

SLOT

Julio 2012
nº



**RENAULT 5 MAXITURBO
DE TEAM SLOT**



**ESPECIAL CARLOS SAINZ
PARTE I**

SLOT CONCEPT CARS



II FERIA MODELISMO BUNYOLA



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Julio es siempre un mes especial para nosotros, primero porque la publicación de este número significa el inicio de ¡nuestras vacaciones!... Cortitas porque sólo estaremos un mes sin vernos, aunque por otra parte también es especial ya que pretendemos entreteneros durante más tiempo este verano y por eso esta edición es más extensa que las habituales.

Publicamos la primera parte de un especial Carlos Sainz, un piloto al que sin duda muchísimos de nosotros admiramos y que además ha sido uno de los referentes mundiales en el automovilismo. También es una persona que seguro que aún tiene muchas alegrías que darnos porque sigue en activo en competiciones como el Dakar. No sólo daremos un extenso repaso a su vida y trayectoria profesional sino que también veremos algunas de las reproducciones de sus coches al slot. Para septiembre continuaremos con los artículos correspondientes.

Os mostramos también como fue la II feria del modelismo de Bunyola que estaba justo por celebrarse a la publicación del anterior número. Adelantamos ya que fue ¡todo un éxito! También veremos otra que se celebró en Madrid, el Automobilia ¿La conocáis?

Maralic nos ha hecho un adelanto de sus novedades las cuales también podréis contemplar más adelante en estas páginas.

Haremos también una retrospectiva en el tiempo hacia los años 60 y os mostraremos el primer número de la revista del club Scalextric donde como curiosidad también aparecía el coche que será el protagonista del artículo posterior: El Carabo, un concept car que pese a que no llegó a ver la luz, marcó unas referencias sobretodo en cuestión de diseño respecto muchos deportivos posteriores.

También os pondremos algunas imágenes de algunas novedades que los fabricantes nos tienen preparadas para este verano y finalizaremos mostrando una marca juguetera alemana de los años 80, Prefo.

Esperamos teneros entretenidos con toda esta información, nosotros nos disponemos a disfrutar un poco de nuestras vacaciones veraniegas, así que nos vemos en septiembre y...

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT



El ganador del Lotus Exige del mes anterior ha sido: **Jordi Amengual**. ¡Enhorabuena! Te lo haremos llegar en breve.

Para este mes tenemos un magnífico **Renault 5** de Team Slot, gentileza de Aloy Shop y pilotado por el gran **Carlos Sainz**. Este coche no seguirá el procedimiento habitual y para ganároslo tendréis que trabajar un poquito... así que os pedimos que **nos mandéis una crónica de otro gran piloto** que vosotros consideréis. Entre todos los artículos recibidos realizaremos el sorteo y además podréis ver vuestros artículos publicados en los números a partir de octubre.

Aprovechad vacaciones para ayudarnos un poquito. Tenéis dos meses para mandarnos toda la información, artículo y fotos a: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Mucha suerte!



Llorenç y su flamante Subaru sorteado el mes de Mayo

ÍNDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo		Pág. 3
- Índice		Pág. 3
- Grandes pilotos: Carlos Sainz, parte I	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- El coche del mes: Renault 5 MaxiTurbo	Por: Josep Oliver	Pág. 11
- II Fira del modelisme de Bunyola	Por: Toni Lozano	Pág. 18
- El "garaje" de Carlos Sainz, parte I	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 27
- Novedades Maralic	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 33
- Automobilia 2012	Por: Jose Manuel Martín	Pág. 36
- Exinitis	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 43
- Slot Concept Cars I	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 50
- Novedades veraniegas	Por: Juan Antonio Fdez y Josep Oliver	Pág. 55
- Prefo	Por: Manuel Benicio Latorre Navarro	Pág. 58

Aloy
shop.com

Tu tienda de slot

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

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

www.aloyshop.com



Carlos Sainz

Parte I



¿Qué decir que no sepáis de él? Sin duda una persona que está en el top de los pilotos españoles y mundiales, con una de las trayectorias profesionales en el mundo de la competición más larga de todos los tiempos y que aún hoy en día sigue aún en activo.

Este mes os hablaremos de Carlos Sainz Cenamor, nacido el 12 de abril de 1962 en Madrid. Cualquier cosa que podamos decir de él será poco con todo lo que ha

conseguido. Desde muy joven se inició en diferentes deportes pero finalmente se centró en el automovilismo y pese a que su especialidad sean los rallyes, también ha hecho alguna aparición por los circuitos, especialmente al principio de su carrera.

Durante muchos años ha sido el piloto que más puntos ha acumulado en el histórico del campeonato mundial de rallyes (1242 puntos) aunque hoy en día Loeb ya lo ha pasado, es el que ha disputado más rallyes del campeonato mundial (196), el tercero con más victorias (26) tras Loeb y Grönholm, el segundo que ha conseguido más podios (97), el segundo que ha ganado más rallyes diferentes (13), el tercero con más scratches o tramos ganados (756), fue también el primer piloto no escandinavo en ganar el Rally de los 1000 Lagos de Finlandia... todo esto son ejemplos de los logros de este gran piloto madrileño.

A lo largo de su laureada carrera, su principal copiloto ha sido Luís Moya que lo ha acompañado desde durante 15 años desde el 1988 hasta el 2002. Pese a ello, desde entonces ha vuelto a correr con él de forma esporádica en varias ocasiones.

Entre otros, más gente ha viajado de copiloto con Sainz, al principio tuvo a Juanjo Lacalle que además siempre ha sido su manager, posteriormente Antonio Boto y tras la época de Moya a Marc Martí. En el Dakar ha ido con Andy Schulz, Michel Périn y Lucas Cruz.

Su hermano, Antonio Sainz, también ejerce de piloto en el Campeonato de España de Vehículos Históricos y su hijo conocido como Carlos Sainz Jr. también está en el mundo del automovilismo, habiendo empezado desde muy pequeño como piloto de karts



Pasando a su biografía, Carlos nació en Madrid como el pequeño de cuatro hermanos. Desde muy pequeño se inició en el mundo de los deportes con el esquí y con el tenis, pero desde pequeño lo que siempre le gustó era el fútbol. Esta afición aún la conserva y ha podido practicarlo en los partidos benéficos a los que ha acudido. Es fan del Real Madrid, llegando incluso a presentarse como candidato a la presidencia del club.

Antes de introducirse de lleno en el mundo del automovilismo ya cosechó algunos títulos como el premio nacional de squash y dos subcampeonatos. También probó suerte con el atletismo y el boxeo.



Cuando Carlos tenía once años, su hermana mayor Carmen compró un Seat 600, siendo este el primer coche que Carlos pudo probar aunque con su hermana que le ayudaba con el control de los pedales. A esa edad fue cuando empezó a interesarse por el mundo del motor, empezando una colección de coches en miniatura con su hermano Toño.

Probablemente el primer coche de competición que tuvo cerca fue el Simca de Juan Carlos Oroño, que posteriormente se convertiría en su cuñado. También fue por esos años cuando su hermano junto al propio Oroño y su copiloto Juanjo Lacalle se hicieron con un Dauphine que

usaron para hacer todo tipo de piruetas en un descampado próximo a su casa. Probablemente esas experiencias fueron las que hicieron que Carlos se interesara por las carreras. En cuanto a conducción deportiva a nivel de usuario hizo una primera demostración en un viaje que hizo con unos amigos a Los Alpes, donde Juanjo Lacalle le prestó su Seat 131. Sainz llevó el coche por las carreteras de montaña cubiertas de nieve casi siempre



de lado, dejando impresionado a su amigo, el que le prometió que sería su copiloto en la primera carrera que hiciese.

En 1980 y con 18 años recién cumplidos y tras el volante de un Renault 5 Ts que le había comprado su padre, Carlos se marcó como objetivo participar en su primera carrera de Rallyes, el Rally Shalymar con Lacalle. Tuvieron que compaginar sus estudios y trabajos para prepararse para el rally, así como tirar de ahorros para preparar mínimamente el coche, al que le pusieron unas barras antivuelco de segunda mano, los cinturones de competición y la mejora en frenos y amortiguadores.

Para ese rally salieron con el dorsal número 78 y decidieron ir turnándose para conducir. Finalizaron la prueba en la posición 23 de la general y segundos del Grupo 1. Ya desde ese primer rally Carlos volvió a impresionar a Lacalle con sus trazadas casi perfectas aún a pesar de ser su primera carrera.

Su segunda prueba fue la Subida a la Silla de Felipe II en 1981, obteniendo la 5ª posición de la general. A su vez su hermano también terminó segundo, este hecho hizo que la prensa y el público hicieran mucho eco de las magníficas actuaciones de ambos.

GRANDES PILOTOS

Entonces el siguiente objetivo fue disputar la Copa Nacional Seat Panda que se acababa de estrenar, aunque su problema residía en la financiación por lo que Lacalle tuvo que ampliar la hipoteca de su piso para poder pagar el coche. Sólo disputaron cuatro pruebas, el mínimo exigido, pero ganaron las cuatro: Criterium Luis de Baviera, Rally Ciudad de Segovia, Rally de Málaga y Shalymar, ganando así la copa. Entonces el coche se lo quedó Meycom, uno de los preparadores más importantes de la época con el que siguieron compitiendo manteniendo aún la modalidad de intercambio de volante. Los ingresos que obtenían les servían para financiar la siguiente carrera.



En 1981 empezó su interés por los circuitos con lo cual dejó el Panda para los Rallyes y preparó el R5 para las pistas para participar en la Copa Renault Iniciación que se disputaba con tres carreras en el circuito de Calafat en Tarragona, cuatro el madrileño del Jarama y una en Estoril. A Portugal no viajó por falta de presupuesto, aún así terminó como subcampeón.



En el 1982, habiéndose ganado el reconocimiento por parte José Juan Pérez de Vargas, jefe del equipo Seat, fue invitado a viajar a la estación de esquí de Isola junto a otros pilotos ganadores también con la marca de otras competiciones. Allí compitió contra estos y les ganó en una carrera

de nieve, por tanto se le cedió un Panda del grupo 2 para correr la siguiente temporada como pilotos oficiales de la marca.

Pese a sólo tener 75 caballos bajo el capó, su actuación le valió para empezar a ganarse la fama en el panorama nacional. La poca potencia del coche le hizo destacar en las pruebas con climatología adversa, ya que allí valía más la pericia del piloto que la mecánica.

En una de sus primeras carreras compitió con Antonio Zanini el cual afirmó: "Hay un chaval que corre con un Panda que nos va a retirar a todos"

Aparte de los rallys también siguió compitiendo en la Copa Renault 5 Iniciación logrando cinco victorias en siete carreras, proclamándose así campeón frente a un Jaime Carbonell que le puso las cosas difíciles.

Para 1983 fue Renault la que confió en Sainz fichándolo para competir en la Copa Nacional Renault en circuitos. Además para rally también le prepararon un Renault 5 Turbo de 200cv para el campeonato de Castilla de Rallies en el cual también se proclamó campeón por delante de su hermano Toño.



Además de los campeonatos regionales también disputó alguna prueba puntuable para el campeonato nacional o europeo.

Ese año también tuvo un accidente en el que volcó su coche en el Rally de Shalymar. El golpe fue tan grande que pese a haber salido con vida, Juanjo Lacalle decidió que ese era su fin en el mundo de la competición.

Las grandes actuaciones que llevó a cabo, también le permitieron competir en el Festival de Fórmula Ford representando a España con un monoplaça y llegó hasta los cuartos de final.

En 1984 repitió como piloto de Renault, pero ahora como copiloto llevaba a Antonio Boto, mientras que Juanjo hizo las tareas de coordinador de equipo. En rallies participó otra vez en el campeonato de Castilla, ganando las seis pruebas donde compitió, así como otras carreras de más



renombre como el Rally RACE en el que se tuvo que ver las caras con pilotos de la talla de Zanini o Jimmy McRae.

Tuvo una oferta de General Motors para competir con un Opel Manta oficial de la marca en el Rally de Catalunya con el que terminó en segunda posición tras Salvador Servià.

GRANDES PILOTOS

En circuitos ese año fue su debut en el Campeonato de España de Turismos de Producción y en la Fórmula Ford 2000, competición en la que gracias a los patrocinios de Marlboro y el diario ABC le permitió viajar a Inglaterra y conocer de primera mano las competiciones internacionales.

Al año siguiente, en 1985, recibió una oferta de Renault y otra de GM para correr como piloto oficial. Finalmente eligió Renault por ofrecerle un programa más completo, de este modo disputó el Campeonato de España de Rally con un R5 Tour de Corse con el que pese a conseguir buenas actuaciones no ganó ninguna carrera, en el inicio de temporada, en general eclipsado por Salvador Servià que le ganaba en experiencia. Por ello, Renault decidió prepararle a Sainz el R5 Maxi Turbo, mucho más potente y completo para que pudiera batir a Servià, sin embargo, antes de que esto sucediera Sainz ganó en el Rally Vasco Navarro con un segundo de ventaja sobre el piloto catalán, demostrando así su valía.



Debutó con el Maxi Turbo en la siguiente prueba, el Rally Villa de Llanes y mantuvo un duelo con Bruno Saby que corría con un Peugeot 205 T16 oficial, pero una salida de pista la hizo abandonar.

Para las dos siguientes carreras en Canarias volvió a ponerse a los mandos de R5 Tour de Corse, con el cual consiguió ambas victorias, gracias a las cuales la marca le permitió debutar en una carrera internacional, el Rally de Madeira. Pese a las grandes actuaciones que tuvo y a en gran medida debido a los inconvenientes que le salieron a lo largo de la temporada sólo pudo terminar el campeonato en segunda posición tras Servià.



Ese año únicamente disputó los 500km del Jarama en los circuitos, donde acudió con un Alfa GTV, pero tuvo que abandonar por una avería.

En 1986 seguía como piloto Renault para Rallies. Para evitar los errores de la temporada anterior, la pretemporada fue muy intensa poniendo el Maxi Turbo a punto para evitar nuevos fallos, momento en el cual se ganó su fama de perfeccionista. Así en la primera prueba, el Rally Costa Brava terminó segundo en una carrera

dominada por la nieve tras Fabrizio Tabaton que iba con un Delta S4, pero esa posición le daba el liderazgo en el campeonato nacional.

Algunas victorias importantes ese año fueron en el Rally de Sierra Morena donde ganó frente a Zanini que pilotaba un RS200 con tracción a las cuatro ruedas y el Príncipe de Asturias venciendo de nuevo el Delta S4 de Tabaton. Sin embargo otros pequeños accidentes le hicieron abandonar numerosas pruebas permitiendo a Servià ganar el campeonato nacional por segunda vez.

En 1987 y tras la prohibición del Grupo B, Sainz tuvo que elegir entre seguir con Renault con un R11 o fichar por Ford que le ofreció un Sierra Cosworth además de garantizarle la participación en algunas carreras del mundial. El salto cualitativo era importante y Sainz fichó por Ford.



Empezó la temporada en el Rally Costa Brava el cual tuvo que abandonar por varios problemas mecánicos. La segunda carrera fue el debut de Sainz en el mundial en el Rally de Portugal donde obtuvo dos scratch, pero en el que finalmente tuvo que abandonar tras la rotura del turbo en el octavo tramo cuando iba tercero de la general.



Esa actuación pese a que fue muy buena decepcionó un poco a Carlos, sobretodo viendo que Ragnotti se hizo con la segunda plaza a los mandos del R11 que él había rechazado.

Finalmente sumó sus primeros puntos en el mundial en el Rally de Córcega donde pese a una serie de contratiempos terminó séptimo, sumando así 4 puntos.

No fue hasta el Rally Caja Alicante donde tuvo su primera victoria ese año, imponiéndose sobre Servià que competía con un Golf oficial y que volvería a ser su gran rival ese año. 5 victorias más y el triunfo de Dario Cerrato frente a Bassas en la última prueba le hizo ganar el campeonato de España por primera vez al piloto madrileño.

GRANDES PILOTOS

A finales de temporada Boto comunicó a Sainz que dejaría de ser su copiloto para pasar a ser el director deportivo de Opel España, pero antes de su retirada disputaron el Rally de Tierra de Madrid con un RS200 obteniendo su última victoria juntos.

Tras Boto el copiloto de Sainz pasó a ser Luis Moyá con quien compartiría sus mejores momentos como piloto.



1988 empezó en el Rally de Catalunya. Sainz seguía con Ford y en esa primera prueba mantuvo un duelo con Bruno Saby quien al final consiguió dominar gracias a la ventaja que suponía el Delta en los tramos de tierra. Aún así, Sainz empezaba liderando el campeonato nacional.

En Portugal no pudo competir con el equipo Ford oficial por motivos de una huelga con lo cual tuvo que hacerlo con el equipo nacional. El coche le hizo abandonar cuando iba tercero debido a una rotura de motor. Sin embargo en las dos siguientes pruebas nacionales obtuvo dos victorias y también comprobó como ese año el rival a batir no sería Sevià sino Pep Bassas.

En las siguientes pruebas del mundial en Córcega tras problemas con el turbo, pinchazos y correr con los neumáticos usados de Didier Auriol terminó séptimo; En el Mil Lagos, sobre tierra, el peor terreno para el Sierra, obtuvo la sexta plaza pero aún así tuvo la admiración de los pilotos nórdicos. Ari Vatanen declaró que "sólo le falta el pasaporte para ser uno de los nuestros".

Tras unas declaraciones de Cesare Fiorio donde afirmó que sólo se veía a Sainz rápido en los tramos de asfalto, en el Rally de San Remo el madrileño salió a por todas y pasó a dominar rápidamente en los dos primeros días. La prensa local lo bautizó como "Sainz ojos de gato" gracias a su increíble velocidad en los tramos nocturnos. Finalmente terminó quinto, pero esa gran actuación le hizo recibir la llamada del grupo Toyota, hecho que le cambió la vida...

continuará...

Renault 5

El popularmente conocido R5 era un compacto de la marca francesa Renault que estuvo en producción entre 1972 1984 y se vendieron casi cinco millones y medio de unidades.



The Renault 5 is an exciting new development in car design – two cars in one. The Renault 5 was designed to cover both your town and country driving needs with equal ease. At last, one car to answer all your driving problems – in town, in the country or on the open road. The Renault 5 is a small versatile car – only 11' 6" long. Light to handle, with a turning

circle of only 32½', it's so easy to manoeuvre. It's the ideal car for town driving with all the usual problems of parking and congested streets. The Renault 5 is a pleasure to drive on the open road. The engine is sensitive and responds well for the fast acceleration you need for overtaking and has a high top speed. The Renault 5 has three doors.

The Renault 5 is fully equipped, it has all the extras and refinements you could ask for, but none of the unnecessary trimmings. It is very roomy, very comfortable, but above all very safe because, like all our models, it was designed to have good road holding and exceptional stability. The bodywork is of an all-steel construction which, combined with a

rigid floor, gives an extremely resistant body structure. The Renault 5 is available in two versions, the 5L with 845 c.c. engine and 5TL of 956 c.c. All illustrations and descriptions in this brochure refer to the 5TL. The specification differences will be found on the specification page.

Apareció como la versión de la marca en el intento de introducirse en la carrera de los coches pequeños que Mini había iniciado. Si diseño original parte del Renault 4 aunque compactado y adaptado al estilo de los nuevos tiempos que corrían. Así se consiguió un coche de sólo 3,5m de longitud, 1,5 de ancho y 1,4 de alto.

Fue uno de los primeros coches que adoptó parachoques de plástico, pudiendo así absorber pequeños golpes sin sufrir abolladuras.

Sus motorizaciones iban de los 780 hasta los 1400cc llevada a cabo por motores ya producidos por la marca.

Inicialmente se empezó fabricando en Francia pero luego se estuvo fabricando en Valladolid desde 1972 hasta el año 1974





La idea de situar la rueda de recambio en el motor hizo que se pudiera acortar la parte trasera del coche para así conseguir un diseño mucho más compacto.

La primera motorización que se produjo en España fue la de 950cc a la que en 1975 se le sumó la de 1037cc del GTL que fue al cabo de poco tiempo sustituida por una similar aunque de 1108cc. En el 1975 también se lanzó la primera versión deportiva del modelo, la TS con un motor de 1289cc y una potencia de 64cv. Ahora puede parecer muy poca cosa, pero en aquel entonces era

considerado un pequeño deportivo de lujo gracias a sus extras y su calidad de acabados.

Fue precisamente con un modelo como este último con que Sainz hizo sus primeras incursiones en rallies.

En 1977 apareció la versión Alpine (denominado Copa en España) que inicialmente iba sólo destinada a competición. Montaba un motor de 1,4L y rendía 93cv. Con este coche se compitió en la Copa Nacional Renault. Dos años más tarde también se introducía el Copa Turbo, con la misma mecánica pero a la que se le aplicó un turbocompresor, llegando así a los 110cv de potencia.

Ya para el final de la década, en el año 1979 se hizo un restyling de todo el interior del modelo y se aprovechó para sacar la carrocería de 5 puertas, las cuales se adoptaron del Renault 7.

El siguiente cambio no se produjo hasta el año 1982 cuando se introdujo la versión TX que sustituiría a la actual TS y que traía como novedad un cambio de cinco velocidades, hecho que se empezaba a popularizar entre los coches de entonces.



Finalmente el R5 fue sustituido en 1984 por el Supercinco, una versión completamente renovada del mismo modelo pero que partía exactamente de la misma base.



Aún habiendo explicado todo esto, al fin y al cabo a nosotros nos interesa ver la versión más radical que hubo del R5, el R5 Turbo que fue seguido por el R5 Turbo 2 y culminó con el espectacular MaxiTurbo.



COCHE DEL MES



Mientras que el Turbo y el Turbo 2 se produjeron como modelos para la calle entre 1980-82 y 1982-86 respectivamente, el MaxiTurbo sacado en 1985 era única y exclusivamente de competición, desarrollado para el Grupo B de rallyes y que alcanzaba unas potencias cercanas a los 400 caballos.



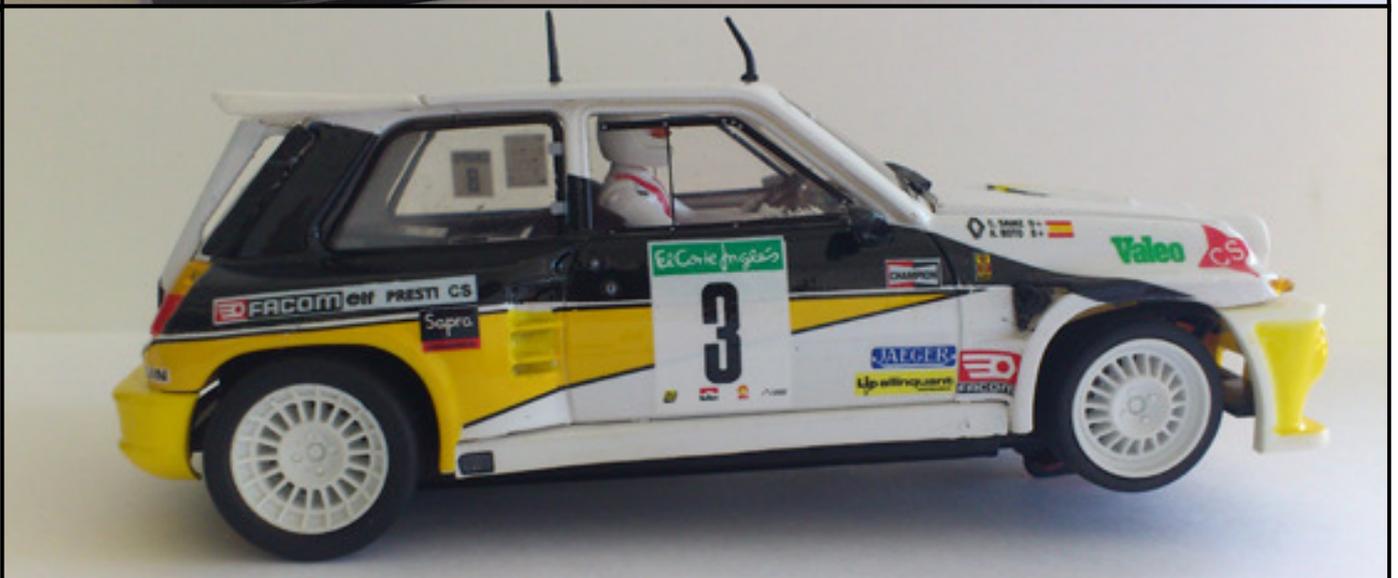
MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

La principal característica de estos tres coches era su carrocería ensanchada y el cambio en el motor que estaba colocado en la parte central del vehículo y cuya potencia se trasladaba al eje posterior.

