

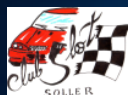
SLOT

MAS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

15 DE FEBRERO 2010

Nº 1 - Distribución on-line gratuita

Dipòsit legal / Depósito legal : PM. 112-2010



Triang SCALEXTRIC

Now Triang add a new dimension to your enjoyment of the Scalextric miniature racetrack. This unique recording—taped during actual Grand Prix and T.T. races—provides a thrilling background of authentic sound effects for your Scalextric races. See back for full details.

roar!

AUTHENTIC
SOUND
THRILLS OF
GRAND PRIX
&
T.T. RACING

45 r.p.m.
Extended play

Diseño fondo y logo : Josep Oliver Got Zenit, marketing & audiovisuals

En este número

NINCO..... (asb_slot)
Porsche TYP 60 K10 ...(juanan_club_slot_soller)
El navegante(juanan_club_slot_soller)
Exinitis, esos tesoros... (juanan_club_slot_soller)
P.R.I.C.A(jorge_luís)



EDITORIAL

El camí ja està iniciat i sembla que tot roda endavant. Sa veritat és que d'ençà del mes d'agost de l'any passat se'n xerrava, però ara ja teniu el primer número "oficial", després del "0" que sortí per Nadal.

Molta gent ha manifestat la seva opinió, i amb totes les idees rebudes, s'ha intentat millorar un poc en tots els aspectes.

Com a novetat aquesta publicació sortirà a l'hora i de forma conjunta amb la revista Argentina SlotMagazine, (què petit és el Món). Amb la intenció de posicionar-les, com a un referent dins la premsa gratuïta d'slot.

Des d'aquí vull donar les gràcies a **Ezequiel Hevia** per la seva oferta de col·laboració. D'aquesta forma ambdues revistes sortiran el 15 de cada més.

També agrair a tots els col·laboradors la cessió de les fotografies i texts que componen aquest exemplar, i en especial a **Josep Oliver Got** pel disseny del logo de la revista.

Bon slot i ens trobam d'aquí a 30 dies.

El camino ya está iniciado y parece que todo rueda hacia adelante. La verdad es que desde el pasado mes de agosto se hablaba de ello, pero ya tenéis el primer número oficial, después del "0" que salió en Navidad.

Mucha gente ha manifestado su opinión, y con todas las ideas recibidas se ha intentado mejorar un poco todos los aspectos.

Como novedad esta publicación saldrá conjuntamente con la revista Argentina SlotMagazine, (que pequeño es el mundo). Con la intención de posicionar a las dos publicaciones como un referente en la prensa gratuita de slot.

Aprovechopara dar las gracias a Ezequiel Hevia por su oferta de colaboración. Así de esta manera las dos publicaciones saldrán a la calle los días 15 de cada mes.

También agradecer a todos los colaboradores la cesión de fotografías y textos que componen este número, y en especial a Josep Oliver Got por el diseño del logo de la revista.

Buen slot y nos vemos dentro de 30 días.

Juan Antonio Fernández Vila.(juanan_club_slot_soller)
parlemdecuina@hotmail.com

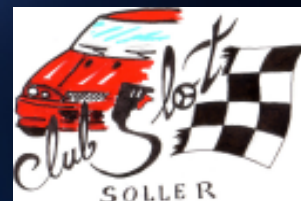


Porsche TYP 60 K 10 (LOVESPEED)

Colaboran en este número:

Textos.

- * Josep Oliver Got / asb_slot (Sóller)
- * Jorge Luis Mendoza Tudea / jorge_luis (Málaga)
- * Juan Antonio Fernández Vila/ juanan_club_slot_soller (Sóller)



Maquetación.

Josep Oliver Got / Zenit, marketing & audiovisuales (Logo y diseño)

Juan Antonio Fernández Vila.(Maquetación y diseño))

Coordinación:

Juan Antonio Fernández Vila

Agradecimientos:



CURIOSO , CURIOSO

Disco 45 r.p.m. ROAR!
*Authentic sound thrills of Grand
Prix & T.T. racing*
Triang -1963.
Ref SR/1



El disco contenía grabaciones de carreras reales, para acompañar a una carrera de Scalextric. Cada pista contenía el inicio, desarrollo y llegada de la carrera, por lo que, con el disco en funcionamiento, los jugadores podían empezar y terminar la carrera simultáneamente siguiendo el audio: 4 pistas en total con sonidos de carreras de Fórmula 1 y de T.T.

El accesorio sólo permaneció 3 años en catálogo (hasta 1965); cuando en el catalogo nº7 de 1966, sería sustituido por un nuevo accesorio más evolucionado: la caja Twin Auto Screams (A/257), la cual, conectada a los mandos, rugía acompañando a los golpes del pulsador.

La leyenda de su portada, hace que este vinilo sea más conocido como "Roar!" en el ámbito del coleccionismo a pesar de que nunca se denominó así en catalogo.

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

Distribución on-line gratuita. Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados : parlemdecuina@hotmail.com
Dipòsit legal / Depósito legal : **PM. 112-2010**

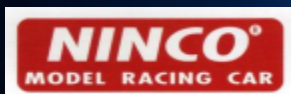
Mi objetivo con esta recopilación, que pretendo ir ampliando con información de todos los años, es dar a conocer un poco la historia de esta marca catalana cuya trayectoria ha ido paralela al renacimiento del slot como hobby en nuestro país. Además me siento muy satisfecho de poder llevar esto a cabo puesto que me declaro coleccionista de la

marca. Espero que la información que os proporcionaré os sirva de algo o que al menos disfruteis de la lectura del mismo.

Por otra parte tengo que decir también que mucha de la información que aquí se va a presentar ha sido adaptada del libro de Ninco del 10º aniversario.



Ninco debutó en 1993 con la presentación del Clio 16V.



Primer logo NINCO.1993

NINCO (I) El inicio '93-'96

Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

En mayo de 1993 Eduard Nin y Eladio Coscuella, dos ingenieros y ex-empleados de la desaparecida Exin, crearon la empresa Ninco Desarrollos S.L., marca que inicialmente se dedicaba a la investigación, diseño y desarrollo de materiales y productos plásticos para diferentes ramas de la industria (automovilismo, electrodomésticos, informática...).

A los pocos meses, y en gran parte debido a las influencias de su antiguo trabajo y su afición por nuestro hobby, empezaron a soñar con crear el primer coche de slot de la marca. Además ellos no se contentaban con crear otro "simple" coche; su proyecto debía de ir más allá e incorporar tanto novedades estéticas como mecánicas, es decir, cuyo conjunto fuera mucho mejor que sus predecesores: Exin

Así es como empezaron a desarrollar lo que sería el primer coche de la marca: El Renault Clio 16V, un coche muy de moda en esa época, tanto por las ventas que tenía como por la popularidad que le ofreció la competición gracias a la Copa Clio que Renault llevaba a cabo precisamente con el fin de dar más renombre a la marca.

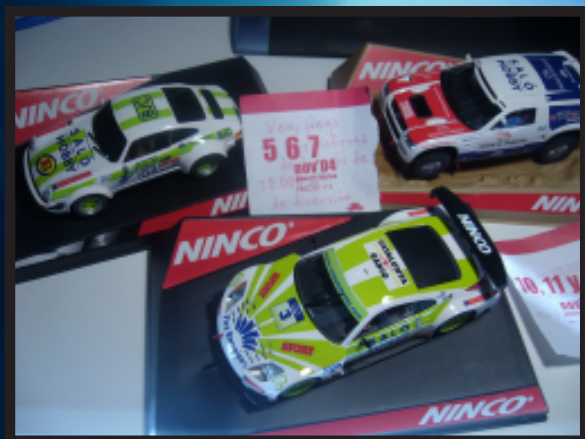
La elección de este modelo en concreto fue algo atípica, puesto que en su mayoría los fabricantes



Desde el principio los coches Ninco han estado a la vanguardia en decoración y tecnología.
Renault Megane Trophy ref. 50429

de ese momento se dedicaban a sacar al mercado coches de Rally o GT, en cambio, el pequeño Renault, podía usarse tanto para carreras de Rally como de Velocidad, puesto que el Clio era un modelo que a escala 1/1 se usaba en ambos campos. Además desde un primer momento, en Ninco pensaron tanto en una buena inserción en el mercado local, como en su expansión internacional, así que ese modelo que ninguna marca se había atrevido a reproducir y que además era válido en dos categorías completamente diferentes, ayudaría a la marca a hacerse un hueco en el mercado

Al fin y al cabo todos los proyectos, por muy buenos que sean, sólo son realmente valorados cuando se observa la reacción del consumidor. Gratamente Ninco satisfizo con creces todas sus expectativas y pronto el modelo gozó de gran popularidad y se empezaron a crear Copas Renault en todos los clubs de Europa



Ninco ha realizado abundantes series limitadas, como éstas conmemorativas del Salón del Hobby de Barcelona.



Primer logo NINCO.1993

NINCO (I) El inicio '93-'96

Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

Después de la buena acogida que tuvo NINCO en sus inicios como marca durante los primeros meses, NINCO decidió abrirse paso en el mundo del rallyslot. Para ello usaron el mismo molde del Clio que hasta el momento les había otorgado tan buenos resultados y lo revistieron con los colores del equipo Renault (gris con detalles en su mayoría azules) y con la decoración del coche de rally pilotado por Jean Ragnotti. En este coche destaca además otra diferencia respecto a los Copa: poseía unas faras supletorias que el modelo lucía sobre el capó.

En junio de ese mismo año (1994), NINCO se decidió a lanzar lo que sería su segundo modelo completamente nuevo. En este caso se trataba también de algo innovador pues se trataba de un Alfa Romeo 155 V6 TI correspondiente al campeonato alemán de DTM, una categoría que hasta el momento no había sido reproducida por ningún fabricante de slot, lo cual demostraba aparte de la audacia de la joven marca, sus retos de futuro de intentar abarcar todas las categorías posibles.

De ese coche salieron a la luz simultáneamente tres decoraciones: Dos de ellas con el color rojo de la marca y otra con la mítica decoración

del patrocinador Jagermeister pese a que las referencias sólo eran dos: 50104 para los dos primeros y 50105 para el segundo. En su molde se trabajó durante mucho tiempo para que fuera lo más similar posible al coche real, y aunque pueda parecer una tontería, por primera vez en la historia se incorporó el limpiaparabrisas.

Además no sólo se trabajó en el aspecto exterior, sino que para dar al coche un mejor comportamiento en pista se trabajó mucho en el chasis, mejorándolo notablemente, así se reforzó con nervios longitudinales para otorgarle mayor rigidez y se hizo lo más plano posible.

Casi a continuación de este modelo surgió el que sería el tercero de la marca y el competidor directo a escala 1/1 del Alfa: El Mercedes C-Klasse cuya etapa de desarrollo fue mucho menor que la del otro DTM al aprovecharse de la investigación que se había llevado a cabo con el Alfa y adoptando así los niveles de calidad de este.

De este modelo surgieron inicialmente 4 decoraciones aunque sólo con dos referencias 50106 para los dos coches del equipo Sonax AMG y la 50107 para los coches del equipo Team Zakspeed.



