SLOT

Junio 2012
nº 27

LOTUS EXIGE DE NINCO
SERGIO VALLEJO

II FERIA MODELISMO BUNYOLA

NOVEDADES MARALIC

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Editorial

¿Se huelen ya las vacaciones? Por aquí al menos se empieza a oler nuestro breve descanso veraniego, aunque también por ello estamos preparando ya el número extra estival de julio.

Pero antes de mirar tan lejos, mejor primero echar un vistazo a nuestro presente más inmediato, la revista de este mes. En este número, el segundo con nuestro nuevo diseño podréis comprobar otra novedad. Hasta el número anterior os presentábamos el piloto del mes y un coche pilotado por el mismo a escala 1/32, no quiero decir que lo dejemos de hacer, pero en un alarde de ofrecer más información acerca del coche de slot dividiremos esa misma sección en dos.

Por una parte os introduciremos al piloto, por cierto, el elegido para este mes de junio es el gallego **Sergio Vallejo** y os contaremos su trayectoria profesional así como cualquier otra información que consideremos de interés para vosotros.

Por otra parte os mostraremos el coche, en primer lugar os explicaremos su historia y en segundo lugar el modelo a escala, del cual además añadiremos una pequeña prueba dinámica para poder establecer un ranking comparativo con los coches que os vamos sorteando. Para esta edición el coche elegido será el **Lotus Exige** de **Ninco** que Vallejo llevó en una serie de carreras durante la temporada 2011.

Además de esto, en esta edición os explicaremos brevemente las **4 etapas de Scalextric**, desde su creación hasta hoy en día y os mostraremos algunas de las **novedades** que **Maralic** tiene preparadas de cara al futuro que seguro que harán volver la boca agua a más de uno (¡incluidos nosotros!)

Ya sin más solamente nos queda desearos que tengáis un buen mes junio, paciencia a todos aquellos que se toman vacaciones veraniegas, que después de un año de intenso trabajo están a punto de llegar y finalmente os queremos decir que:

¡Buen slot a todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Colaboran

AUTOSHOWSLOT

Club Slot Soller

ZENIT professional services

DES DE 2005 A.S.B.F. AGRUPACIO SLOT BUNYOLA

SLOT MAGAZINE

MallorcaSlot.com

TONI BARETA SLOT

www.cuinant.com

Pasión Slot

Aloy shop.com

SORTEO

Nuevo mes, nuevo concurso, pero no debemos primero deciros quién fue el ganador del Subaru Impreza de MSC que sorteamos para la revista anterior. Este mes el afortunado ha sido: Llorenç Bauzà. ¡Felicidades! En breve te lo mandaremos a tu domicilio.

Y para el sorteo de esta revista de junio tenemos para vosotros un fantástico **Lotus Exige** de Ninco, gentileza de Aloy Shop y pilotado por el piloto gallego **Sergio Vallejo**, que os presentaremos en nuestra sección de **Grandes Pilotos**, así que sin más contratiempos os dejo la pregunta:

¿Con que coche se inició Sergio Vallejo en el mundo de los rallyes?

Os animamos a todos a participar. Si esta vez no os ha tocado, pensad que igual vosotros podéis ser los afortunados del mes que viene así que mandad vuestras respuestas a: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es

¡Mucha suerte!

ÍNDICE

- Editorial		Pág. 2
- Sorteo		Pág. 3
- Índice		Pág. 3
- Grandes pilotos: Sergio Vallejo	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- El coche del mes: Lotus Exige	Por: Josep Oliver	Pág. 10
- Scalextric, 4ª etapa	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 15
- Fira del modelisme de Bunyola	Por: Josep Oliver	Pág. 20
- Novedades Maralic	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 23

Sergio Vallejo

Este mes nos centraremos en presentaros un piloto con una amplia trayectoria a nivel estatal pero sin embargo relativamente poco conocido. Se trata del gallego Sergio Vallejo Folgueira, o también conocido por el apodo de el lobo de Meira, participante del Campeonato de España de Rally.

Sergio lleva en activo desde el 1993 hasta hoy en día, así que son casi ya 20 los años que hace que se dedica a este mundo. Aún así su primera carrera se remonta a mucho antes, a 1985, cuando participó en el Rally de Noia.

Durante este tiempo ha logrado numerosas victorias, la primera de ellas en 1996 en el Rallye Rias Baixas. Se ha alzado una vez con el título de campeón de España, en el año 2009 y logró ser subcampeón en 2003 y 2008

VALLEJO Racing

Actualmente pilota un Porsche 997 GT3 para su equipo Vallejo Racing. Su copiloto es Diego Vallejo, ¿coincidencia? No… se trata de su hermano que ha estado con él en casi toda su carrera, aunque también ha tenido otros copilotos como Moncho López, Mario González Tomé y Paulino Novo…

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Grandes Pilotos

Sergio nació un 8 de enero del año 1967 en Meira, en Lugo y a la corta edad de los 18 años, en 1985 ya se puso a los mandos de un Seat Panda que adquirió en Madrid y con el que disputó rallyes locales.

Tras la época Panda vinieron otros coches, principalmente Peugeot, con los que disputó diferentes pruebas locales, pero no fue hasta el año 1993 cuando debutó en el campeonato de España de Rally clasificándose como séptimo y primero de los pilotos privados a los mandos de un Peugeot 309 GTI 16v

En el año siguiente, en 1994, logró vencer el desafío Peugeot con un Peugeot 106 lo que le hizo ganar un asiento como piloto oficial de la marca para la siguiente temporada en la que compitió con un Peugeot 106 Rallye Gr. A. en el campeonato de España, terminando 6º.

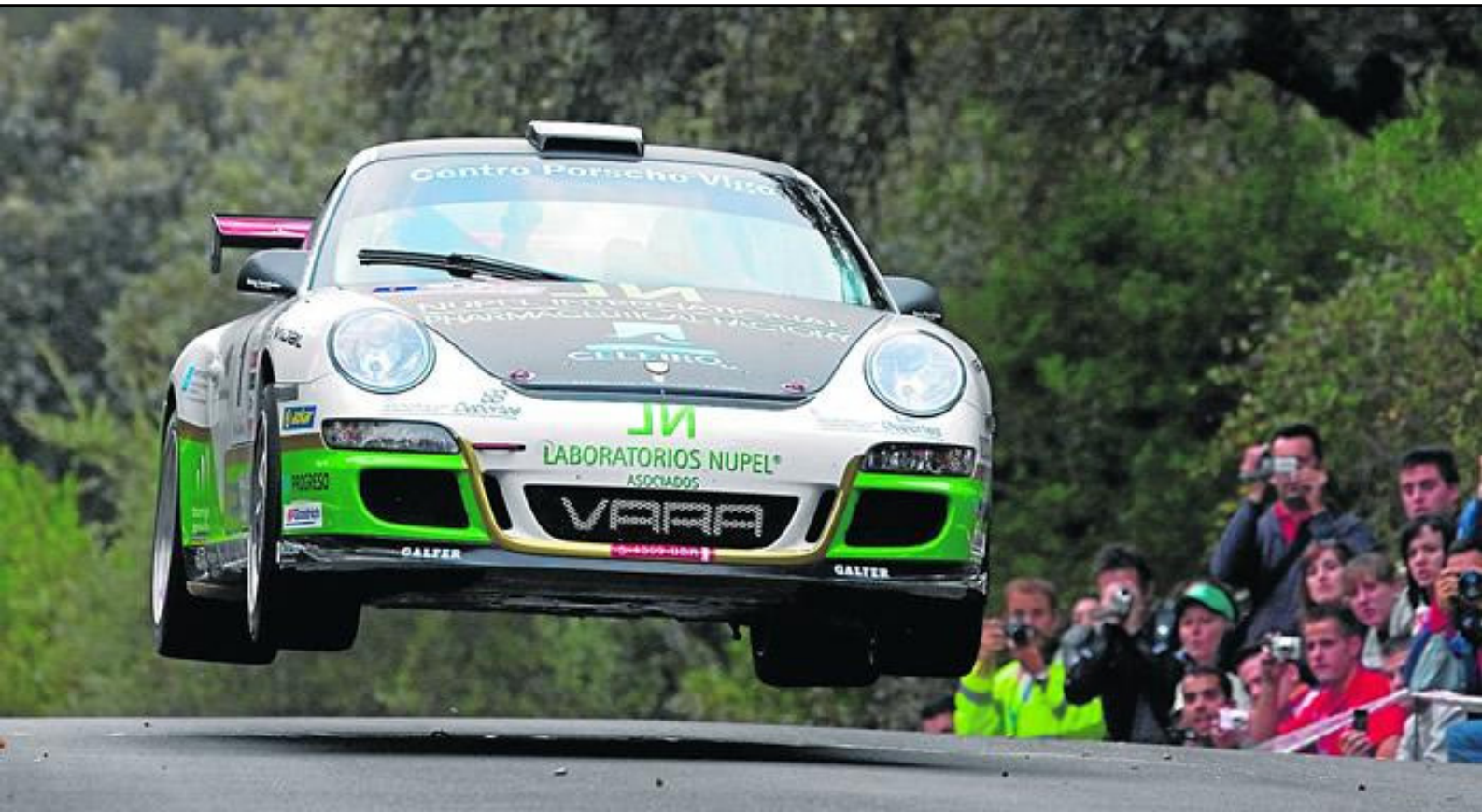
En 1996 y 1997 compitió en el Trofeo Citroën ZX. Fue también en 1996 cuando logró su primera victoria absoluta en el Rally Rías Baixas.

En 1998 compitió con un Citroën Saxo Kit Car con el que fue 5º y en 1999 con el mismo coche quedó tercero general y primer F3 con Mario González Tomé como copiloto.

En el año 2000 empezó su época Fiat que duró hasta 2005. En ese primer año terminó 5º con unos resultados generales muy buenos. En 2001 repitió posición, pero ese año también debutó en el JWRC con un Fiat Punto Kit Car con el que quedó octavo. En 2002 hizo su debut con el Punto S1600 quedando 3º en el campeonato de España y primero en la categoría de S1600 pero para 2003 mejoró aún sus resultados logrando ser subcampeón y volviendo a proclamarse campeón de su categoría. En 2004 y 2005, sus últimos años en Fiat quedó 4º y 5º respectivamente. En ese último año también participó en un rally del campeonato Nacional de Tierra obteniendo una victoria con un Mitsubishi Lancer

Para Vallejo, el 2006 fue un año de transición, dejó atrás sus 6 años en Fiat para ponerse a los mandos de un Renault Clio S1600 con el que acabó 3º en el Campeonato Nacional de Asfalto tras Dani Solá y Miguel Fuster.

También fue durante ese año cuando tuvo su primer contacto con Porsche, preparado por el equipo Oreca. Es la primera vez que montó en un coche de 300cv con propulsión trasera. Su primera aparición fue en el Rally San Froilán donde acabó segundo, actuación muy destacable teniendo en cuenta que era su primera carrera con un coche de esas características.



En 2007, con la entrada en el campeonato de los coches GT, adquirió un Porsche 997 GT3 con el que obtuvo victorias en Canarias y en Ferrol y en general tuvo una muy buena actuación durante toda la temporada, teniendo opciones al título hasta la última carrera.

En 2008 participó de nuevo en el Campeonato de España de Rally de Asfalto con el Porsche logrando victoria en Canarias, Llanes, Costa Brava y Shalymar, acabando el campeonato como subcampeón.

Para el año siguiente, en 2009 siguió compitiendo con Porsche pero en esta ocasión para el Team Nupel, arrancando como uno de los favoritos para el campeonato, sin embargo no empezó la temporada todo lo bien que se esperaba ganando sólo en Canarias pero por otra parte anotando también varios 0 en diferentes carreras. Para la segunda mitad consiguió algunas victorias en Ourense, Príncipe de Asturias y Sierra Morena lo que le permitió conseguir proclamarse como Campeón de España de Rallys sobre asfalto.

El cambio que se produjo en 2010 fue radical, cambiando su Porsche por un Ford Fiesta S2000. También fichó como Director Deportivo de su equipo Nupel a Luís Moya. Sin

embargo la poca compenetración con Moya le hizo abandonar el equipo a media temporada.

En 2011 volvió a cambiar completamente el estilo al ponerse detrás del volante de un pequeño deportivo inglés de dos plazas, el Lotus Exige, aunque sólo lo llevó durante tres carreras, obteniendo como mejor resultado con el mismo una segunda posición en uno de los rallyes.

Tras su breve paso Lotus, volvió a montarse en otro 911 GT3 obteniendo victorias en Ferrol en Sierra Morena y en el Rally Race de la Comunidad de Madrid. En la actualidad, sigue compitiendo con la marca alemana y lleva un inicio de temporada muy bueno a los mandos del Porsche.

Tras toda una vida dedicada al mundo de los rallyes, Sergio Vallejo aún sigue manteniendo su espíritu luchador y seguro que consigue aún muchos más títulos y desde esta modesta publicación queremos desearle mucha suerte.

En el siguiente artículo os explicaremos un poco la historia de uno de los últimos coches que ha conducido, el Lotus Exige, así como de su reproducción a escala del fabricante Ninco.

Lotus Exige

Otra novedad para nuestra revista, a partir de ahora tendremos en cada número el artículo denominado “el coche del mes”. En él intentaremos explicar un poco la trayectoria del modelo en concreto así como la reproducción del a escala 1/32 para nuestro hobby. Intentaremos también hacer una prueba dinámica del coche pero a diferencia de otros artículos que circulan por la red en nuestro caso la única modificación que haremos al modelo será quitar el imán de serie en caso de que lo traiga, viendo así el comportamiento del coche tal cual nos sale de la caja del fabricante. Y ya sin más explicaciones que hacer procedemos a iniciar el artículo.

En consonancia con el artículo anterior, en este número os presentamos como nuestro coche del mes, el Lotus Exige

El Exige es un coche de la marca inglesa Lotus, derivado del Elise, de hecho es la versión coupé del mismo aunque con un par de modificaciones que van más allá de la simple colocación de un techo de fibra: sus ejes están más ensanchados, además el parachoques delantero también es mucho más musculoso en este modelo y lleva de serie un gran alerón trasero.

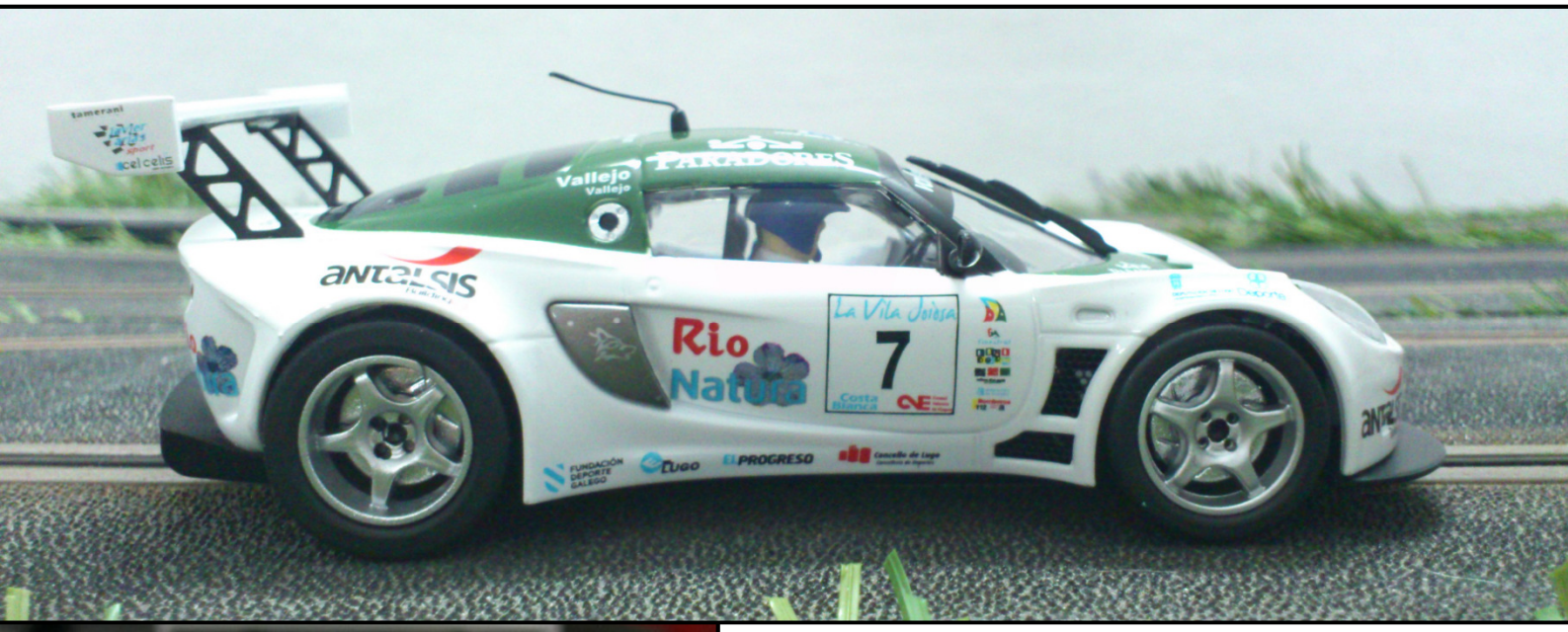
Se lleva fabricando desde el año 2000 en Northfolk, en el Reino Unido y originalmente montaba un motor 1.8 de la marca Rover que rendía 170cv en la versión estándar y 190cv en la versión VHPD. La transmisión se hacía mediante una caja de cambios de 6 velocidades.

COCHE DEL MES

Podemos pensar que algo menos de 200cv no es potencia suficiente para un coche deportivo, sin embargo la ventaja del Exige radica en su reducida dimensión y peso.

Con un largo de 3780mm, ancho de 1720mm, altura de 1140mm y un peso menor a la tonelada, son unas características que hacen que el Exige sea extremadamente maniobrable y rápido pese a su reducida potencia. La colocación del motor en posición central y su tracción trasera hacen que además su centro de gravedad sea óptimo para mejorar aún más su estabilidad y comportamiento.

Mecánicamente en 2004 el Exige se renovó y cambió su motor Rover por un motor Toyota de 189cv. También en 2005 se hizo una versión limitada de 50 unidades de un Exige denominado 240R que llevaba el mismo motor pero con turbocompresor que aumentaba su potencia hasta los 243cv. Su aceleración de 0-100km/h era de tan sólo 3,9 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 250km/h.



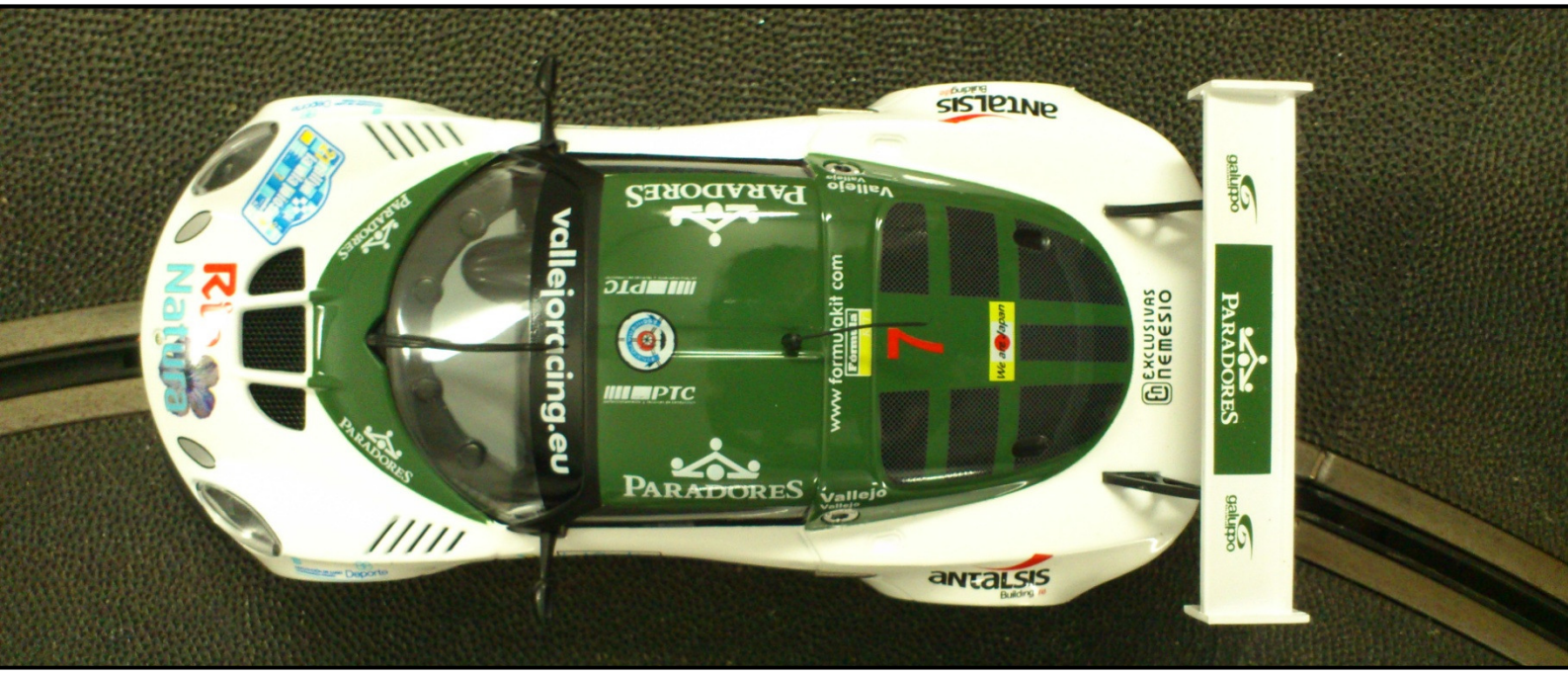
Desde el año 2005 también existe la versión deportiva del Lotus denominado Exige S que se comercializa con 221cv y pesa 1010kg. Acelera de 0 a 100 en 4,3 segundos y alcanza una máxima de 238km/h.

La suspensión es de Blistein con muelles Eibach aunque opcionalmente se puede adquirir con amortiguación regulable.

Este mini-bólido frena gracias a un sistema ABS y discos ventilados perforados de 288mm en ambos ejes, aunque los pistones delanteros son de AP Racing y las traseras Brembo.

Desde su creación, se han sacado muchas evoluciones al mercado, incluso versiones roadster, segmento que teóricamente ocupaba el Elise, es por ello que se puede decir que sin duda el Exige es el producto estrella de la marca

Coche del mes



En el 2011 Ninco ha sacado al mercado la reproducción de este modelo, en concreto una de las decoraciones se corresponde con la conducida por Sergio Vallejo del cual hemos hablado en el primer artículo de este número.

El acabado del modelo es muy bueno y respeta mucho el coche real tanto en colores y formas cómo en los patrocinadores.

Sus medidas (con el alerón) són de 124x58x40mm, si únicamente cogemos la base del coche sin el alerón son de 118x58x34mm hecho que multiplicando por 32 nos de unas medidas de 3776x1856x1088mm. Sin un pié de rey es lo más exacto que hemos podido obtener, pero aún así nos da un coche casi perfectamente reproducido en cotas respecto su tamaño real que son de 3780, 1720 y 1140mm.

Su peso es sólo de 77 gramos de los cuales 25 pertenecen a la carrocería de la cual destacamos también los retrovisores y la antena que están hechos de un material plástico mucho más blando para evitar roturas.

Mecánicamente el coche es tracción trasera, propulsado por el pequeño motor NC-9 Sparker que rinde 20.000 rpm a 15v y monta neumáticos tipo slick en ambos ejes. Dicho todo esto ya no nos queda nada más que sacar el coche de su caja y ponerlo sobre la pista.
El trazado es la pista de rally nº2 del Club Slot Sóller que presenta un tramo virado así como dos grandes rectas para poder exprimir la punta del coche.

Al momento de la edición de esta revista desconocemos exactamente la cuerda de la pista pero intentaremos hacer todas las pruebas dinámicas de rally en la misma así que de momento únicamente tendremos este tiempo como referencia.

El mando usado es un VSR 2ª evolución. Finalmente con la tensión a 15v empezamos a rodar, haciendo unas vueltas a relativamente poca velocidad para ajustar lo mejor posible la curva de potencia del mando.

Una vez regulado el mando después de una docena de vueltas nos disponemos a marcar dos cronos de 10 vueltas cada uno.

En cuanto a sensaciones podemos afirmar con rotundidad absoluta que se trata de un coche muy divertido de llevar aunque no por ello fácil de controlar.

Su bajo peso unido a tener

el centro de gravedad muy atrasado hace que le sea fácil sacar el morro ante irregularidades de la pista.

Aún así cuando se empieza a controlar esta cualidad el coche es bastante rápido aunque hace que se tenga que ir con un sexto sentido puesto ya que no brilla precisamente por su aplomo y seguridad.

De las dos cronometradas vamos a explicar sólo la mejor que ha resultado ser la primera, en la que hemos obtenido unos tiempos de:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11,22	10,97	10,68	Salida	10,83	10,54	10,42	10,71	Salida	10,59

Obteniendo como mejor tiempo y tiempo de referencia de aquí en adelante un 10,42 segundos por vuelta.

Agradecemos al Club Slot Sóller la cesión del local para la prueba del coche y como siempre a Aloy Shop por mandarnos el coche para poder haceros esta pequeña y modesta crónica.

SCALEXTRIC, 4ª ETAPA

Primera etapa

Fue allá, por el año 1962, cuando la empresa juguetera EXIN adquiría los derechos de producción en España de la marca Scalextric.

La empresa catalana Exin firmó en 1962 un acuerdo comercial con la matriz británica para vender Scalextric en el mercado español. Para burlar las dificultades de importación establecidos por el régimen franquista, se compraron los coches a Inglaterra y se decidió producir las pistas y los transformadores.

El secreto para no tener problemas con la administración del estado era que en todas las cajas figurara bien claro el lema “fabricado en España”.

Tuvieron que pasar tres años antes de que Exin fabricara su primer coche, un Cooper F1 que contaba con licencia británica.

Pero el primer vehículo de Scalextric totalmente diseñado y fabricado en España fue el Seat 600, que empezó a venderse en 1966, coincidiendo con la etapa de máximo esplendor del modelo real, que estaba poniendo en esa época al país sobre cuatro ruedas.

La caja TC 600 incluía dos flamantes Seat 600 (rojo y azul)

Durante 30 años Exín elevó el juguete a mito, hasta que en 1992, arrastrada por una crisis de varios años en varias de sus divisiones; Exín plegó velas y echó el cierre.

La Vanguardia 29 marzo 1989

La firma Exin, fabricante del popular “Scalextric”, presenta un expediende de suspensión de pagos

La industria barcelonesa de producción de juguetes Exin Lines Bros, S. A., una de las más importantes de su sector en España, ha solicitado acogerse a los beneficios legales de la suspensión de pagos. En el expediente presentado al juzgado declara un activo patrimonial de 3.968 millones y un pasivo o deudas de 2.623 millones. Simultáneamente, instó suspensión su filial Model-Iber, S. A., con 875 millones de activo y 434 de pasivo. Exin se fundó a comienzos del decenio de los 60, con una participación minoritaria de la firma británica Lines Brothers. Ésta fue adquirida posteriormente por los socios catalanes y desde entonces el capital de la compañía es íntegramente autóctono.

Las instalaciones del grupo radican en el término de Molins de Rei, con una plantilla compuesta por 260 personas. Exin fabrica juguetes electromecánicos y de plástico, cuyas marcas más conocidas son “Scalextric”, “Tente” y “Cine-Exin”. La cifra de ventas ascendió el año pasado a 3.830 millones de pesetas. Por su parte, la compañía subsidiaria Model-Iber está especializada en juegos ferroviarios, entre ellos ““Ibertren”, “TCR” y “Trenex”. El giro del pasado ejercicio fue de 611 millones.

En la memoria que acompaña la solicitud de suspensión, Exin atribuye sus dificultades económicas a múltiples causas, entre las que menciona la fuerte estacionalidad de las ventas al público, que se concentra en Navidad y Reyes; la guerra de precios existente en el mercado juguetero, y la severa competencia desencadenada por las importaciones procedentes del Extremo Oriente, que ha experimentado un notable crecimiento en los últimos años. También señala que tras la pasada campaña navideña, aumentaron las devoluciones de mercancías, debido a la presión de la oferta nacional y extranjera. Este cúmulo de circunstancias hizo que las cuentas de la compañía en 1988 se saldasen con unas pérdidas cercanas a los 200 millones de pesetas.

La lista de acreedores de Exin va encabezada por varias entidades bancarias que en conjunto suman alrededor de dos mil millones; el resto corresponde a diversos proveedores. En el balance no hay deudas a Hacienda ni a la Seguridad Social. En el activo, los inmuebles de propiedad, con más de once mil metros cuadrados edificados en Molins de Rei, junto a la carretera nacional II, aparecen valorados a costo histórico por solo 105 millones. Las marcas registradas de la empresa, entre ellas “Scalextric”, figuran contabilizadas por seis millones.

Según fuentes de la compañía, los datos transcritos evidencian que la situación económica de Exin es fundamentalmente sana. “La suspensión de pagos que acaba de promoverse obedece a criterios estrictamente técnicos y tiene por finalidad asegurar la integridad patrimonial de la sociedad, mientras se pone en marcha un plan de reestructuración que restablezca la competitividad de la empresa y garantice su perviven-cia para el futuro”, indicaron las mismas fuentes. Al igual que en Exin, el balance de Model-Iber no contiene deudas significativas a organismos oficiales ni contiene partida alguna por fondo de comercio.

F. B.

Segunda etapa

Ese mismo año TYCO INC , una empresa juguetera Americana tomó el relevo a los catalanes, y Scalextric entró en una 2 etapa, no precisamente marcada por la buena calidad de los productos.

De hecho TYCO se limitó a sacar a la luz los modelos que se quedaron en el tintero de EXIN, y los pocos modelos que sacó pasaron sin pena ni gloria.

El periódico la vanguardia del 16 de septiembre de 1993, se hizo eco de la noticia.

LA VANGUARDIA JUEVES, 16 SEPTIEMBRE 1993

Scalextric cambia de piloto

Exin cede a Tyco Toys la licencia para vender el juego en España

JORDI PALAREA

En 1947, el empresario británico Fred Francis empezó a fabricar unos cochecitos de hojalata a escala que funcionaban con la maquinaria de un reloj y a los que bautizó como Scalex. Poco después, incorporó a sus coches un motor eléctrico y concibió la idea de hacerlos correr sobre unos tableros de madera con hendiduras a modo de guía, para que cada vehículo pudiera ser controlado individualmente. Había nacido el Scalextric, un juego que pronto alcanzó fama mundial por reproducir fielmente míticos modelos del mundo del automóvil y por poner a prueba la habilidad del participante manejando cochecitos que en rectas largas alcanzan los 300 kilómetros por hora en proporción a su escala.

La marca fundada por Francis ha ido con el tiempo cambiando de titularidad, aunque siempre ha permanecido en manos de firmas británicas, y se han concedido licencias de fabricación en varios países del mundo. La firma norteamericana Tyco Toys, tercera fabricante mundial de juguetes, adquirió en mayo Scalextric a la empresa catalana Exin, que tenía la exclusiva de fabricación para España y México. Ahora, Tyco Toys piensa fabricar el Scalextric en sus factorías de Europa y Extremo Oriente y potenciar su venta en todos los países del mundo.

El Scalextric llegó a España en los años 60 y Exin lo lanza al mercado equipado con míticos modelos como el Seat 600 y el Mercedes 230-SL. Como había ocurrido en otros países, el Scalextric pronto se convirtió en el regalo emblemático de las fiestas navideñas. La clave está en que los padres deciden "comprarlo para sus hijos" para jugar ellos. Asimismo, gracias a la promoción del corredor de Fórmula 1 Jim Clark, fallecido de accidente en 1968, se crearon clubs de "scalextristas" por todo el mundo y miles de aficionados se dedicaron a modificar la carrocería de los coches de serie y a trucar su motor para que alcanzaran mayor velocidad.

Exin, sin embargo, que exportaba también el juego bajo la marca SCX, pronto adquirió fama por la calidad de sus coches y varios aficionados extranjeros viajaron a Barcelona para comprar los últimos modelos de la firma catalana.

¿Pero puede, en la era de las videoconsolas, seguir cautivando el Scalextric? "El Scalextric mantiene el atractivo de ser un juego que combina la velocidad con la habilidad, y esa emoción no pasará nunca de moda", explica Carlos Buxados, consejero delegado de Tyco Toys España. "Además, propicia la relación social entre los niños y de éstos con los adultos, con el añadido de que potencia el ingenio ante el amplio abanico de posibilidades de construir circuitos."

Tyco Toys, que seguirá vendiendo el kit básico de Scalextric entre 12.000 y 15.000 pesetas, anuncia como novedad la incorporación de camiones y de conocidos prototipos de carreras y rallies. En sus años álgidos, Exin había logrado facturar más de 3.000 millones de pesetas con el Scalextric.

Tyco Toys, conocida ya por sus vehículos de radiocontrol y sus pistas de velocidad similares al Scalextric, ha llevado a cabo en los últimos tres años una fuerte política de absorción de empresas. Así, de las cinco compañías adquiridas, destaca Matchbox, con sede en Hong Kong y mundialmente conocida por la fabricación de cochecitos miniatura para niños de corta edad. Tyco Toys prevé alcanzar a finales de 1993 una facturación de unos 100.000 millones de pesetas.●

Cochecitos que alcanzan los 300 kilómetros por hora

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Tercera etapa

Cinco años después, tras una gestión un tanto incierta de la firma, aparece en escena Tecnitoys para hacerse con sus derechos. A partir de entonces, la empresa española, con sede en Barcelona, dará un nuevo aire a los míticos circuitos, apostando por la calidad y la renovación. Fruto de su gestión es el constante crecimiento de las ventas en los últimos años: por ejemplo, en el periodo comprendido entre 2001 y 2005, la empresa radicada en Barcelona mejoró sus ventas en un 75%.

The digital System, My First Scalextric, Compact System o Construbloc, son algunas de las nuevas creaciones de Tecnitoys, sin dejar de banda su producción clásica en 1/32.

Precisamente esa múltiple divergencia en su producción presagiaba lo que muchos habían visto en el final de la era EXIN.

El sábado 31 de enero 1998 la vanguardia publica la noticia

Scalextric cambia de escudería

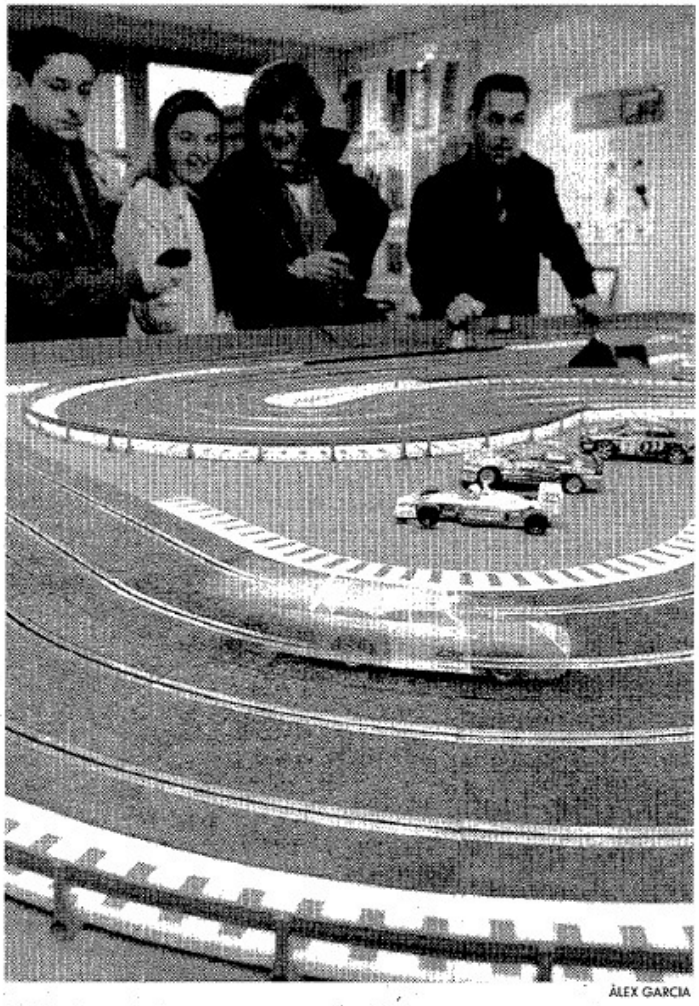
La firma española TecniToys compra el juego a la americana Tyco Toys

JORDI PALAREA

Scalextric, el mítico juego que varias generaciones de padres decían comprar para sus hijos, para finalmente jugar ellos, ha vuelto a cambiar de escudería en España. La firma barcelonesa de nueva creación TecniToys acaba de comprar a la multinacional norteamericana Tyco Toys los derechos de fabricación del producto en el mercado nacional y los de su distribución en otros países. Desde 1962, la licencia de fabricación de Scalextric la tenía la empresa española Exin hasta que en 1993 la vendió a la filial española de la citada firma norteamericana. TecniToys, que ha lanzado nuevos modelos de coches y ha ampliado la gama de accesorios, manifiesta su intención de que la marca entre en el siglo XXI muy remozada desde el punto de vista tecnológico. España y Gran Bretaña, ésta última a través de la empresa Horby, quedan como los dos únicos fabricantes mundiales de este juego.

TecniToys arranca con un capital social de 200 millones de pesetas y lleva invertidos más de 100 en investigación y desarrollo de nuevos productos. La firma espera facturar 1.500 millones de pesetas en 1998 y prevé que un 25 % de este monto proceda de la exportación a Canadá, Gran Bretaña y Holanda bajo la marca SCX.

La empresa ha iniciado su andadura asumiendo la I + D del producto y subcontratando su fabricación a una empresa de l'Hospitalet, otra de Alicante y una tercera de China. En función de cómo evolucione el negocio, los nuevos titulares de Scalextric no descartan la posibilidad de concentrar la producción en una planta de nueva creación en



ÀLEX GARCIA

El Scalextric incorpora nuevos modelos

privados y su consejo de administración está presidido por el abogado barcelonés Luis Carballeda. El consejero delegado y gerente de la empresa es Francisco Dabán, que ya había tenido el mismo cargo en empresas del sector juguetero como son Mattel, Congost y Tyco Toys.

sino la de convertirlo en un juguete 'inteligente' –explica Daban–. Así, entre otros cambios, hemos sustituido en los coches el circuito de cables por un chasis de fibra óptica, incorporado la supensión y facilitado el cambio de trencillas con una guía desechable. Otra de las novedades es el nuevo contador de vueltas, que, además de cumplir esta función, permite incluso que una persona juegue sola al Scalextric gracias a que el aparato hace correr un segundo coche mediante un programa informático. Para vencer a la máquina, se necesita ser un conductor experto. Cara al futuro, estamos diseñando también unas pistas 'inteligentes' que añadirán un amplio abanico de posibilidades a la competición."

Si bien TecniToys ha iniciado su andadura con el Scalextric, el consejero delegado de la firma no descarta en el futuro adquirir la licencia de fabricación de otros juguetes

Con maquinaria de reloj

■ Los orígenes de Scalextric se remontan a 1947 cuando el británico Fred Francis fabricó unos cochecitos de hojalata a escala que funcionaban con la maquinaria de un reloj y a los que bautizó como Scalex. Después les incorporó un motor eléctrico e ideó hacerlos correr sobre unos tableros de madera con hendiduras. Había nacido el Scalextric, un juego en que los coches alcanzan los 300 km/h en proporción a su escala.

Cuarta etapa

La crisis actual no le hace ascos a nada ni a nadie y parece ser que ahora el turno es para TECNITOYS. Hace ya algunos meses que la Vanguardia publicó que la empresa, también catalana, EDUCA/ BORRAS se va ha hacer con los derechos de Scalextric.

Deseamos que la situación económica adversa para todos se solucione pronto y que podamos seguir disfrutando por muchos años de este hobby nuestro.

Sábado 31 de marzo 2012

Educa Borras alcanza un preacuerdo para comprar Scalextric

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

SCALEXTRIC, 4ª ETAPA

La operación está pendiente de la firma de un pacto con la banca acreedora

La fabricante y distribuidora de juguetes Educa Borras ha alcanzado un preacuerdo con Tecnitoys para quedarse con la licencia de Scalextric. El pacto está supeditado a que a su vez se pueda alcanzar un acuerdo con la banca sobre las deudas de la empresa. Tecnitoys está asfixiada por los acreedores.

El preacuerdo forma parte de un pacto más global, por el cual Educa Borras – controlada por José Maxenchs – se ha quedado con la distribución en exclusiva del conocido circuito de coches de juguete. Después de las vacaciones de Semana Santa, Educa Borras comenzará la comercialización del producto. Tecnitoys está siendo asesorada por Jordi Dagà.

Si finalmente la compra es una realidad, la compañía catalana adquirirá además de la licencia, los modelos para fabricar las pistas y los coches y absorberá una mínima parte de la plantilla. Con el dinero obtenido por la venta de la licencia de producción, comercialización y distribución de Scalextric se procederá al cierre ordenado de Tecnitoys.

Esa compañía está controlada por un grupo de empresarios catalanes, entre los que se encuentra José Manuel Lara a través de capital Hemisferio (25%), Juan Rosell (padre del presidente de la CEOE) o Tomás Fornesa (hijo del ex presidente de La Caixa). En el 2009 la compañía facturó unos 16 millones de euros.

Por su parte, Educa Borras cuenta con unas ventas de 30 millones y tiene su sede en Sant Quirze del Vallès. El presidente José Maxenchs compró junto con unos socios las jugueteras Educa y Borras que fusionó y las hizo crecer. En los últimos meses la compañía ha adquirido la firma Chicos, ubicada en la ciudad de Ibi.

El nuevo comprador prevé traer de vuelta a España la mayor parte de la producción de Scalextric, un proyecto que ya se intentó en 2010, con el anterior equipo directivo. De hecho, Educa Borras produce ya el 85% de toda su gama de juguetes en la planta que tiene en Sant Quirze.

La crisis de Tecnitoys y de Scalextric ha llegado en el momento en el que ha eclosionado un nuevo mundo de entretenimiento infantil y juvenil basado en los equipos digitales. La compañía en los últimos años ha intentado evolucionar con la puesta en marcha de innovaciones como los mandos inalámbricos, los circuitos en los que los coches podían adelantarse unos a otros o la introducción de motocicletas.

Fuente de información:

Eduardo Magallón.

La Vanguardia

Fira del modelisme de Bunyola

Este año se presenta como segunda edición, la Fira del Modelisme de Bunyola, después de la gran acogida que tuvo el año pasado, repite el evento ahora este verano.

16 y 17 de julio de 2011 fueron las fechas elegidas para la celebración de este evento, que pese a ser algo nuevo en este pueblo tuvo una acogida asombrosa.

Pongámonos primero en contexto, Bunyola es un pueblo situado en las faldas de la Sierra de Tramuntana, en la isla de Mallorca, uno de esos pueblos aún con el encanto de antaño, donde se respira un ambiente tranquilo y sosegado y desde luego con encanto que no se puede discutir.

Situado a menos de un cuarto de hora en coche desde Palma, cuenta con apenas con 6.300 habitantes según censo del 2011.

De todos modos en este pueblo seguro que ya os sonará su nombre por otros artículos

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

aparecidos en esta revista ya que es donde el club ASB tiene su sede.

Después de llevar ya una página escrita podéis llegar a pensar que me estoy yendo por las ramas. Al fin esta publicación se lleva a cabo para hablar de slot, no de turismo ni geografía ni demografía, pero si sois buenos atando cabos creo que sabréis donde quiero llegar…

Feria + ASB + Bunyola… la ecuación no es muy difícil: el año pasado el club ASB participó en la feria montando un "stand" por llamarlo de algún modo donde situó una gran pista de rally abierta para que todo aquél que quisiera probarla pudiera hacerlo.

De todos modos no fuimos los únicos, otro club de slot de Palma también se unió, montando dos tramos de rally en los que se aprovechó para hacer una competición/demostración del rally-slot y también pudimos ver jugueterías, aficionados a otras variantes del modelismo como trenes o helicópteros

También la associació d'amics del Ferrocarril de Balears montó un pequeño óvalo con un tren suficientemente grande para poder transportar a gente así como muchas otras actividades que deleitaron a los visitantes de este evento.

En cifras absolutas puede no parecer mucho pero más de 400 personas pasaron por la feria, tanto adultos como niños y lo que si podemos asegurar es que tanto visitantes como expositores estuvimos muy contentos de la experiencia que vivimos durante ese caluroso fin de semana de julio.

FIRA DEL MODELISME DE BUNYOLA

Después de otra página escribiendo también podéis pensar: ¿porqué contamos ahora lo hecho en 2011 si hace ya casi un año de ello? Pues muy sencillo, porque este año repetimos la experiencia, nosotros ASB participando en la segunda edición de esta feria que se celebrará justo este fin de semana posterior a esta publicación, durante el 16 y el 17 de junio.

Como publicación, Slot 360 también estará presente, dando a conocer la revista a todo aquel que pase por nuestra modesta mesa expositora.

Para este año el club os presentará su recién estrenada pista de madera, además se montará otra pista de rally slot para que la gente pueda probarla y organizaremos un sorteo de material de slot entre los visitantes que quieran participar en un concurso que organizaremos en el stand

Este año esperamos mucha más afluencia, y si cabe con que venga con mucha más ilusión que el año pasado y que lo pasen tan bien como lo pasamos nosotros, así que recordad: si no tenéis plan para este fin de semana y el evento os pilla más o menos cerca ¡no podéis faltar a esta feria!

Os dejamos el cartel oficial y aprovechamos para deciros que para el siguiente número prepararemos un reportaje sobre lo acontecido durante este fin de semana.

NOVEDADES MARALIC

Maralic, nos presenta este mes sus próximas novedades:

Toyota Célica Twin Cam Turbo, grupo B

NOVEDADES MARALIC

A la izquierda el fantástico Peugeot 306 Maxi, vencedor de muchos rallys y un coche muy aclamado durante los años ’90

En la parte inferior de la página el Nissan Skyline, un magnífico coche de origen japonés, equipado en la realidad con uno de los mejores motores turbo jamás producidos. Toda una joya oriental que en el momento de su aparición nos puso los dientes largos a más de uno de nosotros.

Os recordamos que podéis consultar novedades y estar completamente informados en la página del fabricante:

www.maralic.com