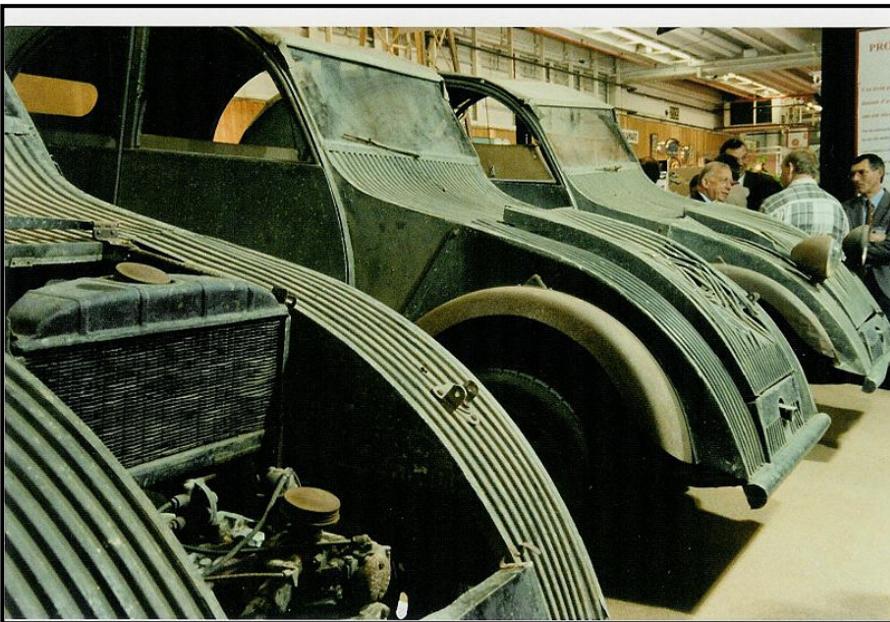
Citroën y sus caballos

El Citroën 2cv coge el nombre de la potencia fiscal que rendía que el primer modelo producido. Se trata de un coche que se fabricó entre 1948 y 1990 del cual se hicieron algo más de 5 millones de unidades en esos más de 40 años que se mantuvo en el mercado.

Del mismo había dos tipologías de carrocería, la clásica y la versión furgoneta. Lo espectacular también de ese modelo fue que prácticamente en esos 42 años el mantuvo en todo momento su apariencia original, cambiando únicamente algo los faros, la calandra, el capó y las lunetas laterales así como algunos otros detalles del interior.



El éxito del 2cv se basaba en su concepción. Al igual que el VW Beetle este coche fue concebido para las personas, para que fuera práctico, fuera espacioso (dentro de los conceptos de la época), tuviera suficiente capacidad de transporte para gente que trabaja en el campo y para que consumiera poco. Sin embargo la concepción del 2cv se remonta aproximadamente a 15 años de su primera unidad oficial puesta en circulación. El ingeniero Pierre Boulanger inició en 1934 el desarrollo de un vehículo pequeño del cual en 1939 fueron fabricadas 250 unidades prototipo que fueron bautizadas con el nombre de “paraguas con ruedas”. La base de estos primeros modelos se hizo partiendo de las premisas ya comentadas.



Algunas unidades prototipo de 1939

La segunda guerra mundial paralizó el desarrollo del vehículo y hasta su finalización no se rescató la idea del 2cv para continuar trabajando sobre ella.

Finalmente en el Salón del Automóvil de París de 1948 se descubrió el primer modelo de 2cv, motorizado con una mecánica de dos cilindros de 375 cc de cubicaje refrigerada por aire. El coche causó sensación desde el primer momento, ya fuera generando comentarios positivos como adversos.

Muchas burlas se hicieron sobre el mismo pero por el hecho de ser muy práctico, barato y de bajo consumo y mantenimiento resultó también ser un éxito en ventas durante más de 40 años. De hecho tal fue el éxito en ventas que a los pocos meses de salir el modelo al mercado había ya

Citroën y sus caballos

listas de espera de hasta 5 años para su adquisición, llegando incluso a pagarse cantidades más elevadas por algunos modelos de segunda mano que por coches nuevos, en cuyo caso los afortunados compradores justificaban este sobreprecio afirmando que así se ahorraban la espera.

El último 2cv se fabricó en la fábrica portuguesa de Citroën de Mangualde el 27 de julio de 1990, dos años después de que la planta francesa de Levallois Perret detuviera ya su producción y sobrevivió al que tenía que ser su sucesor: el Citroën Dyane cuya producción acabó en 1983.



El 2cv en su versión furgoneta

Mecánicamente el motor sufrió sucesivas modificaciones. De este modo partiendo del original motor de 375cc con una potencia de 9cv, en 1954 se aumentó su cilindrada hasta los 425cc y los 12cv, luego se llegó a aumentar la potencia del mismo hasta los 18cv en los años 60, aumentando el rendimiento de la compresión de los cilindros y el diámetro de colectores y carburador.

Posteriormente entre 1966 y 1972 se fabricó con un nuevo motor de 602cc l cual en los años 70 alcanzó una potencia de hasta 35cv gracias a un carburador de doble cuerpo. Este potencia simplemente se iba adaptando a las necesidades del mercado ya que, pese a que nos parezca poco, era una potencia más que suficiente para mover un coche de apenas 600kg de peso y sus ocupantes.



Citroën y sus caballos



La mecánica del 2cv

El efecto de estas suspensiones



Sin embargo, en cuanto a mecánica se refiere, posiblemente el elemento diferenciador del 2cv es su característica suspensión desarrollada por el ingeniero Alphonse Forceau con una novedosa solución que anclaba parte de la suspensión en los laterales del coche por debajo de las puertas. Sin entrar en más detalles mecánicos, la diferencia respecto a las suspensiones estándar radicaba en la suavidad de conducción que proporcionaba y efectividad de las mismas, permitiendo un juego de movimiento muy amplio. Por otra parte, la contrapartida era que el coche fuera mucho menos estable a altas velocidades y menos efectivo en los cambios bruscos de dirección, de allí que el coche sufriera un balanceo tan pronunciado.

Otra de las características técnicas es que todos los elementos mecánicos estaban sujetos directamente al chasis con lo cual a partir de esa misma base Citroën pudo aprovechar para sacar otros coches como el Dyane o el Méhari.

Su carrocería fabricada en acero chapado y rematada con un techo de



Algunos Mehari y el Dyane, dos coches construidos sobre la base del 2cv

Citroën y sus caballos

lona le confiaban ese aspecto diferenciador del que dispone así como contribuía a la ligereza del modelo.

Resulta curioso también observar la presencia de este mítico coche en la literatura o el cine. Para España, su aparición estelar sin duda es la que realiza en la película de 1967 denominada *Sor Citroën*, en cambio a nivel internacional destaca el 2cv amarillo conducido por Roger Moore en 1981 como James Bond en la película *Sólo para tus ojos*.

