

SLOT

Noviembre
2012, nº



WALTER ROHRL



CAMEL TROPHY . LA GRAN AVENTURA EN SLOT



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

¡Muchas novedades se presentan en esta edición! Pero vayamos por partes...

En primer lugar podremos leer una crónica ampliada de Walter Röhlr, el piloto elegido por nuestro ganador del concurso del mes de julio. Antes de empezar con el artículo, queremos deciros a todos que muchas gracias por vuestra participación y también en cierto modo, pedir disculpas a su autor, Jaime, por modificarle un poco el artículo y ampliar un poco los datos ofrecidos sobre este veterano piloto alemán.

Tendremos también un artículo muy interesante sobre la adaptación de un modelo estático al slot, nada más y nada menos que convertido en un coche de la Camel Trophy y con un nivel de detalle espectacular. Sin duda Jordi, su creador, ha puesto mucho esmero en la elaboración de este modelo.

Siguiendo esta tónica del Camel Trophy os presentaremos también una novedad de Mas Slot que podéis adquirir a través de su e-mail o teléfono de contacto, el Pegaso 7222 Turbo. También en la sección novedades os mostraremos una de las últimas creaciones de slot.it, el chaparral 2E.

Os enseñaremos también el Sigma, el coche que Scalextric ha utilizado para conmemorar sus 50 años de presencia en España. Daremos una pequeña vuelta por el circuito de Francochamps y con ello repasaremos una de las delicias que Fly Car nos dejó en su serie Historical Teams. Veremos también otra curiosidad slotística: el Scalextric en escala 1/24. Seguro que muchos de vosotros ni sabíais que había existido. Además para esta escala se crearon unas pistas muy curiosas de ¡3 carriles!

Finalmente veremos también el coche del mes, que en esta ocasión se trata del Porsche 911 GT1 y justo después de esto vendrán dos noticias de nuestros nuevos colaboradores: Carrera y Scalextric, a los cuales debemos agradecer su apoyo, así como un comunicado de Aloyshop en referencia a unos cambios que se están empezando a producir en su tienda...

Ya para acabar os dejamos con este nuevo número. Recordamos que cualquier consulta nos la podéis hacer llegar por e-mail a zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

COLABORAN



¿Quién ha ganado el Porsche 917 de Fly? ¡Pues nuestra enhorabuena a Vicenç Martorell! Mándanos por favor un e-mail con tu dirección y tus datos de contacto para que te hagamos llegar el coche.

Y este mes sortearemos el que viene siendo el tercer Porsche consecutivo, en concreto un 911 GT1 de Slot.it.

Conseguirlo es tan fácil como contestarnos a esta simple pregunta:

¿En qué año fue la última edición del Camel Trophy?

A ver si hay suerte y podéis incluir esta joyita en vuestra vitrina. Podéis hacernos llegar vuestras respuestas a: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es o a través de nuestra página de Facebook por mensaje privado.

¡Mucha suerte!

ÍNDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo		Pág. 3
- Índice		Pág. 3
- Grandes pilotos: Walter Rörhl	Por: Jaime	Pág. 4
- Novedades	Por: Más Slot y Slot.it	Pág. 13
- Camel Trophy	Por: Jordi Amengual Quetglas	Pág. 15
- 50 aniversario Scalextric	Por: Scalextric España	Pág. 23
- Scalextric Super 124	Por: Daniel Diez	Pág. 24
- Escudería Francochamps	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 28
- Porsche 911 GT1 EVO 98	Por: Josep Oliver Got	Pág.33
- Aloyshop se reinventa	Por: Aloyshop	Pág.36
- Nota de prensa Carrera	Por: Just Communication	Pág.37
- Nota de prensa Scalextric	Por: Scalextric España	Pág. 38

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



Walter Röhrl

Este mes os presentaremos al piloto escogido por el ganador del sorteo de julio. Con su permiso nos hemos permitido también la licencia de añadir algo más de información al artículo.

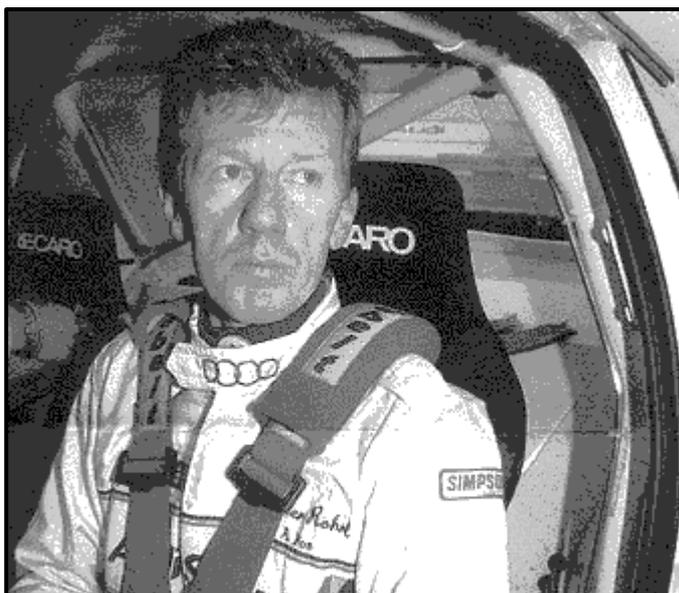
Walter Röhrl (7 de marzo de 1947, en Ratisbona, Alemania) es un piloto de rally retirado, vencedor del Campeonato Mundial de Rally en 1980 y 1982, del Campeonato Europeo de Rally en 1974 y del Campeonato de Africa de Rally en 1982. Fue piloto oficial de Fiat, Opel, Lancia y Audi.

Después de haber practicado otros deportes como el esquí, este alemán se labró una excelente reputación en el mundo de los rallies gracias a su profesionalidad. Debemos tener en cuenta que ganó en 14 de las 68 carreteras que disputó, siendo este un porcentaje muy elevado de victorias.

Debutó en los rallies a la pronta edad de 21 años, en 1968 al volante de un Fiat 850 Coupe en el rally de Baviera.

Durante toda su carrera fue un piloto frío y calculador, muy perfeccionista y exigente, sobretodo con sus copilotos y con él mismo. El autocontrol y la inteligencia con la que se enfrentaba a los imprevistos le convirtieron en un piloto muy temido en cualquier superficie.

Eso hizo que tuviera victorias tanto en asfalto como tierra o nieve. Se implicaba también mucho con su equipo y sus mecánicos y siempre echó mano de la estrategia como dejar victorias parciales con el fin de sumar puntos para él o su marca en la clasificación general.



En 1969 volvió a participar en el Rally de Baviera, aunque esta vez con un BMW 2002 con el que quedó segundo, pese a que luego fuera descalificado. Siendo esta una de sus primeras pruebas ya quedó más que visto el potencial que tenía.

Para 1970 compitió en 3 rallyes, dos con un Alfa Romeo 1750GTV y otro con un Porsche 911S que llevaba más de 110.000 km. Con éste dominó la prueba prácticamente desde su inicio hasta que se rompió. Con esta gran actuación, consiguió que el equipo Ford le ofreciera un puesto para correr el campeonato alemán en la temporada siguiente.



En los primeros rallyes de 1971 corrió con un Ford Capri de grupo 1, pero más adelante recibió un coche de grupo 2 y empezaron a llegar los resultados. Logró dos primeros y dos segundos que le permitieron terminar en la tercera posición del campeonato alemán.

Con ese resultado, en 1972 pasó a disputar el campeonato europeo también con Ford. En Polonia quedó segundo y en el Rally Báltico logró una nueva victoria. En el rally Olimpia, rally disputado entre Kiel y Munich, compitió con pilotos consagrados como Mikkola, Nicolas, Aaltonen. Se mantuvo en los primeros puestos de la clasificación hasta que se vio obligado a abandonar. En ese campeonato quedó cuarto ese primer año que participó y pese al resultado, como Ford no le aseguraba continuidad, aceptó la oferta de Opel para correr en 1973.

Con Opel corrió tres pruebas del mundial, la primera en Montecarlo con un Opel Commodore de Gr. 1 con el que quedó primero de grupo. En el rally de los Alpes Austriacos y en el RAC tuvo que abandonar en ambos con el Opel Ascona, sin embargo ese mismo coche le traería varios títulos



en 1974. En el Campeonato Europeo corrió cuatro rallies ese año y obtuvo un segundo puesto y tres primeros hecho que le ayudó a alzarse con el subcampeonato. Seguramente si no se hubieran suspendido algunos rallies por la crisis de petróleo el alemán hubiese arrebatado el título a Munari.

En 1974 volvió a alzarse con el campeonato europeo. En 1975 hizo su primera temporada completa en el mundial. Empezó con un abandono en Montecarlo y en la siguiente carrera que participó se hizo con la victoria: ganó el rally Acrópolis gracias a los abandonos de los Stratos de Waldegaard y Pinto. En Marruecos y Portugal vio como su Ascona se averiaba obligándole a retirarse. Entonces Opel le ofreció el nuevo Opel Kadett GT/E obteniendo resultados variados.

En 1976 también con el Kadett excepto un cuarto puesto que obtuvo en Montecarlo, tuvo 5 abandonos durante la temporada. La fiabilidad del coche dejaba mucho que desear y tan solo en algunas pruebas del campeonato de Europa lograba hacer algunos resultados. Ganó las 24 horas de Ypres, quedó segundo en el rally Hessen y quinto en San Martino de Castrozza.



En 1977 aceptó la oferta de Fiat para pilotar el 131 Abarth. Corrió dos carreras con la marca italiana, Québec y San Remo, pero no logró librarse de la mala fortuna que le acompañaba toda la temporada y tampoco logró terminar ninguna de las dos. Finalizó la temporada corriendo de nuevo con el Kadett en el RAC y de nuevo no logró alcanzar la meta.

El año 1978 ya en las filas de Fiat y con la compañía de un nuevo copiloto, Christian Geistdörfer, disputó una temporada con más opciones que en las anteriores. Concluyó en cuarta posición en Montecarlo y en Portugal abandonó con problemas de embrague. En su tercera carrera de la temporada logró el triunfo, que repitió más tarde en Québec. Sólo participó en dos pruebas más en la temporada abandonando en San Remo y terminando sexto en el RAC. La pertenencia al grupo Fiat le permitió disputar con el Stratos varias pruebas del campeonato alemán. Logró vencer en los rallies de Saarland, Hunsrück, Rheinhessen y Vorderpfalz.