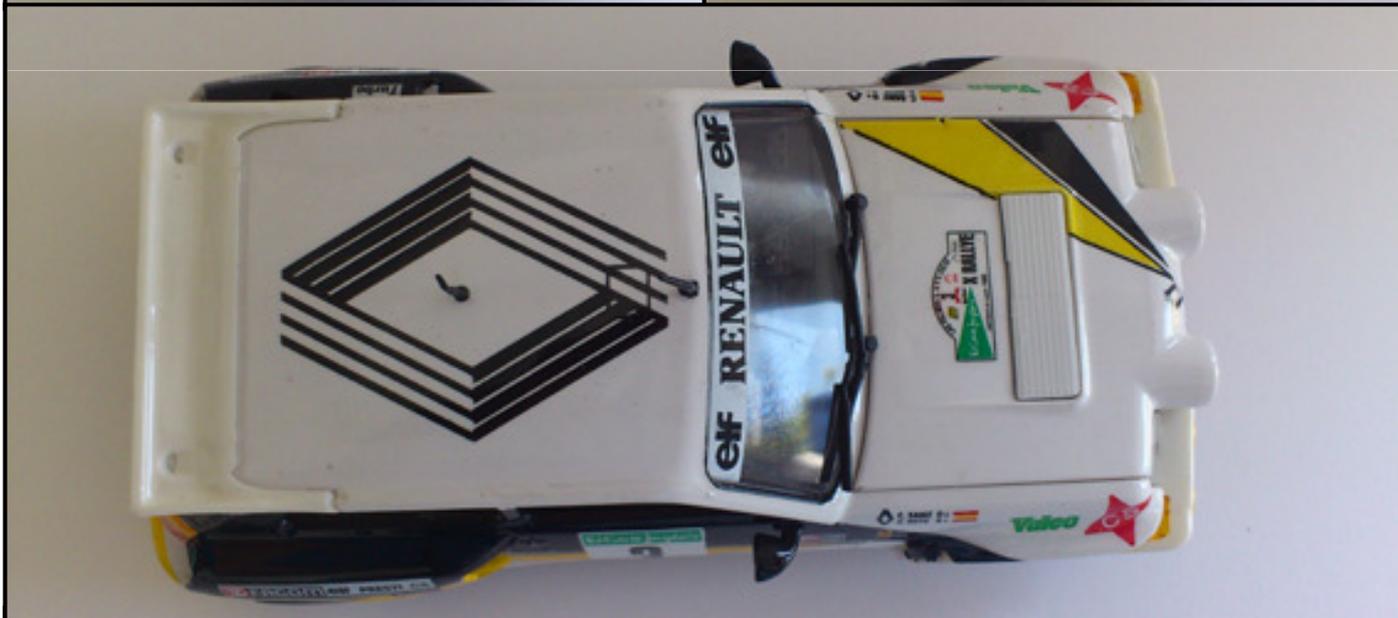
La diferencia con el anterior turbo es que mientras el otro era de carburación, este era de inyección y además llevaba también un intercooler.

Y ahora sé que nos vamos a contradecir a nosotros mismos, puesto que para esta edición no realizaremos ninguna prueba dinámica del coche, pero es que tenemos motivos: Os traemos para este mes el Renault 5 MaxiTurbo de Carlos Sainz de la marca Team Slot, un modelo pese a que estéticamente deje bastante que desear a nivel de acabados, es un modelo escaso y muy bien valorado por los entendidos. Además sabemos que la marca tampoco destaca especialmente por su comportamiento en pista, así que no nos descubriría nada nuevo.

Sin embargo os dejamos aquí con las fotos y aprovechamos estas líneas para agradecer como es costumbre a Aloy Shop que nos ha cedido el modelo para poder sortearlo entre todos vosotros.



COCHE DEL MES



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



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



II FERIA DEL MODELISMO BUNYOLA

UN PALACIO DE DEPORTES CONVERTIDO EN PALACIO DEL HOBBY

Efectivamente los pasados días 16 y 17 de Junio aconteció la “II Mostra de Modelisme y Radio Control de Mallorca” en Bunyola. Un evento en el cual tanto los organizadores como los que participamos, de alguna manera, deseamos que vaya creciendo de año en año.



Y así ha sido en esta ocasión, tuvimos más stands y sobre todo nuevas actividades tanto interiores y exteriores.

Empezando por aeromodelismo, con fantásticos modelos de aviones, helicópteros y otros aparatos voladores difíciles de identificar. En radiocontrol: coches, camiones grúas, 4x4, coches de drift. También había modelismo naval, maquetas de madera y trenes de varias escalas e incluso uno que era capaz de transportar con varios vagones a niños y mayores.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Y sin duda, lo que no podía faltar: El Slot



Por una parte, algo que nos entusiasma a todos: un mercadillo, donde pudimos adquirir coches, recambios, y accesorios, además de encontrar bastantes gangas a precios muy muy rebajados, también pudimos revolver cajas llenas de distintos artículos buscando las piezas que nos faltan para completar o mejorar nuestros coches.

Por otra, un stand de esta propia revista, SLOT 360, *más que un hobby una pasión*, donde pudimos admirar distintos fascículos impresos y a través de un ordenador, dar una ojeada a cualquiera de las revistas ya emitidas, todo ello a cargo de nuestro compañero Josep.

Y por último nuestro stand de la asociación de slot de BUNYOLA





En nuestro stand participaron todos nuestros miembros, cada uno en lo que mejor se le da. Unos montando pista, otros en las conexiones eléctricas, otros en la decoración. Montar un evento así te da una sensación especial y lleva su tiempo si quieres que te quede bien.

Como club, nuestro primer objetivo era iniciar a los más jóvenes en la práctica del slot, para lo que montamos un circuito de Rally con pista Ninco y decoración del Rally Acrópolis de Grecia, así todos los que se acercaban al stand pudieron comprobar su dominio y destreza sobre la pista con dos Seat León de la marca Scalextric



que el club cedió.

La participación también te daba derecho a rellenar una papeleta con los datos de cada participante y de esta forma todos los que vinieron tuvieron la opción de conseguir un estupendo lote de Slot.it formado por dos Chaparral 2E que obtuvieron la primera y la segunda posición en el Can-Am en el circuito de Laguna Seca en el año 1966.

Este set se sorteó al finalizar la "Mostra". Por cierto que la ganadora fue Isabel Pascual, ¡¡Enhorabuena!!

II FERIA DEL MODELISMO BUNYOLA



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

También el club dio a conocer su última obra, Es Circuit de Son Serra. Se trata de una pista de madera de construcción totalmente artesanal, la cual hemos realizado en tres trozos para optimizar su traslado y almacenaje mientras no se utiliza.



Aunque todavía no está del todo terminada, ya que nos faltan algunos detalles de decoración, si que está totalmente operativa y estuvo funcionando perfectamente para que incluso algunos compañeros, se enzarzaran en piques, a toda velocidad por sus rectas y curvas, acabando algunos de ellos con sus coches boca arriba y dejando ver su panza.



II FERIA DEL MODELISMO BUNYOLA

En definitiva el balance ha sido del todo positivo, tanto en la asistencia de público como en lo bien que nos lo hemos pasado.

Esperamos que el próximo año los organizadores tengan el ánimo suficiente para seguir con la III Mostra y si no ya nos cuidaremos nosotros de animarlos.

Gracias a todos y ya sabéis, si os acercáis a Bunyola no dejéis de asistir a nuestro evento favorito o visitar nuestro club.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



II FERIA DEL MODELISMO BUNYOLA



Muchas gracias, ¡nos vemos el año que viene en la tercera edición!

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Aprovechando la reciente llegada al mercado del nuevo modelo de Ninco, el Ford Sierra que Carlos Sainz pilotó en el Rally Portugal de 1988, vamos a realizar una pequeña visita al "garaje" del que es el "piloto de rallies Español" por antonomasia.

El nuevo coche de Carlos Sainz que Ninco que tiene previsto presentar este mismo mes es el Ford Sierra Cosworth blanco y rojo de Marlboro con el dorsal 11, el que llevaron Carlos Sainz y Antonio Boto durante el Rally de Portugal de 1988.

Nota: a lo largo del artículo con el símbolo  os dejo algunos enlaces interesantes a videos que os ayudaran a "visualizar" este "garaje" tan particular. Para visualizarlos sólo tendréis que hacer clic sobre el icono

Recopilatorio Carlos Sainz
Ford Sierra RS Cosworth



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

La presentación de este modelo viene a engrosar la de ya por si inmensa lista de coches pilotados por el piloto Madrileño: Seat Panda, Renault 5, el mencionado Ford Sierra, Toyota Celica, Lancia Delta Integrale, Subaru Impreza, Ford Escort, Toyota Corolla, Ford Focus, Citroën Sxara o el Volkswagen Tuareg del Dakar han sido algunos de los coches pilotados por Carlos

Veamos algunos de ellos en versión Slot (Scalextric). Como complemento a la foto os dejo algunos links al Youtube para que podáis ver los coches en movimiento y escuchar como suenan de verdad estas máquinas.

Toyota Corolla WRC (Rally safari 1998)



Mirad el video de principio a fin, no es el Corolla del Rally Safari pero es el de Finlandia del mismo año



Ford RS 200 (Rally RACE Madrid 1987)



Ford Sierra RS Cosworth (Tour de Córcega 1998)



Toyota Celica GT4 (Rally Acrópolis 1990)



Ford Focus WRC (Montecarlo 2001)



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

Renault 5 turbo 2 (Rally de la Vendimia 1983)



Fors Scort RS Cosworth (Rally de Indonesia 1996)



Renault Maxi Turbo (Rally príncipe de Asturias 1986)



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Renault 5 Copa (Circuito del Jarama 1993)



Citroen Sxara WRC (Rally Argentina 2004) 
Atención al minuto 2:30



Subaru Impreza (Rally de Catalunya 1995) 
Mirad el video en el minuto 1:45



EL "GARAJE" DE CARLOS SAINZ

Lancia Delta Hf Integrale (Rally Acrópolis 1993)

No perdáis ojo al minuto 1:30



Pero no sólo ha sido Scalextric la única marca de Slot que ha rendido homenaje a tan respetable piloto. Ninco, Fly Car, Carrera, Spirit o Minireplicas han sido otras marcas que también han reproducido coches del gran piloto madrileño.

En el siguiente número regresaremos con la continuación de este artículo y os seguiremos mostrando el resto de coches en slot así como videos de las increíbles hazañas del gran Carlos Sainz.

Mientras, si os habéis quedado con ganas de saber más podéis consultar su página web oficial:

www.carlos-sainz.com



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Maralic, nos presenta este mes sus nuevo camión Iveco Trakker Dakar 2012

“Iveco Trakker evo II, Pep Vila”

Versión totalmente montada y lista para rodar del camión que piloto Pep Vila en la edición del Dakar del 2012. Vehículo construido en resina y con mecánica Avant Slot, del cual solo se fabricarán 50 unidades.

Ref: T-1202. PVP: 255€



“Kit Iveco Trakker evo II, Miki biasion”

www.maralic.com
info@maralic.com



Version en kit del camión que disputó la última edición del Dakar pilotado por Miki Biasion, incluye CD con documentación, calcas, fotograbados, etc. La tirada de esta referencia es de 50 Ud. El kit se puede adquirir con o sin mecánica.

Ref: T-1204, PVP: 95€ (sin mecánica)

Ref: T-1204M, PVP: 155€ (con mecánica)

“kit Iveco Trakker evo II, Jo Adua”

Versión en kit del camión que disputó la última edición del Dakar pilotado por Jo Adua, incluye CD con documentación, calcas, fotograbados, etc. La tirada de esta referencia es de 50 ud, el kit se puede adquirir con o sin mecánica.

Ref: T-1203, PVP: 95€ (sin mecánica)

Ref: T-1203M, PVP: 155€ (con mecánica)



“Set Iveco Dakar 2012 RTR”

Diorama con los cinco camiones que disputaron la edición del Dakar de 2012. Se entrega totalmente montado y protegido por una urna de metacrilato, su tirada es de 25 Ud. La primera entrega incluye los cuatro camiones Trakker y ya se puede adquirir, dejando para Diciembre de 2012 la segunda entrega que incluye el camión Iveco “Torpedo” que ganó la citada edición del raid, y que tendrá un precio de 255€.

Ref: T-1201, PVP: 1220€ (primera entrega, cuatro camiones)



“Set Iveco Dakar 2012 ”

Diorama con los cinco camiones que disputaron la edición del Dakar de 2012. Se entrega totalmente montado y protegido por una urna de metacrilato, su tirada es de 25 Ud. En esta ocasión se entrega el diorama completo y un camión. Dejando a gusto del cliente la adquisición del resto de los camiones, salvo el camión “torpedo” cuya entrega es para Diciembre de 2012. Ref: T-1201, PVP: 500€ (primera entrega, un camión), cada nuevo vehículo tendrá un coste de 255€.



Para completar el set, hay que añadir un quinto camión que saldrá a finales de año, y que es este



AUTOMOBILIA
MADRID

17ª EDICIÓN
SÁBADO 16 DE JUNIO DE 2012 DE 10 H. A 14 H.

ENTRADA GRATUITA
EXPOSITORES 15 EUROS

FERIA DE INTERCAMBIO Y VENTA DE MINIATURAS DE AUTOMOVILES

Toda clase de vehículos, marcas antiguas y actuales, escalas, coches slot, libros, juguetes, revistas, catálogos y todo aquello relacionado con este tipo de coleccionismo.

IGLESIA DE SAN GEORGE
C/ NÚÑEZ DE BALBOA, 43 ESQ. HERMOSILLA

VELÁZQUEZ 4 Y NÚÑEZ DE BALBOA 5 9

91 355 13 17 Y 687 77 13 36 (TARDES)

Para confirmar reservas, enviar correo a zmorodo43@yahoo.es

No es la feria de más renombre, ni a la que más gente acude, pero sí que es de las más coquetas y la que deja un retrogusto francamente vintage, a todo aquel que se acerca por allí. Inclusive, me atrevería a decir, que todavía tiene ese pequeño aroma de clandestinidad – que es un aroma inventado pues es un evento público y que se publicita en medios especializados- que se celebra en pleno corazón de Madrid, en la zona más chic, nada menos que en el barrio de Salamanca, y dentro del patio de una iglesia, en la de St George. En esta ocasión era la 17ª edición, y en esa cita de 4 horas, solo por la mañana, acuden muchos incondicionales que buscan ese coche que tanto les apetece tener a ver si lo encuentran, ya que esta feria no es tan purista de slot como lo pueda ser el ForoSlot.

En Automobilia las escalas son mucho más variadas y el juguete en general, tiene una presencia más acentuada, aunque siempre en formas de coches y no se centra tan específicamente en el slot.

Son varios los expositores que acuden a esta feria en la que el buen tiempo suele hacer gala... este dato es importante pues parte de la feria se celebra en el exterior, en un patio.

Preside justo casi en el centro del patio la higuera, esa higuera que lleva allí años y que ha probado más de un cráneo de los visitantes, pues una de sus ramas se ha empeñado en recordarnos que esa es su zona y aunque el papel burbuja colocado tan acertadamente por la organización evita males mayores, rara es la coronilla o la frente que no cata la textura de la madera. Ahora bien, la higuera de St George, es todo un símbolo para los visitantes... a ver si algún año la ponen de señuelo en los carteles o al menos se convierte en el icono de Automobilia.



La Organización, pendiente y al tanto de todo, no solo dispone de espacio exterior al aire libre, también hay habilitado un espacio interior cubierto y resguardado.



Pero vayamos a lo que hemos venido. En esta edición, nada más entrar nos recibe unos antiguos circuitos de Scalextric, para ir abriendo boca.



Y la globalización, nos hemos dado cuenta, ha llegado también al slot. No le había visto nunca (Nasim o Nayim se llama) pero por lo visto este expositor si que suele acudir a acontecimientos de slot por Cataluña. Allí estaba con su maleta y surtiendo su mesa de coches de slot. Cuantos más seamos y mas variados mejor.

Las mesas no eran muchas, pero tampoco es que el espacio sea demasiado amplio, por lo que la sensación de aglomeración y tumulto se produce enseguida, lo que impulsa la animación. Y lo que hay llama la atención, como por ejemplo la mesa de Abel (uno de los organizadores).





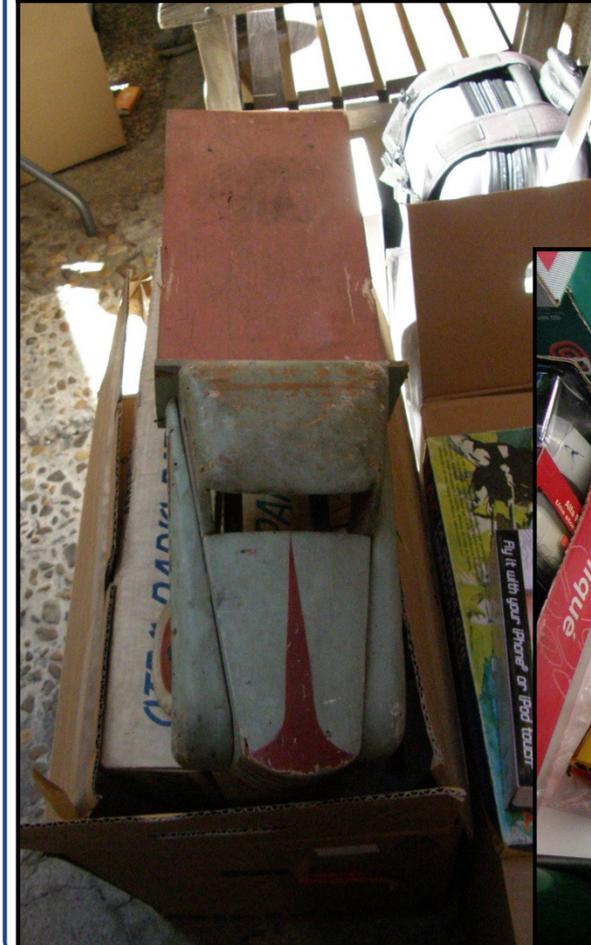
Colecciolandia, un fijo en todo lo que tenga que ver con el slot, estaba allí con Diego al frente.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



En esta edición, y como en otros eventos relacionados con el slot, era complicado ver piezas que costaran lo suyo, pero es que los propios expositores explican (hablando con ellos) que es un poco absurdo llevar piezas importantes -de coste significativo -pues en el actual escenario, lo único que se consigue es que esas piezas se soben y manoseen con el riesgo derivado de pasar por tantas manos. No obstante, algunos determinados encargos de algunas piezas destacables se habían acordado con anterioridad a la feria y se les llevaba a los interesados por parte de algunos expositores, pero digamos que bajo <<previo acuerdo>>, otra forma de impulsar el mercado que está francamente parado.



Lo que más se podía encontrar eran coches "al uso" sin grandes pretensiones (hojalatas, diferentes escalas, algún juego de mesa, y cosas sueltas)



Por último, destacaremos la presencia de algunos entusiastas de la marca Slot Classic (entre los que me cuento y me sumo) que paseaban y se enorgullecían de llevar su ping conmemorativo de su *III Encuentro de Entusiastas de Slot Classic* para compartir, disfrutar y saborear una de sus pasiones que no es otra que el slot de la mano del <<Rey de Reyes>> de la resina, la marca Slot Classic, y ese paseo lo daban de la mano de César Jiménez, quien estaba entre ellos con su ping y charlando con cada uno de sus incondicionales.



¡Hasta el próximo Automobilia!

* ATENCIÓN, por lo visto, para el año que viene, el 2013, se está preparando una EXPOSICIÓN de SLOT un tanto ESPECIAL en MADRID, en la zona SUR. La semilla ha empezado a germinar, es decir, ya se lleva un tiempo trabajando sobre el proyecto, que ES UNA REALIDAD, y ya se están obteniendo resultados y va tomando forma. Se os mantendrá informados.

Hoy os traigo uno de esos tesoros que hacen que ames este hobby. Se trata del primer número de la revista del club Scalextric, allá por el año 1968.

Este es un documento que cumple las veces de “revival” de nuestro hobby, pero también nos ayuda a ver cómo era la sociedad y el mundo del motor en esa época.

Desde el principio de la marca Scalextric bajo tutela Exín, ya se puso de manifiesto que uno de los objetivos de la empresa catalana era acercarse al scalextrista y rápidamente puso en marcha un club para premiar la fidelidad de sus clientes y, cómo no, fomentar el consumo de productos Scalextric.

En este primer número Exín, presentaba el club y la revista; además de remitir con ella el carnet del club. También nos mostraba algunos consejos prácticos para el mantenimiento de los vehículos.

A parte de destinar espacio al hobby, y aludiendo a su eslogan más famoso:

“Scalextric es competición”

el número 1 se completaba con información de los grandes premios de la época.

Pero si hay que destacar alguna cosa, sin duda la presentación de las últimas “novedades” entre las que se incluía el Chaparral, el Cooper Climax F1 y el “españolito” Seat 850 Coupé Abarth, entre otros. Eso sí, sin olvidarnos de la entrevista al “jovencito” Juan Fernández, que entre otras cosas nos descubre su afición por el Scalextric ya que tiene “todos los coches que van saliendo”.

Bueno aquí os dejo la revista en cuestión para vuestro disfrute en estas tardes veraniegas.

Recordemos mientras, como eran aquellas primeras cajas de simple cartón donde venían los coches que hoy en día consideramos joyas



SCALEXTRIC



ESPECIAL PARA LOS AMIGOS DE SCALEXTRIC

EDITORIAL

Cuando hace algo más de un lustro salían al mercado las primeras unidades de Scalextric, nadie podía prever la rápida difusión y la excelente acogida que iba a dispensarle la afición española.

En pocos años el número de «scalextristas» ha crecido de una forma tan dinámica que pone de manifiesto el auténtico entusiasmo que despierta este deporte.

Sin embargo, lo que posiblemente resulta más sensacional es el alto nivel técnico alcanzado por los «pilotos» españoles.

A pesar de que Scalextric es un deporte relativamente joven en nuestro país, existen ya fuertes escuderías que pueden competir contra equipos extranjeros de máxima solera y experiencia en la especialidad.

Es precisamente esta vitalidad la que nos ha movido a editar este Boletín para que sirva de cauce y portavoz de esta pujante afición.

Sus secciones irán dedicadas, principalmente, a temas automovilísticos —competiciones, circuitos, bólidos, modelos, etc., pero también a consejos y amenidades para que su contenido resulte agradable a todos los lectores.

Otra importante faceta de nuestro Boletín es que podrá servir de fácil medio de comunicación entre los propios aficionados, intercambiando ideas y experiencias, proporcionando y organizando confrontaciones y publicando resultados y clasificaciones.

Junto a este primer número le remitimos, también, su carnet de «scalextrista» que, además de acreditarle como piloto de minibólidos, le convierte en socio del Club Scalextric Español y le da derecho a la recepción gratuita de este Boletín.

Al saludarle muy cordialmente, esperamos sabernos ganar su interés y simpatía para contarle entre nuestros asiduos lectores y nuestros entusiastas colaboradores.

Atentamente
SCALEXTRIC

CONSEJOS PRACTICOS DE SCALEXTRIC

Entretenimiento de los coches

Para obtener el máximo rendimiento de sus coches deberá proceder, periódicamente, a la limpieza y engrase de sus puntos vitales, teniendo en cuenta las siguientes indicaciones:

★
— Dedique un especial cuidado a las trencillas de contacto ya que de ellas depende el que el motor actúe a pleno rendimiento.

★
— Procure que estén siempre completamente limpias. El roce a que están sometidas con la vía, provoca un desgaste y la adherencia de un polvillo que dificulta el contacto. Elimínelo raspándolas ligeramente.