En el año 94 también salió a la luz otra versión del clio. Se trata también de la primera edición especial para el Rally "Catalunya-Costa Brava". ref 50108

En particular las reproducciones de los coches Sonax fue un reto en cuanto a pintura puesto que se intentó reproducir lo más fielmente posible el color verde oscuro metalizado de los vehículos originales, hecho que se solventó en gran parte gracias a la inyección conjunta de partículas de aluminio en el plástico que conformaba la carrocería para lograr el efecto metalizado. Además los mercedes también fueron los primeros coches de slot que incorporaron elementos cromados en la carrocería.

Pese a que la solución mecánica de ambos modelos era casi idéntica, el Mercedes tenía una distancia entre ejes y guía mayor que el Alfa, lo que provocaba que se asentara mucho mejor sobre la pista y por tanto se convirtió rápidamente en un referente dentro del mundo del slot.

Gracias a su número de novedades presentadas en tan poco tiempo (en apenas unos meses desde su inicio ya tenía 10 decoraciones diferentes en el mercado), su nivel de popularización en todo Europa fue "in crescendo" y tal vez fue por esto que en agosto de 1994 el prestigioso club NSCC (national scalextric collectors club) de Inglaterra, el club de slot más prestigioso de toda Europa,



Clio 16V NSCC. 500 uds.

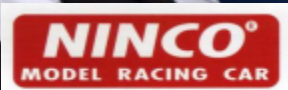
encargó a Ninco fabricar una edición especial del mítico Clio para sus miembros.

Éste fue una edición limitada de tan sólo 500 unidades que pudo ser adquirida al precio de unas 25 libras (aproximadamente unos 35 euros actuales). Este precio hoy en día puede parecer irrisorio si tenemos en cuenta que actualmente estos coches se cotizan a más de 250 euros

También fue durante ese año cuando la marca inició su colaboración con el RACC editando así lo que fue el coche conmemorativo de su 30ª edición del Rally Catalunya-Costa Brava. De este modo sacó al mercado otro coche conmemorativo de ese hecho, otro Clio en color azul oscuro con decoración que conmemoraba tal evento. De este modo se inició una colaboración que ha persistido durante estos años y que ha formado una de las sub-colecciones más apreciadas entre los amantes de Ninco



En noviembre de 1994 salió a a calle, la que fué la primera edición especial de NINCO: un Clio 16V exclusivo para el NSCC.



Primer logo NINCO.1993

NINCO (I) El inicio '93-'96

Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

Cada año en febrero se celebra la Feria Internacional del Juguete en Nüremberg, y ese año, en 1995, el distribuidor alemán de Ningo presentó la primera novedad de la marca para ese año: El Toyota Célida GT-Four, por tanto el primer WRC reproducido por Ningo.

Este coche también fue el primero de la marca que cambió su modalidad de presentación, así se cambió la tradicional caja de cartón por una caja de metacrilato con una base de plástico negro, la cual, a la vez de preservar el coche se podía utilizar como expositor. A partir de este momento esta fue la solución adoptada por todos los fabricantes de slot.



Las primeras cajas ningo eran de cartón opaco.

Mercedes C-Klasse ref: 50107A

Alfa Romeo 155 ref: 50104A



Después aparecieron las urnas.

Porsche 356 A

ref.50125

1996 resultó ser un año muy prolífico para Ningo ampliando con cuatro nuevos modelos su catálogo de referencias, pese a que el total de versiones diferentes de coches comercializadas durante ese año se mantuvo como en el anterior en 10 modelos nuevos.

Asimismo no sólo se amplió el abanico de coches ofrecido sino que también lo hizo el catálogo de recambios. Lo más destacable fue el hecho de introducir una nueva motorización con un motor de unas dimensiones totalmente diferentes al NC-1 usado hasta el momento. De este modo entro en funcionamiento el NC-2, un motor de caja larga tipo boxer con 18.100 rpm, 180g/cm de atracción magnética y un consumo de 150mA.

Entre los coches, el primero que se ofreció fue el Peugeot 306 Maxi Kit Car, en dos decoraciones diferentes: Cepsa y Esso. También fue el coche elegido para ser el representativo del Rally RACC de ese mismo año.

También se aprovechó el hecho de que la mítica Ferrari celebrara su 50º cumpleaños en 1996 para sacar al mercado, casi simultáneamente que su hermano a escala 1/1, el coche diseñado específicamente por Pininfarina para conmemorar tal evento, el F-50. Este coche además se convirtió en un referente en cuanto a coches de velocidad en esa época, simplemente sustituyendo su NC-1 de serie por el nuevo NC-2 que por el momento sólo se ofrecía como accesorio.

Su siguiente paso fue reafirmar la serie Classics que se había iniciado con el Ferrari 166 MM, así se reprodujo el primer Porsche de Ningo, un espectacular 356-A "Speedster" que se presentó con dos decoraciones completamente distintas: Una descapotada de competición y otra capotada en un magnífico verde

metalizado correspondiente a una versión de calle.

Finalmente, la última novedad presentada para ese año, aunque no por ello la menos importante fue el Mc-Laren F1 GTR, otro supercoche al igual que el F-50 derivado directamente de la tecnología de los F1 de la época. Las dos primeras decoraciones del mismo fueron las conocida como "Tag heuer" y "Harrods".

Este coche, aparte de convertirse en todo un referente para la marca representó dos novedades: La primera en cuanto a estética, así fue el primero que en lugar de utilizar adhesivos para simular su decoración se usó tampografía, ofreciendo así un mejor nivel de acabados. La segunda es que fue el primer coche de Ningo que se comercializó con imán de serie, cosa que empezaba a ser habitual entre los fabricantes y que además permitía un uso de los mismos hacia un público más "infantil" que sólo pretendiera hacer correr coches sin competir en ello.

La evolución de la marca hasta el momento era espectacular y en las instalaciones de Ningo aún se estaban fraguando nuevas ideas para satisfacer aún más las necesidades de sus compradores.



Una de las series más prolíficas de Ningo ha sido la dedicada al Rally Racc (Costa Brava). En 1996 salió dentro de esta serie, el Peugeot 306 Maxi Kit Car.Ref 50128



**Porsche typ 60k 10 Versuchswagen 1940
LS002 RTR 100 u.**

Éste Type 60K10, llamado también Volkswagen Aerocoupé o PoscheType 64; es un automóvil deportivo construido por Ferdinand Porsche en 1939 (unos años antes de fundar Porsche, en esa época aún trabajaba en Volkswagen), por lo tanto es considerado por muchos como el primer automóvil deportivo de Porsche. Su motor boxer producía 50 CV y podía alcanzar una velocidad máxima de 153 km/h.

En 1939, una carrera entre Berlín y Roma, dió a los directivos de Volkswagen la oportunidad de promover la superioridad de la ingeniería alemana y de la propia Volkswagen al mismo tiempo. Así que se solicitó la colaboración de Ferdinand Porsche, quien valiéndose de todo el trabajo que ya había hecho en el proyecto del porche114, y basándose en la plataforma del conocido “Escarabajo” (mismas medidas y la misma suspensión), construyó 3 unidades, hechas a mano, del typ 64.

El resultado final fué un vehículo semejante al escarabajo, pero con una línea más deportiva y que con algo más de media tonelada de peso alcanzaba los 153 Km/h, una velocidad nada despreciable para la época.



El TYP 60K 10 en el Porsche Museum. Sttugart.

Su nombre oficial, 60K10, reflejaba el hecho de que era el modelo 60 del 10º estudio de carrocería (Karrocerie- en alemán.)

La citada carrera no llegó a celebrarse, aún así los coches estuvieron a punto en las fechas programada.

Uno de los coches pasó a manos del gobierno alemán, pero no sobrevivió a la guerra.



**Porsche typ 60k 10 Laguna Seca 1982
LS003 KIT 300 u.**

Los otros dos coches quedaron en posesión de la familia Porsche, que utilizaron uno y dejaron otro en un hangar. En mayo del 45 las tropas estadounidenses lo descubrieron, le cortaron la capota, lo pintaron de negro y lo utilizaron hasta que el coche no pudo más y acabó, en el mejor de los casos, en manos de algún chatarrero alemán. Nunca más se supo de él.

El otro coche cambió varias veces de mano y su último propietario, un austriaco llamado Otto Matte lo condujo por última vez en la Monterey Historic Races en Monterrey, California, en 1982.

Hoy en día, el Typ 60K10, se puede ver reproducido a escala 1/1 en el museo Porsche en Stuttgart.

Bibliografía.

<http://www.porsche.com/spain/>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>

Revistas: Coches clásicos y Car esp. 60 aniversario Porsche.

<http://www.lovespeed.de>

En el año 2005, la marca alemana Lovespeed, presenta una reproducción de las tres versiones del porche TYP 60K 10 con las siguientes referencias:

Kit (LS001KIT LS002KIT LS003KIT)
Kit / Carrocería terminada (LS001PPK LS002PPK LS003PPK)
RTR (LS001RTR LS002RTR LS003RTR)

Todos los coches están realizados en ediciones limitadas
KIT+PPK 300 unidades/ RTR 100 unidades



1/32

Las tres versiones de este coche, estaban acompañadas de esta fotografía promocional y un pequeño resumen de la historia del modelo. Todo ello en unas cajas de cartón, parcas en decoración, pero a la par muy elegantes.

Además las versiones en kit se complementan con una breve explicación de los pasos a seguir para dejar el coche listo para “revista”.

Sin duda una bella reproducción que llena el vacío existente en la historia de porche en 1/32





Un kit muy completo

El siempre delicado proceso de pintura



El Porsche TYP 60K-10, se mueve ágilmente por la pista.



Dos vueltas tranquilas para disfrutar del paseo.



Lovespeed presentó en slot las tres versiones existentes del Porsche TYP 60 K10 (1/32). Cabe decir que las versiones kit y kit pre-pintado estaban limitadas a 300 unidades cada una , mientras que las totalmente finalizadas estaban limitadas a 100 unidades.

Como nota curiosa destacar que aunque los coches comparten el mismo diseño de carrocería, existen entre ellos algunos detalles diferenciadores siendo el más destacable el que hace referencia a la ubicación del piloto, que en el caso de la versión “Laguna Seca” está ubicado a la derecha, ya que su propietario Otto Mathe era manco y mandó cambiar el volante de posición cuando se lo compró a Ferdinand Porsche.

El chasis, pilotos, llantas y carrocería están modelados en resina, mientras que los detalles están realizados en fotograbado. Además se incluyen todas las demás piezas para dejar el coche “a punto” .



Revisión del kit y lija al agua (1000), para retirar impurezas



Capa de imprimación y secar 12 h. min.



Pintura y dejamos secar 12 horas, mín.



Lacar y añadir detalles carrocería

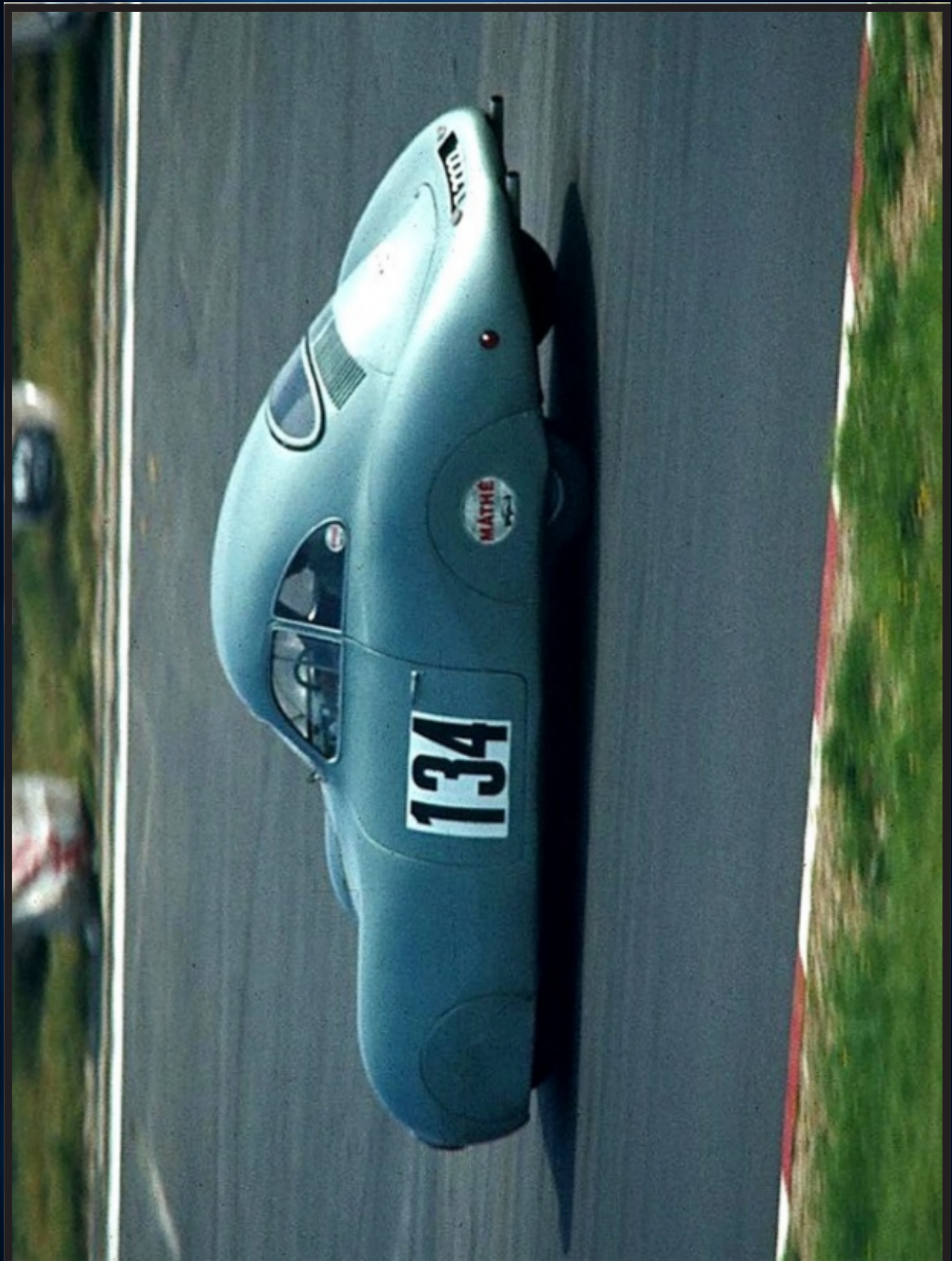


Montar elementos chasis



Añadir calcas, cristales y montamos

Paso a paso.





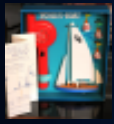
El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller

La red nos educa, nos conecta, nos entretiene y a veces nos sorprende con cosas como esta: pósters a gran resolución con nuestros coches históricos, BRM, Ferrari 156, Honda y otros “clásicos”: <http://www.trilon.com/bapom/posters-largeformat.htm>



Pósters de más de 8 megas se pueden descargar de esta interesante web



El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller

Foros , blogs y otros lugares de “reunión virtual”
recomendados y sus coches.

<http://www.mallorcaslot.com/>



Porsche 911 GT 1



BMW M1

<http://pasionslot.mforos.com/>

<http://slotadictos.mforos.com/>



Alfa Romeo “Periscopica”

Ferrari F 40



<http://www.foroslot.com>

Además: <http://blogslot.es> <http://slotbrownbrothers.blogspot.com> <http://www.slotdigital.com>



El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller

RECORTABLES Y DECORACIÓN DE CIRCUITOS.

<http://www.132er.de/pages/basteltips/aufundum/papiergebaeude/kombibox/kombibox.html>

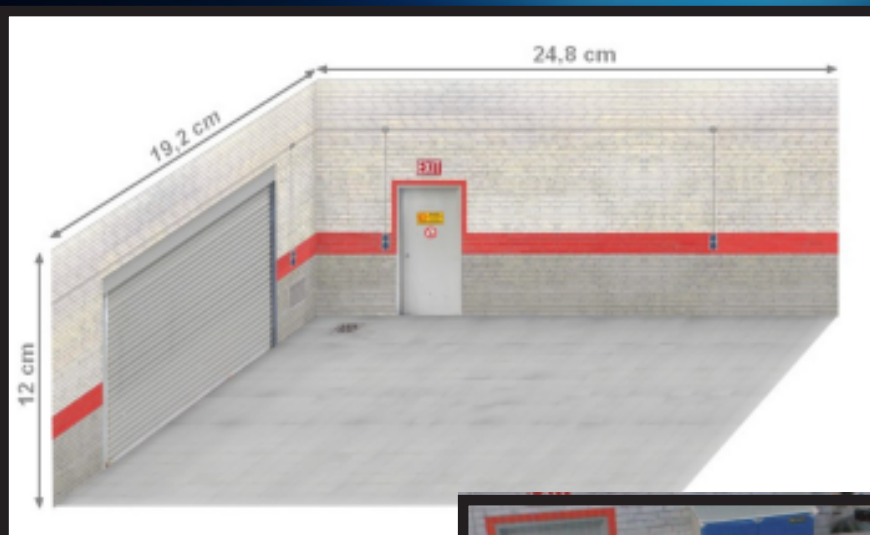
<http://www.carrera4fun.de/>

<http://www.3dpapermodel.com.tw/>

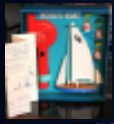
<http://papertoys.com/>

<http://www.groony.de/tut/show.php?id=1&navlevel=1&which=30>

<http://www.slotters.de/bauen/bauenmain.html>



Con la ayuda de <http://www.carrera4fun.de/> y un poco de paciencia podemos hacer cosas como esta sin mucho esfuerzo.



El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller



¿BUSCAS ALGO?

<http://www.mallorcaslot.com/viewtopic.php?t=147>

A

Aerógrafo

Útiles que no pueden faltar, por Cartero

B

Base de datos

Base de datos WSC

Blogs de slot

Singingmorningteam

Bitacora.kCSlot

C

Coleccionismo

Las colecciones de nuestros usuarios

Calcas

Caja de conexiones

Construcción de una caja de conexiones, por Macagondena

Cuentavueltas

Catalogar coches (por Apedales)

D

Diseño de circuitos

Decoración y construcción de pistas

Adaptadores de bananas. Por Hasharii

Fabricación de un diorama en resina. Por PacoRae

Fabricación de farolas. Por AMC70

Fabricación de montañas. Por TooFast

Dos circuitos en el espacio de uno. Por Albireo

Maxi-post sobre la construcción de una pista de rallye. Por e46black.

Fabricación de una pista muerta, por e46Black

Construcción de una pista de madera. Por Albert Teixidó.

La pista de madera de DmdRecord

Recortables para decorar, por Clayrega

Digital

E

Electrónica

Ebay

Ejes y cojinetes, por Toofast

F

Fabricantes (sus webs)

Fotografías (subir fotos al foro)

Fotos en el foro.

Trucar fotos, por Apedales

H

Historia del "Club Scalextric", por Juanan_club_slot_soller

Historia del Scalextric

Hongos, como eliminarlos

Historia de los Vintage de Scalextric, por Juanan_CLub_Slot_Soller

Historia de Ninco, Indices de referencias, por Asb_slot

Historia de Scalextric a través de folletos, por Juanan_Club_Slot_Soller

L

Llantas y neumáticos (por Toofast)

M

Motores

Como hacer un rodaje al motor. Por GTO-EVO

Motores (toda la gama), por TooFast

Mandos

N

Neumáticos

Neumáticos y llantas (consejos), por TooFast

P

Perdidas de tensión. Soluciones

Perdidas de tensión. Por Pacorae

Pintura. Decoración de carrocerías

Pintando a la sombra Blog de JorgeMarquez

Preparación de vehículos

Técnica del Mechero. Por Eragus

Rebajar neumáticos, por Albireo

Plataformas (y asociaciones varias)

A.A.C.C.S. Fundación y test de diagnosis. Asociación de Ayuda a Compradores Compulsivos de Coches de Slot.

P.A.C.O. PacoRae Adoption Center of Oranges. Incluye foto de su sede social en pag.3

P.R.A.T. Plataforma para la Recuperación de Avatares Tradicionales.

P.R.I.C.A Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos

P.S.P.B.SSD Plataforma de Solicitud para un PitBox en SSD.

P.P.P.P. Plataforma Pro Pegaso en Plástico. Por Viper.

R

Relaciones de transmisión y bancadas (Por Toofast)

S

S&B

Fabricación de faros supletorios, por Hasharii

V

Vectorización de logos Página recomendada por Galleguzo.

Videos, como subirlos desde YouTube

W

Webs amigas

P.R.I.C.A (Presentación)

Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos

Por: Jorge Luis

Principios de esta plataforma:

1º Cualquier tiempo pasado no fue necesariamente mejor, pero, ¡vaya coches se hacían antes! Tenían personalidad, carácter, y hasta manías, pero todos eran distintos.

2º ¡Que viva lo grande! Eso de que “menos es más” no va con la filosofía de esta plataforma.

3º EEUU no fue la cuna de la automoción, pero la desarrolló como pocos países. Sus distancias kilométricas y su desarrollo económico han contribuido indudablemente al desarrollo tecnológico del automóvil.

4º Los coches USA han sido injustamente criticados en el pasado, y hay que reivindicarlos. ¿Que consumen mucho? Sí, ¿qué pasa? ¿Que están tecnológicamente anticuados? Tal vez, pero sus soluciones técnicas funcionan siempre y son fiables. ¿Que son incómodos de aparcar? Pues cómprate un garaje bien grande, hombre. Para poder estirar bien las piernas, hace falta mucha carrocería....

Historia de P.R.I.C.A., sus miembros y objetivos:

La Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos vio la luz por vez primera en FOROSLOT, allá por el mes de septiembre del 2006, inspirada en la universalmente conocida P.R.A.T. del amigo Juanslot, de quien me reconozco humilde aprendiz y a quien rindo sentido tributo de gratitud.

Sin embargo, podemos hallar sus precedentes en un post más antiguo, escrito por mí en el Foro antes citado allá por el mes de abril o mayo del 2006, en donde formulaba a los responsables de la marca Carrera la petición de que reprodujeran otros modelos distintos de clásicos americanos, colgando fotografías de algunos muscle cars y coupes deportivos fabricados por la industria yanqui en los años 60 y 70.

Finalmente, los objetivos de esta plataforma son tan sencillos como ambiciosos: crear entre los aficionados al slot un interés, primero, y una demanda, después, de réplicas en slot de esta clase de coches, lo que se lograría a través de la difusión de información relativa a los coches USA (preferiblemente clásicos de los 60 y 70), con una especial atención, aunque no exclusiva, a los muscle cars. Ahora que algunos fabricantes descienden de su Olimpo para tratar en primera persona con los aficionados al slot, quienes somos su clientela y de quienes viven, es un momento idóneo para que este sentir pueda tal vez ser percibido por algunos fabricantes, que vean un posible mercado inexplorado, o, cuanto menos, no agotado del todo.



Carrera / Chevrolet Bel-Air 1957

P.R.I.C.A (Los P.R.I.C.A 2009, parte I. Carrera)

Por: Jorge Luis

Hace unos días escribí un post en el que dejaba constancia gráfica de las reproducciones de clásicos americanos en slot a escala 1:32 que había incorporado a mi colección el recién terminado año 2009, año particularmente generoso en novedades en materia de coches U.S.A., hecho que contrasta quizá con el cacareado estancamiento de algunos fabricantes (léase NINCO), o la dolorosa agonía de otros (léase SLOTER o SPIRIT), y con un momento de general incertidumbre en el sector juguetero y del hobby, que acusa, como tantos otros, la situación de recesión económica que estamos atravesando.

El caso es que, tras leer el post, Delfi_r me animó a desarrollarlo, y aquí estoy, tras un largo lapso de tiempo, con un nuevo artículo de la P.R.I.C.A. dando la lata otra vez.

Por orden alfabético y por importancia numérica, Carrera merece iniciar este análisis o repaso general a lo que han sido las novedades del 2009. Ajena probablemente a los problemas de otros fabricantes por su pertenencia a un gran grupo empresarial (el grupo Stadlbauer, de Salzburgo, antiguo distribuidor de Carrera en Austria que tomase las riendas de la empresa al final de la década de los noventa), la marca de origen alemán no ha parado de ofertar nuevos modelos, entre los que se encuentran el Chevrolet Bel Air de 1957, el Plymouth Fury de 1960, el Pontiac Firebird Trans-Am de 1977 y el Chevrolet Chevelle de 1970, en su serie Evolution (escala 1:32), y los espectaculares Chevrolet Corvette Grand Sport y Ford GT40 en su serie Exclusive (1:24). Además de ello, ha ofertado nuevas decoraciones de sus Chevrolet Camaro de 2005, Ford Mustang GT de 1967, Pontiac GTO de 1966 y Dodge Charger 500 de 1969 y Charger de 2006 (en algunos casos, con cambio de chasis incluido).



Carrera / Chevrolet Bel-Air 1957



Carrera / Chevrolet Chevelle 1970



Carrera / Pontiac Firebird Trans-Am 1977

P.R.I.C.A (Los P.R.I.C.A 2009 parte I .Carrera)

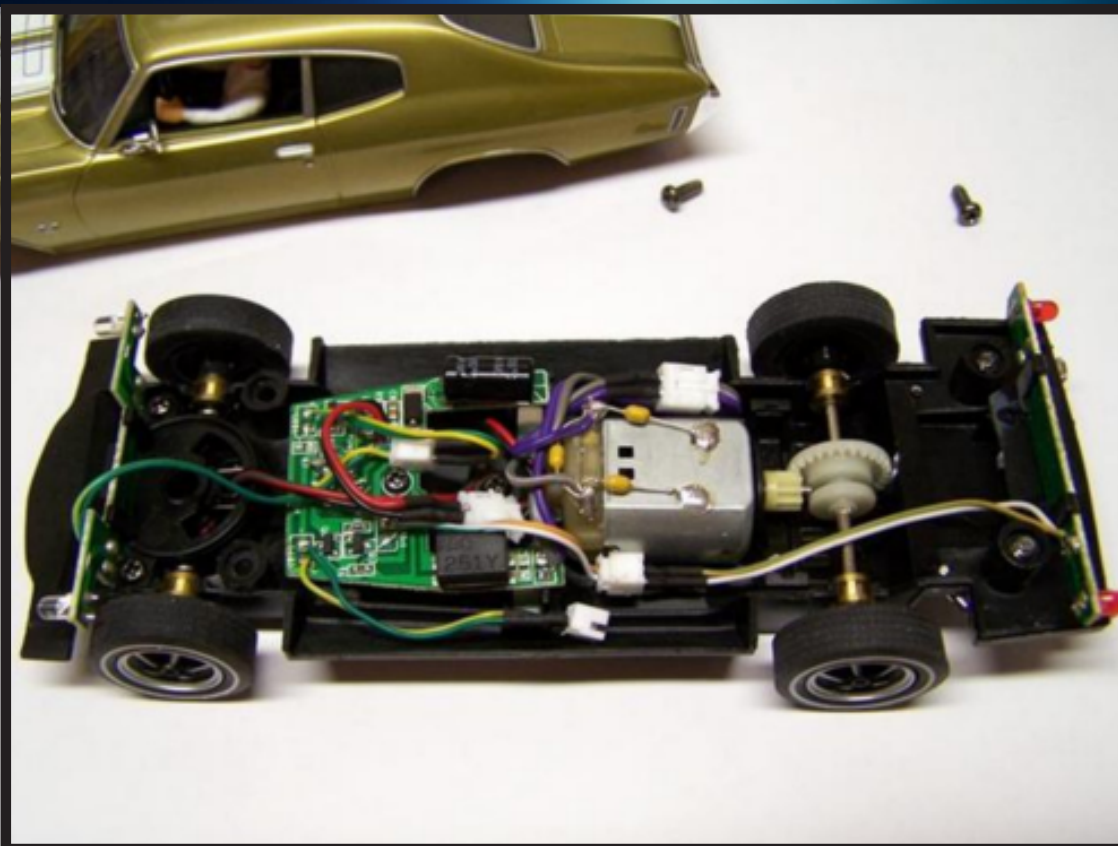
Por: Jorge Luis

¿La felicidad es completa? No, por descontado. En el lado negativo, cabe reseñar que los interiores de los modelos mas novedosos pierden detalle respecto de realizaciones precedentes. El cada vez mayor numero de componentes electrónicos no dejan sitio ni para bandejas de tres cuartos, de modo que las actuales llegan casi al nivel de la ventanilla del coche, con pilotos a los que apenas se les ve cabeza y hombros y volantes incompletos, semienterrados en la propia bandeja. Todo esto trata de salvarse con interiores más coloridos (asientos bicolors, etc.) que no contribuyen demasiado al realismo de la reproducción. También se echan de menos más decoraciones de competición, ya fuesen de los stocks cars de la NASCAR, en la Trans-Am o en las pruebas de SCCA (Sport Car Club of America).

Mayor crítica merece el aspecto dinámico, que se ha visto incluso empeorado en los nuevos modelos de Carrera. Por una parte, los nuevos chasis, más pesados aun que los anteriores, perjudican claramente la agilidad y el comportamiento de sus coches. Por otra, los nuevos imanes permiten menos

juego que el sistema anterior, que combinaba un imán desplazable en la zona anterior, y otro desmontable desde el exterior justo antes del eje trasero. El primero ha sido sustituido por otro enorme, sin posibilidad de cambio de ubicación, y el segundo ha pasado a ser solo eliminable desde el interior, obligando en algún modelo a desmontar el eje trasero o incluso sacar el motor de su alojamiento. Pero, sobre todo, es criticable el nuevo sistema de guía, que pone en entredicho la compatibilidad de estos coches con cualquier pista que no sea la del propio fabricante. Un coche de Scalextric, Superslot o Ninco podrán correr en una pista Carrera, pero no a la inversa, ya que la enorme longitud, altura (entiéndase profundidad) y grosor de la pala harán que el vehículo Carrera “encalle” en cualquier curva de radio mas cerrado, o que las ruedas delanteras no apoyen en la pista.

Para colmo de males, Carrera ya no ofrece una guía alternativa para ser usada en otras pistas, como así sucedía en sus modelos más antiguos,



Carrera / Chevrolet Chevelle 1970 (interior)

P.R.I.C.A (Los P.R.I.C.A 2009 parte I .Carrera)

Por: Jorge Luis



Comparativa entre la guía e imanes de un Pontiac Firebird, (con la nueva guía y los imanes fijos) y un Dodge Charger 500, con la antigua, y el imán anterior desplazable, y el trasero eliminable desde el exterior. Las diferencias son evidentes.



y la configuración actual de la guía en dos piezas, de las que la pala es extraíble respecto del círculo de plástico donde van alojadas las trencillas, dificulta aun mas el trabajo de preparación de estos coches.

En suma, podemos concluir que se aprecia una decantación clara de este fabricante al mercado del coleccionismo (mas en el continente europeo) o al mercado infantil (sus productos en escala 1:43, de la Serie GO, así lo revelan), pero olvidando desgraciadamente el aspecto dinámico de los coches y su jugabilidad en otras pistas que no sean las del propio fabricante.

Para finalizar habremos de preguntarnos: ¿Que podemos esperar de Carrera para este año 2010? De momento anuncian el Cheetah para su serie Exclusive (1:24) y tal vez podamos esperar algún muscle que compita con el Chevy Chevelle. Yo, de momento, les rogaria que mejoren el dinamismo y la facilidad de preparación de sus futuros modelos, así como que presten mas atención a las decoraciones de competición, retomando sus antiguos Dodge Charger 500, Plymouth Roadrunner o Ford Torino Talladega



Desde Argentina ,Ezequiel Hevia nos propone una más que interesante revista sobre el slot que, como esta, se distribuye de forma gratuita Además ambas revistas hemos coordinado las fechas de salida para convertirse en un referente en la prensa gratuita de slot a nivel mundial.



Después de 6 números SLM presentó el coche exclusivo de la revista, un bello Chevrolet Coupé de 1939 pilotado por Juan Manuel Fangio en la carrera de Buenos Aires-Lima de 1940. El coche viene acompañado con un cd con información sobre el piloto, la carrera y el coche.

③

SCALEXTRIC



ESPECIAL PARA LOS AMIGOS DE SCALEXTRIC

EDITORIAL

Al disponernos a dar forma a este tercer Boletín de SCALEXTRIC club, se nos presenta una vez más la grata ocasión de poder dirigirnos a todos ustedes, quienes, con su entusiasta acogida, hacen posible la realidad de nuestro propósito.

Día a día va aumentando la general aceptación de nuestro Boletín. La gran Familia Scalextrista sigue extendiéndose prodigiosamente a la vez que se agiganta el alud de correspondencia que estamos recibiendo. Son Vdes., pues, el motivo substancial de nuestro agradecimiento, que queremos hacer patente desde estas líneas y, el factor principal por el que nos sentimos gustosamente obligados a acrecentar nuestro esfuerzo en favor de todos los amigos scalextristas.

Es también gracias a este afán de superación conjunto, por el que hoy podemos ya enorgullecernos de que nuestro país sea tenido en cuenta como una de las grandes potencias scalextristas de Europa. Cada vez es mayor el número de excelentes pilotos y el de nuevos grandes aficionados que vienen a incrementar este apasionante «mundillo» del Scalextric.

Queremos resaltar también, la gran acogida que está mereciendo nuestro Concurso y la satisfacción que nos produce el poder comprobar que nuestros concursantes poseen, a juzgar por el gran número de respuestas acertadas, un envidiable conocimiento de todo lo relacionado con el fascinante deporte de la velocidad.

Seguimos, pues, con todo nuestro ímpetu y nuestro mayor entusiasmo, hasta la «meta» que nos hemos propuesto, que es la de seguir mereciendo la confianza y buena acogida de todos nuestros amigos scalextristas.

A todos también, NUESTRO MEJOR SALUDO.

MUY IMPORTANTE!

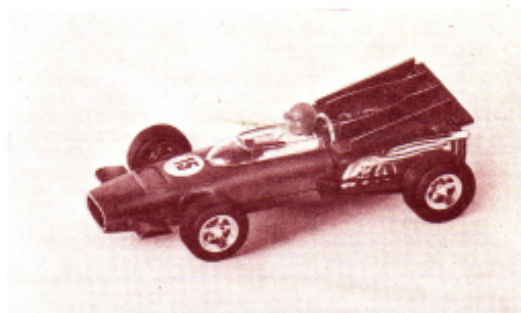
ROGAMOS ENCARECIDAMENTE a nuestros socios Scalextristas que, en caso de cambiar de domicilio, nos lo notifiquen con la máxima rapidez al Apartado de Correos 434 de BARCELONA. Sólo así nos será posible mantener la regularidad y corrección deseada en los envíos de nuestro Boletín.

NO OLVIDEN, POR FAVOR, de especificar claramente su nombre y apellidos, dirección exacta y localidad y su número de socio. Les quedaremos muy agradecidos.

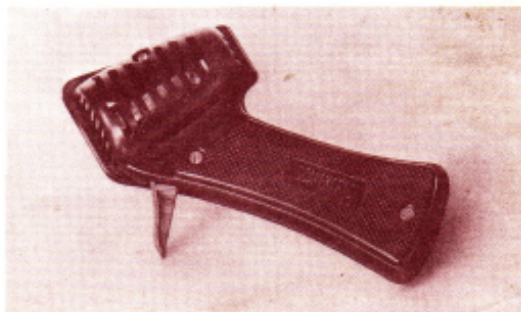
NOVEDADES SCALEXTRIC



T. C. 850 Coupé Abarth (ref. C-42).



McLaren form. 1 (ref. C-43).



Control manual velocidad. Alta sensibilidad (ref. A-210).

INFORMACION

SOBRE LOS GRANDES PREMIOS DE 1970

Triunfal temporada la del escocés Jackie Stewart, con la conquista de la corona mundial 1969. Su paso al nuevo «team» March, ocupó durante varios días las cabeceras de los periódicos. Stewart alegó que su paso al nuevo «team» lo motivaba su predilección por los motores «Ford-Cosworth». Varios pilotos más, cambiaron también de escudería y así se llegó al Gran Premio de África del Sur, que abrió la temporada automovilística con tres acontecimientos importantes.

El primero de ellos fue la victoria de Jack Braham. El veterano australiano que acaba de cumplir los 44 años, ganó la Pueba pilotando un coche de su propia fabricación. A partir de la primera hora de carrera tomó la delantera, marchando ya siempre más en cabeza y ganando tiempo en cada vuelta con esa regularidad que le caracteriza y que tantas victorias le lleva proporcionadas. Al término de la carrera declaró que todo había marchado de maravilla, ya que no había experimentado ninguna dificultad importante durante la misma.

El segundo acontecimiento fue creado por el buen comportamiento de los «Matra-Simca», con su piloto Jean Pierre Beltoise, que se colocó en un excelente cuarto puesto, y Henry Pescarolo, nuevo en las lides de Fórmula I, que ocupó el séptimo lugar. Un balance realmente favorable para los «matra», cuyos técnicos esperaban ansiosamente los resultados, ya que, como es sabido, el campeón mundial Jackie Stewart, había abandonado la marca francesa, dudando de las posibilidades de los nuevos motores para la temporada de 1970. Al término de esta carrera, Beltoise, comentó en broma: Si Stewart hubiese continuado con nosotros, en lugar de clasificarse tercero habría ganado la prueba. El piloto francés funda sus grandes esperanzas en su nuevo coche. La primera toma de contacto, al decir de los técnicos, fue muy satisfactoria. Otro de los hechos sobresalientes en el Gran Premio de África del Sur fue el retorno de Graham Hill. La nota más simpática de este primer Gran Premio de la temporada. Con su fino bigote, su porte y distinción anglosajona, Graham Hill volvía a las carreras después de un grave accidente que le mantuvo apartado por espacio de medio año.

Uno de los grandes favoritos esta temporada, es sin duda, Jack Braham, triple campeón mundial, Braham es australiano y el más veterano de los ases actuales. Se trata de un piloto experimentado, valiente y seguro, que diseña sus propios coches. En su palmarés figuran los títulos de campeón mundial de los años 1959, 1960 y 1966. Esta temporada pilota un coche nuevo, el BT-33 monocasco, equipado con motor «Ford-Cosworth» V8, de 430 HP.

El tercer acontecimiento está representado por el «team» Lotus, con la presentación de su nuevo modelo «Lotus 72», con una carrocería de nuevo diseño, fruto de minuciosos estudios en el túnel aerodinámico. Se ha reducido el peso



al límite de 530 Kg. y va equipado de un motor Cosworth V8 de potencia superior a los 400 CV, que le permite alcanzar una velocidad de 320 Km./h. Lleva el motor y la caja de cambios al descubierto en la parte posterior del vehículo, cubierto por una aleta aerodinámica, destinada a generar una presión descendente suplementaria para mantener las ruedas motrices en contacto permanente con la pista.

Trece son los Grandes Premios programados para la disputa del título mundial de pilotos de Fórmula I, para la presente temporada.

Se inició el campeonato con el Gran Premio de África del Sur, el pasado día 7 de marzo, sobre el circuito de Kyalami, en el que hizo su presentación el campeón mundial Jackie Stewart, con «March», si bien, se impuso el australiano Jack Braham. El récord de la vuelta más rápida a este circuito lo posee Stewart con 181,046 Km./h.

Después del Gran Premio de África del Sur, el 19 de abril se celebró en Madrid, el Gran Premio de España, que tuvo como escenario el Circuito del Jarama, con sus célebres curvas «Pegaso», «Fangio», «Varci», «Le Mans», «Farina», «Ascari», «De Portago», «Bugatti» y «Monza».

Dieciséis pilotos en línea de salida, 90 vueltas en total, con 306,880 Km. a cubrir y como director de carrera, el Conde de Villapadierna, Presidente de la Federación Española de Automovilismo.

En la «parrilla» de salida, los participantes ocuparon los siguientes puestos, a tenor de los tiempos logrados en los entrenamientos:

- 1.ª fila: Jack Braham - Denis Hulme - Jackie Stewart.
 - 2.ª fila: Jean Pierre Beltoise - Pedro Rodríguez.
 - 3.ª fila: Chris Amon - Jacky Ickx - Jochen Rindt.
 - 4.ª fila: Henry Pescarolo - Jack Oliver.
- Hasta 16 corredores.

La opinión general después de los entrenamientos giró en torno a los 40 CV alcanzados gracias a las nuevas cubiertas que equipaban los coches. Tan pronto iniciada la carrera, cuando aún se rodaba la primera vuelta, se registró un aparatoso accidente que, por fortuna, no revistió gravedad alguna. El «B.R.M.» de Jack Oliver, rompió el eje de la rueda delantera y colisionó con el rojo «Ferrari» de Jacky Ickx, que se incendió al momento. El corredor belga pudo salir al instante si bien resbaló y cayó y sus ropas mojas.



gasolina ardieron, aunque gracias a una rápida intervención pudieron ser apagadas. En resumen: Toda una fortuna quemada, otro coche dañado seriamente y una gran oportunidad perdida para el joven Ickx.

El Gran Premio de España tuvo como vencedor al campeón mundial Jackie Stewart, que llevó la cabeza de la carrera desde la primera vuelta, conduciendo el nuevo modelo «March», del que tanto se ha venido hablando últimamente. Tan sólo el veterano Jack Braham, llegó a inquietarle sobre todo en las vueltas 50 y 60, aunque no llegó a rebasarlo. Finalmente Braham, tuvo que abandonar por anomalías en su coche.

Tampoco el mejicano Pedro Rodríguez tuvo suerte, ya que su director de equipo le hizo abandonar temiendo que se repitiera un accidente como el provocado por el «B.R.M.» de Oliver.

Otro «team» que tuvo la suerte de espaldas fue el «Matra-Simca» con Beltoise y Pescarolo, que tampoco pudieron terminar la carrera por averías en sus monturas.

Tan sólo superaron la dureza del Gran Premio de España, el vencedor Jackie Stewart, que invirtió un tiempo de 2 h. 10 m. 58 s. y 2/10 con un promedio de 140,362 Km./h., anotándose también la vuelta más rápida que efectuó en un tiempo de 1 m. 24 s. 4/10 y a un promedio de 145,209 Km/h. En segundo lugar se clasificó Bruce McLaren, que registró un tiempo de 2 h. 11 m. 2 s. y 4/10, con un promedio de 138,729 Km/h. El tercer puesto fue para Mario Andretti, con un tiempo de 2 h. 11 m. 17 s. y 4/10 y un promedio de 138,447 Km/h. El cuarto puesto lo ocupó Graham Hill, que registró un tiempo de 2 h. 11 m. 39 s. y 5/10 y un promedio de 138,077 Km./h., siendo el quinto y último lugar para Servoz Gavin, que empleó un tiempo de 2 h. 12 m. 5 s. y 3/10 con un promedio de 136,081 Km/h.

El ganador del Gran Premio de España, Jackie Stewart, es el actual campeón del mundo. El año pasado ganó también en el Circuito del Jarama, totalizando siete victorias en los doce «Gran Prix» programados, igualando la marca establecida por el malogrado Jim Clark en 1963.

Stewart, que en la actualidad cuenta 31 años, es considerado por la mayoría como el sucesor de Jim Clark. Empezó a correr a los 24 años. Antes de dedicarse a los coches, había sido olímpico por Escocia, en tiro al blanco. Nació en la ciudad de Milton, debutando en Fórmula 3, en el año 1961. En 1968, alcanzó el subcampeonato del mundo, llegando a campeón en 1969. Actualmente vuelve a ocupar el liderato en el presente Campeonato Mundial de 1970.

Continuando con la relación de Grandes Premios programados, llegamos al Gran Premio del Principado de Mónaco, cuya fecha fijada es el diez de mayo. El hecho de que su trazado discorra dentro de la misma ciudad, entraña serias dificultades, haciendo de él el más lento de todos. El récord del mismo lo ostenta actualmente Jackie Stewart, en solamente 132,225 Km./h.

Lo sigue el Gran Premio de Bélgica, fijado para el 7 de junio y que tendrá como escenario el Circuito de Franco-champs, en Lieja. Se trata de uno de los más rápidos, cuyo récord ostenta John Surtees con 241,140 Km./h. Si bien este

año existen ciertas dudas para la celebración de la carrera por estimar la F.I.A. que no reúne las mínimas condiciones de seguridad que exigen los reglamentos.

En otro circuito de gran renombre, el de Zandvoord, se disputará el Gran Premio de Holanda, quinta prueba del Campeonato Mundial, el 21 de junio. La vuelta más rápida la ostenta también Jackie Stewart con 181,005 Km./h.

Con referencia al Gran Premio de Francia, fijado en principio para el 5 de julio, en Albi, por dificultades económicas es muy posible que tenga por escenario Clermond Ferrand.

Brands Hatch, nombre de gran solera automovilística, será el escenario del Gran Premio de Inglaterra. En este gran circuito británico tendrá lugar la séptima carrera de la temporada. El piloto austriaco Jochen Rindt, fijó el récord en 176,545 Km./h.

El Circuito de Nurburgring, en Koblenza, es uno de los más famosos del mundo y con sus 22,835 Km. es también el de más longitud. En él se disputará el Gran Premio de Alemania, el día 2 de agosto. Este Circuito es denominado el «Circuito de la muerte», por las serias dificultades que entrañan sus múltiples virajes. El belga Jacky Ickx tiene el récord en 177,200 Km./h.

El noveno Gran Premio de la temporada que se disputará en Austria, el día 16 de agosto, se desarrollará sobre las pistas de un antiguo aeródromo militar transformado en Circuito. Si bien no se tienen referencias exactas del mismo, es de esperar que reúna las condiciones apropiadas para una competición valedera para los mundiales.

El célebre Circuito de Monza, en Milán, es el más rápido de todos, permitiendo su trazado alcanzar grandes velocidades. Una buena muestra de ello la tenemos en los 242,957 Km./h. en que el corredor francés Jean Pierre Beltoise tiene establecido el récord. Este Gran Premio de Italia se disputará el 6 de septiembre.

Con este Gran Premio de Italia finalizan los «Gran Prix» de Europa, pasando ya a América para darse cita en Mosport Park, escenario del Gran Premio del Canadá, cuyo récord del Circuito posee el belga Jacky Ickx, con 184,720 Km./h.

La penúltima prueba del campeonato mundial tendrá lugar, como ya es habitual en los últimos años, en el rápido Circuito de Watkins Glen, en Nueva York. El Gran Premio de los Estados Unidos siempre es esperado con gran interés por todos los aficionados. Este año tendrá lugar el día 4 de octubre. El récord de la pista está en poder del neozelandés Denis Hulme, con 202,822 Km./h.

Finalmente, el 25 de octubre, en el Circuito de Magdalena Mixhuca, México, se celebrará la última carrera que cerrará el Campeonato del Mundo de conductores. En este bello Circuito posee el récord de la vuelta más rápida, el joven Jacky Ickx, con 175,622 Km./h.

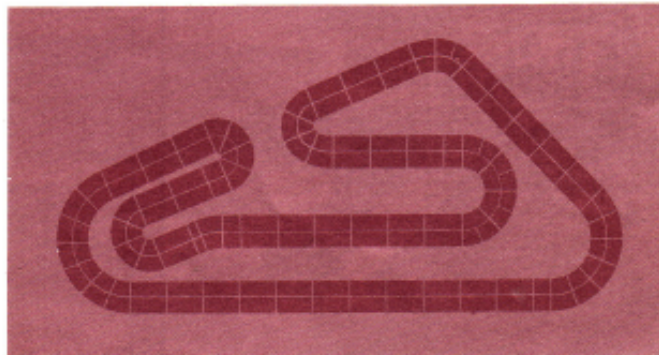


EL CIRCUITO DE DAYTONA

Accesorios necesarios:

- 68 Tramos recta Standard PT-60.
- 8 Tramos recta 175 mm. PT-59.
- 16 Tramos curva Standard PT-51.
- 26 Tramos curva Exterior PT-53.
- 16 Tramos curva Super-Exterior PT-84.
- 11 Tramos curva Interior PT-52.
- 2 Tramos recta 87 mm. PT-58.
- 46 Vallas (unidad) S-117.
- 12 Líneas mantenimiento tensión A-252.
- 4 Controladores manuales velocidad Alta Sensibilidad A-210.
- 4 Coches Fórmula I o Gran Turismo.
- 4 Transformadores-Rectificadores TR/1.

Dimensiones: 5'41 x 2'53 m.



El circuito de DAYTONA

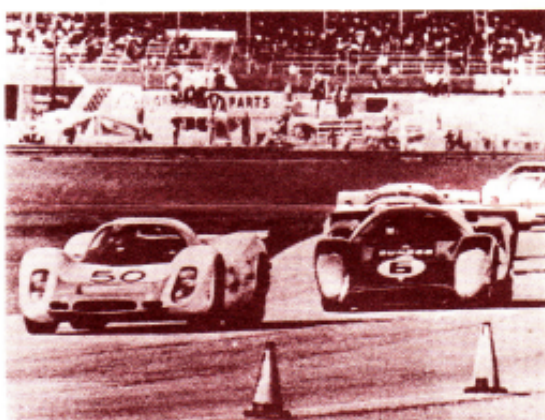
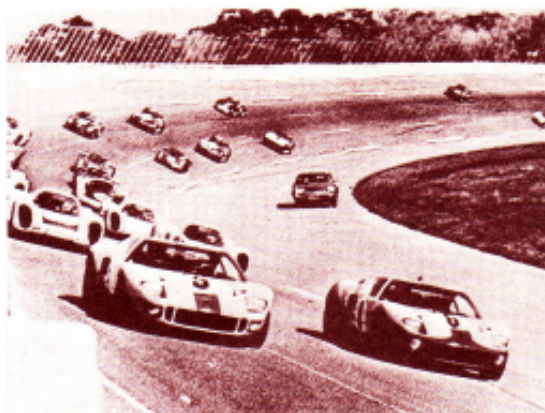
En los Estados Unidos proliferan los circuitos. El automóvil se impone y la práctica de este apasionante deporte arrastra irresistiblemente al gran público a las carreras.

Uno de los más renombrados —porque en él se disputan las famosas 24 Horas— es el de Daytona, ubicado en el Estado de Florida, al sur de los Estados Unidos. Daytona Beach, es una floreciente ciudad, donde la más variada gama de verdes forma parte de la escenografía del paisaje. Bill France es el principal organizador de carreras en el Circuito de Daytona. Carreras de motocicletas, carreras de turismos y sport-prototipos. Lo que no tenemos noticias es de que en él se hayan disputado competiciones de Fórmula 1. La más importante de todas cuantas competiciones en él se celebran, son sin duda alguna, las «24 Horas de Daytona», competición valedera para el Campeonato del Mundo de Marcas. Generalmente es la prueba que anualmente abre la temporada y en Daytona lógicamente es donde constructores y pilotos buscan la perfecta puesta a punto de sus vehículos. Aunque el comentario general es de que el circuito no es el más idóneo para este tipo de carreras de larga duración, velocidad-resistencia.

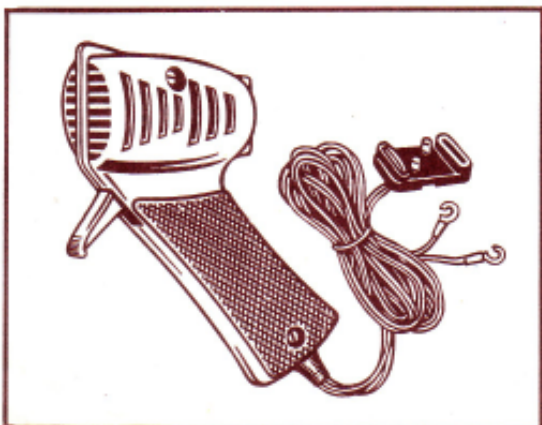
Para las «24 Horas» los organizadores disponen de la mayor parte del circuito exterior de velocidad, combinándolo con el circuito interior muy sinuoso.

La naturaleza de los virajes «apertados» tienden a hacer peligrosa la acción de rebasar a los otros participantes. Lo que motiva que los promedios generales logrados hasta la fecha no sean muy altos. Asimismo el perfil de las curvas peraltadas motiva la inexistencia de una trayectoria ideal. Los coches participantes pueden pasar, no importa por donde. De esta manera salen beneficiados los «más lentos», en perjuicio de los «más rápidos», tanto en el exterior, como en la «cuerda». Por lo demás se trata de un bello circuito, rápido en su periferia, pero que al incluirse las sinuosas combinaciones interiores, pierde parte de su espectacularidad.

Resumiendo, el Circuito de Daytona, consiste en su mayor parte en un «anillo» de 4 kilómetros en cuyo interior pueden efectuarse una gran variedad de combinaciones. El trazado donde se disputan las famosas «24 Horas», comprende además del citado anillo, un sinuoso trazado interior de tres virajes muy lentos y una gran curva rápida. Sumando en total 6,100 kilómetros.



Consejos prácticos de SCALEXTRIC



CONTROL MANUAL DE VELOCIDAD «ALTA SENSIBILIDAD» A-210

Recomendamos a nuestros amigos scalextristas la adopción de este Control Manual de Velocidad de Alta Sensibilidad. Ello repercutirá extraordinariamente en los resultados obtenidos en sus competiciones, ya que este modelo últimamente lanzado al mercado, fruto de largos y profundos estudios, ofrece una serie de particularidades dignas de tener en cuenta:

- Frenado dinámico. Cuando el pulsador deja de accionarse, actúa el FRENO DINAMICO ELECTRICO, y el coche se detiene suave y rápidamente.
- Super refrigeración por convección.
- Reostato de núcleo cerámico.
- Empuñadura de diseño especial anatómica accionable en dos posiciones.
- Gran sensibilidad de aceleración.

Equipando su Scalextric con esta novedad, le permitirá mejorar notablemente su rendimiento en la pista.

BIOGRAFÍAS DE CORREDORES FAMOSOS

JUAN MANUEL FANGIO pentacampeón mundial

En el Libro de Oro del automovilismo internacional, el nombre de Juan Manuel Fangio, cinco veces campeón del mundo, figura en un lugar de honor.

Juan Manuel Fangio, nació en Balcarce, Argentina, el 24 de junio de 1911, en el seno de una familia de inmigrantes italianos. Empezó su vida profesional como labrador, más tarde fue conductor de taxi —incluso se comenta que llegó a preparar un taxi para correr—. Más tarde se hizo mecánico. Sintiendo una gran pasión por los coches, se inició pronto en las competiciones «Turismo en carretera».

Su primera carrera tuvo lugar en el Circuito de «González Chávez», el día 13 de noviembre de 1936, pilotando un viejo «Ford». En el curso de su vida deportiva, le rindió un gran servicio la experiencia acumulada en las duras pruebas argentinas de carretera.

Su camino fue áspero y difícil. Prácticamente hasta los treinta años permaneció en el anonimato. Pero gracias a su temple y a las victorias que poco a poco iba cosechando, el «Pibe de Balcarce» junto con los hermanos Gálvez y Froilán González, apoyados financieramente por el Gobierno Argentino, dieron el salto a Europa, para participar en las carreras que entonces se disputaban. El 3 de abril de 1949, Fangio debutó en Italia, en el Circuito Ospedaletti, con un «Maseratti» adquirido para él y con el que conquistó su primera gran victoria en Europa.

Fangio, junto con Nino Farina y Fagioli, formó un potente equipo, con coches «Alfa Romeo», logrando sensacionales victorias ante sus más directos rivales, tales como Villorossi, Trintignant, Ascari, Taruffi, Principe Bira, etc., y culminando en 1951, con el primer título mundial que conquistaba.

Tras la decisión de «Alfa Romeo» de no participar en carreras, Fangio pasó a formar parte del equipo «Maseratti», pese a tener interesantes proposiciones de otras importantes marcas. Fue en aquella época cuando otro argentino, Marcello Giambertone, se convirtió en su «manager».

El nombre de Juan Manuel Fangio, se cotizaba muy alto en el mundo del motor. Su fama se extendió rápidamente por todo el mundo y pronto fueron muchas las emisoras de radio argentinas, que transmitieron en directo todas las carreras en las que él participaba.

Un avance muy importante en su carrera profesional, fue su paso a la marca alemana «Mercedes».

En 1954, junto Stirling Moss, Karl Kling y Hans Herrman, formó en las filas de la Escudería «Plateada» que dirigía Alfred Neubauer. Continuando su racha de triunfos, alcanzó en ese año su segundo título mundial. Título que al año siguiente, en 1955, revalidó con la misma marca.

En su meteórica ascensión hacia el estrellato, le quedaba por ganar otro título mundial, pero con coche italiano «Ferrari», título que consiguió en 1956, tras unas de sus más completas temporadas.

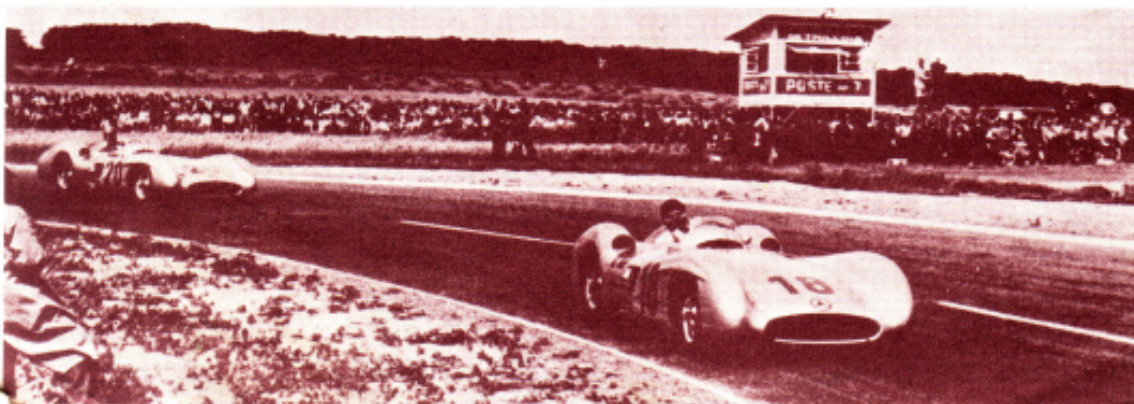
En 1957, cuando ya prácticamente tenía el quinto título mun-



dial en su mano, se le rompió el coche, cediéndole el suyo Peter Collins, un «Maseratti», fue en el Gran Premio de Italia, en el que venció a lo gran campeón ante más de 100.000 espectadores, que vivieron toda la emoción de la gran carrera realizada por Fangio.

Los cinco títulos mundiales conquistados por Fangio, fueron los siguientes: con «Alfa Romeo», en el año 1951. En 1954, con «Maseratti» y «Mercedes». En 1955, con «Mercedes». En 1956, con «Ferrari» y finalmente en 1957, con «Maseratti». Fue un total de 24 victorias las conseguidas por el argentino en los Grandes Premios, viviendo dos épocas dentro de la Fórmula 1. La primera hasta el año 1953, con un límite de cilindrada hasta 1.500 c.c. con compresor, y 4.500 c.c. sin compresor y sin limitación de peso ni de combustible. La segunda, desde 1954 hasta el final de su carrera deportiva, con un límite de cilindrada hasta 2.500 c.c. sin compresor o 750 c.c. con compresor. Combustible de tipo comercial y sin ninguna limitación de peso.

Ya casi en las postrimerías de su vida deportiva, Fangio,



fue víctima de un rapto en Cuba, donde se había trasladado para presenciar una importante competición, justamente en la que el también gran corredor Armando González sufrió un trágico accidente.

En 1959, Juan Manuel Fangio, recibió en Italia la Condecoración de Caballero de la República, distinción que le confirió el Presidente de dicho país, en reconocimiento a los brillantes éxitos que había alcanzando pilotando coches italianos.

Fangio lleva muy arraigado en su sangre el «veneno» de la gasolina, no pudiendo evadirse de todo aquello que esté relacionado con el apasionante mundo del motor. Ha formado parte de la organización de varias carreras, entre las que destacan la Temporada Argentina de Fórmula 2, así como también la Temporada Sport Prototipos, en la que ocupó el cargo de Director de Carrera.

A finales de 1959, vino a Europa, dirigiendo el equipo de Ika-Torino, en las «84 Horas de Nurburgring» Marathon de la Ruta.

Juan Manuel Fangio, ya con las sienes plateadas y cinco títulos mundiales en su haber deportivo, continúa siendo un símbolo para toda la juventud apasionada por el deporte automovilístico.

En la actualidad trabaja afanosamente en la construcción de un nuevo Circuito de carreras, allá en el pueblecito de Balcarce, donde transcurrieron los primeros años de su vida. Gran ejemplo el de este magnífico deportista que pasó con orgullo el nombre de su país por todos los continentes a través de un deporte tan viril y arriesgado como espectacular y apasionante.

VACACIONES CON SCALEXTRIC

Se acerca el verano, amigos scalextristas. La estación de la diversión y de los «buenos ratos». Por su condición de incondicionales de Scalextric, presumimos que buena parte de esta época estival la dedicarán a este emocionante juego.

Previendo la circunstancia, hemos querido adelantarnos un poco al momento, para recordarles algunos detalles muy importantes.

En primer lugar, conviene que revisen con cierta anticipación todo el material del equipo al fin de tenerlo completo y al punto para cuando lleguen las vacaciones. Creemos que es el momento oportuno para realizar todas sus ilusiones de renovación o mejoramiento de su actual equipo de SCALEXTRIC. Por ejemplo, un premio a las buenas notas sacadas en los exámenes pueden hacer posibles todos esos deseos.

Piensen también en la conveniencia de renovar algunas piezas a fin de mejorar el rendimiento de los coches. Tal vez sea preciso adaptar alguno de los flamantes modelos que SCALEXTRIC, ha lanzado recientemente al mercado, o ampliar el circuito inspirándose en alguna de las reproducciones de esos tan famosos internacionales que figuran en los gráficos. Posiblemente su circuito se aproxima ya a las características de alguno de ellos. Podría acabar de perfeccionar su estructura y dar a sus competiciones más realce y mucho más aire de realidad.

Vea con atención toda la información que le vamos enviando, catálogos, listas de recambios, etc. Si necesitan mayor información, no duden en pedirnosla, muy gustosamente se la enviaremos y les asesoraremos en todo aquello que precisen al respecto.

Escoja siempre lo que considere más apropiado. Verá como con poco esfuerzo podrá renovar y ampliar sus actuales instalaciones, aumentando el aliciente que imprime al juego un equipo completo y bien dispuesto que, además, le asegura unas felices y apasionantes VACACIONES CON SCALEXTRIC.

GRAHAM HILL

temple y corazón

Todos los aficionados al automovilismo deportivo recordarán el grave accidente sufrido por el corredor británico Graham Hill, a finales de la temporada pasada, precisamente en el curso del Gran Premio de los Estados Unidos, disputado en Watkins-Glen (Nueva York), donde su coche dio varias vueltas de campana, saliendo del accidente con grave fractura de ambas piernas.

Para Graham Hill aquello representó un duro golpe y nadie confiaba ya volverle a ver de nuevo pilotando coches de carreras. Pasaban los meses y las pocas esperanzas se perdían. Tan sólo una persona confiaba en su recuperación. El propio Graham Hill. En su mente no anidaba otro deseo que volver a los circuitos. Para ello siguió un intenso tratamiento de reeducación de sus piernas, seriamente lesionadas, y día a día, con un «temple y corazón» envidiables fue logrando el tan esperado milagro.

Y fue ya en la primera carrera del año, en Sudáfrica, donde volvió a los circuitos ante el aplauso general de todos sus compañeros. Quedó sexto. Sus piernas todavía no respondían bien.

Recientemente en su piso de Londres, el ex campeón del mundo de coches de Fórmula 1, declaró a un periodista: «Esto es triste, pero es verdad, necesito unos seis meses más de tratamiento, mis piernas acusan todavía la grave fractura sufrida, creo no poder volver a tener el completo control de ellas».

No obstante Graham Hill no se desanima y con un temple de acero, pedalea, rema y efectúa una serie de ejercicios con aparatos adecuados para la reeducación de sus piernas. Es gracias a su gran voluntad y espíritu de lucha lo que le permite ver realizado su sueño de volver a estar presente en las grandes competiciones automovilísticas.



Graham Hill constituye uno de los más claros ejemplos de ese «temple y corazón» que se anida en el alma de todo buen deportista. El gran corredor británico ha merecido una vez más la viva muestra de admiración y simpatía, tanto de sus colegas en las lides de la competición, como de todo el público en general. No puede faltar pues, nuestro aplauso para este formidable y valeroso as del volante, al que le deseamos... MUCHA SUERTE, AMIGO.

Relación de premiados en el Sorteo de 100 Cuentavueltas Mecánicas A-259, celebrado entre los acertantes del segundo Concurso «¿Sabe Vd.?»

Pregunta formulada: ¿COMO SE LLAMA EL CIRCUITO DONDE SE CELEBRA EL GRAN PREMIO DE BELGICA? Respuesta correcta: «SPA-FRANCOCHAMPS»

ACERTANTES PREMIADOS

José L. Alonso - Conde de Haro, 3 - HATO (Logroño).
Santiago Alonso - Gral. Franco, 155 - STA. C. TENERIFE.
Carlos R. Alvarez - Av. Buenos Aires, 34 - ORENSE.
Julian Alvarez - Pl. Segovia, 10 - NAVALCARNERO (Madrid).
José L. Alvarez - Diputación, 26 - BARCELONA-15.
Juan R. Antoraz - Grupo M. Rodriguez, 2 - SALAMANCA.
Jesus E. de la Asunción - Chiva, 35 - VALENCIA-8.
Carlos Aramburu - Alamedas Mazarredo, 75 - BILBAO-9.
Alfonso Barrio - Jose Antonio, 9 - ALMENDRALEJO (Badajoz).
José L. Bermejo - Bocángel, 8 - MADRID-2.
Francisco Biarnés - Julián Fuchs, 24 - MONISTROL DE MONTSERRAT (Barcelona).
Antonio Bonastre - Can Cairot, s/n - MASQUEFA (Barcelona).
J. Bonzas Bermejo - Av. Sta. Teresa, 76 - VALLADOLID.
José M. Borrit - San Augurio, s/n - TERRAGONA.
Rafael Calzada - Colón, 34 - BEJAR (Salamanca).
Andrés Canizares - Gral. Mola, 211 - MADRID-2.
Rafael Canosa - Torres Miranda, 20 - MADRID-5.
Enrique Carreras - Vallhonrat, 27 - BARCELONA-4.
Luis M. Cifrán - Sáiz de la Maza, 23 - SANTANDER.
Luis Corpas - Pecho de la Mari, 14 - MÁLAGA.
Pedro Cuni - Nadal, 23 - BARCELONA-16.
Francisco Danvilla - Estación 23 - CANFRANC (Huesca).
Alberto Díez - Orense, 43 - MADRID-20.
Luis F. Domínguez - Juan Fontilla, 51 - JAEN.
Victor M. Echenagusia - Generalísimo, 1 - DURANGO (Vizcaya).
Ignacio Eguren - San Juan, 17 - EIBAR (Guipúzcoa).
Martín Estévez - Cañas, 32 - PUERTOLLANO (Ciudad Real).
Pablo Ezquerro - Lasaga Larreta, 19 - TORRELAVEGA.
Fco. Javier Gil - Gobernador, 68 - CASTELLON DE LA PLANA.
José M. Garcés - Pje. Canigó, 11 - BADALONA.
Julio García - P. Sta. Maria, 1 - NAVENTE (Zamora).
Rafael García - Grupo S. Pedro Mártir, 324 - OLOT (Gerona).
Carlos J. García - Infanta M.ª Teresa, 13 - MADRID-16.
José Genebriera - Sava, 64 - BARCELONA-4.
Jesus Gil Vera - Queipo de Llano, 20 - ELDA (Alicante).
Fco. Gimeno López - Rabi-Rubén, 17 - BARCELONA-4.
Miguel Giménez - Av. Pizarro, 74 - VIGO.
Jesus Gómez - Mármol, 3 - MADRID-5.
Luis M. Hernández - Virgen Gracia, 6 - MAHON (Balears).
José Herrero - Carlos Castel, 23 - TERUEL.
Benjamin Jiménez - Moratines, 22 - MADRID-5.
Antonio Juárez - Progreso, 118 bis - HOSPITALET DE LL.
Augusto Lebourgeois - Pérez Escribá, 12 - MADRID-19.
Gabriel Librán - A. Sánchez, 1 - ALBACETE.
Carlos Lisnier - Sta. Clara, 31 - GERONA.
Miguel A. López - Domingo Soto, 2 - SEGOVIA.
Guillermo López - A. Guimerá, 25 - VALENCIA-8.
Rafael López - Rico - Bbla. M. Núñez, 60 - ALICANTE.
Man. Roque - El Platero - PACOLERA (Mallorca).

Manuel Marras - Av. Finisterre, 34 - LA CORUÑA.
J. Martí - Vich, 15 - BARCELONA-6.
Fco. José Martín - J. Marañón, 10 - MADRID-10.
José M.ª Martínez - Calderón de la Barca, 9 - MURCIA.
Juan L. Martínez - Dr. Peris, 1 - MORA DE EBRO (Tarragona).
José M.ª Mascaraque - Av. Baviera, 16 - MADRID-2.
Pablo Medino - Calahorra, 102 - MADRID-17.
José M. Mira - Rodolfo Gil, 2 - CORDOBA.
Antonio Miralles - Av. Virgen del Luján, 38 - SEVILLA.
Manuel Montero - Machado, 12 - CORDOBA.
Rafael Moreno - Argollones, 13 - ALMERIA.
Ramón Navarro - Argentina, 6 - CACERES.
Raimundo Navarro - Av. de Franco, s/n - NOVELDA (Alicante).
Jorge Nomen - Agullers, 14 - BARCELONA-3.
Ramón Ochoa - Gral. Mola, 3 - LERIDA.
Miguel A. Ollé - Av. Hnos. Felguereze, 29 - GIJON.
Santiago Ortiz - Av. Gmo. Franco, 13 - ESPARRAGUERA (Barcelona).
Alejandro Palacios - Barrio San Juan, 92 - JACA (Huesca).
Rafael Paredes - Rafael Vallis, 17 - MANISES (Valencia).
César Pastor - Santa Tecla, 222 - VIGO.
Jesus M. Perdiguer - Blasco, 17 - ALCANIZ (Teruel).
Salvador Pérez - Robreño, 72-74 - BARCELONA-14.
Jorge Pérez - Arzobispo Alemany, 20 - VICH (Barcelona).
Antonia Portillo - Rosario, 10 - ALCALA DE GUADAIRA.
Jaime Puig - San Miguel, 4 - SABADELL.
Jorge Pujol - Poniente, 21 - GRANOLLERS (Barcelona).
Luis Rebollo - Carmen, 31 - LLODIO (Alava).
Javier Reche - Girón, 2 - AYORA (Valencia).
Hermanos Rica - Uhagón, 10 - BILBAO-10.
Pedro P. Rivas - Gral. Salinas, 9 - SANTONA (Santander).
José Rodrigo Marín - Santander, 9 - ZARAGOZA.
Luis Rodríguez - Gran Via, 74 - BILBAO-11.
Vicente Rovira - La Sellera, 9 - MAYA DE MONCAL (Gerona).
Adalberto Rubio - Gran Capitán, 6 - AVILA.
Fco. José Ruiz - Cuba, 46 - VALENCIA-6.
Antonio Sánchez - Esteban Illán, 8 - TOLEDO.
José M. Sánchez - L. Jiménez, 6 - TALAVERA DE LA R.
José J. Santamaría - Teodoro González, 33 - TORTOSA (Tarragona).
Luis A. Serrano - Ctra. de Jaén, 10 - GRANADA.
Luis Simón Jurado - Palacio Valdés, 6 - SEVILLA.
Fco. Javier Taberna - San Fermín, 22 - PAMPLONA.
Tomás Taberné - Fco. Cuesta, 10 - GUADALAJARA.
Shan Tejuma - Albareda, 27 - LAS PALMAS DE G. C.
José M.ª Ulloa - Guipúzcoa, 57-59 - BARCELONA-5.
José M.ª Vallejo - San Francisco, 14 - SAN SEBASTIAN.
Ramón Vallverdú - Sta. Justina, 46 - BORJAS BLANCAS (Lérida).
Jorge Verge - Calvo Sotelo, 17 - LERIDA.
Juan C. Vidal - Allué Salvador, 11 - ZARAGOZA.
Ricardo Villanueva - Rosa, 20 - SANTIAGO DE C.
Miguel A. Villar - San Francisco, 157 - BURGOS.
Ricardo Zegri - Pujadas, 180 - BARCELONA-5.

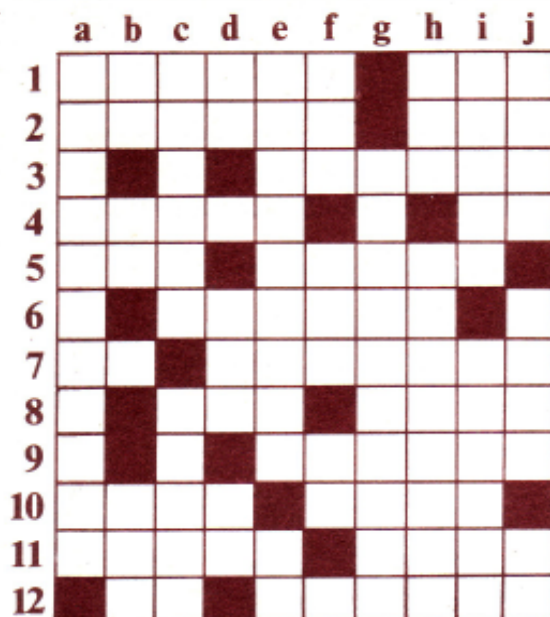
SOLUCION AL CRU

Verticals:
1. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
2. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
3. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
4. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
5. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
6. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
7. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
8. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
9. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
10. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
11. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
12. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
13. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
14. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
15. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
16. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
17. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
18. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
19. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
20. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
21. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
22. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
23. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
24. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
25. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
26. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
27. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
28. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
29. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
30. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
31. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
32. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
33. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
34. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
35. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
36. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
37. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
38. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
39. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
40. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
41. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
42. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
43. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
44. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
45. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
46. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
47. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
48. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
49. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
50. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
51. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
52. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
53. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
54. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
55. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
56. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
57. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
58. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
59. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
60. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
61. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
62. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
63. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
64. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
65. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
66. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
67. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
68. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
69. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
70. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
71. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
72. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
73. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
74. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
75. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
76. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
77. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
78. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
79. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
80. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
81. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
82. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
83. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
84. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
85. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
86. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
87. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
88. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
89. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
90. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
91. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
92. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
93. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
94. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
95. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
96. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
97. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
98. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
99. Av. M.ª Inés, Eg. - e -
100. Av. M.ª Inés, Eg. - e -

Horizontal:
1. Jarama, Ala. - 2. Oliver, Num. - 3. C. E. Rodano, - 4.
Hulme, E. En. - 5. En. Nimes, - 6. N. Siglos, A. - 7. Re.
Cuestas, - 8. I. Mex. Type - 9. N. A. Burgos, - 10. Dote.
Fair, - 11. Targa, Rpto. - 12. Sa. Planos.



CRUCIGRAMA



Horizontales:

1. Circuito junto a la carretera Madrid-Irún. - Plano de sustentación de un avión.
2. Piloto de «B.R.M.» - Están en Numancia.
3. Consonante. - Vocal. - Corre por la ciudad de Lion.
4. Piloto de «MacLaren». - Vocal. - Preposición.
5. Nombre de consonante. - Son famosas sus Arenas romanas.
6. Consonante. - Largos periodos. - Vocal.

7. Nota musical. - Ponen a prueba a los coches y a sus pilotos.
8. Vocal. - Letras de examen. - Cubra.
9. Consonante. - Vocal. - Los abre el arado en la tierra.
10. Calidad relevante de una persona. - Término inglés que se aplica al camino despejado.
11. Circuito siciliano. - Quebrado.
12. Sociedad Anónima. - Instrumentos musicales.

Verticales:

- a. Cuarto lugar en el campeonato mundial de pilotos en 1969.
- b. Contracción. - Apócope de uno. - Vocal. - Entrada a un oasis.
- c. Guían el tren. - Marca campeona mundial del año pasado.
- d. Principio de aventura. - Consonante. - Están en lckx. - Consonante invertida.
- e. Dulces que sirven de nominativo de unos futbolistas madrileños. - Entren en el aparato.
- f. Anillo. - Tienen mucho de viles. - Interjección. - Vocal.
- g. Probará con evidencia.
- h. Nombre de mujer. - Primavera.
- i. Inmediato al domingo. - Contribuyo.
- j. Su nombre de pila es Chris y corre por «Ferrari». - Ganan las carreras. - Pronominal.

HUMOR



GRAN CONCURSO SABE VD.?

100 MARAVILLOSOS PREMIOS EN SUERTE
100 MAGNIFICOS COCHES DE FORMULA I - MODELO Mc LAREN
 la gran novedad que Scalextric acaba de lanzar al mercado.
¡ UNO DE ELLOS YA PUEDE SER SUYO !

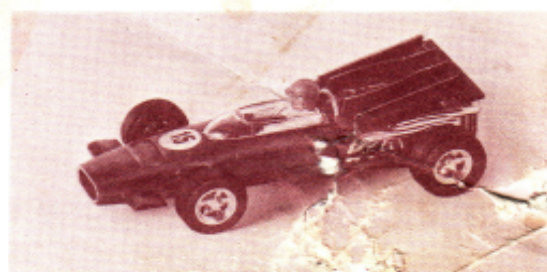
Participe en nuestro Gran Concurso y consiga uno de estos impresionantes modelos SCALEXTRIC.
 NUEVA PREGUNTA. NUEVA OPORTUNIDAD DE GANAR.
 100 NUEVOS Y FORMIDABLES PREMIOS ESPERAN SUS RESPUESTAS

¿SABE VD.?

¿QUIEN FUE EL VENCEDOR DEL XVI G. P. ESPAÑA, FORMULA I CELEBRADO EL 19 DE ABRIL PASADO EN EL CIRCUITO DEL JARAMA?

Cada vez es mayor el éxito de nuestro Gran Concurso, como mayor va siendo también el número de acertantes que contestan correctamente a nuestras preguntas. Siga participando y no olvide que también Vd. puede ser el ganador de alguno de los fantásticos premios SCALEXTRIC.

Envíenos su respuesta, así como su nombre y apellidos, número de socio y dirección completa, al Apartado de Correos 434 (BARCELONA) antes del día 30 de septiembre de 1970.



Aproveche la gran oportunidad. En el próximo número publicará el ganador. Les esperamos en este concurso. ¡MUCHA SUERTE! ALE. AMIGO.