En 1979 se anunció la disputa del Campeonato del Mundo para Pilotos y cuando se preveía una lucha entre Ford y Fiat, la casa italiana decide abandonar antes de tiempo haciendo que sus pilotos disputen una reducida cantidad de pruebas. Röhrl sólo corrió cuatro carreras del mundial de las que tan solo es destacable un segundo puesto en San Remo. En pruebas no mundialistas sólo logró una victoria: en el rally Sachs



En 1980 Fiat regresó al mundial con intenciones de ganar los títulos de constructores y de pilotos. Sus pilotos eran Röhrl y Alen. El dominio de Röhrl fue total. Comenzó ganando en Montecarlo y en Portugal. El rally de Portugal marcó una de las actuaciones más memorables del piloto alemán en el mundial: en el tramo de Arganil con 42 kilómetros disputados bajo una ligera llovizna y una escasa visibilidad el 131 Abarth de Röhrl voló dejando a su compañero de equipo a más de cinco minutos. Salvo un 5º puesto en Acrópolis el resto de la temporada fue un paseo para Röhrl, primero en el Codasur, segundo en Nueva Zelanda, primero de nuevo en San Remo y segundo en Córcega. Estos resultados le otorgaban matemáticamente el título de pilotos. Con el título ganado para Fiat también dejó de acudir a las últimas citas de la temporada. En esos días aceptó una oferta de Mercedes para la temporada siguiente.

La temporada de 1981 comenzó de la peor manera que podía para Röhrl: Mercedes anunciaba su retirada del Campeonato del Mundo y dejaba sin asiento al campeón del mundo en vigor. Porsche llama a la puerta del piloto alemán y le da la oportunidad de montar sus coches en distintas



GRANDES PILOTOS

especialidades. En el mundial de rally corrió el rally de San Remo con un Porsche 911SC aunque no pudo finalizar por avería en la caja de cambios. Con el Porsche 924 logró triunfar en rallies del campeonato alemán: Hessen, Serengeti-Safari y Vorderpfalz. Además disputó varias pruebas de circuitos. Ganó las 6 horas de Silverstone y quedó séptimo en los 1000 kilómetros de Nurburgring con un Porsche 935. También disputó pruebas con el Porsche 944 GTS aunque sin resultados significativos. Con Lancia compitió en un Beta Montecarlo los 1000 kilómetros de Monza en los que hizo de compañero de Ricardo Patresse.



En el año 1982 regresó a Opel para pilotar una temporada completa con el Opel Ascona 400. Röhrli tenía ofertas de Audi pero desconfiaba de la fiabilidad del nuevo coche. Comenzó de forma inmejorable venciendo en Montecarlo y logrando un tercer puesto en Suecia. En Portugal se retiró y a partir de ahí demostró una regularidad que si bien no le dio victorias, le permitió a base de segundos, terceros y cuartos puestos acumular puntos para llegar al Costa de Marfil con opciones al título. En Acrópolis tras quedar segundo detrás de Michéle Mouton declaró que “le hubiese ganado un chimpancé con el Audi Quattro”, aunque más tarde trató de explicar esas declaraciones, las relaciones con la piloto francesa se vieron altamente deterioradas. En Costa de Marfil un accidente dejó fuera de carrera a Mouton, dando la victoria a Röhrli que con un coche inferior había logrado obtener su segundo título mundial. Con todo ganado decidió tomarse vacaciones y dejar que sus compañeros de Opel se jugaran la victoria en el RAC.

En 1983 Röhrli cambió de nuevo de equipo. Firmó con Lancia para correr 6 pruebas con el 037. Röhrli había seleccionado los rallies que más le gustaban y dejó que Alen disputara el campeonato completo para disputar el título de campeón mundial. Röhrli dejó de participar en algunos rallies que consideraba peligrosos como Safari, Finlandia, Suecia, RAC y puso todo su empeño en lograr los puntos necesarios para que su equipo lograra el campeonato de constructores. Comenzó ganando el rally de Montecarlo con siete minutos de ventaja sobre su compañero Alen y quedó tercero en Portugal viendo con tristeza como no podía combatir con la tracción total de Audi. Quedó segundo en Córcega, el rally que nunca pudo ganar; y siguieron dos triunfos: Acrópolis y Nueva Zelanda. Estos dos triunfos fueron logrados aprovechando los abandonos de los Audi. La última prueba que tenía programada fue San Remo y el segundo puesto logrado le situó en cabeza de la clasificación con serias opciones de lograr su tercer título. Lancia le ofreció prorrogar el contrato pero el peculiar piloto alemán renunció a esos dos rallies y permitió que Mikkola con dos segundos puestos se hiciera con la corona mundial. Quedaba claro que la motivación de Röhrli

no era el título a nivel individual y prefería correr una temporada en la que se sintiera cómodo. Posteriormente dijo Röhrl que la del 83 fue la mejor temporada de su carrera y que el 037 era el mejor coche que había conducido nunca.



En 1984 firmó con Audi por los mismos seis rallies que había corrido la temporada anterior y empezó su andadura del mismo modo que lo había hecho en el 83, ganando en Montecarlo. Era su cuarta victoria, que no fueron consecutivas debido el plante que le hizo Mercedes el año 1981. En Portugal terminó en sexta plaza y entonces Audi decidió estrenar la versión corta de su Quattro: el Audi Sport Quattro. Los problemas de juventud del coche pasaron factura a Röhrl. Abandonó en las cuatro carreras que le faltaban por disputar ese año, incluso en Nueva Zelanda aunque habían decidido volver al Audi Quattro A2. En la clasificación del campeonato terminó undécimo con tan sólo 26 puntos

En 1985 accedió a aumentar su habitual mini temporada con dos pruebas más: Suecia y el RAC. De nuevo con el Audi Sport Quattro volvió a brillar en "su rally", quedando segundo por detrás del Peugeot 205 Turbo 16 de Vatanen. En Suecia abandonó y en Portugal, terminó en tercer lugar. Los problemas mecánicos del coche de Audi continuaban y abandonó en Córcega y Grecia. En Nueva





Zelanda logró otro tercer puesto y en San Remo Audi estrenaba la “máquina”, uno de los coches más espectaculares y potentes jamás vistos, el Audi Quattro Sport S1. Röhrl consiguió llevar a la victoria en su primer rally este fantástico coche, aunque en la segunda carrera, el RAC, se vio obligado a abandonar

Para 1986, debido a la retirada de Audi tras la muerte de Toivonen, Röhrl sólo disputó dos rallies.

El primero fue Montecarlo y en el rally francés terminó cuarto. En Portugal tras el accidente de Joaquim Santos en el que fallecieron 3 personas y hubo 28 heridos graves, los principales equipos se retiraron. Además Audi decidió abandonar el campeonato ante el anuncio de la FIA de retirar los grupo B para la próxima temporada. De este modo finalizó la actuación del piloto alemán este año.





1987 supuso el inicio de una nueva época, los poderosos grupo B dejaron las pistas y Audi, quizás equivocadamente, eligió el 200 Quattro para disputar el campeonato mundial de rallies. Los resultados obtenidos no fueron muy buenos. Al menos ese año batió el record en la subida a Pikes Peak con un Audi Sport Quattro S1 preparado para la ocasión.

En 1988 participó con Audi en el campeonato norteamericano de la Trans-am, acompañando a Hans-Joachim Stuck ganando dos carreras de las seis disputadas.

En 1989 siguió ligado a Audi y ganó los 500 kilómetros de Watkins Glen (inscrita en la IMSA-GTO



GRANDES PILOTOS



Championship) con el Audi 90 Quattro. En 1990 también con Audi, participó en el campeonato del DTM logrando una victoria en el campeonato. En 1991 participó en dos carreras pero no siguió con asiduidad el campeonato.

En 1992 participó con Porsche en carreras de resistencia. En las 12 horas de Sebring terminó en séptima plaza con el Le Mans GT. En la SuperCup de Mónaco finalizó en tercera posición. En las 24 horas de Nurburgring y en las 24 horas de Le Mans tuvo que abandonar. En 1993 también se inscribió en las 24 horas de Le Mans con un Porsche 911 GT3.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Pegaso 7222 Turbo "Camel Team"

9º París Alger Dakar 1987, Dorsal 603. C. del Val / M. S. Conod

Calcas hechas artesanalmente, edición limitada y numerada a 100 unidades.

P.V.P. 250 €

PEDIDOS:

MAS SLOT

TEL.918102813



Nota de prensa de slot.it para su Chaparral 2E CA16b, disponible en vuestras tiendas habituales

Chaparral 2E

Upgraded to EV06 chassis
New lighter cockpit
Special box sleeve
Pickup shifted up to improve cornering



Chaparral 2E
 #66, 2nd Can-Am Riverside 1966
 Jim Hall

CA16b
 127mm 51mm 77mm 60mm 65gr

1:32

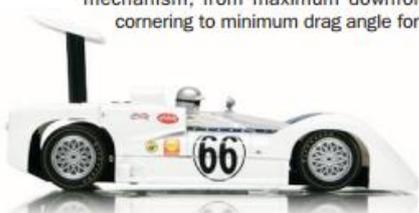
Motor mount	Inline reverse	Inline	Sidewinder	Inline Base	Anglawinder	Setup	NO Magnet	Race Magnet	Suspension	Light	Digital	
STANDARD	X	X	O	X	X	•	•	O	O	O	O	• Standard
OFFSET	X	X	• 0.5mm	X	X			O	O	O	O	O Compatible
												X Not compatible



In 1966 Chaparral introduced model 2E for the Can-Am series. With its high mounted wing, clever aerodynamics and rear mounted radiators, it was the car that changed racing, forever. Its best result was at Laguna Seca, where the 2E of Phil Hill won the race and Jim Hall finished second.

The wing was mounted to the rear suspension uprights to put the downforce directly into the tires without compressing the suspensions.

The wing position could be adjusted, with a foot pedal mechanism, from maximum downforce angle for cornering to minimum drag angle for straightaway.



Of all the Chaparrals, this car was Jim Hall's favourite.

This car featured an aluminium semi-monocoque chassis, and a small block Chevrolet 327 cubic-inch V8 engine. In 1966, at Riverside, in the Can-Am Los Angeles Times Grand Prix, Jim Hall came close to the victory, being slowed by low fuel pressure during the final laps, however he was able to end in second place.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

CAMEL TROPHY – One life, live it



Recuerdo como durante mi adolescencia (años 80) miraba cada año aquellos documentales presentados por Miguel de la Quadra-Salcedo sobre la nueva aventura del Camel Trophy. Incluso llegué a grabar alguno en viejas cintas VHS ya casi irreproducibles. También recuerdo perfectamente la emoción con que los devoraba y la excitación que sentía al ver aquellos hombres y sus respectivos vehículos esforzándose por llevar a cabo su objetivo, siempre luchando contra condiciones absolutamente adversas (lluvias torrenciales, barrizales profundos, caminos impracticables, aguas bravas, puentes destartados, relieves escarpados, animales salvajes...) y contra una naturaleza desbordante. Y todo ello en países siempre extremadamente exóticos y en lugares de nombre sugerente: Borneo, Sulawesi, Celebes, Kalimantan, etc. Recuerdo también como soñaba con

que algún día yo pudiera ser uno de esos elegidos que participase en una de las ediciones del Camel Trophy.

Años después prácticamente ya no queda nada de aquella "última gran aventura" (así se la denominaba) porque la percepción de aquellos eventos ha cambiado radicalmente. Hoy en día se ha generalizado, afortunadamente, una mayor sensibilidad medioambiental y la presión sobre el consumo y publicidad de tabaco también es muy contundente. Por ello, aquellos convoyes de vehículos copatrocinados por la tabacalera Camel y atravesando selvas y sabanas vírgenes,



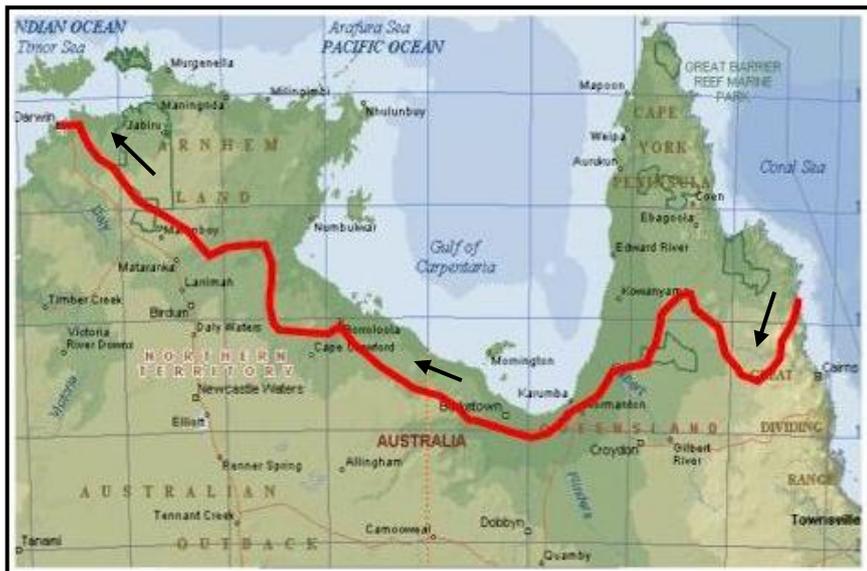
como que ya no son del todo políticamente correctos. De hecho, en 1998 *Land Rover* rescindió unilateralmente su compromiso empresarial con *Worldwide Brands Inc.* para el patrocinio del Camel Trophy. La marca británica de vehículos todo terreno más conocida del mundo ya no estaba interesada en asociar su nombre a este tipo de pruebas un tanto agresivas con el entorno y creó la *G4 Challenge*, un sucedáneo bastante descafeinado.

Hoy, quince años después del último Camel Trophy auténtico, ya sé que nunca participaré en una de sus ediciones, pero en el verano de 2010 me decidí a rendir un modesto tributo a la prueba de conducción extrema de 4X4 por antonomasia aunando mi afición por la aventura (...desde la butaca y delante del televisor) y mi pasión por el slot.

A partir de un Land Rover Defender de juguete escala 1:32 (no sin suerte, porque las reproducciones de Land Rover son muy escasas, por lo menos en España) hemos conseguido reproducir el Land Rover 90 que participó en la edición de 1986 en Australia a manos del equipo español formado por Sergio Klein e Ignacio Aguirre. La prueba transcurrió a lo largo de 3.218 Km

CAMEL TROPHY

entre la ciudad de Cooktown, frente a la Gran Barrera de Coral australiana, y la ciudad de Darwin, en el Océano Índico. Se trató de un recorrido extremadamente exigente, tanto para los participantes como para los vehículos, por los enormes horizontes de Queensland, Northern



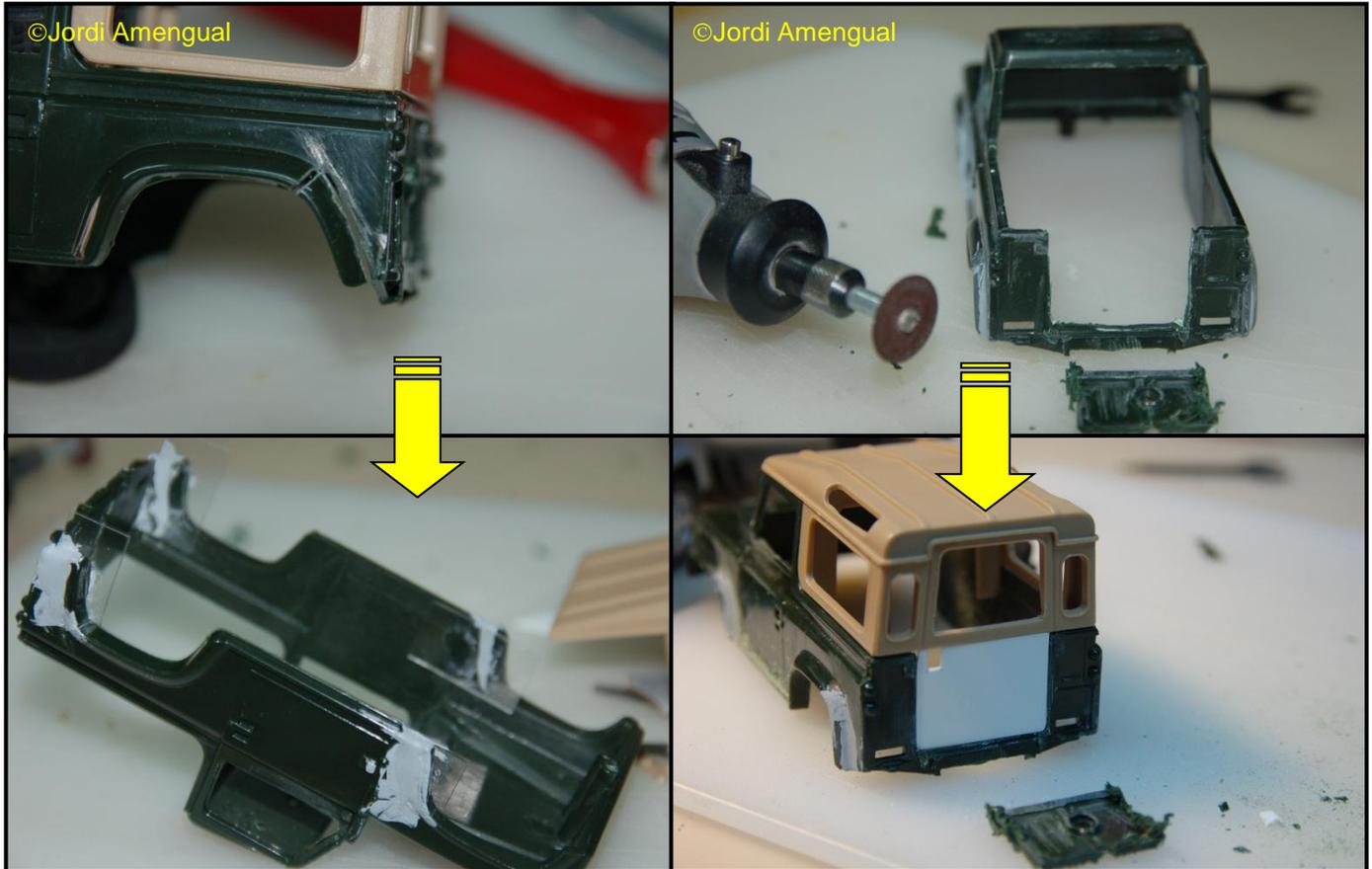
Territory y Arnhem Land, es decir, la Australia más salvaje e indómita de la zona tropical. A una media de 250 extenuantes Km diarios, la expedición formada por integrantes de 14 países atravesó polvorientos y pedregosos caminos que, en pocas horas y tras fuertes trombas de agua, se convertían en barrizales impracticables y ríos desbordados donde, por arte de magia, aparecían cocodrilos australes de hasta 7 m de longitud, que se dice pronto. Después de 13 días de

expedición extrema, los participantes y casi todos los vehículos, algunos irreconocibles, entraban en la ciudad de Darwin y completaban una gran aventura de conducción extrema, de pruebas especiales y de superación de los límites de la resistencia humana y mecánica. En la fiesta de celebración final, la pareja francesa formada por Jacques Mambre, con un aparatoso vendaje en la cabeza que le protegía una profunda brecha que se había producido días atrás y que hizo temer por su continuidad en la prueba, y Michele Courvalet, fue proclamada como equipo vencedor. El equipo australiano formado por Glenn Jones y Ron Begg obtuvo el prestigioso premio *Team Spirit Award*, que valoraba en su conjunto el espíritu de aventura, el *fair play* y la asistencia a contrincantes en apuros. La pareja española ocupó el décimo puesto en la clasificación final.

