

SLOT

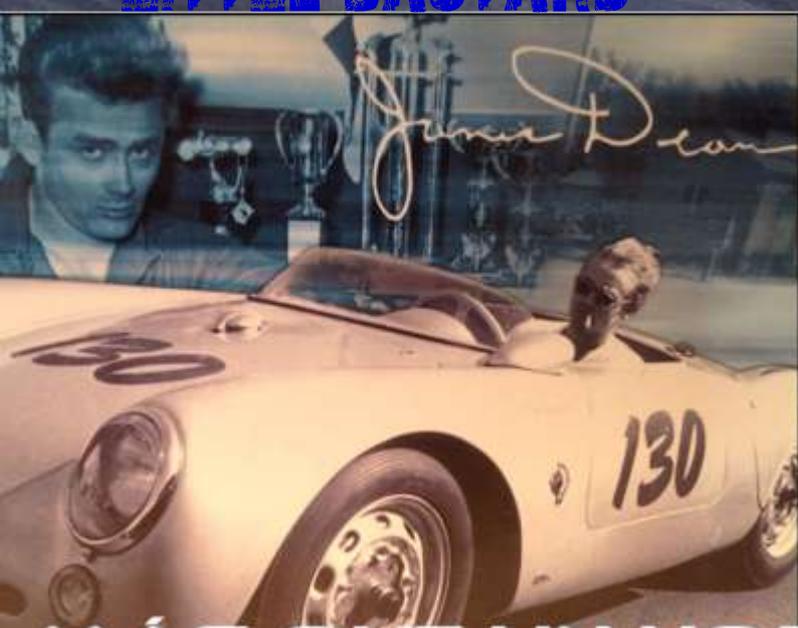
Septiembre
2013, nº 41

GRANDES PILOTOS ALAIN PROST



LITTLE BASTARD

UN POCO DE HISTORIA



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Después de un caluroso verano, aquí estamos de vuelta, dispuestos a afrontar de nuevo toda la temporada "slotera" que tenemos por delante.

En nuestra sección de grandes pilotos seguiremos con pilotos franceses aunque esta vez le toca a uno de los grandes en la F1, Alain Prost. Un piloto con un estilo "de manual" que consiguió colocarse en el top ten de los mejores pilotos de la historia por sus logros.

Hay un pequeño bastardo que nos esperará en el siguiente artículo y no es broma... Little bastard es el nombre que James Dean dio a su Porsche 550 spyder, aunque parece que se trataba de un coche maldito dadas las implicaciones que tuvo en trágicos accidentes, incluso acabando con la vida del propio Dean.

Para aprender un poquito más sobre nuestro hobby, tendremos también un pequeño manual acerca de los motores y su importancia en el mundo del slot. El motor es el corazón de nuestros pequeños bólidos.

Reviviremos los primeros años de la historia del Scalextric a través de un gran artículo que nos explicará la evolución del hobby así como algunas curiosidades.

Y ya finalmente, os mostraremos una crónica de lo que fue el evento Top Drivers 2013 celebrado en Madrid el pasado agosto. Y por supuesto ¡tampoco faltará el sorteo!

Esperamos que con todos estos contenidos disfrutéis de un buen rato de lectura y como siempre, os recordamos que tenéis nuestros e-mails abiertos a cualquier sugerencia o consulta: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Buen slot para todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en 

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT

SLOT
MAGAZINE



SCALEXTRIC



Pasión
SLOT



Carrera

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: David Coulthard	Pág. 3
- Grandes pilotos: Alain Prost	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Porsche 550 James Dean	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 14
- El garaje: Motores	Por: Josep Oliver	Pág. 20
- Los inicios de un juego llamado Scalextric	Por: Bernie	Pág. 26
- Top drivers 2013	Por: Jose Manuel Torres Marin	Pág. 42
- Sorteo	Por: Redacción	Pág. 50

LA FRASE DEL MES



He escrito a
Papa Noel, y le
he pedido que
me regale el
Campeonato
Mundial del
2002

David Coulthard



Alain Prost



Volviendo este mes al mundo de la fórmula 1, hoy veremos la biografía de otro piloto francés: Alain Prost.

Nacido el 24 de febrero de 1955 en Saint-Chamond en Francia, actualmente es considerado uno de los grandes nombres dentro de la historia de la Fórmula 1.

Estuvo en activo en la máxima categoría desde 1980 a 1993 obteniendo un total de 51 carreras, 106 podios, cuatro campeonatos del mundo y otros cuatro como subcampeón



Ya desde muy joven destacó en el mundo del karting y obtuvo el campeonato europeo junior en 1972 con apenas 17 años. Dos años más tarde también se hizo con el campeonato senior en su país natal: Francia.

Entonces se hizo con una plaza en el equipo Elf en 1976 lo que le permitió introducirse en la Fórmula Renault francesa y Europea obteniendo sendos campeonatos en los años 1976 y 1978 respectivamente. Entonces el siguiente salto ya fue la Fórmula 3 francesa donde venció en 1978 y 1979. Ese último año también logró el primer puesto en el campeonato europeo de la misma categoría.



Habiendo dominado ya en las categorías inferiores, el 1980 fue el año de su debut en la máxima categoría automovilística: La Fórmula 1. Aceptó la propuesta de McLaren para compartir equipo con John Watson y en seguida se puso manos a la obra tras el volante de su nuevo coche.

Debutó en Argentina, en el Gran Premio de Buenos Aires donde finalizó la carrera en 6ª posición. Poco duró su paso por el equipo inglés ya que para la temporada siguiente ya volvió a fichar por el equipo Renault.

De este modo afrontaba 1981 como piloto de la casa francesa y fue precisamente en casa, en el circuito de Dijon-Prenois donde logró su primera victoria. Su segunda temporada fue ya muy buena y aparte de la ya mencionada logró otras dos otras victorias en Holanda e Italia. Sumó un total de 43 puntos y terminó el campeonato en quinta posición a sólo 7 puntos del campeón: Nelson Piquet.



1982 no fue tan productivo. Logró 2 victorias aunque la temporada fue muy competitiva. Como dato curioso, un total de 11 pilotos diferentes lograron subir al primer cajón del podio durante ese año. Acabó con 34 puntos a 10 del vencedor que pese a haber logrado una sola victoria, tuvo una temporada más regular: Keke Rosberg

El año siguiente: 1983 fue un año clave para Prost. Por primera vez luchaba por el título mano a mano con Nelson Piquet, sin embargo un fallo en su motor en el último gran premio que se disputaba en Sudáfrica la impidió hacerse con el título. Este hecho le relevó al subcampeonato habiendo logrado cuatro victorias a lo largo del año y un total de 57 puntos, sólo 2 menos que el vencedor.

En 1984 cambió otra vez de escudería y volvió a McLaren, aunque ahora tenía como compañero al gran Niki Lauda del cual aprendió mucho. Fue una temporada buenísima donde además los McLaren dominaron ampliamente. Logró un total de 7 victorias pero perdió el campeonato detrás de su compañero de equipo por tan sólo medio punto.

Hoy en día puede ser complicado aceptar esto del medio punto, pero lo explicaremos: En el GP de Mónaco llovía mucho y Prost andaba primero seguido muy de cerca por un joven Ayrton Senna. Jacky Ickx, expiloto de F1 y entonces jefe de carrera decidió suspenderla

GRANDES PILOTOS

y su decisión fue la de repartir los puntos , de este modo en lugar de 9 puntos que se lograban por la victoria, se quedó con 4,5 y otros 4,5 se adjudicaron a Senna. En cierto modo esa decisión favoreció a Prost dado que él y la lluvia no eran muy buenos compañeros mientras que Senna era el rey sobre mojado.



Finalmente, tras ya cinco años de lucha en lo más alto, 1985 fue el año de su primer campeonato. Obtuvo un total de 5 victorias en la temporada y sumó 73 puntos, suficientes como para acabar laureado en lo más alto del podio.



Para 1986 había un serio problema con el equipo Williams-Honda, dado que se presentaban como coches mucho más potentes y rápidos que los McLaren, además sus dos pilotos: Nelson Piquet y Nigel Mansell eran dos de los grandes que debían ser tenidos en cuenta.

La temporada se decidió en Australia, en el circuito de Adelaide. Allí llegaban Mansell con 5 victorias y 70 puntos, Prost con 4 victorias y 64 puntos y Piquet con también 4 victorias y 63 puntos.

Mansell salió de la posición de Pole Position, sin embargo al poco de empezar dejó pasar casi sin lucha a Ayrton Senna a Nelson Piquet y Keke Rosberg quien se retiraba de la Fórmula 1. Rápidamente el finés tomó el liderato de la carrera y logró una ventaja considerable mientras Senna se retrasaba al quinto lugar con problemas mecánicos. Seguidamente Prost superó a Mansell y dio caza a Piquet.

En la vuelta 23, fruto de la presión del francés, el brasileño hizo un trompo que lo retrasó al cuarto lugar. Luego Prost sufrió un pinchazo y fue a boxes, quedando cuarto. Piquet comenzó a acercarse a Mansell y lo superó. En todo momento el británico, no pilotando a su agresivo estilo, hizo una carrera conservadora a sabiendas de que así, matemáticamente era campeón.

A 18 vueltas del final, casi inmediatamente después de que Rosberg, que lideraba cómodamente la competición, abandonara por un pinchazo, y después de dejar pasar a Prost y quedar nuevamente tercero, el Williams-Honda de Mansell sufrió un espectacular reventón de la rueda trasera izquierda a máxima velocidad en la recta más larga del circuito, con el metal de la rueda tocando el suelo y generando una lluvia de chispas. El

británico luchó hasta lograr detener el vehículo de manera segura, aunque no pudo continuar por ningún medio. Piquet, que marchaba primero (posición que le hubiera dado el campeonato), ante los sucesivos reventones recibió la orden de ir a boxes a cambiar neumáticos. Prost tomó entonces la delantera y ganó la carrera (su quinta en la temporada) y el campeonato pese a los intentos de Piquet, quien se quedó con el récord de vuelta.



GRANDES PILOTOS



1987 no fue ni de lejos una temporada tan buena. El McLaren estaba muy por debajo de los Williams que iban equipados con potentes motores Honda. Prost consiguió durante esa temporada 3 victorias y un total de 46 puntos, 27 por debajo del campeón, Nelson Piquet.

Sin embargo en la temporada siguiente se girarían las tornas. McLaren tuvo el mejor equipo, se equipó con los motores Honda hecho que junto a un nuevo diseño más efectivo del coche y a tener a Prost y Senna en sus filas hizo que no tuvieran rival en el campeonato. McLaren ganó 15 de los 16 grandes premios, 7 de Prost y 8 de Senna que fue el campeón del año. Precisamente también en esa temporada es cuando se inició la rivalidad entre ambos pilotos.

Si bien a lo largo de la temporada Prost sumó más puntos (105 contra 94), la norma del descarte (utilizada hasta 1990) donde se toman los 11 mejores resultados, hace que Senna se consagre campeón y Prost subcampeón.



La relación entre ambos comenzó a ser tensa en el GP de Portugal. En la recta de boxes, Prost empezó a adelantar a Senna por la derecha aprovechando su aspiración, pero Senna a su vez se cerró hacia su derecha, forzando a Prost hasta ponerlo prácticamente a un palmo del muro. Alain no cedió, y acabó consiguiendo el liderato que iba a mantener hasta el final.

El título de 1988 se definiría en la penúltima fecha, en el circuito de Suzuka, Japón. Para ser campeón en virtud del sistema de descarte, Prost debía ganar allí y en el próximo Gran Premio de Australia. La Pole la había hecho Senna, pero en la salida se le caló el motor y se paró. Gracias a la pendiente de la recta japonesa, Senna logra arrancar su motor Honda. De ahí en adelante realiza una formidable remontada hasta la primera posición, adelantando incluso a Prost que se quejaba de problemas con la caja de cambios. La siguiente carrera sería ganada por Prost, aunque el título ya estaba definido.



Para 1989, si bien el dominio de McLaren no sería tan amplio como en el año anterior, el título se definiría entre Senna y Prost de una manera polémica.

En el GP de Japón Prost llegaba con 16 puntos de ventaja sobre Senna a falta de 2 carreras para el final de temporada. Senna debía ganar en ambas para ser campeón,

sin importar el resultado de Prost. En la vuelta 47, Senna intenta adelantar por el lado sucio a Prost; el francés mantiene la cuerda y extiende el frenado, llevando a Senna a colisionar. En dicha maniobra ambos autos quedan enganchados y Prost abandona su auto al ver que Senna es auxiliado por personal de pista para echar a andar su bólido y salir cortando la chicane, ambas situaciones prohibidas por la normativa vigente. Senna finalizó la carrera en primera posición, aunque poco después sería descalificado de la carrera por cortar la chicane con auxilio de terceros y Prost se adjudicaría el título.

Al respecto, la versión del propio Prost, la cual coincide con las observaciones de los principales pilotos de la época entre ellas la del respetado tri-campeón Niki Lauda, Nelson Piquet o Nigel Mansell es que él defendió su posición del ataque de Senna de forma legítima, dado que quien estaba al mando de la trayectoria era él. No obstante, mayoritariamente, los fanáticos de la Fórmula 1 han responsabilizado a Prost del accidente y al francés.

Alain Prost logra ese año 4 victorias y 76 puntos que le valdrían su tercer campeonato del mundo de Fórmula 1. Cansado de la convivencia con Senna, y de un claro favoritismo de Honda hacia este, decide mirar a Ferrari.

GRANDES PILOTOS

En 1990, Prost a los mandos del Ferrari 641 realizó una extraordinaria temporada, poniendo en verdadero riesgo el amplio dominio que los McLaren-Honda mantenían desde 1988 y poniendo nuevamente a Ferrari en lucha por el título. Para principios de año era evidente que el McLaren-Honda era un mejor automóvil y que los Williams-Renault estaban en ascenso. Pero el trabajo de Prost y del equipo técnico permitieron el desarrollo del 641, haciendo que a mediados de temporada se transformara en un rival contundente.

El comienzo de la temporada no fue el mejor: En Phoenix los dos Ferrari abandonaban ante un amplio dominio del McLaren de Senna. La primera victoria sería en Interlagos, Brasil. Un incidente entre Satoru Nakajima y Senna hacía que Prost se encontrara con la victoria. El festejo no ocultaba la realidad evidente de que los Ferrari estaban por debajo de los McLaren y apenas por encima de los sorprendentes Williams-Renault.



Sería en México donde Prost lograría una de sus más fantásticas victorias, en el Gran Premio de México, donde partiendo 13º, y gracias a una excelente conducción y una cuidada estrategia de carrera, lograría terminar en el primer lugar, en una carrera plagada de adelantamientos y bellísimos duelos, como el protagonizado entre Berger y Mansell por el segundo lugar, que culminaría en la penúltima vuelta.

La reconocida meticulosidad de Prost en la puesta a punto del coche para la carrera, pudo suplir de alguna forma cierta carencia de velocidad pura de las Ferrari respecto a los McLaren, y permitió sensacionales victorias.

En cuanto a motores, el Ferrari V12 se mostró potente, aunque en algunos circuitos los Honda V10 tenían ventajas en aceleración. Algunas actitudes de su compañero de equipo, Nigel Mansell, lo perjudicaron en la lucha por el título. En la recta del GP de Portugal,

Mansell mueve deliberadamente su coche para tapar a Prost. Finalmente la carrera terminó con Mansell primero, Senna segundo y Prost tercero.

Para el fin de la temporada, esta vez Prost debía ganar en Japón y Australia, sin importar el resultado de Senna. Por el contrario, Senna automáticamente se consagraría campeón. Para el Gran Premio de Japón Senna había ganado el primer lugar en la parrilla de salida y Prost el segundo. Senna pidió salir del lado externo y menos sucio de la pista, cosa que fue denegada. Al iniciarse la carrera Prost toma la delantera, pero al llegar a la primera curva, Senna le embiste por detrás. Abandonan los dos y automáticamente Senna es campeón. La primera versión de Senna fue que Prost le había cerrado. Sin embargo, tiempo más tarde reconocería que le habría sacado de la pista a propósito, y el motivo habría sido porque le habían obligado a partir del lado sucio de la pista. Prost logra 5 victorias, y 71 puntos, lo cual lo hace subcampeón a 7 puntos de Senna.



Corría el año 91. Alain Prost, por entonces tres veces campeón del mundo, llevaba toda la temporada a torta limpia con su Ferrari 643, incapaz de ganar un solo gran premio. Llegado el Gran Premio de Japón, en un arrebatado de impotencia y frustración, el francés, que llevaba tiempo lamentándose del rendimiento de la máquina italiana, soltó un demoledor "es que se conduce peor que un camión". El resultado fue que el equipo le despidió. Claro que estaba en el mes de octubre, y sólo restaba una carrera, así que aunque suene dura la palabra "despido", la realidad es que el acuerdo Prost Ferrari ya estaba finiquitado, y simplemente prescindieron de él para una última carrera, para evitar más críticas por parte del francés, que acabaría ganando otro título más con Williams tras un año sabático. Ese año Prost logró el quinto puesto del campeonato con 34 puntos.



GRANDES PILOTOS

Entonces según lo dicho, 1992 fue un año sabático para Prost y en 1993 volvió a los circuitos de la mano de Renault en el equipo Williams. Logró un total de 7 victorias y 99 puntos logrando así su cuarto campeonato antes de su retiro definitivo de los asientos de un Fórmula 1.



Desde 1997, Prost comenzó una nueva aventura en Fórmula 1 al crear su propia escudería, y con el propósito de seguir en busca de más récords en el mundo de la velocidad. El proyecto se llamaba Prost y montaba propulsores Peugeot. A pesar del empeño la duración del equipo fue corta y sólo tres años después vendió la plaza en la parrilla al equipo de nueva creación Jaguar, donde acabaron pilotando Marc Webber, Antonio Pizzonia o Pedro Martínez de la Rosa. Una de las causas de la salida de Prost del campeonato del mundo fue la crisis que sufrieron los equipos a principio de la década del 2000, con una fuga constante de patrocinadores que acabaron con los últimos resquicios de los equipos privados que participaban en F1.

A pesar de la extrema rivalidad que Prost y Senna protagonizaron tanto dentro como fuera de la pista, esto no era razón suficiente para que dos de los pilotos más grandes de la historia de la F1 no fueran amigos. El 1 de mayo de 1994, día fatídico de la muerte de Ayrton Senna en Tamburello, pudimos escuchar por radio al tricampeón brasileño mandar un mensaje para su amigo Alain Prost durante la sesión de warm-up. Ayrton radiaba desde su FW16 número 2 a modo de fatídica premonición: "An special remind for my friend, Alain. Alain, we miss you". Sólo unas horas después de esta comunicación por radio Senna fallecía a causa de un terrible accidente.

Prost era un piloto caracterizado por ser muy minucioso en todo lo que hacía, cuidando al más mínimo detalle cada parte de su monoplaza, cada parte de su conducción y sus posibilidades en el mundial. Se dice que la conducción de Prost era la típica conducción que se enseña en las escuelas de pilotos, que rápidamente se olvida. Cada vez que se le veía en la pista daba impresión de lentitud por su manejo pulido, sin embargo su técnica era tremendamente rápida y efectiva. Se reveló como el mejor estratega de su época en el aspecto técnico, en particular durante la etapa de adopción de la telemetría y la aparición de la suspensión activa.

Adicionalmente, Prost resultó ser el piloto más ganador durante la época en que quizás fue más complicado hacerlo; no solamente por la talla de los pilotos contra quienes le tocó competir (Piquet, Lauda, Alboreto, Mansell, Rosberg, Senna, Reutemann, Arnoux) sino por las características y especificaciones de los automóviles que condujo. La década de 1980 fue la era del turbocompresor, con una mecánica sofisticada y difícil de domar por la potencia de los motores, aunada a restricciones de consumo de combustible, medidas de seguridad aún no muy desarrolladas y un reglamento y una aerodinámica que favorecían la lucha cuerpo a cuerpo en pista y los adelantamientos.

Recientemente, Prost pese a que está más alejado de la F1 no está alejado de la competición y en 2007, 2008 y 2012, Prost se consagró campeón del Trofeo Andros, el campeonato francés de automovilismo sobre hielo.

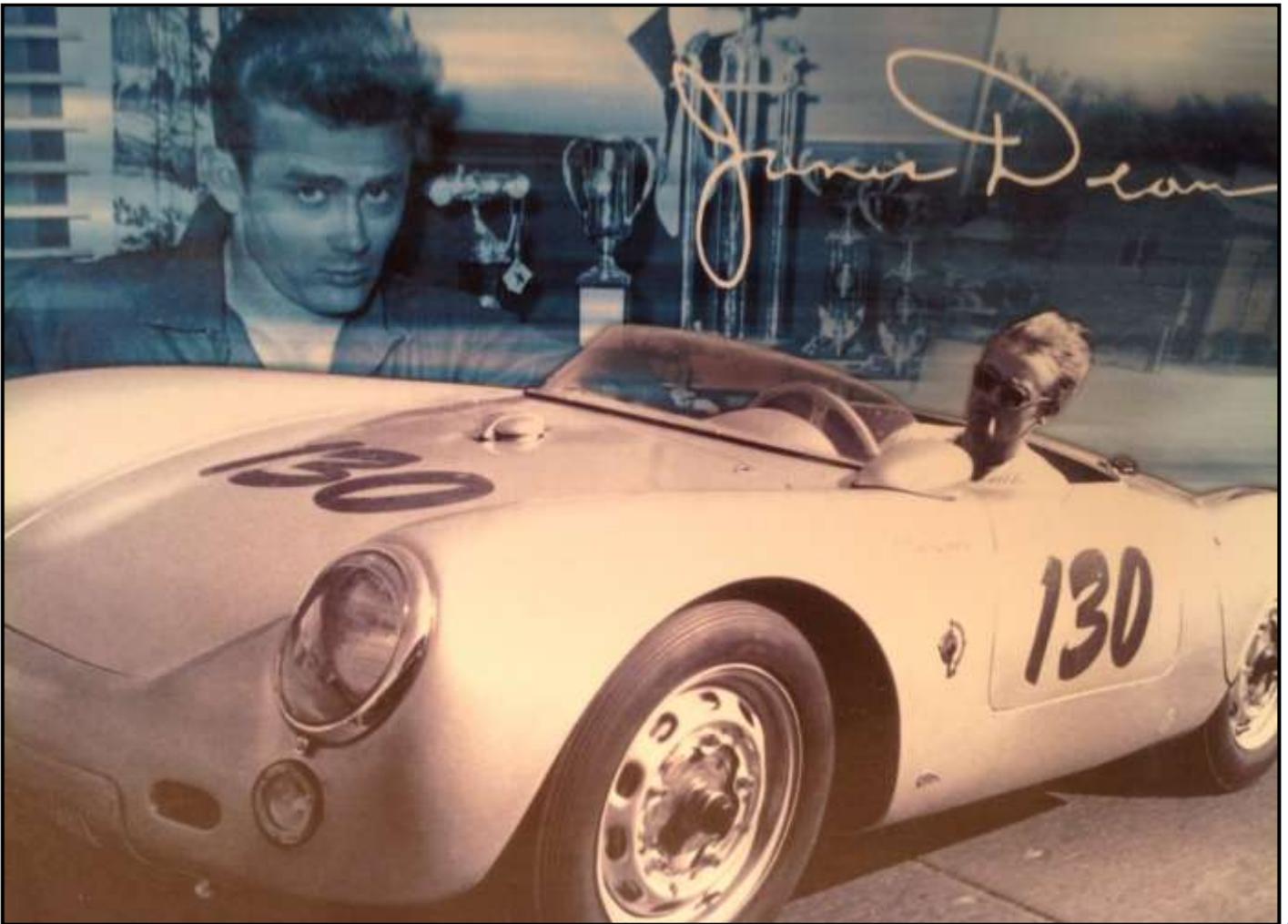


PORSHCE 550 JAMES DEAN

Porsche 550 Spider el "Pequeño Bastardo" de James Dean



“Vive intensamente, muere joven y deja un bonito cadáver”. **James Dean** acostumbraba a afirmarlo, y tristemente lo cumplió, ¿accidentalmente? El actor estadounidense – todo un icono en los años 50 – era un gran amante de los vehículos deportivos, la fama y el dinero obtenido en sus películas le daban los medios para permitírseles. Tras el rodaje de “Gigante”, Dean vendió su Porsche 356 para comprarse el exclusivo y caro Porsche 550 Spider, un deportivo ligero que fue apodado “**Little Bastard**”.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Fue bautizado así por Bill Hickman, – uno de sus compañeros de trabajo – quizá por un comportamiento que exigía buenas manos de piloto o por su intimidante relación peso-potencia.

Concebido casi exclusivamente para la competición, era un coche extremadamente ligero y esbelto: su motor 1.5 bóxer con doble carburación entregaba **110 CV**, que movían a sólo **550 kg** de chasis y carrocería de aluminio.

Para un coche lanzado en 1954, una velocidad máxima de 225 km/h era el equivalente actual a un Bugatti Veyron.

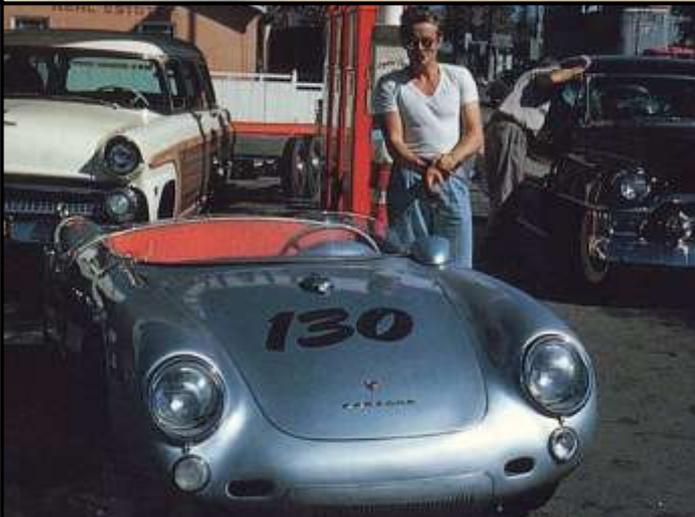


Aunque James Dean apenas pudo disfrutarlo una semana, el coche había sido personalizado por el actor. Acudió a su amigo George Barris – el famoso creador de multitud de coches de película – para que le fabricase unos nuevos asientos y pintase el número 130 en sus puertas. Dean Jeffries, un conocido preparador de hot-rods y muscle cars, grabó a mano el sobrenombre del Porsche en su carrocería. Unos pocos días antes del **accidente que acabó con su vida**, Sir Alec Guinness advirtió a Dean acerca de su coche.

Había algo de ese coche que no le gustaba, decía que tenía un aspecto siniestro que no inspiraba confianza. “Si te montas en ese coche te encontrarán muerto en una semana”, advirtió a Dean. Cualquier persona quitaría hierro a una advertencia así, tomándola como una invitación a tener cuidado al volante. Sin embargo, siete días después **James Dean se mató en su 550 Spyder**, casi como si de una oscura profecía se tratase. Una oscura coincidencia que ha dado lugar incluso a una aparición en Cuarto Milenio.

PORSHCE 550 JAMES DEAN

Las reproducciones de Ninco (izquierda) y Revell (derecha)



El 30 de septiembre de 1955 James Dean acudía junto a su amigo mecánico Rolf Weutherich a una carrera que se celebraba en Paso de Robles, cerca de localidad de Salinas, en el estado de California. Iba siguiendo la Ruta 446, lejos de las autopistas, en las que llamaría la atención y no podría disfrutar de su coche. Un policía de la patrulla de carreteras les retuvo unos instantes por exceso de velocidad. No les multó, pero les recomendó que bajasen la velocidad, una advertencia que deberían haberse tomado más en serio.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

En la intersección con la Ruta 41, **colisionó contra un Ford Tudor**, conducido por un estudiante.

Se cree que ambos coches circulaban con exceso de velocidad, aunque nunca se ha adivinado con certeza quién fue el culpable del accidente.

Las heridas sufridas por James Dean le provocaron la **muerte de camino al War Memorial Hospital**, el centro médico más cercano. Su acompañante pudo contarle, se fracturó un brazo y la clavícula. Sólo desgracias acompañaron al Porsche desde ese fatídico día.

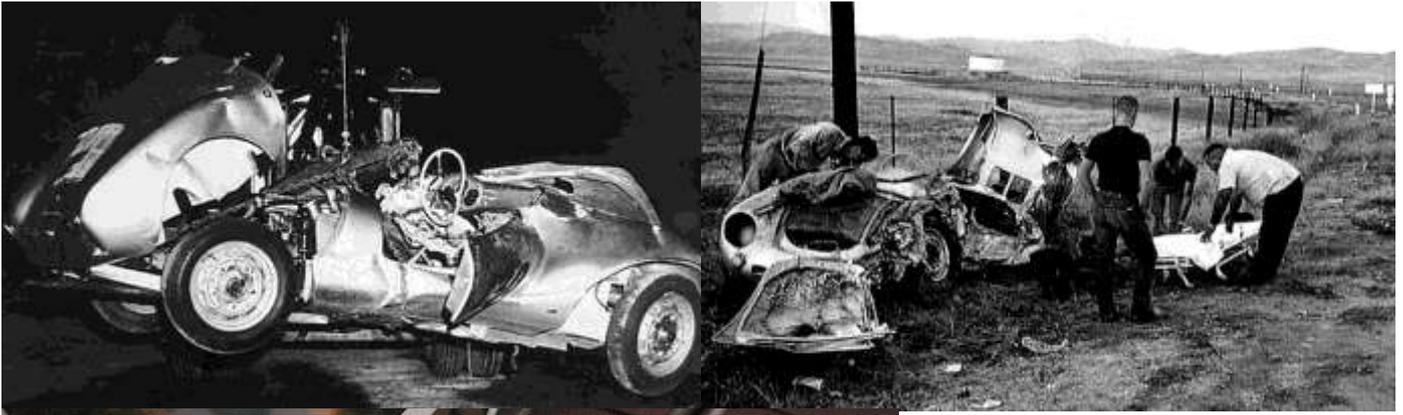
En el accidente como podréis ver en las imágenes, el coche quedó completamente destrozado.

El impacto contra el pesado Ford deshizo gran parte de la carrocería, pero aún muchas piezas eran aprovechables. **George Barris compró los restos del coche por 2.500\$** para intentar hacer algo de negocio. Ignoraba que el bastidor número 2277767 más que un donante de piezas fue un **donante de desgracias**.

Al bajarlo de la grúa, las cuerdas se rompieron y el coche cayó, partiendo las dos piernas a un mecánico.



PORSHCE 550 JAMES DEAN



Rápidamente despiezado, el **motor y partes de la transmisión** aún en buen estado fueron vendidas a Troy McHenry y William Eschrid, uno de ellos médico. Ambos competían entre sí en una carrera en circuito. McHenry perdió el control y se mató al chocar contra un árbol. Eschrid volcó al “bloquearse” su coche en una curva, pudo salir por su propio pie de los restos del accidente. George Barris vendió **dos ruedas** de Little Bastard a otro aficionado a la competición unos días después, tampoco corrió mejor suerte.

Se dice que las dos ruedas reventaron al mismo tiempo, causando un accidente al corredor. No se mató pero estuvo en coma durante varios días. En una noche cercana a

estos incidentes, dos ladrones que conocían de la existencia del deportivo de Dean, intentaron robar piezas del coche colándose en el garaje de Barris. Su intención era vender las piezas, pero el plan salió mal ya que el primero se abrió el brazo al intentar extraer el volante, el segundo resultó de alguna manera herido al ir a quitar un asiento manchado de sangre.

Barris ya sospechaba que ese coche no le iba a traer nada nuevo. **Decidió deshacerse de lo poco que quedaba del Porsche**, pero la California Highway Patrol le convenció para que se lo donara. Tal y como Dean hizo en vida promocionando la conducción segura – aunque él mismo no la practicara – los restos de su coche serían el vivo ejemplo de lo que no había

que hacer al volante. Sin embargo, las exposiciones para la seguridad vial se convirtieron en exposiciones contra la seguridad ciudadana.



La primera de ellas no llegó a celebrarse. **El garaje donde se iba a exponer la muestra ardió** antes de la inauguración, adivinad cual fue uno de los pocos coches que apenas sufrió daños. La segunda muestra, con motivo de uno de los aniversarios de la muerte de Dean, se celebró en un instituto. El coche se desplomó del expositor y cayó sobre un estudiante, rompiéndole la cadera. El público estaba cada vez más enterado de lo que acompañaba a los restos de aquella máquina, así que se decidió devolverla a Barris.

En la autopista, un coche perdió el control e impactó contra el camión que transportaba los restos del Porsche de vuelta a Barris. El 550 Spyder – o lo poco que quedaba de él – volvió a caerse del camión y aplastó al conductor del coche, que encontró su muerte bajo el bastidor número 2Z77767. A partir de aquí las historias difieren, **unos dicen que el coche desapareció misteriosamente**, otros que Barris aún tiene en su poder los restos.

Hoy en nuestro apartado de El Garaje, iremos a conocer el corazón de todos los coches de slot: El motor.

Al igual que en todo, lo primero que debemos especificar es que no existe un motor perfecto. Los motores tienen características muy diversas a las que se les puede sacar más o menos provecho según nuestra forma de conducir, sin embargo si que es cierto que hay ciertos motores que destacan sobre los demás por sus prestaciones.

Intentaremos aquí explicaros los diferentes tipos de motores así como los que nosotros consideramos que son los que destacan.



Veamos primero el funcionamiento de un motor de slot.

Sus componentes son muy sencillos, se trata básicamente de una caja hueca cuyas paredes están recubiertas por imanes, luego por su centro lo atraviesa un eje bobinado con hilo de cobre y finaliza este eje con los colectores de la electricidad.