★
— Debe evitarse que las puntas de las trencillas toquen a la vía ya que producen un chisporroteo que las deshilacha y desgasta prematuramente. El mejor contacto se obtiene cuando las trencillas trabajan planas, con lo que se consigue, además, un óptimo acoplamiento de la guía con la ranura.

★
— No apure el uso de las trencillas, cámbielas en cuanto observe su desgaste. Es muy importante que estén siempre en buenas condiciones; el motor del coche se lo agradecerá.

— Para lubricar el motor tenga en cuenta dos cosas importantes: Poner solamente una gota de aceite en cada uno de los fieltros de sus casquillos de rodaje. Usar el lubricante especial Scalextric.

★
— Limpie el motor con asiduidad utilizando, únicamente, alcohol, ya que cualquier otro producto podría dañar las partes barnizadas. Dedique especial atención a la limpieza del colector y las escobillas limándolas ligeramente si es necesario, a fin de que la superficie de contacto sea perfecta y no produzca calentamientos y roces inútiles.

★
— El colector debe estar siempre seco y limpio de aceite y polvillo de carbón. Límpielo con un pincel y alcohol secándolo después con una gamuza y soplando ligeramente para evaporar el alcohol que hubiera podido quedar en las regatas.

★
— Al colocar de nuevo las escobillas, asegúrese de que el terminal de contacto esté debidamente limpio.

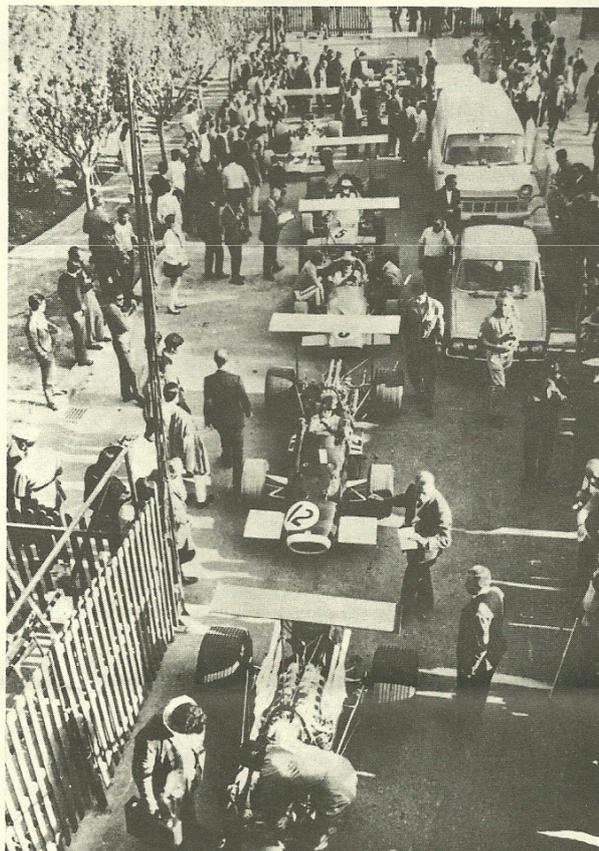
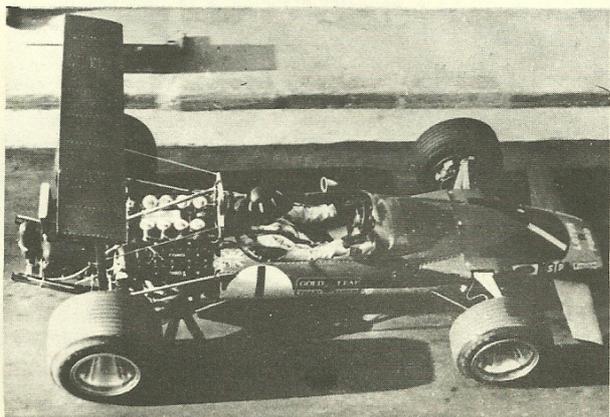
★
— Por último, al montar el coche compruebe que el eje trasero esté limpio de hilos y pelusillas y que los cojinetes, estén encajados en sus respectivos alojamientos. Engráselos con una ligera gota de lubricante Scalextric y compruebe que su rodaje sea completamente suave y sin roces.

Información sobre los grandes premios automovilísticos

La temporada de 1968 se caracterizó, dentro del deporte automovilístico, bajo el signo de una clara tendencia en pro de la seguridad, tanto para los pilotos como para los espectadores.

Los graves accidentes registrados a principios y mitad de temporada, agudizaron el ingenio de los constructores, quienes buscaron soluciones para una mejor adherencia y estabilidad en los potentes coches de «fórmula». Y así nacieron, primero los «poilers» delanteros, que poco más tarde adoptaron los alerones estabilizadores, que ya llevaba el famoso coche americano «Chaparral» en sus principios.

Fecha a fecha, los técnicos de todo el mundo se afanan por lograr una mayor potencia en los motores, a la par que los constructores y carroceros estudian el diseño de nuevos bastidores, con dispositivos que les permitan un mayor margen de seguridad en las competiciones. Pero no olvidemos que a la vez que evolucionan las técnicas relacionadas con los motores y los coches, los circuitos, piezas importantísimas en la estructura del deporte automovilista, se vienen quedando atrás.



Este es uno de los graves problemas con que se enfrentan este año las Asociaciones de Pilotos, de todo el mundo. ¿Qué soluciones se han tomado? ¿Se tendrá que limitar la velocidad de los coches? ¿Se van a crear nuevos circuitos? Estas y otras preguntas similares, se formulan quienes están íntimamente vinculados con el deporte de la velocidad. Y ciertamente el problema es grave.

Quienes rigen los destinos de este espectacular y viril deporte, estudian a fondo la cuestión, pues quieren cortar la racha de accidentes fatales que vienen gravando el mismo. Hasta la fecha, cinco son los circuitos internacionales, donde se puede lograr la vuelta más rápida a un promedio superior a los 200 kms/hora. «Watkins Glen», en los Estados Unidos, con 202 kms/h. de promedio. «Le Mans» y «Reims», en Francia, con 225 kms/h. y 234 kms/h. «Monza», en Italia, con 239 kms/h. y «Spa-Francochamps», en Bélgica, con 241 kms/h. Por lo que respecta a los circuitos españoles, tenemos el del «Jarama», con 138 kms/h. y el de «Montjuic», con 155 kms/h. de media horaria por vuelta más rápida, alcanzada, precisamente, el pasado día 4 de Mayo en el Gran Premio de España, de Automovilismo.

El Gran Premio de España, en el Circuito de Montjuic, fue la segunda prueba del campeonato mundial.

Con anterioridad, le había precedido el Gran Premio de Africa del Sur, que tuvo por escenario el Circuito de Kyalami, en Johannesburgo.

Después de Barcelona figuran en el Calendario, el clásico Gran Premio de Mónaco que se disputó en el Principado, para continuar en el Circuito de Spa-Francochamps, el más rápido del Campeonato con el Gran Premio de Bélgica, el 8 de Junio. Tras un respiro de 14 días, el Gran Premio de Holanda, en el Circuito de Zandvoort, 22 de Junio. Llegando el 6 de Julio en Clermont-Ferrand, el Gran Premio de Francia, con el cual se cumplirá la primera mitad del Campeonato que, como se sabe, se disputa a través de doce carreras.

La segunda fase del mismo, será iniciada el 19 de Julio, en Silverstone, donde se disputará el Gran Premio de Inglaterra. Siguiéndole el Circuito de Nurburgring, con sus innumerables curvas dando cobijo al Gran Premio de Alemania, el 3 de Agosto. Y de nuevo la multicolor caravana de bólidos, acomodados en grandes camiones-nodriza, rumbo al Sur para disputar el 7 de Septiembre el Gran Premio de Italia, en el veterano autódromo de Monza. De allí el gran salto pasando al nuevo continente donde en Toronto, el 21 de Septiembre, tendrá lugar el Gran Premio de Canadá. Continuando en «Watkins-Glen» con el Gran Premio de los Estados Unidos, penúltima prueba del Campeonato Mundial de Conductores, el 5 de Octubre, para finalizar en tierras aztecas, con el Gran Premio de México, que se disputará en el Circuito de Magdalena Mixhuca, el 2 de Noviembre.

Por lo que respecta a los equipos, todos ellos están ya preparados para dar fuerte batalla en defensa de sus colores. Rojo y blanco, con franja y morro dorados, para «Lotus». Azul para «Matra». Rojo para «Ferrari». Verde, con franja y morro dorados, para «Brabham». Blanco, con franjas y un disco rojo, para «Honda». Naranja para «McLaren». Verde oscuro, con morro fosforescente para «B.R.M.». Y azul oscuro, con franja plateada, para «A.A.R.-Eagle».

¿Qué nos va a deparar la temporada 1969? ¿Qué piloto conquistará el cetro mundial? Nadie puede responder todavía a estas dos preguntas. Baste saber, que todos ellos se entregan una y otra vez en la pequeña y estirada cabina de su coche, dándolo todo por el deporte para el que viven.

EL "CARABO"

un prototipo excepcional
del gran carrocerero italiano Bertone

En el Salón de París, por primera vez, el prestigioso carrocerero italiano Bertone, presentó bajo su nombre, un excepcional prototipo, que por sus revolucionarias características, acaparó la atención general de todos los visitantes al gran certamen parisino.

Bajo la base de un «Alfa», motor y chasis, este nuevo vehículo de original color castaño-dorado, de momento no está previsto para un lanzamiento comercial; más bien se trata de un coche excepcional en plan deportivo o, cómo no, también en plan particular.

Indudablemente su diseñador, Bertone, se ha dejado llevar por su fantasía creando un excepcional prototipo, del cual muchas soluciones podrán ser aplicadas en el futuro.

Su singular silueta, orientada por un afán constante de mejor penetración, no deja de sorprender y así lo han manifestado los más destacados técnicos. La línea continua del capó delantero y del parabrisas, se funden con la trasera, sin percibirse la menor discontinuidad ni saliente que turbe las hilas de aire preferidas en la aerodinámica.

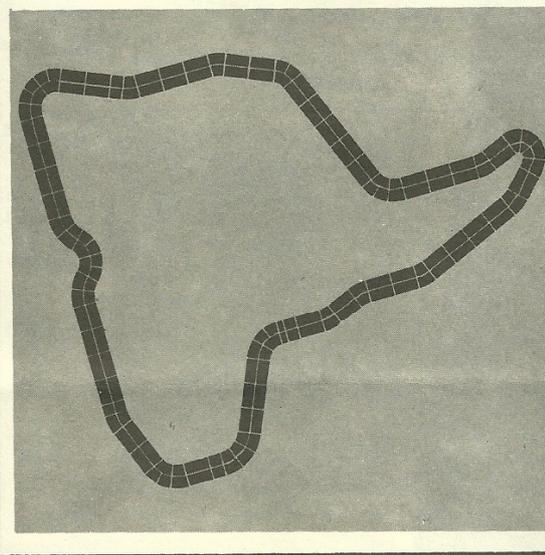
Se trata de un coche muy original, cuya carrocería se abre por completo lateralmente, mediante dos enormes puertas de plástico transparente, que se levantan hacia adelante y que cuando están abiertas, dan al conjunto una extraña imagen

CIRCUITO DE SPA (BELGICA)

ACCESORIOS NECESARIOS

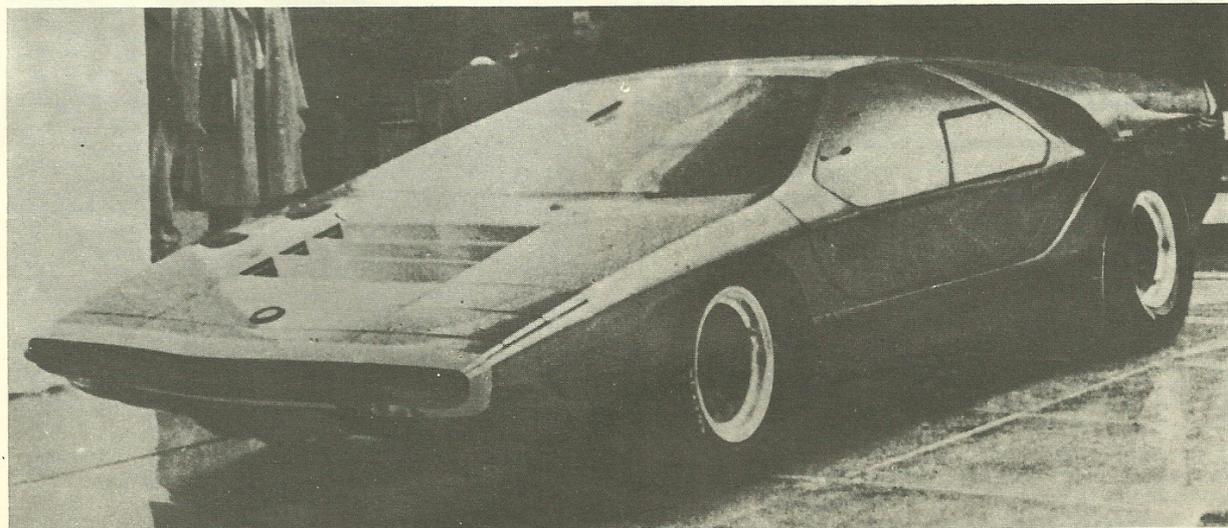
2 Tramos recta salida	PT-63
76 Tramos recta standard	PT-60
11 Tramos curva standard	PT-51
3 Tramos curva interior	PT-52
36 Tramos curva exterior	PT-53
20 Tramos curva super-exterior	PT-84
8 Tramos recta 175 mm.	PT-59
2 Tramos recta 87 mm.	PT-58
28 Líneas mantenimiento tensión	A-252
2 Transformadores	TR/1
4 Controles manuales de velocidad	A-215
12 Pares juegos Gran Peralte	A-219
8 Cajas de 6 bases Gran Peralte	A-220
4 Coches fórmula 1 o Gran Turismo	
7 Cajas de 6 vallas	S-117

MEDIDAS: 7,50 x 6,30 m. RECORRIDO: 21,635 m.



que podríamos definir como equipado con «alas de libélula». Su potente motor «Alfa Romeo» de ocho cilindros hace el resto. Bertone, partiendo del principio de que nada debe distraer al conductor, ha realizado todo el interior en gris mate, sin adornos inútiles, con el cuadro de mandos iluminable a voluntad.

La parte exterior ha sido pintada por un procedimiento especial del cual Bertone tiene la exclusiva y que ya ha utilizado en otros de sus modelos. En cuanto al color, justifica su nombre «Carabo», insecto verde con reflejos dorados.



Por su gran contenido humano y por su indudable interés, reproducimos a continuación la última carta que el gran corredor Jim Clark dirigió a todos los Scalextristas del mundo.

Scalextric. ¡Qué hermosa palabra!. Siempre ha despertado en mí la excitación que precede a las grandes carreras de verdad.

Imagínate: Coches famosos recibiendo la puesta a punto del último momento en los boxes... El rugir de los motores en la misma línea de salida... La bandera que desciende dando la señal de partida y... allá van.

Siguen los escalofríos en las curvas engañosas, los chicanes, el escape abierto, las fantásticas velocidades de las rectas largas, la continua tensión, vuelta tras vuelta, de ganar o perder unos segundos y por último, el emocionante momento de cruzar primero la meta con el coche inmediato a sólo unos segundos.

Después, un poco de relajamiento y ¿qué mejor que revivir la triunfal carrera con una reproducción Scalextric del famoso circuito en donde se desarrolló la competición del día?

La facilidad de reproducir los circuitos en que corro y el fantástico realismo de las competiciones con Scalextric, siempre me han maravillado. Mi único pesar es que, en mi juventud no existía Scalextric y no tuve la oportunidad que ahora tienes tú, el campeón del mañana, de construir famosos circuitos en tu propio hogar.

Sé campeón hoy, con Scalextric.

Buena suerte,

Jim Clark

NOVEDADES SCALEXTRIC

Ha salido ya el coche Ford G.T. y el juego cambio de pista. Inminente el lanzamiento del coche Chaparral G.T. En el transcurso de 1969 está previsto el lanzamiento de:

COCHES:

Cooper Climax F.1
Ferrari V-6 F.1
Ferrari G. T. 330
T. C. 850 Coupé Abarth

CIRCUITOS:

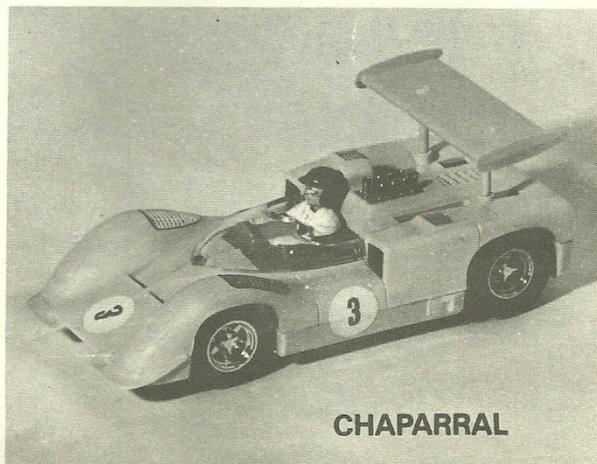
Turismo Competición 35 (con 2 coches T. C. 850 Coupé Abarth y Transformador-Rectificador incorporado).
Alta velocidad 70 (con 2 coches F.1 y curvas Alta Velocidad)

CUENTA-VUeltas:

Se halla ya en el mercado el cuenta-vueltas eléctrico A-260, y para finales del presente año podrá disponerse del cuenta-vueltas mecánico A-259.

ACCESORIOS:

Próximamente aparecerán el control manual de velocidad Alta Sensibilidad, juego gran cambio de rasante, balas paja, etcétera.



CHAPARRAL

SCALEXTRIC y la familia

¿Quién no ha apretado con contenida emoción el mando de un «Scalextric»? ¿Quién viendo rodar sus diminutos «bóridos» a velocidades de vértigo, no ha vivido momentos de sumo interés? ¿Qué padre de familia en sus ratos de ocio, no se ha acercado a la pista montada por sus hijos para contemplarlos y compartir con ellos las bellezas de este deporte-juego tan extendido por todo el mundo? ¿Qué joven no ha sentido la llamada de «Scalextric», de sus fabulosos coches, de sus modernas pistas, de sus bien montados circuitos, de sus interesantes accesorios? ¿Qué madre no se ha sentido feliz al ver en la paz del hogar, unida toda la familia en torno a este apasionante y recreativo deporte-juego, tan conocido y practicado internacionalmente?

He aquí cinco preguntas que podemos contestar en sentido positivo y favorable, porque son escenas vividas a diario en centenares, en miles de hogares, donde «Scalextric» ocupa un lugar preferente.

Primero fue el «contamos contigo». Ahora el «viva deportivamente». Slogans ambos que reflejan claramente un vivo interés por parte de los altos organismos oficiales en pro del deporte. Haciendo deporte se hace patria, y nada más cierto.

Por ello «Scalextric» ha sido recibido con los brazos abiertos en todos los hogares del mundo. Raro es el que no tiene una pista por más sencilla que ésta sea, cumpliendo la misión para la cual fue creada, actuando como eslabón de unión familiar y como agente catalizador del bienestar. Hoy por hoy, en plena época espacial, es curioso poder comprobar la gran afición que existe por la velocidad, en todos los estratos sociales. La llamada de la competición velocista es muy fuerte y a todos nos complace ver en acción, compitiendo sobre el asfalto de las pistas, a los más modernos y destacados coches deportivos. La emoción corre pareja con el interés de la participación, pero no siempre se puede y son pocos los que tienen aptitudes para ello.

«Scalextric», nos ofrece sus amplias pistas, variables a voluntad, para que «vivamos deportivamente» en la paz de nuestro hogar. ¿Y quién hace oídos sordos a tan sugestiva invitación?



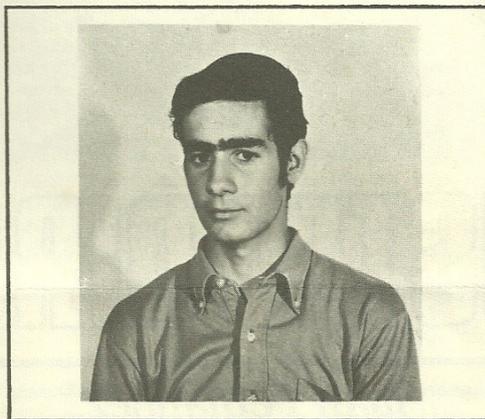
Primero el montaje de las pistas. La parte eléctrica. El cuenta vueltas. Peralto de las curvas más difíciles. Y finalmente los pequeños coches de vivos colores, perfectas reproducciones de las más famosas marcas, «Honda», «Lotus», «B.R.M.» «Cooper», «Ferrari», «Chaparral», «Mercedes», «Jaguar», «Ford GT», «Matra Jet», «Alpine», etc. Luego viene la emoción de la competición, en reñida pugna deportiva, mientras se deslizan las horas a ritmo acelerado, prácticamente sin que nos demos cuenta.

Vivamos deportivamente y sin peligro, en la paz del hogar.

Scalextric nos brinda la ocasión. Nunca mejor aplicado el «contamos contigo». Usted y los suyos pueden vivir en su casa el ambiente de los «Grand Prix», montando el trazado de los más famosos circuitos internacionales con las dificultades propias de los mismos.

de TU a TU

con Juan Fontcuberta, 14 años, de Barcelona
Colegio: San Gregorio



- ¿Desde cuándo eres «scalextrista»?
- Hace, aproximadamente, unos 2 años.
- ¿Qué tipo de Scalextric tienes?
- Empecé con el GP 3 y he ido ampliándolo hasta conseguir una instalación bastante buena.
- ¿De qué elementos consta?
- Tengo una docena de coches y dispongo de un circuito de 4 pistas y 11 metros de cuerda, montado permanentemente con sus correspondientes accesorios como contavueluntas, vallas, puentes, cambio de rasante, etc.
- ¿Te has montado el circuito tú mismo?
- Sí. Junto con mi hermano algo menor que yo y que, además, es mi rival más directo.
- ¿Lo habéis montado tomando como base algún circuito internacional de automovilismo?
- No, lo hemos hecho a capricho, aparte de que nos gusta hacer continuas modificaciones para darle mayor dificultad y emoción.
- ¿Qué representa Scalextric para tí?
- Puedo decir, que actualmente, es mi «hobby». Me gusta reunirme con mis amigos y entablar competiciones poniendo a prueba la destreza y el temple.
- ¿Cuántos amigos de tu clase tienen Scalextric?
- Más de la mitad. Aproximadamente unos veintitantos.
- ¿Cambiarías Scalextric por otro juego?
- No, en estos momentos es el que más me divierte.
- Lo dice tan convencido que estamos seguros de su sinceridad.



USTED DIRA

**Juan Fernández,
un campeón español de fama
internacional**

Hemos querido iniciar esta sección, trayendo a nuestras páginas un gran campeón automovilista español. Nadie mejor que Juan Fernández para ello, por sus excepcionales dotes como piloto puntero, conquistador de innumerables Trofeos, el último de ellos en el Rally Internacional Costa del Sol, donde en dura competencia con pilotos italianos, franceses y españoles, logró una vez más imponer su gran clase, tras vencer, a lo campeón, con su Porsche 911 R.

Juan Fernández se inició muy joven en la competición velocista. Sus más resonantes victorias, tanto nacionales como extranjeras, las ha logrado pilotando un «Porsche» Carrera 6,



coche con el cual, desde el principio, se acomodó perfectamente.

—¿No es así amigo Fernández?

—Efectivamente. Con dicho modelo he disfrutado mucho. Sentí tener que desprenderme de él. Pero como ya es sabido surgieron dificultades al caducar el permiso y me vi obligado a prescindir de él.

—¿Cómo se plantea esta temporada recién inaugurada?

—Para nosotros, hablo en plural porque formo parte de la Escudería Montjuic, inmejorable. Contamos con un grupo de jóvenes pilotos y esperamos realizar un excelente papel, tanto en las competiciones que se celebran en España, sobre todo el Campeonato Nacional, como las que nos interesan en el extranjero. Sin olvidar tampoco el Campeonato de Cataluña de Velocidad y Rallyes.

—¿Precisa de mucho entreno un piloto automovilista?

—En automovilismo, como en todos los deportes, si se quiere hacer bien las cosas, el entreno es imprescindible. Una vida sana, ejercicio, en fin, todo lo necesario para poder salir a competir en excelente forma física.

—¿Agota la conducción?

—En los rallyes mucho, pues los recorridos son largos y duros, con etapas nocturnas, tramos cronometrados, etc.

—¿Qué hace nuestro campeón cuando no corre?

—Dedicarme a mi negocio y a mi familia.

—¿Te gustaría que alguno de tus dos hijos se dedicase al automovilismo deportivo?

—Les gusta mucho, pero todavía son muy pequeños. De momento los dos «compiten» conmigo con el Scalextric de cuatro pistas que tenemos en casa. Son momentos verdaderamente maravillosos. Hay que ver cómo disfrutan, mejor dicho, disfrutamos. Ellos ganándose, yo dejándome ganar. Los dos quieren formar equipo conmigo. Tenemos que hacer unas pruebas preliminares de eliminación. El que gana forma conmigo, el otro con mi esposa.

—Hogar, dulce hogar...

—Sinceramente pasamos muy buenos ratos en familia con «Scalextric». Se trata de un deporte-juego apto para todas las edades y realmente emocionante.

—¿Tienes muchos coches?

—Casi todos los modelos que van saliendo.

—Si los coches de competición se pudieran adquirir con tanta facilidad ¿dónde estaría nuestro deporte?

—En la cima más alta. No lo dudes. Son cientos los jóvenes que sienten la llamada del automovilismo, pero ante las dificultades existentes, pronto se desaniman. Esta es la triste realidad de tan viril deporte.

—Seamos optimistas y esperemos que en breve todo se normalice. Pues si hay afición es posible que se llegue a conseguir algún permiso especial para adquirir coches de competición.

HUMOR



EL CARABO

En la revista nº1 del club Scalextric de 1968 que presentamos en estas mismas páginas, nos hablan del CARABO un concept car sobre la base de un Alfa Romeo 33. En esta nueva sección conozcamos un poco más de este y otros modelos que nos hacen soñar.

El Carabo se puede considerar casi un eslabón perdido presentado allá por 1968. Se trata de un concept car de Bertone sobre base Alfa Romeo 33. Es coche montaba un pequeño V8 en su parte trasera. El modelo fue diseñado por Marcello Gandini y destacaba el hecho de vestir el parabrisas casi en el mismo plano la delantera, dándole una forma afilada que comenzaba casi desde la misma mitad del coche.

Casi podemos decir que este modelo fue el precursor, en cuanto a diseño de refiere, de muchos Lamborghinis, Ferraris y otros.

EL "CARABO"

un prototipo excepcional
del gran carrocerero italiano Bertone

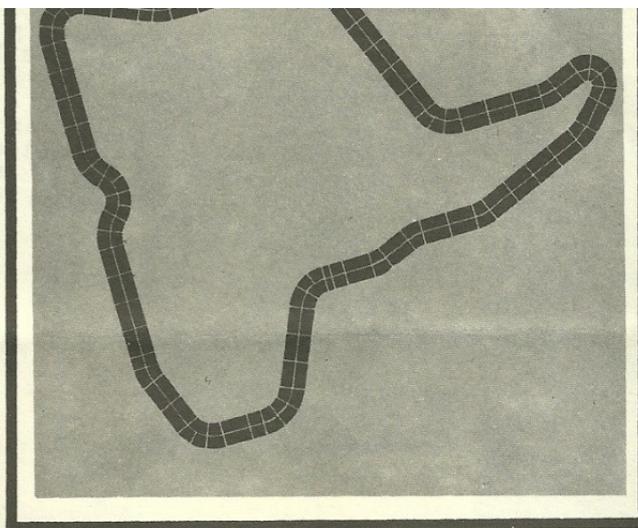
En el Salón de París, por primera vez, el prestigioso carrocerero italiano Bertone, presentó bajo su nombre, un excepcional prototipo, que por sus revolucionarias características, acaparó la atención general de todos los visitantes al gran certamen parisino.

Bajo la base de un «Alfa», motor y chasis, este nuevo vehículo de original color castaño-dorado, de momento no está previsto para un lanzamiento comercial; más bien se trata de un coche excepcional en plan deportivo o, cómo no, también en plan particular.

Indudablemente su diseñador, Bertone, se ha dejado llevar por su fantasía creando un excepcional prototipo, del cual muchas soluciones podrán ser aplicadas en el futuro.

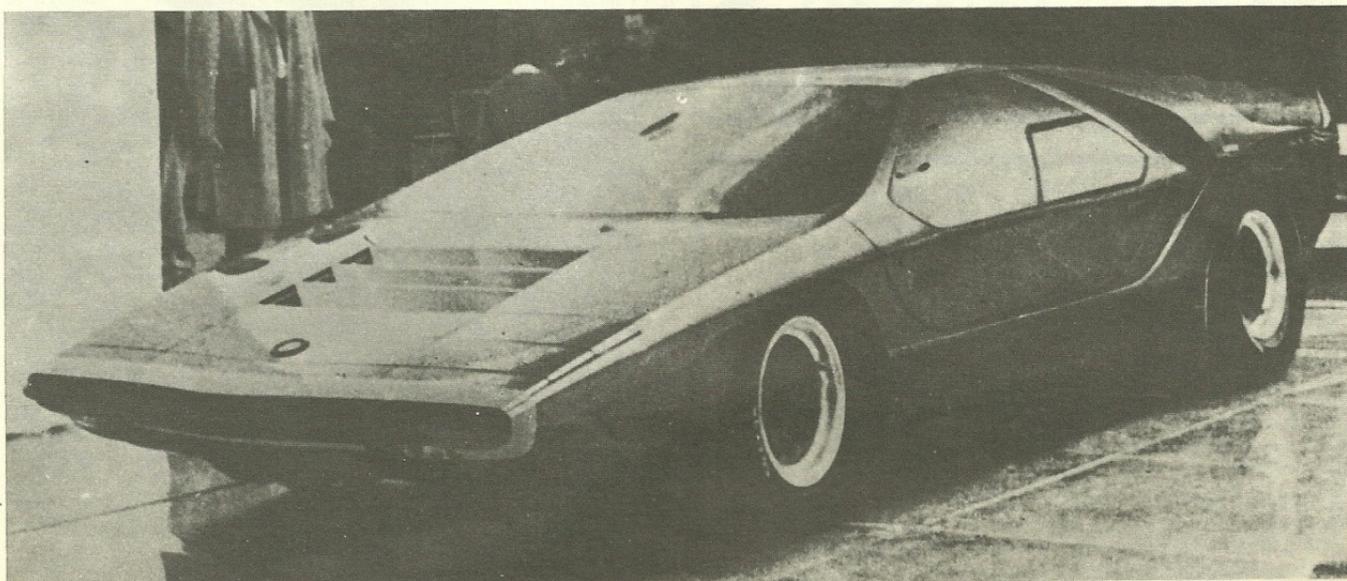
Su singular silueta, orientada por un afán constante de mejor penetración, no deja de sorprender y así lo han manifestado los más destacados técnicos. La línea continua del capó delantero y del parabrisas, se funden con la trasera, sin percibirse la menor discontinuidad ni saliente que turbe las hileras de aire preferidas en la aerodinámica.

Se trata de un coche muy original, cuya carrocería se abre por completo lateralmente, mediante dos enormes puertas de plástico transparente, que se levantan hacia adelante y que cuando están abiertas, dan al conjunto una extraña imagen



que podríamos definir como equipado con «alas de libélula». Su potente motor «Alfa Romeo» de ocho cilindros hace el resto. Bertone, partiendo del principio de que nada debe distraer al conductor, ha realizado todo el interior en gris mate, sin adornos inútiles, con el cuadro de mandos iluminable a voluntad.

La parte exterior ha sido pintada por un procedimiento especial del cual Bertone tiene la exclusiva y que ya ha utilizado en otros de sus modelos. En cuanto al color, justifica su nombre «Carabo», insecto verde con reflejos dorados.





SLOT CONCEPT CARS I



EL CARABO I EL SLOT

Consultando un catálogo de 1972 de JOUEF encontramos ver la versión de slot de este coche. Presentado en el "oficial" color verde. Podemos ver que la marca francesa presentó básicamente dos decoraciones (en varios colores) de este espectacular coche, una de calle y otra más racing:



917

n° 3654 CARABO

1/40

voitures

JOUEF



n° 3632 MATRA F1



n° 3640 PORSCHE GT



n° 3650 FORD GT



n° 3653 PORSCHE 917



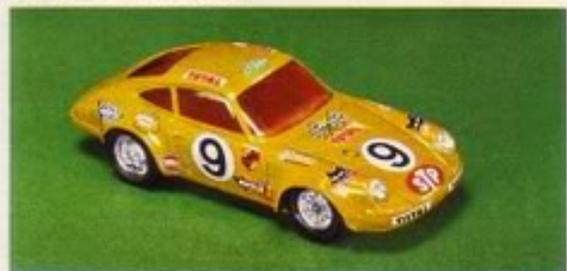
n° 3654 CARABO



n° 3656 MATRA 650



n° 3657 FORD CAPRI



n° 3658 PORSCHE 911 S



n° 3680 DRAG CAR



n° 3681 KART

SLOT CONCEPT CARS I

Jouef presento el Carabo en varios colores/ decoraciones diferentes:



Viendo esta última imagen del Carabo blanco, no podemos evitar la comparación con el Mercedes Wankel de Exin. Pero eso ya quedará para una próxima entrega de esta serie.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Aquí os dejamos una novedad (**una de cada**) de las marcas *slotísticas* más importantes para que os vayáis entreteniendo este verano. Recordad que en agosto descansamos, a ver de aquí a septiembre que os podemos enseñar

SUPERSLOT

Dodge Charger, Ref. C3317



NINCO

Lancia 037, Olio Fiat, Ref. 50602



CARRERA: Mercedes-Benz W125 Stromlinie Avus 1937, Ref. 27356



MMK Productions

Gordini Transporter



NOVEDADES VERANIEGAS

MARALIC

Iveco Trakker evo II, Pep Vila. Version totalmente montada y lista para rodar del camión que piloto Pep Vila en la edición del Dakar del 2012. Vehículo construido en resina y con mecánica Avant Slot, del cual solo se fabricarán 50 unidades. Ref: T-1202.



www.maralic.com
info@maralic.com

OCTANE: Renault 5 Diac, Tour de Corse



SLOT.IT: Audi R8C 10º Aniversario

Audi R8C 2002-2012 decennial



Emilia Romagna is the Italian Motor Valley: here, the same thoroughbred genes that link the likes of Ferrari, Maserati, Dallara, Ducati, Lamborghini are passed down to the small scale 1:32 models made by Slot.it.

In 2002, Slot.it, the company from Reggio Emilia already well known for its precise racing parts and universal chassis, issued its first complete model car, a reproduction of the Audi R8C, a prototype which raced in Le Mans in 1999.

Historians dub the R8C by Slot.it as the model that marked a before and after in slot racing.

Since its debut with a stunning 1-2-3 at the 24 hours of S.Celoni, through various revisions of chassis and bodywork that kept it up to the latest technology, this model has been at the forefront of slot car racing for 10 years. We at Slot.it have chosen to reissue

this special model, from the original chassis and bodywork moulds of the first Audi R8C series, to celebrate the decennial of this historic racer.



www.slot.it

Prefo fue una de las marcas jugueteras más importantes de la Alemania del Este.

En 1945 tras la segunda Guerra Mundial, se nacionaliza una antigua fábrica de herramientas y fue en 1952 cuando se fundó el VEB Prefo Desdren. Que fue el consorcio que se encargó de dirigir a la compañía hasta la caída del muro de Berlín en 1989 siendo esta desmantelada como juguetera en 1990.

Podemos decir sin temor a equivocarnos que Prefo fue a Alemania del Este lo que Exin y Paya a España. Ya que además de Slot, también tenían Trenes, Modelos Estáticos y juguetes de todo tipo.

En estos links podemos ver una web bastante completa en cuanto a Slot se refiere.

www.prefo-racing.com

Y en estos videos del Youtube un circuitos

<http://www.youtube.com/watch?v=U2bbqKXDsrA>

<http://www.youtube.com/watch?v=nAGMZACad0M>

Coches de Slot

En cuanto a los coches de Slot, decir que el paso del tiempo les ha sentado muy mal a los modelos Prefo ya que han ido perdiendo calidad desde unos coches bastante bonitos en sus inicios a los últimos modelos que parecen sacados de los primeros todo a 100 de los chinos.