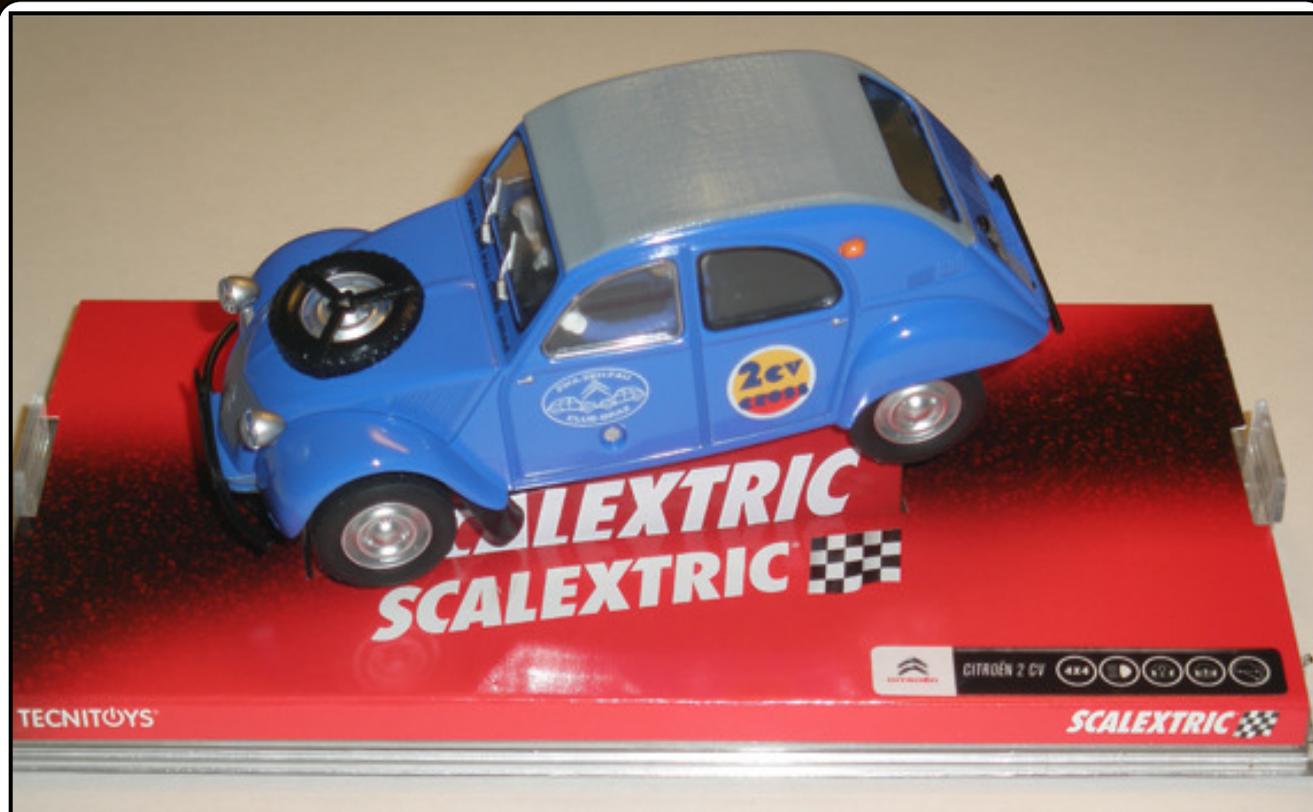
En literatura, el coche se hizo popular en las viñetas de Mafalda (de Quino) ya que su padre conducía uno. También en literatura en el libro *La balsa de piedra* de José Saramago los protagonistas viajan por la península ibérica en un 2cv.

Desde 1960 hasta 1971 también se fabricó una versión del 2cv denominada Sahara, diseñada para los terrenos especialmente difíciles. Sus dos características diferenciales son el hecho de llevar la rueda de recambio ubicada sobre el capó y disponer de otro motor ubicado en el maletero que daba potencia de forma independiente al delantero, a las ruedas traseras.

Es precisamente ese modelo, el Sahara, es el que hoy os traemos de la mano de Scalextric que se ha decidido por la reproducción de este modelo del que sólo se fabricaron 694 unidades reales, sin duda el nº de unidades que ha sacado Scalextric es mayor.

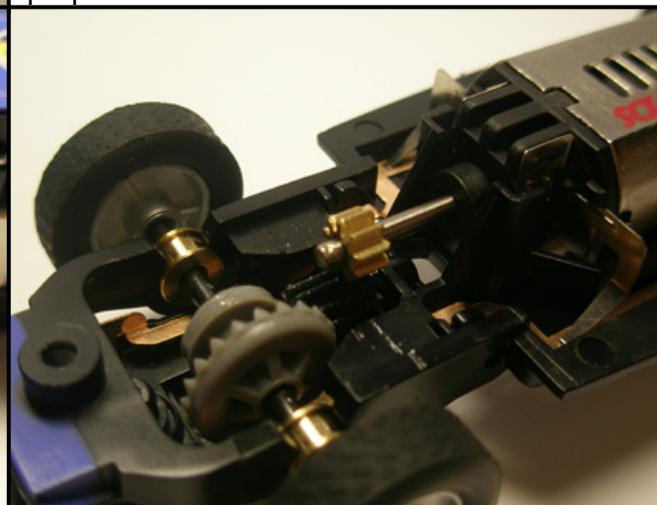


Citroën y sus caballos



El modelo en aspecto y acabado, mantiene los estándares de calidad de la marca en su línea de reproducción de este tipo de coches clásicos, conservando de una forma bastante fiel las proporciones del coche real.

Mecánicamente sorprende el hecho de ver que lleva el mismo tipo de tracción que llevan los todo terrenos de la marca, mediante un doble piñón, así como una pequeña guía basculante que le permitiría encararse a pequeños obstáculos



Citroën y sus caballos



En esta página podemos ver algunos de los detalles que hacen de esta, una muy buena reproducción como la calandra, la reproducción del techo de lona, la toma de aire del motor trasero, situada en medio del portón trasero, los pasos de rueda, la rueda de recambio sobre el capó o los intermitentes traseros situados justo detrás de las lunetas posteriores del vehículo, así que simplemente os dejamos las fotos para que vosotros mismos podáis apreciar el coche en todo su esplendor. Agradecemos también a Aloyshop su colaboración con la donación de este coche.



Cobra

Artículo por: *Manuel Benicio la Torre Navarro*

En este archivo, intento mostrar, como dice un compañero, que en el Slot de los 60 se inventó todo lo “inventable” y que ahora sólo mejoramos con la tecnología actual los grandes diseños de antaño, al igual que con los modelos de coches reales, Mini, Beetle, Fiat 500, Mercedes SLS, BMW 507, en fin un sin fin de coches que han tomado su espíritu de otros anteriores.

Comenzamos por AURORA, esta marca tiene tres tipos de coche, el Kit estático y dos modelos dinámicos uno comercializado por K&B, y otro que formaba parte de los sets que se vendían en las grandes superficies.