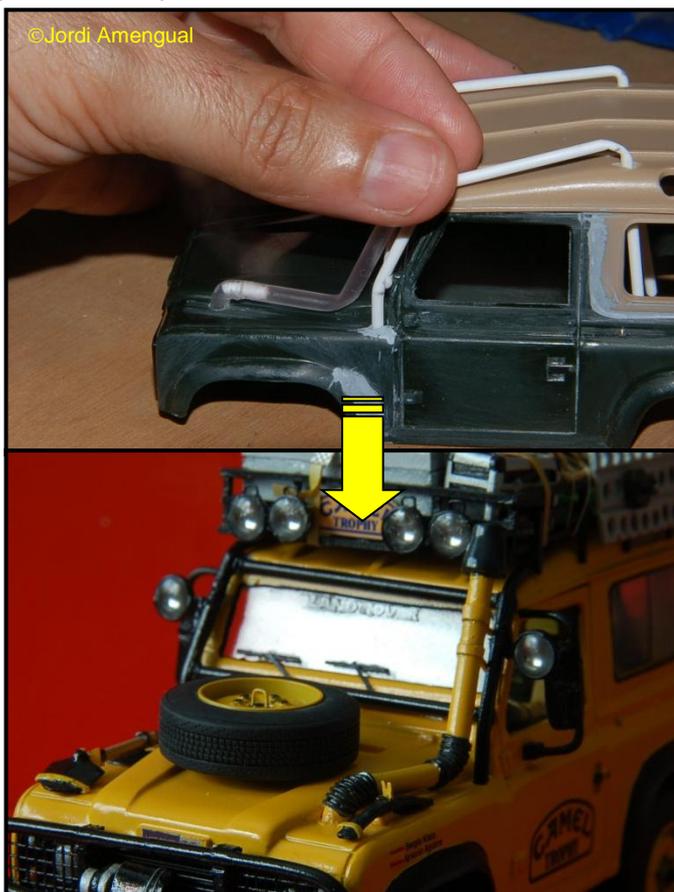
El objetivo de nuestro trabajo de 'tuneado' consistió desde el primer momento en reproducir tan fielmente como fuera posible y como permitiera una escala 1:32 el aspecto de los Land Rover 90 que participaron en la edición australiana del Camel Trophy en 1986. Resulta importante hacer esta salvedad porque en ningún momento hemos pretendido reproducir un vehículo de slot que fuera competitivo en pista; de hecho, desde el inicio, ya sabíamos que estábamos construyendo un modelo de colección, para hacer una vueltecita relajada sobre la pista y volver rápidamente a la vitrina. El tributo que pretendíamos rendir al espíritu Camel Trophy residía en los detalles.



El primer problema que tuvimos que solventar fue la adaptación de la carrocería a nuestro objetivo. Los pasos de rueda estaban muy sobredimensionados para unas ruedas desproporcionadas en relación a una escala 1:32. Así que nos tocó practicar una incisión sobre cada spoiler e intentar cerrar los pasos de rueda originales. Los cortes fueron rellenados con masilla para plástico *Tamiya Putty* y lijados después para enrasarlos con la superficie de la carrocería.



El otro problema del carrozado del vehículo de plástico original era que tenía la estructura de un Land Rover 90 *pick up*, sensiblemente diferente al *Ninety* capotado ordinario. Por ello tuvimos que amputar la puerta trasera original y reconstruirla completamente para que tuviera el aspecto deseado. Eso incluyó la reproducción de las bisagras traseras de un Land Rover, bastante peculiares, por cierto.



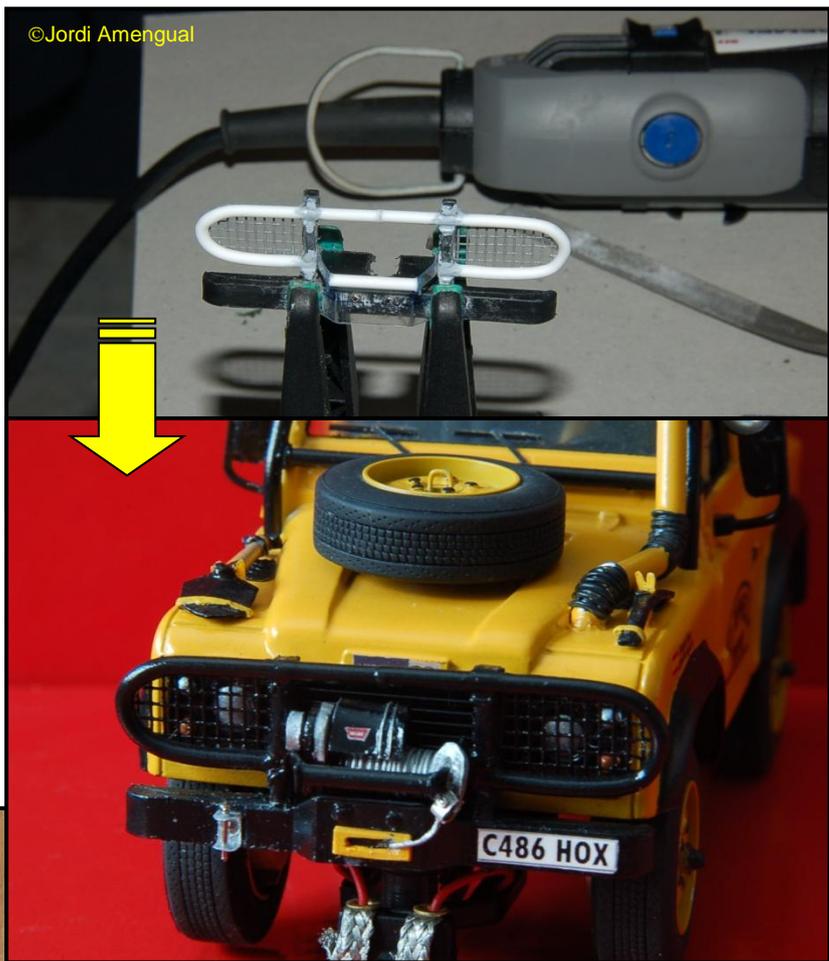
A continuación le llegaba el turno a las barras de seguridad antivuelco, que en el caso de los Land Rover Camel se muestran una parte en el exterior y otra en el interior del vehículo. Para reproducirlas utilizamos barras circulares de *Evergreen* de 2 mm. El plástico *Evergreen* resulta indispensable para trabajos de maquetismo a escala, facilitando enormemente la torsión, lijado, pegado y pintado de las piezas. El reto siguiente fue reproducir uno de los aspectos más característicos de los Land Rover Camel: el tubo de admisión de aire elevado por encima del capó del motor. Para ello utilizamos la mina de plástico interior de un boli ya gastado, algunas vueltas de alambre fino para conseguir el aspecto de los racors de goma acordeonados y un remate en forma de tronco de cono 'prestado' del Lego de mi hijo (las piezas de Lego son un tesoro inagotable para una escala 1:32, aunque siempre hay que conseguirlas en incursiones nocturnas para evitar preguntas difíciles de justificar a los hijos).

CAMEL TROPHY

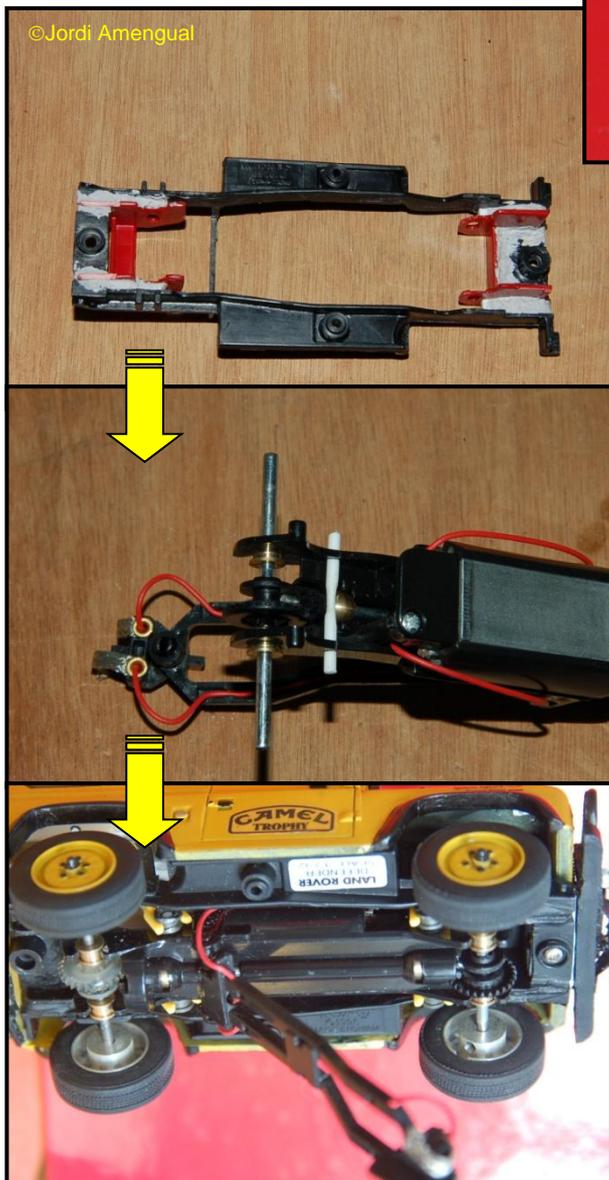
El siguiente paso fue reproducir la defensa delantera con el cabrestante eléctrico y el parachoques característico del Land Rover. En este caso tuvimos la suerte de poder conservar una parte de la defensa original que debidamente retocada con añadidos de *Evergreen* y mosquitera de plástico nos permitió, después de mucho trabajo de precisión, hacer una reconstrucción del *winch* con su torno y su gancho de la que nos sentimos especialmente orgullosos.