Al accionar el gatillo lo que hacemos es que damos voltaje a la pista, este voltaje se transmite al coche mediante las trencillas y pasa la electricidad a esos colectores. Mediante principios físico-magnéticos que ahora no vienen al caso, las cargas alternas del hilo de cobre junto con los imanes de la caja protectora del motor hacen que el eje empiece a girar. Ese giro se transmite al piñón colocado al final del eje del motor y desde allí como ya sabéis a la corona y por consiguiente a las ruedas de nuestro coche.

Pasaremos ahora a ver los diferentes tipos de motores que existen en slot:



En nuestro hobby existen principalmente 3 tipos de motores diferentes según la configuración de su caja: Caja larga, caja corta o también conocidos como Mabuchis y RX o Scalextric.

Dentro de estos tres tipos también se pueden encontrar pequeñas variaciones

Los motores conocidos como de caja larga podríamos decir que hoy en día son los más universales. Usados por defecto por fabricantes como: NSR, Ninco, Avant Slot, Scaleauto, MSC... por defecto (con contadas excepciones) son motores que presentan un mayor efecto magnético, son más pesados y suelen tener RPM más o menos contenidas.

De todos modos, los motores han avanzado tanto hoy en día que se pueden encontrar motores con características muy diversas.



Los motores de caja corta o Mabuchi, son los segundos más populares.

Usados por marcas como Slot.it, Cartrix, Proslot, Fly Slot... son motores que en líneas generales ofrecen mayores RPM, menor consumo y menor efecto magnético.

Y finalmente tenemos los motores RX o también conocidos como motores Scalextric, dado que son los que usa la marca desde tiempos inmemoriales. En dimensiones están entre medias de los dos anteriores comentados y en cuanto a características desde nuestra opinión se han quedado bastante desfasados.



En estos últimos párrafos hemos hablado de RPM, consumos, efectos magnéticos... pero ¿Qué es todo esto?. Son algunas de las características con las que se definen los motores, vamos a verlas todas:

-**Atracción magnética o efecto magnético:** En palabras llanas es la fuerza que tienen los imanes del motor. Unos imanes más grandes y/o más potentes causarán un efecto magnético superior y viceversa. De este modo a mayor efecto magnético, mayor efecto suelo sobre pistas estándar dado que el magnetismo del motor atrae los raíles de la pista. Se suele medir en UMS (Unidad magnética de slot).

- **RPM**, es la abreviatura de revoluciones por minuto. Son los giros completos del eje del motor que se pueden dar en un minuto de tiempo. A más RPM mayor velocidad del motor y por tanto mayor velocidad de nuestro coche.

- **Consumo:** Es la cantidad de energía que el motor necesita para funcionar a máximo rendimiento, un motor con mayor consumo, por defecto será un motor con más par o más

RPM, aunque esto es una norma general, no es aplicable a todos los motores. Se mide en miliamperios.

- **Par motor**, es la “fuerza” que tiene el motor medida en gramos por centímetro cuadrado

Existen fabricantes que además de hacer coches también son especialistas en hacer motores de gran rendimiento como NSR con sus conocidos motores tanto de caja corta como de caja larga, Ninco con sus clásicos NC5, NC6 o los nuevos NC10 o NC14, Avant Slot con su Hunter o su Hurricane, Slot.it que también ha desarrollado la tecnología Flat...

Una vez explicado todo esto vayamos a conocer directamente algunos motores y sus características. Nota: Las características descritas son características medias, las unidades pueden variar ligeramente y el orden de aparición de los motores no indica orden de preferencia,



Hunter, de Avant Slot. Se trata de un motor de caja larga, pintado en un inconfundible color verde oscuro cuyas características son: 25.000 RPM a 15 voltios, par de 380gr/cm, 280mA de consumo y 11 UMS de atracción magnética. Es un motor con un altísimo par, mucha atracción magnética y revoluciones bastante elevadas aunque a raíz de todo ello su consumo también es muy alto.



Óptimo especialmente en coches pesados aunque perfectamente válido tanto para rallyes como para coches de circuito.

También existen dos motores Hunter de doble eje, especial para coches compatibles y con tracción a las 4 ruedas. El de color negro es directamente compatible con coches de la marca Scalextric 4x4, el blanco es para coches Avant Slot 4x4.



Sus características son las mismas, la única diferencia es que el color de la carcasa es diferente

El peso de los tres modelos es algo superior a los 30 gramos.

Posiblemente uno de los motores más populares en el mundo del slot. El **NC-5 Speeder de Ninco**, lleva ya más de 15 años en producción. Durante el año pasado se sacó una versión renovada y más fiable aunque sus características se mantienen, éstas son: Par de 290gr/cm, consumo 140mA, 20.000 rpm a 15v y campo magnético alrededor de 5 UMS.



De reacciones muy rápidas, con una “patada” muy progresiva y con un consumo muy contenido por sus prestaciones, se trata de uno de los motores favoritos de muchos pilotos. Ideal para rallyes y para pistas de velocidad no excesivamente rápidas.



Vayamos ahora a ver un motor relativamente nuevo. Se trata del **Apache de Black Arrow**, Un motor diseñado específicamente para pistas de velocidad. Con 35.000 rpm a 15v, un par de 350gr/cm y un campo magnético algo inferior a 4 UMS. Lo que para poder rendir todas estas RPM, su consumo también tiene que ser muy elevado, siendo este de 370mA.

MSC, una de las marcas punteras en coches de rally también hace motores de alto rendimiento. Entre ellos destaca el **Thunder 4** que se presenta en formato simple o con eje doble para coches 4x4. Rinde 27.500 rpm, tiene un consumo de 280mA y un par de 300 gr/cm. La atracción magnética está situada alrededor de 11 UMS.



Es un motor que ha sido específicamente diseñado para rally con unos bajos muy contundentes que permiten unas aceleraciones muy rápidas, todo ello a cargo también de un consumo bastante elevado.



Veamos un motor diseñado específicamente para carreras de resistencia. Se trata del **SC26 de Scaleauto** que rinde 27500 RPM, tiene un par de 310gr/cm, una atracción magnética de 4 UMS y un consumo de, aunque lo que lo hace especialmente bueno para carreras de resistencia es el consumo contenido de 200mA

NSR también ha desarrollado la famosa serie **King** con una serie de motores de alto rendimiento que van desde las 21.250 RPM hasta las increíbles 62.500 RPM. Son motores especialmente diseñados para las carreras de velocidad con unas atracciones magnéticas



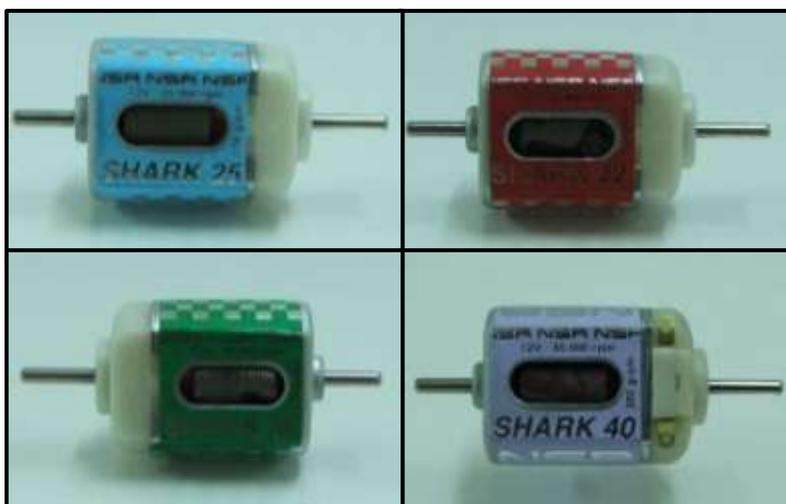
similares alrededor de los 8 UMS y consumos en proporción a sus RPM entre los 120mA y los 300mA. Los de menores revoluciones también pueden ser usados para rally, de hecho los coches de la marca lo equipan de serie.

Y ahora que hemos visto motores ya de muchos tipos, veamos también la serie especial Flat que ha desarrollado la marca italiana **Slot.it**. Se trata de unos motores también de caja larga pero mas “delgados” con lo cual pueden encajar en carrocerías más bajas. Entre ellos destacamos aquí el **Flat-6 RS** el cual consideramos que es el mejor de todos ellos



Saca 31.250 rpm, un par de 240gr/cm y tiene una atracción magnética alrededor de los 7.5 UMS y un consumo aproximado muy contenido de 120mA. Son motores igualmente válidos que sus hermanos de mayor volumen.

Pasaremos ahora a ver los principales motores de caja corta. Para esta tipología también destacan los **NSR**, pero esta vez la serie se denomina **Shark**. Al igual que los King son motores que van desde las 25.000 a las 50.000 rpm, son motores con mucho menos par que los de caja larga y este oscila entre los 164gr/cm y los 204.



Dado su poco par son motores con un uso más inclinado a la velocidad, aunque si se quieren usar para rally debemos tener en cuenta que serán de reacciones más lentas, con lo cual es mejor ponerlos en coches muy ligeros para optimizar su rendimiento



Entre los motores de caja corta, hace unos años se creó polémica con los denominados motores magnéticos. El primero en salir al mercado fue el **Nasaka** del fabricante **PN Racing**. La diferencia respecto a los motores tradicionales es que sus imanes en lugar de ser de ferrita son de neodimio, una aleación con un poder magnético muchísimo mayor. De hecho el poder magnético del motor ronda los ¡25 UMS! Su consumo medio es de unos 220 mA y a 15 voltios gira a unas nos despreciables 27.500 rpm.



Del mismo modo, **Avant Slot** quiso imitar este motor sacando al mercado el **Mag Motor**. A 15 voltios gira a 26.000 rpm, con un consumo de 205 mA y una atracción magnética de 23 UMS. Sin duda ambos son bestias capaces de pulverizar récords y por tanto está prohibidos en muchas competiciones

Finalmente entre estos pequeños motores también destacamos el **Scaleauto SC-0010b**. Se trata de una pequeña joya que está dando muy buenos resultados. Rinde 37.500 rpm a 15 voltios, tiene una potencia magnética de 4,5 UMS, un consumo de 320 mA y un par de 206 gr/cm



Y vistos ya los caja corta y los caja larga, pasaremos ahora a ver los RX o Scalextric. Y por hacer el tema más interesante empezaremos por uno de los más difíciles de conseguir dado que posiblemente se trate del mejor motor que ha fabricado **Scalextric**, el **RX-4H**.



Con más de 30.000 rpm a 15 voltios, se trata del motor más rápido que fabrica la marca. Tiene un par de 152 gr/cm y un poder magnético de unos 5 UMS. Sin embargo el motor que equipan por defecto los coches de la marca es el RK-42, que cuenta con unas escasas 18.000 rpm a 15 voltios, un par motor de 143 gr/cm y una potencia magnética cercana a los 8 UMS.

Los motores de la marca Scalextric en general son motores muy pocas rpm aunque en los últimos modelos se tiene a disponer de algunas más. El motor que equipaba por defecto hasta hace unos pocos años, el RX-4 apenas giraba a 16.000 rpm a 15 voltios.

Dicho ya todo esto, tenemos motores específicos para carreras de velocidad, motores específicos para rally, otros para carreras magnéticas, otros con un elevadísimo par para arrastrar coches de mucho peso con facilidad... así que ahora es el momento de poner corazón a vuestros vehículos, comprobar en pista cual se adapta más a vuestra forma de conducir y ¡empezar a volar bajo!



Los inicios de un juego llamado "Scalextric"

Desde su aparición en el Reino Unido a mediados de los años cincuenta durante la dura posguerra mundial, y en su posterior expansión a través de licencias a otros países, el *Scalextric* fue siempre un fiel reflejo de la actividad deportiva del automovilismo.



Slot Racing Club Fuengirola
SCALEXTRIC



"El invento" trataba de acercarnos a ese viejo sueño de reproducir, con modelos a escala y teledirigidos en una pista, las carreras de automóviles tan populares que eran organizadas los fines

organizadas los fines de semana en Inglaterra y otros países europeos de aquellos años.

En ese tiempo las competiciones iban floreciendo por toda la geografía, británica fundamentalmente, gracias a los diversos clubs de aficionados que se iban creando para tal fin.

El caso más famoso, y que dura hasta nuestros días, fue la conversión de un aeródromo de la Segunda Guerra Mundial perteneciente a la RAF, en la campiña de *Northamptonshire*, a autódromo aprovechado las vías auxiliares existentes



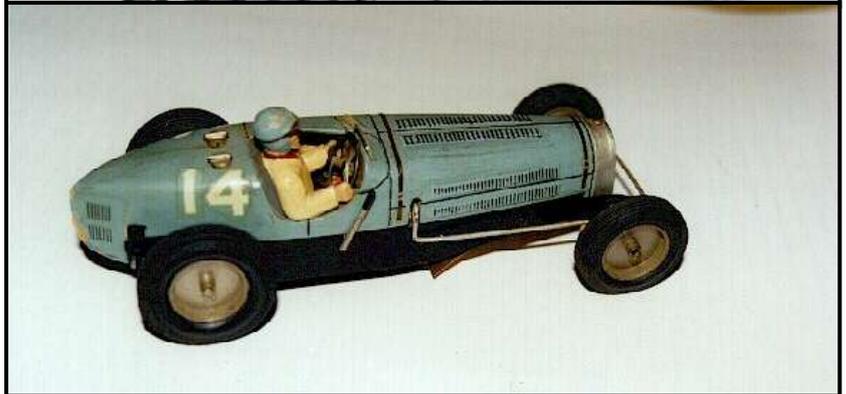
alrededor de las pistas de despegue y aterrizaje. Se le bautizó como *Silverstone*.

Era tanta la fiebre por las carreras en esa época que hacía ya tiempo que algunos fans con poco recursos "*se las ingeniaban*" en la construcción de circuitos ovales de madera con raíles metálicos donde enganchar las réplicas a utilizar y a base de "*empujones con la mano*" al modelo a escala, conseguían el avance de este y desarrollaban así la competición.

Se las conocieron como las *Rail Races* ó carrera de carriles.

Estas competiciones se organizaban en los EEUU durante los años de la depresión tras la *crisis de 1929* y probablemente fueron los aviadores estadounidenses los que

introdujeron esta afición en el viejo continente durante la guerra en los años cuarenta. Detalle del modelo utilizado en la "*carrera de carriles*" de principios de esta década. Era totalmente artesanal y fabricado con latón.

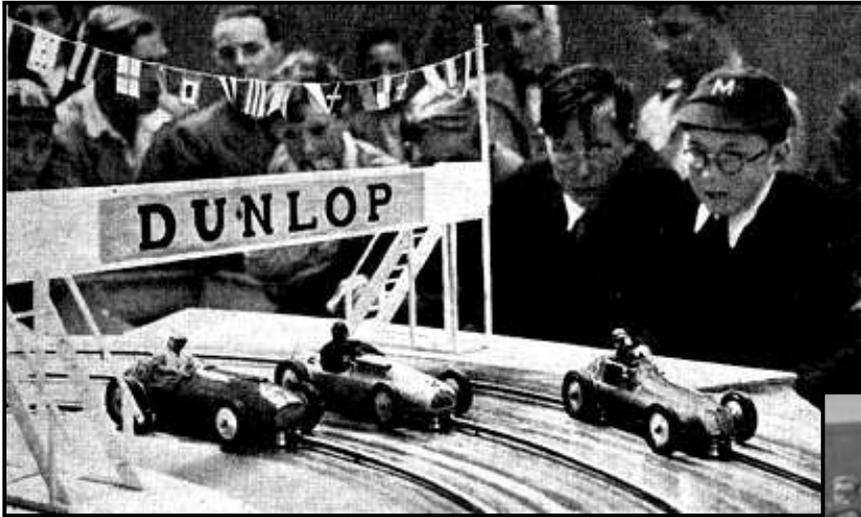


Diorama de boxes para reportaje en Revista "*The Model Car News*" y modelo Ferrari a Gasolina.



LOS INICIOS DE UN JUEGO

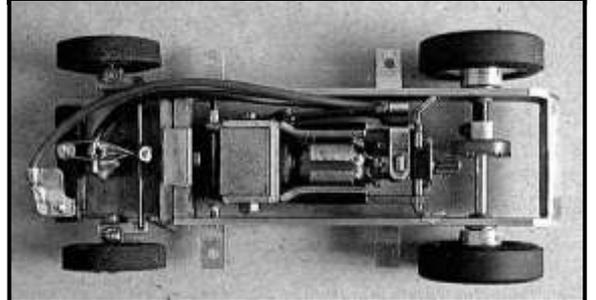
Este hobby fue evolucionando, y con escalas cercanas al 1/10, se les fue añadiendo pequeños motores de explosión pertenecientes a fabricantes de aeromodelismo americanos para que se desplazaran por su carril de manera independiente y sin "el tedioso empujón".



El inconveniente del "avance tecnológico" fue que al moverse la miniatura, sin el concurso de piloto alguno en su control a lo largo de la pista, la competición se convertía en una simple rivalidad de preparadores mecánicos de modelos.



Ya a principio de los años 50 empezaron a introducirse motores eléctricos, principalmente TRI-ANG, que permitían cierto control en la activación de los modelos, pero la envergadura de las instalaciones requeridas y la escasez de participantes, por lo costoso del mantenimiento, llevaron la actividad a un punto muerto final.



El final de la Segunda Guerra Mundial invitaba a promover negocios con "ideas innovadoras" para que la sociedad civil produjese empleos que sustituyesen a aquellos generados para dotar al ejército británico de armamento durante el conflicto y que se habían esfumado tras el fin del mismo.

Era urgente remontar la paupérrima situación social que vivían los ingleses en aquellos días de racionamiento obligado.

Londres en 1945 tras la finalización de la guerra con los alemanes

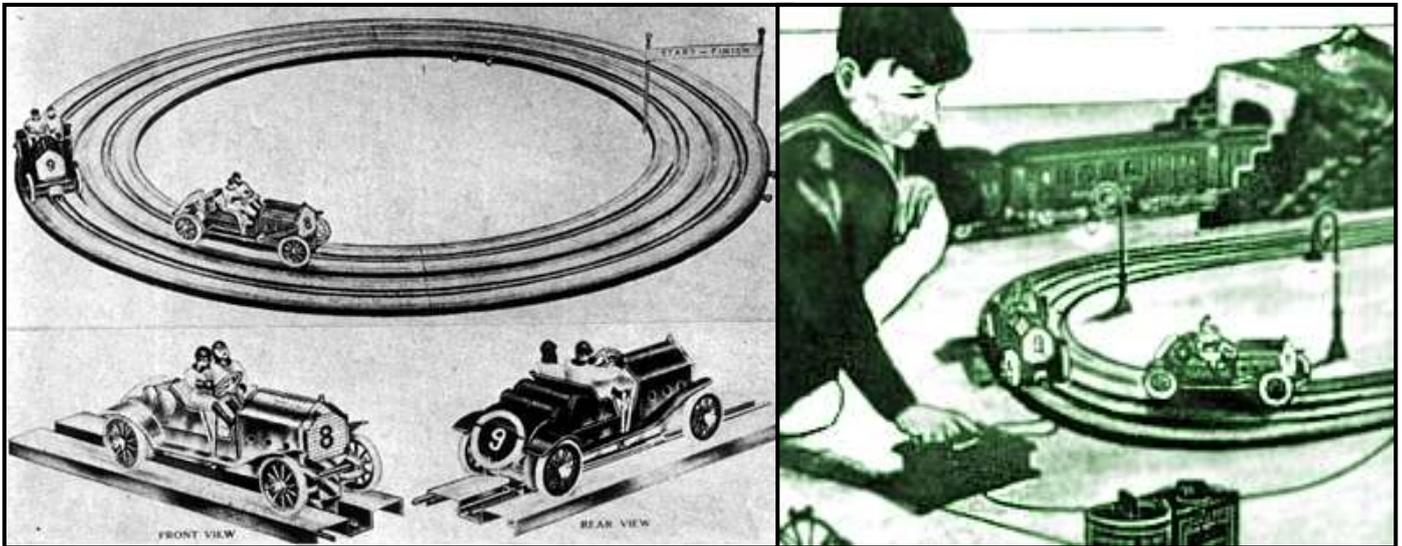




Una de estas empresas era la *Minimodels Limited*, dedicada a la creación de artículos con hojalata desde los años veinte, decidieron esmerarse en sacar pequeños juguetes al mercado para que los infantes olvidasen la aflicciones a las que se enfrentaban diariamente.

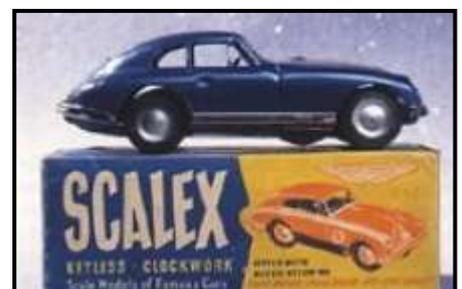


Dibujo de coche *Märkling* 1909 propulsado por mecanismo de cuerda interno.



Teniendo en mente una idea ya experimentada en la industria juguetera americana - *Lionel* - y centroeuropea - *Märkling* - de principios de siglo y ante la explosión popular vivida con las "carreras de carriles", a uno de sus empleados de la sección de desarrollo y diseño se le ocurrió en 1947 reproducir estas competiciones en el ámbito doméstico, con los modelos deportivos famosos de esa época y dotados de un mecanismo de relojería interna que los hiciese desplazarse por una pista como los pretéritos mencionados. Él se llamaba *Fred Francis* y su idea la bautizó como *SCALEX* para diferenciarla de la competencia y al mismo tiempo crear imagen de marca.

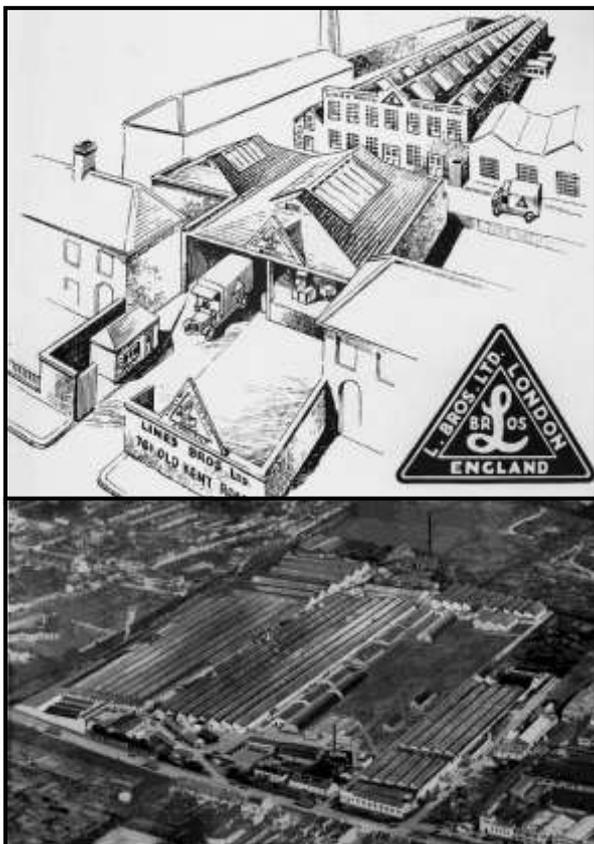
Formato de comercialización de *Scalex* para diversos coupés reproducidos



Tras años de espera por falta de recursos técnicos en la empresa, finalmente dotó al "cochecito" de un motor eléctrico conectado a una batería mediante la pista y el cual se accionaba a través de un *interruptor-pulsador*, y de este modo, era controlado a voluntad en el desplazamiento a lo largo del trazado.

Fue presentado en la exposición *Harrogate Toy Fair de 1957* y supuso un bombazo comercial.

Su elaboración era completamente artesanal y ante la imposibilidad de atender la demanda generada, los propietarios decidieron aprovechar el buen momento para rentabilizar la inversión realizada y vendieron la compañía a una empresa de mayor tamaño.



La nueva accionista fue la londinense *Lines Bros (Tri-ang)*. Esta sociedad fue fundada alrededor de 1850 por los hermanos *George and Joseph Lines* que empezaron con 150 empleados dedicados a la elaboración de balancines con caballos en madera.

Tras la mencionada guerra, y superada su conversión en fábrica de munición y proyectiles, necesitaban recuperar el terreno perdido en la manufacturación de juguetes, así que iniciaron una política de adsorción de pequeñas marcas del ramo, con productos bien elaborados y modernos, como la australiana *Cyclops*, las inglesas *Minic*, *Rovex...* y finalmente *Minimodels* que coronaba el proceso que les ayudaría a conseguirlo.

Estábamos ya el año 1958.

El producto pasó a denominarse:

SCALE = escala

X = coeficiente de reducción industrial 1/32

TRIC = eléctrico,

y todo junto:

SCALEXTRIC



LOS INICIOS DE UN JUEGO



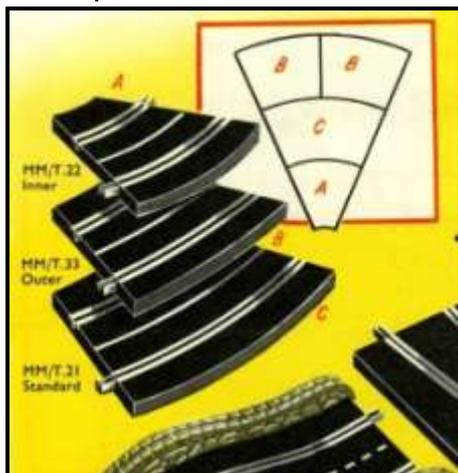
Detalles del *Maserati 250 F* de Latón donde se observa la guía rodante tras el tren delantero y el motor eléctrico transversal ubicado tras el eje trasero.



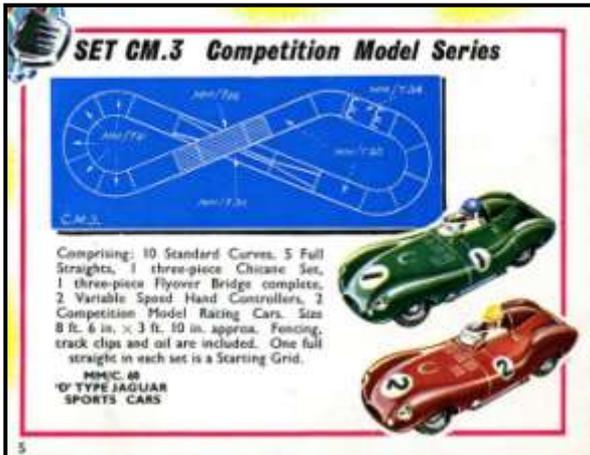
Mediante grandes demostraciones públicas del producto ante los representantes comerciales de jugueterías y grandes almacenes se edificó paso a paso un éxito promocional seguro y sin precedentes. En imagen carrera organizada en un centro escolar durante la campaña de navidad en *Londres* en 1.962.

Las recreaciones de las carreras se basaban en construir un trazado cerrado uniendo pistas ensamblables que contenían 2 carriles paralelos, dotados de bordes metálicos con corriente eléctrica proveniente de una batería decorada y con una parte hendida entre ellos en la que se incrustaba la guía portatrencillas rodante que tenía el coche en la parte inferior delantera de la carrocería.

Ello fue la causa que se llamaran "slot - ranura en español - racing car " para diferenciarlos de los "rail cars" precedentes.



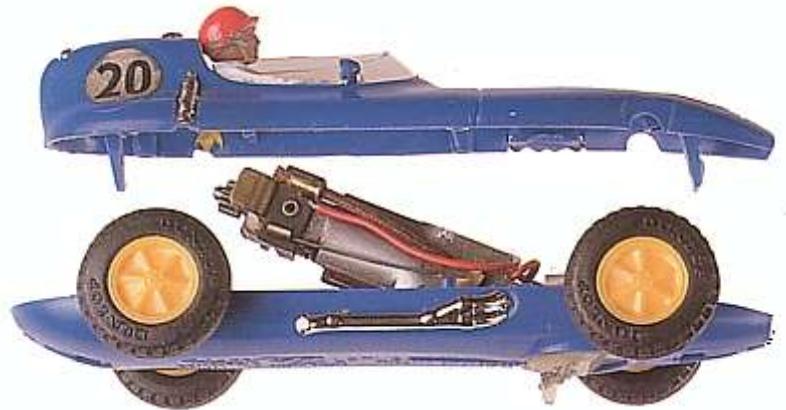
MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



El rádio de curvas también se fue enriqueciendo progresivamente desde la *Standar* inicial a las complementarias *Inner* - interior - y *Outer* - exterior - para tener multitud de diseños de pistas y mantener al cliente comprando las susodichas ampliaciones todo el año una vez adquirido el set inicial.



La guía metálica rodante en los modelos iniciales, y de nylon en los posteriores, incrustada en el vial era quien "conducía el coche" a lo largo del trazado y las trencillas laterales permitían comunicar la energía eléctrica existente en el carril del circuito al motor eléctrico interno.



Detalles del motor eléctrico interno Triang y guía portatrencilla de nylon.



Set GP-3 con circuito en "8" de 1957 con los primigenios pulsadores de "activación-parada".

La activación del coche, como hemos referido anteriormente, se hacía pulsando el botón de la caja de control que conectaba la corriente de la batería al modelo a través de la pista como vemos en el video familiar de *Stirling Moss*.

LOS INICIOS DE UN JUEGO



Formato de embalaje del primer set de circuitos GP-1 *Scalextric* de 1957.

Era un precioso conjunto en "oval" de dos tramos de recta con el citado equipamiento eléctrico y dos fórmulas uno: *Ferrari 4.5 litros Gran Prix* en azul y verde.



Detalle del puente a doble nivel con pilares de cartón decorado en ladrillo visto para el conjunto *Gran Prix - 3* con trazado en ocho ilustrado en foto anterior.



En la imagen, instrucciones para el montaje de la pista, uso del circuito, carga de la batería y su correspondiente certificado de garantía.



Ante esta eventualidad, *Triang* decidió mejorar el sistema eléctrico con el fin de prolongar indefinidamente el tiempo de competición y que quedase a criterio del usuario el periodo del mismo.



Modelos de baterías de continua compatibles con el *Scalextric* de 1957. La del centro decorada es la original del set, las restantes eran para "mantener la acción" el mayor tiempo posible una vez agotada la primera

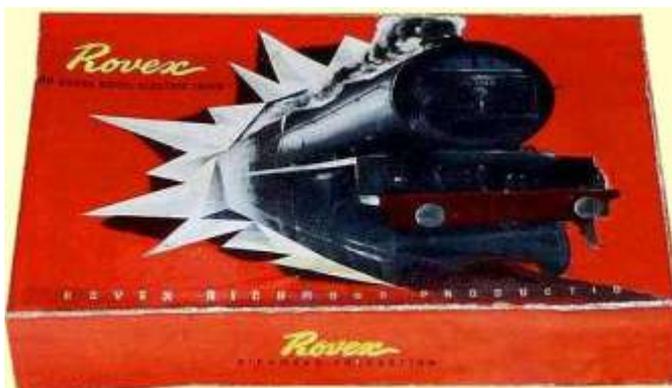


La caja azul con pulsadores fue sustituida por un mando que se accionaba con el dedo pulgar de la mano y que además de activar el modelo, variaba la tensión de corriente disponible en la pista, y con ello, la velocidad de desplazamiento del modelo... Mandos A 215 tipo 1 y modelo de transformador EXINSA 1964 ... estos mandos unían la pista con el transformador-rectificador que entregaba 12 voltios como las baterías precedentes, pero con la ventaja de que provenían de la red eléctrica doméstica de 125/220 voltios.



Con este impulso, Scalextric se convirtió en el juguete que todos conocemos.

Otro avance significativo, coincidiendo con la introducción de un nuevo material muy maleable, flexible y procedente de la química del petróleo llamado "*plástico*" en la industria británica de finales de los cincuenta, fue el acierto de aprovechar esta sustancia para otorgarle el formato al juego que permitiera su aumento de producción, reducción de precio, su mayor expansión en el mercado y su éxito definitivo con el gran público.



BUILT IN BRITAIN
BY
ROVEX
SCALE MODELS LIMITED
WESTWOOD, MARGATE, KENT

LOS INICIOS DE UN JUEGO

La encargada de realizar esta transición tecnológica fue la filial *Rovex* de *Lines Bros Ltd.* que se ocupaba de las reproducciones ferroviarias del grupo juguetero ya en este nuevo material inyectado y aprovechar también la experiencia que tenían en el modelado de una serie de cochecitos como el que tenemos en la imagen, muy parecidos a los requeridos para el Scalextric.



Modelo de los primeros tramos de pista y coche de plástico

En la parte inferior de la pista ya venía marcada la marca y la leyenda de patentada para evitar copias fraudulentas del producto.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

TRACK AND POWER HOOK-UP



Fit the track harness on Hand Controller as shown in illustration. Power leads may be attached to batteries or to a Transformer/Rectifier. If cars run in reverse, change the leads over on the power pack.

One of the many big attractions of your SCALEXTRIC Set is the "Plexytrack" —pliable, flexible and virtually indestructible



The track may be connected more permanently by use of Track Clips.



Assemble as you would the lines of a model railway by slotting the various sections together.

Maintenance
Keep the rubber track free of dirt or grease by periodically wiping with a dry cloth.
Rails only. Wipe with oily rag or track cleaner to remove dirt and prevent rust.

Explicación y montaje de los tramos de pista "Rubber Track" Scalextric

Triang

SCALEXTRIC

Variable Speed Hand Controller

The Hand Controller is your only means of control over the movements of the car. With this you can simulate all the speed and excitement of a big motor race. The Hand Controller is designed to fit snugly in either the right or left hand, and is spring loaded in the same way as is the accelerator on a car. Grip the Hand Controller lightly, with the thumb resting on the ribbed top of the Button Slide. By pressing down with

your thumb the speed of the car can be increased from a slow crawl to a high speed which can only be used to boost the car along the straight.

Warning Release Button Slide immediately if car should stop whilst racing is in progress. Do not place metal objects across track pick-up rail as this will result in the burning out of your Hand Controller.



MMJA 315

Lo novedoso "del invento" era su posibilidad de montaje y desmontaje, variar la forma de la pista y con la utilización del plástico la profusión de accesorios tan simples como esta brocha para limpiar los viales metálicos o los destinados a crear un ambiente de carreras genuino.



Con los "101 circuitos" y estos accesorios decorativos estaba garantizado el fin de semana de carreras y "sin salir de casa".



Catálogo publicitario de modelos en plástico de 1962 (Izquierda)

Modelo *Alfa Romeo* de Gran Premio de principios del siglo XX y su rival británico en *Le Mans* "Bentley" (Arriba)

Modelo deportivo *Ferrari 250 GT* dotado "con luces" en los faros. (Izquierda)

Fórmula Uno *Lotus 16* con referencia C 34

El catálogo de modelos de plástico se inició con un fórmula uno del constructor británico *Colin Chapman* al que siguieron modelos históricos como los referidos *Alfa Romeo*, *Bentley* de *Le Mans*, el *Autounión* de *Gran Premio*, hasta llegar a los modelos



Scalextric Referencia C 68

deportivos del momento como *Ferrari 250 Ref C 69*, *Austin Healey Ref C 74...* y el imprescindible y famosísimo *Aston Martin* de *James Bond*.



LOS INICIOS DE UN JUEGO



'007' SET

A FANTASTIC CAR CHASE SET WITH SPECIAL OPERATING CARS AND A CIRCUIT PACKED WITH UNTOLD THRILLS

SET - James Bond - The hero makes a dash of his through the lanes of the enemy underground. This fantastic Scalextric set puts all the thrills and more excitement of a real '007 car chase right in your hands. Drive the famous '007 Aston Martin G.T. and chase the villainous's Black Mercedes, when the action is over the Aston's a spring will be released to hit a screeching off the highway.

007's Aston Martin is well equipped. It has Mercedes features like car through a bullet-proof screen (on behind the rear window), the rear seat can be ejected through the front door after a crash in the rear and the car is powered a number of times. Insurance cover must be taken by both drivers on the 007 standing and the car's operation is used being driven with lightning on the road by the drive side.

The Mercedes set may be ordered by adding 50c of the Truck Service and Accessories to the Scalextric charge.

(Please visit our website: See page 55.)

Set Contents:

- 1 Special '007 Aston Martin G.T.
- 1 Special Mercedes 190 SL Sports
- 1 Special Aston Martin
- 1 Special Mercedes 190 SL Sports
- 1 Right angle connector
- 1 Drive Base
- 1 Set Screws
- 1 Battery Charger
- 1 Aston Martin (A-2000)

10' 0" (305 cm) of Track including:

- 1 Straight 'C'
- 1 Standard Curve
- 1 Curving Curve
- 1 Glance Straight

ASTON MARTIN BULLET-PROOF SCREEN!!

MERCEDES TOUCH BUMPER-CRASH ACTION!

EJECTOR SEAT!!

ABSOLUTE REALISM!!

TOUCH BUMPER-CRASH ACTION!

Como no podía ser menos tras la guerra, el modelo alemán Mercedes 190 SL era el coche de los malos, y el británico Aston el de los buenos, en fin, cosa de ingleses.

ELDON ROAD RACERS!

Action! Realism! - all the thrills and excitement of real car racing with

Here's all the action and breathtaking speed of real racing with 1/32 scale electrically operated racing cars. ONLY ELDON has 7 different models to choose from - ALL NEMO - including the gigantic 63 piece International Grand Prix (shown above). Its exclusive Scalextric feature allows cars to switch lanes by remote control. Cars can operate on the same lane at separately controlled speeds!

Make your own layout - as big as you like - from ELDON's great selection of action accessories. Start with a basic ELDON Road Race Set and go from there - at surprisingly little cost!

Visit your nearby Toy or Hobby Dept. for a Trial run today! **More boys own ELDON Road Racers - by far!**

ELDON TOYS - for Girls and Boys - at all better Toy and Hobby Depts.

ELDON BOWL-A-MATIC
Just like having a bowling alley in your own home. It's the only one of its kind in Canada's exclusive patent - everything is done in style and you can watch the action on the automatic BOWL-A-MATIC 4 feet wide - automatic pinsetter. No expensive manual.

ELDON SKEE-BALL
Do you like Skee-Ball on the Movies? - then play it now. Skee-Ball Set. A complete set for the whole family. Just set up - and the pinsetter is automatic. The ball is made of wood and "set" of the machine. Skee-Ball Set. Complete set. \$10.00. Skee-Ball Set. Complete set. \$10.00. Skee-Ball Set. Complete set. \$10.00.

ELDON WOODBURNING
Children from 7 to 12 can use their creative skills and talents... Scalextric's unique design makes permanent picture sets and "cut" it out. It's the only "cut" set that can be used for wood burning. Scalextric's unique design makes permanent picture sets and "cut" it out. It's the only "cut" set that can be used for wood burning. Scalextric's unique design makes permanent picture sets and "cut" it out. It's the only "cut" set that can be used for wood burning.

ELDON SNIPPY SCISSORS
Now enjoy safe Snippy Scissors. Scalextric's unique design makes permanent picture sets and "cut" it out. It's the only "cut" set that can be used for wood burning. Scalextric's unique design makes permanent picture sets and "cut" it out. It's the only "cut" set that can be used for wood burning.

El panorama industrial anglosajón ante el éxito comercial sacó al mercado otras iniciativas de este producto que fueron desapareciendo por su falta de continuidad en el tiempo, por su carácter oportunista, o simplemente por su baja calidad.



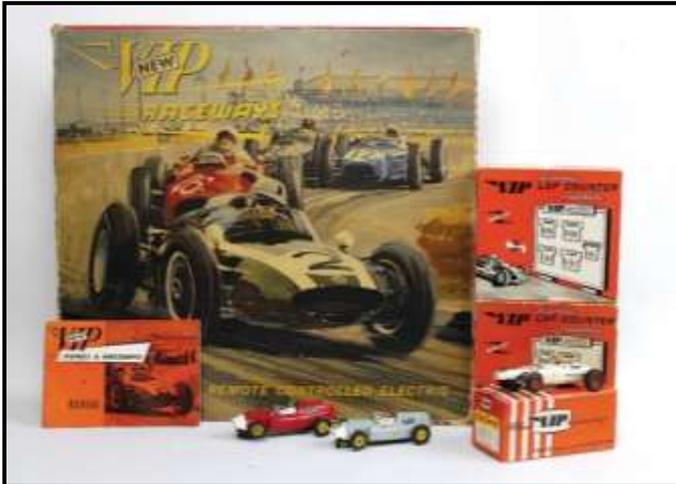
Detalles del americano ELDON Road Racer de 1965



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Las carencias en las reproducciones son más que patentes en estos "Jaguars" de Eldon.



Aunque otros eran incluso de mejor calidad como la gama *Vip Raceways* de los también británicos *Victory Industries* a mediados de los años 60's.



Ante tanta competencia, la publicidad era el mejor arma para defender la marca, y fichar al "escocés volador" *Jimmy Clark*, el piloto de fórmula uno con mayor carisma en aquellos días, como embajador mundial de *Scalextric* fue todo un acierto.

Aquí lo vemos en una demostración publicitaria junto a un jovencísimo *Jackie Stewart* a su izquierda, y a *Colin Chapman*, propietario de *Lotus* a su derecha.





Y en la entrega de premios del 1º Campeonato Europeo de Scalextric al vencedor *Fritz Jakober* en 1966.

Scalextric European Championship

Former World Champion, Jim Clark, who acted as timekeeper, led the terrific burst of cheers for Fritz Jakober—for 14-year-old Fritz of Lucerne sailed through the heats and finally won the overall championship at the miniature European Grand Prix organised by Scalextric.

From France, Italy, Germany, Holland, Belgium, Switzerland and the United Kingdom competitors converged upon London. Each competitor, already a National Champion, had raced the various preliminary heats in his own country and had been flown by Scalextric to London for the Grand Prix at the Tri-ang show-rooms in Haymarket.

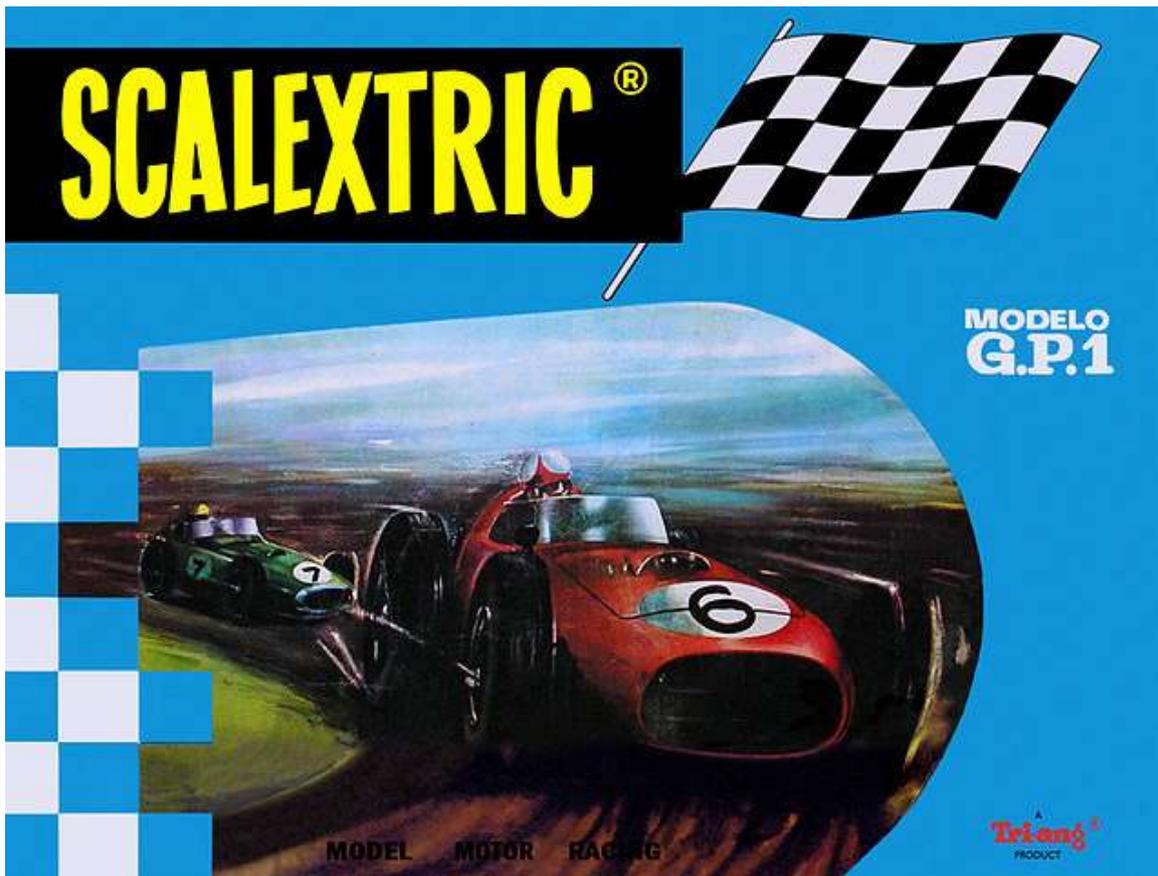
Over the 20 laps of the tricky and exciting circuit in the final, there was literally nothing in it, first Jakober and then Plumier. Jakober at the first bend then Plumier at the second, Jakober over the fly-over and neck and neck down the straight, with the Porsche and Lotus miniatures reaching scale speeds of over 150 m.p.h.



Mientras se conquistaba el mercado británico, *Lines Bros Triang* creía en la calidad de su producto y se decidió a extender su negocio al extranjero alcanzando acuerdos de licencia en *España* durante 1962, en *Francia* dos años después, y en *Australia*, *Nueva Zelanda* y *Estados Unidos* también durante 1964.



Por tanto, fuimos el segundo país del mundo en disfrutar del *Scalextric* y ya con las primeras réplicas importadas desde las islas, más las mejoradas y diseñadas en España, los "afortunados" niños españoles de los 60's disfrutaron de la posibilidad de emular a los "ases del volante" que pudieron presenciar en vivo en los inolvidables circuitos de *Montjuic* en Barcelona y *el Jarama* en las cercanías de Madrid durante la celebración del *Gran Premio de España de F.1*



En fin, os invito al próximo artículo donde recorreremos esos modelos primigenios de nuestro país, y sobre todo, con los primeros pasos de EXIN. Espero que os haya gustado este texto y que os sirva para conocer más sobre el origen de este hobby. También quiero aprovechar para dar las gracias a todos aquellos que han compartido sus fotografías en sus blogs, foros... y que he utilizado en parte para la edición de este relato.



TOP DRIVERS 2013

Novena edición celebrada en el Polideportivo de Los Rosales, en Móstoles, Madrid, los días 9, 10 y 11 de agosto, en la que ya se está constituyendo como sede oficial de este evento de slot que congrega en pleno verano a muchos aficionados de diferentes sitios de España.



Este año la gran novedad casi que la podemos destacar como que el equipo de Model Hobby Red, consiguieron ser los primeros clasificados después de años intentándolo.

Indiscutiblemente, uno de los artífices no solo de ese primer puesto sino de que se celebre año tras año este lance, es Pepe.

1	MODEL HOBBY RED, . (702)	16.536	4118	24	126	9
2	SLOTING TARRACO, . (732)	15.995	4115	3	129	10
3	CRIC-CRAC, . (708)	15.924	4115	15	126	11
4	GALLISLOT, . (706)	16.608	4109	1	122	12
5	SCORPIO MODELS, . (716)	15.965	4060	13	127	13
6	CIBELES RACING TEAM, .	15.620	4038	8	129	14
7	TEAM RELENTIN ROCO SLOT	16.433	4004	30	126	15
8	SCORPIO CLUB SLOT ELCHE	16.362	4003	11	126	16



La competición es dura - 24 horas gatillo en mano- y el nivel que ofrecen los competidores está a la altura de las circunstancias. Pero para mantener ese nivel hay que estar medianamente fresco, por lo que el personal si encuentra donde echarse un rato no lo va a dudar mucho.



Pero por desgracia no hay "camitas" para todos. Así que las propias gradas se utilizaban de <<lechos de campaña>>.



Los pilotos ya se van conociendo de otras temporadas pasadas y eso se nota en las estrategias que cada equipo traza para hacerse con la carrera, pero sobre todo, se nota en el departir entre los que sobre la tarima son contrincantes pero al soltar en mando son amigos. Reinaba buen ambiente





Además en la zona de “taller” es un lugar propicio para despachar tranquilamente, aumentar conocimientos compartir inquietudes o simplemente pasar un buen rato.



En definitiva: cuando se respira el ambiente de sana competitividad que se respira en este tipo de prueba - no exenta de roces y tensión- los equipos sobre todo lo que quieren es ganar, es cuando nos damos cuenta que esto de hacer rodar cochecitos a escala durante 24 horas, en pleno mes de agosto, es algo mas que una locura pasajera.

Como se viene celebrando en anteriores ediciones, a aparte de los premios oficiales de los que se hacen entrega, según la clasificación, se hacen entregas de otros premios especiales, aunque antes de nada lo que se hizo por parte de la Organización fue conceder una palca de agradecimiento al Ayuntamiento de Móstoles por la implicación de este ayuntamiento en poder celebrar esta prueba, y que cada vez contando con menos medios se intenta mantener el mismo nivel.

El premio lo recogió Javier Atucha, el Coordinador de Deportes.



El speecher es otro valor seguro del Top Driver

Premio a la deportividad.



TOP DRIVERS 2013

Jóvenes promesas



Se ha estado fomentando el premio a la mejor decoración.

Mención especial para un piloto que vino desde Bélgica a disfrutar de este fin de semana jugando al slot.



Para insuflar más ánimos, se hace un guiño con un premio al equipo peor clasificado para que de esta manera se vengan arriba y en la siguiente edición se superen.



Igualmente se premia al último piloto clasificado



Y la Organización tuvo a bien tener un detalle con alguien a quien aprecian sobre manera y que durante este fin de semana había sido su cumpleaños y decidió celebrarlo participando en la prueba.



Finalmente se entregaron los premios según el puesto de clasificación. Había coches para todos y luego los trofeos



Diploma



TOP DRIVERS 2013

Los tres mejores fueron: CRIC CRAC,
terceros clasificados.

SLOTING TARRACO, segundos clasificados



GANADORES y PRIMEROS CLASIFICADOS: MODEL HOBBY RED



El propio equipo de Model Hobby Red, tuvo el gesto de querer compartir ese premio con todos los colaboradores que habían hecho posible que se celebrara la prueba y sin quienes todo este sarao, francamente, hubiera sido imposible. Buen y destacable detalle.

El año que viene...
¡a por la X Edición!



Cronica veraniega CLUB SLOT SÓLLER.

Después de las vacaciones veraniegas el Club Slot Sóller vuelve a abrir las puertas , cada miercoles a partir de las 18:00 horas. Aunque hemos estado de vacaciones; no hemos dejado de organizar actividades: Rally playero en las Fiestas de San Pedro (Port de Sóller), Fiestas Dels Estiradors (Sóller), Macro Evento [#Vaportinacho](#) (Palma de mallorca) y Rally Sant Bartolomé (Sóller), sin duda un verano muy slotero.

Os esperamos en nuestro local de la Calle de Santa Teresa nº9 de Sóller.



FESTES 2013
SANT BARTOMEU
 DEL 16 - 25 D'AGOST

Ajuntament de Sóller

Festes dels ESTIRADORS i ES CELLER
PROGRAMA 2013

Dies:
 13, 15, 19,
 20 i 21 juliol



Macroevento
#vaportinacho
 26 - 27 - 28 Julio 2013
 Planing eventos Playa de Palma

26 de Julio Viernes
 MONTAJE EXPOSICIONES - MONTAJE CARRAS - MONTAJE LOGÍSTICA - MONTAJE ESCENARIOS - RIFAS Y SORTIDOS - EXPOSICIÓN DE OBRAS DE ARTE - BATUCADAS - EXPOSICIÓN COCHES CLÁSICOS - EXPOSICIÓN COCHES RALLY - EXPOSICIÓN MOTOS ARTISTAS - JUBILACIÓN - EXPOSICIÓN COCHES RALLY Y MOTOS ANTIGUOS - MERCADILLO SOLIDARIO - CONCIERTO ESCENARIO 1 - ENTREGA DE MEDA - CONCIERTO ESCENARIO 2 - CLUB HARLEY DAVIDSON EXPOSICIÓN - TITRES

Sabado 27 de Julio
 EXPOSICIÓN COCHES CLÁSICOS - RIFAS ANTIGUAS - MERCADILLO SOLIDARIO - BATUCADAS - RIFAS Y SORTIDOS SOLIDARIOS - CLUB HARLEY DAVIDSON - EXPOSICIÓN DE OBRAS DE ARTE - ENTRENAMIENTO METABÓLICO - BOOT CAMP A LOS ALLES - ZUMBA TONIC MEGA - YOGA PARA NIÑOS - BAILAR BARTOLOMEU - FORTALECIMIENTO - PADOLE SURF - FORTALECIMIENTO - CUENTACIENTOS - TALLER DE MANGALDONES PLASTICO - TITRES O TALLER DE TEATRO - 4 A 6 AÑOS 100M - 7 A 10 AÑOS 100M - 11 A 15 AÑOS 100M - JUEGA CON EL ABACO - SCALEXTRIC - YOGA - ZUMBA ALLES - AERÓBICO ALLES - AERÓBICO - PADOLE SURF - BATE - YOGA - SKIINGARD - TENIS PLAYA - TENIS EN PISTA - EXHIBICIÓN TAIKWONDO - FUTBOL PLAYA - VOLLEY PLAYA - PLAY RAJSET - REGATA - PRASLAN - FUTBOL FORTALECIMIENTO - CONFIDENCIALS - FORTALECIMIENTO CON HERRAS - A PARTIR DE 12 AÑOS 100M - HORROR WALKING - MALLABARTAS BUFFONS - BALL DE HOT - CENA A LA FRASCA, TUNEL DEL VINO - CONCIERTO ESCENARIO 1 - CONCIERTO ESCENARIO 2.

28 de Julio Domingo
 EXPOSICIÓN COCHES CLÁSICOS RALLIES - EXPOSICIÓN MOTOS ARTISTAS - MERCADILLO SOLIDARIO - BATUCADAS - RIFAS Y SORTIDOS SOLIDARIOS - CLUB HARLEY DAVIDSON MOTOS - EXPOSICIÓN DE OBRAS DE ARTE - CHI BINGE - TENIS SUPREMA - ZUMBA - GILIANA - ZUMBATONIC - ENTRENAMIENTO METABÓLICO - YOGA PARA NIÑOS - JUEGOS INFANTILES - FUTBOL RIFAS FINALES - PLAY RAJSET - SKIINGARD TAIKWONDO - PADOLE SURF - BOMBARDOS - REGATA - PRASLAN SOLIDARIOS - CUENTACIENTOS - TALLER DE MANGALDONES PLASTICO - TITRES I TALLER DE TEATRO - APROXIMACION CON EL ABACO - BOOT CAMP A LOS ALLES - AQUATONIC MEGA - KATE SURF - TENIS PLAYA FINALES - VOLLEY PLAYA FINALES - REGATA - CONFIDENCIALS - FUTBOL FORTALECIMIENTO - MALLABARTAS BURTORS - CONCIERTO ESCENARIO 1 - CONCIERTO ESCENARIO 2 - ENTREGA DE PREMIOS - FINAL APROXIMADO.



Y este precioso BMW va este mes para **Pablo Otero**. ¡Enhorabuena! Y por si os quedastéis con la duda, el BMW compite en la categoría GT3

Pablo, haznos llegar tu dirección postal y te lo mandaremos inmediatamente a tu domicilio. Recordad que tenéis de margen hasta el día 15 del mes

siguiente a esta publicación para poder reclamar vuestro premio, en caso contrario este quedará en manos de la redacción para su futuro uso en otros sorteos y/o eventos.

Y ahora vamos con el sorteo de este mes. Para esta edición disponemos de la máquina que está arrasando en los rallyes, el Peugeot 205 T16 de OSC



¿De que localidad es el fabricante Original Slot Cars?

Enviad vuestras respuestas a los e-mails habituales: revista_slot@hotmail.es o a zenit.mkt@gmail.com y entraréis en el sorteo del coche.

¡Mucha suerte!

Sección patrocinada por Aloyshop