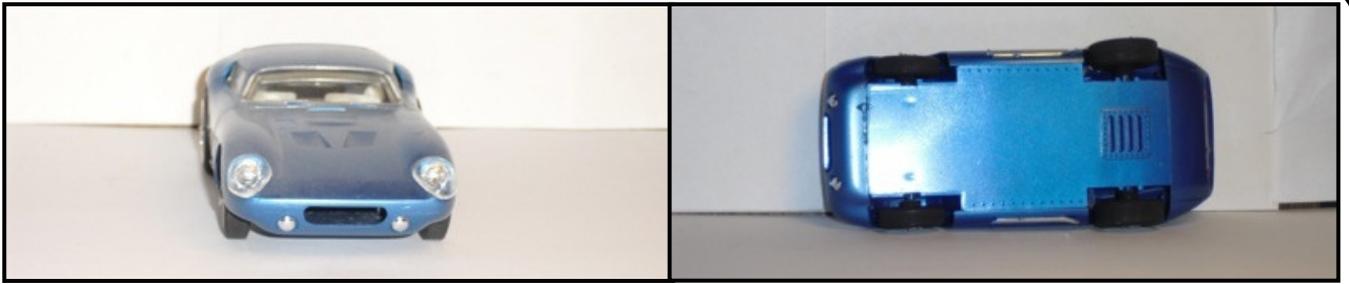


1º Kit Estático. De este Kit e encontrado dos modelos con distintas ilustraciones.



Aquí un Kit montado y bastante bien pintado.

Cobra



Este es el modelo comercializado en los sets, este tiene la bandera de U.U.S.S. y las llantas típicas de circuito, una espiral de tres brazos.



Este es el modelo K&B montado, nótese los tapacubos de las llantas, siendo esta macizas.



Cobra

Otro kit de montaje

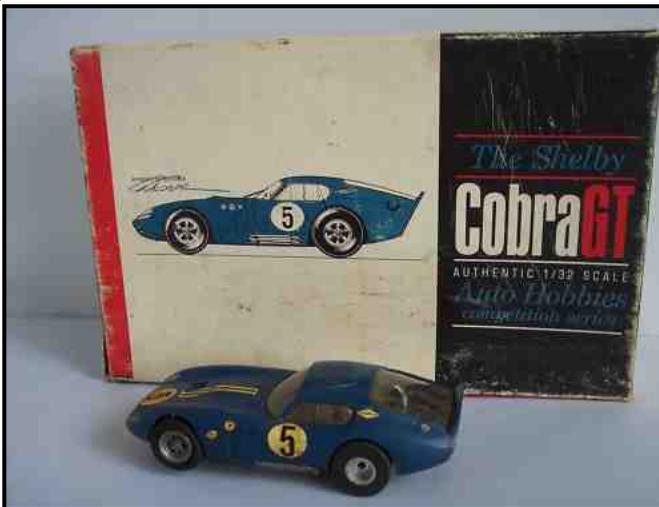


AUTO HOBBIES

Auto Hobbies realizo un Kit del Cobra Daytona, seguramente el mejor de la época. Unas fotos de uno impoluto.



Cobra



Este es un kit estático de Linberg (Abajo e izquierda). Existe en varios colores incluso unos mimetizados con purpurina.



Strombecker también lo fabrico en dos colores Azul y Rojo, aunque este último sólo en Francia, que hicieron con los moldes lo mismo que los Mejicanos con los Exin. Inyectar lo que ellos querían.



Cobra



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

Curiosidades Fly Car Model

Artículo por: *Nitales y Juan Antonio Fernández Vila*



Hace poco menos de dos años que el mundo del slot se sacudió violentamente por la desaparición de una de las grandes marcas de slot de este país, Fly Car Model. Una marca que desde 1992 había elevado al máximo exponente todos los estándares de calidad de nuestro hobby ofreciendo un producto que rápidamente se convirtió en objeto de culto.

Pero las cosas no son eternas y Fly Car Model no fue una excepción, y así a finales de 2008 supimos lo inevitable. Un año y poco después Fly resurgió cual ave fénix con el nombre de FLY SLOT CARS, pero como se suele decir "ya nunca será lo que era".

Pero aún así la historia de este gran fabricante se sigue escribiendo día a día, como el nuevo capítulo creado por nuestros amigos de MAS SLOT con la publicación de "la biblia" de Fly, un indispensable libro con toda la producción del fabricante Madrileño, foto a foto y con información sobre todos los vehículo 1/1 reproducidos en más de 17 años.

Otro de los capítulos, este más oculto, que se escribieron sobre Fly, fue el hecho que Rafael Barrios patentó un sistema de pista para sus



ES 1 053 359 U

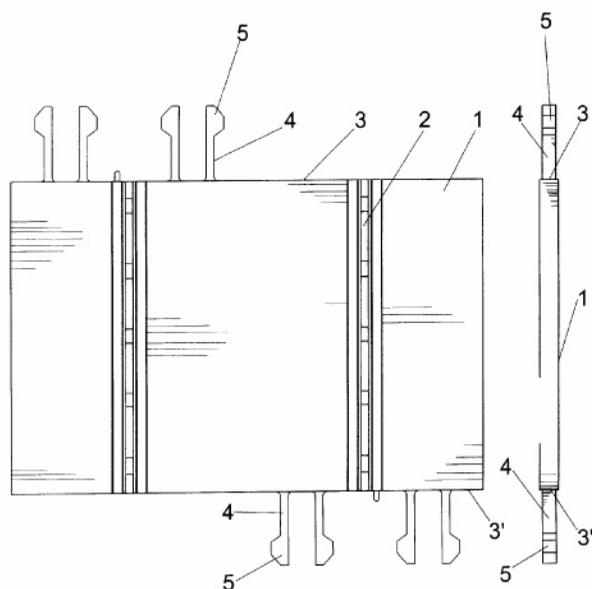


FIG. 1

FIG. 2

Curiosidades Fly Car Model

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS
ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 053 359**
12 Número de solicitud: **[REDACTED]**
13 Int. Cl. 7: **[REDACTED]**

13

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación: **28.11.2002**

13 Fecha de publicación de la solicitud: **01.04.2003**

11 Solicitante/s: **FLY CAR MODEL, S.L.**
Ronda de la Arguilla del Ray, 31
28023 Madrid, ES

12 Inventor/es:
Barrios Martínez de Galzosa, Rafael

14 Agente: **Ochoa Blanco Recio, Juan Carlos**

14 Título: **Dispositivo de acoplamiento entre módulos de pistas para vehículos eléctricos de juguete.**

ES 1 053 359 U

ES 1 053 359 U

ES 1 053 359 U

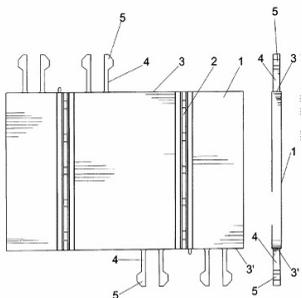


FIG. 1

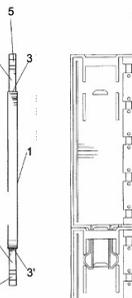


FIG. 2

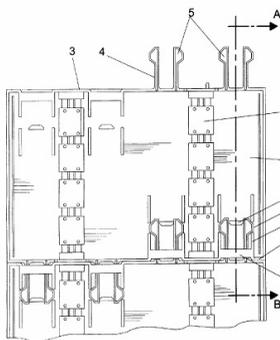


FIG. 3

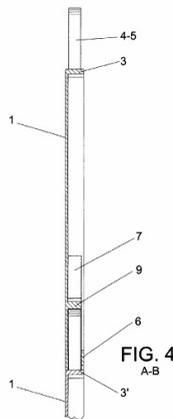


FIG. 4
A-B

vehículos. Un sistema que no vio la luz, ya que al final un acuerdo con Superslot permitió incluir las pista de este fabricante en los circuitos de GB -TRUCK (filial de Fly).

Sin duda Fly Car Model dio y dará mucho que hablar.

Fuentes:

http://www.diarioinformacion.com/secciones/noticia.jsp?pref=2008110500_15_816361_Alcoy-plantilla-empresa-juguetera-denuncia-lleva-tres-meses-cobrar-sueldo

<http://www.automodelismoslot.es/foro/viewtopic.php?f=6&t=6335>

http://www.productosmasslot.com/epages/62186360.sf/es_ES/?ObjectPath=/Shops/62186360/Products/L03

<http://www.slot32.de>

2x TRANSFORMADOR DOBLE
MONTAJE RÁPIDO
Módulo con freno

Ref. 7970
MERCEDES TRUCK CUP

Medidas: 3,17 x 1,17 m
Recorrido: 7,12 m
2 Mercedes Atego

Mercedes Truck Cup

2 PISTAS TEAM
3 BANDAS PIT LANE
2x TRANSFORMADOR DOBLE
MONTAJE RÁPIDO
Módulo con freno

Ref. 7970R
SUPERTRUCK CUP

Medidas: 3,24 x 2,12 m
Recorrido: 11,30 m
Mercedes Atego Vs Sisu

Super Truck Cup

Entrevista a Diego Serrano

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Vila*

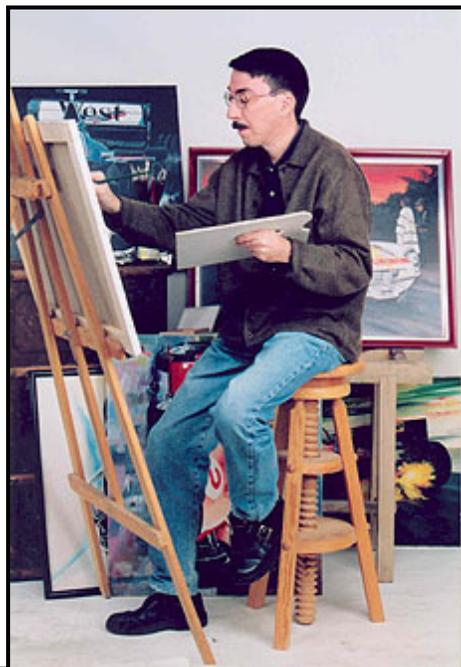
Hace unos pocos meses os presentábamos en esta revista los dos Seats de Colecciolandia, éstos van acompañados por una ilustraciones hechas por Diego Serrano. También el Pegaso de Jordi Molist va acompañado de ilustraciones de este artista.

A parte de involucrarse en temas de slot Diego ha colaborado con muchas publicaciones y eventos, ha recibido multitud de premios por su trabajo y ha publicado el libro "El Automóvil a través de la plumilla". Un libro que con 182 páginas y más de un millar de ilustraciones realizadas a plumilla; nos ofrece una selección de los vehículos más significativos de las principales marcas de automóviles a lo largo de la historia.

Conozcamos un poco más al artista:

P: ¿Cuándo descubrió que tenía esa mano tan buena para el dibujo?

El descubrimiento como tal nunca he sabido cuando, ya que



A screenshot of a web browser displaying the website 'Pinturas de Diego Serrano'. The browser's address bar shows 'http://www.diegoserrano.net/'. The website features a navigation menu on the left with links like 'Home', 'Perfil y Estilo del Artista', and 'Galería Pictórica'. The main content area has a banner with the text 'Diego Serrano pasión por el Arte y el Motor...' and a large illustration of a silver classic convertible car. Below the car, there is a copyright notice: '© Copyright - Diego Serrano'. At the bottom of the page, there is a disclaimer: 'Prohibida la reproducción total y/o parcial de las imágenes reproducidas en esta web, sin el permiso expreso del autor. Para cualquier tema relacionado, contactar directamente con Diego Serrano, al e.mail: dieserra@hotmail.com'. The footer includes '© Copyright 2006-2011 - Diego Serrano - Jaén (España) Todos los derechos reservados - All Rights reserved'. The browser's status bar at the bottom left shows 'terminado'.

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

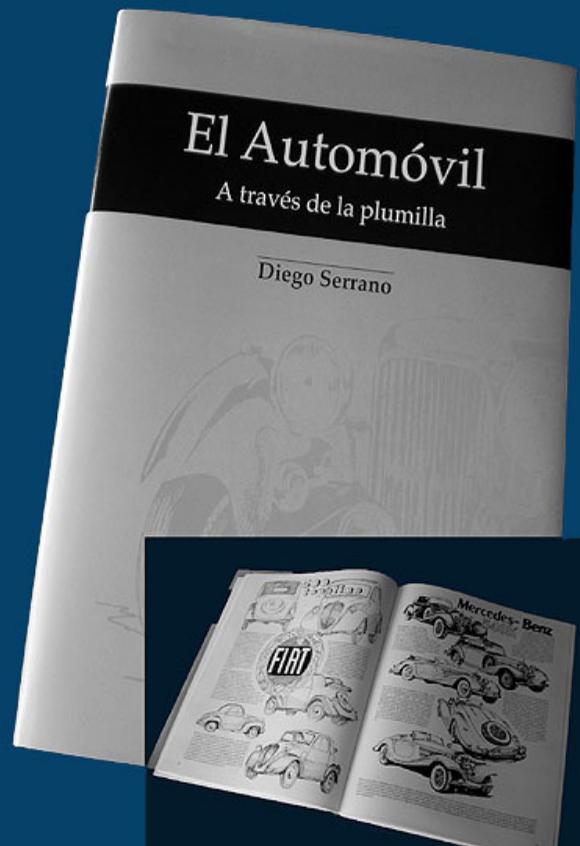
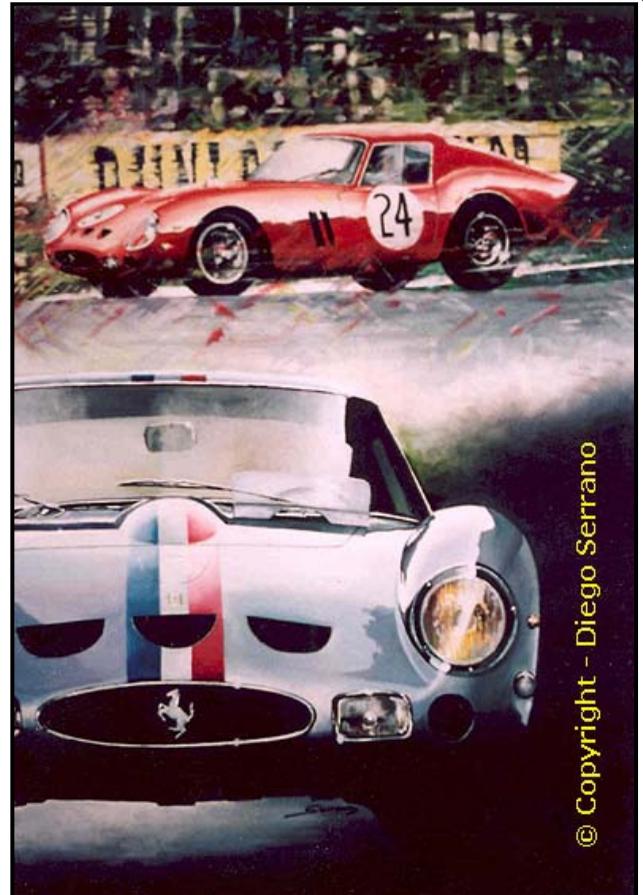
Entrevista a Diego Serrano

desde mi infancia ya dibujaba todo tipo de temas desde los paisajes retratos y como no automóviles, tuve la suerte de nacer en un ambiente automovilístico, con lo cual ya me venía de los genes, solamente había que aplicar lo que me gustaba con el don que tenía del dibujo ya que este último no lo había heredado de nadie.

¿Se ha especializado en dibujos de vehículos o también abarca otras facetas y estilos?

Como he dicho anteriormente, siempre he compaginado los dibujos sobre automóviles con otros temas de pintura, o sea paisaje, bodegones, retratos, etc, pero desde hace una veintena de años me he involucrado totalmente en el tema automovilístico, el cual me ha dado enorme satisfacciones, pero he de reconocer que al principio me costó introducirme en el mundillo del arte pintando coches (entonces no había internet). Era un "rara avis", ya que por desgracia en este país hemos estado retrasados en la cultura del automóvil, ya que países como Francia, Inglaterra EEUU etc., el tema del arte del automóvil estaba y está por delante de nosotros, poco a poco nos vamos dando cuenta de la importancia que tiene y ha tenido el automóvil en nuestras vidas, todo esto se traslada al arte, y ya no ven un cuadro de coches como si fuera un póster, sino más bien como una inversión o como otro motivo artístico.

Mi estilo es un poco anárquico, me explico, no me gusta encasillarme en un estilo pictórico, puedo pasar de pintar un cuadro hiperrealista a otro con toques impresionistas o yendo más lejos expresionistas, he mezclado cuadros de corte monocromático. Cada cuadro para mí tiene su momento y su lugar, como tal traslado en ese momento lo que me apetece pintar sobre ese coche.





© Copyright - Diego Serrano

Una de sus últimas colaboraciones con alguna empresa dedicada al slot, ha sido con los Seats de coleccionandía y el Pegaso de Jordi Molist. ¿Cuál es su relación con el mundo del slot?

A mediados de la década pasada, ya había colaborado como ilustrador en varias revistas



especializadas en motor así como articulista e ilustrador del diario local de mi ciudad, dicho sea de paso me sirvió para elaborar mi libro que a finales del dos mil publiqué, sobre este hay un apartado explicativo más extenso en mi web. Como iba comentando a mediados de la década pasada Cesar Jiménez, alma mater de Slot Classic (ya era cliente de sus modelos) me comentó la posibilidad de ilustrar sus cajas, yo acepté, ya que era una oportunidad de abrir un nuevo

Entrevista a Diego Serrano

campo dentro de mi trayectoria pictórica, y acerté ya que después firmas relacionadas con el slot se han interesado por mis obras.

Da la circunstancia que soy un gran aficionado al mundo del slot, desde mi infancia, ya que recuerdo mi primer set de Scalextric con sendos 600 que luego los cambié por los Pagodas, desde entonces siempre he tenido un hueco dentro del coleccionismo al tema del slot.

Después vinieron Hobby Classic, Hobby Slot Classic, Mas Slot y últimamente con mi buen amigo y tocayo Diego de Colecciolandia.

¿Cual es el dibujo del que está más orgulloso? ¿Y cuál es el que más se le resiste?

Cada obra tiene su encanto, cada una de ellas te enseña los defectos que tienes para subsanarlos en los siguientes cuadros es una continua evolución, por este motivo cada cuadro me ha dejado huella y ha servido de trampolín para el siguiente, por eso es difícil elegir alguno.

Como orgulloso, me siento más identificado con el libro que he publicado, fue un largo trayecto entre el dibujo y la documentación para completar a la ilustración, fue un trabajo de más de tres años, allí dejé cada trazo de dibujo parte de mi vida, y cada dato que había leído en revistas y libros de la época, (por suerte o por desgracia no había internet), el cual le han dado más merito a la obra ya que el portal de internet que tenemos ahora hubiera simplificado el trabajo, de ahí la importancia que le doy al libro.

Como cuadro que se me resista será el que todavía no he hecho, cada cuadro tiene su reto, el cual



Entrevista a Diego Serrano

tienes que luchar para terminarlo tal como tú lo quieres, a veces pienso que cada cuadro nunca está terminado ni estará, siempre habrá una pincelada que te falta, pero tienes que darlo por terminado si no habría acabado el primero todavía.

De tu a tu:

Nombre: Diego Serrano Castillo

Edad: más de media década. (Jaén, 1956)

Personal:

Artista gráfico especializado en temas del mundo del motor.

Coleccionista de vehículos casi todas las escalas, sobre todo 1/43 1/18 y slot.

Presentó su libro "El Automóvil a través de la plumilla" en el Salón Retromovil 2008 de Madrid.

www.diegoserrano.net

<http://diegoserranoarte.blogspot.com>



Fiat 642 Bartoletti - Transporter Ferrari MMK

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Vila*

Me complace mostraros la última incorporación a mi especial colección de transportes, el FIAT 642 BARTOLETTI de 1957; modelo del fabricante Francés MMK (<http://www.mmkproductions.com/>). Este espectacular vehículo forma pareja con el Transporter Maserati, también sobre la base del “Bartoletti” del mismo fabricante.

No cabe decir que las fotos que acompañan a este artículo no hacen justicia al modelo, ya que verlo en directo, tenerlo en la mano y apreciar sus acabados, provocan unas sensaciones difícilmente captadas por el objetivo de la máquina. Esta sensación se multiplica al ver su estampa completa con los coches del “Cavallino” montados en su lomo (en este caso dos Ferrari GT 330).

Los camiones se comercializan en formato KIT, Kit pre-pintado i RTR (*Ready to run*).

Al ser un “coche” de slot no pude evitar ponerlo sobre una pista Ninco...y moverse...se mueve...y sorprendentemente bastante bien, por cierto.

En definitiva, un modelo para pasearlo un rato, disfrutar de su estampa y de nuevo a los “boxes”.



Fiat 642 Bartoletti - Transporter Ferrari MMK

Modelo que sin duda dará color y presencia a nuestras colecciones.

En las siguientes fotos podéis apreciar el fantástico nivel de detalle que presenta esta pieza. Reseñar antes de despedirnos que el fabricante MMK tiene previsto sacar a la luz un nuevo modelo, se trata del **GMC: TRANSPORTEUR MERCEDES**, también en sus correspondientes versiones **KIT / KIT.PRE.PAINT / RTR**



Listado de transportes en resina 1/32 para slot.

Modelo	Fabricante	Año
Mercedes Reentrasnporter	Peter Pre	2009
Commer Ecurie Ecosse	Peter Pre / MMK	2010
Fiat "Bartoletti" Ferrari	MMK	2010
Fiat "Bartoletti" Maserati	MMK	2010
Transporte LEYLAND Equipo Cooper	PROTO SLOT KIT	2011
Transporte LEYLAND Equipo Matra-Gitanes	PROTO SLOT KIT	2011
Transporte LEYLAND Equipo Matra-Elf	PROTO SLOT KIT	2010

Jose Antonio Font, o Toni para sus amigos, es otro de los orgullosos miembros del club ASB de Bunyola y un gran compañero de afición.

Toni actualmente se dedica al mundo de la construcción, sin embargo compagina perfectamente su vida laboral con su gran afición hacia los coches.

Aquí os presentamos la entrevista que le hicimos hace unas semanas y de paso le damos la enhorabuena por ser el ganador del sorteo del mes anterior de esta revista (¡casualidades de la vida!), del cual le haremos entrega en breve.

Como en otras ocasiones la entrevista ha sido traducida al castellano

P: Bueno, muchas gracias por el tiempo que nos vas a dedicar para esta entrevista y por habernos recibido con los brazos abiertos a tu casa para poder mostrarnos tu colección de coches de slot

R: Encantado, mi casa es tu casa, puedes volver siempre que quieras

P: Empezaremos por la típica pregunta así que, ¿cómo empezó tu afición por el mundo del slot?

R: Desde que era muy muy pequeño. Yo me acuerdo que a lo mejor debía de tener unos cinco años o seis. En esa época, el hermano de mi madre, que debía de ser un chico de unos quince o dieciséis años, tenía un Scalextric en su casa con varios coches, y yo cada vez que iba a casa de mi abuela yo alucinaba. Le decía ¿tío, me montas el Scalextric? Y me lo montaba y tenía Sigmas y otros coches antiguos y yo me dedicaba a dar vueltas y vueltas sólo y recuerdo que incluso terminaba mareado y con dolor de ojos de mirar los coches.

Mi abuela me decía ¿Y no estás cansado? Y yo: ¡no, no! y seguía dando vueltas

Además, ya de pequeño, yo no sólo daba gas para estampar coches sino que ya intentaba ir





con cabeza y derrapando, y controlando el coche y tal. Incluso a veces cogía el segundo mando, apretaba el gatillo manteniendo la velocidad y con el otro mando competía contra mi mismo.

P: Sino te importa decirlo, ¿Qué edad tienes tu ahora?

Ahora tengo 41 años recién cumplidos y no me importa nada decirlo.

P: Y tu afición al slot ¿ha sido continuada o lo dejaste en algún momento? Porque hay mucha gente que empieza de pequeño y luego para unos años...

R: La afición me empezó de pequeño, pese a que nunca pude tener un Scalextric. Cada año se lo pedía a los reyes y desgraciadamente nunca me llegó y cuando me puse a trabajar y empecé a tener unos ahorros, alguno de los primeros caprichos que tuve para mi mismo fue comprarme un circuito. Me acuerdo que debía rondar el año 92 o 93 cuando tuve mi primer circuito, y desde entonces pues, no he parado. Hay épocas en que estoy más volcado, otras que menos, he ido comprando coches... y definitivamente lo que si me ha favorecido mucho ha sido encontraros a vosotros (el club ASB), conocer a gente que le gusta este mundillo y empezarnos a reunir y tal, y a raíz de esto he ido comprando más coches, pero siempre he tenido la afición, siempre, nunca la he dejado del todo.

P: Imagino que esta afición al Scalextric también está vinculada

Entrevista a Toni Font

con una afición general al mundo del automovilismo, ¿no?

R: Sí, desde luego, también desde muy joven ya preguntaba: ¿Qué puedo ir a ver la subida de San Salvador? Dormiremos con tiendas de campaña... y me daban permiso. Yo debía tener unos trece o catorce años y siempre intentaba ir a los rallys. Incluso recuerdo que en aquellos años se corrían muchos tramos de noche, con las luces y tal y yo era de los habituales como aficionado.

Desde que estoy casado pues ya no voy tanto, bueno, de hecho no voy, pero lo sigo a través de la prensa, algunas veces veo vídeos de rallys antiguos para recordar esos viejos tiempos... y sí, realmente me gusta mucho el automovilismo, especialmente el rally frente a las carreras de velocidad.

P: ¿Cuántos coches crees que tienes?

R: Yo creo que tengo 187 sino me equivoco. Tenía algunos más, pero lo típico, cuando eres más inocente y alguien te pide alguno se lo prestas y luego ya no lo vuelves a ver nunca, además todos los que dejé eran Exin. Y me sabe mal porque he perdido coches antiguos, algunos muy cotizado y que además ahora harían mi colección un poco más bonita e igual tendría unos 200-205.

P: Pese a que ya nos lo has comentado, tu preferencia en competición es para los rallyes, ¿verdad?

R: Sí, la verdad es que sí. ¿Por qué? Porque pienso que eres tu con tu máquina contra la carreta, sin



Entrevista a Toni Font

depender de nadie más. En pista en cambio todos van juntos y a lo mejor uno se pasa de frenada o te toca o te empuja... con lo cual ya dependes más de los demás, en cambio en rally eres tu y tienes sólo la carretera por delante, además todos salen y llegan al mismo sitio. Es lo que realmente me apasiona.

P: Y dentro del rally, ¿te decantarías por alguna categoría en concreto?

R: Sin duda grupo B. Eran monstruos, eran los coches más bonitos, el Audi, el Peugeot, el Lancia... si tuviera que elegir uno, el Lancia S4 creo que es mi favorito. Lo encontraba espectacular y las imágenes de ver pasar un Lancia de esos, es espectacular, me encanta.

P: Y vamos con una pregunta para dejar volar la imaginación, si tuvieras dinero para comprarte cualquier coche, ¿cual sería?

R: No me compraría un coche actual, me compraría un clásico. Si tuviera que ser uno actual igual un Porsche deportivo, me daría un poco igual el modelo pero si sería un Porsche, y si pudiera tener un clásico cualquiera sería un Mercedes, no me acuerdo del modelo, pero es el que se llamaba el alas de gaviota, no me lo pensaría

P: En cuanto a pilotos, ¿destacarías alguna figura?, ¿tienes algún piloto favorito?

R: Pienso que lo que haciendo actualmente Sebastian Loëb..., es un fenomeno, lo gana todo, arrasa... me gusta mucho. Imagino que con un coche clásico también haría lo mismo porque al fin y al cabo esto es como un don innato y en general admiro mucho los pilotos porque a veces tu llevas un coche y quieres forzarlo un poco, pero sin embargo a mi personalmente aunque me guste la velocidad, mi cuerpo llega un momento que me dice: para. No aguanto y esta gente tiene que aguantar y tiene que servir para ello, pienso que es gente hecha de una pasta especial.

P: Recordando un viejo anuncio de hace ya algunos años: ¿Te gusta conducir?

R: Mucho, me encanta. Además, si entre amigos decimos ¿nos vamos?, luego, ¿Quién conduce? Prefiero conducir yo, siempre, disfruto mucho conduciendo, pero desde que me saqué el carnet hasta hoy en día, no me he cansado de conducir. Me gusta mucho, además por el trabajo que tengo también hago muchos kilómetros y la verdad es que me gusta mucho.

P: ¿Tienes algún circuito montado permanente?

R: Desgraciadamente no puedo por falta de espacio, no puedo y me gustaría mucho. Me encantaría tener una casa más grande y tener una habitación para mi hobby. Montaría un circuito, supongo que de rally y si tuviera espacio suficiente también uno de velocidad.

P: ¿Cómo entraste en el club ASB?

R: Fue porque un compañero que se llama Guillem, por las fiestas del pueblo empezó a montar un circuito para los niños y yo cada año iba a verlo, pero estaba simplemente de espectador. Otro año aparecieron Tomeu y Jordi y estuvimos hablando y comentando que nos gustaba y a ver si teníamos coches y tal y quedamos en reunirnos algún día



Entrevista a Toni Font

y así poco a poco empezamos a vernos y desde entonces ya lo sabes. Y ahora estoy encantado, pienso que hay muy buena gente, a mi desgraciadamente me falta implicarme un poco más, soy consciente, pero por el ritmo de vida que llevo, los horarios que tengo y todo lo que tengo que hacer no le puedo dedicar todo el tiempo que me gustaría. Me gustaría ayudar más montando las pistas pero no tengo tiempo, o para entrenar y tal... me gustaría ir más pero no puedo. Pero la verdad es que cada vez que tenemos carrera espero esa fecha con mucha ilusión.

P: Más o menos, ¿dedicas una cantidad fija al slot cada mes?

R: No, soy muy inestable, depende de los modelos que van saliendo, depende de la ilusión que me haga el coche... no se, tanto me da como un mes no gastarme nada como otro mes comprar las dos decoraciones que salgan de un mismo coche.

P: ¿Y sigues algún criterio de compra?

R: Sobretudo coches clásicos de rally. Y la verdad es que me gusta tener un modelo de cada coche, al menos en una de sus decoraciones.

P: ¿Y cual es tu coche preferido de slot?

R: Es el Seat 600 Abarth. Es entrañable, además en la vida real también tengo un Seat 600, fue mi primer coche, y aún lo conservo, aprendí a conducir en él y es una maravilla. Hoy en día pese a que está un poco viejo aún lo saco, de motor va muy bien y lo mantengo. Lo guardo aquí en un garaje de Palma y lo saco a lo mejor un domingo para ir a dar una vuelta o lo que sea. Nunca he tenido dinero para restaurarlo porque es bastante caro. De chapa tiene un poco de óxido, los cromados están bastante bien, pero el motor está perfecto. Una bomba

P: ¿Tienes algún fabricante de slot favorito?





R: Tengo varios, los Scalextric me gusta porque de niño es lo único que conocí... A todos los fabricantes les veo algo muy positivo. Scalextric me gusta mucho los clásicos que sacan, pienso que se han volcado mucho en ellos y pienso que son muy bonitos están muy bien logrados. Ninco mecánicamente me gustan, fue lo siguiente que conocí después de Scalextric y pienso que había mucha diferencia de comportamiento entre un Ninco y un Scalextric. Si he tenido que comprar algún

coche para competir, Ninco siempre ha sido un referente, porque cuando compito no toco mucho los coches, simplemente me gusta poner el coche en pista y que respondan. Siempre me falta un punto pero dentro de mis posibilidades disfruto. En cuanto a velocidad, Slot.it pienso que es una marca muy buena, me gustan mucho sus coches, se que todo lo que tienen es Le Mans, pero bueno, estan muy logrados y son muy buenos. Sobretudo de estas tres marcas es de lo que más tengo. Hay algunas marcas de las que no tengo ningún coche y hay otras que tengo unos pocos.

P: ¿Tienes alguna pregunta o sugerencia de cara a los fabricantes?

R: Me gustaría, sobretudo, que mejoraran la estabilidad de los coches. Hay fabricantes como Scalextric que se tendría que renovar un poco con las prestaciones, con el motor... que fueran un poco más competitivos. Lo que me gusta es que están sacando modelos que lo tenemos ya casi todo, además hay bastantes fabricantes con lo cual tenemos mucho para elegir. Últimamente han salido algunos con Avant que no he tenido nunca un coche suyo pero por las referencias que tengo se que son muy buenos, aún no he tenido nunca ninguno en mi vitrina pero pronto tendré alguno, seguro. Y me gustaría que reprodujeran el Mercedes alas de gaviota, o un R21 turbo...

P: ¿Qué coche conduces actualmente?

R: Pues llevo una furgoneta de empresa. Aparte tengo un Peugeot 206, pero si tuviera que elegir entre el 206 y el 600 elijo el 600. De hecho el Peugeot lo tengo casi completamente parado, estoy a punto de ponerlo en venta porque no lo uso y cuando tengo que ir a algún sitio soy feliz con el 600. A mi mujer no le hace mucha gracia por si me pegan un golpe pero yo soy feliz. ¡Disfruto!

P: Y ¿qué opinas de nuestra revista?

Pues me parece que es algo admirable. Gente que trabaja, como tu, que debes salir cansado, y que de forma totalmente altruista hagáis el trabajazo que hacéis, y tan bien hecho, me parece completamente admirable. Pienso que os tiene que gustar mucho y me encanta, de hecho, desde que me la empezasteis a mandar, además de leerla la reenvío a un compañero mío que también le gusta mucho este mundillo. Y en general me gusta mucho, me parece que está muy bien.

P: Comparando el Scalextric con el mundo de la maqueta... ¿Te gusta el maquetismo?

R: Mucho, sobretudo de niño hacía aviones, algún coche, pintaba, montaba... siempre me ha gustado, incluso los dioramas bélicos, los trenes... aunque son mucho más caros que el slot.

P: Pues nada, muchas gracias de nuevo por todo el tiempo que nos has dedicado...

R: No, yo os doy las gracias a vosotros por esta oportunidad, por hacerme la entrevista ya que estoy muy contento de que hayáis contado conmigo y que para cualquier cosa que yo pudiera hacer o pudiera aportar estaría encantado, así que ¡muchos ánimos y seguid así!



.... La Cucaracha y otras lindezas....

Como algunos ya sabéis aparte del Scalextric , Exín también realizó otros tipos de juguetes. En el anteriores números ya vimos las barcas con sus "ventiladores" y ahora les toca el turno a unos insectos muy curiosos que nos llegan de la mano del compañero Xavi (STS_4X4)

¡La Cucaracha! de Exclusivas Industriales, S.A.

Se trata de un juguete fabricado en los años 50 del siglo pasado; se trata de montar una cucaracha completa mediante un dado el cual nos marca, según el número que sale, una parte del insecto.

Como detalle mencionar que la portada esta dibujada por Ramón Sabatés ilustrador del TBO.

Espero que os gusten las imágenes:



JUEGO DE LA CUCARACHA

PATENTADO

Es un juego emocionante e instructivo, propio para todas las edades.

REGLAS DE JUEGO

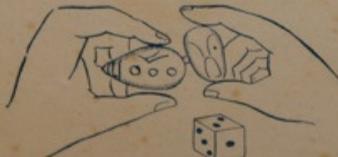
NUMERO DE JUGADORES. Pueden ser 2 o más jugadores hasta 6, que es el número de CUCARACHAS que pueden completarse. • **OBJETO DEL JUEGO.** El objeto del juego es construir cada jugador su CUCARACHA. El primero en completarla es el ganador. • Los números que corresponden a las diferentes piezas de LA CUCARACHA son los siguientes.

- Número 1, corresponde al CUERPO.
- Número 2, corresponde a la CABEZA.
- Número 3, corresponde a las ANTENAS.
- Número 4, corresponde a los OJOS.
- Número 5, corresponde a la TROMPA.
- Número 6, corresponde a las PATAS.

Para empezar el juego todos los jugadores tiran el dado una vez. El que saque el número más alto inicia el juego y siguen los demás por turno. • Cada jugador debe tratar de sacar con el dado un UNO para llevarse un cuerpo. Al lograrlo tiene otra jugada franca para tratar de llevarse la cabeza. • Es indispensable empezar con el número 1 y seguidamente el número 2. Una vez conseguido cuerpo y cabeza el resto puede colocarse indistintamente a medida que vayan saliendo los números correspondientes a los diferentes apéndices; patas, antenas, ojos o trompa. • De esta forma se van colocando los diferentes apéndices mientras haya agujeros libres. Cada pieza que se coloca da derecho a una nueva tirada franca. • Un cuerpo, una cabeza, dos ojos, dos antenas, una trompa y seis patas, son necesarias para formar una CUCARACHA completa. Entre personas mayores puede darse un mayor aliciente al juego fijando un valor a cada pieza de LA CUCARACHA y el ganador cobrará de los restantes jugadores el importe total de las piezas que les falten colocar.



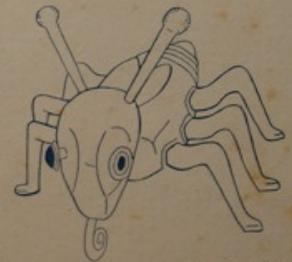
Al sacar un 1 escoger un cuerpo.



Cuando se saca un 2 se coloca la cabeza.



Al sacar cualquier otro número, se coloca el apéndice correspondiente.



El primer jugador que complete La Cucaracha gana el juego.

OTRAS NOVEDADES EXIN

- Automóvil Electro-Automático
- Arquitecturas, Mod. A
- Arquitecturas, Mod. B
- Disco Abecedario
- Jeep Americano Eléctrico
- Motor eléctrico Fuera-Borda
- Disco Aritmético
- Motor Eléctrico Miniatura 45 voltios
- Puzales Lanza-Plásticos
- Plástico volante

- Payasos equilibristas
- Trompo musical
- Aero-Migite
- Baloncesto
- Tiro al Blanco
- Batidora Eléctrica
- Pistola automática de repetición
- Escoba infantil en plástico
- Revolver "COLT 45" con revolver
- Avión a reacción

- Caja de pescar infantil
- Complemento n.º 1 Arquitectura
- Caja fichas para juego
- Canoa eléctrica en material plástico
- Caja Arquitecturas mod. C.
- Burbuja Expres
- S.Iba-Expres
- "Kroketa" la rana saltadora
- Tráfico Magnético
- Super Avión Cometa

- Aspirador eléctrico infantil
- Chynkama motoriza
- Bólide a chorro
- Canoa a chorro
- Estación Radiotelegrafía
- Cadillac motor a fricción
- Tortuga musical
- Automóvil Spor
- Construcciones en plástico
- Heladora eléctrica infantil

Fabricado por EXCLUSIVAS INDUSTRIALES, S. A. - BARCELONA (España)



Curiosidades Exin o "Exinitis"

Exín fue muy prolífica en cuanto a tipos de productos y juguetes diseñados, desde los más conocidos como el TENTE, el CINEXIN, los MADELMAN y el EXIN CASTILLOS, hasta otros menos conocidos como el EXINWEST, SCALEX BOAT (que ya analizamos en números anteriores), ARQUITECTURA, estas CUCARACHAS o el EXINGOL y el EXIN BASQUET.

Sin duda una gran empresa que supo cautivar (y cautiva) a más de 4 décadas de exintusiastas



Sorteos

Primero de todo queremos dar la enhorabuena de nuevo a Jordi Palou, Frangetta y Josep Cano por ser los 3 ganadores de nuestros premios de la revista de abril. Aquí a vuestra derecha podéis ver las fotos que nos han mandado con sendos premios.

En cuanto al sorteo de mayo, recordamos también que nuestro ganador ha sido Toni Font, del cual, casualmente tenéis su entrevista también en la revista.

La respuesta a la pregunta eran 5 las decoraciones diferentes que Ninco ha comercializado del Corvette C1

Para este mes el premio es el Citroën 2cv presentado en el primer artículo de la revista, un coche del fabricante Scalextric y que, como viene siendo habitual nos ha cedido para el premio nuestro colaborador habitual: Aloyshop, así que si queréis conseguirlo sólo nos tenéis que responder a esta pregunta:

¿Dónde se fabricó y en que año el último Citroën 2cv?

Tenéis de tiempo hasta el 5 de julio para mandarnos vuestras respuestas. Lo podéis hacer a través de los e-mails habituales: revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

Os recordamos también que seguimos poniendo a vuestra disposición la cuenta de Paypal, que se encuentra vinculada a ambos correos arriba mencionados, para que , quién quiera pueda realizar una donación voluntaria para mantener esta publicación y todos sus sorteos en funcionamiento. Gracias de antemano a los que hagáis alguna aportación.



¡Mucha suerte a todos!

Nos vemos en un mes



JORDI PALOU



FRANGETTA



JOSEP CANO