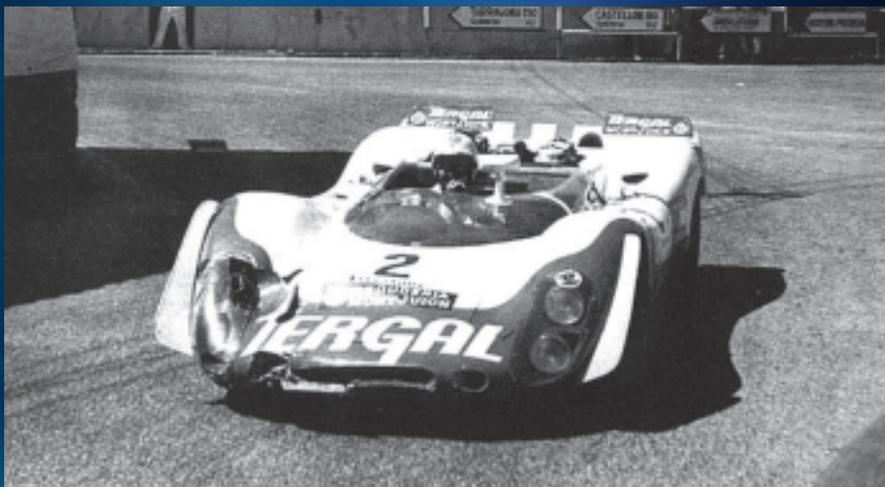


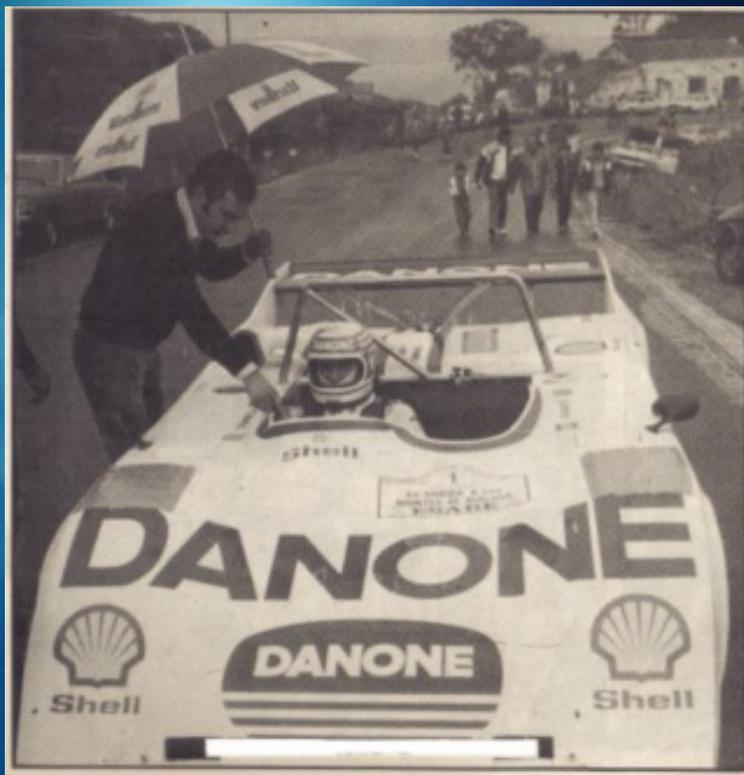


n° 2. 15 de marzo de 2010
Distribucion on-line gratuita

ESPECIAL JUAN FERNÁNDEZ GARCIA



Dipòsit legal / Depòsito legal : PM. 112-2010



EDITORIAL

Recordo quant tenia 9 o 10 anys que sols volia anar a veure la Pujada al Puig Major per veure el “Danone”, i es que amb la seva estètica de F1 i el seu ensordidor renou, Juan Fernández i les seves barquetes eren l’ànima de la festa. Per això en aquest segon número he volgut retre homenatge a Juan Fernández Garcia, el del Danone. Un pilot que ha esdevingut tota una icona per l’automobilisme de Sóller, que ha estat el pilot que més vegades (16) ha guanyat la ja mítica Pujada al Puig Major.

Per això el passat mes de setembre se’l va convidà a presidir la 30 edició de la Pujada , una cursa que fou tot un homenatge per ell. En paraules seves digué “ Ni quant vaig correr a Le Mans s’hem feu un homenatge com aquest de Sóller”. Una placa a la sortida i moltes bones estones en els nostres cors en queden d’aquest gran pilot de Sabadell.

Graciés Juan Fernández.

Recuerdo cuando tenía 9 o 10 años que sólo quería ir a ver la Pujada al Puig Major para ver el “Danone”, y es que con la estética de F1 y su ensordecedor ruido, Juan Fernández y su coche eran el alma de la fiesta. Por eso en este segundo número he querido dedicárselo a él, al del Danone; un piloto que se ha convertido en todo un icono del automovilismo en Sóller, no en vano ha sido el piloto que más veces ha ganado la ya mítica subida (16 veces)

El pasado mes de septiembre se le invitó a presidir la 30 edición de la prueba, una carrera que fue todo un homenaje y que según sus propias palabras: “ni cuando corrí en LeMans me hicieron un homenaje así”. Una placa en la salida y muchos buenos recuerdos nos quedan de este mítico piloto de Sabadell.

Gracias Juan Fernández.

Juan Antonio Fernández Vila
parlemdecuina@hotmail.com



Colaboran en este número:

Textos y fotos:

Josep Oliver Got / *asb_slot* (Sóller)

Jorge Luis Mendoza Tudea / *jorge_luis* (Málaga)

Juan Antonio Fernandez Vila/ *juanan_club_slot_soller* (Sóller)

Delfin Reinoso / *delfi_r* (Lleida)

Albert Frau (Sóller)

Pep Seguí / *pepet* (Palma de Mallorca)

Joan Zapata (Sóller)

Maquetación y diseño:

Josep Oliver Got / *Zenit, marketing & audiovisuals*

Juan Antonio Fernández Vila.

Cordinación:

Juan Antonio Fernández Vila



En este número:

Especial Juan Fernández García.

Ninco (II)

PRICA (II)

El navegante (entrevista a Morgana)

EXINITIS

El Otro slot (resinas y composites)

*CURSA MODELS.Lola 298T/ Alfa 333

*MARALIC. Mercedes Unimog Masslot

*PETER PRE. Mercedes Renntransporter

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

Juan Fernández García (80), es el Rey de la Pujada al Puig Major, no en vano la ha ganado en 16 ocasiones, 7 de ellas consecutivas, a los mandos de sus Lola T 280 i del Osella BMW, ambos con su inconfundible decoración “Danone”.

Pero el palmarés del piloto de Sabadell es mucho más extenso, con más de 300 victorias a sus espaldas, a competido en casi 650 carreras, con dos títulos europeos, diecisiete españoles y diecinueve catalanes. Lo que mucha gente no sabe de Juan Fernández es que entró en el mundo de la competición a los mando de una moto y fue en la década de los 50 cuando de la mano de Salvador Fábregas pasó al mundo de las 4 ruedas. Durante casi 40 años su actividad fue intensa, hasta que a mediados de los 90 decidió abandonar la competición.



**Juan Fernández a los mandos del Osella-BMW
en la Pujada al Puig Major de 1994**

El mismo Jacky ICKx decía de él “Jamás he conocido un piloto como él, capaz de ganar en rallies, circuitos y en la tan arriesgada disciplina de montaña.”

Su primer Campeonato de España sobre ruedas lo logro a los 14 años, fue de Hockey sobre patines. A los 17 su padre le regaló una Montesa con la que gano en la primera participación en una subida en cuesta. Entre los años 1963 y 1970, compite con algunos de los mejores deportivos existentes, siempre Porsche: 356 carrera, 904, 911 R, carrera 6, 908/1 ,908/2 y 908/3. Después y hasta su retirada alterna los Porsche con otros vehículos de rallies y subida en cuesta.

Palmarés (resumen):

Juan Fernández G. (1930)

670 carreras

310 victorias

197 pódiums

38 títulos

5 victorias en el Rally Costa Brava (entre 1958 y 1963)

3 victorias en el rally RACE (1961-1965-1966)

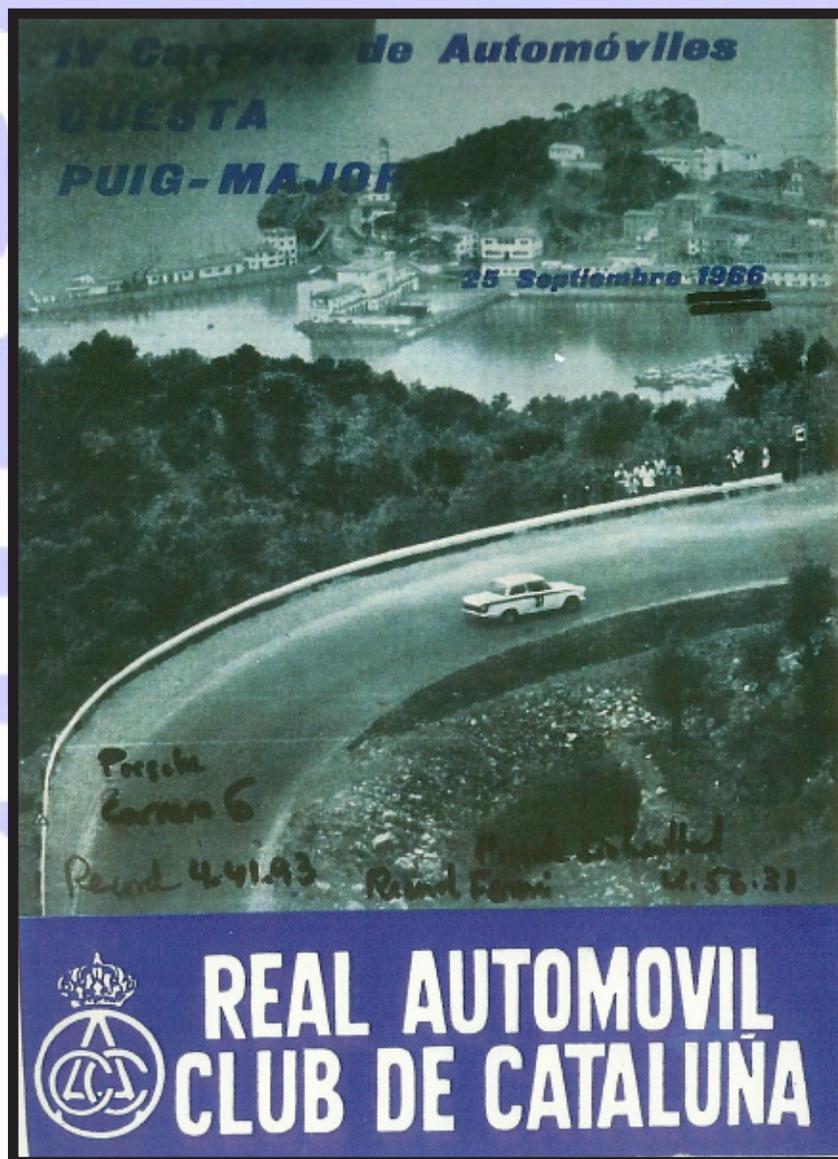
16 victorias en la pujada al Puig Major

Récord absoluto en el GP Ciudad de Alcañiz

Álbum històrico-fotogràfico “pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



Cartel IV subida al Puig Major (1965)

Álbum histórico-fotográfico

“pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



Juan Fernández vencedor con un Porsche Carrera 6 y primer récord 102 km/h (1966)

DANONE

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

Álbum històrico-fotogràfic

“pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



Juan Fernández vencedor con un Porsche Carrera 6 y primer rècord 102 km/h (1966)

Álbum histórico-fotográfico

“pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



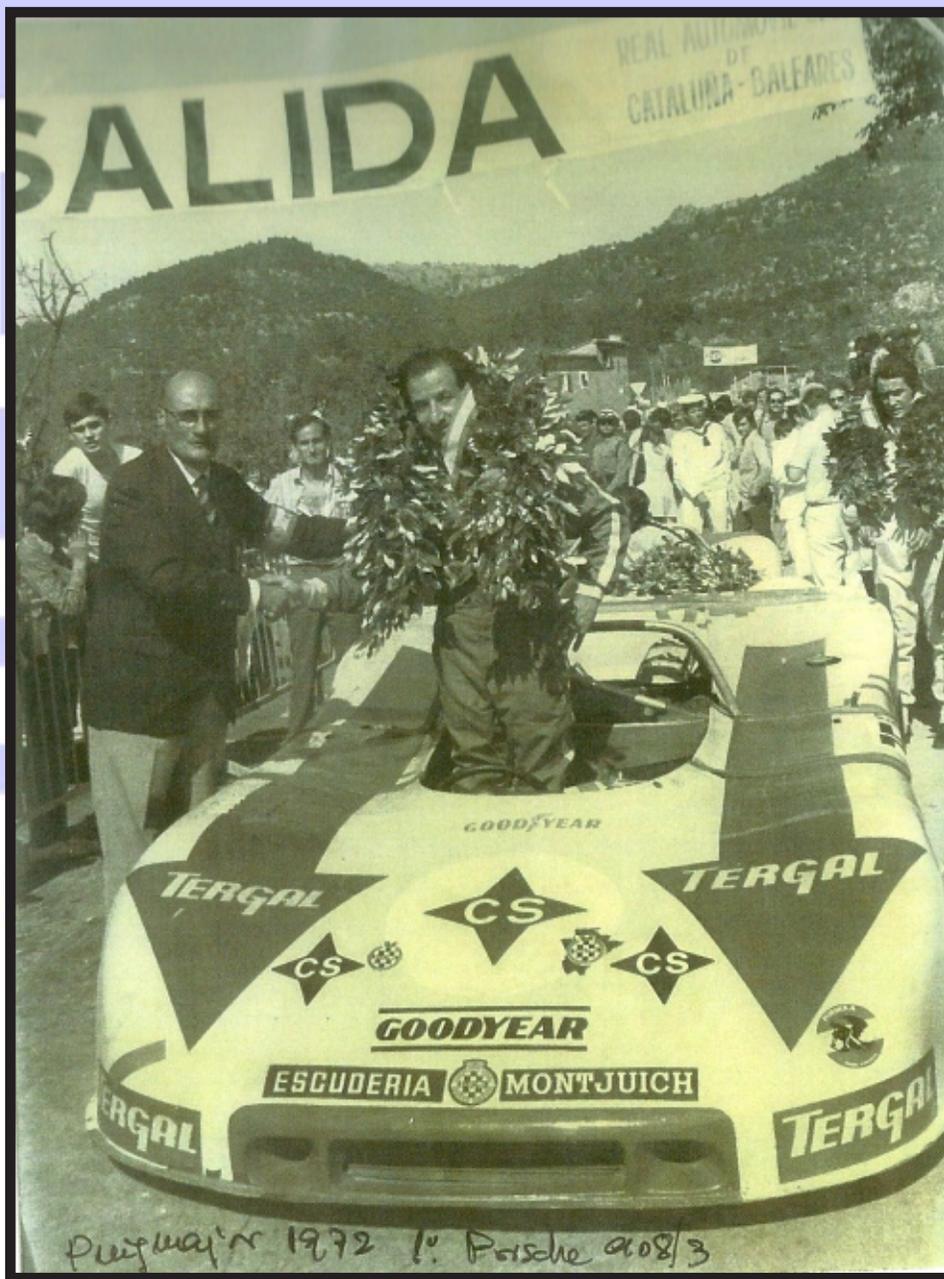
Juan Fernández vencedor con un Porsche 908/1 (1970)

Álbum històrico-fotogràfic

“pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



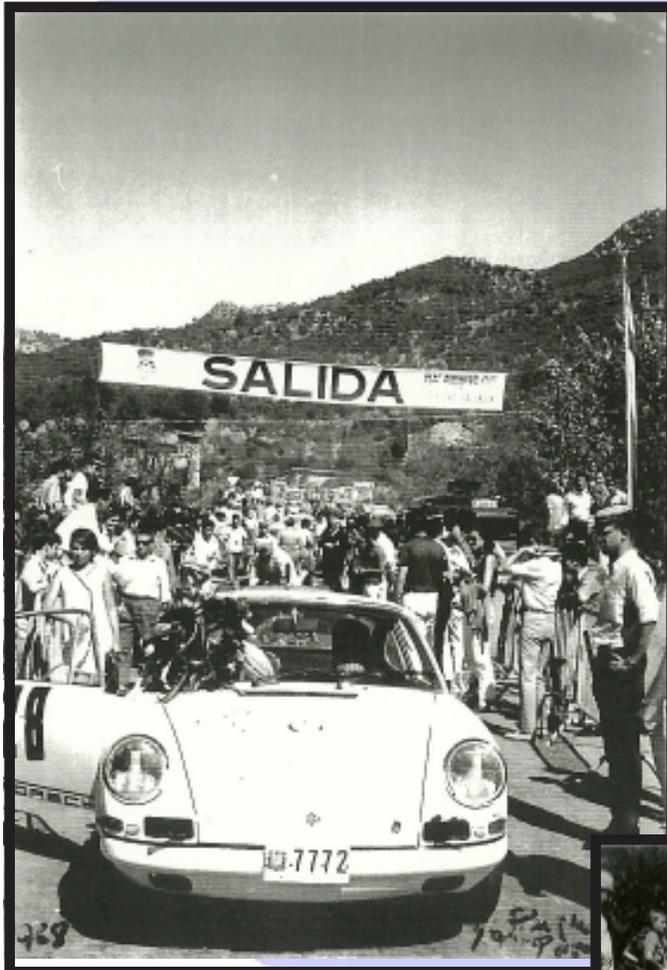
Juan Fernández vencedor con un Porsche 908/3 (1972)

Álbum histórico-fotográfico

“pujada” al Puig Major .

Por: juanan_club_slot_soller

Fotos: Albert Frau



Juan Fernández vencedor con un Porsche 911 (1968)

Juan Fernández vencedor con Osella/BMW(1987)



PUIGMAJOR



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SLOT

1/32. Los coches de Juan Fernández



Por: juanan_club_slot_soller



1982 (exin).Ref 7001

LOLA T -298 “ DANONE”

2009 (Cursa Models)



1/32. Los coches de Juan Fernández



Por: juanan_club_slot_soller



PORSCHE 908/3(Fly).Ref C66

PORSCHE 908/ 2 “TERGAL” 2008 (Fly).Ref 99035



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

1/32. Los coches de Juan Fernández



DANONE

Por: juanan_club_slot_soller

Ninco, ref.:50432

Foto : Pep Seguí i Morro



(NINCO)

PORSCHE 911 SC

(FLY CAR MODEL)

Fly, ref.:07062

Foto : Pep Seguí i Morro



NINCO (II) Posicionamiento '97-'99



Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

Gracias a la espectacular evolución de la marca desde su creación, 1997 no podía ser un año que defraudara a sus compradores, así sólo en ese año vieron la luz más modelos que los comercializados durante los dos últimos años. Aparecieron 27 nuevas referencias que se correspondían a redecoraciones de modelos anteriores y 4 coches completamente nuevos.

Además durante este año y con gran sorpresa y aceptación por parte de todos los sloteros, también se empezaron a comercializar las conocidas pistas Ninco, que gracias a su calidad, tuvieron una excelente acogida entre todos los usuarios. Así Ninco se convirtió en un fabricante integral del slot.



Su sistema de anclajes mejorados permitían un fácil montaje y desmontaje y una mayor fiabilidad de conexiones

Sus pistas presentaban ciertas ventajas sobre las existentes y es por eso que a posteriori se creó la campaña de “10 ventajas de las pistas Ninco” que eran las siguientes:

- Mejora en anclajes para facilitar su montaje/desmontaje EASYCLIP (patentado)
- Mayor fiabilidad de las conexiones
- Mayor anchura de pistas para facilitar el paso simultaneo de coches más anchos como los F1
- Mayor profundidad del raíl lo que permitía una mayor profundidad de guía
- Raíl cubierto por plásticos para evitar contactos eléctricos indeseados
- 3 tipos de superficies
- Amplia variedad de gama
- Mandos con freno incorporado
- Tomas de conexiones multifuncionales
- Compatibilidad con pistas ya existentes

De este modo los dos primeros circuitos que se comercializaron fueron el “Rally” que incluía un Peugeot 306 y un Renault Megane (novedad del año) y el “GT” que incluía un McLaren F1 GTR y un Porsche GT1 (también novedad de año).



Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

En cuanto a coches tal y como ya se ha anticipado dos de las novedades fueron el Renault Megane que se presentó tanto en versión de rallies como en su versión Copa y del cual que salieron simultáneamente 7 versiones distintas (4 para los Copa y 3 en la versión de rally) y el Porsche GT1 que ha sido hasta el momento el coche más reproducido por todos los fabricantes.

Otra nueva versión del Mc Laren también salió al mercado como novedad en ser el primer modelo de "Calle" que presentó la marca (Sin contar el Porsche 356 classic en color verde). Además de esta también se presentaron dos versiones Gulf y una versión Art Sports

Las otras novedades para este año fueron el Audi A4 del campeonato de Turismos que se celebraba en toda Europa que se comercializó con 4 decoraciones diferentes de forma casi simultánea. Y por otra parte se presentó también el 3er clásico de la serie el Ferrari 250 Testarossa de 1957.

Por su parte, el coche elegido para conmemorar el Rally RACC de este año no fue un Megane tal y como se esperaban todos sino que fue el Ferrari 166MM en una soberbia decoración blanca que le otorgaba un aspecto muy elegante.

Otra novedad para este año fue la aparición de la página web www.ninco.com, hecho que ofrecía una visión de empresa puntera a la marca puesto que en esa época todavía eran muy pocas las compañías que gozaran de tener su propia página web.



El primer circuito en comercializarse fue el denominado "Rally" que incluía un Peugeot 306 y un Renault Megane



Ferrari 166MM

NINCO (II) Posicionamiento '97-'99

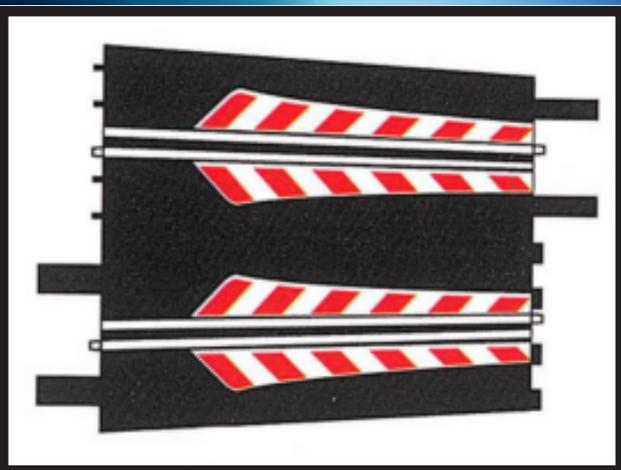


Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

En 1998 no se sacaron al mercado tantas referencias como en el año predecesor puesto que Ninco quería dedicar más esfuerzos a promocionar sus pistas, sin embargo otros 5 nuevos coches vieron la luz ese año

Uno de los más esperados desde su presentación en la feria de Nüremberg de ese año, en la cual Ninco ya tenía un stand de un considerable tamaño donde promocionó sus pistas, fue el nuevo clásico: El Jaguar XK-120 que salió a la venta en dos decoraciones: Una color marfil y otra en color verde inglés.

Para aún fortalecer más su sistema de pistas y para mejorar sus ventas también se presentó un tramo de adaptación entre pistas Ninco y Scalextric (el otro fabricante más usado en ese momento) así se aseguraba que todos aquellos usuarios que tuvieran pistas antiguas pudieran empezar a disfrutar de las ventajas de las Ninco sin tener que desprenderse del viejo stock.



Los tramos adaptadores permitían juntar pistas Ninco con pistas de otras marcas

Tal vez la novedad más considerable del año fue el hecho de que Ninco reintrodujo el slot en la competición de F1. Así durante ese año se presentaron dos modelos: El primero fue el Ferrari F310B con el que compitieron Michael Schumacher y Eddie Irvine y el otro el Jordan 197 F1 que se presentó justo antes de terminar el año y por sorpresa de los consumidores, con el fin de dar al Ferrari un competidor que lo superaría en los aspectos dinámicos en todos los sentidos puesto que el Jordan hoy en día se sigue considerando como el mejor F1 de slot de todos los tiempos en cuanto a comportamiento.

Ambos modelos presentaron algunas novedades, entre ellas es destacable el hecho de que el tren de ruedas delantero era móvil, simulando así el giro de las ruedas del coche. Además su geometría en el anclaje altamente estudiada actuaba a modo de suspensión lo que mejoraba aún más su rendimiento. Finalmente también es destacable el hecho de que el Ferrari fue el primer coche que se comercializó con la nueva caja expositora, más grande, y que es la que se mantiene actualmente.

Otra novedad fue el segundo WRC de la marca, así apareció el Toyota Corolla con el que Sainz disputaba el campeonato de Rally de ese mismo año.

Finalmente también tocaba la aparición de otro nuevo modelo de velocidad, en este caso fue el Mercedes CLK-GTR con unas formas espectaculares y fielmente reproducidas y que además pronto se convirtió en un dominador absoluto de las pistas.

Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

Abrimos 1999 y que mejor forma de empezar el año que cambiando el logotipo de la marca? Con esta acción la marca pretende dar un enfoque más actual a su producto y pretende demostrar a todo el mundo que es una empresa en constante evolución y dinámica, de este modo se cambia el logotipo de la empresa.

En lo relativo a los productos, el año se presentaba con muchas novedades aunque no sólo en lo referente a coches o pistas sino que también en accesorios.

De entre ellos dos sobresalieron: El primero fue el mando electrónico Vario 16 el cual se podía regular en función de la modalidad de conducción de cada piloto o respecto a las características del trazado. El segundo fue el cuentavueltas también electrónico Pole Position, de gran precisión que usaba tecnología fotoeléctrica para detectar el paso de los coches y que además disponía de multitud de funciones: tiempo total, vuelta rápida, nº de vueltas,... y se podía conectar a un ordenador para llevar el control de tiempos de un modo totalmente automatizado.



En cuanto a coches, el nuevo clásico que se presentó este año fue de nuevo el Porsche 356, aunque en esta ocasión en su versión coupé.

Otro modelo que se presentó totalmente nuevo este año y después de haber cosechado ya grandes éxitos a nivel real fue el Seat Córdoba. Éste fue también la base que se usó para la decoración del modelo del Rally RACC de ese año.



NINCO (II) Posicionamiento '97-'99



Por: Josep Oliver Got (Asb_slot) Fotos: juanan_club_slot_soller

También se presentó el tercer monoplaza de la marca. Pese a que se esperaban modelos como el Prost, el Sauber o el Benetton, el que finalmente e inesperadamente se reprodujo fue el Steward-Ford SF-2 conducido por Barrichello y Verstappen

Gracias al éxito cosechado por el Porsche GT1 tanto a 1/32 como a escala 1/1 la evolución del modelo al GT3 también se reprodujo al slot.

A finales de año también se presentó lo que sería el cuarto monoplaza de la marca: El Sauber Petronas C17 de Jean Alessi y Johny Herbert, lo que hizo que las parrillas de salida de las competiciones de F1 fueran de lo más variadas.

Sin duda alguna el gran empeño que Ninco había puesto en la F1 hizo que muchos club adoptaran esas pruebas en sus calendarios y las mismas gozaran de mucho éxito.

Ya como colofón del año y siempre atendiendo a las expectativas de los consumidores, Ninco se decidió a comercializar packs con pistas para la ampliación de los circuitos. Gracias a estos packs, cualquier circuito "básico" podía ampliarse fácilmente y de este modo variar el trazado del mismo

Coches RACC 98 y 99



Finalmente una última novedad antes de cerrar el año fue la edición especial de uno de sus modelos de más éxito: Una redecoración del Mercedes CLK-GTR conmemorativa del cambio de dígitos del milenio, aunque pese a que se presentó durante el año 1999 finalmente se introdujo en el mercado en el año 2000

Fue también durante este año que se introdujo otra novedad: Algunos de los coches ya empezaban a salir a la venta con el nuevo formato de caja. Ésta seguía siendo de metacrilato, aunque su tamaño había aumentado. De hecho el primer coche en utilizarla Fue el Mercedes CLK-GTR que, pese a que fue novedad anunciada para el año anterior, no fue hasta este año cuando se empezó (y se pudo) comercializar, gracias a la nueva caja, ya que el tamaño del coche hacía imposible que lo hiciera en la otra



El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller



Como muchos de vosotros sabreis soy cocinero y siempre habia pensado en intentar unir mis dos aficiones en una cocina y slot. Un dia , casi por casualidad me topé en internet con unos coches de slot un poco especiales...eran comes-tibles. Esta es su historia.



Morgana ...¿ es ese tu nombre?

Mi nombre de verdad es Mari Luz Ortega. Morgana es mi nick, me gustó mucho el libro “Las Nieblas de Avalón” y por eso lo escogí. Empezó siendo mi nick en mi otro hobby y al final ha derivado también a esto de las tartas.

¿Donde vives? ¿Desde donde nos deleitas con tus tartas?

Vivo en Madrid y las tartas las hago en mi casa.

¿Como funciona blogosas?

Aparte del mío, en blogosas hay también otros blogs: Mila (cookemila, <http://cookemila.blogosas.com>) que empezó blogosas conmigo casi desde el principio. Caracole (<http://caracole.blogosas.com>), que también escribe bastante. Y Megasilvita (<http://megasilvita.blogosas.com>) nuestro último “fichaje”. También hay otros blogs pero sus usuarios apenas los han utilizado. Cada una somos de un sitio diferente de España.

Me comentas que es un hobby, ¿nunca os habéis planteado hacerlo a lo grande?

Para mí esto es un hobby, por el momento mi trabajo (el que me da de comer) me lleva demasiado tiempo y por eso no me he planteado ir más allá con esto. Además, profesionalizarse en esto supongo que requerirá años de estudio y preparación aparte de permisos, títulos, etc. cosas que no poseo. Y para rematar, la repostería tradicional española creo que no tiene demasiado que ver con este tipo de tartas, de modo que no hay apenas sitios en España en los que puedas aprender a hacerlas y menos aún tener un título acreditativo al respecto.





El navegante.

Por: [juanana_slot_soller](#)

Esta faceta gastronómica, ¿desde cuando la practicas? ¿Trabajas en una pastelería?

Recuerdo que me enganché a la repostería desde la primera vez que hice el típico bizcocho de yogur. Debía tener... no sé, tal vez 15 años. Entonces intentaba hacer las cosas que hago ahora pero la nata, el chocolate y la crema no te permiten hacer las mismas cosas que las pastas de azúcar, que son mucho más versátiles y se dejan modelar mejor aparte de no necesitar frío.

Tuve un parón bastante largo, de unos 10 años desde los... no sé, 28 años o así hasta hace un par de años, en que hice una tarta precisamente para el cumpleaños de un amigo slotero y recuperé la afición. No fue hasta casi un año después cuando descubrí la pasta de azúcar. La usé por primera vez en los adornos de una tarta de forma de coche para el cumpleaños de otro compañero, allá por junio del año pasado <http://morgana.blogslot.es/2007/06/18/asi-se-hizo-el-coche-del-cumple-de-chuvaca/>.

Las siguientes fueron en julio, para el cierre de nuestro club de slot favorito: Model slot (cómo lo echao de menos). Ahí ya sí que me atreví a forrar las tartas con la pasta de azúcar (hasta entonces no lo había hecho). <http://morgana.blogslot.es/2007/07/22/despedita-de-modelslot-tartas/> y fue mi perdición porque me gustó tanto trabajar con estas masas que estaba deseando tener una oportunidad para utilizarlas. Creo que la siguiente tarta (bueno, no, hubo otra entre medias) fue en septiembre de ese mismo año, el ZX que ya has visto para Alfredo del Águila.

No volví a hacer ninguna tarta de coches hasta marzo, en el cumple de Karlonnen, que son los clásicos de Cartrix que ya conoces.

Resumiendo (que me voy mucho por las ramas) Llevo haciendo tartas de este tipo desde hace algo más de un año.

No trabajo para ninguna pastelería, probablemente no sabría cómo hacerlo. Trabajo en casa (o sea, que soy totalmente autodidacta, gracias a la red, en la que se puede aprender muchísimo gracias a la generosidad de todos aquellos que comparten sus conocimientos con los demás tanto en sus blogs como en los foros, colgando tutoriales, resolviendo dudas, etc.)

A veces me planteo si podría trabajar para una pastelería pero no sé si me gustaría repetir muchas veces el mismo trabajo, lo que más me gusta de esto de las tartas personalizadas es la variedad de temas, de trabajos, de resultados...





El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller



Por lo que nos has estado comentando durante la entrevista , también de gusta el slot (scalextric) ¿no?

¡Uf! Qué pregunta... Como casi todas las chicas que se acercan al slot, yo lo hice por mi chico, Karlonnen. La primera vez que cogí un mando me desesperé, pensé que no iba a ser capaz de llevar aquello nunca, pero luego le fui cogiendo un poco el gustillo y al final, aunque quede la última porque ya no corro casi nunca, me lo acabo pasando bien. Siempre que no tenga presión, claro, porque la competición no está en absoluto hecha para mí. De elegir, sin duda me quedo con los rallies de sucio, sobre todo los de nieve. Lástima que en Madrid ya no los hagan apenas, eran muy divertidos.

De todos modos el mal ambiente de algún foro de slot, los líos de reglamentos y demás, lo poco que fomentan la participación femenina (buena fuente de polémica) y otras cosillas me resultaban ya bastante cuesta arriba. Si le unes el cierre de Model y que las tartas decoradas me llevan de cabeza al final me he acabado distanciando un poco del slot y lo vivo a través de otros: de los blogs de blogslot y de Karlonnen, básicamente. De vez en cuando voy a alguna carrera para saludar a los amigos o para ver algunos montajes de los que merecen la pena como el open de raid que se organizó hace poco en Coslada (impresionantes los tramos) pero no me planteo seguir ningún campeonato ni menos aún ir a entrenar para correr.

Me gusta muchísimo llegar a las carreras y ver la imaginación que le han echado los organizadores a los tramos (la decoración, el enrevesamiento o no, etc.). Me encanta encontrar los guiños y detallitos que nos dejan (a veces encuentras cosas muy divertidas).

El slot me resulta divertido un rato (los rallis, debido a su mecánica se me hacen a veces demasiado largos) pero las tartas son para mí muchísimo más gratificantes aunque les dedique también muchísimo más tiempo (algunas me llevan días). Son algo que más o menos entiendo mientras que si me hablas de ejes, llantas, neumáticos, cojinetes, coronas, cardans, diferenciales, guías basculantes, WRC, grupos N o super K o lo que sea... reconozco que me pierdo. Además, soy una negada como piloto, para qué nos vamos a engañar ;-). Y como mecánico... mejor ni hablamos. Me doy cuenta de cuándo desllanto porque la cosa es escandalosa pero de lo demás... menos mal que siempre he llevado unos copilotos magníficos que me han tenido los coches a punto (incluso cuando se me ha olvidado frenar y el Xsara ha salido volando como me pasó en el último Open de La Rioja, que necesitó el pobre hasta cirugía urgente...)

Me gusta el slot cuando se toma como juego, para quedar con los amigos, echar unas carreras y divertirse. En cuanto se meten por medio intereses económicos (marcas, clubes, venta de chasis, etc) y las ansias por ganar a toda costa y el ambiente se enrarece... Yo mejor no me meto.



El navegante.

Por: juanan_club_slot_soller



Retomando el tema de las tartas Desde cuando escribes en el blog?

¿En el de blogosas? Para redondear, empezamos la andadura en marzo de este mismo año.

En “el caldero del slot” (el blog de blogslot.es) llevaba escribiendo desde aproximadamente un año antes. Echo de menos los montajes que hacía, me lo pasaba bomba haciendo cosas como éstas:

<http://morgana.blogslot.es/2007/03/09/morgana-reportera-entrevista-a-un-slotadicto/>

<http://morgana.blogslot.es/2007/03/24/el-ritmo-en-el-slot-%c2%bftienes-duende/>

<http://morgana.blogslot.es/2007/03/26/los-otros-ritmos-del-slot-haberlos-haylos/>

<http://morgana.blogslot.es/2007/05/08/los-angeles-del-neng/> (el neng es Alberto Merchán, que ahora anda un poco retirado de la competición pero es un genio como piloto)

<http://morgana.blogslot.es/2007/05/15/el-cambio-climatico/>

<http://morgana.blogslot.es/2007/10/08/la-gran-batalla/>

Los montajes de fotos con los compañeros del slot eran realmente divertidos de hacer y a veces lo echo mucho de menos, pero las cosas cambian, qué le vamos a hacer... Supongo que a ti no te dirán nada estos artículos porque no conoces a la gente, claro (y encima te he acribillado, qué cruel soy) pero yo los hacía con mucho cariño para ellos. Al no asistir ya con regularidad a las carreras, hace mucho que no se me ocurren estas cosas, aparte de que supongo que prácticamente toda la creatividad de la que dispongo se me va para las tartas.

Ea, dejo de darte ya la brasa. Espero que puedas aprovechar algo de todo esto que he escrito (y que no te hayas aburrido demasiado). Si necesitas algún dato más, no dudes en preguntarme.

Encuanto al resto de material que me pides, las recetas está publicadas en diferentes artículos del blog ¿te servirían los enlaces a los mismos? Y las fotos tendría que buscarlas. Mira las que ya están publicadas, a ver si alguna te gusta especialmente y lo que puedo hacer es buscarlas en mayor resolución, que seguro que las tendré por alguna parte.

Gracias por todo.

Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos

Retomo el repaso de las más reseñables novedades que en materia de slot y coches norteamericanos trajo el pasado año 2009.

El siguiente fabricante que nos ha hecho grandes regalos a los amantes de los coches USA y sus reproducciones para slot es **MRRC**. Sus aportaciones son, por desgracia, poco abundantes, pero es que su catálogo es igualmente breve. Salvo involuntario error del que esto escribe, no hubo en el 2009 nueva decoración de su sempiterno Cobra, pero sí llegaron por fin los largamente anunciados **Chaparral 2F** y **Ford GT Mk IV**, ambos de 1967.

No tengo palabras para describir con justicia estas dos bellezas, reproducidas hasta detalles insospechados, así que dejaré que las imágenes lo hagan por mí, empezando por el Chaparral:



El modelo de la fotografía, (ref. MC-0070), corresponde al que compitió -y ganó- en Brands Hatch en el mes de julio de 1967.

P.R.I.C.A (II parte. MRRC. 2009)

Por: Jorge Luis

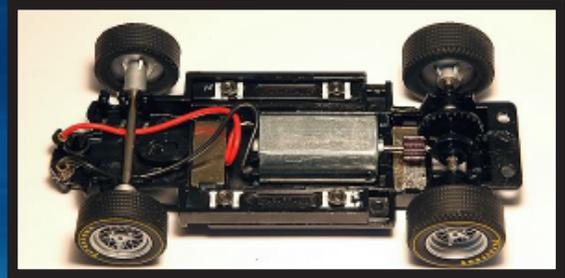
Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos

Bello también es el Ford GT40 Mk IV de 1967, el otro modelo que ha introducido MRRC este año, en su decoración de "presentation car", con un nivel de detalle impresionante y una más que aceptable tampografía y acabado, que con su referencia MC-0035 luce así de bien, como puede apreciarse en las fotos.



Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos

De las reproducciones de MRRC de estos dos míticos bólidos cabe decir que comparten chasis, motor y transmisión, montando un motor Boxer a 20.000 rpm, en disposición inline por delante del motor, con una relación piñón/corona de 9/27, y el curioso chasis (que denominan "Sebring") extensible o ajustable a diferentes medidas, mediante dos piezas superpuestas ajustadas entre sí mediante cierta profusión de tornillitos:



Las carrocerías de ambos destacan por la calidad del molde, aunque en justicia hay que decir que el Mk IV era algo más largo que la reproducción a escala 1:32 que hace MRRC (saldría unos 138 mm, en vez de los 136.3 mm que mide nuestro protagonista) y algo más estrecho, estando la pintura y tampografía a gran nivel, aunque superada por otros fabricantes. Eso sí, en la relación calidad/precio resultan imbatibles, al haberse vendido ambos a precio normal a unos muy comedidos 29,95 Euros,



mientras que Superslot, Ninco o Tecnoys subían sus precios en plena crisis económica.

¿Qué cabe esperar de este fabricante en 2010? Pues seguramente que nos regale la vista con nuevas decoraciones -sobre todo, del Ford GT40 Mk IV-, aunque ya había anunciado para septiembre un set con los test cars de Le Mans de 1967, reseñado con la referencia MC-0039

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: juanan_club_slot_soller



Fue a los 11 años, cuando por fin Juanjo Moyà consiguió su primer scalextric un espectacular circuito de Scalextric GP22.

Casi al mismo tiempo ja empezó a “trastear” los coches, con trozos de cartón y pegamiento Imedio. A partir de aquí la cosa fue evolucionado: primero Imedio y acetona para deshacer el butirato y luego con Araldit permitían a Juanjo el incluso poder hacer moldes para piezas. Mucha iniciativa y unos estudios de Formación Profesional, concretamente de maestría industrial, lo que ahora equivaldría a una Ingeniería Técnica en la especialidad de matricería y modelaje; obraron el resto.

En la década de los 90, Juanjo ya trabajaba con moldes realizados con silicona para hacer coches en resina. Juanjo siempre se ha caracterizado por querer aplicar la más alta tecnología de los procesos productivos. Fibra de carbono, composite estructurado (ya con Cursa Models), incluso se aventuró en un proyecto de modelo a escala 1:18 el Ferrari F1 del 2003, eso si estático.



Alfa Periscópica



RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: juanan_club_slot_soller



LOLA 298T

Juanjo siempre quiere ir un paso por delante y la llegada de modelos de 1:32, como el recientemente presentado Alfa Periscópica, con una carrocería de este Alfa montada pesa 25 gramos, que es el mismo peso de un modelo similar en plástico, por lo que es sumamente competitiva ha significado un nuevo camino de Cursa.

De hecho no hace muchos meses Cursa nos daba a conocer la noticia de la creación de la Colección de la Escudería Montjuich. Un proyecto con un respaldo consistente por parte de antiguos miembros y pilotos de esa formación. Cursa ya dispone de algún coche de la escudería en escala 1:24, pero parece ser que será en escala 1:32.

Además Juanjo Moya ha estado vinculado los últimos años a otra marca de slot, Power Slot, sin perder su propia identidad como Cursa.

La última novedad de Cursa Models / Juanjo Moyà son las magníficas reproducciones 1/24 de los Seats 600.

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: juanan_club_slot_soller



19 de enero de 2010

Hola Juan Antonio,

Os felicitamos por la iniciativa que habéis tenido de sacar una revista y os deseamos toda la suerte.

Sobre la relación que tenemos con Power Slot, nosotros somos parte de Power

Slot, la administración está en Madrid y nosotros somos la oficina técnica I+D, donde se desarrollan todos los modelos y se hace el seguimiento, Por eso los Lolos con Power Slot se han fabricado las versiones de Vilariño y Banco Occidental y en Cursa Models hemos reproducido algunas unidades con la versión de Danone para Joan Fernández y allegados.

Nosotros somos una empresa familiar y la fabricación que hacemos es totalmente artesanal y este año hace 20 que empezamos con Mini Réplicas y que después seguimos con Cursa Models.

Si necesitas alguna información más no dudes en pedírnosla.

Un cordial saludo.

Juanjo Moya



CURSA MODELS 1/24 SEAT TC 600



Anterior logo de Cursa



2003 - Ferrari F310 a escala 1/18 realizado íntegramente en fibra de carbono, reproduciendo la estructura y proceso de elaboración del modelo 1/1, se precisaron 19 moldes distintos para finalizar la obra

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: Delfi_r / juanan_club_slot_soller

Los flechas de plata de los 50, los Mercedes W196 de Fangio, Moss o Kling, en algunas ocasiones llegaban a los circuitos montados sobre el más sorprendente 'camión' de transporte: el Mercedes Rennabteilung (también conocido como renntasporter) creado sobre un chasis de Mercedes 300 SL 'Alas de Gaviota'.



Instigado por Alfred Neubauer, el director de carreras de Mercedes-Benz, que quería una opción rápida para llevar sus coches a los circuitos o de vuelta a la fábrica si era necesario, el Departamento de Prototipos creó un híbrido entre un coche deportivo y un camión. El chasis del 300SL fue alargado delante y atrás, se le puso el motor del 300 SL, con inyección directa y 192 CV, la cabina procede del familiar modelo W120 180 extendida en varias direcciones. La parrilla venía también del SL y el único componente realizado ex-profeso fue la luna posterior, cuya extraña forma se debe a la necesidad de dejar sitio para el W196 carenado.

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: Delfi_r / juanan_club_slot_soller

Ciertamente cuando se presentó en sociedad el Rennabteilung recibió una atención inusitada en los circuitos, acaso más que los propios bólidos victoriosos. Sirvió enormemente para mejorar la percepción de la marca al presentar un camión rápido y bello que venía a decir que sus berlinas y turismos lo eran también.



Pero los días de gloria del original Rennabteilung fueron limitados. Después de la retirada de Mercedes-Benz de las carreras en 1955, fue usado durante varios años como medio promocional. Incluso fue brevemente a los USA, donde recibió la inscripción Max. Speed 105 mph en los guardabarros traseros, para poner fin a las preguntas y conjeturas sobre la velocidad del vehículo. al final de 1957 volvió a la factoria de Stuttgart y acabó en el museo. Debido a limitaciones en el peso admisible en los pisos altos del museo, se le negó plaza permanente y a los diez años fue desguazado.

En 1993 se reinició el proyecto de recrear lo que con tanta facilidad se había despreciado 25 años antes. El resultado se presentó en Goodwood en 2001 y en Rétromobile 2002.

Peter Pré's Mercedes-Benz Rennabteilung

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

LOTS

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: Delfi_r / juanan_club_slot_soller

Hace unos años el artista parisino Peter Pré hizo unos kits para slot a 1:32 en un número muy escaso, que han circulado montados con mejor o peor fortuna por las mejores colecciones de slot. Lo que vemos ahora es el fruto del esfuerzo de un aficionado que decidió que podía hacerse una pequeña serie de reproducciones y entregarlas montadas y 'Ready to Run'

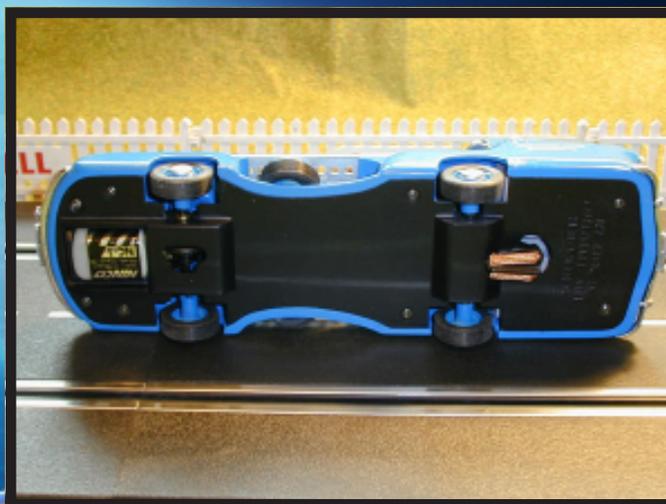
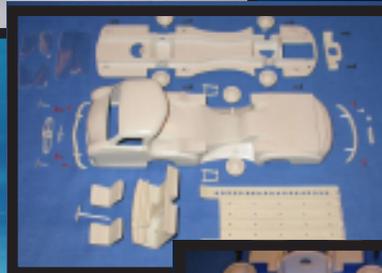
La verdad es que es una realización impecable, ejecutada por un artesano de primera categoría mundial y constituye un hito del slot, al que cada vez vemos alcanzar cotas más altas. De ésta belleza se han hecho ya 25 unidades y se prevé hacer un total de 50.

La literatura suele llamar a este bello camión, 'Renntransporter' aunque en alemán el término correcto es **Rennabteilung** y así está rotulado en el ejemplar que se vió en Rétromobile 2002 y ahora está en el **Museo Mercedes Benz**.



RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: Delfi_r / juanan_club_slot_soller



Petar Prá's Mercedes-Benz Rennabteilung

<http://home.freeuk.net/mgussin/MercedesTransporter/Transporter.htm>

RESINAS (EL OTRO SLOT)

Por: Delfi_r / juanan_club_slot_soller

MARALIC es igual a Francisco "PACO" Sastre

Aficionado a los coches y "ferrarista" empedernido, ya desde pequeño le llamó la atención todo aquello que estuviera reducido y si además tenía ruedas mucho mejor, con el paso de los años esto no ha cambiado, en realidad se ha convertido en su segunda vida.

Esta afición por la competición, y su imposibilidad de practicarla a escala real, le empujó a participar en numerosas modalidades de competición a escala, combinaba esta afición con el modelismo y finalmente ésta última ganó la partida.

Paco Sastre define muy bien el espíritu del coleccionista: *"No soy millonario, pero puedo tener lo que quiera, si lo deseo puedo tener el Ferrari 126C2 de Gilles Villeneuve, un camión MAN del Dakar o un TIGER-1 de la WWII."*

Y esta es la magia, la magia de MARALIC: convertir los deseos en realidad..



El camión lleva mecánica de Avant Slot y el resto del mismo está construido en resina, realizado en una tirada de diez unidades y presentado sobre una base de aluminio.

PRESENTACION Juan Antonio Fernandez Vila

REVISTA DE COLECCIONISMO

Desde Mallorca para todos

Desde Mallorca, nuestro amigo y colaborador Juan Antonio Fernandez Vila nos presenta un excelente emprendimiento para todos aquellos que disfrutamos de este hobby: ha comenzado la producción de una revista orientada exclusivamente al coleccionismo, la cual será de descarga gratuita a través del foro MallorcaSlot.com y que también, mediante un acuerdo de colaboración con SLOTMAGAZINE, la misma llegará a nuestros suscriptores como suplemento adicional de coleccionismo.

Desde estas páginas agradecemos a Juan Antonio por tan preciado material y por la buena voluntad para compartirlo, no sólo las herramientas de diagramación sino también la fecha de salida de la revista para poder realizarlo en suscripciones los días 15 de cada mes con SLOTMAGAZINE.

Presentamos el número 0, el de debut como suplemento al final de la revista para que puedan disfrutar de tan valioso material el cual irá creciendo a partir de los subsiguientes números según nos comente su autor.

SLM n° 7

SLOT

El Club Slot Sóller promou l'edició d'una revista sobre aquest esport

M.C.S

El Club Slot Sóller ha impulsat l'edició d'una revista dedicada a aquest esport, en una idea que va sorgir al foro mallorquí, i el club solerenc va decidir agafar les regnes del projecte, ja que també en fou l'impulsor.

La primera revista amb 10 pàgines va sortir fa unes setmanes a mode de prova i per a perfeccionar-la, la número 1 oficial està previst que surti dia 15 de febrer i així cada dia 15 de mes, amb moltes més pàgines, la idea és de sacarla en 30.

Com a novetat, destacar que la revista Argentina SlotMagazine <http://slot-magazine.blogspot.com/>, s'ha interessat per la publicació i la inclourà dins la seva com a un suplement, i així podrà arribar a molta més gent per tot el món.

Per això la revista s'ha de fer en castellà, encara que tindrà alguns articles en català. També així ambdues revistes ompliran el buit existent dins la premsa gratuïta d' slot.

Del número 1, que ja es troba en fase de creació, es pot avançar que inclourà articles sobre les reproduccions del n° 0 de la revista d' slot.

Porsche TYP 60 K10 per a slot; una secció dedicada la història del fabricant NINCO; una secció dedicada a la documentació de la desapareguda EXIN, i moltes coses més, sempre contrada en el coleccionisme de l' slot.

En un altre ordre de coses, dir que a final d'aquest mes començarà el Campionat de Balears d' slot amb la disputa de la primera prova permisible a Ciutat.

Portada del n° 0 de la revista d' slot.

Setmanari Sóller 16/01/2010

El Club Slot Sóller treu al carrer una revista a nivell insular sobre el món de l'escalètric

R.E.

El Club Slot Sóller s'ha convertit en la primera entitat de les Balears en editar una revista exclusivament dedicada al món de l'escalètric.

Segons ha informat un representant del club a través d'una nota de premsa, la nova publicació veurà la llum en el transcurs del mes de gener.

La nova revista, que només es publicarà en format Pdf i es remetrà als interessats via correu electrònic, té deu pàgines d'extensió i s'ocuparà de l'objectiu de recopilar el material que els interessats publicuen al foro www.mallorca-slot.com.

Juan Antonio Fernández, impulsor de la revista, explica que aquesta primera publicació ja veu la llum amb el número 0. En aquest sentit, l'objectiu és que el número 1, previst pel mes de gener, pugui arribar al lector amb un nombre major de pàgines i de contingut.

Continguts

Seguidament, es fa una presentació del portal mallorquí www.mallorca-slot.com, fent referència als continguts que s'hi poden trobar i l'elevat nombre de visites que l'han convertit en una pàgina web de referència del món de l' slot.

"Les vintagües de l'escalètric" és el títol d'un dels dos reportatges que centren aquesta primera revista. En ella es fa una detallada descripció d'aquesta sèrie de vehicles i s'explica la seva història.

Aquesta primera revista també fa referència als "Scalextrics", els vehicles de reduïdes dimensions que es basen en el model de l'escalètric per avançar sobre l'aigua.

La portada de la revista dissenyada pel Club Slot Sóller.

Setmanari Veu de Sóller 31 /12/2010



EXIN TTIS, esos tesoros...

Por: juanan_club_slot_soller

Tyrrell SCALEXTRIC Miniature Electric Motor Racing		
ACCESORIOS Y RECAMBIOS FORMULA 1		
Ref.	ARTICULO	P.V.P.
CF 1	Coches Fórmula 1	450
SCX 120	Motor	30
SCX 200	Carrocería completa	50
S 150	Tres ruedas delantero	1300
S 152	Tres ruedas posterior	1450
S 153	Neumáticos pequeños (bolsa de 4)	15
S 154	Neumáticos grandes (bolsa de 4)	15
S 156	Escudilla motor	700
S 160	Escudillas de contacto (par)	450
S 161	Cables ligeros (bolsa)	750
S 162	Gua para tracción	6
ACCESORIOS Y RECAMBIOS FORMULA JUNIOR		
Ref.	ARTICULO	P.V.P.
CI	Coches Junior	300
W 117	Motor y eje motor	300
W 126	Carrocería completa	45
W 306	Tres ruedas delantero con eje giratorio y sistema dirección completo	35
W 403	Neumáticos pequeños (bolsa de 4)	15
W 404	Neumáticos grandes (bolsa de 4)	15
W 125	Escudilla motor	6
W 115	Escudillas de contacto (par)	450

TARIFA DE PRECIOS
VENTA AL PUBLICO
 OCTUBRE 1964


 CARRERAS DE COCHES SOBRE PISTA CON CONTROLES ELECTRICOS A DISTANCIA

 SCALEXTRIC INTERNATIONAL MODEL MOTOR RACING	
LISTA DE ARTICULOS	
FEBRERO 1987	
Ref.	ARTICULO
3003	TRANSFORMADOR - RECTIFICADOR Transformador-Rectificador AUTOMATICO SCALEXTRIC 220 V
3259	CUENTA - VUELTAS Cuenta-vueltas mecánico SCALEXTRIC (con tramo pista compensador 175 m/m.)
3270	SCALEXTRIC CONTROL. Cuenta-vueltas eléctrico (con 2 tramos pista 175 m/m., uno de contacto y otro compensador)
3275	SCALEXTRIC COMPUTER II. Cuenta-vueltas programable con lectura digital (con 2 tramos pista 175 m/m., uno de contacto y otro compensador)
3061	TRAMOS PISTA NEW-TRACK Tramo curva Standard
3062	Tramo curva Interior
3063	Tramo curva Exterior
3064	Tramo curva Super-Exterior
3058	Tramo recta 87 m/m.
3059	Tramo recta 175 m/m.
3060	Tramo recta Standard 350 m/m.
3063	Tramo recta Salida 350 m/m.
3064	Juego cambio de pista (2 tramos)
3065	Tramo Cruce
3085	Juego curvas Super Racing
3026	Puentes y Chicane Puente completo
3071	Soporte rampa puente
3074	Juego «Short Chicane» (2 tramos)
3075	Tramo central «Gran Chicane»
3076	Juego «Gran Chicane» (3 tramos)
3077	Tramo Curva Chicane
3078	Juego Curva Chicane (4 tramos Curva Chicane y 1 Juego Short Chicane)
3079	Juego Curva Chicane deslizante (4 tramos y 1 Juego Short Chicane)
3080	Tramo Curva Chicane deslizante
3248	Puente cambio de resorte
3250	Par Pilares puente
4054	COCHES Tyrrell P-34 F. 1 (6 ruedas)
4056	Brabham BT 46, F. 1
4058	Renault-5 Copa
4058	Lotus Mk IV F. 1
4060	Ligier JS. 11 F. 1
4062	Renault-5 Alpine «Calberson»
4063	BMW M. 1
4065	Lancia Stratos «Le point»
4066	Porsche Carrera «Jocavi»
4068	Williams FW-07 F. 1
4069	Porsche 911 «Rothmans»
4070	Audi Quattro - tracción total
4071	Porsche 933 «Vaillant»
4072	BMW M. 1 «Motul»
4073	Lancia 037 (con luz)
4074	Lancia 037
4075	Ferrari GTO
4076	Lancia 037 «Rothmans»
4077	Ford RS 200 tracción total
4078	Ford RS 200 «Marlboro» tracción total
4079	Ford RS 200 - tracción total (con luces delanteras y posteriores)
4080	Ford RS 200 «Marlboro» tracción total (con luces delanteras y posteriores)
4081	Porsche 935 (nuevos sponsors)
4082	Lancia 037 (Campeón de España de Pallas 1986)

Lista de precios y artículos : 1964 (arriba) y 1987 (abajo).

EXIN ITIS, esos tesoros...

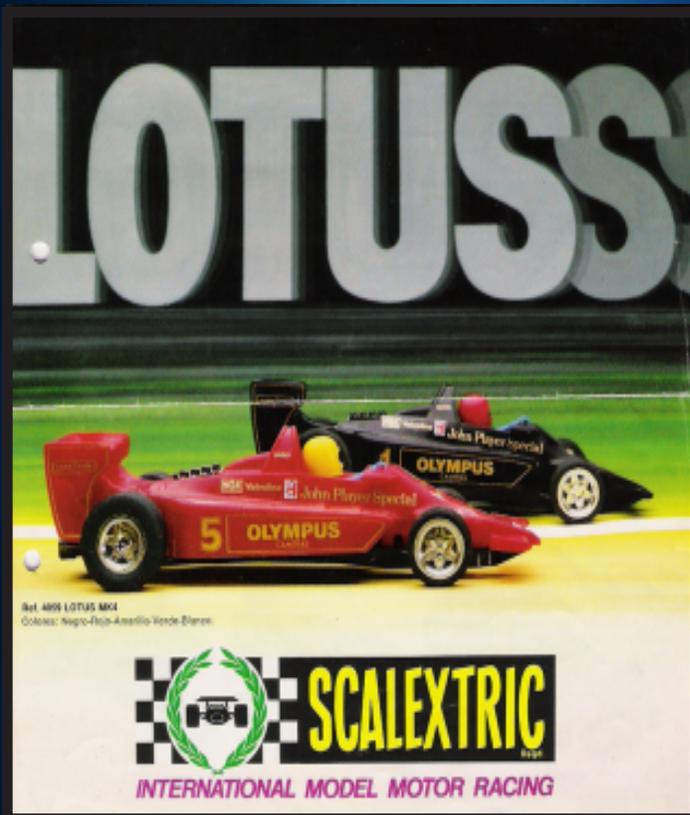
Por: juanan_club_slot_soller



Publicidad Scalextric 1967



Publicidad Scalextric 1969



Publicidad Scalextric Presentación Lotus . 1980

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOTS

