

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



y el
slot

nº 6.

Julio / Agosto de 2010

Distribución on-line gratuita

revista_slot@hotmail.es

www.cuinant.com

Portada: John Bradley



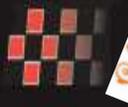
Especial



verano!



Además en este número ...



EDITORIAL

Si el mes passat fou Porsche el protagonista de la revista, aquest més era obvi que havia d'esser la marca del "Cavallino Rampante" la que presidís aquesta publicació.

Poc s'ha de dir en una presentació de Ferrari....Ferrari és això: FERRARI. El seu color vermell, la seva filosofia, els seus triomfs...tot...podríem dir que l'automobilisme no hagués estat el mateix sense la marca de Manarello.

També vull aprofitar aquestes línies per a felicitar a Ezequiel Hevia impulsor de la nostra revista amiga SlotMagazine que aquests dies compleix el seu primer aniversari.

Aprofito per a donar la benvinguda al nou col·laborador, dibuixant i artista **John Bradley** que amb els seus dibuixos segur que satisfarà a tots els lectors i amics d'aquesta revista.

Si el mes pasado fue Porsche el protagonista de la revista, este mes era obvio que tenia que ser la marca del "cavallino Rampante" la que presidiese esta publicación.

Poco se puede decir en una presentación de Ferrari, sólo que Ferrari es eso: FERRARI. Su color rojo inconfundible, su filosofía, sus triunfos...todo... podremos decir que el automovilismo no hubiese sido el mismo sin la marca de Manarello.

También quiero aprovechar estas líneas para felicitar a Ezequiel Hevia, impulsor de nuestra revista amiga Slot Magazine, que ahora cumple su primer año.

Aprovecho para dar la bienvenida al nuevo colaborador, el artista y dibujante **John Bradley**. - Gracias por dejarnos disfrutar con tu trabajo-

Take this opportunity to welcome the new collaborator, artist and illustrator John Bradley. "Thanks for letting us Enjoying your work"

Salut i bon slot. Salud y buen slot.

Juan Antonio Fernández Vila.
revista_slot@hotmail.es



Ferrari GTO "Pioneer" .Tecnitoys- Altaya

Colaboran en este número:

Textos y fotos:

Josep Oliver Got (asb_slot)_____



Juan Antonio Fernández Vila (juanan_club_slot_soller _____



Javier Fernández Rodríguez (Apocalypse_later) _____



Sébastien Morliere. (All Sport Auto) _____



John Bradley_____



Jorge Luis_____



Delfi_r_____



José Manuel Torres Marin

Alfonso Otero

Maquetación y diseño:

Josep Oliver Got / Zenit, marketing & audiovisuales
Juan Antonio Fernández Vila.

Portada:

John Bradley

Coordinación:

Juan Antonio Fernández Vila

SUMARIO JULIO/AGOSTO (n°6)

John Bradley	4 / 5
Ferrari.....	6 / 16
PLAYBOY.....	17 / 43
Entrevista a Hezequiel Hevia.....	44 / 53
RAC Argentina.....	54 / 57
SRS 2.....	58 / 64
Publicidad y scalextric.....	65 / 69
Coleccionistas puristas y ediciones limitadas reales.....	70 / 75

.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. La palabra Ferrari©, el escudo Ferrari©, y la tipografía S.F © son marcas registradas propiedad de Ferrari S.p.A..

Distribución on-line gratuita. Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados: revista_slot@hotmail.es



BAPOM

an auto-racing art project-thingy



John Bradley's

BAPOM

an auto-racing art project-thingy



PROGRAMMA UFFICIALE

18^o GRAN PREMIO DI
MODENA

14 MAGGIO 1967
ORE 15.30

AERAUTODROMO DI MODENA

John Bradley's

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO

Juan Antonio Fernández Vila (juanant_club_slot_soller)

¿Como empezar a hablar de Ferrari y rendirle el merecido homenaje, y que las primeras palabras reflejen el espíritu de la marca?. Pues ni más ni menos que presentando el símbolo universal de la empresa de manarelo : *El Cavallino Rampante*

El famoso símbolo de Ferrari es un caballo negro encabritado sobre fondo amarillo, normalmente con las letras SF de Scuderia Ferrari.

Originalmente el caballo era el símbolo del conde y aviador Francesco Baracca, un legendario piloto de las fuerzas aéreas italianas (Primera Guerra Mundial), quien lo pintaba en el lateral de sus aviones. Baracca murió muy joven el 19 de junio de 1918, al ser derribado tras 34 duelos victoriosos y muchas victorias de su equipo, y pronto se convirtió en un héroe nacional.

Baracca había querido que el caballo encabritado estuviese en sus aviones porque su escuadrón, los "Battaglione Aviatori", estaba enrolado en un regimiento de caballería (las fuerzas aéreas estaban en sus primeros años de vida y no tenían independencia administrativa), y también porque él mismo tenía fama de ser el mejor cavaliere de su equipo.

Se ha supuesto que la elección de un caballo fue quizás debida en parte al hecho de que su familia nobiliaria era conocida por tener muchos caballos en sus fincas en Lugo di Romagna. Otra teoría no comprobada sugiere que Baracca copió el diseño del caballo encabritado a un piloto alemán que llevaba el escudo de la ciudad de Stuttgart en su avión. Curiosamente, el fabricante de coches alemán Porsche, de



Stuttgart, tomó prestado su logotipo del caballo encabritado del escudo de la ciudad. Esta "leyenda", sugiere que el primer avión que derribó Baracca era de Stuttgart y pudiese haber tomado el símbolo como trofeo de guerra.

El 17 de junio de 1923 Enzo Ferrari ganó una carrera en el circuito Savio de Rávena, y allí conoció a la condesa Paolina, madre de Baracca. La condesa le pidió que usara el caballo en sus coches, aludiendo a que le traería buena suerte. Aún así pasaron nueve nueve años, hasta que en las 24 Horas de Spa en 1932, la Scuderia usase el símbolo que ha perdurado hasta hoy día. Ferrari ganó esa carrera..

Ferrari conservó el caballo negro tal y como había estado en el avión de Baracca, pero sin embargo añadió un fondo amarillo porque era el color representativo de su lugar de nacimiento.

El caballo encabritado no siempre ha identificado únicamente a la marca Ferrari: Fabio Taglioni lo usó en sus motocicletas Ducati. El padre de Taglioni fue de hecho uno de los compañeros de Baracca y luchó junto a él en la 91ª Escuadra Aérea, pero cuando la fama de Ferrari creció, Ducati abandonó el caballo. Esto pudo haber sido el resultado de un acuerdo privado entre las dos marcas.





EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO



Francesco Baracca
(Lugo ,Italia, 9 de mayo de 1888 —
Nervesa della Battaglia 19 de junio de 1918)





EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO. *FERRARI 512 (1970)*

Teniendo en cuenta que Ferrari, fundada en 1929 por Enzo Ferrari como Scuderia Ferrari, construyendo automóviles de competición y más tarde, en 1947, también fabricando deportivos; teniendo en su haber más de 200 modelos y versiones, entre coches de calle y competición, era más que obvio que sería difícil decantarse por un modelo para usarse como nexo de unión en este número extra. Y más teniendo claro que cada uno de los modelos es una institución por sí sólo.

Así que como sobre gustos no hay nada escrito elijo un modelo que siempre me ha fascinado: el **Ferrari 512M / S / Coda Lunga de 1970.**

Y es que el 512 con sus formas cautiva a cualquier amante de la automoción. Agradecer a Sebastien M. la cesión de algunas de las fotos incluidas en este ejemplar de la revista.



512 M



512 S



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.
FERRARI 512 (1970)



Ferrari 512 S 1/1 y set FERRARI 512 S LE MANS 1970 (Fly Car Model)



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO. *FERRARI 512 (1970)*



Anatomía del 5 L. y 12 cilindros

Ferrari 512 S fue la designación que se le dio a los 25 coches deportivos construidos en enero de 1970, prototipos deportivos de la serie P. Los coches gozaban de un V12 y 5L. Se inscribieron en el Mundial de 1970 para ofrecer resistencia a los también nuevos Porches 917.

Posteriormente se presentaron algunos 512 con ciertas mejoras llamados 512 M (modificata)

El Ferrari estuvo en el candelero “oficial” apenas una año , ya que en el Mundial de 1971, , la fábrica se centró en el nuevo Ferrari 312PB y abandonó los 512 que se quedaron en manos de equipos privados; escuderías como Scuderia Filipinetti, NART, Écurie Francorchamps, Scuderia Picchio Rosso, GeLo Racing Team y Escudería Montjuich



A partir de 1972, el 512 (como el 917) fue retirado del campeonato del mundo tras un cambio en el reglamento, aún así algunos 512 en manos privadas se inscribieron en algunas competiciones (CanAm y en las Interserie Races).



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO. *FERRARI 512 (1970)*

Si en 1/1 el Ferrari 512 no tiene parangón; en 1/32 no tiene nada que envidiar. Spirit , RAC o Fly Car Model son algunos de los fabricantes que posee en sus catálogos el 512 en alguna de sus versiones y decoraciones.



512 S CL Le Mans 70 N°12 (RAC)

512 S CL Le Mans 70 N°5 (RAC)



512 S (FLY)



512 S (SPIRIT)



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO. *FERRARI 512 (1970)*

Tanto en 1/1 como en 1/32 ; se mire
como se mire el 512 enamora al primer
vistazo.

Ferrari 512M 'Sandeman' . Chris Craft / David Weir



REF. W04

Ferrari 512S Coda Lunga con la figura del piloto Ronnie Peterson.



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.

FERRARI 512 (1970)

Salon del hobby



Ferrari 512 S Coda Lunga - VIII Salon del Hol



Edición especial salón del Hobby (VIII)

En el año 2003 el coche del salón del Hobby de Barcelona fue realizado por FLY, siendo el Ferrari 512 S-Coda Lunga (ref: 08022) el elegido.

Con una decoración muy elegante en rojo y franjas negras , incluye la práctica totalidad de patrocinadores del salón : SPORT, K3, CARNET JOVE, EL PERIODICO, FIRA DE BARCELONA.

Como curiosidad destacar que es el primer, y único, coche , de todos los realizados en conmemoración del evento , que presenta como dorsal el nº de edición del salón (nº8) y el año de edición del mismo.(2003).

Es el único Ferrari de la serie “Salón del Hobby”, que la completan : un Lancia Delta Integrale (2001), Nissan 390 GTI (2002), Porsche 911 SC (2004), Touareg (2005), Nissan 350 Z (2006), Aston Martin DBR9 (2007), Audi LPM (2008 , y último).



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.
FERRARI 512 (1970) DUQUE de VERAGUA
Un coche con sabor a historia y madera.



El **Ducado de Veragua** fue un señorío territorial hereditario, creado en 1537 durante el reinado de Carlos I de España, en una pequeña sección de la antigua Gobernación de Veragua (hoy Costa Rica y Panamá). El primer titular del Ducado de Veragua fue el almirante Diego Colón, hijo de Cristóbal Colón.

Diego Colón envió varias expediciones para tratar de hacer efectiva su autoridad en el territorio, pero todas terminaron desastrosamente debido a la resistencia indígena y a las dificultades topográficas y climáticas. En una de esas expediciones incluso pereció su hermano Francisco Colón a manos de los indígenas. En 1556, el Duque decidió devolver el señorío del territorio a la Corona, a cambio de una renta anual, de 17.000 ducados, que se pagó a sus herederos hasta 1898 y de la conservación del título ducal, que aún conserva en España el heredero de los Colón. Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel, actual Duque de Veragua que lleva el mismo nombre de su antepasado Cristóbal Colón.

H
I
S
T
O
R
I
A



B
E
B
I
D
A



En 1999 Àlvaro Domencq adquiere las bodegas de Pilar Aranda y, entre otros productos, presenta este Brandy de Jerez Gran Reserva con 30 años de envejecimiento en madera. Con un bouquet suave, siendo un exponente de la industria en Jerez.



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.
FERRARI 512 (1970) DUQUE de VERAGUA
Un coche con sabor a historia y madera.

Con la referencia 96015 (S 21), encontramos uno de los coches más bellos producidos por la marca madrileña Fly Car Model. En un elegante color negro y con detalles dorados el Ferrari 512S viene presentado en la tradicional caja especial de cartón pero con la salvedad de que ésta viene forrada con una “piel” de corcho emulando a los tapones o barricas de madera de las bodegas.(Página anterior)

E
L
C
O
C
H
E



Un bello pakaging que viene completado por una etiqueta lacrada con una breve reseña de las bodegas. (Página anterior)

Pero no fue este el único coche de Fly con “solera” ya que la marca de Rafel Barrios lanzo también un Porsche 917K representado a las bodegas del Marqués de Riscal. (ref s 51)

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.

Un 512 sólo para hombres..



Qué mejor que hablar de Ferrari que de la mano de PlayBoy y Fly Car Model.. una forma muy sugerente de ver el mundo de **Ferrari**.

En el año 2007, Fly Car Model sorprende a propios y extraños con la aparición de una nueva serie dedicada a recordar las portadas más emblemáticas de la mítica revista Play Boy. En total doce modelos de coches y otras 12 modelos componen esta “especial” serie especial. El primer modelo escogido para inaugurar la colección es un bello Ferrari 512 S, en un elegante color negro a juego con la que fue la portada del 20 aniversario de la revista.



Portada 20 aniversario (Enero 1974)



Ferrari 512 S REF: 99032

Página siguiente: publicidad Fly Car Model.



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.

Un 512 sólo para hombres..

FINE RACING MODELS

FLY *Car Model*[®]

SINCE 1996

PLAYBOY

Quizás no es solo una colección, 12 portadas que han marcado historia

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT



EL MITO EN NEGRO, ROJO Y AMARILLO.

Un 512 sólo para hombres..

FINE RACING MODELS
FLY Car Model
SINCE 1998

PLAYBOY
Collection

In January 1951, Hugh Hefner landed a promising job as a copywriter for Esquire magazine. When Esquire relocated, his request for a \$5 raise was denied and he decided to stay behind and start a magazine of his own. Hef was convinced there was a market for a sophisticated men's magazine and that he was the man to start it.

In January 1953, this dream became an obsession. With the help of family and friends, Hef raised just \$8,000, including \$600 of his own money borrowed from a bank loan using his family's furniture as collateral.

The first issue of Playboy Magazine, featuring an unknown Marilyn Monroe, was produced on his kitchen table in his south side Chicago apartment. On the newsstands in December 1953, it carried no cover date because Hef was not sure when or if he would be able to produce another edition. This first issue ended up selling more than 50,000 copies, enough to finance another magazine.

Playboy has since become the largest selling, most influential men's magazine in the world.

This line of slot cars celebrates the achievements of Hugh Hefner and the iconic magazine covers known the world over.

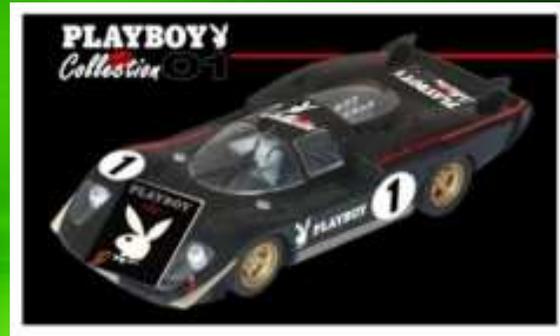
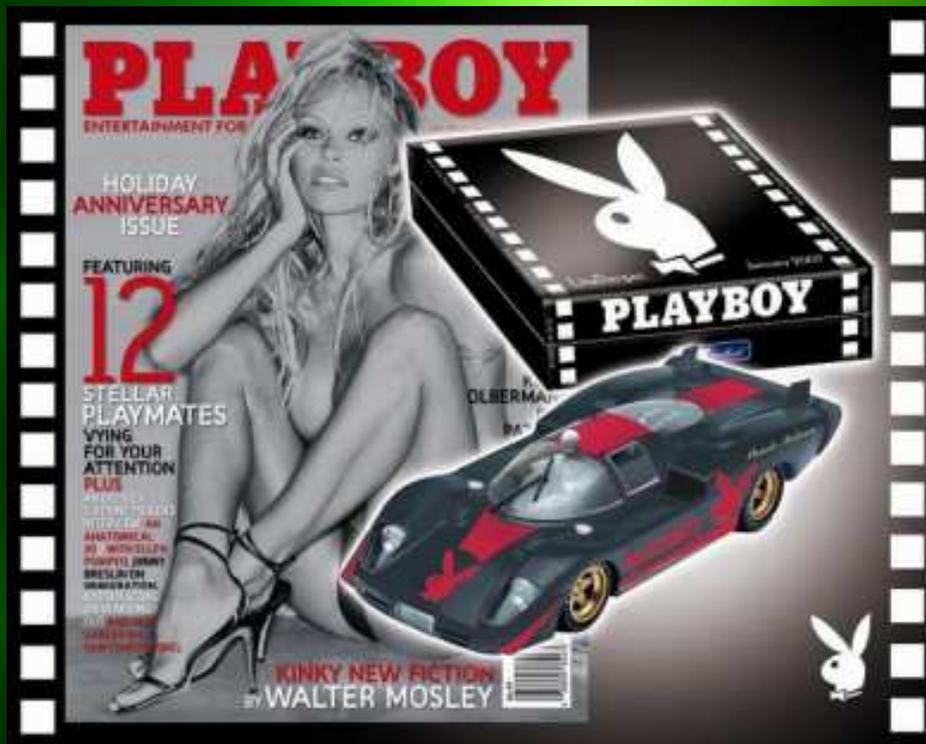
Reference:

- 39017 Normal glasspack
- 39032 Special box



Durante el año 2007 fue apareciendo bastante información y publicidad sobre la serie PlayBoy. En algunos casos las decoraciones publicitadas distaron bastante de las que finalmente se comercializaron, como el en caso de Ferrari 512.

En las páginas siguientes la colección Play Boy completa

PLAYBOY
ENTERTAINMENT FOR

HOLIDAY ANNIVERSARY ISSUE

FEATURING **12** STELLAR PLAYMATES
VYING FOR YOUR ATTENTION PLUS

PLAYBOY

PLAYBOY

KINKY NEW FICTION
BY WALTER MOSLEY

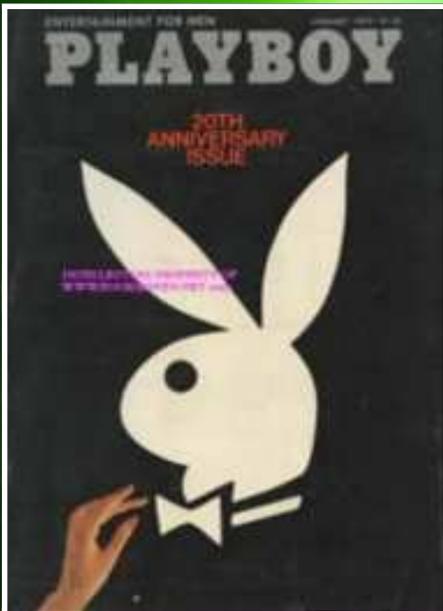


BY



Ferrari 512 S Ref :99032

Portada Enero 1974. 20 Aniversario Play Boy.



Playboy fue fundada en Chicago, Illinois en 1953 por Hugh Hefner. La revista se ha expandido a Playboy Enterprises, Inc. y es una de las marcas más conocidas a nivel internacional. Además, las ediciones especiales de la revista se publican por todo el mundo. Actualmente es una de las revistas para adultos más vendida.

La revista se publica mensualmente y su principal contenido es la fotografía de glamour. También ofrece entrevistas con figuras públicas destacadas, tales como artistas, arquitectos, economistas, compositores, conductores, directores de cine, periodistas, novelistas, dramaturgos, figuras religiosas, políticos, atletas y deportistas de élite y , como no, pilotos de carreras como Carmen Jordá , la única española en Formula 3 y que recientemente ha posado para play boy.

PLAYBOY

BY

FLY Car Model®



Ref :99033
Portada Junio 1997. Victoria Silverstedt.



Con 19 años de edad Victoria Silvstedt comenzó a posar en las revistas. En 1993, 3 años antes de aparecer en Playboy, Victoria ya apareció en la revista "Girls of Northern Europe". Después de que el magnate de Playboy Hugh Hefner se lo propusiese Victoria apareció en la edición de diciembre de Playboy de 1996 y al año siguiente fue nombrada Playmate del año. En un principio Victoria no fue consciente de la repercusión publicitaria de Playboy pero pronto se daría cuenta al ver el enorme impacto que su posado tendría en el mercado norteamericano. Playboy le abrió las puertas del éxito y a partir de entonces Victoria Silvstedt ha aparecido en numerosas publicaciones entre las que destacan GQ, Maxim, FHM...

Pero no se lo conteies a nadie, es el "Secreto de Victoria".



PLAYBOY

ENTERTAINMENT FOR MEN

JUNE 1997 • \$5.95

Victoria's Secret...

She's Playmate of the Year

THE TIMOTHY MCVEIGH STORY

DENNIS RODMAN INTERVIEW

THE NEXT GREAT BABE TO WATCH CARMEN ELECTRA

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

PLAYBOY

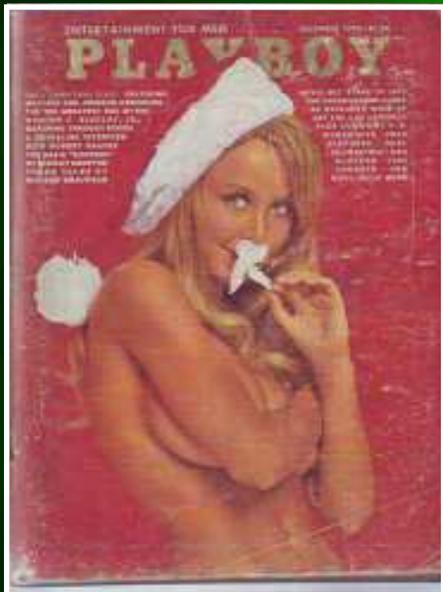
BY

FLY Car Model



Lister Storm Ref :99033

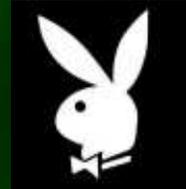
Portada Diciembre 1970. Carol Imhof



Carol Imhof (13 de marzo 1948. Chicago, Illinois) , fue una modelo americana muy reconocida en la década de los 70 . Ella fue Playmate de la revista Playboy del mes de diciembre 1970. Fue fotografiada por Dwight Hooker.

Carol ya había aparecido en las páginas de la revista en los números de julio de 1969 y febrero 1970 de la revista Playboy.

Para esta ocasión Fly car Model plasmó el sugerente posado navideño de Carol sobre un Lister Storm, convirtiéndose éste en la penúltima decoración de este modelo, siendo el Lister Storm “Burn” (ref: 99064) el que cerraría la lista del total de 20 decoraciones realizadas por la marca Madrileña sobre este coche.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

PLAYBOY

BY

FLY Car Model



Ford GT40 Ref :99048

Portada Noviembre 98. Julia Schultz.



Julia Schultz (15 de junio de 1979. California) fue la Playmate del mes de febrero de 1998. Además de modelo, ella también ha tenido modestos papeles en películas como: El amor apesta, Listos para luchar o Hora punta 2 con Chris Tucker y Jackie Chan.

Construido por Ford Motor Company para competir en las carreras de resistencia, y así hacer frente a Ferrari quien había ganado en cinco ocasiones consecutivas desde 1960 hasta 1965; el Ford GT40 ganó las 24 horas de Le Mans cuatro veces seguidas desde 1966 hasta 1969.

Se le llamó GT haciendo referencia a gran turismo, y el número 40 representa la altura total del vehículo que es de 40 pulgadas (1016 mm), tal y como dictaban las normas de participación.



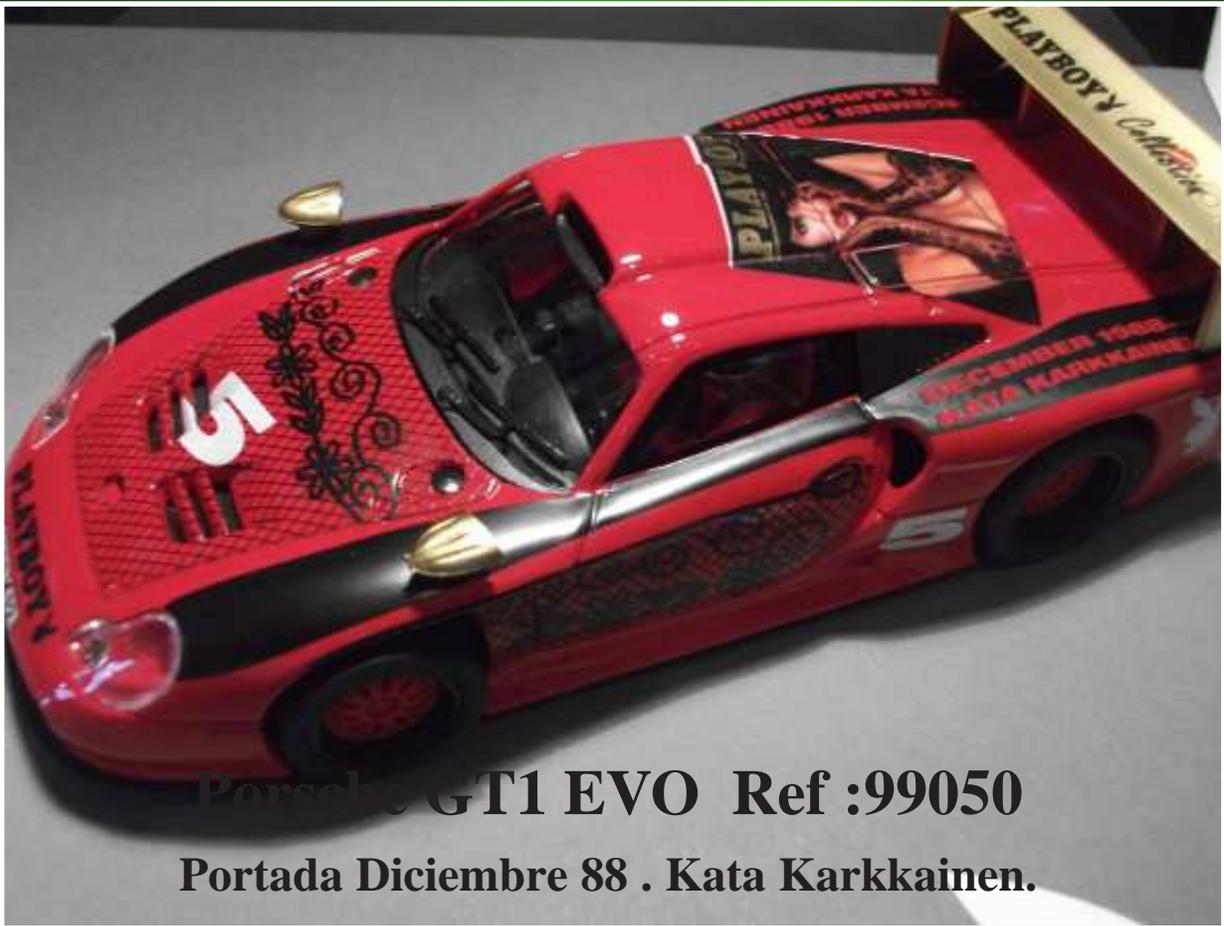
MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

PLAYBOY

BY

FLY Car Model



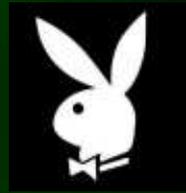
Porsche GT1 EVO Ref :99050

Portada Diciembre 88 . Kata Karkkainen.



La segunda portada Navideña de Play Boy elegida por Fly para la serie fue la de Kata Karkkainen. Presentada sobre el espectacular GT1EVO, decorado en rojo, negro y dorado le convierten en uno de los más bonitos de la colección Playboy.

El buen trabajo que realizaba Fly Car Model quedaba magistralmente reflejado sobre bellezas como esta, destacando el fino encaje sobre el coche emulando el de los elegantes guantes que llevaba kata.



PLAYBOY

ENTERTAINMENT FOR MEN

DECEMBER 1988 • \$4.50

G A L A

CHRISTMAS BONANZA!

NORMAN MAILER:
MISTRESSES

PETE HAMILL:
HEROES

JIMMY BRESLIN:
CRACK

HARLAN ELLISON:
COMICS

LEROY NEIMAN:
STARS

OUR DEVASTATING
DOZEN—THE 1988
PLAYMATE REVIEW

CHEER'S RACIEST
INTERVIEW YET

COLLEGE BASKETBALL
PREVIEW

MEET THE SCREEN'S
HOT NEW BRIT
LYSETTE ANTHONY

A HOLIDAY KISS
FROM GENE SIMMONS



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

PLAYBOY

BY

FLY Car Model®



Porsche 917 LH Ref :99052

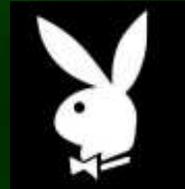
Portada Junio 2006. Kara Monaco.



El sexto coche elegido para la colección PlayBoy fue este elegante Porsche 917 en color negro, decorado con la que fuera Playmate del año, Kara Monaco. Esta cenicienta ha sido considerada como una de las 25 mujeres más sexys de la revista Playboy. Nació en el estado de Florida y ya de adolescente su belleza la llevó a ser una modelo muy cotizada. Ha posado para las revistas FHM y Men's Fitness y en 2004 aparecería por primera vez, en dos números de la revista Playboy. En 2006 fue elegida Playmate del año.

Si las formas perfectas del 917 las unimos a las de Kara conseguimos una simbiosis perfecta.

En el aspecto técnico destacar el trabajo, muy cuidado, de tampografía realizado porFly Car Model.



THE RED HOT GIRLS OF MYSPACE

PLAYBOY

www.playboy.com • JUNE 2006

KARA MONACO
IS **PLAYMATE**
OF THE YEAR

20
JASON LEE

PLUS:
SHEPARD SMITH
INTERVIEW
THE GENIUS OF
JOHN KRUK
FICTION BY
LAWRENCE BLOCK
GARY MCCORD'S
FAVORITE
GOLF COURSES

\$7.99

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

PLAYBOY

BY

FLY Car Model



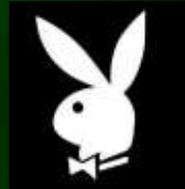
Marcos LM 600 Ref :99054

Portada Julio 99 . Brooke Richards.



Brooke Richards (17 de octubre 1976, Pennsylvania) apareció en numerosas ediciones de Playboy durante el año 1998, además de ser portada de Playboy en el especial de verano "Hawaiian Tropic" (julio de 1999). Ese mismo año fue escogida Playmate de Playboy del mes de diciembre.

A pocos coches de la serie Playboy de Fly les encontraremos tanta similitud y razón de ser con la modelo correspondiente como con este voluptuoso Marcos LM. Similitud acrecentada por la elección del color dorado del coche clara alusión al color que luce la modelo... sobran más comentarios.



PLAYBOY
ENTERTAINMENT FOR MEN

**The Girls Of
HAWAIIAN
TROPIC**

**WRESTLING
MADNESS**
The Stars
The Brawls
The Girl

Gay, Jewish, Left-
Handed, Outspoken
Congressman
**BARNEY FRANK
INTERVIEWED**

BILL MAHER'S
Chocolate Fantasies

DAY TRADING
How To Get Rich If You
Have The Balls For It

11/16 \$3.95 077
8 500933 8

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

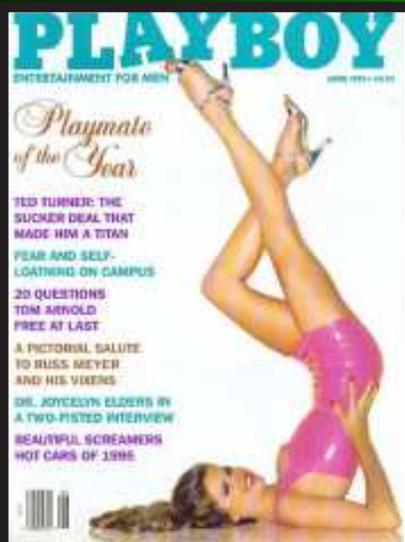
PLAYBOY

BY

FLY Car Model

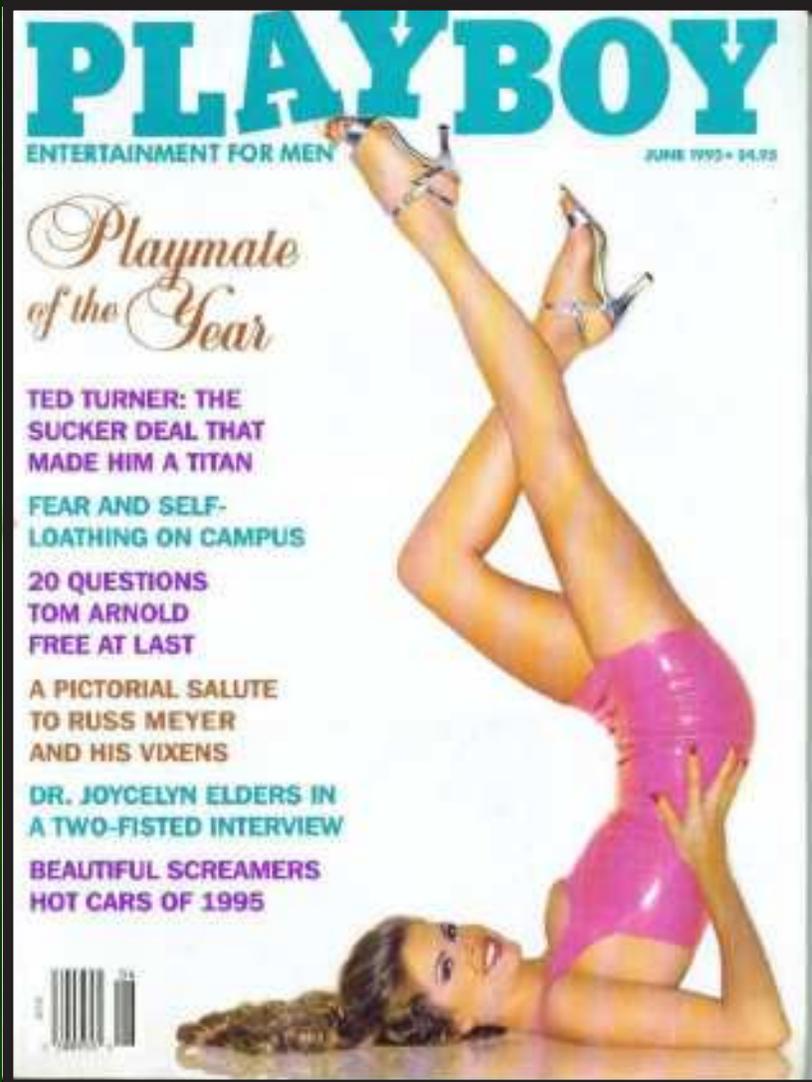


Porsche 917 Ref :99056
Portada Junio 95 . Julie Cialini.



Julie Cialini fue Miss Playboy febrero de 1994 y Playmate del 95. Julie ha participado en algunos videos de PlayBoy como Playboy Wet & Wild: El Armario (1994) ; Playboy: lencería sexy VI, sueño y deseo (1994), Playboy Wet & Wild: Hot Vacaciones (1995) y Playboy: Cheerleaders (1997) . Julie también ha aparecido en numerosos anuncios publicitarios, portadas de revistas y programas de televisión .

El modelo elegido para la octava entrega de esta serie vuelve a ser un 917, esta vez en su versión corta. Decorado en blanco y rosa, aludiendo a los colores de la portada le dan ese toque “sensualidad” que enamora



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

PLAYBOY

BY

FLY Car Model



Porsche Carrera 6 Ref :99058

Portada Julio 1964 . Cynthia Maddox



Cynthia Maddox (nacida en 1941) apareció en la portada de la revista Playboy en cinco ocasiones en la primera mitad de 1960.

Inicialmente trabajó como recepcionista y secretaria en la sede de Playboy en Chicago, hasta que Hugh Hefner se fijó en ella en la década de los 60

Maddox ficha para Hugh Hefner, fundador y editor jefe de la revista Playboy, en la década de 1960, pero optó por dejarla cuando vio que no podía casarse con ella.

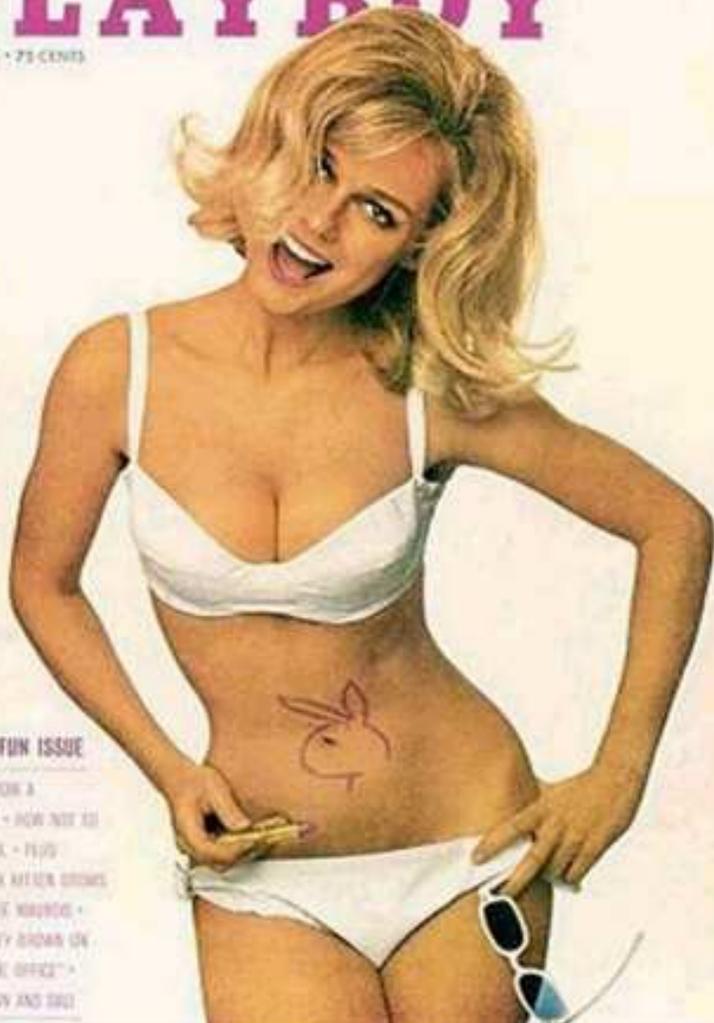
Esa misma década Porsche presenta el Carrera 6 en sustitución del 906.

PLAYBOY

JULY 1964 • 75 CENTS

SUMMER FUN ISSUE

DO YOU THINK A
CASH KASH • HOW NOT TO
DIE • THE SEX AFTER DREAMS
BY ANGE ROUBIDE •
LLEN SUTLEY BROWN ON
"SEX AND THE OFFICE" •
THE SAUNDY AND THE



PLAYBOY

PLAYBOY

By George: About 1964, when she was 23, she was in a white bikini. She was the first woman to be featured on the cover of Playboy. She was also the first woman to be featured on the cover of Playboy. She was also the first woman to be featured on the cover of Playboy.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

PLAYBOY

BY

FLY Car Model®



Porsche 935 K3 Ref :99060

Portada Junio 2000 . Jodi Ann Patterson.



Para el número diez de la serie PB, Fly Carn Model vuelve a elegir otro Porsche , esta vez el 935K3. Y también vuelve a elegir otra modelo elegida PlayMate del año: Jodi Ann Paterson.

Nacida en 1975, esta escultural modelo, originaria de Indonesia pero con raíces Europeas; centró su residencia habitual en los Estados Unidos.

Elegida en 1994 Miss Oregon Teen USA, aparece por prima vez en Playboy en el año 99 y al año siguiente es elegida PlayMate del Año.El premio fueron 100.000\$ y un Chevrolet Rojo.

Jodi se casó con el ex piloto de F1 Michael Mario Andretti.



PLAYBOY

ENTERTAINMENT FOR MEN

©2005 Playboy Inc. www.playboy.com

THE JAMES BOND FILE

Who Says Playboy Doesn't Believe In Long-Term Relationships?

South Park's TREY PARKER & MATT STONE

An Interview To Rock Hollywood

Sports Illustrated Swimsuit Model

CARRÉ OTIS

Without Her Swimsuit

PLAYMATE OF THE YEAR



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

LOTS

PLAYBOY

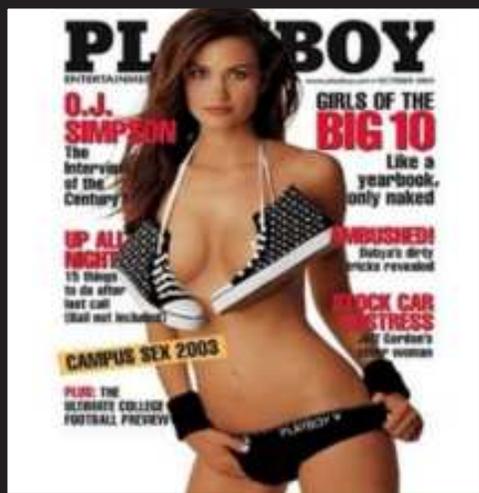
BY

FLY Car Model



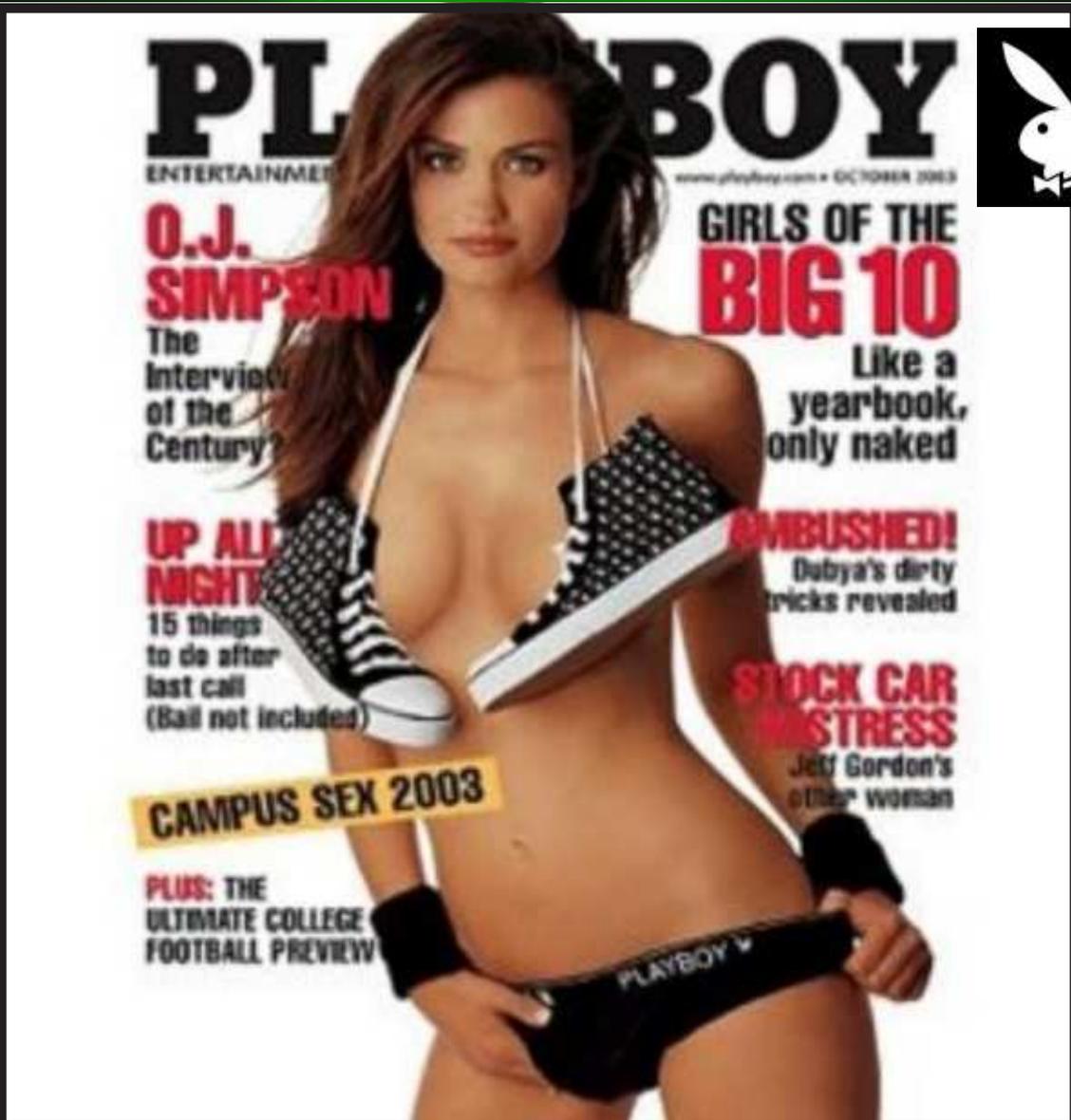
BMW M1 Ref :99097

Portada Octubre 2003 . Lauren Michelle Hill.



Si tuviese que elegir una sola de las decoraciones de la colección Playboy lo tendría difícil, pero seguro que este BMW tendría muchos números para salir elegido. Los contrastes en negro y blanco, unidos al fino color rojo de las letras realzan las formas del vehículo. A destacar como no la reproducción de la modelo y las zapatillas del capó, que una vez más demuestran el alto nivel que consiguió Fly en sus reproducciones.

La modelo elegida esta vez ha sido Lauren Michelle Hill (27 de junio 1979) . Hace su primera aparición en la portada de Playboy en de octubre 2000. Fue elegida como Playboy Playmate del Mes en febrero de 2001. También ha aparecido en varios vídeos musicales, incluyendo videos de Bryan Adams, Justin Timberlake, y Marc Anthony. Antes de debutar como modelo, ella había sido una actriz infantil, apareciendo en varias películas de la factoria Disney.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



LOTS

PLAYBOY

BY

FLY Car Model



Alfa Romeo Giulia GTV Ref :99099

Portada Abril 1993 . Tonja Christensen.



Tonja Marie Christensen fue elegida como Playmate de Playboy del mes de noviembre de 1991, y apareció en la portada de abril de 1993 de la revista.

Para finalizar la colección Fly Car Model optó por presentar este bello Alfa Romeo en un intenso color rojo dominado por el dibujo de la portada en el capó y el logo del conejito PlayBoy en el techo.

En total fueron ¿doce? coches para una de las series más calientes en el slot.

PLAYBOY

ENTERTAINMENT FOR

APRIL 1993 • \$4.95

**SPRING
CAMPUS
BASH!**

**GREAT COLLEGE
GIRLS**

**ASTONISHING
CAMPUS FACTS**

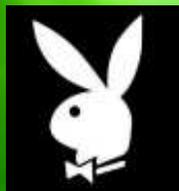
**PLUS
PLAYBOY INTERVIEWS
MUSIC LEGEND
FRANK ZAPPA**

**AT THE FRONT
WITH THE GREEN
COMMANDOS**

**CONFESSIONS
OF A PRIVACY THIEF**

**YOU PICKED 'EM,
THE 1993 MUSIC
POLL WINNERS**

**CINDY CRAWFORD
ANSWERS 20 QUESTIONS**



FLY Car Model

RACING
FLY
NUEVO MATERIAL

PLAYBOY
Collective
ULTIMO NUMERO DE LA COLECCION DE PLAYBOY.

TEAM 100
SERIES

SEPTIEMBRE 2008
www.flycarmodel.com

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

PLAYBOY

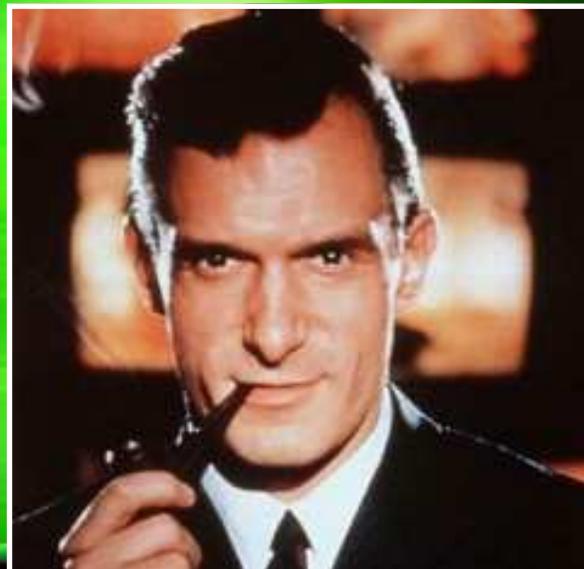
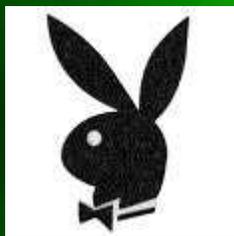
BY

FLY Car Model

Por cierto.....rondan por internet estas imágenes del coche nº 13, un PORSCHE 935 dedicado al fundador de Play Boy Hugh Hefner.

Según se cuenta por los foros, podría tratarse de un modelo que no llegó a comercializarse, aunque existieron algunas unidades a la venta en un conocido portal de subastas, yo no he visto ninguno en directo, pero por las imágenes y teniendo en cuenta el “palmarés” de ediciones raras de Fly, bien podría ser “original. Aunque en estos casos conviene ser cauto que también hay mucho “espabilado” por ahí.

Un expediente X más, para añadir a la historia de Fly Car Model.





BY



foto: toni_ferx



foto: toni_ferx



Los coches de la serie Play Boy se comercializaron también en las urnas tradicionales de Fly, eso si, con diferente referencia a los de las cajas de lujo.

Un café con Ezequiel Hevia &

SLOT

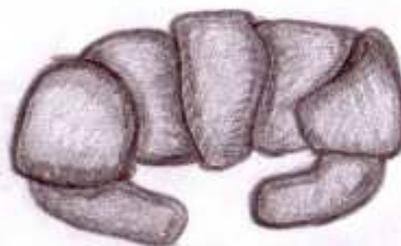


MAGAZINE



Para este número extra contamos con la colaboración inestimable de Ezequiel Hevia, impulsor de la revista digital SlotMagazine (Argentina), a quien aprovechamos para felicitar por el primer aniversario de la publicación que dirige y agradecerle la deferencia que tiene con nosotros al incluir nuestra revista como suplemento a SLM.

El contacto con Ezequiel, por razones obvias de distancia, es por mail, aún así gracias a su naturalidad, sinceridad y profesionalidad parece que sea el vecino de la casa de enfrente y que nos vemos cada mañana. Así que tomemos hoy, con él, este café virtual, estáis todos invitados.



Dibujos: Jaume Feixes



P: ¿Quién esta detrás de SLM Argentina?.

R: Mi nombre es Claudio Ezequiel Hevia, 44 años, Resido en la Ciudad de Lanus, en Buenos Aires, Argentina, hijo y nieto de españoles, mi madre de Orense, mi padre, si bien argentino, descendiente de Asturianos.

Siempre recuerdo a mi abuela materna decirme cuando de chico hacia alguna diablura -” Asturiano... loco, vano, mal cristiano...! Es un recuerdo de mi infancia que llevo siempre en mi memoria. (De hecho no soy ninguna de las 3 cosas!!!!)

Nunca fui a España, creo que es una asignatura pendiente en mi vida conocer los lugares donde vivieron mis abuelos y mi madre...

Estoy casado con la mujer de toda mi vida, quien me ha dado 3 hijas hermosas y un matrimonio feliz... bueno, mi carta de presentación es esta... ahhh... hobby???? Pues imaginaros...ja

P: Felicidades Ezequiel. ¿Que sientes ahora que SLM cumple su primer año?

R: Realmente me siento muy contento por haber llegado a este primer año, pero mi mayor sentimiento es de agradecimiento para quienes creyeron en la idea y la apoyaron, mis auspiciantes. Quisiera contar una anécdota de tantas en este año: Recuerdo el día que decidí después de 3 años de amasar la idea, salir “al ruedo”, ese día les envié por mail la propuesta a las principales casas de Slot y pistas de aquí, y a los 15 minutos me suena el celular, al atender escucho...”Buenos días, mi nombre es Tejada el Importador oficial de SCX – Tecnitoys para Argentina y quiero apoyar su emprendimiento...” yo conocía al Sr. Tejada de haber tenido pista de slot y comprarle sus productos, obviamente el no sabia que me conocía también, en ese momento me puse a temblar, no lo podía creer, a 15 minutos de lanzar la propuesta tenia la respuesta del Representante de SCX Argentina ¡!!!, por supuesto que luego se sumaron los demás referentes del slot en Buenos Aires, de hecho son quienes apoyan con publicidad para que el esfuerzo que realizamos vea la luz los 15 de cada mes....Añe, MHCars, Automundo, SlotRAC, Del Cerro competición....



SLM 1 vió la luz el mes de Julio de 2009



La calidad de sus reportajes , fotografías a ido en aumento edición tras edición. Competición, coleccionismo, S&B y novedades son algunas de las secciones de SLM.

P: Echando la vista atrás y viendo que ya llevas 12 números publicados, ¿hasta donde quieres llegar?

Nunca me propuse un límite, soy consciente que todo tiene un comienzo y también un final, como la vida misma, mas que proponerme donde llegar, mi propuesta es hacer crecer este hobby aportando lo poco o mucho que puedo aportar, la idea de la revista es difundir el hobby, pero también ser vehículo de información entre distintos hobbystas, desde los que recién se inician, los que compiten o simplemente los que coleccionan estas pequeñas maravillas a escala.

P: Cuéntanos como nace la idea de SLM.

R: Esa es una historia bastante... como diría... exótica ;!!

Primero debo contar como nace mi afición al hobby, en realidad nace de grande, un poco alimentada por el resentimiento que, como muchos, arrastramos desde la infancia, por el deseo insatisfecho de querer tener un Scalextric que nunca nos pudo traer ni Papa Noel, ni los Reyes Magos.... Ni siquiera para un cumpleaños o el día del niño ;!!! Todo ese resentimiento acumulado en el subconsciente hace que de grande, teniendo el poder adquisitivo que nuestros padres no tuvieron, haya hecho eclosión y adopte el hobby.

Esa es la primera etapa, la segunda es mas exótica aun, debo confesar que soy asiduo lector de la revista Miniauto Slot (la tengo desde el número 1!!!), pero como aquí la revista llega con 6 meses



El Chevrolet Coupé pilotado por J.M. Fangio es el primer coche de la revista.





SLM3



SLM4



SLM5

Mes a mes han llegado puntuales los números de SLM.

de retraso a los puestos de revistas (si, 6 meses!!!), fue entonces que me dije: pues hombre, todo esto muy bonito pero siempre voy a la zaga, porque entonces no hacerme mi propia revista???

Y ahí nació Slotmagazine.....

P: Háblanos del slot en Argentina.

R: Pues aquí se practican dos tipos de slot, el Slot Americano, que es el mas “antiguo”, pero creo que también el mas técnico y competitivo, donde prevalece mas la performance del coche que la estética, son autos con chasis de metal, gomas de espuma, motores de mas de 60.000 rpm, carrocerías de lexán, pistas de madera de 60, 70, 80 mts. de cuerda donde uno de estos “bichos” dan la vuelta en... 3 segundos!!!

Y también esta el slot Europeo, que es el que todos conocemos y en el que se basa la revista. Marcas como Scalextric Hornby, SCX-Tecnitoys, Ninco, Slot.it, Fly, Avant slot, Carrera y la local SlotRAC, por mencionar las más conocidas, son las que prevalecen en la mayoría de las pistas.

Se practica principalmente carreras de velocidad, de rally y Raid que se ha puesto de moda en este ultimo tiempo.

Aquí aun nadie ha hecho en slot europeo (si en Americano) una Resistencia de 24hs. O ni siquiera de 12hs. , las carreras de resistencia no superan las 3 horas. Así las cosas...

P: ¿Eres coleccionista o compites? ¿Si coleccionas, cuales son tus preferencias y como es tu colección, i si compites en que categorías y con que coches?

R: Ambas. Como coleccionista, tal vez no mantengo los cánones habituales del coleccionismo pues no tengo una colección definida, lo que veo y me gusta va a parar a la vitrina, aunque tengo especial preferencia por los Formula 1, que son los que mas aprecio de mi colección, en especial los de la época de J.M. Fangio y de Carlos Reutemann dos grandes pilotos Argentinos.

Competir, pues si compito, soy de la idea que si estas en este hobby, pues debes competir, ya que son coches "con movimiento", sino seria preferible dedicarse a la maqueta estática. Generalmente compito en todas las categorías que se me vienen al paso, me gusta tanto velocidad como rally y Raid, cada una tiene su encanto. Debo confesar también que no soy gran piloto, un poco por no disponer de suficiente tiempo libre como para practicar lo suficiente.



<http://www.slotmagazine.com.ar/> es el complemento perfecto para la revista.





Eventos, tienda online, encuestas y blog conforman el universo Slot Magazine.

En GT SCX utilizo una Ferrari 550, en GT Ninco un Honda NSX y un Ascari según cual me vaya mejor el día de la carrera, en F1 SCX el Renault de Alonso, En SPRAC el Ford Mirage, en rally Peugeot 307 Ninco, en clásicos Renault Alpine A110 SCX, en Raid Touareg SCX y Hummer Powerslot, en regularidad Ferrari Testarosa Ninco o VW Beetle Funcup de Revell, bueno esos son los que mas utilizo...

P: Volviendo a SLM, ¿como es el día a día?, ¿como se organiza SLM?

R: Como mi actividad principal no es SLM, el día a día es bastante movido, ya que debo organizarme bien para poder llevar adelante la revista.

Como básicamente SLM es un medio informativo y de difusión del hobby, no tiene la minuciosidad en cada nota como estáis acostumbrados con las revistas tipo Slotminiauto o Masslot, tratamos de ser más objetivos, de marcar los puntos importantes en cada prueba o las novedades e información puntual

en cada presentación de productos. También incluimos notas de interés e información de lo que sucede en los lugares donde ese practica este deporte-hobby.

Tenemos un grupo de colaboradores muy variado, pero también consideramos colaboradores a quienes nos autorizan publicar información de sus webs, foros o blogs.

La escénica de SLM es crear material local y recibir material autorizado para poder difundirlo entre nuestros suscriptores.

P: ¿Cuanta gente trabaja en SLM?

R: Teniendo en cuenta que es un proyecto “unipersonal”, mas que trabajar, Slotmagazine esta compuesta por colaboradores, que en forma desinteresada aportan su trabajo en pos del hobby mismo. Es algo así, comparado con la computación, como si las revistas en papel que todos conocemos fuesen Windows de Microsoft y nosotros una versión de Linux.

Entre los colaboradores Ad Honorem se encuentran los muchachos del Grupo Torquemadaslot de Italia, El profesor Ricardo Vega, Horacio Peredo, coleccionista destacado en el medio local, Hernan Simon (“Mex”), uno de los mejores, por no decir el mejor Tester de coches y productos de slot de aquí, Fabián Vera un referente en el Scratch & Build (decoración) titular de Condor Decals, y por supuesto no puedo dejar de mencionar fuentes de información y material que nos autorizan a utilizarlo, entre ellos Slotadictos, Maralic, El rincón de Cartero, Jeronimoslot, Harry de SlotcarGarage, Raidslotworld, AMGdesign, y muchos mas a quienes mencionamos en la revista, la lista seria demasiado extensa y no me gustaría dejar a nadie afuera.

P: ¿Te has encontrado con alguna dificultad para llevar a cabo el proyecto SLM?

R: Decir que no seria pecar de soberbio. La principal dificultad es poder obtener modelos y material para realizar las pruebas y testeos. Exceptuando lo que se produce aquí en Argentina (SlotRAC, Automundo, Delcerro, ACslot, y de alguno mas me estoy olvidando...) o lo que el Importador de Tecnitoys (Autoslot Argentina) nos facilita cuando se lo solicitamos, del resto dependemos o que llegue la importación a poco de haber salido el modelo en origen o que el fabricante nos envíe alguna muestra del producto (hasta ahora solo hemos recibido productos de JPSLOT, Reprotec y Miquel Gubianas).



SLM7



SLM6

Otra dificultad presentada es la falta de respuesta y apoyo de las primeras marcas de slot (Ninco, Scalextric-superslot, Carrera, Slot.it, etc.) y de Tiendas extranjeras, que nunca han respondido nuestros e-mails ni nos han contactado, y parecen no darse cuenta que llegamos en forma directa por suscripción gratuita a miles de hobbyistas quienes se inscriben para recibirnos mes a mes por determinación propia, no son lectores de paso como en una web o un blog, son gente deseosa que espera todos los meses que le enviemos la revista, que si no la reciben la reclaman y que nos abren sus puertas para que llegemos con toda la información que están deseosos de consumir. Creo que se pierde una gran oportunidad de crecimiento por ese lado.

P: ¿Cambiarías alguna cosa?

R: Muchas, sabemos que hay que mejorar permanentemente. De hecho estamos siempre cambiando cosas para mejor.

En este año pasamos de hospedar la web y la revista en servidores gratuitos, con las complicaciones para bajarla que ellos presentaban a hospedarla en un servidor en España y con dominio web .es. También implementamos la posibilidad de leerla online a través de Wobook. La tecnología permanentemente conlleva a cambios.



SLM8

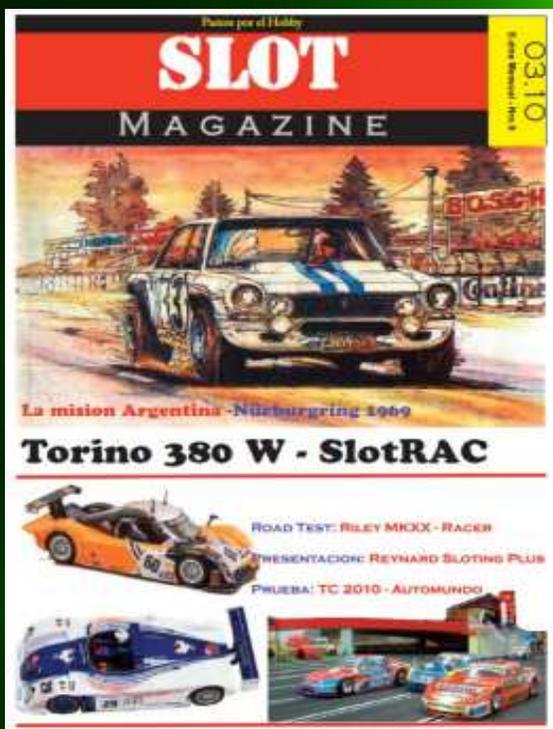


P: ¿Como ves el futuro? ¿Que nos depara SLM para su segundo año?

R: Creo que la mayor batalla va a estar dada en conseguir el apoyo financiero que permita hacer crecer la revista a un nivel más “profesional”. El objetivo principal de que sea un medio GRATUITO nunca va a cambiar, antes desaparecerá, el apoyo deberá venir de fabricantes y comercios, entendemos que ellos son los principales BENEFICIARIOS de que SLM llegue a la mayor cantidad de hobbystas posible para que consuman sus productos.

Para este segundo año nuestra intención es afianzar mas los lazos con los distintos medios de difusión (foros, blogs, webs, revistas como la vuestra), también intentaremos crear interacción entre los suscriptores, algo asi como grupos de afinidad, al estilo Facebook. Utilizaremos mas seguido las encuestas desde nuestro blog y el correo de lectores para poder conocer las preferencias de nuestros suscriptores y actuar en consecuencia. También proyectamos sacar algunos productos exclusivos como fue el coche del año 2009 el cual se agoto antes de lo previsto, y algún material en CD y DVD que ya estamos elaborando.

Nuestro debut va a ser con el CD del Aniversario, un CD para coleccionar que contendrá los 12 números de SLM y además todo el Backstage de material que nunca llegamos a publicar, notas, fotos, videos, software. Esperamos sacarlo para finales de Junio, va a ser un material muy interesante.



SLM9



SLM10



SLM11



**PUBLICITA EN
SLOTMAGAZINE**

PORQUE LLEGAMOS EN FORMA DIRECTA A MAS DE 1000 HOBBYESTAS
 PORQUE ES ECONOMICO Y ACCESIBLE
 PORQUE ES LA MAS LEIDA EN ARGENTINA
 PORQUE CRECEMOS MES A MES EN LA CANTIDAD DE SUSCRIPTORES
 PORQUE SI TU COMPETENCIA YA ESTA PUBLICANDO, VOS NO PODES
 QUEDARTE AFUERA!!!!

Aprovecha La Promo !!!

Pautando por 6 meses el 7mo. Mes es gratis !!!!!

Consulta en slotmagazine@gmail.com o al 15-80990162

P: ¿Que haces con el tiempo libre?

R: ¿Tiempo libre? ¿Que es eso? No dispongo de tiempo libre jajaja, mi tiempo lo ocupo en mi consultora de sistemas, en SLM, en ser padre y esposo, en organizar y correr carreras de slot, en leer (me gusta mucho la historia, la política y las novelas de ciencia ficción) ahhhh.... Ya se.... Debes preguntar sobre ese tiempo que utilizo para dormir a la noche....

Muchas gracias por todo y recibe un afectuoso abrazo desde Mallorca.

Aprovechando la entrevista Ezequiel, el aniversario de SLM y el que fue el primer coche de la revista SLM (Chevrolet de Fangio); vamos a conocer un poco más de la TC Argentina.

El 20 de junio de 1937 se crea el Gran Premio de Argentina. Su participación era restringida, y se permitía participar solamente a coches cuyas carrocerías fueran cerradas (excluyendo los de carrera o gran sport). La extensión de la prueba debía superar los 1.000 kilómetros, recorriendo diferentes caminos y provincias a una velocidad máxima de 120 km/h.



El 5 de agosto de ese mismo año, el sueño llamado Turismo Carretera se hizo realidad. Un puñado de audaces se lanzaron a recorrer el primer Gran Premio por las provincias de la República Argentina a través de caminos inexistentes, a bordo de automóviles de serie armados con esfuerzo y dedicación.

Ford V8 "La Galera de Emiliozzi" Piloto Dante Emiliozzi





By : juanan_club_slot_soller

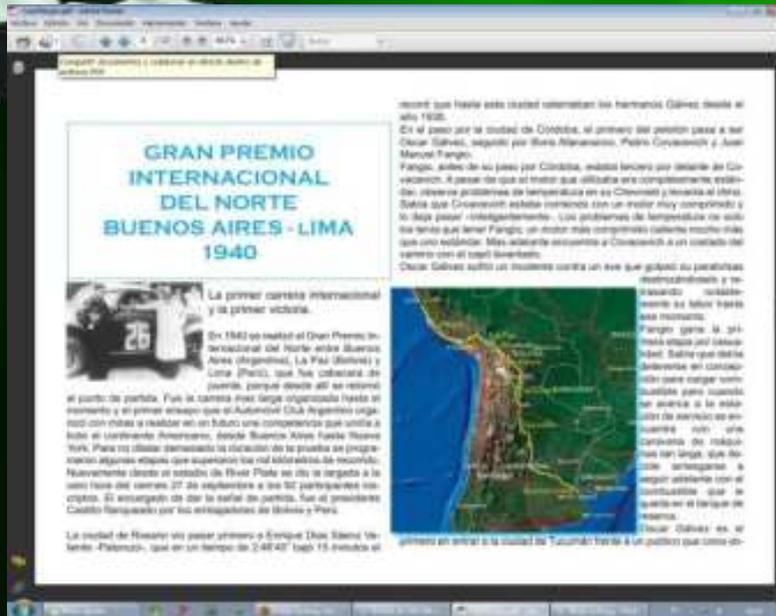


Rac Argentina reproduce los TC Clásicos: <http://www.slotrac.com>

Angel Lo Valvo (Ford) bajo el seudónimo "Hipómenes" se convierte en el primer ganador del Turismo Carretera. Junto a él se destacaban nombres consagrados: Ernesto Blanco, Julio Pérez, Eduardo Pedrazzini (Campeón Argentino de Automovilismo (único) de esa temporada), Tadeo Taddía, Héctor Suppici Sedes, Rodrigo Daly, el chileno Lorenzo Varoli y muchos más. Ricardo Risatti lograría el Campeonato Argentino de Automovilismo (único) de 1938.

La CDA del Automóvil Club Argentino dispone que, a partir del primer día de 1939, el Campeonato Argentino comprendería los títulos de: Campeón de Pista, de Velocidad y de Carretera. En ese año, Angel Lo Valvo volvería a inscribir su nombre en la historia del TC, al consagrarse Campeón Argentino de Carretera. Por ello, desde aquellos coches de "turismo" que intervenían en la primera competencia, junto al título que lucía el ganador absoluto de esa temporada (Campeón de Carretera) comenzó a formarse popularmente el nombre que llevaría definitivamente la categoría: Turismo Carretera (el TC).

By : juanan_club_slot_soller



En 1940 y 1941 es Juan Manuel Fangio quien logra las coronas.



Es por esa misma época que puede situarse claramente el comienzo de la rivalidad Ford - Chevrolet; los primeros defendidos por Óscar y Juan Gálvez, los segundos llevando como emblema a Juan Manuel Fangio, el "Chueco de Balcarce".

En 1948 se disputaría la mayor gesta del automovilismo argentino: el Gran Premio de la América del Sur. Fueron catorce extenuantes etapas uniendo las ciudades de Buenos Aires (Argentina) y Caracas (Venezuela), teniendo como vencedor a Domingo Marimón, para luego entrelazar Lima (Perú) y nuevamente Buenos Aires, imponiéndose Óscar Gálvez.



By : juanan_club_slot_soller



Décadas 1950/1960

A comienzos de los 1950s empezaron a disputarse las famosas "Vueltas", y entre ellas se destacaban Hughes, Santa Fe, Tres Arroyos, Mar y Sierras, Necochea, Olavarría y tantas otras. La década de 1950 a 1960 fue considerada la del Piloto-Mecánico. Hombres que

"hacían" sus propias máquinas y después las conducían velozmente por los más difíciles caminos. Entre otros: Óscar y Juan Gálvez, Dante y Torcuato Emiliozzi, Marcos Ciani, Alzaga, Sogolo, Piersanti, Logulo, Devoto, Navone, Peduzzi, Saigós, Meunier, Néstor Marincovich, etc.

En 1950 debutan Dante y Torcuato Emiliozzi. En el circuito de Mar y Sierras, y aquél mismo mes, un GRANDE nos dejaría en

<http://www.youtube.com/watch?v=jXtUIOB2IdI>

la Vuelta de Olavarría: Juan Gálvez, nueve veces Campeón Argentino de Turismo Carretera.

En 1964 José Froilán González presenta, con preparación de Bellavigna y con Jorge Cupeiro tras el volante, un Chevrolet Super Nova, similar al nacional Chevrolet 400.a bordo de un Ford con válvulas a la cabeza. La Fórmula B llegó en 1956 y su objetivo fue hacer más accesible la categoría y poner a los Ford y Chevrolet en un plano de igualdad. En los tres años anteriores (53, 54 y 55) los Chevrolet sólo lograron tres triunfos en carreras ordinarias y ninguno en etapas de GP.

Para 1962, Chrysler presentaba su modelo Valiant, Ford hacía lo propio con el Falcon y General Motors su modelo Chevrolet 400. Así, los nuevos modelos van relegando a las viejas cupecitas, que emprendían el retiro por la puerta grande. En 1963 se marca otro hito para la historia del TC, se superan los 200 km/h. Los responsables fueron los hermanos Emiliozzi con un Ford, estableciendo un promedio de 203,526 km/h. Al

EXIN**ITIS, esos tesoros...****SRS2****Por Javier Fernández Rodríguez (Apocalypse_later) .**Con la colaboración de: Cury, Gasenduro, Pedro Puyoles y Gerónimo Tomás
Maquetación :Juan Antonio Fernández Vila.**(VIENE DEL N° 5)**

En 1992 llega la segunda generación, los SRS2. Poco antes del cierre de Exín la gama más longeva de Scalextric sufre importantes cambios.

Se acaba el lexán en las carrocerías siendo reemplazado por butirato inyectado, y los materiales especiales como llantas de aluminio y repuestos de todo tipo. Las llantas son ahora de plástico y tienen medidas equiparables a cualquier otro modelo de la marca, al igual que los neumáticos o la guía. El motor sigue siendo el RX-6 cerrado con caja negra, y los coches incorporan dirección solidaria con la guía, al estilo del Jordan F1, además de mantener la modesta suspensión del tren delantero mediante basculación lateral. El chasis también es nuevo, siendo igualmente de largueros y travesaños común a toda la serie aunque con variaciones de batalla que restringen su compatibilidad a modelos de la misma clase. El imán es extraíble pero deja de ser regulable. Se reducen

COCHES

Año y Referencia

1992 9314
 1992 9315
 1992 9316
 1993 9317
 1995 9317
 1996 8391
 1996 8392
 1996 9315C
 1997 8334-09
 1997 8338-09
 1998 6010
 1998 6019
 1998 6020
 1998 6021
 1999 6030
 1999 6039

Modelo

Jaguar XJR-14 "Castrol"
 Mazda 787 B "Renown"
 Mazda 787 B "Mazda"
 Jaguar XJR 14 "Bud Light"
 Jaguar XJR 14 "Pro Light"
Peugeot 406 "Esso"
 Volvo 850 T "Brock"
 Mazda 787 B "Club scalextric 96"
 Peugeot 406 "Esso"
 Peugeot 406 "Hassröder"
 Peugeot 406 "Total"
 Jaguar XJR14 "Club scalextric 98"
 Chevrolet Nascar "Dupont"
 Chevrolet Nascar "Cooper"
 Chevrolet Nascar "55mph"
 Ford Taurus Nascar "John Deere"



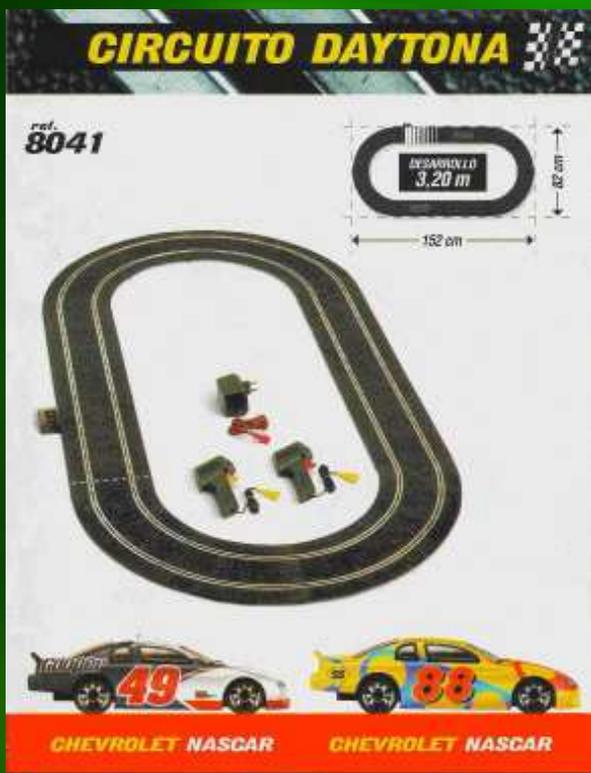
Jaguar XJR14 "Club scalextric 98"

EXIN ITIS, esos tesoros...



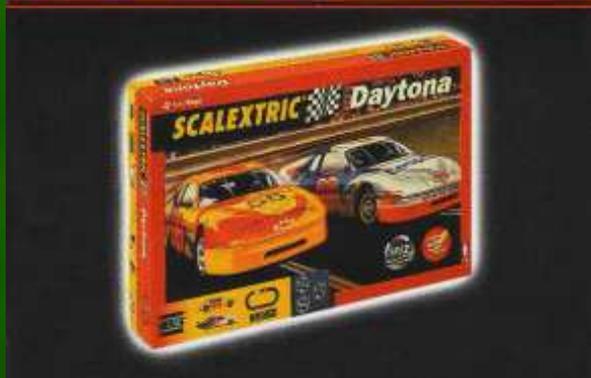
CIRCUITOS

Año y Referencia	Nombre del Circuito	Modelos
1992 9051	Le Mans	Jaguar XJR-14 "Jaguar" y Mazda 787 B "Renown"
1997 9052	Le Mans	Peugeot 406 "Ultron" y Volvo "Rydell"
1999 8041	Daytona	Chevrolet Nascar "Cooper" y Chevrolet Nascar "55 mph"



Daytona

8041



8391 Peugeot 406 "Esso"



9315 Mazda 787 B "Renown"



Mecánica SRS2

las posibilidades de ajustes y modificaciones, en el eje delantero dejando la batalla de ser variable, así como llantas y neumáticos que carecen ahora de cualquier regulación, únicamente el desarrollo se puede variar mediante la sustitución del eje trasero con otros equipados con diferentes coronas. La unión de la carrocería al chasis se produce de manera directa, pasando a estar la sujeción en la parte inferior de la carrocería que entra a presión en cuatro anclajes que forman parte del propio chasis.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT

EXIN ITIS, esos tesoros...



El aspecto de éstos coches es más realista, muy detallados con piezas de moldes independientes insertadas en la carrocería, mejor pintados, pero también más comunes. Ya no son exóticos monstruos de carreras llenos de piezas especiales mucho más rápidos que cualquier otro modelo, por razones de precio se elimina su complejidad técnica y con ello su exclusividad, primando la estética sobre las prestaciones.

El fin de Exín no significó la desaparición de los SRS2, ya que también estuvieron en los catálogos de Tyco y TecniToys, formando parte de ellos gt y turismos en los primeros años hasta coches de la nascar en los últimos TecniToys.

9052 Le Mans Peugeot 406 "Ultron" y Volvo "Rydell"

LE MANS

- 1 Volvo 460 "Rydell" SRS2
- 1 Peugeot 406 "Ultron" SRS2
- 2 Pistas de velocidad
- 1 Transformador electrónico
- 12 Curvas curva izquierda
- 2 Curvas recta 115 mm
- 1 Curva recta estándar 200 mm
- 1 Tramo recta curva 100 mm
- 2 Pasillos de luz punto
- 8 Vallas
- 1 Motor eléctrico 200 x 80 mm
- 1 Servomotor 1,200 m

CHASIS ESPECIAL PARA COMPETICIÓN

Equipado con el chasis y sistema motor SRS-2.

Detalle de "wings" ajustables y un gran spoiler trasero para mejorar el adherencia a la pista.

Facilidad de cambiar los detalles como el motor y las luces (incluyendo el SRS-2) del chasis (Inclusión del SRS-2).

Chasis de aluminio forjado ideal para competición.

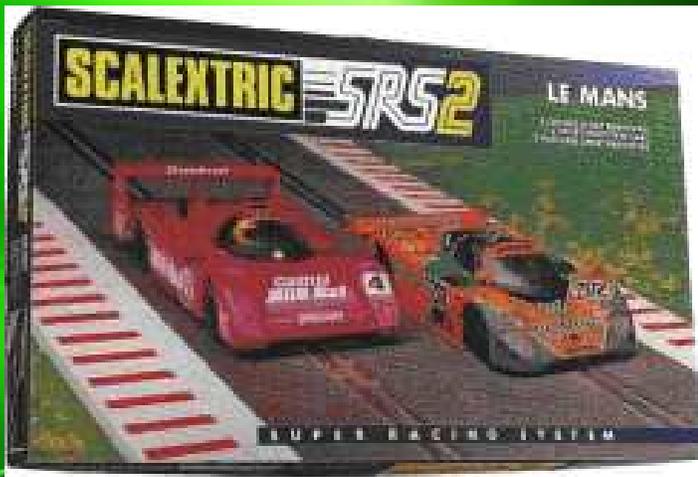
El chasis con suspensión, para así ser capaz como los coches de verdad.

Chasis SRS2



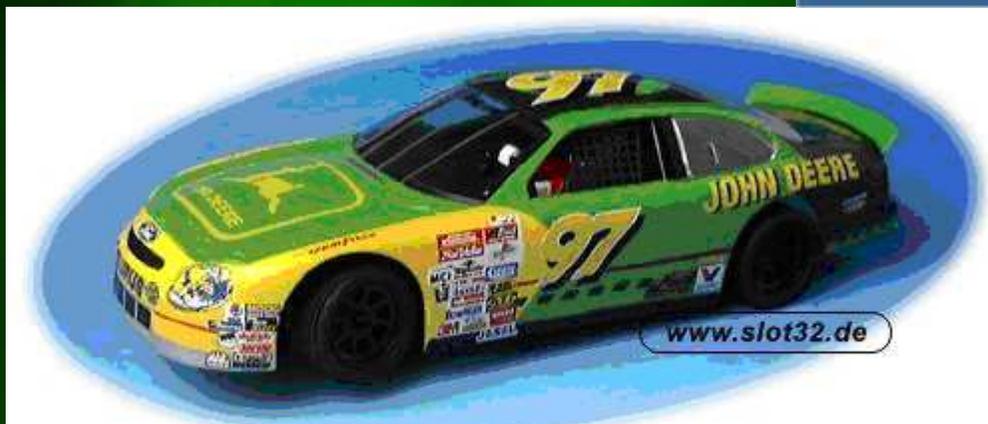
Despiece de un srs 2

9051 Le Mans Jaguar XJR-14 "Jaguar" y Mazda 787 B "Renown"



EXIN ITIS, esos tesoros...

SRS2



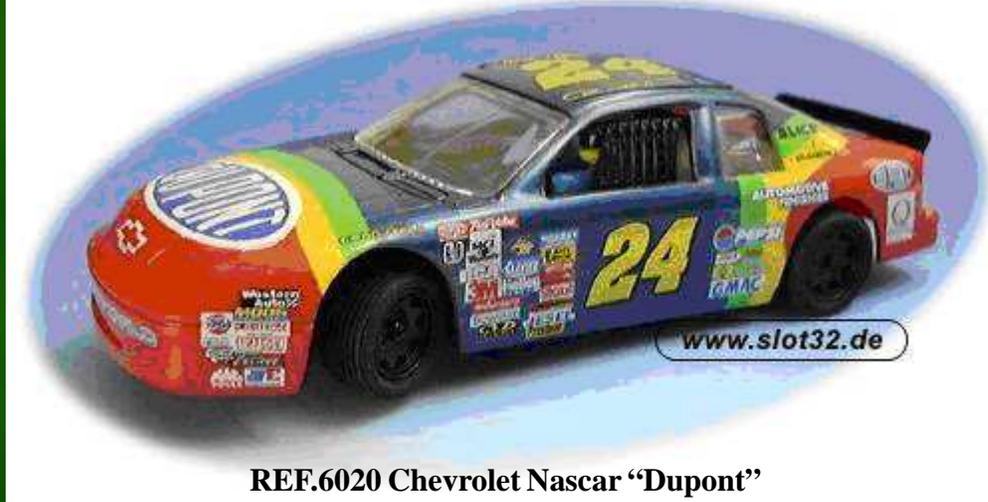
www.slot32.de

REF.6039 Ford Taurus Nascar "John Deere"



www.slot32.de

REF.6030 Chevrolet Nascar "55 mph"



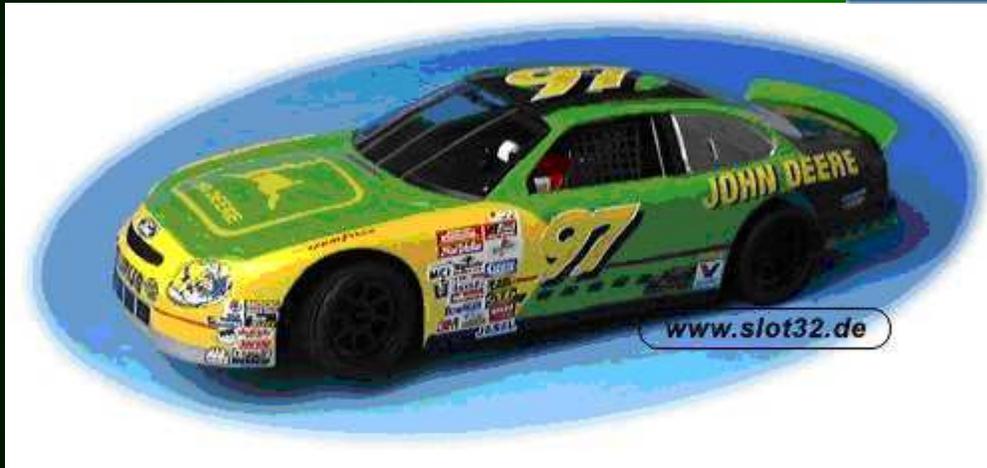
www.slot32.de

REF.6020 Chevrolet Nascar "Dupont"

A su vez cada uno de los fabricantes creó su propio circuito de la gama, Exín hizo el "Le Mans", un 8 alargado con los dos modelos que inauguraron la serie, después Tyco puso a la venta un 8 también bajo la denominación "Le Mans" con dos nuevos turismos incorporándose desde entonces al catálogo normal, y por último Tecnitoy's creó un circuito de iniciación, el "Daytona", un 0 con dos nascar ya claramente anticuados desde el punto de vista prestacional.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SLOT



6039 Ford Taurus Nascar "John Deere"



National Association for Stock Car Auto

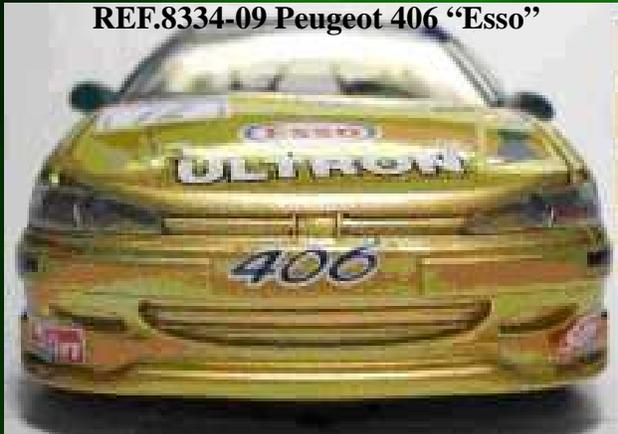
Los SRS2 suelen ser modelos relativamente comunes para el coleccionista con la excepción del Ford Taurus John Deere y en especial la versión Scalextric, curiosamente sólo distinguible de la versión de exportación sex por la caja.

Agradecimientos especiales a mis amigos coleccionistas que han sido imprescindibles para la realización de éste artículo. Cury ha cedido otra vez la gran mayoría de las imágenes de éste artículo y Luc Fieuw y su fantástica web, www.slot32.de una parte importante de las restantes. Gracias también a Gerónimo Tomás y Pedro Puyoles.

EXIN ITIS, esos tesoros...



REF.8334-09 Peugeot 406 "Esso"



REF.6030 Chevrolet Nascar "55 mph"

REF.6021 Chevrolet Nascar "Cooper"

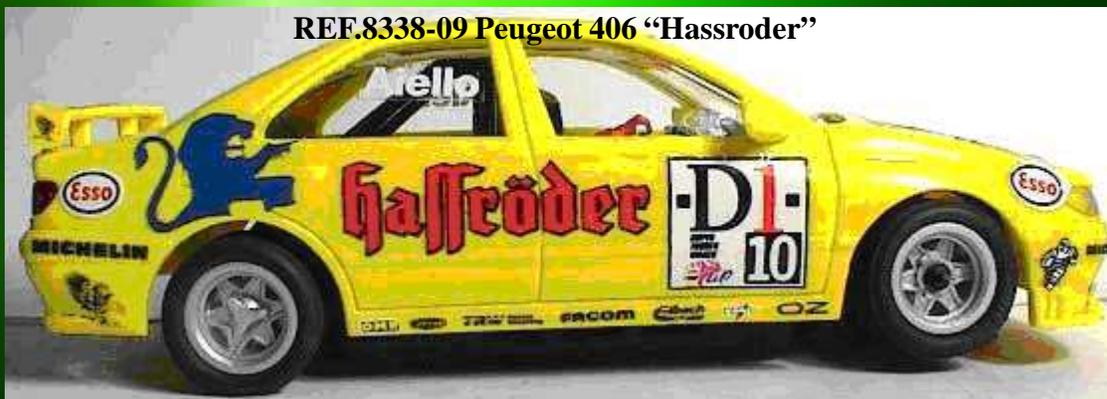


REF.9316 Mazda 787 B "Mazda"

REF. 8392 Volvo 850T "Brock"



REF.8338-09 Peugeot 406 "Hassroder"



EXIN

ITIS, esos tesoros...

SRS2



Los SRS 2 del club Scalextric.



juanan_club_slot_soller

Si una cosa a caracterizado al Scalextric, ya sea de la mano de Exín, Tecnitoy, Tyco o Hornby Hobbies ; han sido sin duda las campañas publicitarias que ha realizado, siempre mostrando la vertiente competitiva, sin dejar de lado el aspecto familiar del producto.

Pero en el caso del scalextric , ha pasado también lo contrario que la publicidad ha usado nuestro hobby en aras de vender otros productos, a priori, alejados del slot.

Ya sea en una dirección u otra la publicidad del slot siempre llama la atención.



Juego Scalextric- Shell V-Power

Santander-Abbey



Alfa 147 Q2



Mazda3



P. Publicidad



SCALEXTRIC

juanan_club_slot_soller



Mini también utilizó el scalextric como reclamo para aumentar las ventas de su nuevo coche.



Subaru pasea sus coches por las pistas de slot.

Publicidad



juanan_club_slot_soller

Aquí llegamos a un nuevo escalón , ya no se utiliza el scalextric para vender un producto, en principio ajeno a él, sino que directamente se integra el scalextric en el propio producto. Surgiendo una simbiosis especial entre dos empresas diferentes. Se trata de la última colección del diseñador Armand Basi , dedicada al mítico Scalextric.

Presentada en navidades de 2009, la colección Scalextric by Basi consta de 6 camisetas, un slip y dos boxers para hombre y cuatro camisetas de mujer. Con una estética de lo más retro y un tanto kitsch, las estampaciones son gigantes ocupando prácticamente toda la superficie de la prenda.

Sin duda una curiosidad más en este, nuestro hobby.



ARMAND BASI



juanan_club_slot_soller

Cubos de Rubik, un Simón, un mando de Scalextric, teclados de plástico de colores, cinco tipos que deciden ponerle a su grupo el nombre de una compañera de la facultad.



La última vuelta de tuerca en este repaso la hacemos juntando la publicidad , el slot y el grupo Mallorquín Antònia Font, que en una de sus fotos promocional del disco “Batiscafo y Katuscas” utiliza elementos del slot en medio de su estilo Krisch, habitual en el grupo.

Antònia Font es un grupo formado en 1997 en Mallorca, su música se caracteriza por su tono festivo y letras estafalarias, rozando lo irreal; pero con un peso fuera de lo común. La música de Antònia Font casi se podría definir como un experimento con el día a día para destacar así el contraste entre lo local, lo global y lo universal o, quizás, cósmico del mundo en que estamos inmersos.



juanán_club_slot_soller

Pero la relación entre el slot y Antonia Font, va más allá ya que uno de sus componentes, el cantautor Joan Miquel Oliver se declara un fan de todo lo retro incluido el slot, que lo practica en su tiempo libre.

El pasado mes de abril, el Club Slot Sóller participó con el programa



“Bestiari II.lustart” de TV3, Televisión de Cataluña y emitido por el Canal 33; montando una pista de slot para que Miquel Oliver y el escritor Agustín Fernández Mallo se diesen unas vueltas en una pista de slot.

<http://blogs.crtvi.com/bestiari.php?nomid=32014>

Coleccionistas puristas y ediciones limitadas reales.

Por : JOSE MANUEL TORRES MARIN

Fotografía. Alfonso Otero

**TOP
SECRET**

Se puede interpretar como un concepto positivo y en algunos casos se utiliza como un adjetivo peyorativo. Lo que si queda claro, es que hay coleccionistas puristas que se sirven de diferentes criterios y que sus pautas de selección difieren bastante del resto de las colecciones al uso. Ni mejores ni peores, simplemente buscan unos parámetros y tienen unos protocolos de ajustes para adquirir sus piezas, muchos más exhaustivos y restrictivos, que otro tipo de coleccionistas.

De ahí, que para muchos una colección de un coleccionista purista sea un referente y una garantía de consulta. Pero la otra cara de la moneda puede venir para los fabricantes, y en donde el chocar con un coleccionista purista, detectan un nivel de exigencia hacia una determinada pieza, que sea más alto de lo habitual. En contra prestación, el coleccionista que se considere purista, deberá saber que lo mejor y lo destacable se paga, una máxima en piezas punteras y esa factura debe asumirla sin escatimar. Hay una máxima que se puede trasladar a todos los terrenos de la vida <<lo bueno se paga>>, y en el slot de primer nivel pasa lo mismo.



COLECCIONLANDIA

Por norma general, los coleccionistas puristas exigen primeras divisiones, ya que segundas filas quedan para otro tipo de mercado.

Por este motivo, debemos de tener presente ciertas características de cualquier modelo, como que cuando se publique que un determinado coche es una edición limitada se especifique con total transparencia y sin ningún tipo de extraña tortuosidad: el número de coches realizados, la numeración de y en cada pieza – si puede ser en el cartón (la trasera) y en el coche, mejor que mejor- y por supuesto, e imprescindible, con su correspondiente certificado de limitación que así lo acredite. A poder ser y como un valor añadido lo suyo sería que viniera ese certificado de autenticación con el nombre del propietario, aunque esta práctica aún no está plenamente instaurada. Toda información y acreditación adicional sobrevalorará la pieza. ¿Incluida la caja? Sí, incluida la caja original de esa pieza. Todo es importante, todo.





SLOT CLASSIC

Otra cosa que se ha prestado mucho últimamente, es el hacer series limitadas de 7.000 piezas, o peor aún, un coche (exactamente un Porsche 911 GT3) edición limitada a 45.000 ejemplares... ¿limitado? Veamos: la adjetivación gratuita de <<limitado>> no significa que lo sea. Será un coche de serie más o menos amplio en su tirada, pero nunca un coche limitado, así que, no nos conformemos con ponerle una cifra final a un determinado modelo y colárnoslo como si fuera algo único, porque simplemente no lo es, y como dirían en el Caribe <<ya sabemos por donde le entra agua al coco>>.

Un coche especial debe ser eso, especial. No nos metan más goles por la escuadra, ¡por favor!

No vale estirar el chicle hasta el infinito, fingiendo que se nos pone en nuestras manos algo único, cuando es maquillar la realidad. Por ejemplo, en el mundo de la resina se esgrime el argumento de que el coste es muy elevado y que para rentabilizar el “máster” hay que ser prudentes y realizar varias decoraciones o tirada largas. Bien, pero siendo conscientes del deterioro y la pérdida de prestigio que puede invadir a la marca en concreto... si se asume ese riesgo, adelante. Recordemos alguna marca de reciente desaparición, que de un modelo hacia mil decoraciones, y al final, fue en su claro detrimento. Con todo esto podemos imaginarnos la consideración que tienen las reediciones, que no es otra que tirar por tierra el coche original y revendernos lo que en su día ya nos vendieron. ¿Lícito? sí ¿legítimo? también, ¿ético? desde mi opinión, NO. O al menos nada elegante.

No estoy por ello degollando en este sentido a marcas “generalistas”, ni situándolas en el paredón, sino a aquellos productos que sacan tildados de ediciones limitadas y que realmente no se ajustan a lo que se puede considerar una verdadera pieza de edición limitada... ¡señores! 1500 coches ¡no es una edición limitada! Es otra cosa... aunque luego está claro que cada cual puede poner sus diferentes pautas y tener su consideración sobre lo que enmarcar como edición limitada o no. Pero si que sería interesante establecer una franja, una línea, es decir, un auténtico y verdadero límite. Nunca olvidemos que cada cual es libre de hacer lo que quiera, y mucho más en gastarse su dinero en donde y en lo que le venga en gana.

Tenemos ahora por ejemplo la colección de Pegasos de TOP SLOT, una colección que en cuanto a sus características, se presenta con unas particulares óptimas para coleccionistas puristas. Encajan a priori en unos parámetros mínimos a seguir por cualquier coleccionista purista, siempre y cuando, y que es fundamental, cumpla el requisito básico de que le guste esa marca y sobre todo el modelo de coche a quien vaya a coleccionarlo.

Por lo demás, la presentación es tan buena como acertada (no es una caja grande, se ajusta muy bien a las dimensiones del coche, acertado diseño y viene con una transparencia para poder lucir la escala sin tener que sacarlo de esa caja), además de ese nuevo formato- que evita cualquier deterioro del coche por el ambiente - se le puede echar al menos algún vistazo <<in situ>> sin manipulaciones gratuitas, ni “tocamientos” curiosos. Cada coche viene con su propia numeración y la tirada es de 300 unidades. Además la colección completa cuenta con el favor añadido de que se compone de 30 piezas. Se está publicitando a buen nivel y tiene una adecuada

Top Slot
Exclusive Slot Racing

Pegasus
COLLECTOR
7-102

TOP-1061
1964 DeSoto Torque 'Go Dues'
(chasis # 0102.100.01061)

TOP-1062
1967 DeSoto Torque 'La Seda'
(chasis # 0102.100.01062)

TOP-1063
1966 DeSoto Torque 'La Capota'
(chasis # 0102.100.01063)

TOP-1064
1966 DeSoto Torque 'La Seda'
(chasis # 0102.100.01064)

TOP-1065
1966 DeSoto Torque 'La Seda'
(chasis # 0102.100.01065)

TOP-1066
1966 DeSoto Torque 'La Seda'
(chasis # 0102.100.01066)

La colección Pegasus consiste en la réplica a escala 1/32 para slot de los famosos coches deportivos europeos fabricados en los años 60 por Willyva Record: El Pegasus 7-102.

Cos el ánimo de ofrecer la más alta calidad de acabados y obtener la reproducción del máximo de detalles, se ha accedido a un gran fondo documental, realizado sobre prototipos e libros de registros oficiales.

La producción es a ser limitada y numerada a 300 unidades por referencia. Se realizan 6 coches por año hasta completar con 30 réplicas de todos los tipos de carrocerías que del proyecto 7-102 se fabricaron.

RESERVA TU NOMBRE PARA TODA LA COLECCIÓN EN TU TIENDA HABITUAL.



Foto: Delfi_r



distribución, lo cual puede suponer 5 años de colección- para hacerse con todos los coches- un aliciente más de principio a fin, pues se puede optar a una pieza en tiempos ajustados y a precios (hablamos de resinas) apropiados. Precios apropiados que no deberían trastocar por haber triunfado con sus primeras referencias y en consecuencia morir de éxito.

El rey de reyes del slot (en resina), como pueda ser la marca SLOT CLASSIC también cumple con creces ciertas premisas en cuanto a un coleccionismo en estado puro, aunque son muchos los coleccionistas que echan de menos una presentación mas uniforme y lograda referente a la caja (insisto, hasta la caja-presentación- cuenta) pero los coches, esos coches, son sencillamente espectaculares en todo.

Igualmente, quien se está posicionando en un lugar destacable a base de esfuerzo y sobre todo un gran trabajo en línea directa con los coleccionistas, es HOBBY CLASSIC quien igual que las anteriores marcas, genera tendencia y sus piezas cada vez se ajustan mas a criterios de puro coleccionismo, de ahí que sus modelos no solo se esperen con impaciencia sino que se agoten casi nada más salir al mercado. Ya se desmarcó con la tirada de 69 unidades del SEAT 600 Formichetta, y ahora con el lanzamiento de su Pegaso "BACALAO" que, aún con un precio potente, el mercado la absorbe sin contemplaciones no dejándola escapar: presentación de lujo y con una tirada igualmente destacable de 200 piezas, está totalmente agotado, pero que ante una pieza de semejante características con toda la pinta de posicionarse como pionera y parangón de futuras realizaciones, es una de lo que esperamos vengan mas detrás, en donde empieza a esperarse y valorarse alguna nueva invención... esta vez las puertas se abren con una auténtica llave ¡increíble!





JED SLOT

/

S LOT REAL CAR

Y viene gente pisando fuerte por detrás con nuevas realizaciones, precios competitivos y sobre todo, ganas de abrir brecha y hacerse un hueco en este mundo, en “nuestro mundillo” y aunque no es el momento más indicado porque la crisis golpea con fuerza y más a los hobbyes, ellos procuran mantenerse al frente de las que se están empezando ya por algunos en catalogar como piezas de autor en resina: Slot Real Car, JED Slot, Resin Slot Car, Model Master...

Aunque no nos olvidemos que el diablo siempre está presente y si al mercado se le ahoga- desbordado por la oferta- el propio mercado hará su selección natural, y ese es el riesgo (máximo peligro) que ahora mismo se empieza a sentir en el mundo del <<slot de resina>> que puede ser que muchas marcas se queden en sus comienzos sin poder crecer y desarrollarse.

Pero mientras tanto, disfrutemos de todo lo que se nos presenta, pues la autenticidad de nuestra afición no es otra que el divertimento y la satisfacción, un deleite sin limitaciones, al contrario que esas piezas limitadas que tanto nos enloquecen.



...nos vemos el 15 de septiembre
BUEN VERANO.

