

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Febrero 2011

Número:

revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita



Alpine, RACC, Cartronic, entrevistas,
concursos...

...¡y mucho más!



Avant Slot
Future starts now





Editorial

Una vez más es para nosotros un placer haceros llegar una nueva edición de la revista en la que volvemos a contar con un buen número de colaboradores que nos ofrecen jugosos artículos.

En este segundo año que acabamos de empezar hemos iniciado una nueva iniciativa con sorteos de material de slot para agradeceros vuestro apoyo a la publicación. En la anterior revista (nº11) os pedíamos que nos indicaseis que coche era el “escondido”: un bonito Porsche 356 A Coupe de Ninco. De entre todos los acertantes el campeón del sorteo a sido Manuel Álvarez (setenza). Como no agradecer a todos los que habeis enviado vuestras propuestas y comentarios , y aniraos participar en proximos concursos. Podeis ver el video del primer concurso en <http://www.youtube.com/watch?v=XVZJIVv3SA4>.

Para los próximos concursos y propuestas os podemos anunciar que contamos con la colaboración de los compañeros de Bazar Aloy (www.aloyshop.com), a quienes queremos agradecer su colaboración, valga la redundancia.

Sólo nos queda desearos un feliz mes y emplazaros dentro de 30 días para poder volver a compartir un poco más de este hobby nuestro.

Un abrazo desde la Isla de Mallorca

Juan Antonio Fernández y Josep Oliver.



Síguenos en:

facebook

Colaboradores de Febrero:

- Cóllar Martínez, Óscar Manuel
- Hevia, Ezequiel
- Marcos Perry, Xavier
- Oliver Got, Josep

Índice

- Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot P. 3
- Ninco y el RACC (2ª parte) P. 10
- ¿Cartronic? Si, Cartronic P. 13
- Genuino sabor USA (II) P. 20
- Entrevista a Pere J. Suau P. 24
- Ninco (VII) 2004, se inicia la gama ProRace P. 28
- Novedades y concursos P. 36

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:
revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot

Artículo por: *J.Oliver*



Alpine fue una marca de coches francesa que tuvo producción entre los años 1952 y 1995

Su producción se centraba exclusivamente en coches de alto rendimiento y de competición con motores Renault montados en posición trasera.

El fundador de la marca fue Jean Rédélé, un mecánico propietario de un taller en de Dieppe que sobre la base mecánica de un Renault 4cv construyó en 1952 lo que sería su primer coche: el Alpine A106.

Sobre el mismo introdujo mejoras como la incorporación de un cambio de marchas manual de 5 velocidades que sustituía al original de 3 o la incorporación de una nueva carrocería de aluminio que proporcionaba mayor ligereza al coche.

Gracias a estas mejoras, entre otras, Rédélé cosechó éxitos considerables en competiciones de prestigio como la Mille Miglia o Copué des Alpes, de cuyo nombre derivó la marca: Alpine que se constituyó oficialmente en 1954.

A partir de 1956 empezó oficialmente la producción del A106, cuyo diseño definitivo fue llevado a cabo por el italiano Michelotti.

Cabe mencionar que Alpine tuvo problemas con el nombre de la marca ya que en 1953 el fabricante Sunbeam sacó al mercado introdujo en el mercado una derivación deportiva del Talbot Sunbeam denominada Sunbeam Alpine.

Posteriormente en 1958 se sacó al mercado lo que sería su segundo modelo, el A108 Berlinette, un coupé 2+2 construido sobre la base del Dauphine. Este modelo siguió cosechando éxitos en las carreras y su aspecto ya definía bastante la imagen del coche más famoso que ha construido Alpine: el A110



El Renault 4cv (arriba) sirvió de base para la construcción del primer Alpine de la historia, el A106 (abajo)



El A108 sirvió como precedente al mítico A110



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot

A Principios de los años 60 Alpine ya colaboraba muy estrechamente con Renault en la realización de sus modelos, por ello, después de que Renault introdujera en el mercado el R8, casi inmediatamente Alpine hizo lo mismo con el A110 Berlinette Tour de France que se basaba en su mecánica.

Inicialmente este pequeño coche contaba con un motor de 956cc y 51cv de potencia, aunque con los años este evolucionó hasta llegar en 1974 a los 1800cc y conseguir una potencia de 180cv.



El A110 es sin duda el Alpine más conocido de todos

Una de las primeras versiones de competición del coche con 138 caballos de potencia y un peso de 680kg, consiguió la segunda plaza del Campeonato Francés de Rally en manos de Gérard Larrousse. Gracias a los numerosos éxitos posteriores para 1968 Alpine pasó a convertirse en la división oficial de competición de Renault, hecho que además permitió a Alpine comercializar sus coches a través de los concesionarios de Renault.

En 1971 Alpine cosechó un éxito histórico al hacer triplete en las tres primeras plazas del rally de Monte Carlo, hecho que junto a muchas otras victorias le otorgaron a la marca el Campeonato de Europa de Rallys tanto para constructores como para pilotos.

Para 1973 consiguió hacerse también con el Campeonato Mundial de Rallys también en pilotos y en fabricantes, batiendo así a marcas como Porsche, Ford o Lancia.

La crisis del petróleo de 1973 dejó muy debilitada a la marca ya que su producción cayó en más de un 30% en menos de dos años. Este hecho provocó que fuese adquirida en su totalidad por Renault que la siguió manteniendo como su división de competición, aunque sin ser la prioridad de la marca, Alpine fue perdiendo fuelle frente a otros competidores en el mundo de la competición, especialmente contra Lancia que desarrolló el Stratos con las mismas premisas de ligereza y potencia que hacían del Alpine un coche ganador.

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot

Como directiz general de la compañía, Renault pretendía que sus éxitos en rally se trasladaran a las pistas, llegando incluso a la F1. Sin embargo, el camino hacia este hito era muy largo y difícil con lo que el primer reto que se planteó fue dominar en Le Mans.

En este sentido el trabajo hecho por Renault empezó con el Alpine-Renault 440 que tras varios años de derrotas, abandonos y disputas con Porsche como rival directo culminó en 1978 con la victoria de una evolución de este modelo, el 442B en las 24h de Le Mans. Este llegó a contar con una potencia de 500 caballos gracias a un turbocompresor montado sobre el motor de 2000cc y su evolución, el 443 llegó a los 520 caballos y en las clasificaciones alcanzó una velocidad máxima de 380km/h pese a que no logró terminar la carrera debido a un fallo mecánico.

Tras este soñado éxito, Renault se retiró de las carreras de resistencia para focalizar toda su atención en el mundo de la F1.

Tras este paréntesis, retomemos el hilo de Alpine. El coche que sustituyó al A110 fue el protagonista de este artículo, el A310. Un deportivo inicialmente equipado con un motor trasero de 1600cc derivado del R 17.

Se trata de un coche con un diseño muy elegante y deportivo, hecho por el cual fue y sigue siendo admirado hoy en día. Sin embargo, la motorización otorgada parecía no estar a la altura del modelo y en 1976 ésta se cambió por un V6 de 2.6 litros que rendía 150 caballos. Una versión posterior del modelo amplió el cubicaje del mismo hasta los 2800cc y alcanzando una potencia máxima de 193 caballos.

Este coche fue introducido en el mundo de los rallyes y desde el primer momento superó técnicamente a su máximo rival, el Stratos, ganándole en varias ocasiones. Sin embargo, comercialmente a Renault le interesó cambiarlo en competición por el R5 turbo, hecho que pese a que hizo aumentar las ventas del R5 dejó caer en el olvido el A310 que según Ragnotti era un coche cuyo potencial le habría permitido alzarse fácilmente con el título del mundial.

El A310 desapareció en 1985 dando paso al Alpine GT y GTA que alcanzarían a llevar un motor V6 de 2.4 litros cuyo rendimiento rondaba los 200 caballos y les permitía alcanzar una velocidad máxima de 260km/h



De arriba abajo el 441, 442 y 443

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot



El A310 (arriba izquierda), el GT (arriba derecha) y el GTA (lateral) compartían unas líneas bastante similares

Finalmente en los 90 Alpine alcanzaría su máxima expresión con el A610 que se lanzó en 1991. Se trataba de un deportivo equipado con el mismo motor que el GTA aunque con una cilindrada mayor que le permitía rendir 250 caballos y sobrepasar los 265km/h de velocidad punta. De este modelo tan sólo se produjeron 818 unidades y finalmente se dejó de comercializar a principios de 1995.



Un nuevo proyecto de coche, el A710 empezó su desarrollo, sin embargo el elevado presupuesto que requería su desarrollo final y comercialización hizo abandonar la idea, dejando así al A610 como el último modelo Alpine producido. Desde entonces la factoría de Dieppe se dedica al desarrollo de la serie Sport de Renault.



Las bellas líneas del A610 tuvieron una historia muy breve

En 2007 el director de marketing de Renault Patrick Blain reveló que como plan de futuro Renault se planteaba construir deportivos “radicales”, que muy posiblemente se comercializarían bajo el nombre de Alpine.

En 2009 se confirmó por parte de Renault que pese a que el desarrollo de estos coches estaba en proceso, por el momento se había congelado su progreso debido a la crisis económica mundial.

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot

Esperemos que este desarrollo siga su curso, sobretodo después de ver las primeras imágenes de lo que podría ser el Alpine del futuro diseñado por Arseny Kostromin que pese a que con una línea muy actual y futurista sigue rindiendo homenaje al mítico A110, así como alguna otra foto filtrada en la web que podría indicarnos que Renault está cerca de relanzar esta marca que fue un mito dentro del mundo del automovilismo



Pasemos ahora a ver con un poco de detalle el A310 que Bazar Aloy nos ha cedido para la elaboración de este artículo. Se trata de una de las últimas novedades de Avant Slot, en concreto es su referencia 51103, que corresponde a la decoración Gitanes.

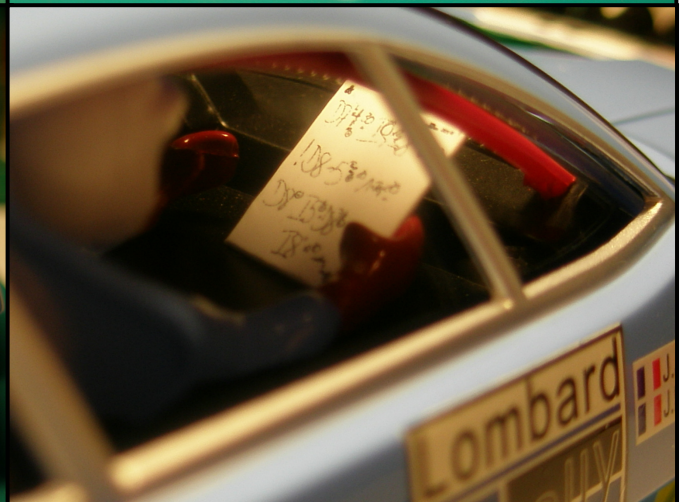
El coche, con el dorsal número 30 presenta el típico color azul de la marca francesa y ya a simple vista destaca por la excelente y minuciosa reproducción que ha hecho Avant Slot del mismo.



Perdonadme por la calidad de las fotos pero la cámara de que dispongo no llega a más

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot

El modelo concreto reproducido, fue el que disputó el rally Lombard RAC Rally en Inglaterra en 1976 a manos de Jean Ragnotti y Jacques Jaubert.



El nivel de detalle logrado es espectacular. Lo primero que salta a la vista son las faras delanteras, aunque mirando el coche con mucho más detalle nos damos cuenta de que cada elemento así como los sponsors y las pancartas han recibido especial cuidado en su reproducción. Mirad incluso las notas del copiloto como son perfectamente visibles.

Historia de Alpine y el A310 de Avant Slot



Mecánicamente el coche incorpora guía basculante así como el motor Republic de caja larga que rinde 21000rpm a 12v y que acostumbran a llevar los modelos de rally de esta marca.

Su configuración mecánica así como el bajo centro de gravedad del coche gracias a su poca altura lo convierten sin duda en uno de los referentes en el rally de slot, especialmente para carreras de clásicos. Queremos agradecer una vez más a Aloy la aportación realizada y aprovechamos la oportunidad para deciros que este es el coche que se sorteará en el concurso de este mes.

Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot

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

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

www.aloyshop.com



Ninco y el RACC (2ª parte)

Artículo por: Juan Antonio Fernández Villa

Retomamos el artículo publicado en la revista nº 10 y seguimos con esta prolífica serie de Ninco .

Lo hacemos con el Seat Córdoba WRC de 1999 decorado sobre la base de un lujoso color azul, con la decoración predominante de Movistar, uno de los patrocinadores más asiduos a este evento.



1999. Seat Córdoba WRC (ref. 50182)

Por fin llegó el año del "efecto 2000" en el que todos deberíamos haber vuelto a la edad de piedra... pero no fue...

Para el 2000 se repitió marca (Toyota), pero el modelo fue el Corolla. Otra vez en un predominante color azul, con toque de verde chillón. Como siempre aparecieron dos versiones la primera con un "2000" en verde en el techo y la segunda, más exclusiva, con el "2000" del techo metido en la bandera barrada catalana

Cabe destacar que en este modelo aparece la publicidad de "Martini", cosa poco posible con las normativas legales sobre juguetes de hoy en día. De hecho esta es la

única vez, junto con la publicidad de Freixenet en el modelo del año 2006, en la que aparecen referencias a bebidas alcohólicas en esta serie.

En este caso la diferencia entre las versiones "normal" y "piloto" radica en la gran "s" del techo que en el primer caso es totalmente amarilla y en el "piloto" ésta se combina con las barras rojas catalanas; un recurso similar al usado en el modelo del año anterior

Antes de seguir, un dato: me he dado cuenta mirando las referencias de los coches , que en los tres primeros existe una cierta correlación entre ellas: 50108 (Clio) , 50118 (Toyota), 50128 (306) ; tanto en la consecución de los 4 primeros dígitos , como en la igualdad del último.



2000. Toyota Corolla (ref. 50202)

Ninco y el RACC (2ª parte)

Para el 2001 se escoge el VW Golf , y esta vez el coche presenta un curioso esquema de decoración, simulando un ajedrezado por la totalidad del coche y es precisamente con este "cuadriculado" con el que se juega para diferenciar las dos versiones, añadiendo el clásico amarillo-rojo en el techo del "especial"

Dos curiosidades de este modelo:

a) Igual que en el modelo del año anterior (Corolla 2000) los pilotos y copilotos llevan un mono a juego con el coche, color que no se usó en los modelos normales de estos coches.

b) Hasta este momento las series "especiales" o "piloto" eran de 50 unidades*, a partir del año siguiente fueron de 300 unidades*, reduciendo un poquito este nivel de exclusividad de las primeras unidades de esta serie, aún así siguen siendo igual de difíciles de conseguir....snif!

**Ambos datos no los he podido confirmar al 100% pero parece ser que fue así. .*



2001. VW Golf (ref 50231)



2002. Subaru WRC (ref 50257)

A partir de este modelo me pasa una cosa muy especial, no se si es por lo que comenté antes del aumento en el número de las unidades "especiales" o que éste y los modelos siguientes los tengo más "cansados" ya que tengo

múltiples decoraciones, no sólo de NINCO, si de otras marcas también; pero me parecen diferentes... con menos solera... no se incluso en el tacto y las sensaciones son diferentes... llamadme raro... no se...

Bueno volviendo al modelo, indicar que aparece en amarillo (otro color habitual en esta serie) y las dos versiones vuelven a tener los elementos diferenciadores en el techo. Siendo el "especial" el que tiene la bandera barrada amarilla y roja. De hecho se utiliza el color

Ninco y el RACC (2ª parte)



Arriba 2002. Subaru WRC (ref. 50257)

Abajo 2003. Fiat Punto (ref. 50135)

amarillo de fondo para este menester, así solo se han de tampografiar las barras rojas, que en el caso del "normal" se convierten en un ajedrezado azul.

Destacar que en este modelo se decora también la base de la caja/urna con un pin alusivo al evento.



Por tercera vez Ninco elige un color amarillo para el coche del Racc que en el 2003 corresponde al Fiat Punto.

Esta vez la decoración resulta, a mi parecer, un poco cargada ya que prácticamente todo el coche esta salpicado por pequeños detalles de color simbolizando el mismo esquema de decoración del techo con múltiples banderas de los países de los participantes en el RACC. I es precisamente en el techo donde se observa la diferencia entre las dos habituales versiones de esta serie.

Destacar que en este modelo, igual que en el anterior, se decora la base de la urna con un pin alusivo al evento.

(Continuará)

Quiero romper una lanza a favor de una marca que ha sido ampliamente denostada por su falta de calidad, escasas prestaciones, aspecto de juguete, mecánica extraña... pero que tiene un algo que a mí personalmente me gusta.

Se trata de coches fabricados a principios de éste siglo, yo los tengo catalogados como del año 2001, aunque me consta que pueden ser anteriores. Recordar que el precio era de unas 1.000Pts, más o menos como pueden ser ahora los Openslot.

Para este artículo vamos a usar cinco modelos de la marca, los dos primeros son F-1, y el resto coches más "normales".

En primer lugar un McLaren, el MP4/12 pilotado por Mika Hakkinen. Se trata de una de las primeras flechas plateadas, cuando todavía llevaban la decoración de West, y Hakkinen todavía no había sido campeón del mundo.

Podemos apreciar una tampografía sencilla, con los colores bien resueltos y las uniones definidas y sin goterones o superposiciones.



En esta vista lateral podemos apreciar que el blanco no transparenta, y que de alguna manera han llenado los vacíos que deja la marca de tabaco.



¿Cartronic? Si, Cartronic

La trasera, bastante simple, pero bien resuelta, al modo de monoplazas de otras marcas de más prestigio y mayor precio.



En este detalle podemos apreciar la tampografía de alerón, con las diferentes tipografías de la marca de pegamento, denotando que por lo menos se habían currado la documentación.

¿Cartronic? Si, Cartronic

Continúo con el otro F1 que tengo, el Williams FW 018, pilotado por Heinz Harald Frenzen (hijo de madre española como nos repetían incansablemente por la tele) en el año 1997. Puede ser el coche que corrió el G.P. de Francia (por la forma y el color de los sponsors), aunque el principal, la marca de cigarrillos Rothmans, lógicamente no figura.



Primero la vista frontal, en la que nuevamente vemos que la tampografía delcoche está bien resuelta, y que los fileteados en rojo y dorado no tienen mal aspecto, bien definidos sin que transparente el color base. Igual podemos decir del blanco, color difícil de que quede bien sobre base oscura.

La trasera es similar al modelo anterior, simple, y sin complicaciones.

En el lateral podemos ver lo ya comentado de la tampografía, y apreciar un detalle poco común, un coche Renault, con una marca de lubricante que no es Elf. En principio pensaba que era un error, pero al buscar imágenes por internet, efectivamente es correcto. Como detalle añadido, la cámara de tv va montada en el morro y no en la toma de aire superior (también correcto).



Por fin, un fallo de tampografía, en el alerón trasero, con los bordes poco definidos, y el número 4, con restos de color blanco. Pero para apreciarlo nos hemos tenido que acercar y mucho.

Ambos modelos adolecen de un piloto ciertamente simple, pero similar al de otras marcas en la misma época.

¿Cartronic? Si, Cartronic

Vamos ahora a por un coche de circuito, y por favor, olvidaros de la reproducción lanzada en 2007 por una marca italiana de éste coche. Pensar que está fabricada en torno al año 2000, con los adelantos en materia de modelismo y tampografía de aquella época. Yo que ya tengo unos años recuerdo que fue la base para muchas preparaciones de competición, y sobre todo para muchas decoraciones de s&b.

Con Vds. el McLaren F-1 GTR LH, pilotado por J.J. Lehto y S. Sopher en 1997, y con el que ganaron en las 4h. de Hockenheim, las 3h. de Helsinki, las 4h. de Spa-Francorchamps y las 4h. de Mugello (no está nada mal verdad).



Primero como siempre la vista frontal, para apreciar la vista general y los detalles del morro, así como hacemos una idea de la tampografía del modelo, nada sencilla por el ajedrezado que recorre longitudinalmente el coche, rojo en la primera mitad y azul en la segunda.

La vista lateral nos permite apreciar mejor el detalle del ajedrezado y los dos tonos de azul de la parte trasera, y el detalle de la publicidad de cerveza Warsteiner, poco habitual en los coches de slot (yo los que tengo está cambiado el nombre salvo en éste).

La trasera bien resuelta, y con los pilotos traseros de distinto color, algo no tan habitual incluso hoy día.

Repito este modelo se puso a la venta por lo menos seis años antes que el de Slot-it, y eso en nuestro hobby es casi una eternidad. El debe en este modelo, la falta de interior detallado



¿Cartronic? Si, Cartronic

Voy ahora a por una pequeña joya, un modelo que con una decoración bastante correcta, y un modelado, a la altura de lo visto hasta ahora.

Nos remontamos al año 1996, a junio y a LA CARRERA, las 24 h de Le Mans, y a un equipo que ese año celebraba "nosecuantas" participaciones y que había ganado el año anterior, primero un vistazo al equipo al completo. Como detalle curioso ese año gano un Porsche del equipo Joest, que había empezado su vida como Jaguar, y que tiene reproducción efectuada por Fly.

Efectivamente se trata del equipo Kremer, y más concretamente del Kremer K-8, con la decoración STP (muy, pero que muy similar a la Gulf) que participó en la prueba francesa, abandonando por accidente cuando llevaba 58 vueltas. Los pilotos eran Stephan Fosset, George Fouche y Stanley Dickens.

Como podéis apreciar, en este caso la decoración es por adhesivos, ya que la carrocería está inyectada en azul y la tampografía únicamente es la banda roja que recorre todo el coche en sentido longitudinal para albergar el escudo del sponsor principal. Hasta han reproducido las pequeñas tomas de aire delanteras debajo de los faros, que servían para refrescar los frenos. Incluso se pueden apreciar modelados los cinturones de seguridad de la plaza libre del coche.

Vemos como fallo que los retos son negros (blancos en el original) y sobra el adhesivo de Kremer en el parabrisas.

En este caso si que se aprecia la falta de ajuste de algunos elementos como el parabrisas.

En la vista trasera se aprecia como en modelos anteriores una simplicidad, pareja a la del modelo real, aunque se echa de menos un poco de color en los pilotos traseros.

Para finalizar la descripción de este modelo podemos afirmar que alterna aciertos con algunos fallos.



¿Cartronic? Si, Cartronic

He dejado éste para el final, el modelo más bonito de los cinco para mi gusto, y se trata de otra rara reproducción, puesto que curiosamente (y mira que el modelo lo merece) no hay reproducciones en plástico para slot, las hay en resina y hay maquetas estáticas que se han transformado, pero, el único RTR del que tengo noticia. ¿Lo reconocéis?

Efectivamente el Mercedes 300 SL Gull wing (o alas de gaviota), en el tradicional color plateado, con una más que simple decoración por adhesivos (únicamente un dorsal), pero a mí me enamora. Desconozco si las proporciones son adecuadas - ni me importa- si el plateado, por cierto uniforme y perfecto, tiene el tono y el brillo correcto, si el casco del piloto se asemeja al real, que las líneas del molde se ven demasiado. Lo perdono todo porque las fotos no le hacen justicia al coche, de verdad es bonito, bonito.



En el lateral podemos apreciar el embellecedor de la aleta delantera, y el correcto escudo de la marca en la llanta de chapa como correspondía. Incluso han modelado la curiosa forma del paso de ruedas, con ese saliente a modo de protector o embellecedor.

En la vista trasera podemos apreciar moldeado el escudo de la marca en el capo, así como las rejillas de aireación del habitáculo. La ventanilla triangular trasera es un poco más pequeña de lo que debería.



En los paragolpes vemos que han modelado unos topes verticales, en las fotos que consultado del real, hay coches que los llevan y otros que no, por lo tanto no puedo afirmar que sean o no correctos.

Sinceramente en pista no corre mucho, no ganará ninguna prueba en comparación con otros modelos, pero sinceramente..... ni falta que le hace, me entra por la vista y me parece bonito , realmente bonito.

¿Cartronic? Si, Cartronic

La marca:

Cartronic era una empresa alemana propiedad del grupo Triumph-Adler que fabricó en china, seguramente en las instalaciones de Artin que también fabrica para Carrera y que comercializa su propia línea de slot.

En el momento que buscaron alguien que hiciera modelos un poco más cuidados contactaron con Diego Ripoll (CARTRIX) , que primero les hizo algún modelo y que cuando ya tenía a punto de fabricarles un BMW y un Porsche se encontró que Triumph-Adler pasaba a dedicarse exclusivamente a los PC y abandonaba Cartronic ; eso fue en el año 1999 y fue el origen de Cartrix y su BMW Z3.

Posteriormente la marca reaparecería de la mano de AUTECH AG, con sede en Nürnberg, (www.cartronic.de) manteniéndose en activo de forma constante hasta hoy día.

Las fotos que siguen a continuación muestran las últimas novedades importantes de Cartronic: En el 2008 presentó su nueva escala 1/24.en la feria de Nurnberg



También en la feria de Nurnberg pero del 2010 mostró sus nuevos vehículos 1/43 , los nuevos jaguar E-Type , con el set del espía Jerry Cotton como abanderado de la marca.

Hoy día Cartronic posee las siguientes líneas de productos de slot (también comercializa RC i posee una línea de productos de Wickie el Vikingo).

Cartronic Car-Speed (1/43)



Cartronic Revolution (1/32)

Cartronic 124 (1/24)

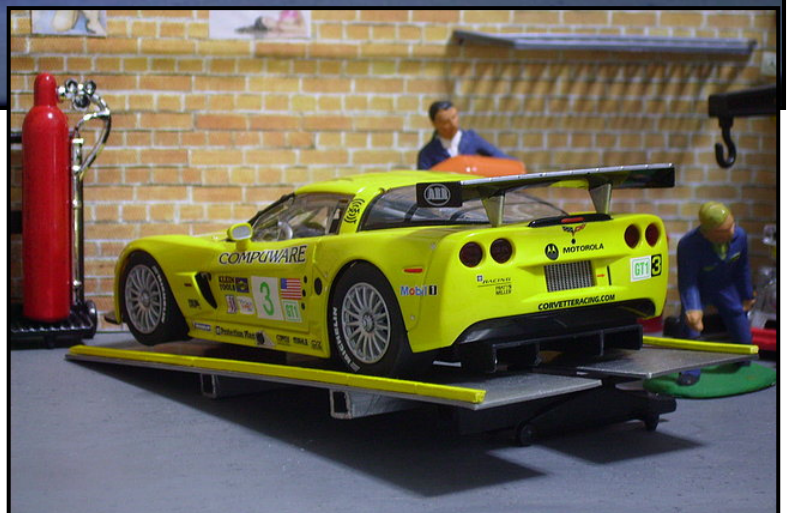
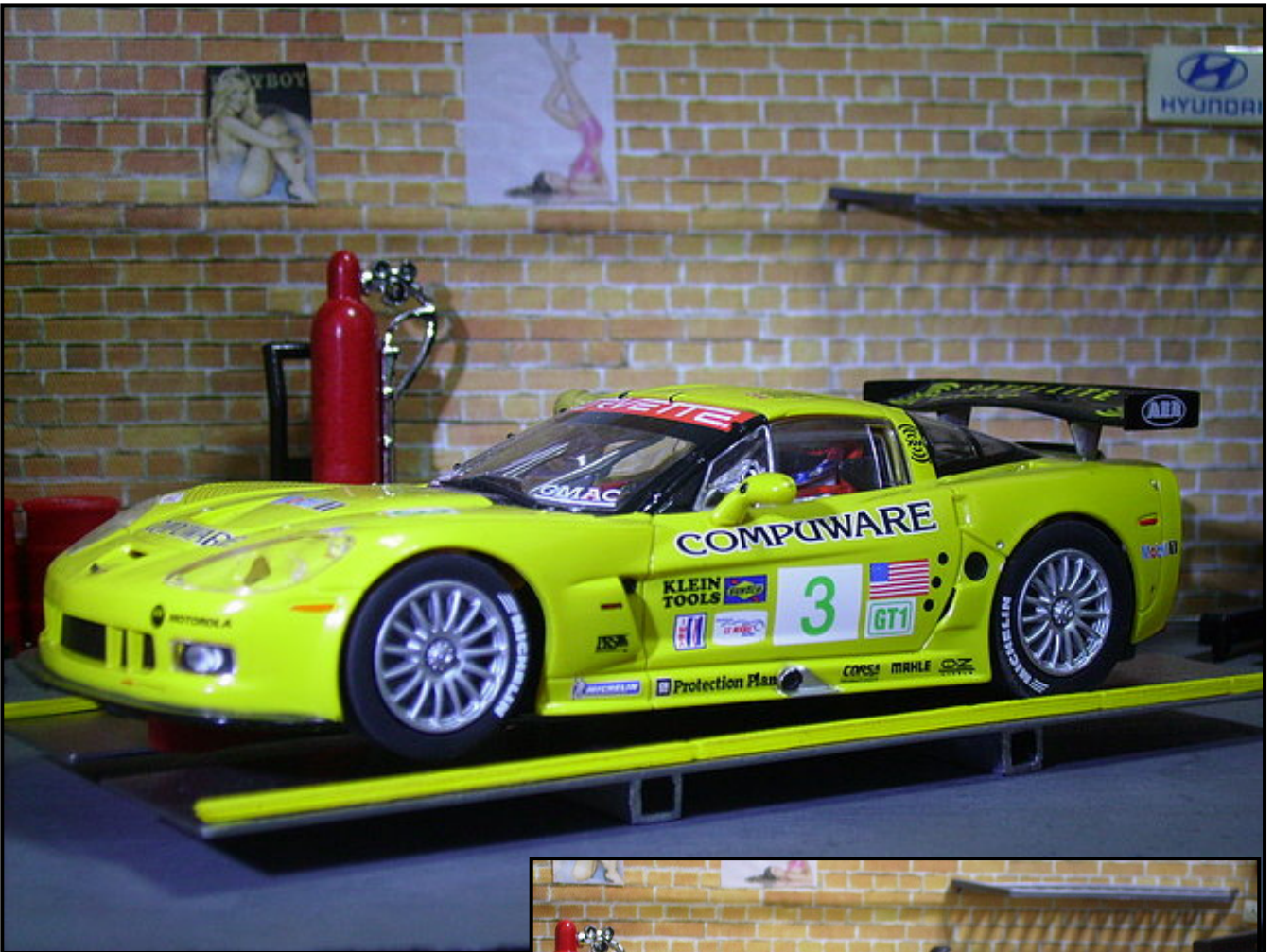


Genuino sabor U.S.A. (II)

Artículo por: Amígdalas

Retomo este “peculiar album fotografico” de coches USA con otro modelo de Carrera: se trata del Corvette C6R, un modelo con mucha historia, y que en su versión moderna dió bastante que hablar en las 24H. de Le Mans, ganando en su categoría. Aquí tenemos el que quedó segundo en las 12h. de Sebring de 2005, pilotado por Fellows, O'Connell y Papis.

Primero la vista lateral, con todos los pequeños patrocinadores en su sitio, unas llantas preciosas, y el escape lateral perfectamente detallado.



La trasera quizá sea la parte del coche que menos llama la atención, pero ya quisieramos que todos los fabricantes reprodujeran con esa calidad (y esos ajustes) los grupos ópticos traseros.

Genuino sabor U.S.A. (II)

El siguiente modelo es el Chevrolet Dekon Monza, un automóvil totalmente desconocido por mí cuando Carrera anunció su lanzamiento el año pasado. Primero una vista lateral en la que podemos apreciar la desmesura de sus apéndices aerodinámicos, así como el detallado del habitáculo, en el que se aprecia el extintor



Ahora una vista frontal, en la que podemos apreciar que el capot delantero es una pieza aparte, supongo que destinado a poder reproducir diferentes versiones. La tampografía es bastante simple, pero perfecta, los colores no se mezclan y están bien definidos.



La trasera es un poco ¿sosa?, con el alerón que se sale del coche, encargado de dar sustento aerodinámico a la zaga, y que los enormes rodillos puedan empujar con fuerza.



Finalmente una vista del otro lateral trasero, espero que el mecánico termine cuanto antes para poder pasar a la pista.



Genuino sabor U.S.A. (II)

Seguimos con una maravilla rodante, uno de esos coches americanos de los que soy tan aficionado, y que marcó una época, tanto en versión de calle, como en la que os presento de competición.

Señores... Chevrolet Bel-Air.



La parrilla frontal es de auténtico lujo, en un color plateado mate, lejos de los cromados de la versión de calle, los faros tapados como en los coches de verdad para que no se rompan en carrera, con un escudo



Genuino sabor U.S.A. (II)



La parte trasera con sus alas, porque para eso estamos en USA a finales de los años 50.

Al interior no le falta ni la radio.

Finalizo la sesión fotografía de hoy con una bella vista superior, para poder ver el número reproducido en el techo, y es que en los óvalos americanos muchos espectadores solo pueden ver los coches desde arriba.



Pere J. Suau es un gran aficionado al hobby del slot, además de un buen compañero y amigo mío. En lo que se refiere a todo este mundillo le encanta todo lo que se refiere a Rally-Raid y los prototipos. Pere pertenece desde sus inicios al club ASB slot, que está ubicado en Bunyola (Mallorca). A Pere además le encanta todo lo que es el retoque fotográfico de imágenes por ordenador, especialmente en lo que se refiere a fotos de coches de slot así como la realización de lo que en ASB comunmente denominamos como “es paperets”, que son unas cartulinas fotomontadas que representan los trofeos obtenidos por los tres primeros clasificados de cada carrera y se entregan a cada uno de ellos. ¡Por el momento todavía no ha repetido el diseño en ninguno de ellos!

Antes de iniciarnos en lo que es la entrevista en si, debo agradecer a Pere el tiempo dedicado

Debemos aclarar que para la realización de la entrevista se usó como lenguaje el catalán, posteriormente esta ha sido traducida al castellano.

P: ¿Cómo y cuándo surgió tu afición por el slot?

R: De pequeño, como casi todos. Tenía unos cuantos coches desde hacía ya muchos años, pero casi no jugaba con ellos. La afición resurgió cuando Guillem (otro miembro de ASB) me enseñó los coches que tenía, y gracias a esto me “enganché” de nuevo y después ya fui conociendo a todos los demás (se refiere al resto de miembros del club ASB)





P: ¿Más o menos que gasto mensual crees que tienes en material de slot?

R: Va por temporadas. Hay meses en que puede ser que compre más de dos coches, y otros en los que no compro ninguno.

P: ¿Te declaras coleccionista?

R: Yo creo que sí, ¡o al menos se intenta! (risas)

P: ¿Desde que año coleccionas?

R: Desde que empezamos a competir en el club en 2005

P: ¿Tienes algún criterio de compra o de coleccionismo concreto?

R: No, en principio me gustan mucho los prototipos (LMP y coches prototipo monoplazas de rally) pero como también me gustan otras categoría es difícil centrarse sólo en una cosa. Otra cosa que también me gusta mucho es el raid.

P: ¿Cuántos coches calculas que tienes?

R: ¡Ahora me los vas a hacer contar! 1, 2, 3... (cuenta los coches)... En total 97 ¡si no me he equivocado!

P: Veo que tienes dos circuitos montados, son permanentes o los cambias, y en ese caso, cada cuando los cambias?

R: Considero que el de raid es permanente, ¡pese a que no hay nada que esté pegado! Asimismo siempre estoy cambiando cosas pequeñas: añado decoración o cambio un poco el trazado... El otro lo cambio cada vez que me canso de él.

P: Me gusta mucho la decoración que pones en los circuitos porque aunque es sencilla logran un gran efecto de realismo, ¿cómo has aprendido a decorar?

Entrevista a Pere J. Suau



R: He aprendido de todos los modos posibles y de todas las fuentes: sólo a modo de prueba y error, escuchando a otra gente, leyendo cosas a través de internet... Decorar sólo decoro los circuitos porque de momento decorar coches no se me da muy bien

P: ¿Compites?

R: Bueno, vamos a correr cada sábado que hay carrera en el club.

P: ¿Que categoría de competición es la que más te gusta?

R: Raid, pese a que en el club nos dedicamos muy poco a ello. En general para competir todo lo que es rally me gusta.

P: ¿Con que otras aficiones compartes esta?

R: Me gusta mucho ir en bici y la fotografía de Scalextric, todo lo que se refiere a hacer las fotos y luego retocarlas con el Photoshop.

P: ¿En la vida real que coche conduces?

R: Un Peugeot 307 SW

P: Si por ejemplo te dieran 100.000€ y con ellos te pudieras comprar un coche cualquiera, ¿que coche te comprarías?

R: Uno clásico de rally, cualquiera. Pese a que no lo usaría para competir, sería para disfrutar de él



Entrevista a Pere J. Suau

conduciéndolo.

P: ¿Qué piensas del club ASB?

R: Que es un muy buen grupo de compañeros que está muy bien y que compartimos una afición muy bonita. No me gustaría cambiar nada de él.

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

El Lancia Delta S4, uno de los últimos que he comprado, pero aún así uno de los que más me gusta. Es un modelo que ansiaba desde hace mucho tiempo que cualquier fabricante por fin sacase al mercado.

P: ¿Alguna petición concreta por los fabricantes de slot?

R: Ahora mismo no se que decir, no se que les pediría. ¡¡Me lo tendrías que haber dicho antes y me lo hubiera pensado!!

P: Muchas gracias Pere. Para no extender demasiado la entrevista vamos a terminar aquí aunque si tienes cualquier otra cosa que aportar ahora es el momento que me lo digas.

R: ¡No hombre! De nada y gracias a ti. Ya sabes que si necesitas alguna cosa más sólo me lo tienes que decir. Si quieres hacer fotos coge y mueve todo lo que quieras.



Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace

En el 2004 Ninco se dedicó a mejorar y consolidar su recién estrenada línea de coches de raid, así la primera novedad del año fue un segundo coche para esa categoría. En esta ocasión se trataba del Protruck de Ford, del cual sacó varios modelos durante ese mismo año.

El coche, al igual que el Mitsubishi estaba motorizado con el motor NC-7 y integraba la suspensión independiente Pro Shock en cada rueda, pero a diferencia de éste, no tenía poleas de tracción, con lo cual, sólo las ruedas traseras eran motrices. Debido a esto y al tener una distancia mucho mayor entre ejes, lo convertían en un vehículo algo más torpe para andar por la pista, pero pese a ello resultaba también muy divertido de conducir, sin embargo, nunca llegó a estar a la altura del Mitsubishi. Era bueno en trazados de raid rápidos y limpios pero cuando el terreno se complicaba un poco con subidas, bajadas, dunas, obstáculos y curvas interiores es cuando el coche perdía por completo su agilidad.

Otro nuevo motor vio la luz durante este periodo, en ese caso fue el imponente NC-6, que, partiendo de la base del NC-5 rendía 3.500 rpm más, (por tanto 23.500rpm) al voltaje de 12 voltios. Además su capacidad de atracción magnética también era mayor, aunque su entrega de potencia no era tan progresiva y por tanto era algo más difícil de controlar.



El nuevo NC-6 Crusher pretendía ser el sucesor del polivalente NC-5 aunque el tiempo demostró que especialmente para rally no era muy apropiado especialmente por sus altas RPM



50326 Protruck BF Goodrich



50327 Audi TT Belcar



50328 Subaru Impreza New Zealand Pro Race

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50329 Protruck Elf



50330 Subaru Impreza New Zealand

Efecto barro



50331 Porsche 934 Vaillant

En gran parte gracias a la introducción de este nuevo motor, que en un principio sólo se comercializaba como accesorio, se creó una nueva serie de coches: La gama ProRace. Así coches ya existentes se reeditaban, con unas ciertas mejoras técnicas.

ProRace

El logro ProRace era sinónimo de competición, Ninco comercializó sus coches más punteros con material mejorado bajo esa marca

El primero de ellos que lo hizo fue el popular Subaru Impreza, cuya versión ProRace se diferenciaba de la “normal” por llevar cojinetes mejorados, doble correa de tracción 4x4 y motor NC-6.



La recién estrenada gama proRace se identificaba gracias al cartón trasero que se incluía dentro de las cajas

Pese a que la línea ProRace ya estaba presente en las referencias del año anterior, no fue hasta el 2004 que se empezó a comercializar

Esta nueva línea estaba concebida con el fin de crear coches R2R (ready to run), es decir, coches para poner directamente encima de la pista y poder competir con ellos.

Otra de las novedades durante el año fue la introducción de uno de los coches más emblemáticos y polifacéticos de la casa Porsche, así como el que yo consideraría el coche más reproducido al slot: El mítico

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace

Porsche 911, que se presentó en sus variantes de rally y de velocidad, en este segundo caso como el 934.

Por otra parte, desde el último año el coche del Rally RACC parecía como si estuviera sufriendo un cierto retraso respecto al avance de la compañía, por ello, el que se utilizó durante este certamen para llevar la decoración del mismo fue el que ya se estaba esperando en el año anterior: El Renault Clio, que en esta ocasión vestía una estupenda decoración en un tono mayoritariamente gris y con toques amarillos, que lo hacían muy vistoso a la par que muy elegante.



El pequeño clio estaba equipado con suspensión independiente Proshock lo que lo convertía en un coche muy fiable y divertido para conducir en rallies

Otra de las novedades fue el BMW X5, el tercer coche de la familia de los Raid y que ya desde un primer momento destronó al Mitsubishi como rey del raidslot. En todos los aspectos el coche era impactante, tanto estéticamente incluyendo cromados y una tampografía excelente, como en comportamiento.

Mecánicamente la base es la misma que la del Mitsubishi, pero su mayor distancia entre ejes, así como su menor altura le confería un comportamiento más noble y con más aplomo con lo que pronto desbancó al primero como el rey de los Rally Raid.



50332 Porsche 934 Brumos



50333 Porsche 934 Jagermeister



50334 Porsche 934 Burton of London

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50335 BMW M3 GTR Amprex



50336 Fiat Punto Vodafone



50337 Renault Clio Agrafe



50338 Porsche 911 Road Car Antracita

En cuanto a la serie Classics, ésta se renovó con uno de los clásicos americanos por excelencia el Chevrolet Corvette Clas C, todo un mito y un símbolo sobre ruedas, que tal vez en Europa no tuvo el éxito esperado, puesto que aún algunos se pueden encontrar en tiendas, pero que fue una auténtica golosina para el mercado de exportación.

Finalmente Ninco sacó otro rey del Rallyslot el Peugeot 307 WRC. Pese a que el comportamiento del Subaru ya era excelente y prácticamente las competiciones a cualquier nivel eran casi monomarcas, la distribución de pesos casi al 50% del Peugeot, así como su altura, algo menor a la del Subaru, lo convirtieron rápidamente en el nuevo rival a batir de las pistas. De éste también se lanzó al mercado al cabo de poco tiempo una versión Prorace, que aún mejoraba más su comportamiento.

Y ya para terminar el año y tras tener un poco en el olvido las competiciones de velocidad, en este caso Ninco apostó también en establecer una nueva categoría en slot. En este caso el turno era para los GT, y en concreto sus próximos proyectos se centrarían en los coches japoneses de esa categoría, de hecho su primer lanzamiento correspondió al Honda NSX, al que posteriormente le han seguido muchos otros modelos que ya iremos comentando.

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50339 Mercedes CLK GTR Prorace



50340 Reynard Toyota Telefónica



50341 Reynard Ford Corona



50342 BMW X5 Delsey



50343 BMW X5 Sachs



50344 Subaru Impreza Imola Prorace

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50345 Subaru Impreza Mc Rae efecto barro



50346 Subaru Impreza Imola efecto barro



50347 Chevrolet Corvette C Class Sebring '56



50348 Porsche 911 road car



50349 Protruck Speedy



50350 BMW M3 GTR Red Bull

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50351 Peugeot 307 WRC Mexico



50352 AC Cobra racing stripes



50353 Renault Clio Rally RACC



50354 Porsche 911 Salón del Hobby 2004



50355 Honda NSX Autobacs



50356 Honda NSX Epson

Ninco (VII), 2004. Se inicia la gama ProRace



50357 Subaru Impreza ProRace



50358 Peugeot 307 WRC ProRace



50359 Peugeot 307 WRC Showcar

Novedades y concursos

Hace ya dos números en que podéis observar como hemos cambiado el formato de maquetación, esto se debe principalmente a dos motivos: el primero es que gracias a esta nueva forma de maquetar el texto se hace mucho más legible y el segundo es que así la revista también gana en apariencia y organización. A raíz de esto también es posible que hayáis observado que el número de páginas se ha reducido en estos dos últimos números. ¡Eso no quiere decir que hayamos reducido contenidos! Sino que gracias al nuevo formato, el contenido ahora es mucho más claro y compacto. Intentamos innovar constantemente para vuestra comodidad y, ¿porque no decirlo? ¡para nosotros mismos!, para tener un producto más atractivo del cual estemos de cada vez más orgullosos de producirlo. Dicho esto, estamos abiertos a cualquier sugerencia que nos queráis hacer, sólo nos las tenéis que hacer llegar vía e-mail

También os animamos a que colaboréis con nosotros y nos mandéis cualquier artículo que queráis que incluyamos en futuras ediciones. Si queréis participar también en la sección de entrevistas, estaremos encantados de enviaros un formulario vía e-mail, o, si nos es posible de veros en persona para poder efectuarla.

Muchas gracias a todos por leernos mes a mes

Josep Oliver

En el anterior número os propusimos el primer concurso de esta revista. Nos gustaría pedir os disculpas ya que pese a que hay algunos de vosotros que habéis acertado, noes hemos dado cuenta de que ha sido un poco complicado. La solución a la pregunta que os formulamos es, como ya se os ha avanzado al principio de la revista la referencia 50178 de Ninco, un Porsche 356 A, en concreto este que os presentamos aquí:



Para este primer concurso, nuestro ganador ha sido **Manuel Álvarez (Sentenza)** al que queremos darle la enhorabuena y comunicarle que pronto recibirá una camiseta, una mochila y una nevera portátil de la marca Scalextric.

Iniciados ya con los concursos, este mes no vamos a ser menos así que, aquí va la pregunta:

¿De que país procede el fabricante Avant Slot?

Por mandarnos la solución correcta participaréis en el sorteo del **Alpine A310** de dicha marca que se ha presentado en uno de los artículos de este número, así que ¡ánimo y suerte a todos!

El límite máximo para la recepción de las respuestas es el 5 de marzo

Máندانos tu respuesta a revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

¡SALUD Y BUEN SLOT!