Después tocaba el turno a uno de los aspectos que más nos preocupaban: el

©Jordi Amengual



©Jordi Amengual

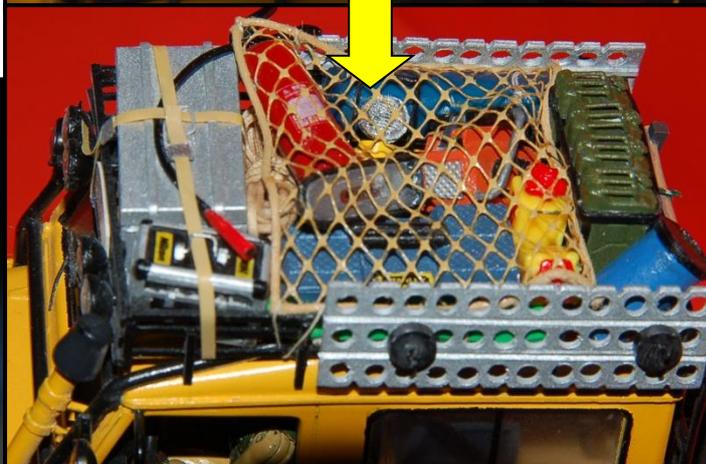
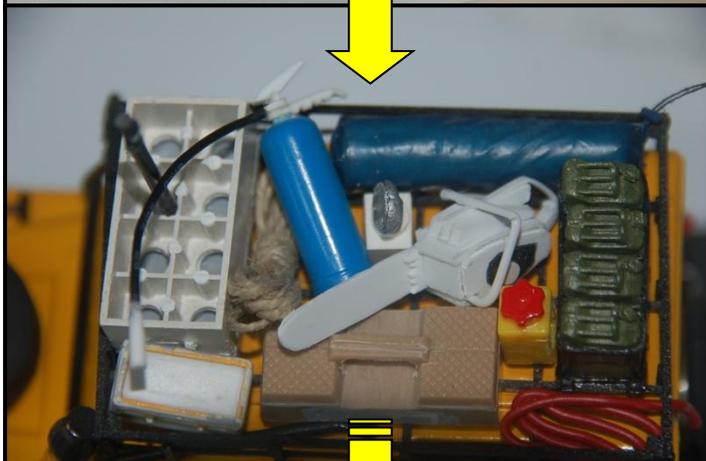
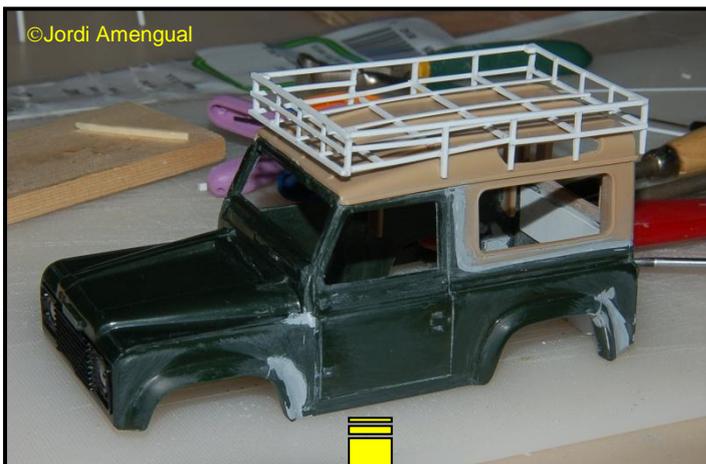


chasis. El objetivo era que, aún sin pretender que fuera un chasis *racing*, debía ser plenamente operativo y, además, queríamos que las suspensiones fueran del todo funcionales, como corresponde a un vehículo de raid. Conseguir todo lo que perseguíamos fue muy trabajoso y delicado, y para ello partimos del chasis original que pudimos aprovechar en parte para mantener los anclajes y el aspecto de los bajos del Land Rover. A todo ello, y después de muchos meses de toma de medidas y búsquedas por internet, le acoplamos el subchasis de un Mitsubishi Montero rojo de una edición limitada que encontramos a precio asequible (aún así, qué pena 'destrozar' un coche de slot nuevo). Tuvimos que mover todos los puntos de anclaje de las suspensiones, siempre con mucho cuidado de no interferir en el mecanismo del eje-motor, pero finalmente el resultado fue el deseado, sobretodo gracias a las barras *Epoxi* de dos componentes que todo lo arreglan.

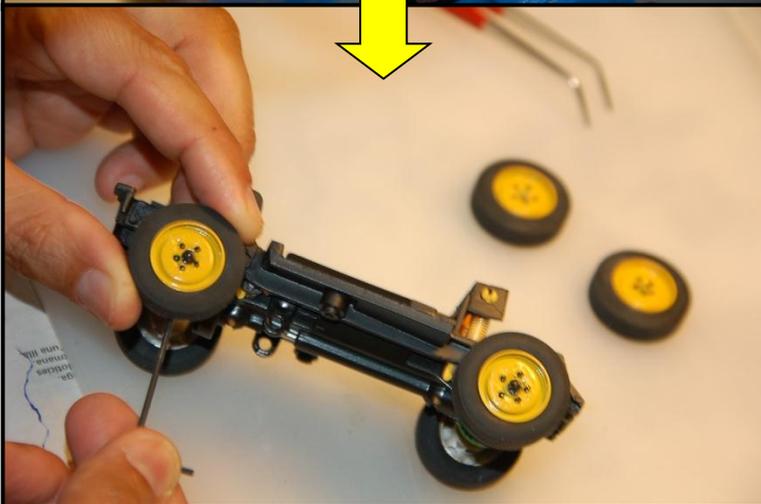
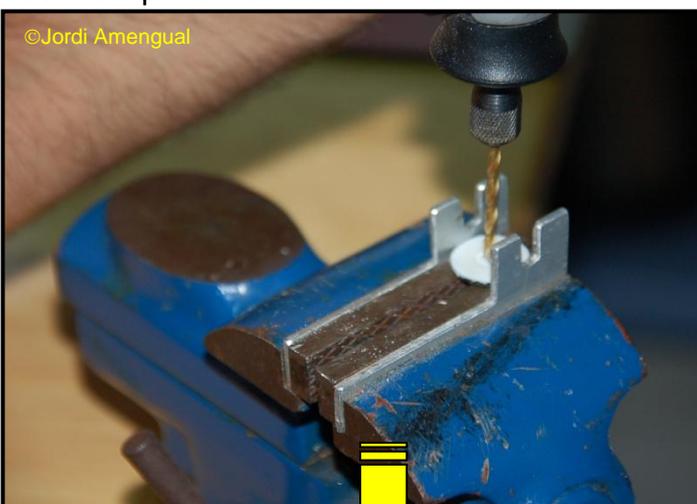
A continuación tocaba abordar la parrilla superior, con sus 4 bidones *Jerrycan* y sus planchas de grip para salir de los vados de arena o barro. Teníamos claro que queríamos reproducir una baca repleta de utensilios, algo desordenados, tal y como habíamos

visto desde muy jóvenes en aquellos documentales cuando los vehículos se disponían a vadear un río profundo y subían todo su equipo a lo más alto. Reproducir las barras a escala fue muy laborioso y de nuevo el *Evergreen* con tiras cuadradas y rectangulares de 1 mm nos permitió conseguir el objetivo. Por lo que respecta a los elementos de atrezo, estuvimos investigando la dotación de material de los equipos en Australia, y reprodujimos una moto sierra, un extintor, una caja metálica, un maletín fotográfico, una caja de herramientas, rollos de cuerda, el petate de una tienda de campaña, bidones de aceite, un foco portátil, etc., todo ello bien amarrado con cintas tensoras y una red que cubría el equipaje. Para ello utilizamos cualquier pequeño objeto cotidiano que fuera adecuado, desde una red de cebollas, hasta piezas de Lego, pasando por tubos de dentífrico. Todo vale si se tiene claro el fin. Los focos adicionales delanteros los conseguimos a partir de la defensa anterior de un Audi Quattro-Rally Safari de Fly a los que tuvimos que añadir sendas manillas.

©Jordi Amengual



©Jordi Amengual



La siguiente fase fueron las ruedas. Se trata de otro de los elementos característicos de un Land Rover y no encontrábamos nada en el mercado que fuera mínimamente parecido. Finalmente decidimos reproducirlas completamente a mano. A partir de 6 ruedas de camión-raid de Avant Slot, recortamos los tapacubos originales para conseguir un mayor embutido en la llanta, tapamos completamente los orificios originales i practicamos un orificio en el centro para reproducir el tronco de cono central. Las tuercas están reproducidas a partir de simples agujas de

CAMEL TROPHY

©Jordi Amengual



cabeza. La verdad es que fue un trabajo multiplicado por seis, pero el resultado nos parece espectacular y concede mucho más realismo al conjunto.

Reproducidos el chasis, la defensa delantera, las barras antivuelco, las ruedas y la parrilla portaequipajes, ya no había que manipular mucho más la carrocería, por ello había llegado el momento de pintarla. El color amarillo tan característico de los Land Rover Camel (no de los Range Rover ni de los Discovery) era el denominado *LRC 361 sandglow* que corresponde casi exactamente al *Amarillo Camel* de Tamiya. Nos procuramos una caja estanca y primero vinieron las capas de imprimación y posteriormente las de color amarillo. Sin Problemas. Sólo se necesita paciencia para ir superponiendo finas capas de pintura. Los típicos pasos de rueda en negro decidimos pintarlos a pincel con un negro mate.



© Jordi Amengual

Ya sólo nos faltaban los detalles, especialmente de la parte posterior del vehículo, donde hay una serie de pequeños objetos muy típicos del Land Rover Camel: la escalerilla de acceso a la baca, el hacha y el mango del pico, ambos de dotación reglamentaria, los faros traseros y el parachoques de hierro con sus perforaciones características. La escalera pudimos reproducirla a partir de una escalerilla de camión de bomberos de juguete y los faros no son otra cosa que medios pomos de agujas de cabeza redonda. El resultado final fue, sin duda, muy efectivo.

Por fin llegaba el momento de trabajar el interior del vehículo. Por suerte pudimos

conservar el salpicadero, aunque tuvimos que desplazar ligeramente volante y palanca de cambios. Los asientos y la plataforma de carga también són originales aunque fueron mejorados con algunos detalles y pintados con colores más adecuados. Al conjunto se le añadió un piloto obtenido a partir de un *Gi-Joe* y los asientos supletorios de la parte posterior que en las expediciones del Camel Trophy se reservaban a los periodistas que acompañaban a cada vehículo.

© Jordi Amengual



El conjunto se redondeó con los cristales y los limpiaparabrisas anteriores y posteriores que reprodujimos con barras rectangulares de *Evergreen* de 1 mm. El toque final vendría de la mano de las calcas que confeccionamos nosotros mismos a partir de papel de calca blanco y transparente y finalmente sucesivas capas de barniz en espray *Clear* de Tamiya. Es importante



© Jordi Amengual

reproducir suficientes logos para suplir los errores. El único detalle que no corresponde a la realidad és el número de matrícula, que no fuimos capaces de descubrir pese a nuestra intensa búsqueda durante años.

Por fin habíamos coronado con éxito dos años de trabajo intenso, pero a la vez excitante (más de 700 horas), y ya estábamos en situación

CAMEL TROPHY



© Jordi Amengual

de rendir un modesto homenaje a aquellos intrépidos pilotos que con sus 4X4 se atrevieron a atravesar la Australia más salvaje en 1986. Pero en el último momento se nos antojó que colocar el vehículo en una simple urna no sintonizaba mucho con el objetivo de nuestro trabajo. Así es que decidimos hacer un último esfuerzo y, a partir de una urna más grande, preparamos un sencillo diorama donde nuestro Land Rover luciría más auténtico y exhibiría con un poco más de realismo nuestro tributo a la "última gran aventura". El momento en que colocamos el vehículo en su exacto lugar fue muy excitante y contemplarlo cada día es una verdadera gozada.

CAMEL TROPHY. One life, live it



© Jordi Amengual

SCALEXTRIC

SCALEXTRIC CUMPLE 50 AÑOS DE VELOCIDAD Y COMPETICIÓN EN ESPAÑA

El aniversario se celebra con la edición conmemorativa de uno de los primeros modelos: el Cooper Climax F1

El sistema de juego Scalextric se adapta a todas las necesidades: desde una pista para dos jugadores hasta circuitos personalizados con seis coches simultáneos, adelantamientos, repostaje y cambios de carril

En 2012, Scalextric cumple 50 años trasladando la emoción de la competición y las carreras a público de todas las edades. Desde su llegada a España en 1962, millones de personas sienten cada día la pasión por la velocidad en el salón de casa gracias a nuevos circuitos y coches, accesorios espectaculares e innovaciones tecnológicas.

Scalextric se presentó en España en 1962 en la Feria Internacional de Muestras de Barcelona. El juguete había sido creado cinco años atrás en el Reino Unido por el inglés Fred Francis, pero debido a las restricciones de la dictadura la única manera de comercializar Scalextric en nuestro país fue mediante la fabricación del producto en nuestro territorio. Al poco tiempo, la calidad de los coches y pistas fabricados aquí se ganó un lugar preferencial entre los aficionados de todo el mundo.

Scalextric es un icono de nuestra cultura y la marca, ampliamente conocida por público de todas las edades, se ha convertido en un genérico para su categoría, al igual que Aspirina o Celo. Incluso es habitual que se utilice la palabra Scalextric como sinónimo de un entramado de autopistas.

En la actualidad, Scalextric demuestra la fuerza y el dinamismo que la caracterizan con la incorporación de innovaciones tecnológicas y con una nueva etapa en la que Fábrica de Juguetes ha adquirido los derechos de desarrollo y comercialización del producto en diversos territorios. Para celebrar el 50 aniversario, se ha lanzado al mercado una edición conmemorativa de uno de los primeros modelos que se comercializaron en nuestro país: el Cooper Climax F1.

SCALEXTRIC *¡¡Es Competición!!*

50 Aniversario

Cooper CLIMAX F-1 (1959) Limited Edition

A10107S300

Limited Edition

The image features a gold-colored Cooper Climax F1 slot car with a driver figure, positioned in the foreground. The car has '50 Aniversario' and 'SCALEXTRIC' branding. In the background, the red and black packaging box is visible, featuring the Scalextric logo and '50 Aniversario' branding. The entire scene is set against a red background.

SCALEXTRIC SUPER 124



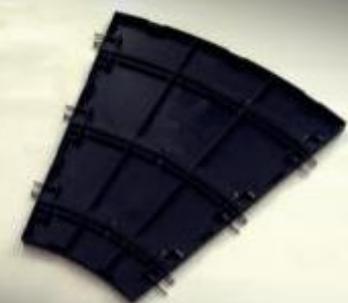
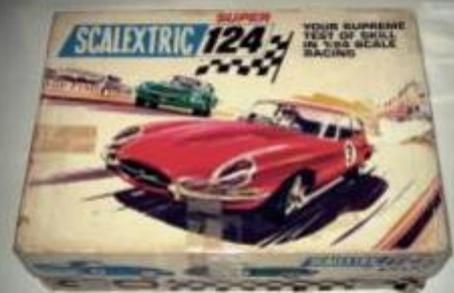
En 1968, Scalextric presento su paso de la escala 1:32 a la 1:24... La apuesta era fuerte, coches con nuevos diseños de chasis y nuevas pistas con 3 carriles.

Los chasis metálicos de los coches, hacían posibles pequeños ajustes y venían dotados con motores Race-Tunned.... Los primeros modelos en salir fueron El Jaguar E-Type y el Alfa Romeo GT Z y posteriormente el Lotus Indianapolis F1 Type 38 y el Ferrari V8 Type 158. Pero antes de que salieran al mercado estos F1, ya se había sacado una nueva versión de chasis con un sistema de frenado dinámico denominado ACE.

El sistema de pistas era muy cuidado y se podían montar circuitos de hasta 6 carriles. Los 3 carriles de cada tramo tenían interiores entre raíles aislados (curioso que muchos años después Ninco se atribuyera esa novedad) y firmes conexiones, aunque era necesario unos clips que sujetasen unas pistas con otras al no disponer pestañas de anclaje. Desde el primer momento la gama contaba con Rectas, Curvas estándar e interiores, Puentes elevados y Curva peraltada con sus tramos de acceso. También había arcones para todos los tramos con piezas de cierre y vallas protectoras.

En el apartado de circuitos, únicamente se realizaron 2. El Set200 Con una pista ovalada de 5.20m y el Set201 en forma de ocho con 8.50m de cuerda. Ambos circuitos incluían el Jaguar E-Type y el Alfa Romeo GTZ.

La gama llego a su fin temprano, en 1971 es el último año en el que aparece en catalogo, pero dejando piezas únicas para el coleccionismo y p



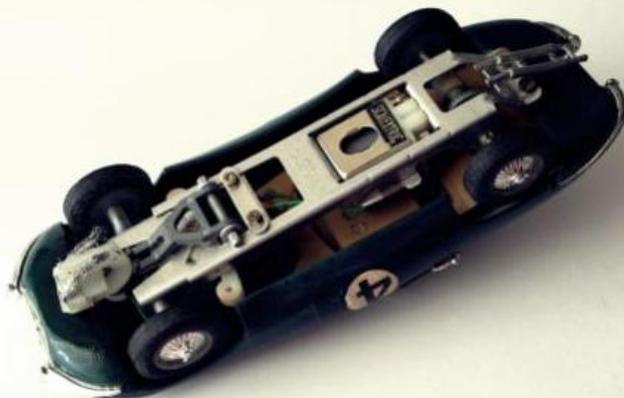


Alfa Romeo GTZ



SCALEXTRIC SUPER 124

Jaguar E-Type



Para finalizar, este es el listado completo de accesorios y las paginas de catalogo.

COCHES

Ref	Modelo
24C/100	Alfa Romeo GTZ GT Azul, Rojo
24C/101	Jaguar GT E-Type, Verde, Rojo
24C/602	Alfa Romeo GTZ Ace GT , Rojo
24C/603	Jaguar Ace GT E-Type, Blanco
24C/500	Lotus Indianapolis tipo 38 Ace GP, Verde
24C/501	Ferrari V8 tipo 158 Ace GP, Rojoq

PISTAS

Ref.	Modelo
24T/1	Recta 27,15cm
24T/2	Curva Estándar (30º)
24T/3	Curva Interior (30º)
24T/7	Puente Elevado
24T/8	Curva Peralta
24T/9	Acceso a Peralte
24T/11	Soporte de Peralte

SUPER SCALEXTRIC 124

YOUR SUPREME TEST OF SKILL IN 1/24 SCALE RACING

Scalextric Super 124 is a complete racing system in perfect scale with high speed cars, superb track and precision hand controllers, all specially designed to give the greatest possible speed, control and excitement. During development prototypes of the cars have been run under test conditions at a genuine road speed exceeding 80 m.p.h. Many of them have set a distance equivalent to competing in the whole of the Monte Carlo Rally.

The track, too, has proved itself. With the smooth, rigid surface the cars reach their top speed with amazing rapidity and they hold fast on a fantastic. The stainless steel rails and cunningly engineered connections give superb mechanical strength and an even surface. And now there are special banked track sections to enable the race to corner at right-angled speeds.

GREAT FOR CLUBS

If you're a club man, Scalextric Super 124 is just what you've been waiting for. Your club circuit gives you a chance to show what you can do with these extra fast cars. Their dynamic acceleration and superb braking put you in full command. Now more than ever, winning is a test of your skill. Scalextric Super 124 is a complete system. The precision track brings out the best performance in really fast cars. It's easy to assemble, perfect electrically, and the stainless steel rails will not corrode or deteriorate. When your club circuit is next altered, make sure you install Scalextric Super 124!

27

daniel.diez

SUPER SCALEXTRIC 124 200 SET

- * TWO SUPER G.T. CARS
- * THREE LANES FOR EXTRA EXCITEMENT

Set contains:

- 1 24C/100 Alfa Romeo GT
- 1 24C/101 'E' Type Jaguar GT
- 17' 0" x 518 cm of three lane track comprising:
 - 10 Standard Straights
 - 12 Inner Curves
 - 12 Inner Curve Inner Borders
 - 12 Inner Curve Outer Borders
 - 4 pairs Flat Border Ends
 - 14 Coast Strainers
 - 3 Hand Controllers
 - 44 Track Securing Clips

The Super 124 Set 200 gives you an exciting three lane circuit that can easily be built up to six lanes with extra track. With each set you get two cars, so that on the three lane circuit you can vary the racing by running the cars in different lanes. The slight variations in bends on each lane will make interesting differences in the racing.

Power Units not included (see page 27)

28

daniel.diez

ARCENES

- | | |
|--------|-------------------------------|
| Ref | Modelo |
| 24B/50 | Curva Interior (interior) |
| 24B/51 | Curva Interior (exterior) |
| 24B/52 | Curva Estandar (interior) |
| 24B/53 | Curva Estandar (exterior) |
| 24B/54 | Recto |
| 24B/55 | Fin de Arcen Plano (2 Piezas) |
| 24B/56 | Fin de Arcen elevado (2p) |

MUÑECOS

- | | |
|---------|---------------------------|
| Ref | Modelo |
| 24F/400 | Conductores (set de tres) |
| 24F/401 | Mecanicos (set de Tres) |

SETS

- | | |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ref | Modelo |
| Set 200 | Pista Ovalada de 3 carriles (5,20 m) Alfa romeo 24C/100 y Jaguar E-Type 24C/101 |
| Set 201 | Pista con forma de Ocho de 3 carriles con paso elevado (8,50 m) Alfa romeo 24C/100 y Jaguar E-Type 24C/101 |

Dedicado al amigo Juan Cruz

G.T.CARS



GT 'E' TYPE JAGUAR 24C/101



GT ALFA ROMEO 24C/100

These GT cars are perfect scale models with several exciting features for extra speed and control. The forward mounted guide blade and high hysteresis tyres give fantastic road holding. Bevel gears allow efficient power transmission and together with precision-made axles and axle bearings ensure minimum wear and tear and friction loss.

ACE G.T.CARS



ACE GT 'E' TYPE JAGUAR 24C/603



ACE GT ALFA ROMEO 24C/602

These have all the features of the GT car plus several Scalextric extras! The dynamic braking in the hand controller is re-inforced by special mechanical brakes on the front wheels. This means you can approach a bend at top speed and leave your braking to the last minute. These cars are also fitted with a high torque motor developing as much as 45,000 r.p.m. Just think what that means in terms of power and what a challenge to control!

ACE G.P.CARS



ACE GP LOTUS INDIANAPOLIS 24C/500



ACE GP FERRARI V8 24C/501

Every detail in these cars is completely authentic, including a fully fitted cockpit and removable driver. Each car has a die-cast chassis with all the running components in one complete unit giving extra solidity and strength which together with the heavy duty drop arm will resist damage even in the fastest crash. So that the front wheels adjust automatically to any change in camber giving better balance and greater stability.



Banked Track

The new banked track sections build into a smooth parabolic curve with no irregularities, enabling you to corner at really fantastic speeds.

A banked curve, 24T/8 is equal in size to a standard curve, six are required to make a 180° curve. The rails are offset and the complete banked corner is joined to standard track sections by using an approach piece, 24T/9 at each end.



ESCUDERIA FRANCOCHAMPS

A raíz de mi reciente viaje al circuito de Spa, aquí os rescato uno de los sets “Historical Teams” de los que fabricó Fly Car Model, concretamente el Set Ref 96096 que incluye dos bellos Ferraris el 250 GTO y el 1365 GTB/4.

Spa Francorchamps EauRouge y Raidillon



Jacques Swaters nace en Bruselas el 30 de octubre de 1926, el más joven de cuatro hijos de una acomodada familia. Desde pequeño vive rodeado de coches deportivos ya que su padre tiene un Hispano-Suiza y su hermana un Bugatti.

Después de la guerra, comenzó a aumentar, si cabe, su interés por los coches deportivos. Junto a su amigo Charles de Tornaco, compró un viejo MG, que restauró para empezar a experimentar en el mundo de las carreras. Destacada fue su participación con Paul Frère en el fantástico circuito de Francorchamps en las 24 horas en julio de 1948.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

En 1950, Swaters Jacques, Charles de Tornaco, André Laurent Pilette y Roger compraron un Fórmula 1 Talbot 4.5L y fundaron la «Ecurie Belgique».

El sueño de poseer un Ferrari se hizo realidad en 1951, cuando Jacques viajó a Italia a la fábrica de Ferrari para adquirir el nuevo Tipo 500 F2.



Es en el mismo año en que el nombre «Ecurie Belgique» cambió a «Ecurie Francorchamps» debido a la normativa del Real Automóvil Club de Bélgica de no tener el mismo nombre que el país.

El F2 500 fue entregado en la primavera de 1952 y fue a partir de esa fecha que la estrecha colaboración de la Ecurie Francorchamps con Ferrari comenzó, y desde 1953, con los Francorchamps Garaje.

La primera participación de la Ecurie Francorchamps fue en 24 horas de Le Mans en junio de 1953 con el Jaguar C-Type conducido por Roger Laurent y Charles de Tornaco. Al año siguiente, en 1954, Swaters Jacques y Laurent Roger participaron con el mismo coche a las 24 horas de Le Mans terminando cuartos. En



julio de 1953, Swaters Jacques obtuvo su mayor victoria como piloto en el Gran Premio de Berlín con su Ferrari 500 F2. En 1955, el «Equipe Nationale Belge» estaba formado por Jacques Swaters, Claes Johnny, Pilette André & Roger Laurent, el Ecurie Francorchamps fue dejado de lado temporalmente, reapareciendo tres años después. En junio del mismo año, con el tercer lugar en las 24 horas de Le Mans para Jacques Swaters & Johnny Claes en un Jaguar D.



Década de oro:

-Primera participación en 1956 de la Ecurie Francorchamps para el "Tour de France" con un Ferrari 250 GT

-1959 – Tercer lugar en las 24 Horas de Le Mans con un Ferrari 250 GT Berlinetta pilotado por Jean Blaton y Elde en un. También ese año (el mismo coche) obtuvo el segundo puesto de la general siendo esta vez los pilotos Willy Mairesse & Berger Georges.

-1960 - Primera victoria para Willy Mairesse & Berger Georges en el Tour de Francia con un Ferrari 250 GT Berlinetta.

-1961 - Segunda victoria para Willy Mairesse & Berger Georges en el Tour de Francia con un Ferrari 250 GT Berlinetta. Primera participación en el Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1 para Olivier Gendebien con un Ferrari 156 F1 prestado por la fábrica de Ferrari para Ecurie, todo ellos Francorchamps. Él acabó en el cuarto lugar. Además de Bélgica de Fórmula 1 para Olivier Gendebien con un Ferrari 156 F1 prestado por la fábrica de Ferrari para Ecurie, todo ellos Francorchamps. Él acabó en el cuarto lugar. reproducciones del DB5 .

-1962 - Victoria de Lucien Bianchi en el Gran Premio de Angola con un Ferrari 250 GTO.

-1963 - año récord con 95 inscripciones en carreras por el Ecurie Francorchamps.

-1964 - Victoria de Lucien Bianchi y Georges Berger en el Tour de Francia con un Ferrari 250 GTO. También victoria de Willy Mairesse en el Gran Premio de Angola con un Ferrari 250 LM.

-1965 - Segundos y el terceros, respectivamente, en las 24 horas de Le Mans : Pierre Dumay y Taf Gosselin en un Ferrari 250 LM y Willy Mairesse y Blaton Jean en un Ferrari 275 GTB.

- 1965: Primera posición para Willy Mairesse en los Km de Spa a los mandos de un Ferrari 250 LM.

En 1971 las actividades deportivas en los eventos más importantes llegaron a su fin siendo el último coche de la escudería un Ferrari 512S. Aún así , más tarde, el Ecurie Francorchamps aún participaría en las 24 horas de Le Mans en algunas ocasiones con el Ferrari 365 Ferrari 512BB GTB4 y LM hasta 1982, último año de la escudería tal y como se creó.



Jacques Swaters fundador de la escudería Francorchamps fallecería en su casa de Bruselas el 10 de diciembre de 2010, después de toda una vida dedicada al automovilismo y más de 60 años dedicados a Ferrari.



Los modelos en slot.

Como siempre los modelos de Fly son espectaculares, con unos acabados dignos de maqueta. De todos los coches de la escudería Fly eligió para el set dos Ferraris, el 250 GTO y el 365 GTB/4.

Jacques Swaters , fue un gran coleccionista de Ferrari y sin duda estos dos modelos serian bien apreciados por él. (foto:su colección en 2006)

l es que los modelos de Fly no omiten ningún detalle de sus hermanos "grandes", siendo el conjunto uno de los más bellos fabricados por la marca madrileña.



ESCUDERIA FRANCOCHAMPS



Fly fabricó 21 sets en su serie Historical Teams , siendo este el número 14 y uno de los pocos en que los coches del set son dos modelos diferentes.

Estudiando los modelos en solitario, decir que del 250 GTO fly realizó 13 decoraciones diferentes, entre las que destaca la edición especial que se dedicó de este Ferrari al Papa Benedicto XVI. Del GTB/ 4 Daytona fueron 15 las decoraciones que nos planteó Fly siendo dos los set de Historical teams que incluían este modelo (TEAM09 y TEAM14).

Volviendo a los modelos, su nivel de detalle es tal que hasta las hebillas de los cinturones del 250 GTO esta representadas con un gran nivel de detalle, por poner un ejemplo. También llaman la atención las entradas de aire del 250 GTO o las palomillas de sujeción del capó de ambos modelos.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Tenemos el placer de presentarte de la mano de Aloyshop el coche del mes. Se trata del Porsche 911 GT1 EVO98 que en esta ocasión ha reproducido la marca de Maurizio Ferrari: Slot.it.

Sin duda alguna, unas líneas muy bien cuidadas, se mire por donde se mire. Se trata de la evolución más extrema del mítico 911. Apenas se pueden reconocer las formas del 911 original bajo esa



ESCUDERIA FRANCOCHAMPS

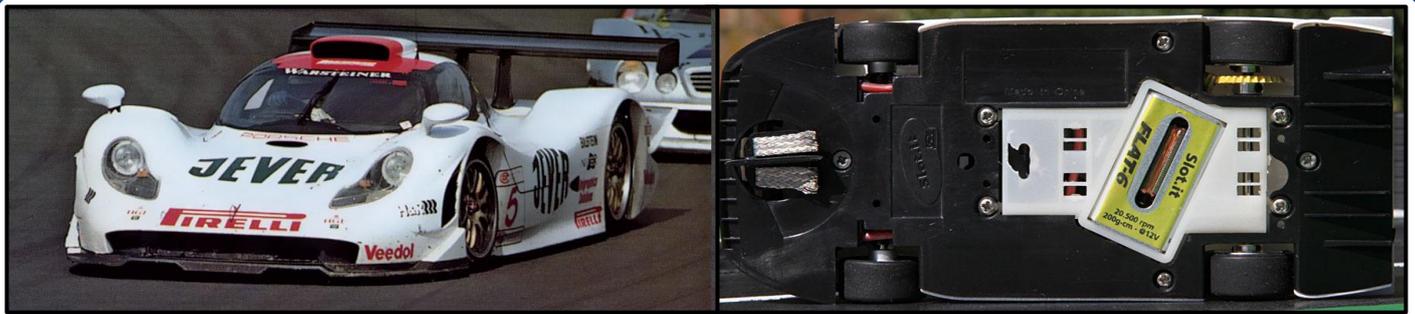


carrocería adaptada a carreras de resistencia tipo Le Mans para las cuales esta bestia fue diseñada.

Se trata de la referencia CA23A de la marca italiana, el primer modelo del nuevo molde del que inicialmente sólo se han anunciado dos referencias, la CA23B se corresponderá con el Porsche 911 GT1 Evo 98 Weissach Test Feb. 1998 (abajo izquierda), aunque según las fotos de la página oficial es probable que la tercera, o al menos una posterior sea la correspondiente al ganador de Le Mans de 1998 (abajo derecha)

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN





La calidad de la maqueta es excelente, la reproducción impecable en la gran mayoría de aspectos y pese a que no lo hemos probado en pisa seguro que su conducción es una gozada. De hecho, aquí resalta uno de los principales aspectos de este coche, ya que de serie monta el motor en ataque a la corona por colocación en anglewinder, con bancada offset y motor flat. Se trata de una de las configuraciones más populares en cuanto a preparaciones para competición de coches de slot, además el material calibrado de “la casa” es de lo mejorcito que podemos encontrar hoy en día en el mercado, pese a que muchas marcas menos grandes se han puesto las pilas en este campo últimamente.

Como siempre agradecemos a Aloyshop su colaboración por la cesión del modelo.



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



Recientemente en la página de Facebook de la juguetería Aloyshop, podíamos leer este comunicado que os adjuntamos bajo estas líneas:

Aloyshop se reinventa

Aloy cierra su tienda de juguetes para reinventar-se

La céntrica tienda de Vendrell dedicada mayormente al juguete tradicional cerrará sus puertas a partir de este mes.

No obstante, la sección dedicada al Slot y a la venta on-line seguirán como siempre, además los clientes que quieran pasarse por la tienda para ser atendidos solo tendrán que avisar con una llamada telefónica para ser atendidos, está claro que esto será una opción provisional.

Haciendo un poco de historia: el padre de J. Aloy empezó a vender al público en el año 1954, material eléctrico y artículos para el hogar. En el 79 inauguro la gran tienda que todos conocemos, pero entonces era el Bazar Aloy, entre las listas de boda y artículos del hogar J.Aloy empezó a vender juguetes. En los años noventa hizo la gran especialización en juguetes, incorporando una sección nueva, el Slot, su gran pasión, y en el año 1997 empezó ha vender por Internet.

Actualmente, J.Aloy vende a más de 39 países, la globalización le ha dejado amigos por todo el mundo, así es como el define sus clientes. La prueba está en la tienda física, es un ir y venir de gente que quiere conocerlo, hablar un poquito con el, intercambiar ideas, y J. Aloy esta encantado de recibirles.

Pues bien, para atajar rumores y poneros al corriente de lo que se esta cociendo, quiero anunciaros que J. Aloy ha pensado en iniciar un nuevo cambio en su negocio. Así pues, no se rinde, se reinventa! J. Aloy ha apostado por darle un giro de 180º, especializándose aún más en el Slot.

Quiere dedicar todo su tiempo a este mundillo que tanto le apasiona, y lo hará de una manera virtual, pero también física. Os imaginas 1200m2 dedicados al Slot? A parte de comprar, se podrá disfrutar y pasaran cosas...

Así pues, como sabéis, la seriedad, la sencillez y la confianza son sus virtudes y su filosofía "Hacer lo que sabemos hacer bien y disfrutar haciéndolo" esa es su máxima, así que al unir estos tres conceptos: Internet- Tienda física – Emoción Y Velocidad, se lo pasaran en grande todos sus amigos pero el también. No lo dudéis, hace días que trabaja en ello y busca lo mejor, las más buenas ideas, las mas innovadoras, nuevos conceptos de diversión, todo en relación a Slot, poco a poco os hablaremos de ello.

Esperamos en breve poder también contaros novedades desde esta redacción, incluso si es posible, poder hacer una visita a nuestros amigos y colaboradores del Vendrell para conocer de primera mano las nuevas instalaciones, que seguro que nos sorprenderán gratamente.

¡Mucha suerte a Pep y al resto del equipo!



Carrera apuesta por el mercado español

Carrera lanzará una campaña de publicidad en medios de comunicación con el objetivo de apoyar el lanzamiento de sus productos durante la campaña navideña

Barcelona, 18 de octubre de 2012 – Carrera, líder mundial de slot, apuesta por una campaña de publicidad y de comunicación global con el objetivo de dar a conocer sus productos en el mercado español. Esta campaña incluye anuncios en televisión, que reforzarán las ventas y el conocimiento de la marca cara a la campaña navideña.

La campaña de publicidad en televisión se llevará a cabo entre el 19 de noviembre y el 6 de enero, y se centrará en su gama **Carrera GO!!!**, dirigida a los jóvenes pilotos de entre 6 y 12 años. Se realizarán dos anuncios: el primero promocionará el circuito **The Amazing Spider-Man: Manhattan Madness**, que lleva la emoción del mundo de este superhéroe a las carreras de slot. El segundo se centrará en **Porto Corsa Racing**, circuito por el que compiten los personajes de la película Cars, de Disney/Píxar.

Ambos anuncios incluirán asimismo imágenes de las pistas y coches con la licencia exclusiva mundial de **Ferrari F1** y de **Red Bull** para slot. La campaña se llevará a cabo en los canales infantiles Boing, Nickelodeon, Cartoon Network, Disney Channel, Playhouse Disney, FDF, Nitro/Neox/Nova y Antena 3.

Esta acción se verá complementada con colaboraciones con Boing, que incluirán patrocinios y promociones tanto en sus emisiones televisivas como de sus contenidos online.

Se espera que estos anuncios de 20 segundos tengan un impacto de más de 540 GRP (Gross Rating Points: unidad de medida utilizada para contabilizar el número de impactos de una pauta publicitaria por cada 100 personas del público objetivo).

La campaña se complementa con la inserción de publicidad en revistas del sector juguetero, revistas especializadas en slot, revistas infantiles y la comunicación de todas las novedades de la empresa mediante notas de prensa.

Asimismo, la página web de Carrera, disponible en español, ofrece tanto a la distribución como al consumidor, imágenes y videos corporativos y de producto, concursos e información sobre ferias y eventos, entre otros contenidos.

En cuanto a las acciones con el punto de venta, Carrera está estrechando las relaciones con los minoristas con el objetivo de aparecer en sus catálogos, además de ofrecer materiales para la promoción en el propio establecimiento, en especial en lo que se refiere a la decoración de módulos.

El objetivo de Carrera es consolidarse en el mercado español y dar a conocer una marca y un producto líder mundial que ofrece en sus diferentes gamas soluciones para el juego en familia, además de productos para los jóvenes y adultos interesados en el slot y en el motor.



FÁBRICA DE JUGUETES CONTINÚA CON LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LA MARCA SCALEXTRIC EN ESPAÑA

Respuesta por parte de Fábrica de Juguetes a la noticia aparecida en medios de comunicación sobre el concurso de acreedores presentado por TecniToys.

Ibi, 23 de octubre de 2012.

La **explotación comercial de la marca Scalextric en España**, actualmente en manos de Fábrica de Juguetes, **no se verá afectada en ningún modo** por la noticia del concurso de acreedores presentada por TecniToys, la anterior compañía que se ocupaba de Scalextric en nuestro país.

En su junta de accionistas celebrada a finales de agosto de 2012, los accionistas de la empresa de juguetes TecniToys, que había dejado de comercializar Scalextric en España a principios de año, tomaron la decisión de presentar concurso de acreedores, que se hizo formal en el juzgado el 17 de septiembre de 2012. Desde el momento en que se produjo este hecho, **Fábrica de Juguetes** — compañía **juguetera que desarrolla y comercializa actualmente de Scalextric en España** y en diversos territorios— ha estado puntualmente informada tanto de la decisión como del proceso concursal en sí mismo.

Teniendo en cuenta estos datos, **Fábrica de Juguetes quiere aclarar que no es Scalextric quien ha entrado en concursal sino TecniToys**, la empresa que hasta ahora detentaba los derechos de explotación de la marca.

Previamente y de forma independiente a todos estos acontecimientos, Fábrica de Juguetes ya había iniciado un proceso de negociación para la **adquisición de los derechos de la marca Scalextric**. Fruto de dicho proceso se firmó un "contrato puente" que sirviera de transición para garantizar la continuidad de la marca Scalextric y de su negocio durante el año 2012 hasta que se firmara el contrato definitivo. El contrato actual permanece en vigor hasta el 31 marzo de 2013, lo que hace que **no cambien de forma alguna los planes de comercialización, explotación, promoción y publicidad** por parte de Fábrica de Juguetes de la marca Scalextric durante 2012 y el primer trimestre de 2013.

De este modo, Fábrica de Juguetes es totalmente ajena y no se ve afectada por el Concurso de Acreedores en el que ahora se encuentra inmersa la empresa TecniToys.

El proceso de negociación para la consecución del acuerdo y contrato final para la adquisición de los derechos de la marca Scalextric de forma definitiva por parte de Fábrica de Juguetes continúa abierto. La Justicia deberá, ahora, intervenir en referencia al concurso de acreedores presentado por TecniToys, evaluará la situación y tomará la decisión de cuál es la mejor alternativa para dar continuidad a la marca Scalextric a partir del 1 de abril de 2013. Fábrica de Juguetes ha expresado de nuevo su interés en esta continuidad y ha presentado su propuesta de negocio.