

# SLOT

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



Diciembre

2011 Número:

21

[revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es)

Distribución gratuita

Serpientes, cómics, equipos de fútbol... y aún así ¡seguimos hablando de slot! Todo esto...

y ¡mucho más!



## Editorial



¡FELIZ NAVIDAD! Desde luego no podíamos empezar esta editorial sin otra frase que no fuese esa. Desde esta humilde redacción os deseamos que paséis unas buenas fiestas y que los Reyes (o Papá Noel) sean generosos con vosotros y que sobre todo que nos traigan salud y trabajo para todos.

Estas son las segundas Navidades de esta Revista y en enero cumpliremos 2 años, motivos suficientes para estar contentos ...y agradecidos. Agradecidos a todos los que habéis colaborado con esta revista, que habéis aportado ideas y conocimientos, pero sobre todo apoyo... ese apoyo indispensable para saber que hay alguien " al otro lado" del mail.

En Navidad los sueños se cumplen, o eso dicen, por eso deseamos que el saber popular sea tan sabio como siempre y que todos nuestros deseos se materialicen, y que el año que viene sea mejor que el que dejamos, ¡o al menos igual!

En la revista que tenéis en vuestras manos podréis encontrar como siempre gran variedad de artículos como la historia del Cobra , coches americanos bajo la Pryca, coches conmemorativos de equipos de fútbol, vintages...

Esperamos ser una lectura agradable para vosotros durante estas fechas tan señaladas y por nuestra parte nuestro deseo reside en que todos podamos seguir disfrutando de este fantástico hobby y que os lo podamos seguir mostrando a través de esta publicación (o de otras vías...). De nuevo ¡FELIZ NAVIDAD y FELICES FIESTAS PARA TODOS!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

*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](mailto:revista_slot@hotmail.es), [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com)



# Índice

## Artículos

- AC Cobra P. 4
- Dodge Charger Daytona P. 10
- Ediciones especiales Fly Car Model P. 19
- Vintage Scalextric (II) P. 22
- Coches futboleros (I) P. 29
- Sorteo P. 35

## Colaboradores de diciembre

- Fernández Vila, Juan Antonio
- Hevia, Ezequiel
- Oliver Got, Josep
- Jorge Luís



**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](http://www.aloyshop.com)

## Agradecimientos a:



# AC Cobra

Artículo por: *Josep Oliver*

Cobra es el nombre de un tipo de serpiente venenosa, conocidas por su cabeza ensanchada, aspecto amenazante y su mordedura tóxica. En general habitan en zonas tropicales y desérticas del sur de Asia y de África... aunque desde hace aproximadamente unos 50 años también suele ser habitual encontrar algunos especímenes en circuitos o garajes de todo el mundo, especialmente de Estados Unidos e Inglaterra.



No pretendemos hacer la competencia a la National Geographic, pero que mejor forma que describir el animal del cual coge su nombre para nombrar este fantástico coche empezado a fabricar en 1962 por el constructor AC Cars.

Se trata posiblemente del coche más famoso que usó un chasis y una carrocería de tipo europeo (pequeño y ligero) empujado por un potente motor V8 de origen americano



El coche, era un pequeño roadster de apenas 4 metros de largo (3.92m) y poco más de 1000kg de peso. El nuevo coche vino a ser una evolución del biplaza AC Ace.

Hasta ese momento, todos los modelos del fabricante inglés iban equipados con un motor de 6 cilindros en línea de BMW, aunque diseñado antes de la segunda guerra mundial, con lo cual pese a que fuera un motor duradero y fiable, se había quedado bastante anticuado. Desde entonces se pasó a usar el motor de 2.6 litros del Ford Zephyr.



## AC Cobra

Poco más tarde de tomar esa decisión y en medio de una situación bastante turbulenta de la compañía por problemas económicos, Carroll Shelby en 1961 se puso en contacto con AC Cars proponiéndoles la adaptación de uno de sus modelos para que pudiera albergar un V8. AC aceptó el trato y se puso manos a la obra. De este modo, en enero de 1962 se adaptó un V8 de Ford al chasis del CSX2000, el cual después de las pruebas fue desmontado y enviado a Shelby en Los Ángeles dónde se volvió a montar con su V8.

Mecánicamente la principal modificación, además de la “espacial” fue la de instalar un diferencial trasero más reforzado que aguantara la potencia del nuevo motor. De esta primera versión se hicieron 75 unidades, incluyendo la prototipo, las cuales montaron un motor de 4.2 litros, menos la unidad número 51 a la que se le montó un V8 aún mayor de 4.7 litros.



Para finales de 1960, Alan Turner, ingeniero jefe de AC, completó un importante cambio de diseño de la parte delantera con lo que consiguió ser capaz de ajustar la cremallera y el piñón de dirección mientras se usaba la suspensión transversal de resortes planos.

Esta nueva modificación supuso la segunda versión del cobra denominada Mark II y se empezó a principios de 1963, hasta mediados de 1965 habiendo salido de fábrica 528 unidades.

En 1963, el Cobra fue perdiendo su supremacía en carrera. Shelby intentó montarle un gran motor llamado Ford FE de 390 in<sup>3</sup>. Ken Miles condujo en carrera el potenciado FE Mark II y dijo que el coche era virtualmente inconducible. Se desarrolló un nuevo [chasis](#) y se diseñó el Mark III.

El nuevo automóvil se diseñó en cooperación con Ford. Se construyó un nuevo chasis con tubos de 4" (en vez de 3") con un muelle en espiral alrededor. El nuevo coche también tenía las



## AC Cobra



aberturas del radiador más grandes. Era propulsado por el famoso motor Ford 427 de 7 litros que entregaba 425 CV de potencia y alcanzaba una velocidad máxima de 262 km/h, en el modelo estándar y 485 CV y una velocidad de 290 km/h en el modelo de competición. La producción del modelo Mark III comenzó el primer día de 1965 y dos prototipos fueron enviados a los Estados Unidos en octubre de 1964. Los coches fueron enviados sin finalizar, teniéndose que acabar en el taller de Shelby.

Aunque era un coche impresionante, no se vendía bien. Para reducir costes a algunos AC Cobras Mark III se les implantó un motor Ford más barato, pensado más en el uso de calle que para la



## AC Cobra

competición. Parece ser que se enviaron a Shelby unos 300 Mark III entre los años 1965 y 1966, incluyendo los modelos de carreras. Desafortunadamente, el MK III no obtuvo la homologación para competir en el año 1965 y no corrió en el equipo de Shelby. Sin embargo, en manos de escuderías privadas ganó numerosas carreras en los años 70.

De los coches inicialmente concebidos para la competición, 31 se quedaron sin vender, y hoy en día son los más cotizados en el mercado

Shelby desarrolló principalmente el coche para la competición con el fin de batir al Corvette. Por ello se partió de una base más "light", concretamente unos 220 kg menos que el Corvette y un motor con una potencia similar, lo que lo condujo al liderazgo.

Del Cobra también salió una versión Coupé capaz de alcanzar los 298km/h



Sin embargo, a pesar de los éxitos deportivos del Cobra, fue un fracaso financiero, que llevó a Carroll Shelby a dejar de importar automóviles desde Inglaterra en 1967. La empresa mantuvo la producción del AC Roadster de aletas estrechas y muelles en espiral y junto con el Ford 289 sacó al mercado el automóvil que llevaría el nombre de AC 289. Fue construido y vendido en Europa hasta el año 1969.

En un esfuerzo para mejorar la velocidad en la recta Mulsanne de las 24 horas de Le Mans, un serie de modificaciones en formato coupé fueron aplicadas partiendo de la base del Mark II. El más fructífero de todos ellos fue el Shelby Cobra Coupé Daytona, del cual se produjeron 6 unidades.

Actualmente hay muchos fabricantes que se dedican a reproducir el Cobra sobre bases mucho más ligeras e incluso con motorizaciones mucho más "débiles", sin embargo eso no le quita una pizca de la majestuosidad al cobra inicial.



## AC Cobra



Pasando a ver el modelo a escala en slot, debemos decir que se trata de una reproducción del fabricante Model Road Racing Cars o más conocido como MRRC.





## AC Cobra



La principal característica de este modelo es por descontado el soberbio color azul metalizado con el que está terminado, hecho que no se aprecia claramente en las imágenes, aunque para el afortunado ganador del mismo será sin duda un placer para la vista.



Respecto al resto de reproducción a nivel general, está en los estándares habituales de la marca, destacando las llantas características del modelo y todos sus elementos cromados originalmente, aunque en este caso presenten un aspecto más mate.



Como viene siendo habitual, agradecemos la colaboración de Aloyshop en la cesión del modelo para la realización de este artículo y el posterior sorteo del mismo.



# Dodge Charger Daytona

Artículo por: *Jorge Luís*

## Dodge Charger Daytona #30# de Dave Marcis by P.R.I.C.A.

Desde hace años, la Plataforma para la Reproducción Inmediata de Coches Americanos (P.R.I.C.A.) viene demandando de los fabricantes de slot un mayor número de decoraciones de las competiciones clásicas norteamericanas, y, especialmente, de la NASCAR y la Trans-Am series. **Carrera** y **Revell** nos han ofrecido excelentes reproducciones de bólidos participantes en la primera, mientras que **Scalextric/Superslot** y, más recientemente, **Pioneer** vienen reproduciendo coches de la segunda competición.

Sin embargo, normalmente los fabricantes reservan sus energías para aquéllos pilotos y monturas que más éxitos cosecharon en la competición, para los campeones, en definitiva. Así, han sido reproducidos coches pilotados por Richard Petty, David Pearson, Cale Yarborough, Bobby Isaac, Fred Lorenzen, "Fireball" Roberts ó Ned Jarret en las NASCAR, y por Jerry Titus, Mark Donohue, o Parnelli Jones, en el caso de la Trans-Am. También hay ejemplos de decoraciones de coches no especialmente victoriosos, pero cuyos pilotos han resultado ser extraordinarios campeones o muy destacados pilotos en otras competiciones automovilísticas, y que tenían de tanto en tanto sus coqueteos con la NASCAR o las Trans-Am (Mario Andretti, Jim Hall y el nunca suficientemente ponderado Dan Gurney, por poner tres ejemplos).





## Dodge Charger Daytona



En estas dos páginas tenemos ejemplos de diversos automóviles de las competiciones NASCAR o Trans-Am reproducidos en slot: Bobby Isaac y el Charger Daytona con que ganó el campeonato NASCAR de 1970; Parnelli Jones y su victorioso Ford Mustang Boss 302 de 1970; el caballeroso Lorenzen y su Galaxie blanco de 1963; el Chaparral/Camaro de 1970 que tan sólo tuvo una victoria en la Trans-Am de 1970, pero fue pilotado casi toda la temporada por Jim Hall; el inconfundible dorsal #43# del "rey" Richard

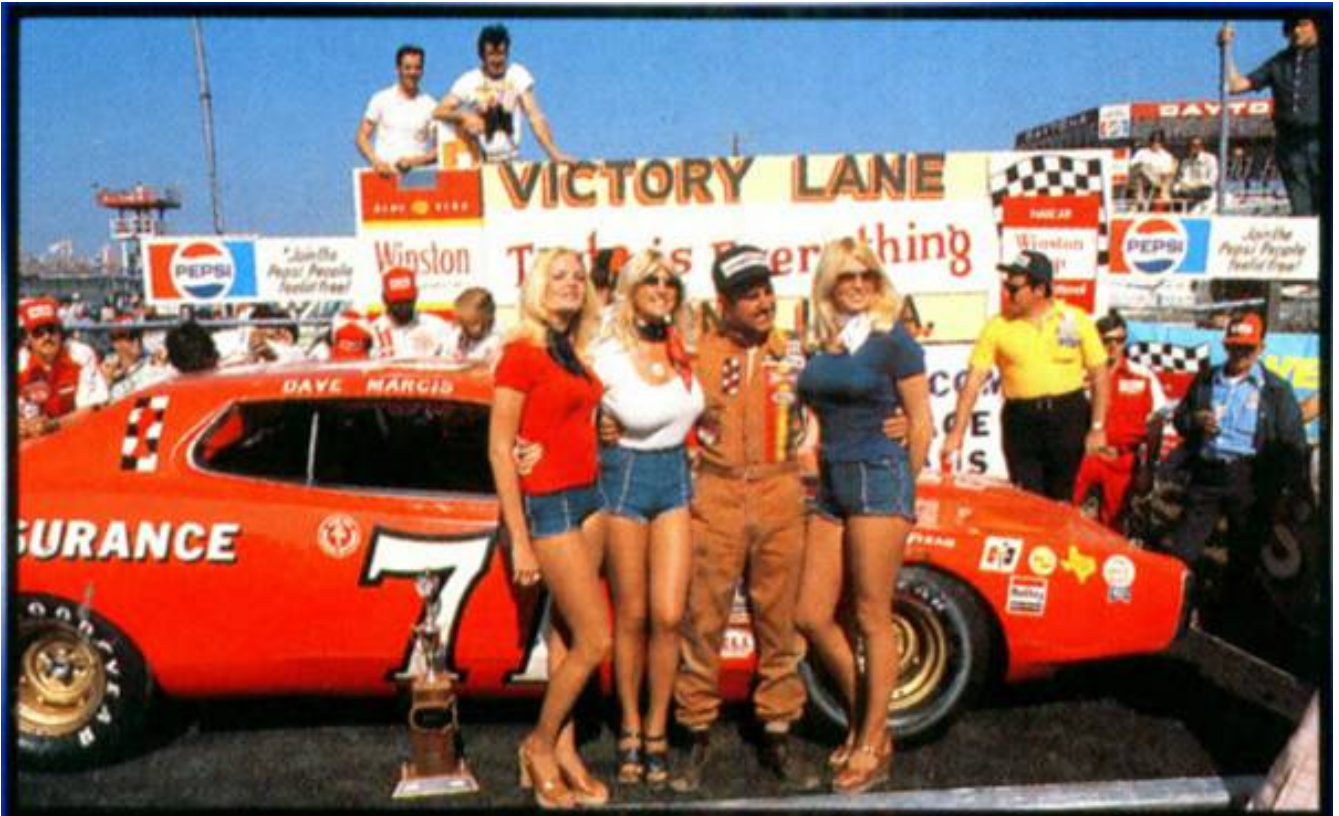




## Dodge Charger Daytona

Petty; en último lugar, el archiconocido Ford Torino Talladega con que David Pearson conseguiría el campeonato en 1969).

Por eso, de tanto en tanto, me permito el lujo de rescatar para mi propia colección ejemplos de otros bólidos y pilotos menos victoriosos, más desconocidos para el gran público, pero que han sido ejemplo de tesón, voluntad y honradez en la competición. En definitiva, ejemplos de esos "**segundones**" de enorme talento que, militando en escuderías privadas, o corriendo con sus propios coches, nunca gozaron de monturas extraordinariamente competitivas, pero dejaron innumerables muestras de su habilidad en el pilotaje, "colándose" en ocasiones entre las grandes estrellas de la competición.



Uno de esos pilotos es **Dave Marcis**, nacido el día 1 de marzo de 1941 en Wausau, Wisconsin, actualmente retirado de la NASCAR Sprint Cup, y cuya carrera en esta competición se ha desarrollado a lo largo de treinta y cinco años que abarcaron ;;cinco décadas distintas!! Desde su primera carrera en Daytona en 1968, y durante tan prolongada actividad deportiva, Marcis sólo ganó en cinco ocasiones, dos de ellas en Richmond, donde obtuvo su última victoria en la temporada de 1982, y consiguió la pole position en clasificación un total de catorce veces. A simple vista, su palmarés puede no impresionar demasiado, pero otras cosas hicieron de Dave Marcis un piloto reconocido y querido por el público norteamericano. En primer lugar, fue el último de los grandes pilotos independientes, que pilotaba para equipos -propios o ajenos- que participaban sin el apoyo oficial de los fabricantes. En segundo lugar, compitió en la prueba de las 500 millas de Daytona ininterrumpidamente desde 1968 hasta 1999, y, de hecho, la carrera de Daytona del año 2002 fue la última en que participó dentro de la NASCAR. Finalmente, en el momento de su retirada era el segundo de la lista de los pilotos con más salidas en pruebas NASCAR, con un total de 883, solo superado por Richard Petty, aunque después ha sido desbancado de esa segunda posición por Ricky Rudd.



## Dodge Charger Daytona



(arriba, celebración de su primera victoria en la NASCAR Winston Cup, en Martinsville Speedway, en la Old Dominion 500, en septiembre de 1975, acompañado de tres muchachas con el atuendo propio de la época; en la segunda imagen, un collage con varios de los bólidos pilotados por Marcis; abajo, nuestro protagonista posando delante de su última montura, el Chevy Monte Carlo con que participaría en la prueba de Daytona de 2002). Además de para su propio equipo, Marcis

Marcis condujo coches propiedad de Nord Krauskopf y Rod Osterlund, y fue uno de los pilotos más destacados en la década de los setenta. Solía correr con el dorsal #71# (un Oldsmobile Cutlass de los primeros años ochenta es uno de sus coches más recordados), aunque también usó el número #2# y el #30#. Corrió fundamentalmente con Dodge (obtuvo su primera victoria en Martinsville en 1975 a los mandos de un Charger), Oldsmobile y Chevrolet, y en ocho ocasiones terminó al final de la temporada entre los diez primeros pilotos de la clasificación.





## Dodge Charger Daytona

### EL DODGE CHARGER DAYTONA DE 1970

Tras este breve semblanza de nuestro protagonista, vamos con el modelo original reproducido: se trata del célebre **Dodge Charger Daytona**, con el que Marcis correría en la temporada de 1970, participando en 47 carreras, en las que consiguió un total de siete "**Top-five**" (quedar al final de la prueba entre los cinco primeros) y quince "**Top-ten**", lo que le valdría finalizar en noveno lugar de la clasificación de pilotos al final de la temporada, puesto más que meritorio para un piloto de equipo privado en su tercer año de participación en la NASCAR Winston Cup.



**D. Marcis y su flamante Dodge Charger Daytona, con el dorsal #30#**

En la dura pugna sostenida entre Ford y Chrysler en la segunda mitad de los años sesenta por obtener la supremacía en la NASCAR Winston Cup, el Charger Daytona constituye la evolución aerodinámica del Dodge Charger 500 de 1969, y el arma con que la Chrysler quería contrarrestar el poderío de los Torino Talladega: su fórmula, de puro simple, puede parecer burda, pero funcionó: el Daytona recibió una prominente y puntiaguda "nariz" en su frontal, que acentuaba el perfil fusiforme del bólido, y un gran alerón trasero totalmente funcional y montado a gran altura para permitir la apertura del maletero, además de dos salidas de aire en forma inversa colocadas sobre cada una de las aletas delanteras, a la altura de las ruedas, cuya misión se suponía que era refrescar los neumáticos, pero que podían, de facto, crear una corriente y aumentar la adherencia del eje delantero del coche. La misma evolución aerodinámica experimentó el Plymouth Roadrunner (primo-hermano del Dodge Charger) en el modelo Superbird. Para su homologación



## Dodge Charger Daytona

como stock car, Dodge fabricó y puso a la venta un total de 560 unidades, aproximadamente, lo que le convierte en uno de los *muscle car* más codiciados y raros de encontrar.



(arriba, de estética cuanto menos discutible, el Charger Daytona supuso la culminación aerodinámica y estética de los llamados "Winged warriors", o "aero-warriors", por obvias razones; abajo, con su larguísima carrocería y con vestiduras "de guerra" impresionaba, la verdad).

Con su motor "Hemi" de 426 c.i., y una potencia nominal de 425 CV (que se incrementaría aún más en los modelos destinados a la comeptición), los Charger Daytona eran capaces de superar las 200 mph (unos 320 km/h) en los grandes óvalos, resultando menos competitivos en los circuitos de tamaño pequeño, donde los "viejos" Charger 500 podían competir de tú a tú con su llamativa evolución.

### LA REPRODUCCIÓN EN SLOT PARA P.R.I.C.A., O A LO QUE ÍBAMOS, O SEA

De entre los coches pilotados por Dave Marcis, no existen modelos reproducidos en slot por los fabricantes generalistas (aunque quizás haya algún molde en resina de los producidos por David Reinecke), a excepción de un Charger Daytona de 1970. Así pues, para la reproducción de nuestro protagonista, tomamos como base la bastante fidedigna reproducción hecha por Carrera del Charger Daytona con que Bobby Isaac se impondría en la temporada de 1970 (irónicamente, con el dorsal #71# que años después usaría Marcis en sus coches).

## Dodge Charger Daytona



Y con las calcas apropiadas de [slotcars4u](#) y las sabias manos del amigo [cartero35](#), el resultado final es éste:





## Dodge Charger Daytona



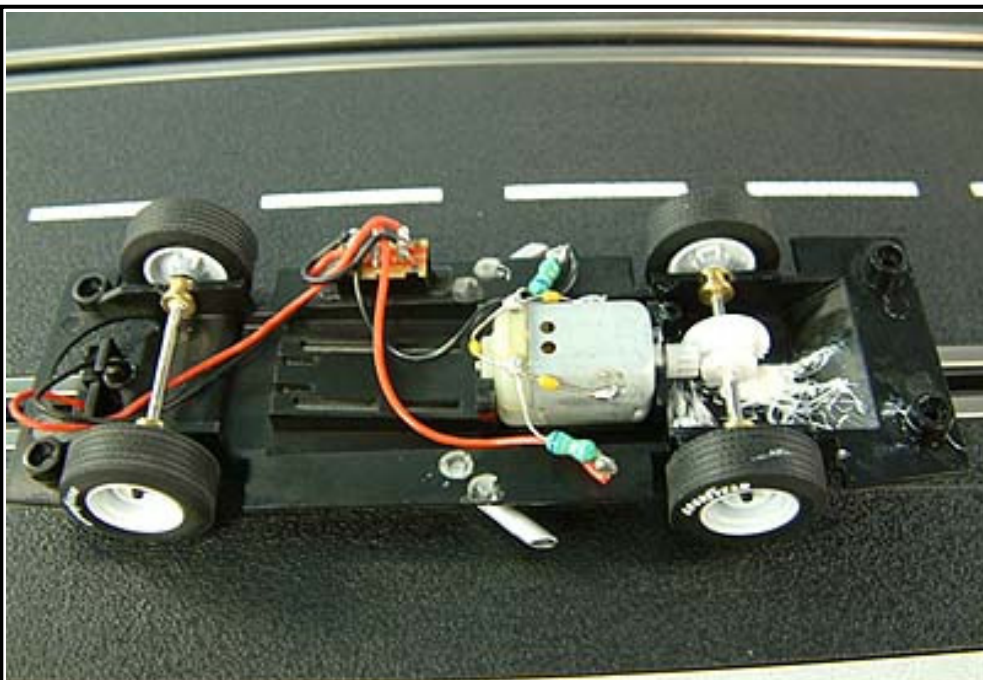
En la pàgina anterior, el coche pintado por cartero35 en fase de secado de las calcas; segunda y tercera, el vehículo terminado, y al lado el modelo original con la exacta decoración, correspondiente a la prueba de las 500 millas de Daytona)

El acabado es de lujo, si bien las calcas de mis amigos ingleses no llegan al nivel de nitidez de las usadas por Carrera, y el efecto "mate" de la pintura negra del techo era imposible de dar sin dejar de aplicar la laca al resto del coche, por lo que he preferido dejarlo así. Por lo demás, encuentro el coche casi perfecto.

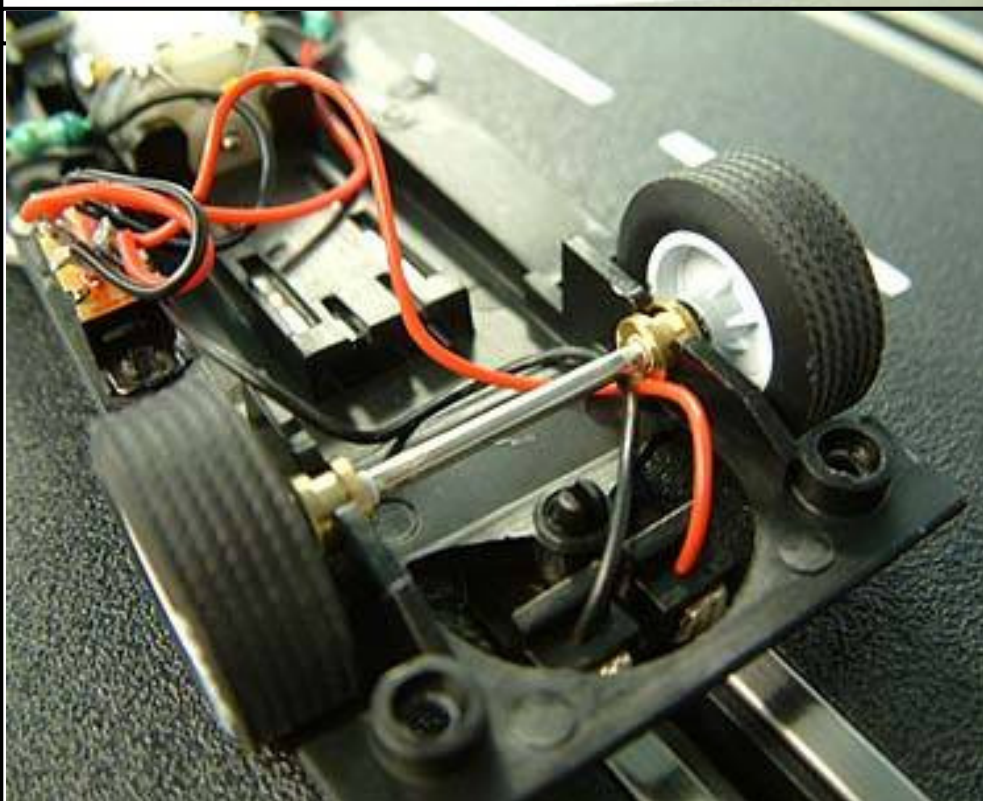


## Dodge Charger Daytona

Al haber pintado uno de los modelos de Carrera sacado hace ya años, el chasis es el clásico del fabricante, con la configuración inline del motor de caja corta tipo Mabuchi de 18.000 rpm, piñón y corona realizados en nylon blanco, con la relación 9/27, y doble imán, el primero situado delante del motor y deslizante, y el segundo sobre el eje trasero y desmontable desde fuera. La guía, aunque grande y profunda, es menos exagerada que la de las actuales realizaciones del fabricante germano.



Hay que tener presente que es el coche más grande de slot de cuantos tengo, sobrepasando los 17 cms. de longitud, y que pesa casi 110 gramos, lo que, con un muy escaso efecto freno del motor, y unos neumáticos de compuesto más bien duro, condicionan el comportamiento del coche, muy suave y silencioso, pero crítico en las curvas si no se sabe jugar con las inercias. Será en pista Carrera (o Artin, que es exactamente igual) donde dé lo mejor de sí, y en una Scalextric/Tecnitoys donde más dificultades encuentren, por la escasa profundidad del raíl y los radios más cerrados de curva.



En fin, una nueva decoración que se suma a otras que cartero35 me ha hecho para modelos de Revell y Carrera, y que son mi ojito derecho...



## Ediciones especiales Fly Car Model

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Villa*

Como ya hemos hecho varias veces en números anteriores, volvemos al ataque con algunas de las “delicias” que nos dejó la marca del Sr Barrios.



### Marcos LM600 EXPOCOMIC nº 6 y nº 7

Fue a finales de noviembre de 2003 en Madrid, con motivo de la exposición EXPOCOMIC, cuando FLY CAR MODEL presentó el Marcos LM600 decorado para la ocasión.

El número 6 estaba numerado en la caja, 500 unidades. (75 de ellos se vendieron en la feria, el resto de ellos fueron exportados a EEUU)

El número 7 solo fueron 150 unidades en caja igual pero sin numerar.

Ref. E3636

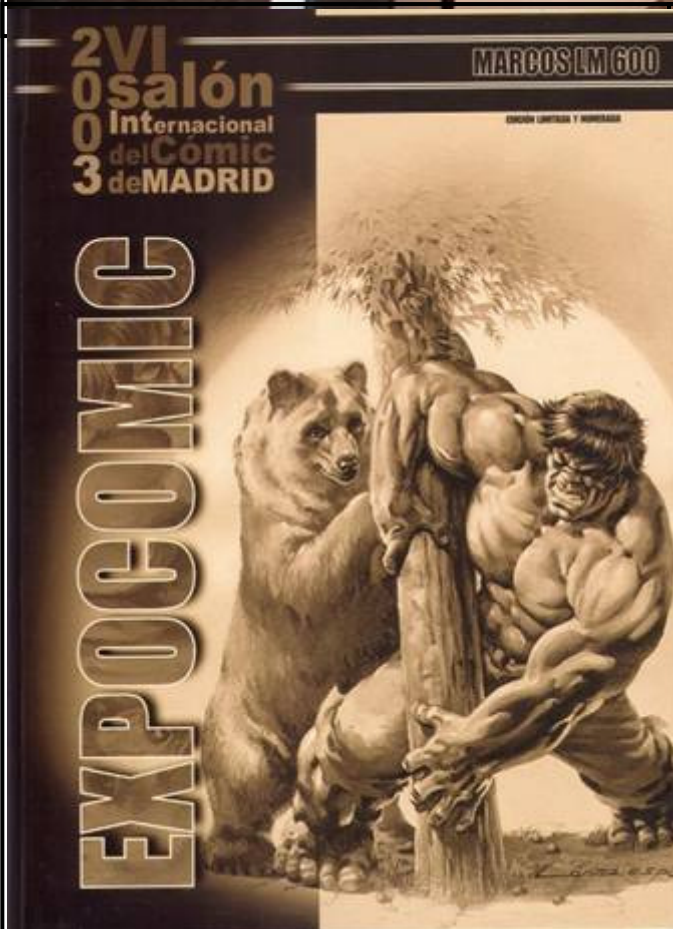




# Ediciones especiales Fly Car Model



MARCOS MODELS  
1000GT@FREEERVE.CO.UK



MARCOS LM 600

by  
**FLY** CarModel

Motor	
Modelo	4 cilindros
Tipos	4 cilindros
Regulador	10000
Relación	17:1
Velocidad	170
Consumo	10000
Especificaciones	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Eje delantero	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Eje trasero	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Caja	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Suspensión	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Frenos	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000
Pantalla	
Tipos	4 cilindros
Velocidad	170
Consumo	10000



## Ediciones especiales Fly Car Model



MARCOS MODELS  
100061.PRESERVE.CO.UK



MARCOS MODELS  
100061.PRESERVE.CO.UK

## Vintage Scalextric II

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Villa*

... continuación del artículo aparecido en la revista nº 19.

### Porsche 917. (1998) REF. 60170

Este Porsche es el primer Vintage que nace de la mano de TecniToys. Aún se presenta el coche decorado con adhesivos y en un color naranja pálido.

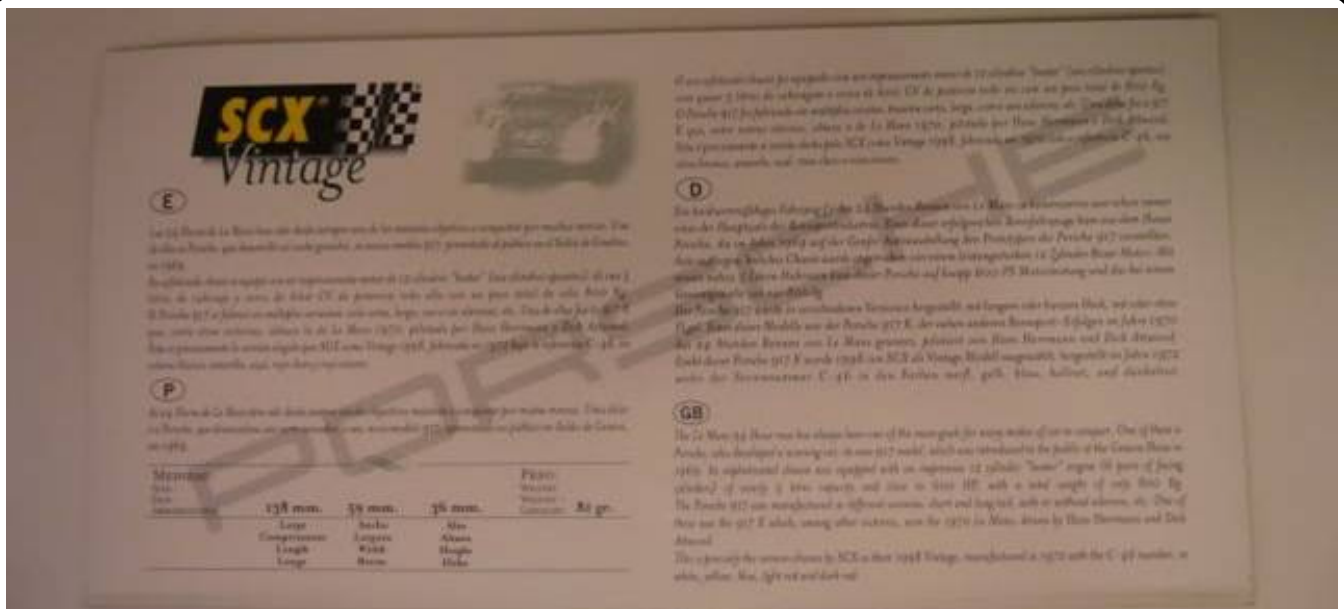


Se presenta en una caja-urna de plástico, de las habituales en los coches ,digamos, normales y sigue adjuntando el cartoncillo con la información adicional , como lo hicieron sus antecesores; de hecho este es el último coche Vintage que lo presenta, ya que a partir del Porsche 917 se rediseña todo el packaging de la serie. Se realizaron de este Vintage una tirada de 4000 unidades.





# Vintage Scalextric II



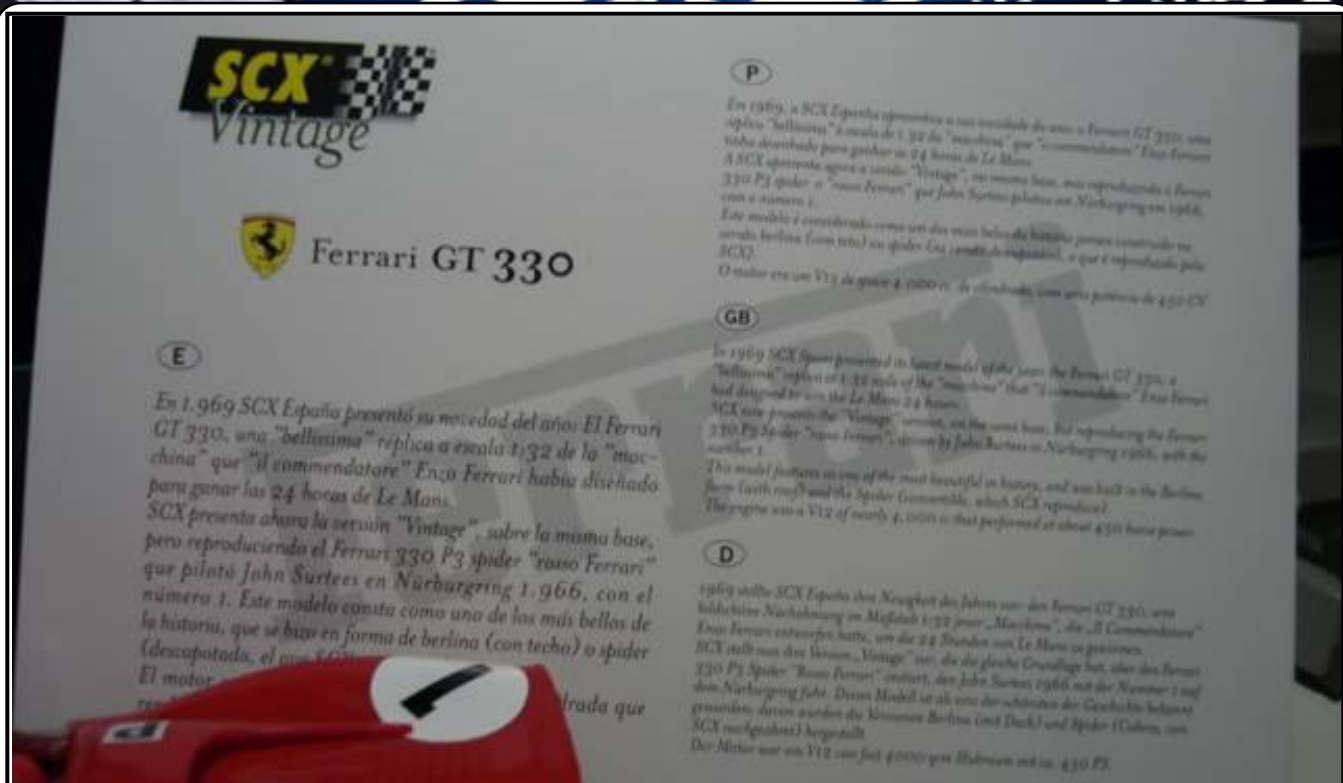
## Ferrari GT-330. (1999) REF. 60280

El como novedad en la serie "Vintage", el segundo coche de Tecnitoys es presentado dentro de una nueva caja de cartón rígida, que es la que a partir de ahora se adopta de forma habitual para los Vintage, salvo contadas excepciones.

Como curiosidad destacar de de este coche sólo se fabricaron 3000 unidades, que junto con el Tyrrell (2500 unidades), son los más "limitados", por lo que a unidades se refiere. El Ferrari 330 se acompaña del cartoncillo del certificado, esta vez con el mismo diseño que los anteriores pero de mayor tamaño.



## Vintage Scalextric II



### Tyrrell P-34. (2000) REF. 6059

No sé si por ser el año de cambio de milenio, o porque se hicieron sólo 2500 unidades, lo cierto es que este coche es uno de los más buscados...de hecho y como curiosidad no es difícil comprobar cómo es más caro adquirir un Tyrrell Vintage que un Tyrrell "original".... Especulaciones aparte, no podemos negar que estamos frente a un de los más bellos Vintage, y más si se nos presenta en una caja de cartón expositora, totalmente diferente a la del Vintage anterior..... y **que nunca más se ha utilizado para presentar ningún otro coche Scalextric**

También ofrece un pequeño libro con la información adicional del coche real. Este librito con información del modelo Vintage es una fórmula que se adoptó para los modelos posteriores.





## Vintage Scalextric II

### MINI COOPER VINTAGE (2001) REF 6073

Igual que pasó con el Tyrrel 6 ruedas y al año siguiente con el sigma; tecnitoys, para el mini utilizó un tipo de caja diferente a las habituales y presentó el mini en una curiosa caja cilíndrica más conocida como "bombonera", además el color rojo más acentuaba el parecido con cierta "caja roja".

El mini salió en edición limitada a 7777 unidades y lo acompañaba un pequeño librito (redondo) de varias páginas, con una breve historia del Mini y del carrocerero John Cooper, además del correspondiente certificado.

La principal diferencia entre los mini Vintage y los "primogénitos" minis de Exín (1970) reside (aparte de la numeración en el chasis, el color o la tampografía) en la baca superior con dos ruedas de recambio, tal y como iban los minis en el rally de Montecarlo



## Vintage Scalextric II



En los años cincuenta, Europa iba desprendiéndose de la post guerra, aquellos años difíciles donde reemprender procesos industriales era muy difícil. Sólo le faltó la crisis de Suez que conllevó, sobre todo en el Reino Unido, el racionamiento del petróleo. Con pocos recursos técnicos y poca materia prima, los ingenieros tenían que crear vehículos duraderos, asequibles y de fácil fabricación.

La empresa BMC (British Motor Corporation) encargó a su ingeniero Alec Issigonis un proyecto de esas características, y éste dio a luz un primer modelo llamado Morris Minor. Posteriormente Leonard Lord, presidente de la compañía, encargó a Sir Alec una versión más pequeña del vehículo. Este pensó en un coche para cuatro adultos que ocupara el mínimo espacio en la carretera, con tracción delantera para ahorrar el espacio que ocupaba la transmisión y propulsado por un motor de dos cilindros. El problema fue que desarrollar un motor de esas características tenía un coste demasiado elevado, por eso tuvieron que utilizar uno de cuatro. ¿Cómo ubicar un motor de 4 cilindros en un coche de 2,5 metros? Fue entonces cuando el ingeniero de Sir Alec se puso en práctica: situó el motor transversalmente y colocó la caja de cambios debajo de éste. Al principio no tuvo mucho éxito, pero sus soluciones poco convencionales gradualmente ganaron aceptación durante la siguiente década. Igualitario pero elegante y muy maniobrable en las calles bulliciosas, llegó a transformarse en un símbolo de status social.

Hasta llegó a agitar el mundo de la competición: 3 victorias en Montecarlo en el campeonato mundial de rallies. 40 años y 5,3 millones de vehículos vendidos son una buena recompensa a un proyecto que, desde sus inicios, propugna el bien común.



El **Mini**





## Vintage Scalextric II

### SIGMA VINTAGE ( 2002) REF 6091

En el año 2002 TecniToys nos sorprendió con un curioso coche, el sigma, que a mi opinión es uno de los más espectaculares Vintage de todos, sobre todo acentuado por la magnífica decoración y el color plateado del coche . También se utilizó para presentarlo una caja especial, realizada en chapa metálica y acompañada del correspondiente libro histórico del coche. Las 5555 unidades del sigma (creado por Ferrari), se ofrecieron con el motor de tipo abierto por primera vez ya que los anteriores utilizaban los motores más actuales de la marca



# Vintage Scalextric II



Arriba unas imágenes del libro que acompaña al sigma.

Para poner punto y aparte en esta serie de artículos dedicados a Vintage de TechnoToys analizados en esta segunda parte, aquí os dejo una foto con todas las cajas del equipo .





## Coches futboleros (I)

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Villa*

Aprovechando que estos días ha salido a la luz un McLaren GTR de Ninco “vestido” para el RCD Espanyol, vamos a hacer un pequeño repaso a algunos de los modelos de slot que han “saltado al césped”.



### **McLaren F1 GTR de Ninco – RCD Espanyol (Ed. Limitada 300 unidades)**

Uno de los que no podían faltar en este listado son los modelos futboleros de Fly Car Model... como no podía ser de otra forma, Fly nos deleitó durante toda su existencia con todo tipo de ediciones especiales...

### **Marcos LM600 Barça (Fly Car Model)**





## Coches futboleros (I)

Aunque también podemos ver de la mano de Fly, el Porsche 911 del Real Madrid, el Lancia Beta Montecarlo de la Federación Española de Fútbol, el Viper del Barça y el Lola B98/10 también del equipo culé



(Arriba) Viper Barça (ref. E-5)

(Derecha) Lancia Beta Montecarlo Federación Española de Fútbol (ref. SE01)



(Izquierda) Porsche 911 Real Madrid, conmemorativo del centenario (ref. E-5)

(Abajo) Lola B98/10 Barça (ref. E501)





## Coches futboleros (I)

También Proteus, la marca alicantina, tuvo en su primer modelo, el Heuliez Pregunta, su versión futbolera

### Heuliez Pregunta – Barça (Proteus)



Scalextric UK no podía ser menos y también presentó en su día algunos F40 vestidos para “saltar al campo”

### Ferrari F40 Arsenal FC



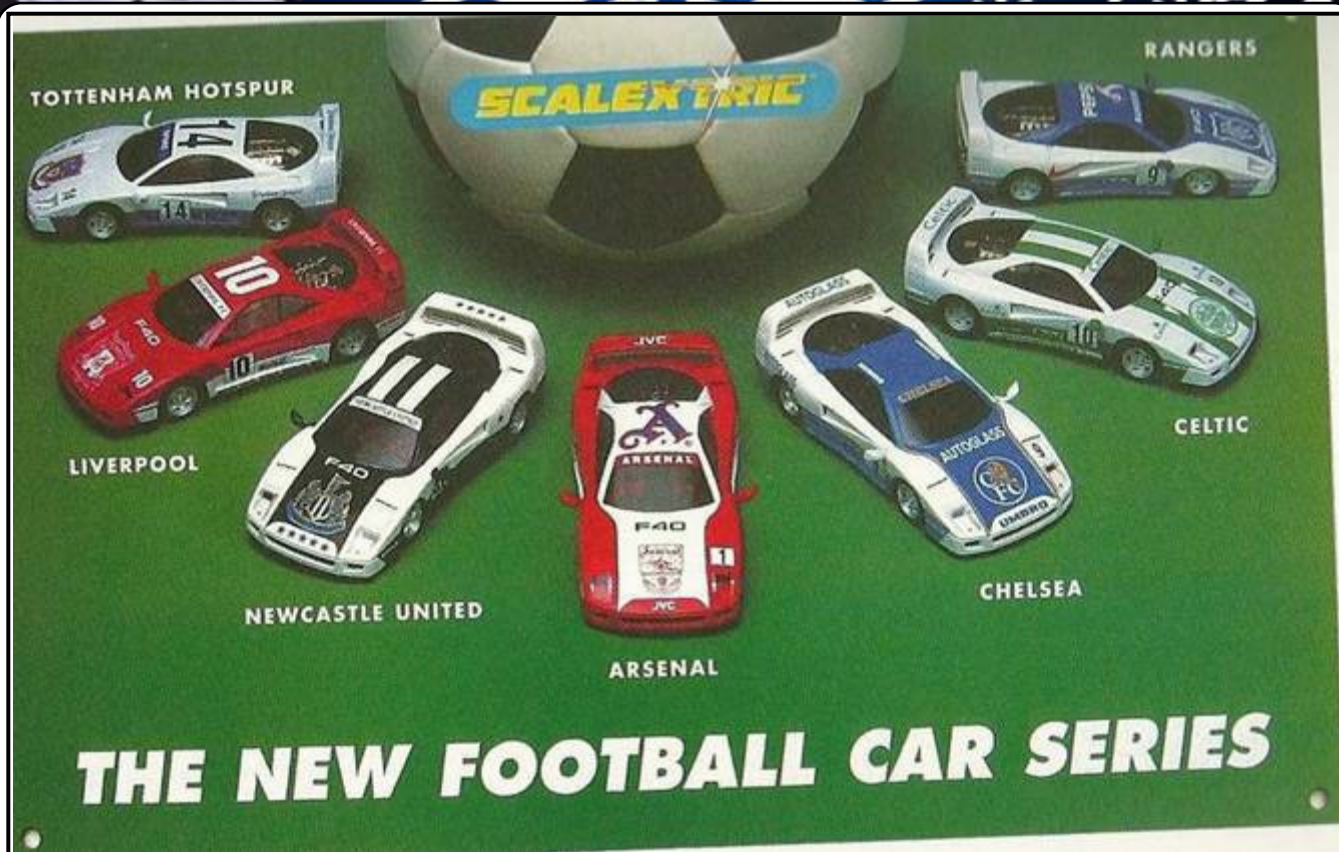
## Coches futboleros (I)



De arriba abajo y de izquierda a derecha, Celtic, New Castle, Rangers, Chelsea, Liverpool y Tottenham



## Coches futboleros (I)



Y acabamos esta pequeña revisión con algunos coches de Reprotec





## Coches futboleros (I)





## Sorteo

En primer lugar os presentamos a **Jordi Amengual**, el ganador del Ford Escort de la revista número 19. ¡Enhorabuena desde la redacción y que disfrutes mucho del coche!

En segundo lugar el mes pasado os preguntábamos cuáles se podían considerar los dos antecesores del Mercedes SLS AMG que os presentamos en la revista número 20. La respuesta correcta era el SL300 Gullwing y el McLaren SLR. Entre todos los acertantes, el ganador ha sido **Vicenç Martorell**. ¡Enhorabuena! Nos pondremos en contacto contigo para hacerte llegar el coche en la menor brevedad posible.

De cara a este mes os planteamos un nuevo reto, y esperamos que os animéis a contestar ya que como premio tenemos un fantástico AC Shelby Cobra de MRRC. Aquí va la pregunta:

**¿Cuál fue la velocidad máxima a que consiguió rodar el Cobra?**

Envíanos tu respuesta a [revista\\_slot@hotmail.es](mailto:revista_slot@hotmail.es) o [zenit.mkt@gmail.com](mailto:zenit.mkt@gmail.com) y ¡Mucha suerte!