Pongo unas fotos.

Formula 1 de los 70

Formula 1 de los 80



Por otra parte, podemos distinguir 3 etapas de fabricación entre el modelismo y los chinos.

1ª Etapa, Llantas y espejos cromados y de buena calidad.

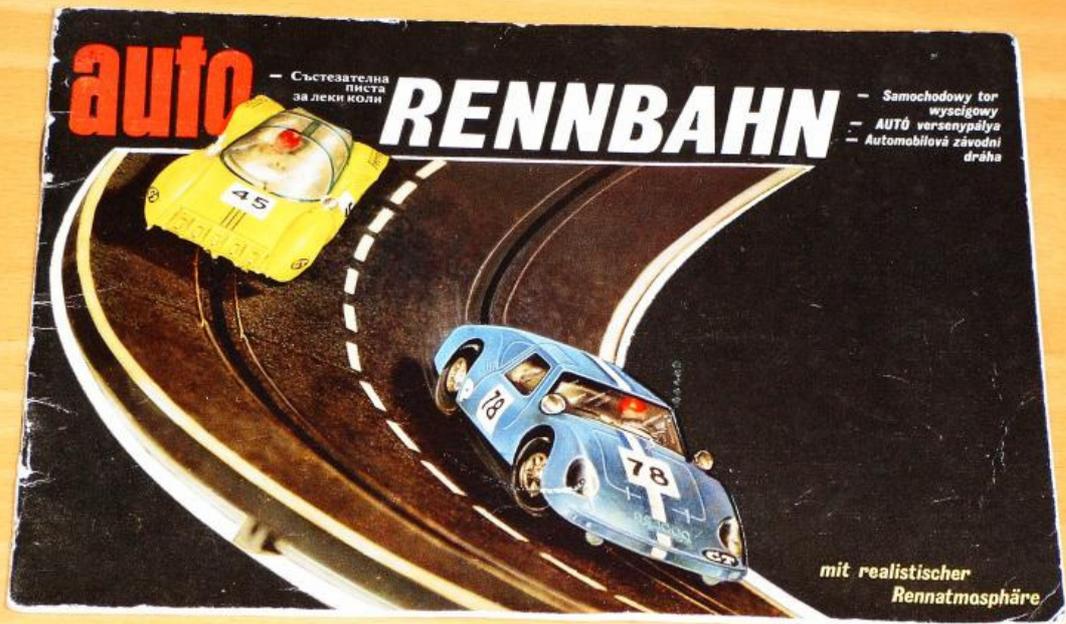


2ª Etapa, igual a la 1ª pero con el añadido del alerón estratosférico.



3ª Etapa la de peor calidad llantas y espejos sin cromar

A continuación un catálogo de Slot Cars



Renn- und Sportwagen M 1:32

	Artikel Nr. und PZN: 341 000 341 000 1 Stück EVF 14,10 M	Querschnitt I
	Artikel Nr. und PZN: 341 000 341 000 1 Stück EVF 14,10 M	Querschnitt I
	Artikel Nr. und PZN: 341 000 341 000 1 Stück EVF 14,10 M	Querschnitt I
	Artikel Nr. und PZN: 341 000 341 000 1 Stück EVF 14,10 M	Querschnitt I

Das illustrierte Rennwagen-Sortiment...
Diese spezielle Motoranordnung...
Die ultimative Rennwagen-Modellierung...
Die ultimative Rennwagen-Modellierung...
Das ultimative Rennwagen-Modellierung...
Das ultimative Rennwagen-Modellierung...

Bahnstücke

	Fahrbahn 270 mm Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 2,70 M		Fahrbahn-Stücklänge 30° K 270 426 mm Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 2,90 M
	Fahrbahnwechsel 270 mm Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 6,30 M		Fahrbahn K 270/458 mm, 22°/30° EVP 2,40 M
	Fahrbahn-Randstreifen 180 mm und Fahrbahn 180 mm, Kurvenstück Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 10,-- M		Fahrbahn R 90/270 mm, 45° Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 2,30 M
	Fahrbahn 180 mm Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 2,50 M		Fahrbahn 90 mm Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000 EVP 2,-- M

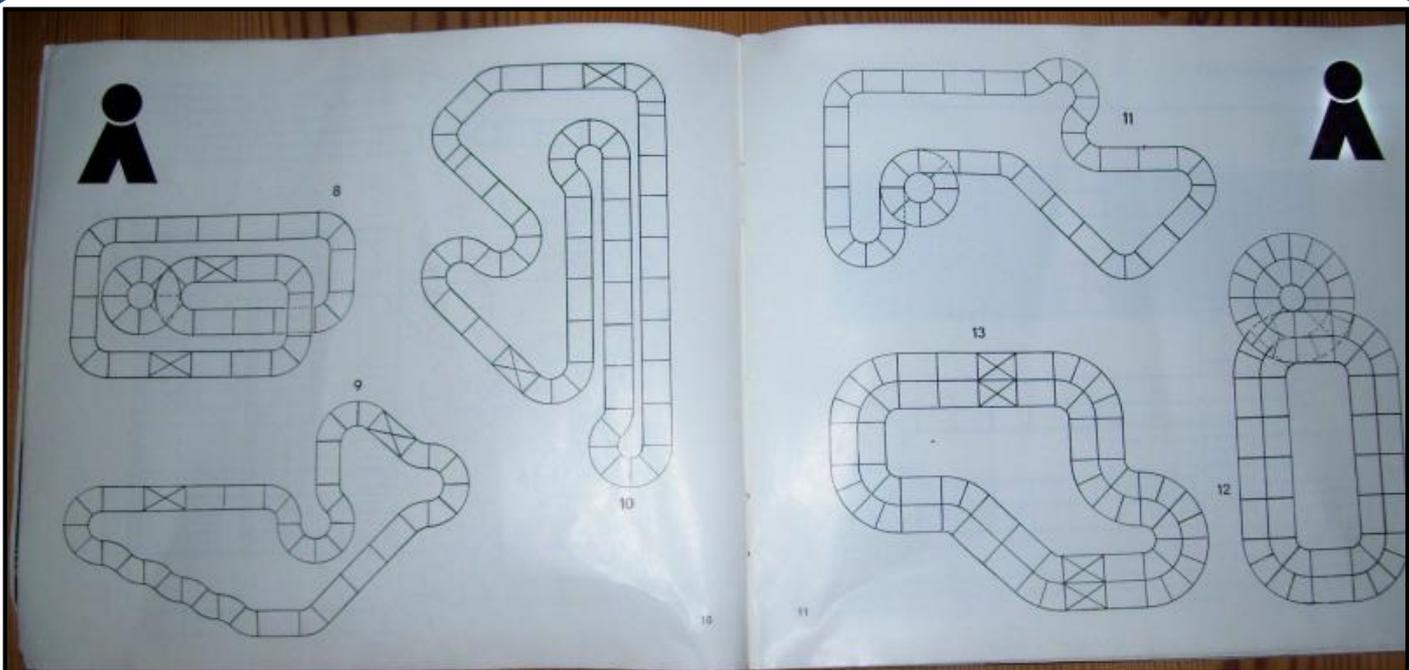
Zubehör und Ersatzteile

Regenunterflur
Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000
Querschnitt I
50 Stück EVF 5,00 M

Kleinstverkleidung
Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000
Querschnitt I
W. P. Nr. 7290
47 Stück EVF 4,50 M

Leitplättchen
Artikel-Nr. und PZN: 341 000 341 000
Querschnitt I
8 Stück EVF 11,00 M

Zur Ausstattung der...
Zur Ausstattung der...
Zur Ausstattung der...



Rennsportwagen „Chaparral“ G. T. Motorfahrzeug
 Artikel-Nr. und HSL 5441600/384/012 ohne Stabhalter
 Artikel-Nr. und HSL 5441600/384/015 mit Stabhalter
 1 Stück in stapelfähiger Plastikverpackung mit Klarsichtdeckel
 Größe der Verpackung: 50 mm x 68 mm x 140 mm
 1 Stück EVP 23,50 M Gütezeichen 1

Rennsportwagen „Ferrari P 5“ G. T. Motorfahrzeug
 Artikel-Nr. und HSL 5441600/384/011 ohne Stabhalter
 Artikel-Nr. und HSL 5441600/384/016 mit Stabhalter
 1 Stück in stapelfähiger Plastikverpackung mit Klarsichtdeckel
 Größe der Verpackung: 50 mm x 68 mm x 140 mm
 1 Stück EVP 23,50 M Gütezeichen 1

Spotwagen „R 5 1000“ Motorfahrzeug
 Artikel-Nr. und HSL 5441600/384/017
 1 Stück in stapelfähiger Plastikverpackung mit Klarsichtdeckel
 Größe der Verpackung: 55 mm x 65 mm x 140 mm
 1 Stück EVP 23,50 M Gütezeichen 1

Schiebefahrzeug (Standmodell)
 Artikel-Nr. und HSL 5485100/384/2
 1 Stück in Blisterpack und Folienhülle
 Größe der Verpackung: 40 mm x 95 mm x 165 mm
 1 Stück EVP 3,60 M Gütezeichen 1

Schiebefahrzeug (Standmodell)
 Artikel-Nr. und HSL 5485100/384/4
 1 Stück in Blisterpack und Folienhülle
 Größe der Verpackung: 40 mm x 95 mm x 165 mm
 1 Stück EVP 3,35 M Gütezeichen 1

Schiebefahrzeug (Standmodell)
 Artikel-Nr. und HSL 5485100/384/3
 1 Stück in Blisterpack und Folienhülle
 Größe der Verpackung: 40 mm x 95 mm x 165 mm
 1 Stück EVP 3,60 M Gütezeichen 1

Start und Ziel mit Halter
 Artikel-Nr. und HSL 5441800/384/511
 Handelsverpackung: 20 Stück kompl. in Plastikbeutel
 1 Stück Start und Ziel mit 2 Haltern
 EVP 1,25 M Gütezeichen 1

Werbeaufsteller zum Selbstbau mit Montageanleitung.
 Artikel-Nr. und HSL 5441800/384/512
 1 Satz in Plastikbeutel mit Montageanleitung und Schiebepildern
 1 Satz EVP 2,00 M Gütezeichen 1

Mit den verschiedenen Bauteilen können Werbeaufsteller unterschiedlicher Gestaltung aufgebaut und mit bekannten Firmenzeichen versehen werden.
 Werbeaufsteller dienen der Ausschmückung der Rennbahnanlagen.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Modelos producidos por Prefo

Melkus-Wartburg F1

Melkus-Wartburg F3



Ferrari P5



Chaparral 2D



Chaparral 2G



Wartburg HTS Melkus



Melkus RS1000



Ford Tyrell P34



Chasis

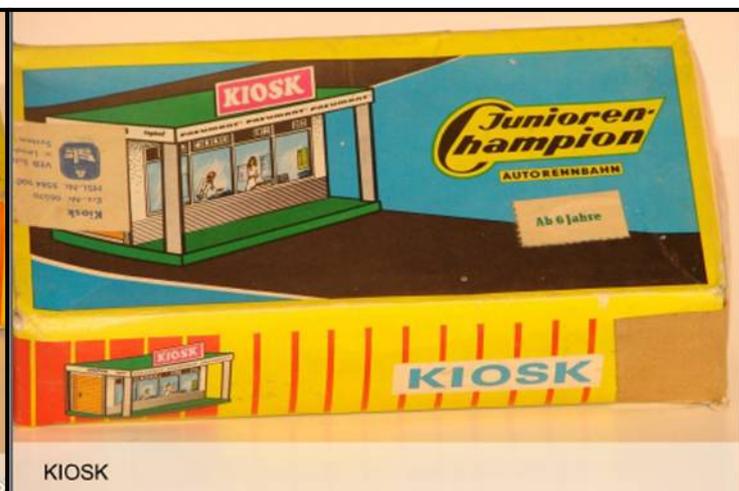


Edificaciones

Caseta técnica



Kiosko



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Camión Skoda S706



BOX TOP OF THE HO TRUCK SET

HO SKODA S 706 RT TRUCK

Circuitos completos



PREFO



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN