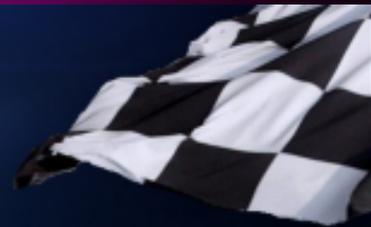


SLOT

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



+ DE 50
páginas

Más de 200
fotografías

nº 5. 15 de Junio de 2010
Distribución on-line gratuita



PORSCHE
y el
slot

Los precursores del 911. ()*

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

EDITORIAL

Porsche equival a passió, tradició i somnis. La marca d' Stuttgart ha captivat des del seus inicis i ha sabut mantenir-se dins l' élit de l' automobilisme aconseguint trofeus i mèrits a totes les categories: rally, GT, Lemans, Dakar ; fins hi tot a la F1 on el 804 de dan Gurney guanyà el GP de França l' any 62.

L' slot no ha estat immune a la trajectòria de Porschei practicamente todes les marques tenen algun Porsche en els seus catàlegs...bé algun.... o més d' un perque els Porcshehs reproduïts per Fly Car Model , Ninco, Scalextric, Superslot i Carrera, per citar-ne algunes, es poden contar de 20 en 20.

La qüestió és , que és de rebut dedicar la portada d' aquest més a Porsche i com que tots els models són mereixedors d' una portada i perque no s' enfadi ningú com que tots no hi caben, deixam el logo de Porsche, pel que representa, encapçalant la publicació d' aquest mes.

No puc acabar aquest mes sense donar la benvinguda al nou col.laborador **Sébastien Morliere (All Soprt Auto)** , que sense pertanyer al món de slot si que comparteix la nostra afició pels vehicles de competició (Merci beaucoup Sébastien). També vul donar la benvinguda a **Victor, Jordi Cívico, Javier Fernández i Luciano Catalán** , usuaris del foro Pasión Slot i des d' ara nous fitxatges de la revista.

Porsche es igual a pasión, tradición y sueños. La Marca de Stuttgart ha cautivado desde sus inicios y ha sabido mantenerse dentro de la élite del automovilismo consiguiendo trofeos y méritos en todas las categorías: rally, Gt, Lemans, Dakar, incluso en la F1 donde el 804 de Dan Gurney ganó el GP de Francia en el año 62. El tema es, que es de recibo dedicar una portada a Porsche y como todos los modelos no caben y no pudiendo destacar uno sobre todos, dejamos sólo el logo de Porsche por todo lo que simboliza.

No puedo finalizar sin dar la bienvenida al nuevo colaborador **Sébastien Morliere (All Sport Auto)** que sin pertenecer al mundo del slot, si que comparte nuestra misma afición por los coches de competición. Merci beaucoup Sébastien. También quiero dar la bienvenida a **Victor, Jordi Cívico, Javier Fernández y Luciano Catalán** usuarios del foro Pasión Slot y desde hoy mismo nuevos colaboradores de la revista.

Salut i bon slot. Salud y buen slot.

Juan Antonio Fernández Vila.
revista_slot@hotmail.es



Porsche GT3 "La Caixa" (ref . 6445) -Tecnitoys 2010

Colaboran en este número:

Textos y fotos:

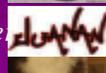
Josep Oliver Got (asb_slot)



Jorge Luis



Juan Antonio Fernández Vila (juanant_club_slot_solle



Victor (Viruca_exin)



Jordi Cívico (MOTORO)



Luciano Catalán Clemente (LucianoCastellón)



Javier Fernández Rodríguez (Apocalypse_later)



Sébastien Morliere. (All SportAuto)



Daniel.Diez



Corrección y revisión:

Jorge_luis

Asb_Slot

Juan Antonio Fernández Vila.

Maquetación y diseño:

Josep Oliver Got / Zenit, marketing & audiovisuales

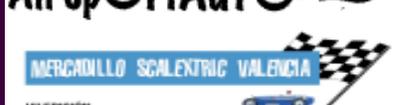
Juan Antonio Fernández Vila.

Coordinación:

Juan Antonio Fernández Vila

SUMARIO JUNIO (nº5)

Porsche, el Mito (*).....	4/ 27
SRS y Porsche.....	28 / 31
Exinitis (SRS)	32 / 36
Exinitis (Feria del Juete de València).....	37
Exinitis. Catalogación Exín, Tyco, Altaya, TecniToys.....	38 / 39
Entrevista La Luna Racing.....	40/47
El Buzón.....	48/ 49
Mercadillo de València.....	50/51



(*): Los precursores del 911, análisis de los modelos de Porsche por orden de numeración de proyecto, no por año de aparición.

Nota: Todas las fotografías, logos, marcas y tipografías contenidas en este ejemplar, son propiedad de las respectivas empresas y/o autores. No se recibe ningún tipo de remuneración por esta publicación, ni por la utilización del citado material; siendo el único objetivo de la revista la transmisión de la información y la difusión del slot en todas sus disciplinas. Si lo desean sus legítimos propietarios y así lo expresan; el citado material será retirado y no aparecerá más en sucesivas ediciones. Todas las colaboraciones son ad-honorem y no crean ningún tipo de dependencia legal ni laboral entre los firmantes y esta revista. La palabra Porsche®, el escudo Porsche®, y la tipografía Porsche® son marcas registradas propiedad de Dr. Ing hc F Porsche AG.

Distribución on-line gratuita. Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados: revista_slot@hotmail.es



EL MITO

yel
slot

Los que me conocen ya saben mi debilidad por la marca de Stuttgart, todo un referente en el automovilismo mundial. Por eso ahora haré un pequeño repaso de la historia de Porsche a través de mis modelos de Slot. Espero que os guste.

Lo primero que he hecho es poner un poco de orden en los modelos Porsche que han existido y que existen... **¿Sabíais que un 60% de los coches fabricados por Porsche todavía funcionan?**

Pues eso, que después de rebuscar y rebuscar (y me ha costado mucho), creo que he confeccionado una lista de todos los modelos de Porsche (aunque seguro que se me han pasado algunos por alto)

Porsche por orden de producción de los Porsche y sus evoluciones.

1) **A partir del 356** (356, 912, 914, 924, 944, 968, 986, 987 y Cayman)

2) **A Partir del 911** (911 Carrera, 964, 993, 996, 997)

3) **GT / Supercar** (928, 959, GT1, GT2, GT3 CarreraGT)

4) Los recientes **SUV**, con el Cayenne.

5) Los coches de **Porsche MotorSport**, diseñados para la competición: 64 · 360 · 550 · 718 · 787 · 804 · 904 · 906 · 907 · 908 · 909 · 910 · 914-6 GT · 917 · 934 · 935 · 936 · 953 · 956 · 961 · 962 · GT1 · GT2 · GT3 · WSC-95 · LMP · RS Spyder

6) **Otros Porsche:** Elva, Lohner, WSC, Schwimmwagen, Jadwagen, 2708



Porsche 959 (EXIN)



Porsche TYP 64 (LOVESPEED)



Porsche 550 Spyder (REVELL)



EL MITO

yel
slot

Porsche TYP 64, Aerocoupé VW (1938). “El Abuelo “.

En el registro de proyectos de Porsche figura como Typ 60K10, el número 60 hace referencia a la modificación del Porsche typ 60, y K 10, (K de karosserie) y el nº 10 a la versión 10 de la carrocería. De hecho las numeraciones de las carrocerías que figuran en el registro de proyectos de Porsche llegaron hasta el nº 12. Al Porsche typ 64, se lo denomina a veces incorrectamente como typ 64K10 y también popularmente como Aerocoupé VW. Sus estilizadas líneas y la forma del habitáculo muestran a las claras que es portador de los genes que después de la guerra transmitiría al Porsche 356. El Typ 64 era en realidad un Typ 60 con una mecánica potenciada, envuelta en una carrocería aerodinámica derivada de los proyectos Typ 114 y sus variantes 114K1, K2 ,115 y

116 . De este Porsche se fabricaron tres unidades (uno negro) artesanalmente martilleando la chapa de aluminio sobre un molde de madera.

Uno de los ejemplares se accidentó a principios de la IIª guerra mundial. Los dos restantes quedaron en propiedad de la familia Porsche, que utilizó sólo uno de ellos para sus desplazamientos, mientras que el otro se guardó en un garaje. De estos dos, uno, fue destruido en la guerra.: En mayo del 1945 las tropas americanas descubrieron el typ 64 negro en un hangar de la antigua escuela de

vuelo de Zell am See Austria, lo requisaron y le cortaron el techo. Una vez transformado en un cabrio mediante este drástico y bárbaro procedimiento lo utilizaron durante unas semanas para divertirse hasta que rompieron el motor por falta de aceite y después lo desballestaron.

El Porsche 64 superviviente fue restaurado por PininFarina en 1947 por encargo de Ferry Porsche que lo utilizó como vehículo personal para sus desplazamientos. En 1949 fue adquirido por el corredor de motos austriaco Otto Matte, famoso por ser manco (de hecho cambió el volante de posición). La última vez que Matte lo pilotó fue en 1982 en la Monterey Historic Races en California.



Porsche TYP 64 (LOVESPEED)



EL MITO



Porsche 356 (1948) . El primero

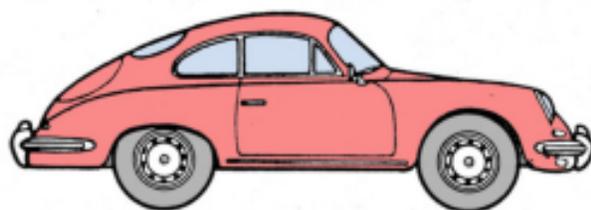


Bajo la dirección de Ferry Porsche (hijo de Ferdinand Porsche) , fue construido el 356 en Gmünd basado en partes del Volkswagen escarabajo. El 8 de junio de este año, el primer Auto Sport con el nombre Porsche nacía. Un roadster de metal ligero que recibió esta numeración porque era el proyecto o estudio nº 356 de construir un deportivo biplaza El motor era del Volkswagen escarabajo pero modificado para dar 35CV. Este primer 356 era muy diferente de los posteriores 356 de serie. Este prototipo salió del taller de Porsche en Gmünd (una vieja serrería) y en 1949 se presentaron por primera vez en un salón internacional los Porsche 356 coupé y cabrio.

A finales de 1952 aparece el emblema de Porsche, compuesto por los escudos de Stuttgart y Baden-Wüttemberg.



356- Coupe. Ninco (ref. 50418)



Porsche type 356 1962



356- A. Ninco (ref. 50206)

En 1955 se presenta el 356A. Coincidiendo con el 25 aniversario de la fundación de la oficina de diseño Porsche, sale de la cadena de producción el Porsche nº 10000, un 356A coupé. Poco a poco los Porsche van perdiendo su herencia Volkswagen con motores cada vez más potentes y de mayor cilindrada, como lo demuestra el 356A Carrera 1500 desarrollaba 100 CV y alcanzaba los 200km/h. La última generación del primer modelo de la marca salió al mercado en 1963 bajo la denominación 356C, después de 17 años de éxitos y 76.302 unidades fabricadas.

Por lo que se refiere a slot el 356 ha sido reproducido por Ninco, Unotrentaidos (resina) o Faller; entre otros.

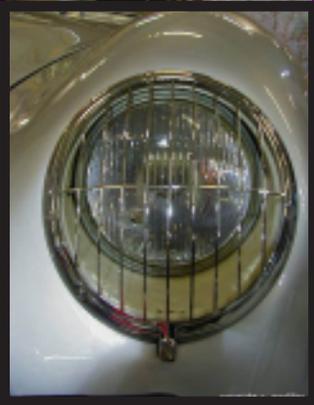


EL MITO

yel
slot

Porsche 356

Detalles



Porsche 356 A 1600 (1955).



© Sébastien Morlière



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO y el slot

Porsche 550 (1950) . "Little Bastard"

Basado en el 356 Spyder, fue el primer Porsche diseñado específicamente para la competición (Porsche MotorSport). Con un perfil muy bajo para aumentar su adherencia a la pista.

La Targa Florio (1956) o Mille Miglia (1954) fueron algunos de los eventos en que participó. Su sucesor en competición fue el 718 y hoy en día podemos encontrar el Boxter S-550 Spyder, claramente inspirado en el 550 de 1950



Boxter S-550 Spyder



El 550 de James Dean visto por Ninco y Revell



Nació en 1931 como **James Byron Dean** en Marion, en el estado de Indiana. . Su madre murió cuando Dean tenía 9 años y su padre lo envió a la granja de sus tíos en para que se hiciesen cargo de él. En esta granja pasó toda su infancia. Su carrera cinematográfica se inició en 1954 cuando participó en el rodaje de " Al este de Edén"; seguidamente, entre 1954 y 1955, rodó sus dos grandes éxitos "Rebelde" y "Gigante".

Fue precisamente durante el rodaje de esta última película, Gigante; cuando Dean se compró un Porsche 550 Spyder, al que bautizó The little bastard (El pequeño bastardo). Días antes de su muerte hizo un anuncio publicitario en la que advertía a los jóvenes de conducir con prudencia. Tan pronto como terminó el rodaje de la película, Dean fue a competir en una carrera de automóviles en Salinas, cerca de San Francisco. Como si presagiara su futuro, la noche anterior dejó su gato a su amiga Elizabeth Taylor para que se lo cuidase, ya que temía que algo le sucediese.

Mientras Dean conducía su Porsche a una velocidad moderada por la carretera, acompañado por su mecánico, se le acercó en un cruce en la localidad de Cholame, California, un Ford a gran velocidad, conducido por un estudiante. Dean trató de esquivarlo, pero no pudo. Se incrustó contra un poste de la luz y se rompió el cuello, perdiendo la vida instantáneamente el 30 de septiembre de 1955, a la edad de 24 años. El conductor del otro automóvil y el mecánico de Dean se salvaron.



EL MITO

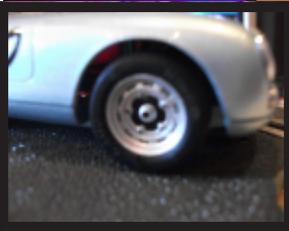
yel
slot

Porsche 550

Detalles



All Sport Auto



Porsche 550 Spyder (1956)

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO



Porsche 804 (1962) .

En mayo de 1962 el 804 debutó en el GP de Holanda pero el resultado no fue lo esperado. Aunque sólo dos meses después en Julio de 1962 Porsche ganó el Gran premio de Francia, aunque fuese gracias al abandono de los dos primeros (Lotus y BRM) a pocas vueltas del final.

Después del 804 Porsche abandono la F1 ya que tenía más interés en otras categorías.

Destacar que el 804 fue el sucesor de los Porsche 718 y Porsche 787 que corrieron en F2

En slot el Porsche 804 sólo ha sido reproducido por MRRC (Model Road Racing Cars), entre los años 94 y 96 con la referencia 5173, que a su vez fue importado en España por BUM-SLOT.

Se presentó en 5 colores, con un chasis metálico extensible que servía para varios modelos de los coches fabricados por la marca de Jersey.



804 MRRC (Model Road Racing Cars)



Porsche type 718 RSK 1960



El 718 sirvió de base de partida para diseñar el 804. En slot Any Slot fabricó el 718.



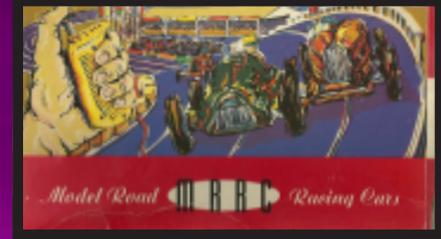
EL MITO

yel
slot

Porsche 804 (1962) .

Detalles

Juan A. Fernandez



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

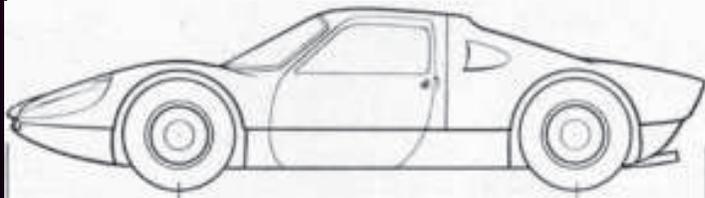
SLOT



EL MITO



Porsche 904 (1963) .



904 Porsche 1965

El Porsche 904 GTS, denominado oficialmente Carrera GTS, fue diseñado por Ferdinand Porsche, hijo de Ferry Porsche, que también había creado las líneas maestras del Porsche 911.

El 26 noviembre del 1963, el Carrera GTS, se presentó oficialmente a la prensa en el circuito de Solitude en las proximidades de Stuttgart y gracias al éxito conseguido, a pesar de un problema de rigidez, que fue subsanado rápidamente con una serie de modificaciones, recibió inmediatamente 20 pedidos.

El 904 marcó un hito, al ser el primer modelo de la marca que montó una carrocería de fibra de vidrio y resina de poliéster, unida a un chasis de acero, construido con vigas huecas de sección cuadrada.

El primer modelo producido montaba motores boxer de cuatro cilindros y 2 litros, refrigerados por aire, con una potencia de 155 CV. a 6.900 vueltas, al que siguió una versión de 180 CV. y posteriormente una tercera de 195 CV. El motor está colocado en posición central, detrás del conductor, con tomas de aire para la refrigeración de los frenos de disco macizos en las cuatro ruedas y aletas de ventilación del motor, situadas a ambos lados de la carrocería.

La versión de "serie", de 155 caballos, conseguía acelerar de 0 a 100 km/h en solo 5,3 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 260 km/h.

Se estima que se fabricaron un total de 127 coches uno de ellos llegó a nuestro país, adquirido por Juan Fernández y posteriormente, en 1.969, el piloto asturiano Julio Gargallo se hizo con otra unidad que quedó destruida en el transcurso de un rallye del Campeonato de Asturias al chocar contra un árbol, en la actualidad se conservan alrededor de diecisiete ejemplares en todo el mundo.



Foto: Demo_slot



Foto: todoslot.es



En slot 1/32 Scalextric (Triang), Revell y MRCC tienen en su catálogo el 904 GTS



Juan Fernández con su 904 GTS



EL MITO

yel
slot

Porsche 904



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière

Detalles

Porsche 904 / 6 (1964)



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



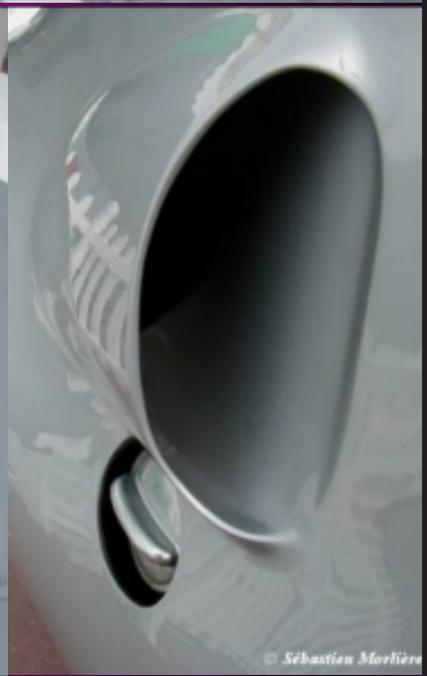
© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière



© Sébastien Morlière

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT





EL MITO

yel
slot

Porsche 906 (1966) .

La denominación 90 (6) indica el número de cilindros del motor de esta máquina. El carrera 6, como también se le llama, nació como respuesta a los triunfos del Ferrari Dino 166 que acosaba al Porsche anterior, el 904; cosa que no gustó a la fábrica Alemana no acostumbrada a dejarse pisar por nadie, y menos por su archienemigo del Cavallino Rampante.

El 906 debutó en las 24 horas de Daytona de 1966 y se mantuvo en activo mucho tiempo tanto bajo la batuta oficial de Porsche como en manos de corredores privados.

En el año 1966 el piloto de Sabadell Juan Fernández, de quien me declaro fiel devoto, corrió con un 906 la Pujada al Puig Major, ganando la prueba y además consiguiendo el record de velocidad de la prueba con 102 Km/h.



Juan Fernández en el Puig Major con el Carrera 6 / 906. (1966).



Porsche 906 1966



De las marcas más actuales Fly Car Model fue la más prolífica en decoraciones del Carrera 6.

906 (Marklin)



906 (Aurora)



Marklin y Aurora presentaron hace unas décadas el 906

En slot el Porsche 906 ha sido reproducido en todas las escalas y por casi todas las marcas: Aurora (1/48), Fly, Marklin. Aunque sin duda la extinta Fly es la que más versiones de este modelo ha presentado: hasta 14 decoraciones forman parte de su producción de 906.

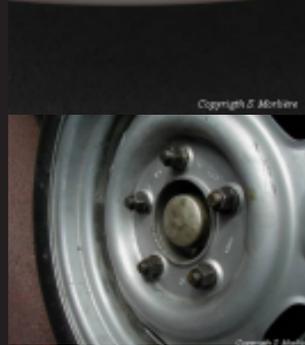


EL MITO

yel
slot

Porsche 906 (1966)

Detalles



Carrera 6, Play Boy Collection.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO

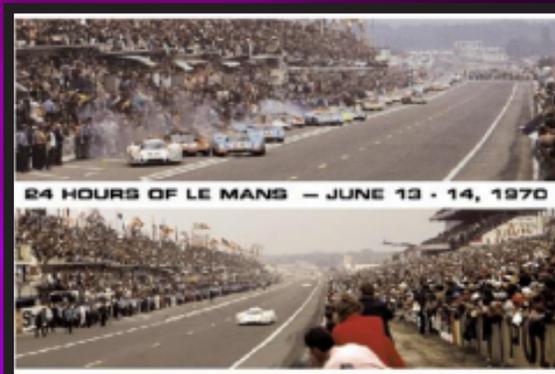
yel
slot

Porsche 907 (1966) . BY LUCIANO CASTELLÓN

Para la presentación de este modelo que mejor que dejar a **Luciano Catalán Clemente (Luciano-Castellón /foro pasión slot)**, que nos muestre su espectacular trabajo con el 907 de Gosth Model y mecánica de otro Porsche: el 908 de Fly.

Muy buenas, al final me he decidido y os iré mostrando de cuando en cuando alguno de los coches que estoy intentando hacer lo mejor que se. Para empezar os pongo esta resina conseguida gracias a **pppardo**.

PORSCHE 907 LE MANS 1970

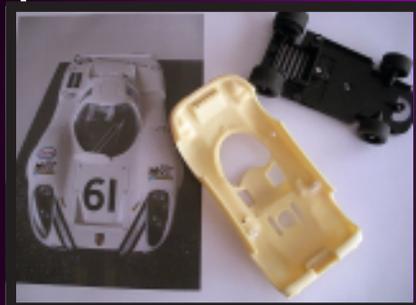


Una vez revisado todo el kit, busco un chasis que le vaya bien y el del 908/3 de Fly es perfecto



EL MITO y el slot

Porsche 907 (1966) . BY LUCIANO CASTELLÓN



Con unos palitos de los chupa chups se le hacen los tetones, las piezas son lijadas para que encajen, y una vez limpia la carrocería con desengrasante, pasamos a darle una imprimación, en esta ocasión en blanco.



Al día siguiente sin agonías, paso a darle ya el blanco definitivo, con pasadas finas y sin prisas, en esta ocasión barnizo una capa muy fina antes de poner las calcas, pues no me fío de que luego de ponerlas , estas se cuarteen..



...a continuación ya se van montando el interior, faros, cristales...definitivamente paso a poner las calcas, y colorín colorado este Porsche esta acabado.

Espero que os guste, a mi personalmente me encanta. Saludos cordiales.

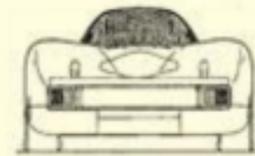
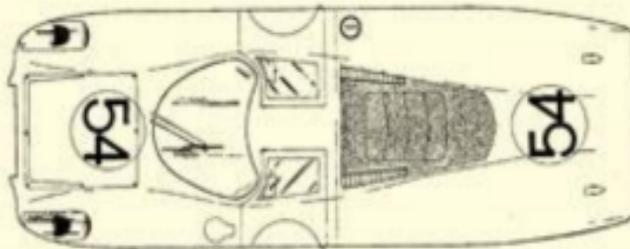


EL MITO



Porsche 907 (1966) .

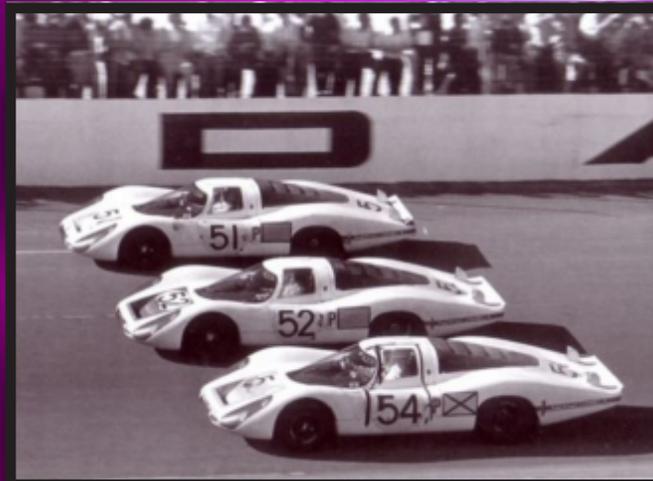
PORSCHE 907L



Del 907 se crearon versiones cortas y largas , como este 907L (Long Tail)

El 907 era un coche aerodinámicamente mejorado respecto a sus antecesores y debutó en la 24 horas de LeMans del '67. Su mayor éxito deportivo lo obtuvo en las 24 horas de Daytona del '68, logrando los tres primeros puestos. Con 8 cilindros, 2195 cm3. 270HP. y las primeras victorias absolutas del Porsche 907 en Daytona, Sebring y la Targa Florio de 1968 marcaron el camino a los 908 de 3 litros.

Tres Porsche 907L llegando en formación en las 24 h de Daytona de 1968. Foto: Delfi-r (Bitácora Kcslot)

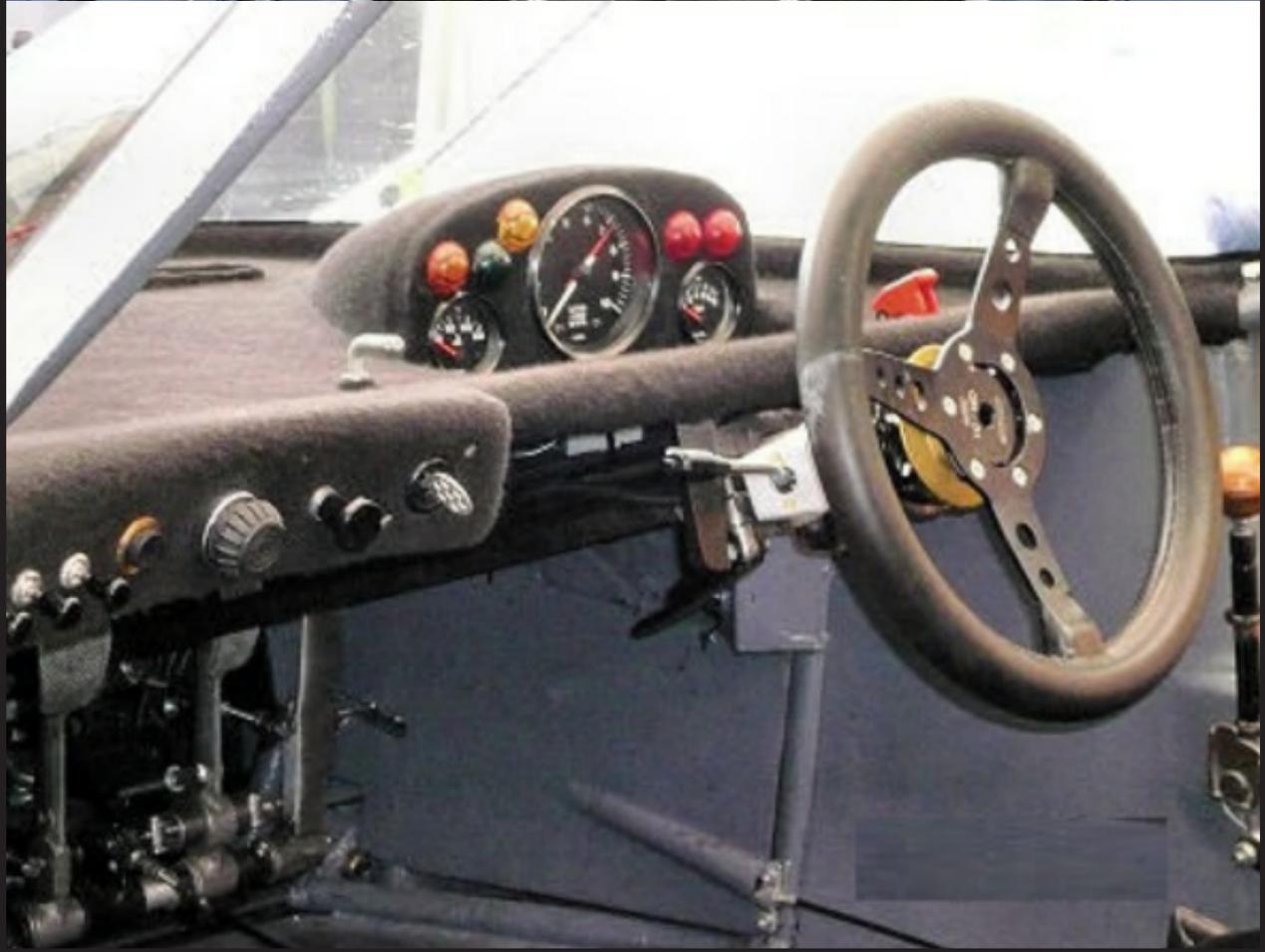
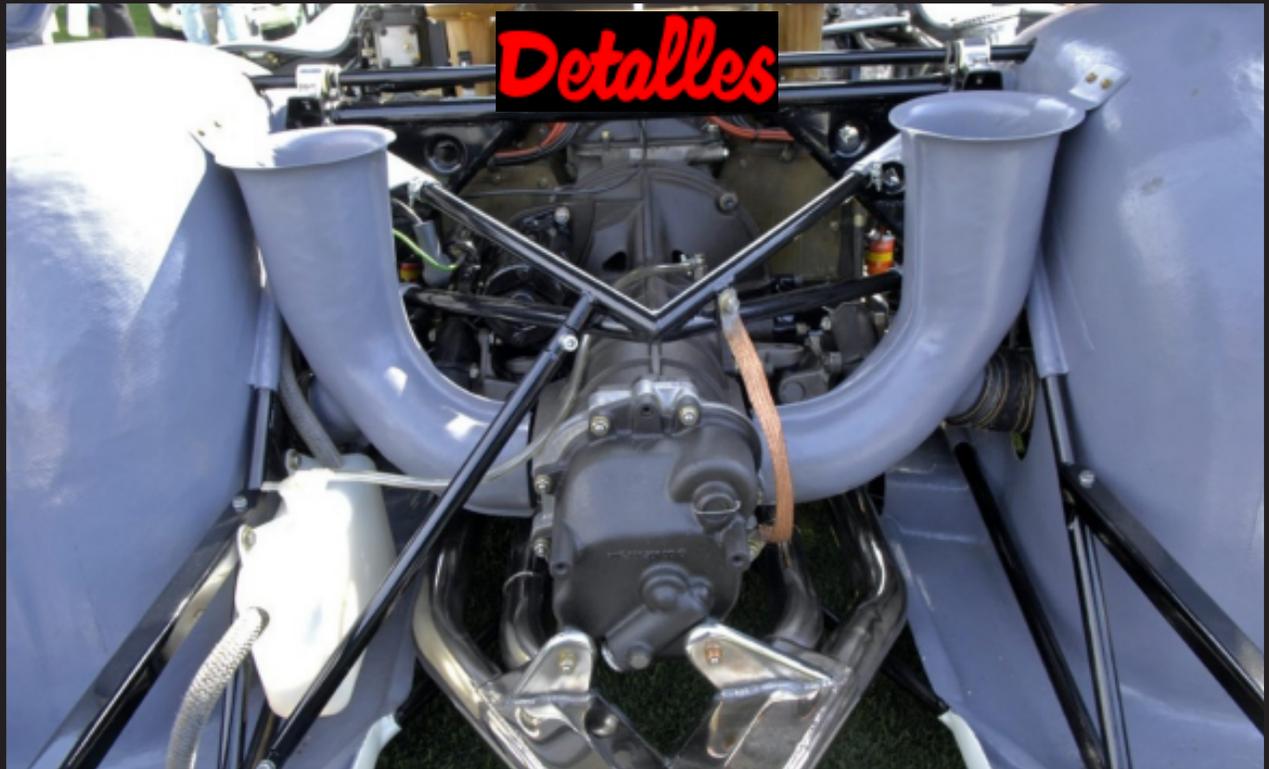




EL MITO

yel
slot

Porsche 907



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO

Yel
slot

Porsche 908 (1968) .

1/1

El Porsche 908 se presentó en 1968 diseñado por Ferdinand Piëch, como ya hizo con el 906, el 907, y el futuro 910. El 908 fue originalmente un coupé para ofrecer baja resistencia en pistas rápidas, y partir de 1969 se hizo más ligero en la versión más ligero spyder (abierto) llamado 908 / 2. La siguiente evolución se realizó en 1970, volviéndose más compacto (908 / 3) que lo hacia perfecto para carreras como la Targa Florio, o circuitos como el de Nürburgring. La última evolución acaeció en 1975.

Versiones

- 908
- 908 LH Coupé '68
- 908/2 Spyder '69
- 908/3 Spyder '70/'71

908/3 Spyder Turbo '75 - '81

908 Spyder (1970)



908 (Cursa Models 1/24)

908 (BUM SLOT 1/32)



1/24 y 1/32

A escala 1/32 la versión cerrada del 908 ha sido creada en Kit de resina por Proto Slot y de las versiones Spyder encontramos un buen surtido en el catálogo de Fly. En 1/24 Cursa models presentó hace poco meses un Porsche 908 Tergal, pilotado por Juan Fernández, dentro de su nueva serie Montjuic.

908 (Proto Slot (1/32)



908 (FLY 1/32)



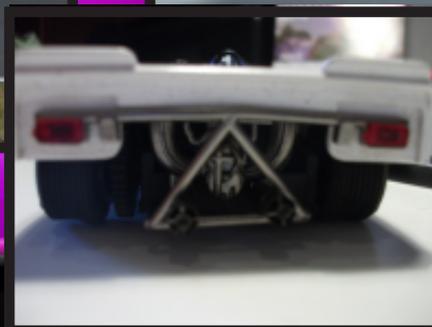
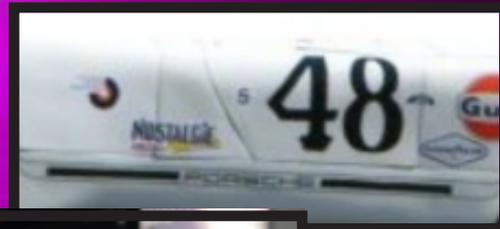


EL MITO

Y el slot

Porsche 908 (1968) .

Detalles



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO yel slot

Porsche 908 (1969) . PUJADA PUIG MAJOR. JUAN FERNÁNDEZ

Detalles



Puigmajor 908/1 1º. Porsche 908/1
es baquet mirador Paella.



1º Juan
2º Paganon
1969 Puigmajor (Mallorca) 908/1 1º.

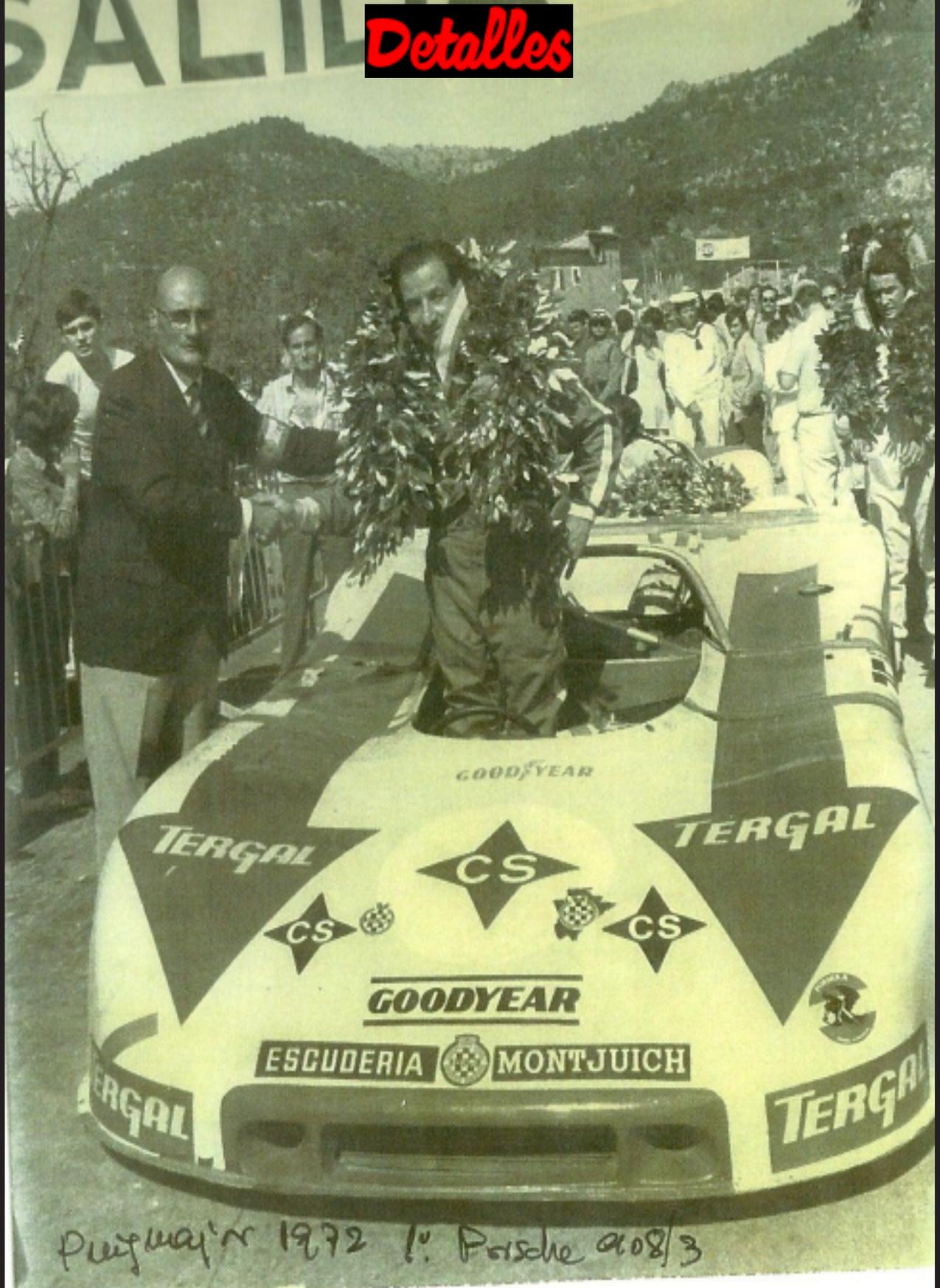


EL MITO

yel
slot

Porsche 908 (1971) .PUJADA PUIG MAJOR. JUAN FERNÁNDEZ

Detalles



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO



Porsche 909 (1968) .

Debido al gran éxito de los modelos anteriores, el 907, 908, y 910; que habían ganado campeonatos en 1966 y 1967, y teniendo presente que a principios de 1968 Ferrari anunció que tenía un coche totalmente nuevo para la competición ligera (carreras de montaña); Ferdinand Piëch de inmediato se dispuso a desarrollar un nuevo modelo diseñado específicamente para superar a nuevo coche de Ferrari.

Este enfoque dio lugar a la 909, a veces llamado el "Porsche de plástico". El nuevo modelo de Porsche se equipó con un motor de 2 litros que sacaba 275 Cv, con un chasis muy ligero, resultando un coche de apenas 400 kg. Desafortunadamente los conductores de Porsche preferían el 910, presentado el año anterior año anterior, pero aún en uso.

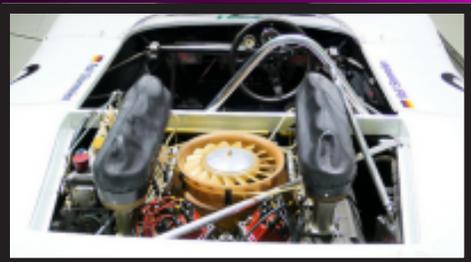
El 08 de junio 1968 Ludovico Scarfiotti murió cuando conducía en Rossfeld, Alemania, el 909. Perdió el control y se



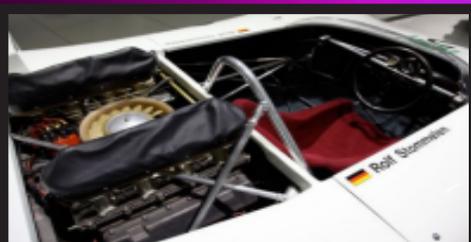
El 909 en el Museo Porsche (Stuttgart)

estrelló contra unos árboles. Posteriormente se atribuyó el accidente al acelerador atascado.

Aún así, ese año y el siguiente (68 y 69), Porsche dominó las competiciones de subida de montaña con los 909 y 910. En lo que se refiere a slot, este es uno de los modelos que aún nadie a reproducido (si me equivoco pido disculpas), aunque si queremos el 909 en Die Cast existen varias reproducciones como la de Provence Moulage .



Detalles





EL MITO

yel
slot

Porsche 910(1966) .



MRCR



910 coupé Porsche-Museum (n° 184)

Detalles



TOP SLOT (Foto Cric Crac)

El Porsche 910 Carrera era un coche basado en el Porsche 906, del cual se fabricaron 15 unidades entre en 1966 y 1967. El nombre de "oficial" para el 910 era el de 906/10. ya que al 910 se le consideró la siguiente evolución en la línea 906. La principal diferencia con el original 906 es el uso de ruedas de 13 pulgadas y neumáticos de F1, además de usar una sola tuerca central para sujetar la llanta, en lugar de los 5 habituales en un vehículo de

carretera. Esto supuso ahorro importante de tiempo en boxes. En general, el 910 era más ligero y más corto que el 906. El Porsche 910 fue introducido a mediados de 1966, y presentado en el campeonato Europeo de montaña de 1966. La Targa Florio, los 1000 km de Nürburgring o Le Mans vieron correr al 910. Como máximo resultado fue ganar el campeonato de montaña de Europa en el 66 y 67.

En slot MRCC y TOP SLOT tienen el 910.



EL MITO

y el slot

Galería
fotográfica

Porsche

Galería
fotográfica

Dejamos aquí, por ahora, nuestro repaso de modelos Porsche, en vistas de continuar con el 911 que ya de por sí sólo se merece una revista entera para él. Y que mejor que finalizar este peculiar viaje que con una pasarela de los modelos Porsche en slot.



Typ 64



935



959



917



917



917



935



911 GT1



911-GT3-R



911



917



911



911



911 GT1



911



911



959



911 GT



908



Porsche 911 SC 4* Aniversario U32 2007

911



911 GT1



911 GT1



911 GT1



911



908



911



911 GT1



911



911



908

» EL PORSCHE 911 GT1 CLUB 2000 YA ESTÁ PREPARADO PARA ARRASAR EN CUALQUIER CIRCUITO.



¿Y TÚ?



EL MITO

y el slot

EXIN

ITIS, esos tesoros...Porsche

Por Javier Fernández Rodríguez (Apocalypse_later) .

Con la colaboración de: Cury, Gasenduro, Pedro Puyoles y Gerónimo Tomás

Maquetación :Juan Antonio Fernández Vila.



REF.7010 Porsche 956 "Rothmans"



REF.7012 Porsche 956 "Belga"



EL MITO

y el slot

EXIN

ITIS, esos tesoros...Porsche

La Gama SRS (Super Racing System) es creada por Exín en el año 1982 claramente enfocada a la competición, con la complejidad técnica y las grandes prestaciones como principal seña de identidad, por encima del detalle o la belleza del modelo.

Se presentan en cajas rectangulares muy grandes de corcho blanco con una carrocería de repuesto (pintada de un solo color y nunca blancas), hoja de adhesivos y algunos accesorios (varios ejes con diferentes coronas para lograr diversos desarrollos, llantas...). Además de éstas piezas, se vendían como repuestos algunos accesorios más para hacer el coche más versátil en competición como ruedas de tacos, ejes con diferentes coronas, etc.

Los SRS tienen grandes diferencias respecto a los modelos comunes como la carrocería de lexán transparente (pintadas por el interior y con los adhesivos pegados por encima), poco detalladas pero muy ligeras y un chasis liso de PVC para toda la serie. Estos elementos se unen a presión sobresaliendo de la carrocería dos tetones del chasis por cada lado. El eje



REF.7040 Porsche 962-C "Repsol"



posiciones para adaptarlo a las diferentes carrocerías. La guía es fija, conformando un saliente en el chasis y entre el motor y el eje trasero va situado un imán. Sobre las trencillas se coloca un condensador de considerable tamaño. Los neumáticos traseros son muy grandes, al contrario que los delanteros de pequeño diámetro, al estilo dragster. La anchura del eje trasero es regulable, siendo las llantas de aluminio y los neumáticos de un compuesto muy blando. Otro aspecto importante es el motor RX abierto de bobinado verde de mayores prestaciones que el habitual de bobinado naranja. Todas estas diferencias los hacen mucho más rápidos en pista que cualquier otro Exín de la época. Dada la calidad del motor (el primitivo RX proveniente del modelismo ferroviario potenciado) es viable utilizarlo a altos voltajes, incluso 22 voltios, convirtiéndose en coches increíblemente rápidos y auténticos devoradores de carrocerías, que se vendieron desde el principio como accesorio. Éstas suelen ser blancas o de un solo color suave, teniendo un característico tono ligeramente traslúcido.



REF.7036 Porsche 956 "Fortuna"

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO

y el slot

EXIN

ITIS, esos tesoros...Porsche

En 1984 sale al mercado la segunda serie SRS, no diferenciada de la nomenclatura oficial y con la misma filosofía pero con cambios significativos en los modelos y su presentación. Los chasis son ahora de largueros y travesaños, la guías pasan a ser de color rojo encajadas a presión y se deja de incluir la carrocería de repuesto en las cajas, que ahora son cuadradas y más pequeñas, aunque aún mayores que las habituales (posteriormente se hicieron azules con un tamaño y formato muy semejante a las habituales de la marca). El motor se sustituye por el RX-3 cerrado de caja negra alcanzando las 18000 r.p.m. a voltaje normal, y bobinado verde en la mayoría de los casos. En los últimos tiempos se llegó



C022 Porsche 956 "MOBIL" (único modelo exclusivo para exportar al U.K)



REF. 9308 Porsche 962-C "Repsol"



REF. 9312 Porsche 962-C "Momo"



REF.7014 Porsche 944 "Canon"

a montar el RX-6. Los nuevos modelos cuentan con carrocerías algo más detalladas, aunque todavía muy lejos en cuanto a fidelidad de la gama normal. Se elimina el condensador, y cambia también el eje delantero ajustable, que se desplaza longitudinalmente a lo largo de dos raíles, regulable al igual que el imán, siendo éste último ajustable en altura. El chasis sigue siendo común a toda la serie. El tren delantero goza de cierta basculación lateral a modo de suspensión. Cambia también la unión con la carrocería, pasando a incorporar dos largueros de diferentes medidas con tetones que se fijan a presión en el chasis y se encajan lateralmente a la carrocería. Dichos largueros cobran importancia al producirse en varias longitudes con distinta separación entre dichos tetones por ser éstas las piezas que permiten acoplar las carrocerías a cualquier chasis. Su fabricación se prolonga hasta 1991 incluido. De ésta tardía y creativa etapa de Exín son también otras interesantes series como los TT.



EL MITO



ITIS, esos tesoros...Porsche

Poco antes de la evolución de la serie se comercializa el único circuito de la gama, el “Nurburgring”, un ocho alargado con dos gt completos y un par de carrocerías correspondientes a otros modelos. Al año siguiente llegan los SRS2 que heredan cierta vocación a la competición pero se hacen mucho más semejantes a los modelos comunes.

Desde el punto de vista del coleccionismo los SRS son coches difíciles de encontrar en buen estado, ya que al haber sido diseñados para competir sus frágiles carrocerías resultaban frecuentemente dañadas en las carreras, en especial los anclajes al chasis. Los modelos de color blanco que han llegado en buen estado hasta nuestros días suelen haber

amarilleado considerablemente por la exposición a la luz, perdiendo así su característico tono. Las cajas son otro elemento poco usual por su tamaño. Por todos estos motivos, encontrar éstos coches en buen estado y más aun en caja entraña bastante dificultad. Los de primera serie son habitualmente los más escasos, al igual que los blíster con carrocerías, aunque sorprendentemente aún quedan otros muchos repuestos de la gama mucho más accesibles.

La gama SRS también fue exportada, fruto del acuerdo de intercambio entre Scalextric (UK) y Exín. En algunos casos las decoraciones se modificaron debido a prohibiciones en la publicidad de tabaco y bebidas alcohólicas en juguetes en el Reino Unido, como las que imperan ahora en casi todo el mundo.



REF. 7032 Porsche 956 “Skoal”(REF. C018 con la publicidad “Skool” para U.K.)

REF.9050 Circuito "Nurburgring"



Poco antes de la evolución de la serie SRS 1 se comercializa el único circuito de la gama, el "Nurburgring", un ocho alargado con dos gt completos y un par de carrocerías correspondientes a otros modelos. Al año siguiente llegan los SRS2 que heredan cierta vocación a la competición pero se hacen mucho más semejantes a los modelos comunes.

TODOS LOS SRS 1

Año / Referencia / Modelo

- 1982 7001 Lola T-298 Danone
- 1982 7002 Lola T-298 Marlboro
- 1982 7003 Renault 5 Turbo Tente
- 1982 7004 Renault 5 Turbo Gitanes
- 1982 7005 Lancia Beta Monte Carlo Lancia
- 1982 7006 Lancia Beta Monte Carlo BASF
- 1982 7007 Talbot Horizon Talbot
- 1982 7008 Talbot Horizon Iberia
- 1983 7009 Can-Am Valvoline
- 1983 7010 Porsche 956 Rothmans
- 1983 7012 Porsche 956 Belga
- 1983 7013 BMW 320 Citicorp
- 1983 7014 Porsche 944 Canon
- 1984 7030 Lancia LC2 Martini
- 1984 7031 Peugeot 205 Turbo 16 Peugeot
- 1985 7030 Lancia LC2 Totip
- 1985 7032 Porsche 956 Skoal
- 1985 7033 Mercedes Benz 190E
- 1986 7034 McLaren F1 MP4/2B
- 1986 7035 Ferrari F1 156/85
- 1987 7036 Porsche 956 Fortuna
- 1987 7037 Jaguar TWR Silk Cut
- 1988 7038 Lotus 99T F1
- 1989 7039 Jaguar XJR-9 Castrol
- 1989 7040 Porsche 962C Repsol
- 1989 7041 Sauber Mercedes C9 AEG
- 1990 9010 Nissan R-89C
- 1990 9011 Sauber Mercedes C10 AEG
- 1991 9305 Jaguar XJR-12 Jaguar
- 1991 9308 Porsche 962C Repsol
- 1991 9312 Porsche 962C Momo
- 1991 9313 Peugeot 905 Peugeot
- 1992 9050 Circuito Nurburgring



7001 Lola T-298 Danone

7034 McLaren F1 MP4/2B 7030 Lancia LC2 Totip



7041 Sauber Mercedes C9 AEG



SRS cars incorporate a chassis with adjustable features enabling the enthusiast driver/mechanic to experiment with different configurations that will give his car the best possible performance on a particular track circuit.

The adjustments available are:—

Rear wheel track — the position of wheels on axle

Wheelbase — distance between front and rear axles

Rear axle gear — black gear has 24 teeth, white 27 teeth and yellow 30 teeth

Guide blade position

Adhesion magnet height

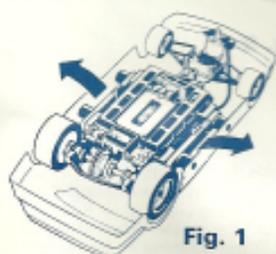


Fig. 1

To remove car body

Pull the sides outwards to separate from the chassis studs (Fig. 1).



Fig. 2

To remove the driver

Pinch in the holding clips beneath the side frames (Fig. 2)

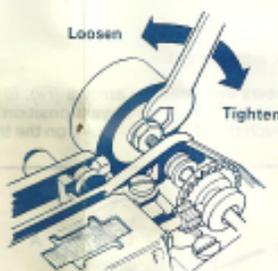


Fig. 3

Rear wheel replacement or change of distance between wheels.

Hold a wheel and loosen its securing nut with the spanner (Fig. 3). The wheel may then be removed or repositioned on the axle. Hold the wheel again when tightening the nut. Wheels should have at least three complete turns on the ends of the axles.

Pick-up braid replacement

Pull out the plugs which trap the braids and take out the braids. Insert new braids and replace plugs to secure them.



Fig. 4

Guide blade replacement and adjustment

From above, push out the 'split' end of the guide blade with the end of the spanner (Fig. 4). Fit replacement by pushing it up from below.



Fig. 5

The position of the blade may be adjusted forwards or backwards by loosening the fixing screw (Fig. 5).

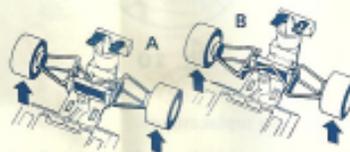


Fig. 6

Wheelbase adjustment

Push out the entire front axle assembly from above. Replace for longer or shorter wheelbase as shown in Fig. 6, A and B respectively.



Fig. 7

Rear axle replacement

To release rear axle, push out from above at both ends, pressing down on wheels (Fig. 7). When fitting a new rear axle ensure that the contra gear is on the right side as shown in the illustration and that the axle bearings are fully pressed home into the chassis clips.



Fig. 8

Magnet height adjustment

Loosen the screws indicated by arrows (Fig. 8) and adjust the height of the magnet to the lowest position at which it just does not touch the track at any point on the track circuit.

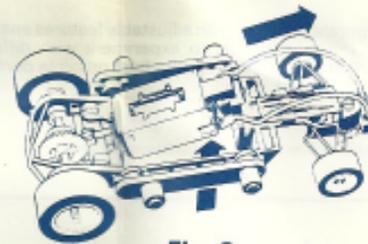


Fig. 9

Electric motor replacement

Bend the front part of the chassis downwards and push the front end of the motor upwards and out of its location clip. Pull forward to disengage rear bearing clip (Fig. 9). Pull the wire connecting plugs away from the motor. When fitting a new motor take care that the larger opening in the motor body faces upwards.

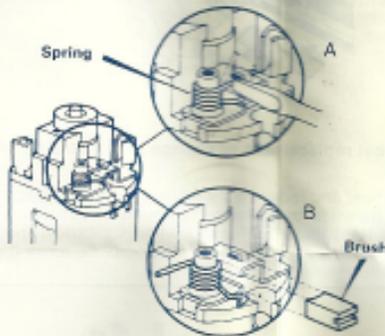


Fig. 10

Motor carbon brush replacement

Remove motor from chassis as described. Replace one brush at a time. Using the small end of the spanner, dislodge the tail of one coil spring from its small holding bracket (Fig. 10A). This releases the pressure from the other end of the spring and allows the carbon brush to fall out (Fig. 10B). Replace with new one and refit spring. Repeat the procedure with the other brush.



Fig. 11

Car body exchange

Depending on the alternative body to be fitted, it may be necessary also to change the body fitting brackets each side of the chassis (Fig. 11).

Important for good performance

- * Pick-up braids must be kept in good condition.
- * Axle sets collect hair and fluff from carpets. This must be removed regularly.
- * Make sure rear wheel lock nuts are tight.
- * Keep oil and grease off tyres. If necessary wash them with soapy water and dry with a clean cloth.

Enquiries regarding spares and service should be addressed to:
Scalextric Service Centre, Westwood, Margate, Kent, CT9 4JX, England.





IMPORTANTE! Para obtener el máximo rendimiento de los motores de los coches SRS, es recomendable utilizar un TRANSFORMADOR por cada vehículo.



Fabricado por EXIN-LINE BROS. S.A. Barcelona
MADE IN SPAIN
Protegido por patentes nacionales y extranjeras.

SCALEXTRIC

SRS

SUPER RACING SYSTEM

INSTRUCCIONES DE MONTAJE Y MANTENIMIENTO DE LOS COCHES

Levante con ayuda de la punta plana de la llave fija la placa del circuito electrónico, liberando así las trenillas.



Sustitúyelas y colóquelas en su lugar, el cual rebene las trenillas.

SUSTITUCION DE LA GUIA

Presione con la punta plana de la llave fija, la cabeza de la guía, a través de la placa del circuito electrónico, hasta que quede suelta.

Al colocar la nueva guía, compruebe que ésta queda en la posición correcta (ver dibujo).



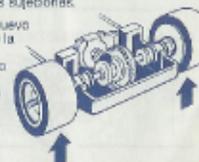
Levante la rueda, girando el eje hacia el interior del vehículo hasta que se suelte de la primera sujeción (dibujo 1). Luego gire hacia la parte delantera del vehículo, para vencer la segunda sujeción (dibujo 2). Para ponerla de nuevo proceda a la inversa.



SUSTITUCION TREN POSTERIOR

Para extraer el tren posterior, empuje ambas ruedas, como muestra el dibujo, hasta que se suelten de sus sujeciones.

Al colocar el nuevo tren cuide que la corona quede al lado derecho del piñón, y presione sobre los cojinetes a fondo.



TRENILLAS

Mantenga las trenillas en perfectas condiciones y, ante cualquier imperfección, sustitúyelas por unas nuevas. Si solamente están sucias, límpielas con un pincel y alcohol metílico.

TREN DE RUEDAS

Ambos trenes de ruedas deben girar libremente y estar limpios de cualquier suciedad, polvo, pelos, hilos, o polvo de los neumáticos.

RUEDAS

Procure que las llantas posteriores estén fuertemente fijadas con las correspondientes contratuercas.

NEUMATICOS

Mantenga las gomas de los neumáticos limpios de suciedad y aceite, limpiándolos si es necesario con agua y jabón, y secándolos completamente con un trapo limpio.

CARROCERIA

Procure tenerla siempre bien fijada al chasis, evitará roces y vibraciones ruidosas.

Documentación SRS distribuida en España (Exin-Line Bros 1980)

Para sacar el motor, flexione la parte delantera del chasis presionando al mismo tiempo hacia arriba en el bloque amarrado, y asta se abata de la fijación de la tarra; luego estrálo liberándolo de la retención posterior.



Saque la placa del circuito electrónico como ya se ha dicho. Presione las escobillas del motor, libere el muelle los contactos a la placa del circuito electrónico, coloque de nuevo el muelle en su lugar, para sujetar las escobillas.

Para poner el nuevo motor, una vez conectado al circuito de alimentación, introduzca la parte posterior, en las ranuras de retención del chasis y luego presione el otro extremo del motor para que quede sujeto en su alojamiento.

Recuerde que el cable rojo ha de quedar en el contacto superior y el negro en el inferior.

CAMBIO DE CARROCERIA

Seque la carrocería, y también las piezas que la sujetan al chasis, y sustituya éstas por las de la carrocería que desea utilizar (ver dibujo).

La ficha grabada en uno de los lados, debe apuntar hacia la parte delantera del coche.



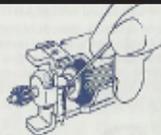
Coloque la nueva carrocería, y presione únicamente sobre los tetones de anclaje, uno a uno, hasta fijar los cuatro puntos de anclaje.

ENTRETENIMIENTO MOTOR

Apretando al muelle del alambre que sujeta las escobillas, dejara libres éstas. Reemplácelas por unas nuevas cuando sea necesario.



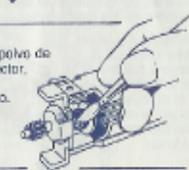
Use un alfiler para limpiar los segmentos del colector.



Al reemplazar las escobillas debe tomarse el máximo cuidado de que el contacto esté en la posición correcta, tal como muestra el dibujo.



Para limpiar el polvo de carbón del colector, capótele con alcohol metílico.



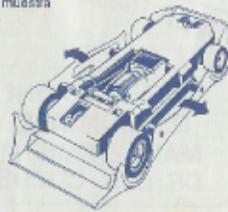
IMPORTANTE

El motor SRS funciona con un circuito electrónico que mejora las características de la corriente que recibe. Con este circuito, el coche funciona únicamente en un sentido, por lo que si coloca Ud. el coche en la pista y éste no se desplaza, cambie la conexión de dibujo de la pista (toma de corriente) a gire el coche.

Para obtener las máximas prestaciones de estos vehículos, aconsejamos que sigan detalladamente las siguientes instrucciones.

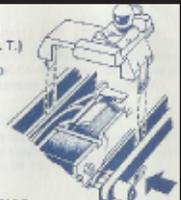
DESMTAR CARROCERIA

Para separar la carrocería, sepárela del chasis, tal como muestra el dibujo.



SACAR PILOTO (TURISMOS Y Q. T.)

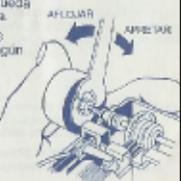
Presione tal como indica el dibujo, las lengüetas de sujeción, mientras tira del soporte-piloto.



DESMTAR RUEDA POSTERIOR MODIFICACION ANCHURA TREN POSTERIOR

Sujetando el tren posterior, y con ayuda de la llave fija, afloje la tuerca que rebene la rueda, y desplace o sustituya la rueda. Para fijarla de nuevo, sujete la rueda y apriete la tuerca.

Es recomendable que el eje en ningún caso quede más hundido que el agujero de la tuerca.



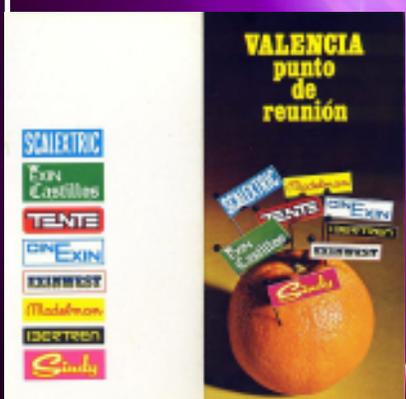
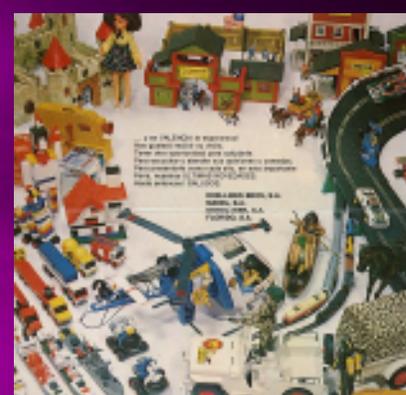
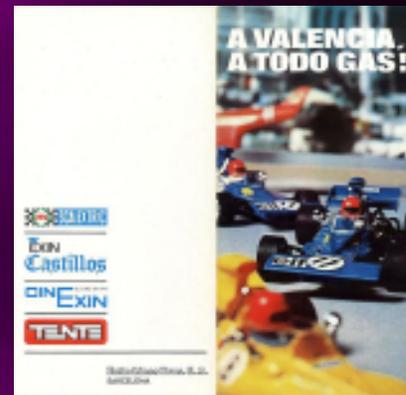
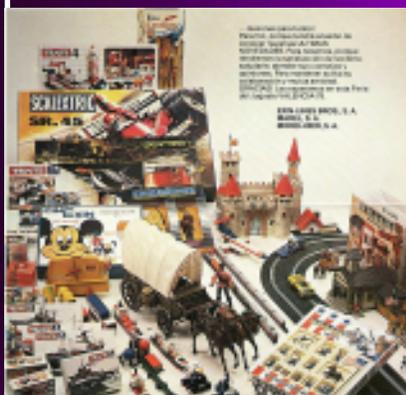
EXIN ITIS, esos tesoros...



Por: viruca_exin

Quiero compartir con vosotros unas imagenes que espero que os gusten tanto como me han gustado a mi cuando las he visto por primera vez, no son 100x100 slot... pero si que son 100x100 EXIN. Se tratan de los trípticos y de los cuatrípticos que hacia Exín para anunciar a los tenderos su asistencia en la feria del juguete de Valencia que se celebraba inmediatamente después de Nüremberg.

Pónganse cómodos y volvamos al pasado.



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

EXIN TTIS, esos tesoros...



Por: Motor

Hola a todos, después de mucho tiempo trabajando en ellos os presento una serie de listados en Excel que os pueden servir tanto para catalogar y visualizar “todo” lo que ha sacado una marca en concreto (Tecnitoys, Tyco, y estoy acabando el de EXIN) como para contabilizar nuestros propios coches de esa marca.

He escrito “todo” entre comillas porque es posible que se haya escapado alguno (no he puesto por ejemplo los coches con tampografías de campeonatos).

Para hacer este Excel me he basado básicamente en el de Xavimar (le pedí permiso hace ya muchos meses, espero que aún se acuerde, gracias Xavimar), también en otro Excel que me bajé de la página de Pi-Madrid para comparar y un poco de cosecha propia.

Modelos	Cantidad Tengo	Porcentaje	Faltan
Año 1998	21	52%	10
Año 1999	21	43%	12
Año 2000	22	0%	22
Año 2001	41	0%	41
Año 2002	45	0%	45
Año 2003	65	0%	65
Año 2004	63	0%	63
Año 2005	54	0%	54
Año 2006	70	0%	70
Año 2007	74	0%	74
Año 2008	100	0%	100
Año 2009	66	0%	66
Año 2010	17	0%	17
Total	659	3%	639

Los archivos los podréis encontrar en:

<http://personales.ya.com/fooc/scalextric.html>

Hoja principal a modo resumen donde podemos ver la cantidad de coches por año

Para las fotos he utilizado casi todas las de NELDO, al que agradezco desde aquí que me las haya dejado utilizar (muchas gracias Javier), y también he utilizado alguna del foro y de internet (si alguien ve una foto suya y no quiere que la utilice que me lo haga saber).

Os explico cómo funciona el Excel en cuestión:

Hay una hoja principal a modo resumen donde podemos ver la cantidad de coches por año, los que tenemos y lo que nos faltan, así como el porcentaje poseído, tanto de ese año como del total.

Podremos acceder a los coches fabricados en los años que pone en la pestaña

Año	Ref.	Modelo	Observaciones	Factor %	Minus Model	%
1998	6000	Mitsubishi Lancer 'Costa Rica 97'	Primer modelo época Tecnitoys	5,5	1	NO
1998	6001	Mitsubishi Lancer 'Ancap'		5,5	1	NO
1998	6002	Mitsubishi Lancer 'Australia'		5,5	1	NO
1998	6003	Ferrari 333 SP 'Mare'		5	2	NO
1998	6004	Ferrari 333 SP 'Italy'		5	2	NO
1998	6005	Porsche 911 GT1 'Le Mans 97'		5	3	NO
1998	6006	Porsche 911 GT1 'Mobil'		5	3	NO
1998	6007	Toyota Corolla 'Movistar'		5	4	NO
1998	6008	Toyota Corolla 'Castrol'		5	4	NO
1998	6010	Pagani Z90 'Total'		5	5	NO
1998	6011	Ferrari 333 SP 'Silver'		5	5	NO
1998	6012	Ferrari F40 '98'		5	6	NO
1998	6013	Seat Ibiza 'Rayon'	San Isidro	5,5	7	NO
1998	6014	Toyota Corolla 'Gala'		5	4	NO
1998	6016	Renault Megane 'Yacco'		5	8	NO
1998	6017	Porsche 917	Serie Vintage (1.000 ut)	5,5	9	NO
1998	6018	Porsche 911 GT1 'Tecnitoys'	Presentacion Tecnitoys	9	3	NO
1998	6019A	Jaguar XJR 14 'Club Scalextric'	Club Scalextric 1998	5	10	NO
1998	6019B	Jaguar XJR 14 'Club Scalextric'	Identidad sin tampografía en alerón	7	10	NO
1998	6020	Chevrolet NASCAR 'Dapper'	Serie S4052	5	11	NO
1998	6021	Chevrolet NASCAR 'Compu'	Serie S4052	5	11	NO
1999	6020A	Seat Cordoba 'Repsol'	Parilla frontal con inscripción SEAT	6	12	NO
1999	6020B	Seat Cordoba 'Repsol'	Parilla frontal sin inscripción SEAT	7,5	13	NO
1999	6023	Seat Cordoba 'Montecarlo 99'		6	14	NO
1999	6024	Pagani Z90 'Silver'		7	15	NO
1999	6025	Pagani Z90 'Silver'		7	15	NO
1999	6026	Ford Focus WRC 'Montecarlo 99'		6	16	NO
1999	6027	Ford Focus WRC 'Valdini'		8,5	17	NO
1999	6028	Ferrari GT 330	Serie Vintage (1.000 ut)	6	18	NO
1999	6029	SEAT Ibiza 'Solar'		5,5	19	NO
1999	6030	Chevrolet NASCAR 15 Mobil	Serie S4052	5	11	NO
1999	6032	Ferrari 333 SP 'Theorie 2000'		5	2	NO
1999	6033	Mitsubishi Lancer 'World Champion 99'		5	1	NO
1999	6034	Toyota Corolla 'Team Sport'		5	4	NO

EXIN ITIS, esos tesoros...



Por: Motor

En esta hoja vemos el detalle de los coches por año, pero si en la columna marcada como Q (de cantidad), escribimos un 1 en la línea del coche que tenemos nos aparecerá OK en verde al lado y cambiará el icono de la primera columna por uno verde:

Año	Ref.	Modelo	Observaciones	Factor V.	Núm. Modelos	Q	%
1998	6000	Mitsubishi Lancer "Corta Brasa 97"	Primer modelo época Tecnitoys	5.5	1		NO
1998	6001	Mitsubishi Lancer "Anaco"		5.5	1		NO
1998	6002	Mitsubishi Lancer "Australia"		5.5	1		OK
1998	6003	Ferrari 333 SP "Momo"		5	2		NO
1998	6004	Ferrari 333 SP "Pier"		5	2		NO
1998	6005	Porsche 911 GT1 "Le Mans 97"		5	3		OK
1998	6006	Porsche 911 GT1 "Mobil"		5	3		NO
1998	6007	Toyota Corolla "Movistar"		5	4		OK
1998	6008	Toyota Corolla "Castrol"		5	4		OK
1998	6010	Pagani Zonda "Total"		5	5		OK
1998	6011	Ferrari 333 SP "Listo"		5	2		OK
1998	6012	Ferrari F40 "Top"		5	6		NO
1998	6013	Seat Ibiza "Royal"	Con faldas	5.5	7		OK
1998	6014	Toyota Corolla "Galy"		5	4		OK
1998	6016	Renault Megane "Yacco"		5	8		OK
1998	6017	Porsche 917	Serie Vintage (4.800 ut)	5.5	9		OK
1998	6018	Porsche 911 GT1 "Tecnitoys"	Presentación Tecnitoys	9	3		OK
1998	6019A	Jaguar XJR 14 "Club Scalotrac"	Club Scalotrac 1998	5	10		NO
1998	6019B	Jaguar XJR 14 "Club Scalotrac"	Variantes sin fotografía en blanco	7	10		NO
1998	6020	Chevrolet Hascar "Dupont"	Serie SRG2	5	11		NO
1998	6021	Chevrolet Hascar "Cooper"	Serie SRG2	5	11		NO

Año	Ref.	Modelo	Obs.
1999	6020A	Seat Cordoba "Repsol"	Pantalla frontal con anacip
1999	6020B	Seat Cordoba "Repsol"	Pantalla frontal sin anacip
1999	6021	Seat Cordoba "Montecarlo 99"	
1999	6024	Peugeot 206 "Esso"	
1999	6025	Peugeot 206 "Silver"	
1999	6026	Ford Focus WRC "Montecarlo 99"	
1999	6027	Ford Focus WRC "Valvoline"	
1999	6028	Ferrari GT 330	Serie Vintage (3.800 ut)
1999	6029	SEAT Ibiza "Terfel"	
1999	6030	Chevrolet Hascar "55 Mph"	Serie SRG2
1999	6031	Ferrari 333 SP "Plastico Zeta"	

En la hoja Resumen veremos cómo automáticamente han cambiado los datos con los coches

Modelos	Cantidad	Tengo	Porcentaje	Faltan
Año 1998	21	0	0%	21
Año 1999	21	0	0%	21
Año 2000	22	0	0%	22
Año 2001	41	0	0%	41
Año 2002	45	0	0%	45
Año 2003	65	0	0%	65
Año 2004	63	0	0%	63
Año 2005	54	0	0%	54
Año 2006	70	0	0%	70
Año 2007	74	0	0%	74
Año 2008	100	0	0%	100
Año 2009	66	0	0%	66
Año 2010	17	0	0%	17
Total	659	0	0%	659



Año	Ref.	Modelo	Observaciones	Factor V.	Núm. Modelos	Q	%
1998	6000	Mitsubishi Lancer "Corta Brasa 97"	Primer modelo época Tecnitoys	5.5	1		NO
1998	6001	Mitsubishi Lancer "Anaco"		5.5	1		NO
1998	6002	Mitsubishi Lancer "Australia"		5.5	1		NO
1998	6003	Ferrari 333 SP "Momo"		5	2		NO
1998	6004	Ferrari 333 SP "Pier"		5	2		NO
1998	6005	Porsche 911 GT1 "Le Mans 97"		5	3		NO
1998	6006	Porsche 911 GT1 "Mobil"		5	3		NO
1998	6007	Toyota Corolla "Movistar"		5	4		NO
1998	6008	Toyota Corolla "Castrol"		5	4		NO
1998	6010	Pagani Zonda "Total"		5	5		NO
1998	6011	Ferrari 333 SP "Listo"		5	2		NO
1998	6012	Ferrari F40 "Top"		5	6		NO
1998	6013	Seat Ibiza "Royal"	Con faldas	5.5	7		NO
1998	6014	Toyota Corolla "Galy"		5	4		NO
1998	6016	Renault Megane "Yacco"		5	8		NO
1998	6017	Porsche 917	Serie Vintage (4.800 ut)	5.5	9		NO
1998	6018	Porsche 911 GT1 "Tecnitoys"	Presentación Tecnitoys	9	3		NO
1998	6019A	Jaguar XJR 14 "Club Scalotrac"	Club Scalotrac 1998	5	10		NO
1998	6019B	Jaguar XJR 14 "Club Scalotrac"	Variantes sin fotografía en blanco	7	10		NO
1998	6020	Chevrolet Hascar "Dupont"	Serie SRG2	5	11		NO
1998	6021	Chevrolet Hascar "Cooper"	Serie SRG2	5	11		NO



Y la última particularidad y lo que diferencia este Excel de otro, es que si volvemos a las hojas de los modelos y dejamos el Mouse sobre el nombre de cualquier coche, nos aparecerá su foto

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOTS

LA LUNA RACING

y entrevista a Adolfo, Warlok

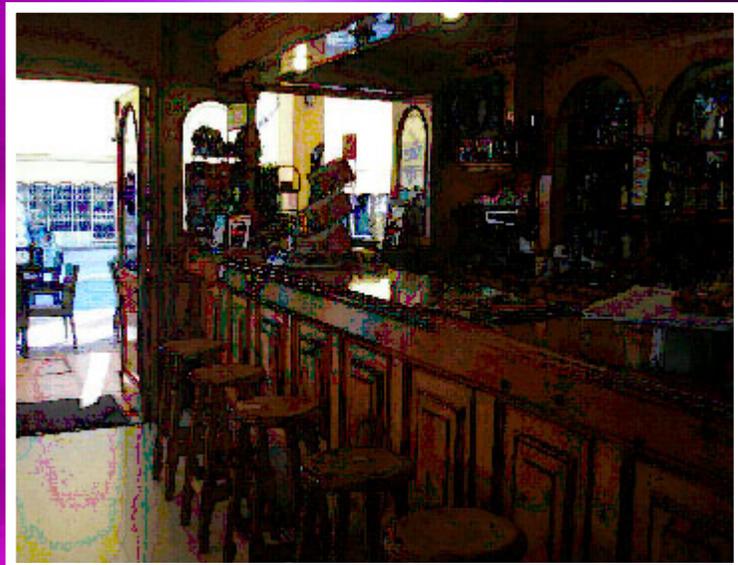
Avenida de la playa, local 1 y 2, Palmanova, Calvià

www.lalunaracing.com

No hace mucho tuve el placer de ir a hablar con Adolfo, propietario de La Luna Racing, al cual le iba a hacer unas preguntas para compartirlas aquí en la sección de entrevistas, sin embargo, dada la gran cantidad de información que me dió decidimos hacer todo un artículo explicando también además las posibilidades La Luna Racing ofrece a sus clientes

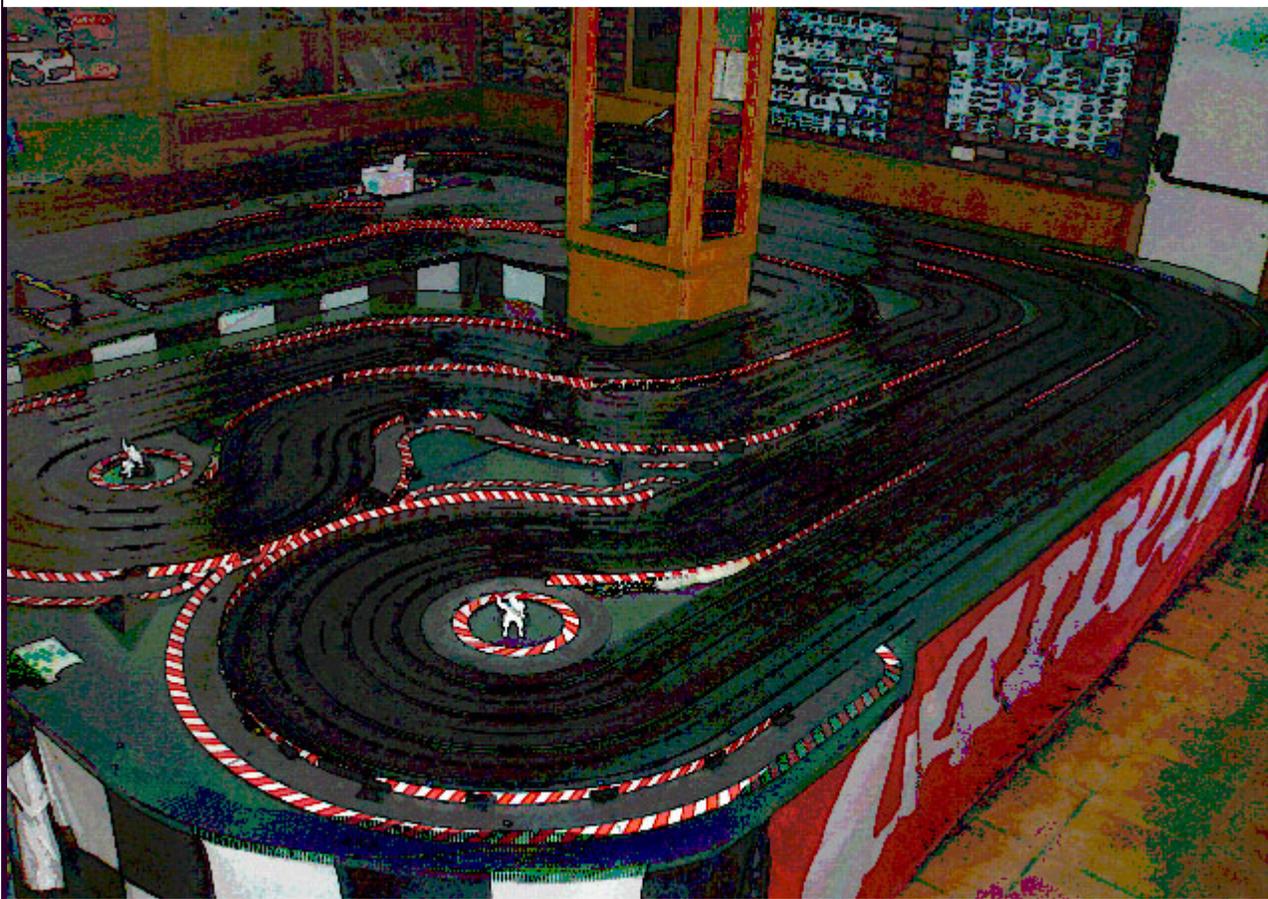


La Luna Racing es un bar-crêperie situado en Palmanova, a menos de 15 minutos de Palma de Mallorca y a poca distancia de la playa. Cuenta con un local interior muy amplio, con terraza propia, TV, ADSL, un pequeño parking privado para unos 6 coches y sobretodo muy buen ambiente, y todo ello dentro de un entorno "racing" tal y cómo apreciamos en su marquesina o en los diferentes cuadros colgados en su interior con temática de F1. Además de todo esto, La Luna también ofrece otro servicio: En su subsótano tiene una pista de slot permanente de la marca Carrera, un circuito de 4 carriles con más de 50 metros de recorrido que permite a todo aquel que se anime a pasar un buen rato y desconectar del mundo conduciendo un coche de slot a toda velocidad por su trazado.



El horario de apertura es de martes a domingos de 8 a 24h

LA LUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok



Adolfo, o conocido también como Warlok en el foro de Mallorcslot



P: Esta es una pregunta que realmente no tiene mucho sentido, pero nos sirve para demostrar que el slot no es sólo cosa de niños ¿Nos podrías decir que edad tienes?

R: Ahora me has j...ido, creo que 36... 36 si, siempre dudo, pero 36

P: ¿Y cómo nació tu afición al slot?

R: Yo creo que he sido de los pocos niños que nunca tuve un scalextric de pequeño porque nunca me llamó la atención. Un buen día, ya de mayor, fui a una papelería y vi los primeros fascículos de Duelos Míticos de Altaya y me compré un fascículo, el primero, creo que hará unos 10 años, y allí empezó el vicio... ¡maldita la hora! Fue muy curioso porque empecé con ese, lo monté, cosa que me costó santo y gloria. ¡Nunca más hago una cosa de estas por fascículos!, me costó mucho y una vez que lo terminé me propuse comprar lo que saliera, indiscriminadamente, con una euforia tremenda de “voy a comprarlo todo” y después de 2 o 3 meses cuando ví el sitio que me ocupaba lo que había comprado, empecé a limitar y dije, “voy a comprar sólo ediciones limitadas”. Al cabo de otros 4 o 5 meses, que fue la época buena de Fly en la que sacaba cada mes una burrada de ediciones en caja, cuando ví lo que volvía a tener dije, “pues en vez de limitadas sólo limitadas y numeradas” y al final ya dije, sólo compraré el coche que me guste cuando me guste, más que nada por problemas de espacio, ya que a ese ritmo era imposible.

LALUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok

P: Como ya has dicho no sigues ningún criterio de compra en concreto, es decir, sólo compras lo que te va gustando de las novedades...

De momento no, compro por gusto, no por una norma fija, tal vez lo único de Fly los Viper y los Marcos que son coches que me gustan, he intentado conseguirlos todos, que creo que son los únicos modelos que he intentado conseguir, los otros ha sido por gusto, sin criterio fijo. No colecciono ni por colores ni nada...

P: ¿Qué gasto mensual sueles tener?

R: Depende, depende... no se decirte, unos 100-150•



P: ¿Te declaras coleccionista?

R: Si, dentro del slot distingo dos vertientes, los que compiten y los que coleccionan, a mi me gusta coleccionar, yo competir, compito porque pasas un buen rato con los amigos pero cuando llega el día de la carrera, me vengo aquí, cojo un coche cualquiera y lo pongo en la pista tal cual está de la caja, no pierdo ni dos minutos en prepararlo y me río ese rato y me lo paso muy bien.

P: ¿Cuántos coches calculas que tienes?

R: Unos 500... ¡o más! No quiero saberlo

LA LUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok

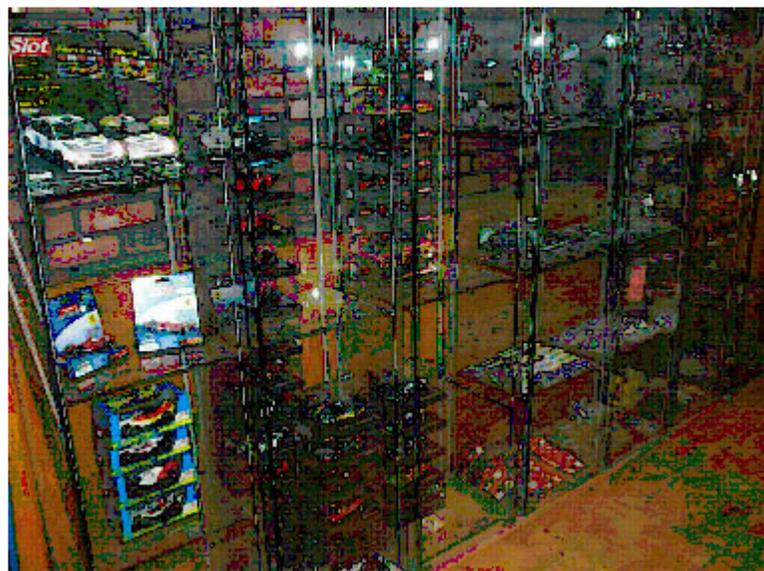
P: ¿Tienes algún circuito permanente montado en casa?

R: Ahora no, parte de lo que hay allí en La Luna, lo tenía abajo en el sótano, pero cuando se montó La Luna de Paguera me lo llevé allí. Mi mujer lo agradeció bastante, de hecho, la idea inicial de montar el circuito allí fue de ella, ya que lo montamos en la tienda, nadie pensó en ningún momento montar una pista ni un club de Scalextric y cómo total el espacio estaba desaprovechado así me dijo aquí tendrás tu pista y tal y cual y así empezó la cosa.

Debemos aclarar que La Luna hasta Abril de 2009 era un negocio dedicado a la venta de objetos de decoración que estaba ubicado en Paguera y donde ya se ubicó el primer circuito lunar en el sótano del mismo

P: ¿Cómo empezaste a conocer la gente del mundillo del slot?

Fue gracioso. Estando en la tienda hice una pequeña web y puse un anuncio en radio Calviá y una vez que yo estaba sólo en la tienda me aparece un chico grandote, Jordi, y me viene de frente de una forma super tímida diciendo: *Hola, ¿que tal?, yo es que...* No sabía cómo entrarme y yo pensaba a ver que querrá este... *es que hemos hecho un foro de Scalextric y he oído que tienes un circuito y era para ver si te interesaba entrar* y fue a raíz de allí que empecé a conocer a Guillermo, y los demás que se han ido añadiendo hasta ahora que ya somos unos 800-900. Y así empezó todo ya que yo el circuito lo tenía para los niños de la zona y para mis amigos pero yo no conocía a nadie más del mundillo. De la cara de Jordi nunca me olvidaré



LALUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok

P: Pasando a la parte de competición ¿Qué categoría es la que más te gusta?

R: Pues turismos o GT, los GT porque los coches son muy competitivos y se aguantan muy bien en la pista y turismos por todo lo contrario, porque el Megane suele ser bastante nervioso y te ríes bastante porque es como llevar un caballo desbocado.

P: ¿Con que otras aficiones compartes la afición por el slot?

R: Playmobil, Warhammer, sellos, monedas... madre mía! Principalmente playmobil que tengo miles, tengo cajas cerradas, de todo el mundo porque es una cosa curiosa ya que los moldes de España no siempre coinciden con los de otros países, ya que al sacar una referencia pueden cambiar por ejemplo los colores. Por suerte he podido viajar y tengo de todos lados y lo guardo en el blister, ni he abierto las cajas. El Warhammer me lo compré para montarlo y pintarlo



pero nunca he tenido tiempo. Yo coleccionaría de todo, aunque mi mujer me tiene controlado, soy coleccionista por enfermedad y cuando mi mujer ve dos cosas iguales encima de la mesa ya me lo tira no vaya a ser que empiece otra colección.

P: Ya has dicho que la idea de montar el circuito fue de tu mujer, ¿tu nunca te lo planteaste?

No, bueno miento. Cuando empecé con los fascículos y a comprarme coches me vino a la mente montar una tienda de slot con un circuito pequeñito e hice números. Empecé a hablar con unos y otros y a calcular y a mirar los permisos para montarlo hasta que me llegó la primera lista de precios que fue de Scalextric y me tiró la teoría al suelo. Llamé para preguntar si lo que me habían mandado



era correcto porque vi que el margen por coche era de unos 3-4€. Luego llamé a Fly y también el margen era ridículo, además las condiciones eran exageradas por ejemplo Scalextric te hacía comprar quisieras o no 12 unidades de cada referencia y fue cuando pensé que para mantener una tienda se tenían que vender cientos de coches y se me olvidó la idea. De hecho mi mujer me dijo de montar el circuito no como tienda sino para tener mi circuito de casa allí, pero cuando empezó a venir gente y me pedían coches contacté con algunos fabricantes pero sabiendo que era un fondo perdido, porque el margen es muy pequeño, por cada paquetito vas a ganar céntimos. Aún así el simple negocio del slot es inviable, es muy difícil de levantar, por eso entiendo tiendan también al radiocontrol o las maquetas puesto que su margen es mayor

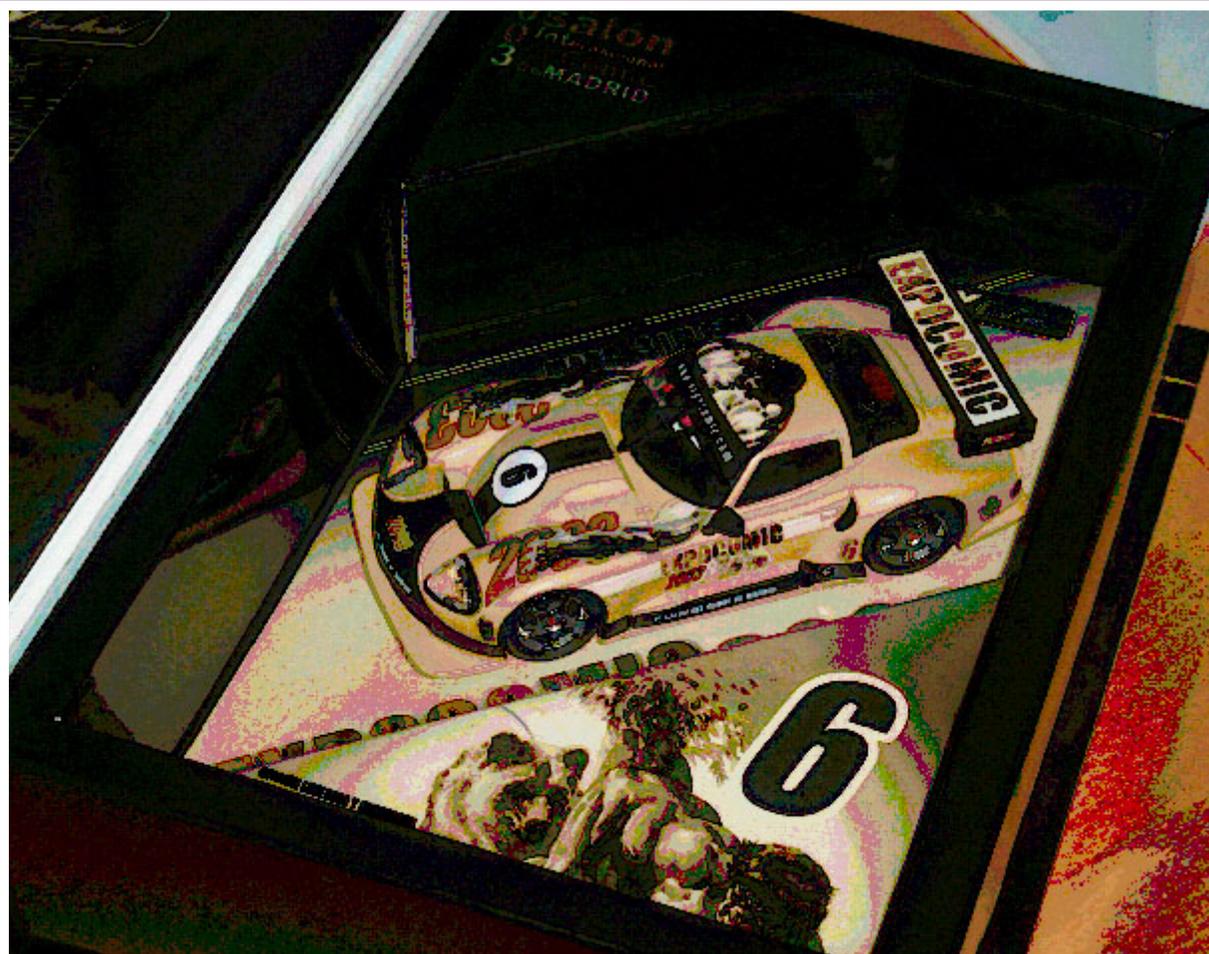
LA LUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok

P: ¿Cómo salió la idea del club La Luna Racing?

R: Bueno, dicen por allí que no somos un club. Simplemente venía gente que había estado en otros sitios, con muchos dolores de cabeza y de los primeros que empezamos, uno venía de un sitio, otro de otro, y contaban los problemas que les habían pasado y es cuando dijimos, pues vamos a hacer aquí todo lo contrario: allí se cobra, nosotros no cobramos nada, por allí manda todo el mundo, aquí mando yo que es mío... En los años que llevamos sólo hemos tenido problemas con un individuo, que aparte tuvo problemas con todo el mundo. Aquí todo el mundo colabora cuando quiere, no porque se les exija, como de vez en cuando limpian la pista por el simple hecho de que los coches vayan mejor, cosa que no sucede en otros sitios cuando se imponen las cosas y es por cosas así que hay buen rollo. El otro día por ejemplo vino un alemán que se quedó a ver la carrera y tuvimos un problema con el contador que no contaba y nos dimos cuenta al cabo de unas cuantas vueltas, todos hablando y gritando y reiniciamos la tanda y dijo que eso en Alemania no pasaba, que la gente estaba muy seria sin decir nada y que únicamente iban a competir, no a hacer amigos.

P: De todos los coche que tienes, ¿cual es tu preferido?

R: Uno de los que me costó más encontrarlos, no es que sea de los más guapos pero llevaba mucho tiempo detrás de él y sólo por el hecho del esfuerzo que me costó es de mis favoritos. Hacen un salón del cómic y no tienen otra ocurrencia que sacar un coche del salón, un Marcos de Hulk. No es de los más guapos pero tardé unos dos años en conseguirlo y al final lo conseguí a buen precio. Le tengo un cariño especial por las noches que me pasé vigilándolo.



LA LUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok

P: ¿Alguna otra rareza en tu colección?

Rarezas no se, ¡de eso posiblemente sabrás más tu que yo! Tal vez coche de ediciones limitadas como el que hicimos en mallorcaslot u otro que cuando empecé en su día, contacté a través de internet sin que aún se prodigarán los foros, con unos chicos de Barcelona que tenían un grupo a través del Messenger que se llamaba Vertigo Slot e hicieron un coche edición



limitada de sólo 50. También aproveché y fui a conocerlos a Barcelona, además ponían un puesto en Massades hasta que dejaron de vender y este coche lo hicieron con mucho cariño sólo para los pocos que éramos.

P: ¿En que año montaste el circuito en Paguera?

R: Hace unos 4 años, si, 4 o 5 años, en 2005.

P: ¿Por qué la decisión de cambiar de una tienda de decoración a un bar-creperie?

Primero porque el local es mío, bueno de mi padre, y cuando empecé en Paguera era la época del boom y yo pagaba una burrada del local. Después



con la crisis la mayoría de propietarios decidieron bajar los alquileres pero el mío no así que ví que estaba perdiendo dinero, así que cuando los inquilinos del bar se fueron se quedó aquello vacío y además Paguera se nos había quedado pequeño, cuando había carrera la gente no cabía y limpiando en Palmanova me vino la idea y decidí montarlo allí pese a que el cambio fuera brutal.

P: ¿Actualmente que coche conduces?

R: Un Opel Zafira, o bueno, el mercedes de mi padre, pon el que quieras, tengo los dos. El Zafira me encanta, yo creo que es el mejor coche que me he comprado.

P: Si tuvieras la posibilidad de comprarte cualquier coche real, ¿Cuál sería el coche de tus sueños?

R: Siempre desde pequeño me han gustado los Porsche. Siempre he querido tener un Porsche para darme el capricho. Me gustaría algo tipo el carrera, posiblemente lo último que hubieran sacado en ese momento.

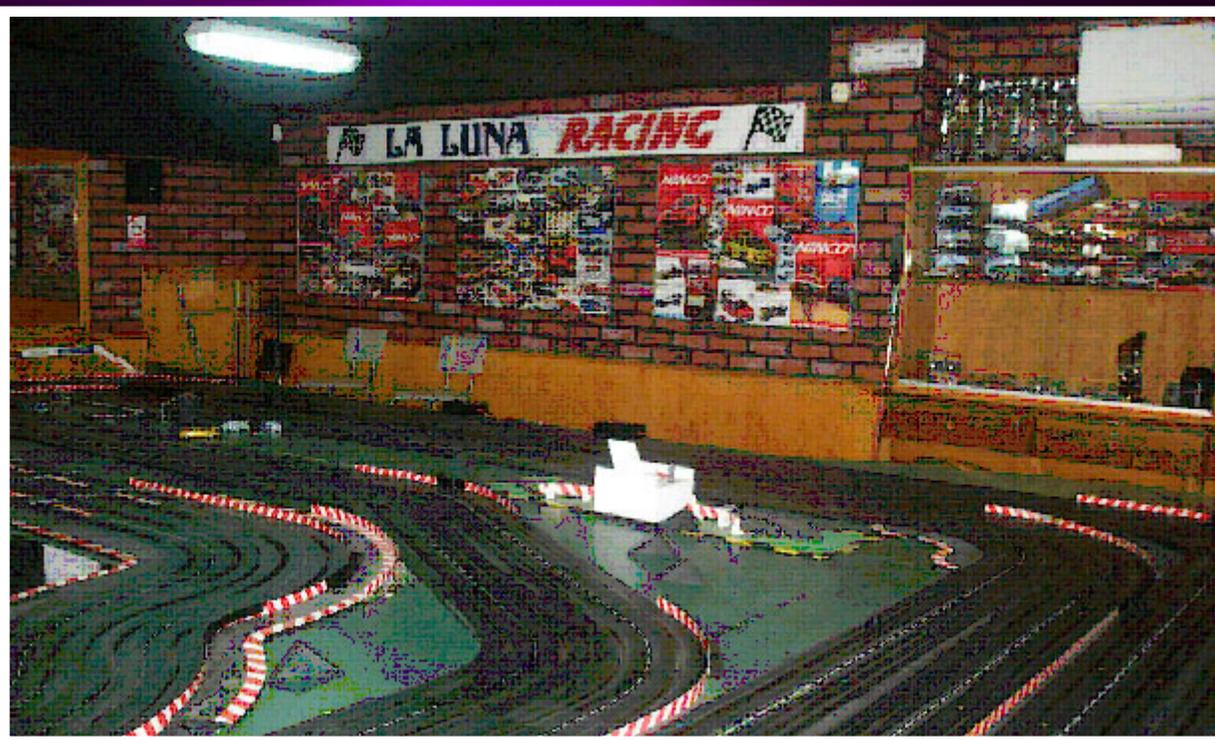
LA LUNA RACING y entrevista a Adolfo, Warlok



P: Finalmente, si pudieras dirigirte a los fabricantes de slot, ¿Qué sugerencias, propuestas... les harías?

R: A Ninco que fuesen a estandarizar la marca, es decir que eso que han hecho de que tengan medidas de componentes propios con el material antiguo y que además hayan sacado material 3/32, no le veo sentido, lo considero una burrada. A Scalextric tampoco le puedes meter nada, a Scalextric le diría que se despierte, que es una pena

que siendo la marca original estén perdiendo todo lo que están perdiendo, y que además no saquen componentes para sus propios coches con lo que están perdiendo terreno de una forma brutal,... es una pena.



P: Pues esto ya está, gracias por todo y si tienes alguna sugerencia, aportación o si simplemente quieres decir algo más, ahora es el momento

Si se te ha quedado cualquier cosa, me escribes o me llamas y lo comentamos, además quería dar una gran felicitación al equipo ya que me parece una iniciativa cojo...da, **que se sepa que Mallorca existe**. Lo puedes poner bien grande que la iniciativa es genial

EL BUZÓN

revista_slot @ hotmail.es

Si en algún momento necesitas publicar alguna fotografía de mi colección de Porsche, tienes permiso concedido desde ya, y si hay alguno del que quieras hablar y no tengas información puedes preguntarme, que si lo tengo te hago tantas fotos como quieras.

Ya sabes, a tu disposición para lo que precises.

Mononeura 911



Me alegro de que te guste el coche y coge lo que quieras para la revista.

Cartero 35



juanan_club_slot_soller escribió:

Hola company per la nova revista m'agradria emprar dues fotos teves que tens el el foro . Puc emprar-les? Gracies.

Aixo no fa falta demanar-ho ... Tot lo que jo he publicat al Foro esta a la teva disposició, sempre que ho necessitis.

Salut,
Pep Segui



Merci de préciser Credit AllSportAuto.com Sportivement,

Sébastien Morliere



Me alegro que te haya gustado el coche, realmente es **espectacular**. El trabajo que ha hecho el Cartero es impresionante.

En cuanto al artículo, puedes coger toda la información que quieras, por mi parte me parece perfecto, y te agradezco que hagas un artículo del coche, porque la verdad que se lo merece, solo por el currazo del cartero ya es necesario. Lo poco que hacemos Fernando y yo, no tiene ni punto de comparación con lo que el hace.

Sergio



El proyecto del coche ha sido obra de tres personas, Fernando Martín Caselles, Alex Martínez Oliver y Sergio L. Rodríguez Macías.

La idea de hacer un F1 de una escudería desaparecida fue de Alex. Así después de muchas vueltas nació el Spyker, del que se hicieron 10 unidades. Al poco tiempo empezamos de nuevo con el segundo coche, y de este modelo ya sabes como ha ido el tema.

Hola, por supuesto que la conozco, esta semana recibí además un correo con los enlaces de los números publicados. En cuanto al artículo, por supuesto que podéis publicar el coche. Saludos.

LucianoCastellón



EL BUZÓN

revista_slot @ hotmail.es

Por supuesto Juanan, usa lo que necesites, si te hacen falta más fotos dilo e intento hacer alguna más. Si necesitas alguna foto de cualquier modelo específico de F1 y no las encuentras, dime algo que igual lo tengo en la vitrina, eso sí, Ferraris tengo pocos, pocos, pero ya se andará con el tiempo.

Enhorabuena por esa revista, buenos ratos paso leyéndola. Saludos y gracias por el trabajo que haces.

Frangetta



Gràcies per es reportatge, m'ha fet molta il·lusió veure'l. Salutacions i gracies de nou.

Macagondena.



Me alegro de que te hayan gustado los archivos EXCEL que he hecho y evidentemente puedes hacer las reseñas que quieras en tu revista.

Respecto a las fotos de los 600, adelante, puedes hacer uso de ellas y no es necesario que cites su procedencia si no quieres.

Enhorabuena por la revista, está muy chula y me imagino que lleva mucho trabajo detrás también.

Saludos.

Jordi/Motoro



Hola , las fotos, por lo que a mi respecta, puedes utilizarlas sin ningún tipo de problema. Es más, creo que cuanta más gente pueda disfrutarlas mejor que mejor. Enhorabuena por la revista.

Saludos. **Víctor**



Hola Juanan, te importaría mandarme la 1ª revista, la segunda me la he descargado, y si es posible me agregas como lector...

Te paso mi correo por si acaso y si no, en mi perfil lo tengo registrado.... Un saludo y gracias por tu tiempo.

Rafa.



Hola Juan Antonio, Puedes usar todas las fotos que quieras de la Web, si las necesitas de mayor tamaño te las puedo mandar. Lo que no te puedo ofrecer por ahora son fotos diferentes, ya que tardaré unos días en hacer una nueva sesión de fotos. Otra cosa que veo difícil es poderte mandar una de las primeras unidades a Sóller, así tendrías la opción de hacer un reportaje teniendo la pieza en mano. Si cojo un buen ritmo de montaje y soluciono los problemas de envío para evitar estropicios te avisaré y te enviaré tu unidad Sóller, así tendrás la opción de hacer un reportaje teniendo la pieza en mano. Si necesitas cualquier otra información, no dudes en pedirla. Estoy a tu disposición. Gracias por los ánimos y por confiar en la marca.

Un saludo . Jordi Molist

HOBBYCLASSIC

www.hobbyclassic.net



**Desde pasión slot Daniel.Diez nos invita a ir a Valencia el próximo día 13 de Junio .
En una cita que ya se ha convertido en clásica dentro del mundo de los eventos del
slot. Podeis seguir el post aquí:**

<http://pasionslot.mforos.com/1552574/9172128-vii-mercadillo-scalextric-valencia-2010-13-junio-2010/>

Un año mas, como viene siendo habitual por estas fechas, llega el **Mercadillo de Scalextric de Valencia** que este año celebra su **VII edición**. Será el próximo **Domingo 13 de Junio de 2010**

Este año tendremos novedades, ya que hemos cambiado la ubicación para dar mayor comodidad a todo el mundo. No ha sido sencillo encontrar un lugar adecuado en el que poder mantener todos los sellos de identidad del mercadillo. Es por ello que este año se realizará en el **Pabellón deportivo del Centro universitario "La Florida" de Catarroja (Valencia)**. Una población pegada al sur de la ciudad de Valencia con inmejorables accesos. A la amplitud de un pabellón deportivo, se añade una fantástica cafetería y aparcamiento gratuito.

Las mesas siguen siendo gratuitas como es habitual para los que quieran venir a exponer (reservas en mercadillo.scalextric@yahoo.es)

La entrada es gratuita y abierta a todo el mundo que nos quiera visitar en horario de 9:00 a 14:00 podéis pedir mas información en: mercadillo.scalextric@yahoo.es

También en la página web www.mercadillovlc.miarroba.com

Fecha: Domingo 13 de Junio de 2010

Lugar: Pabellón deportivo del C. Univ. "La Florida"

Avda/ Diputación Provincial.

Catarroja (Valencia)

LISTA INSCRITOS (a 20 de mayo)

Organización (Valencia)	Slotmanía (Barcelona)
Masquehobby (Alcalá de Henares)	Lario (Dénia)
Colecciolandia (Madrid)	Lagartija Kit (Zaragoza)
Jordi Molist - Hobby Classic (Barcelona)	Slotzone (Girona)
Pechuga_VLC (Valencia)	U32-Hobbies (Girona)
GolfIII_vlc - SlotSloth (Valencia)	Luis Villanueva (Valencia)
Toni Seleme (Madrid)	Avalon Catarroja (Catarroja)
Jesús M ^a Tardón (Madrid)	Allhobby (Valencia)
Hobby Coleccionismo Blanco (Madrid)	Pedro Sánchez de Medina (Badalona)
Javislot (Madrid)	José Soria (Valencia)
Ángel Salazar (Madrid)	José Tecnólogo (Xativa)
JSslot (Madrid)	Manel Royo (Barcelona)
J.J.A.Z/Eltiocompen (Valencia)	Mas Slot (Madrid)
Viruca_exin/Juan Cruz (Valencia)	Mario Rivas (Castellón)
Toni Palau (Castellón)	Rafael Vicente (Valencia)
Kike Bernat (Castellón)	Félix "Rivson" (Madrid)
Luciano Catalán (Castellón)	
Gabriel Mateu (Castellón)	
Diego Ripoll – Cartrix (Elche)	
	TOTAL MESAS 62

(Info. edición anterior) <http://pasionslot.mforos.com/1552574/8025420-vi-mercadillo-scalextric-valencia-28-de-junio-2009-web-operativa/?pag=2>

MERCADILLO SCALEXTRIC VALENCIA

VII EDICIÓN



COMPRA/VENTA DE MATERIAL NUEVO Y ANTIGUO
COCHES, CIRCUITOS Y ACCESORIOS

HORARIO: 9:00 a 14:00
PARKING GRATUITO

RESERVA DE MESAS GRATUITAS EN:
mercadillo.scalextric@yahoo.es

Más información en:
www.mercadillovlc.miarroba.com

DOM, 13 Junio 2010

PABELLÓN DEPORTIVO
CENTRO UNIVERSITARIO "LA FLORIDA"
CATARROJA (VALENCIA)



COLABORAN

SCALEXTRIC

COLECCIOLANDIA

www.colecciolandia.com

AVALON
CATARROJA
C/ RAMON ANTONI CARDO 18
CATARROJA - VALENCIA TEL: 96 117 7700

ASOCIACIÓN DE COCHES DE TIENDA

AXTEC
CATARROJA

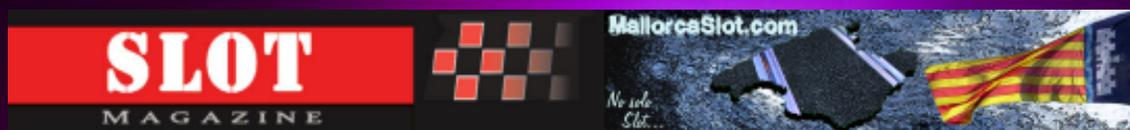
caixa popular



AYUNTAMIENTO
DE CATARROJA

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT



Y en Julio número doble....nos vemos dentro de 30 dias.