SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Octubre 2011

Número: 19

revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita

El frio no llega, pero nosotros venimos con Sedans de rally, circuitos digitales, Vintage, sorteos, números color burdeos...

y ¡mucho más!

Editorial

Un mes mas llegamos a vuestras manos cargados de información y artículos interesantes de nuestro hobby; y como siempre abrimos nuestras " casas" a los comentarios y aportaciones sobre los mismos o sobre otras cosas que queráis debatir o dar a conocer.

Nos gustaría preparar un numero especial de Navidad (que esta ya a la vuelta de la esquina) y por ello agradeceríamos que nos enviaseis alguna foto o algún comentario de aquella Nochebuena o Reyes en que os reglaron (o no, y lo esperabais) un coche o un circuito... de hecho yo lo esperé muchas navidades y no llegaba nunca. Y eso que siempre , en esas fechas, sacaba todo el material de Scalextric que tenia (no mucho) y lo paseaba por toda la casa para ver si los " Reyes" captaban la indirecta.....

Lo dicho esperamos vuestras aportaciones.

Hace pocos días me llegó el tan esperado Bacalao, pero por falta de tiempo este mes no ha podido salir, así que no os perdáis el numero de noviembre que llevará una presentación por todo lo alto del camión de Jordi Molist.

Como viene siendo habitual esperamos cualquier comentario, sugerencia, artículo… por ello siguen a vuestra disposición los e-mails de revista_slot@hotmail.es o zenit.mkt@gmail.com.

Bueno, sed felices, disfrutad de la familia y del slot... y os diria que os abrigáseis pero almenos aquí,en las islas, el señor invierno se resiste a venir.... ¡Nos vemos en 30 días!

Juan Antonio Fernández Vila **Josep Oliver Got**

Concurso

En refrencia al concurso del mes pasado, no hemos tenido ningún acertante para el mismo, así que de momento nos guardamos el Beetle y lo acumulamos al sorteo de Navidad. Para este mes vamos a sortear el Ford Escort del primer artículo que ha sido gentilmente cedido por Aloyshop, por tanto aquí viene la pregunta:

¿En que rally participó el Ford Escort del sorteo?

¡Mucha suerte!

Nota: ***Todas las fotografías, logos, marcas y tipografías contenidas en este ejemplar, son propiedad de las respectivas empresas y/o autores. No se recibe ningún tipo de remuneración por esta publicación, ni por la utilización del citado material; siendo el único objetivo de la revista la transmisión de la información y la difusión del slot en todas sus disciplinas. Si lo desean sus legítimos propietarios y así lo expresan, el citado material será retirado y no aparecerá más en sucesivas ediciones. Todas las colaboraciones son ad-honorem y no crean ningún tipo de dependencia legal ni laboral entre los firmantes y esta revista.*** **Distribución on-line gratuita.**
Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados: revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

Índice

Artículos

- Ford Escort — P. 4
- ¿Hacemos un 69 de este año? — P. 12
- Vintage Scalextric I — P. 20
- Ninco 2008 – Introducción al mundo digital — P. 29

Colaboradores de octubre:

- **Apedales**
- **Fernández Vila, Juan Antonio**
- **Hevia, Ezequiel**
- **Jorge Luis**
- **Oliver Got, Josep**
- **Topslot 'n' trains**

Agradecimientos a:

Aloy shop.com

ZENIT professional services

MallorcaSlot.com

SLOT MAGAZINE

Club Slot SOLLER

www.cuinant.com

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

Ford Escort

Artículo por: ***Josep Oliver***

El Escort es un coche que se estuvo comercializando por la Ford Motor Company entre los años 1950 y 2000. Pese a que su marca sea de origen Americano, el Escort se diseñó específicamente para el mercado europeo, aunque su éxito hizo que luego también se adaptaras algunas de sus generaciones para EEUU.

El primer Ford Escort no fue un modelo independiente propiamente dicho, de hecho así fue denominada la versión familiar del Ford Perfect, esto sucedió en los años 50. Para ver la primera generación del Ford Escort nos tenemos que adelantar hasta el año 1968 cuando el modelo se introdujo en los mercados de Alemania e Inglaterra.

Su motorización de 4 cilindros en línea y su diseño aerodinámico con formas redondeadas le otorgaban un aspecto bastante deportivo

Quizás por ello pronto empezó a fabricarse un modelo denominado Twin Cam que estaba equipado con un motor Lotus que ofrecía una potencia de 120 caballos, lo que gracias a sus cotas y su peso le hacían ser un serio modelo deportivo a tener en cuenta de cara a competiciones deportivas. De hecho, en su debut en este mundillo ganó la primera carrera en la que participó en manos de Roger Clark

A este primer modelo de Escort se le conoce hoy en día como la versión MKI

En cuanto a mecánica, los Escort eran coches de tracción trasera, con carrocería sedan de 2 puertas. Las primeras motorizaciones con las que salió al mercado fueron:

-1100cc y 45 cv

-1300cc y 52 cv

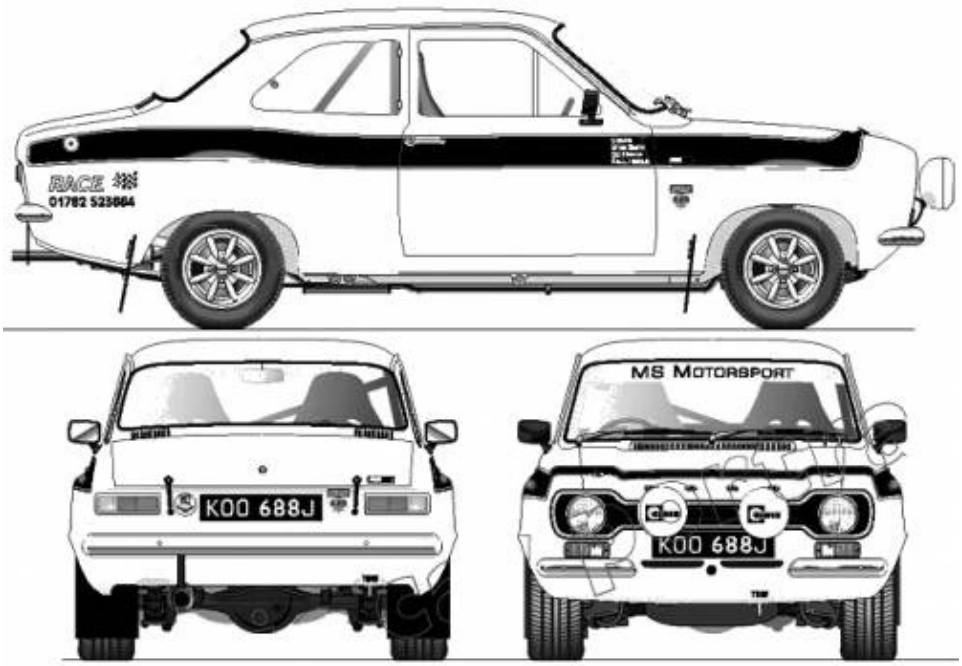
- Posteriormente también se desarrolló una versión GT con el motor de 1.3 litros que rendía una potencia de 64 caballos.

Ford Escort

Gracias al éxito obtenido en competición en 1970 se anunció la sustitución del mencionado motor Twin Cam por el primer coche Ford con denominación Rally Sport, el RS1600. Este nuevo motor de 4 cilindros y 16 válvulas entregaba 120 caballos en su versión de calle y 160 en la de competición

Con este nuevo motor Ford mostró su clara intención por dejar huella en el mundo de la competición.

La segunda versión del Escort que empezó a comercializarse a partir de 1974 cambio poco respecto a la primera. De hecho la mayoría de cambios se centraron en la carrocería cuyas líneas se volvieron más angulosas ya que la mecánica fue casi la misma de la que disponía la primera versión



Esta nueva versión disponía de los motores de 1.1, 1.3, 1.6, 1.8 y 2.0 cc. Estos últimos dos cubicajes se usaron también para los ya denominados modelos RS

Ford Escort

La versión RS1800 fue preparada principalmente para los rally europeos del año 1975. Como curiosidad Ford registró este modelo como una simple modificación del RS1600 para no tener que fabricar las 1000 unidades de calle requeridas anualmente para poder ser un modelo de competición. Su potencia máxima dependía de la configuración que se le daba para cada carrera. Sin embargo algunos motores llegaron a pasar los 200cv.

La futura evolución del motor fue la 2.0, es decir el RS2000 motor del cual los ingenieros de la marca llegaron a sacar más de 250 caballos de debajo del capó.

La aparición de otro modelo de la marca, en concreto el Fiesta en 1976 tuvo una importancia crucial en la evolución de los futuros Escort, así como en la mayoría del resto de modelos de Ford. El Fiesta fue el primer coche en incorporar la tracción delantera, solución que a partir de ese momento también se adoptó para las otras líneas de producto, de este modo en 1980 llegó la tercera evolución del Escort, el MKIII.

En esta evolución también se introdujeron otros cambios mecánicos como la suspensión trasera independiente de tipo McPherson o la mejora de los frenos.

En cuanto a carrocerías sin incluyeron las versiones de 3 y cinco puertas, el modelo furgón y los modelos deportivos XR3 y RS1600i

Para el XR3, su motor era un 1.6 con 96cv y con una velocidad punta alrededor de los 180km/h. Por otra parte el 1600i fue el primer Escort en salir de serie con un motor de inyección (frente a los tradicionales de carburación) una caja de cambios de 5 velocidades y 115 caballos.

Tal y como podemos apreciar en la foto, el XR3 también se renovó, aplicando la inyección a su mecánica e incrementando la potencia hasta los 105 caballos, lo que le permitían rodas a una velocidad máxima de 192km/h. También apareció una versión turbo de 132 caballos cuyo motor en las competiciones podía llegar a alcanzar los 270cv.

En 1981 el éxito del Escort era algo innegable, por ello fue elegido en como coche del año en Europa y además se trataba del modelo Ford más distribuido a nivel mundial en ese momento.

Ante tal éxito sus variantes se ampliaron, llegando a salir al mercado un modelo descapotable y una evolución con carrocería de tres volúmenes denominada Orión.

Para 1986 ya se habían vendido más de 10 millones de unidades y también en ese mismo año se le aplicó un lavado de cara para adaptarlo a las necesidades cambiantes del mercado

Ford Escort

En septiembre de 1990 salió a la venta la cuarta generación del Escort que partió de una base mecánica completamente diferente a la anterior. De hecho lo único que se mantuvo fueron las líneas generales de diseño, aunque modernizándolas y haciéndolas de mayor tamaño.

Este nuevo coche sirvió de base para la versión más potente, el RS Cosworth. Dotado con un motor turbo con 227 caballos y fácilmente reconocible por sus pasos de rueda ensanchados y el enorme alerón trasero.

Ford Escort

Además de la mencionada coswort, el nuevo Escort se comercializó con otros motores que iban desde el 1.3 de 59cv gasolina hasta 1.8 de 128cv así como tres motorizaciones diesel de 59, 74 y 89 caballos.
Posteriormente en 1995 salió una nueva versión con un cambio de look bastante importante. Pese a que se cree que se trataba de un coche nuevo, en realidad simplemente fue un reestyling a fondo del Escort IV.

Este fue el look con el que el Escort se despidió del mercado ya que en el año 2000, su succesor, el Ford Focus estaba listo para salir a la venta. Con una producción mundial total superior a los 20 millones de unidades, el último Escort salió de la fábrica el 21 de julio del 2000.

En cuanto al modelo de slot que os presentamos, se refiere a la versión MKI de rally del Escort.

Este coche está comercializado por Scalextric UK y el nivel de calidad mostrado en su reproducción es muy bueno, tanto a nivel de cotas del vehículo como a nivel de tampografía y calcas.

Posiblemente lo peor reproducido en el vehículo sean las llantas.

Ford Escort

Concretamente este coche es el pilotado por Hannu Mikkola en el Rally de Montecarlos de 1973.

El frontal del vehículo es espectacular, con los faros adicionales y la parrilla de la cubierta del radiador cromada. En este aspecto posiblemente el color naranja de los intermitentes es algo artificial. En los laterales se aprecian perfectamente todos los patrocinadores, así como el dorsal del vehículo

Ford Escort

En los demás detalles, el nivel de detalle del coche es excelente, los pilotos están reproducidos a cuerpo completo con el volante a la derecha por ser un coche de origen inglés. Agradecemos como siempre a Aloyshop su colaboración con la cesión de este coche.

¿Hacemos un 69 de este año?

Fotografía por: *Apedales/Jorge Luis/Juan Antonio Fernández Vila/Topslot 'n' trains*

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Vila*

No he trabajado nunca en Fly Car Model, pero seguro que alguno de los trabajadores, en algún momento, soltó esta frase para referirse al inició de la producción del modelo del año de la serie Gaugemaster de FLY … seguro que se oían risas……

Bromas aparte, la serie Gaugemaster ha sido una de las más vistosas de la historia de FLY, con ese color burdeos tan característico, aunque destacando sobre todo el dorsal 69 común a todos los modelos de la serie.

Serie Gaugemaster 1997-2010

1997 – Dodge Viper ref. E4 (Arriba)

1997-98 - Marcos 60LM. Ref. E21 (Abajo)

1998 – Joest Porsche ref. E41 (arriba)

1998-99 – Panoz Esperante ref. E62 (abajo)

¿Hacemos un 69 de este año?

1999 – Porsche 911 GT1 ref. E72 (arriba)

2000 – Lola T70 MK Ref. S31 (abajo)

2001 – Lister Storm ref. E101 (arriba)

2002 – Ford Capri ref. E141 (abajo)

¿Hacemos un 69 de este año?

Año 2002 y 2003, no salen solos sino que lo hacen en formato set.

2002 – Som comercializó un set con el Lister y el Capri que ya os hemos mostrado, (sin referencia)
2003 – Set con un Saleen S7R y un BMW GTR ref. E263

2003 – Set con un Ferrari Daytona 365 GTB y un BMW 3.5 CLS Ref E651)

2004 – Ford MKII ref. E182 (arriba)

2005 – Porsche 911 ref. E901 (abajo)

¿Hacemos un 69 de este año?

Añadir que de este modelo existen dos versiones una como la hemos visto aquí y otra desprovista del dorsal (sólo con el círculo blanco) y acompañada por una hoja de calcas , que se entrego , creo, en una feria en USA : EAST COAST HOBBY SHOW , 2005 (ambos coches llevan el nombre de la feria tampografiado en la aleta trasera) .

El año anterior el coche oficial de la misma feria fue un Ford MKII ref. E182, con la misma combinación de colores, dorsal 69 y color burdeos, pero como en el caso del Posrche , también sin referencias a Gaugemaster. Desconozco si existió alguna relación entre la feria y el distribuidor Inglés de Fly, pero cuando menos resulta curiosa la similitud.

Aunque ambos coches no lleven mención alguna a Gaugemaster, por color y dorsal es obvio que pertenece a la misma serie o al menos si se incluyen en ella no desentonan.

2007 – Ferrari 250 GTO ref. 99027

2008 – Ferrari F40 ref. 99066

¿Hacemos un 69 de este año?

En este punto entramos en la desaparición o cierre de Fly Car Model, pero su heredera Fly Slot Cars sigue con la serie Gaugemaster, por eso la incluimos en este artículo

2009-2010 Williams FW07. De este modelo existen dos versiones diferentes, una en color rojo oscuro y la otra en un color claramente marrón o burdeos oscuro

En 2011 (aunque todavía hay tiempo) no ha aparecido el coche de turno de Gaugemaster. Y por cierto, ¿Qué es Gaugemaster? Pues se trata de un distribuidor inglés www.gaugemaster.com que aparte de slot también comercializa material de modelismo militar y ferroviario principalmente.

Vintage Scalextric (I)

Artículo por: ***Juan Antonio Fernández Villa***

Recién salidos del horno los nuevos Vintage de este año (Alpine Banco Occidental Ref 6491 y Alpine transparente Ref: A10014S300) vamos a hacer un repaso exhaustivo a todos los coches de esta longeva serie. En el número 0 de esta revista ya hicimos una breve incursión en la serie Vintage; en esta ocasión ampliaremos el tema con nuevas fotos y datos

Primer logo (1991-97). Época Exin/Tyco

Segundo logo (1998-actualidad). Época Tecnitoys

Seat 600 Vintage (1991) ref. 8333

Ya sea por ser el primero o por el modelo de coche en sí, creo que es uno de los mejores Vintage de toda la serie, además es uno de los más fieles a su "antecesor".

Por cierto los primeros coches Vintage (hasta la salida del Miitsibishi “super Vintage” no estaban hechos con los moldes antiguos, si no que se hacían con moldes idénticos a los originales.

El 600 Vintage vio la luz el año 1991 y se realizó en una tirada numerada de 10000 unidades (lleva el número marcado en el chasis y en el techo). Se presentó en la clásica caja negra de Scalextric, más adelante se optó por hacer cajas "más especiales" dando un valor añadido a la pieza

Vintage Scalextric (I)

Además la serie Vintage incluye un certificado con el número de edición y una breve reseña sobre el modelo en cuestión. En el caso del 600 Vintage esta reseña es un breve texto incluido en el cartón del certificado (en modelos posteriores se incluye un pequeño librito con información del coche real (1/1) y del modelo Vintage).

En definitiva un bello coche de Scalextric que refleja claramente lo que fue el espíritu de EXIN; tal u como se refleja en el chasis con un rotundo "Fabricado en España"

MERCEDES 250 SL SPORT VINTAGE (1992) REF: 8353.

El año de la Expo en Sevilla y de las Olimpiadas en Barcelona, también fue un año importante para el slot. Era el último año antes del cierre de EXIN, la compañía juguetera española, que desde 1962, había encumbrado el slot a límites insospechados.

Ese año dentro de la serie Vintage se presentó el segundo coche (y a la par último Vintage de Exín) : Un bonito Mercedes 250 SL con un reluciente color rojo, diferente a los Mercedes "Originales".

Como curiosidad destacar que existen algunas unidades de este Vintage con un rojo más pálido, casi naranja, producto de cambios en los colorantes durante el proceso de fabricación...

Como en el caso anterior este Vintage también "se servía" dentro de la típica caja negra y acompañado por su respectivo certificado con una breve información del coche.

El número de edición está grabado en el chasis del coche. Como curiosidad este lleva grabado en el chasis el número de catálogo del Mercedes original: c-32: junto en el Made in Spain

Vintage Scalextric (I)

Jaguar E. (1994) REF. 8371

En el año 1994 apareció el nuevo Vintage de la mano de "Tyco" la multinacional norte-americana que había adquirido los derechos de fabricación de Scalextric, después del cierre de Exín.

Tyco no destacó precisamente por la calidad de sus productos ya que sus coches de slot se habían tornado "más juguetes", faltos de detalles y poca fidelidad de cotas. Pero curiosamente la serie "Vintage" se resistió a perder calidad y continuaron ofreciendo coches, como los hubiera ofrecido Exín.

El primer Vintage de Tyco fue el Jaguar E, ofrecido en la habitual caja negra y con su correspondiente certificado.

Este Vintage es el que conserva mejor semejanza con su homónimo de Exin, sobre todo en el color verde, eso sí un poquito más oscuro en el caso del Vintage.

Como en los anteriores, el chasis también va numerado, señal inequívoca de que estamos frente al Vintage en caso de duda respecto al original

SEAT TC 850. (1995) REF. 8388.09

El segundo Vintage de la casa Tyco, es el Seat 850, blanco y con los dorsales nº95, y a mi criterio un modelo muy acertado dentro de esta serie.

Es junto con el 600 los dos únicos representantes Españoles dentro de la serie Vintage.

Como curiosidad destacar que este es el primer modelo del cual se reduce su "tirada" pasando de las 10000 unidades fabricadas de los 3 anteriores, a los 8000 de este.

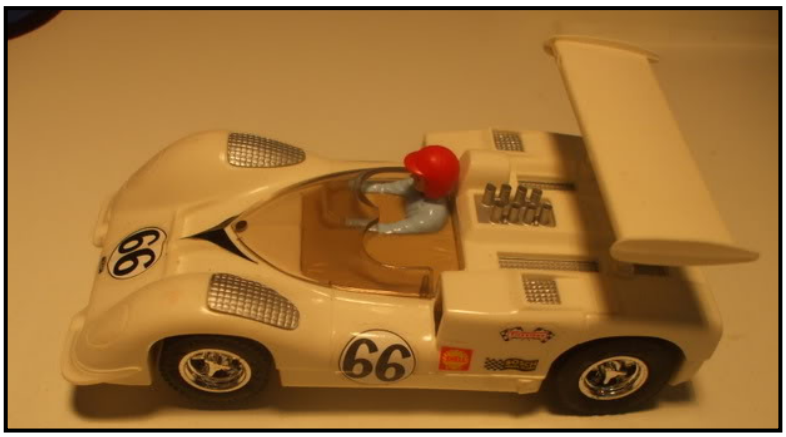
FORD GT 40.(1996) REF. 8394.09

Si en el anterior se habían reducido las unidades fabricadas, del Gt 40 sólo vieron la luz 4000 unidades, justo la mitad que del 850Tc. Aunque desconozco los motivos oficiales de estas fluctuaciones, es posible que respondiesen a medidas económicas o estrategias de mercado.

Centrándonos el coche, destacar que si en los anteriores se habían intentado mantener los parecidos con sus "abuelos", para el Gt 40 se eligió una decoración totalmente diferente, incluso el color de las llantas difiere del original.

Destacar también que una de las primeras medidas que adoptó Tyco , fue llevarse la producción a la China, por eso en sus modelos de Vintage ya no figuraba el patrio "fabricado en España" si no un "made in China".

CHAPARRAL.(1997) REF. 8339.09



Y aquí tenemos el 4° y ultimo coche Vintage de Tyco , un espectacular Chaparral, que con su enorme alerón trasero , destaca enormemente sobre la pista (aunque de comportamiento.... psé...psé..). Pero para un "paseillo" sí que sirve.

Vintage Scalextric (I)

La curiosidad más destacable de este Vintage es la existencia una serie especial personalizada para el Circuit de Catalunya, destinada a los "importantes" visitantes del circuito. Esta serie especial se diferencia del "Vintage" en una inscripción sobre el alerón trasero. En las revistas anteriores ya hemos hablado de esta rareza del slot.

Estos 6 primeros modelos Vintage de Exin (2) Tyco (4) fueron presentados con la caja de cartón negra y acompañados de un pequeño certificado con la numeración correspondiente al coche.

SCALEXTRIC

Vintage

El Mercedes-Benz 250 SL fue presentado en el Salón de Ginebra de 1967. Dotado de un motor de 6 cilindros y 2496 cc., y con una elegante y deportiva línea, heredada de su antecesor, el M-B 230 SL, su corta vida duró hasta enero de 1968, en que fue sustituido por el M-B 270 SL. SCALEXTRIC presentó su modelo GT 250 SL en 1968 y finalizó su producción en 1972.

Ref.: 8353

SCALEXTRIC

TYCO

Vintage

JAGUAR

La firma Jaguar Cars LTD de Coventry (Inglaterra) presentó el modelo Jaguar-E en Ginebra (Suiza) en 1961. El Jaguar-E tenía un aspecto elegante a la vez que deportivo y se ofrecía en 3 versiones con motor de 3.800, 4.200 o 5.300 centímetros cúbicos. Jaguar Cars fabricó este modelo hasta 1975. Scalextric introdujo una réplica del Jaguar-E a escala 1/32 en 1968 y lo matuvo hasta 1979.
ARTICULO: C-32 HASTA 1971; 4034 desde 1972 hasta 1979
MEDIDAS:Largo: 14,12 cm. Ancho: 5,17 cm. Alto: 4,06 cm.
PESO: 92 gr

A firma Jaguar Cars LTD de Coventry (Inglaterra) apresentou o modelo Jaguar-E em Genebra (Suiça) em 1961.
O Jaguar-E tinha um aspecto elegante e ao mesmo tempo desportivo e aparelen em 3 versões : com motor de 3.800, de 4.200 e de 5.300 centímetros cúbicos. A Jaguar fabricou este modelo até 1975.
SCX introduziu uma réplica do Jaguar-E em escala 1/32 em 1968 e mateve-o até 1979.
ARTIGO Nº: C-32 ATÉ 1971; 4034 DE 1972 ATÉ 1979
MEDIDAS : Comprimento, 14, 12cm. Largura : 5,17cm
Altura, 4,06cm.
PESO : 92 gr.

SCX

MATCHBOX

Ref.: 8388.20

Ref.: 8371

Die Firma SEAT stellte in Spanien in den Jahren 1968 bis 1974 das 850er-Sport Coupe her. Mit seiner Form, die vom allgemein bekannten SEAT 850 abgeleitet war, urde das Sport Coupe mit seinem schönen Design und seiner ausgezeichneten Leistung eines der beliebtesten und erfolgreichsten Rennwagens unseres Jahrhunderts. Der SEAT 850 hatte einen 903cc-Motor und eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/Std. im vierten Gang.
SCX stellte im Jahre 1969 in Spanien zum letzten Mal das Modell im Ma8stab 1:32 her.
ABMESSUNGEN: Länge 11,2 cm, Breite 4,9 cm, Höhe 3,9 cm
GEWICHT: 70 gr

De SEAT 850 Sport Coupé is door SEAT in Spanje gefabriceerd van 1968 tot 1974. De prachtige stilering en uitstekende prestaties van de Sport Coupé, die waren gebaseerd op de bekende SEAT 850, hebben van de Sport Coupé één van de populairste en succesrijkste racewagens van dit tijdperk gemaakt. De SEAT 850 Sport Coupé werd aangedeven door een 903 cc motor en had een maximum snelheid van 145 km/u in de vierde versnelling.
SCX heeft het schaal 1:32 model voor het laatst in Spanje geproduceerd in 1969.
AFMETINGEN: Lengte 11,2 cm, Breedte 4,9 cm, Hoogte 3,9 cm
GEWICHT: 70 gram.

The SEAT 850 Sport Coupe was manufactured by SEAT in Spain from 1968 until 1974. Based on the well known SEAT 850, the beautiful styling and excellent performance of the Sport Coupe made it one of the most popular and successful racers of this era. The SEAT 850 Sport Coupe was powered by a 903 cc engine and had a maximum speed of 145 KMS/H in fourth gear.
SCX last produced the 1:32 scale model in Spain in 1969.
MEASURES: Length 11,2 cms, Width 4,9 cms, Height 3,9 cms
WEIGHT: 70 grams

Le Coupé Sport SEAT 850 a été construit dans les usines espagnoles de SEAT de 1968 à 1974. Le Coupé Sport, dérivé de la fameuse SEAT 850, fut l'un des bolides les plus populaires de son époque, toujours au rendez-vous du succès. Le Coupé Sport SEAT 850, qui alliait ligne élégante et performances , était propulsé par un moteur de 903 cc. En quatrième vitesse, il atteignait une vitesse maximum de 145 km/h.
C'est en 1969 que SCX a produit le dernier modèle réduit à l'échelle 1:32 en Espagne.
DIMENSIONS: longueur: 11,2cm; largeur: 4,8cm; hauteur: 3,9cm
POIDS: 70 g

La SEAT 850 Sport Coupé fu prodotta dalla SEAT in Spagna dal 1968 al 1974.
Riprendendo le caratteristiche di base della SEAT 850, la splendida linea e le eccezionali prestazioni della Sport Coupé hanno fatto di questa vettura una delle più famose e più riuscite automobili da competizione di quell'epoca. La SEAT 850 Sport Coupé, con un motore di 903 cc, raggiungeva la velocità massima di 145 km/h in quarta.
La SCX, infine, nel 1969, produsse in Spagna il modellino in scala 1:32.
DIMENSIONI: Lunghezza 11,2 cm., larghezza 4,9 cm., altezza 3,9 cm.
PESO: 70 grammi

SCALEXTRIC

TYCO

Vintage

CHAPARRAL

Jim Hall era un inquieto y rápido piloto de Texas (U.S.A.) que,tras haber pilotado coches como Jaguar, Porsche, B.R.M. o Lotus, decidió en 1961 construir sus propias máquinas. El nombre elegido fue "Chaparral", tal y como se denomina allí a una veloz ave.
Las más prestigiosas carreras de la época tuvieron como protagonistas varias versiones del coche, con motores de hasta 7.000 c.c. y 600 CV, que llegaban a alcanzar velocidades de hasta 320 Km/h.
Una de dichas versiones fue la "2E" que, adelantándose incluso a la Formula 1, introdujo en las carreras el apoyo aerodinámico a través de un gran alerón posterior que el propio piloto manejaba según estuviera en recta o en curva.
Esta fua la versión que realizó Scalextric en 1969, en colores amarillo, rojo claro, verde, rojo oscuro... y también en blanco.
El modelo auténtico en color blanco que presenta ahora TYCO como "Vintage 1997", es la reproducción del que participó en pruebas como Riverside (USA) en 1966, bajo el número 66.
MEDIDAS: 121 x 57 x 48 mm. Neumáticos delanteros: 20 x 6,5 mm. Neumáticos posteriores: 22 x 9 mm.
Distancia entre eje posterior y guía: 81 mm. Motor: RX4

Jim Hall era um impaciente condutor, de velocidade do Texas (EUA) que, depois de conduzir carros como o Jaguar, Porche, B.R.M. ou Lotus, decidiu em 1961 construir a sua própria máquina. Ele escolheu o nome de "Chaparral" porque é o nome usado para um pássaro rápido.
As mais prestigiosas corridas dessa altura tinham versões diferentes deste carro com motores de capacidades até 7.000c.c. e 600CV, e alcançavam velocidades de 320Km/h.
Uma versão do Chaparral foi o "2E", que ultrapassou a Formula 1 através da introdução de um aileron traseiro enorme o qual podia ser controlado pelo condutor dependendo se estivesse a andar a direito ou numa curva.
Esta foi a versão que a Scalextric lançou em 1969 em amarelo, vermelho claro, verde, vermelho escuro e branco. Branco é cor que a Tyco está agora a apresentar como "Carro Antigo de Coleccionador de 1997" reproduzindo uma versão que correu em Riverside (EUA) em 1966 com o número 66.
Medidas: 121 x 57 x 48 mm
Pneus dianteiros: 20 x 6 mm
Pneus traseiros: 22 x 9 mm
Distância do eixo traseiro ao guia: 81 mm

Ref.8339.09

SCALEXTRIC

TYCO

Vintage

Ford GT-40

Se dice anecdóticamente que en 1963 "Il Commendatore" Enzo Ferrari despreció una oferta del gigante americano Ford, para comprar su fábrica de coches. Ello motivó, por parte de Ford, la creación del **GT-40**, con el claro objetivo de batir a Ferrari en su "feudo": las 24 horas de Le Mans. Cuatro victorias consecutivas avalaron el éxito del proyecto.
Scalextric fabricó el Ford GT-40 entre 1968 y 1979, con las referencias C-35 y 4035, en cuatro colores: blanco, azul, rojo y amarillo. La versión **"Vintage"** de 1996 reproduce la decoración del coche ganador en Le Mans en 1969, con Jackie Ickx y Jackie Oliver al volante.
MEDIDAS: Largo: 133 mm. Ancho: 54 mm.
Alto: 35 mm. Peso: 80 grs.

Conta-se, como anedota, que em 1963 "Il Commendatore" Enzo Ferrari recusou uma oferta do gigante americano Ford para comprar a sua fábrica de automóveis. Isto motivou, da parte da Ford, a criação do **GT-40**, com o claro odjectivo de bater a Ferrari no seu "feudo": as 24 horas de Le Mans. Quatro vitórias consecutivas confirmaram o êxito do projecto.
Scalextric fabricou o Ford GT-40 entre 1968 e 1979, com as referências C-35 e 4035 em quatro côres: branco, azul, vermelho e amarelo. A versão **"Vintage"** de 1966 reproduz a decoração do carro vencedor de Le Mans em 1969, com Jackie Ickx e Jackie Oliver ao volante.
MEDIDAS: Comprimento: 133 mm. Largura: 54 mm.
Altura: 35 mm. PESO: 80 grs.

REF. 8394.09

Ninco 2008 – Introducción al mundo digital

Artículo por: *Josep Oliver*

Pretendiendo dar continuidad a los productos más demandados Ninco aprovechó para sacar nuevas decoraciones de su coche más popular en ese momento. Se trataba del Megane Trophy y durante este nuevo año 2007 se proyectaron 3 nuevas decoraciones: La denominada Frutta, la Tepac y la McDonald's.

Con éstas ya eran un total de 9 las decoraciones para ese molde (aparte de la carrocería blanca que se entregaba en el maletín Prorace), con lo cual, además de convertirse en uno de sus modelos más aclamados y más reproducidos por la marca catalana, hizo que pronto aparecieran carreras monomarca para el mismo, las cuales gozaban de mucha popularidad.

Pasando a otros temas, la colaboración entre Mas Slot y Ninco volvió a dar sus frutos. Para este año el coche elegido por la revista para ser su coche para los suscriptores fue el nuevo Subaru Impreza, que mantuvo una decoración similar al X5 del año anterior con los típicos colores identificativos de la revista y con el dorsal número 5.

De nuevo, la popular revista del sector contó con Ninco para hacer el coche conmemorativo de ese año

En cuanto al resto de coches, una de las novedades más esperadas fue otro nuevo WRC: El Ford Focus. Este modelos ya se había anunciado para el año 2006, pero no fue hasta entrado el 2007 que lo pudimos ver en los escaparates de las tiendas.

Cabe decir que es un modelo que había suscitado tantas expectativas que cuando al final se comercializó algunos se llevaron un gran chasco. Muchos decían que estaba sobredimensionado (de hecho, yo mismo lo pienso) otros decían que no incorporaba las novedades técnicas que se habían prometido (la verdad es que oficialmente Ninco nunca había prometido ninguna novedad concreta para ese coche, pero las especulaciones habían hecho un gran trabajo) y finalmente, en pista no rendía lo suficiente como para estar a la altura de los otros WRC. Sin embargo una vez pasado ese primer mal trago, el coche se hizo popular y algunos grandes pilotos lo tomaron como su coche de referencia para la competición, con lo cual, se hizo un hueco más que destacable en los parques cerrados de los Rallyslot.

Sin traer nada nuevo, se sacó a la venta otro maletín de la gama prorace. En este caso el coche que se incluia era el Ferrari 360 Modena. De momento este ha sido el último coche que se ha comercializado con esa presentación y por lo que parece, de momento no hay nada que indique que se vaya a sacar otro modelo con la misma.

Cambiando de tema, desde la presentación de las pistas mastertrack Ninco no había vuelo a hacer ninguna novedad en ese campo y por ello 2007 se lo tomaron como el año de la introducción de su sistema digital. Éste llegó más tarde que el de muchos competidores, pero en ciertos aspectos mejoraba respecto los mismos.

Ninco 2008 – Introducción al mundo digital

El nuevo sistema digital permite competir hasta con 8 coches simultáneos en 2 carriles

Este sistema permite hasta 8 coches simultáneos en pista, es totalmente compatible con el sistema analógico y con los tres tipos de superficies de pista Ninco, su consola tiene 7 modalidades distintas de juego y cualquier coche de cualquier marca es fácilmente adaptable a este sistema con la simple incorporación del chip digital.

Otra novedad también fue la incorporación al catálogo de un nuevo motor, en esta ocasión un caja corta denominado NC-8 que rendía 16.000 rpm a 15v

Ninco 2008 – Introducción al mundo digital

Volviendo a los coches, aprovechando el 10º aniversario de Ascari, Ninco se decidió a reproducir su modelo más emblemático: El KZ-1, cuya primera decoración fue una creada específicamente para ese 10º aniversario. Posteriormente otras nuevas decoraciones aparecieron y además ese también fue el coche que se usó como base de coche del club para ese año 2007.

Durante ese año también el actual rey Ninco de la velocidad, el Mosler, fue reeditado con nuevas decoraciones, incluso se produjo una versión denominada Lightning que incluía material Prorace, de este modo el coche era en un R2R simplemente sacándolo de la caja. Pese a ese intento, Ninco vio que las diferentes medidas de su material Prorace respecto a las de los competidores, le hacía perder ventas, por eso, ese Mosler de momento ha sido el único representante de esa serie y en el año 2008 Ninco se pondría de nuevo las pilas para sacar materiales con unas medidas adaptadas a los estándar de los demás, creando así una evolución en su línea Prorace denominada Prorace Evo, aunque para eso todavía tendríamos que esperar un año…

Otra novedad de molde fue el Porsche 997, un modelo que ha cautivado a muchos pilotos por su fiabilidad y sobretodo se ha hecho un hueco más que considerable en el Rallyslot, porque, pese a no incorporar ni amortiguación ni tracción 4x4, su bajo centro de gravedad unido a la efectividad de su motor en posición anglewinder lo han convertido en un coche rapidísimo en esa categoría. Por esto han proliferado del mismo distintas versiones tanto para Rally como para pista, y además ha sido el primer coche que se ha comercializado ya de serie con chip digital.

En el campo de 4x4 otras dos novedades absolutas aparecieron. Por una parte el famoso Buggy de Schlesser en dos decoraciones, por otra parte el grandioso Hummer H2 cuyas primeras decoraciones correspondieron a una versión de calle y otra de Sheriff del Estado. Como anécdota, los Hummers al ser tan altos han requerido la modificación de la tradicional caja de presentación, teniendo que bajar la altura de la base y anular su pendiente para poder alojar esos coches en su interior. En cuanto a clásicos es destacable la reedición de dos modelos: El Ferrari 250 Testarossa y el Jaguar XK 120, además para finales de ese año también se programó el lanzamiento del Porsche 550 Spyder, aunque tuvimos que esperar hasta el año siguiente para poder adquirirlo.

Finalmente cabe decir que el coche elegido para ese año para conmemorar el Rally RACC fue el nuevo Subaru, aunque la decoración del mismo también se ofreció la oportunidad al público de poder elaborarla. Después de entre todas las recibidas, un jurado decidiría la ganadora.

50434 Subaru Impreza Más Slot

50435 McLaren F1 GTR Zukai

50436 Mitsubishi Lancer SIMM

50437 Renault Megane Trophy Frutta

40438 Renault Megane Trophy Tepac

50439 Ford Focus WRC Wales

50440 Subaru Impreza WRC Wales

50441 Ford Focus WRC Munch's

50442 Mosler MT900 Daytona

50443 Ascari KZ-1 Club Ninco nº4

50444 Ascari KZ-1 Gigawave

50445 Porsche 997 Forum Gelb

50446 Porsche 997 Road Car

50447 Lamborghini Gallardo Flatex

50448 Lamborghini Gallardo Road car

50449 Buggy Schlesser Fox

50450 Buggy Schlesser Go!

50451 Subaru Impreza SIMM

50452 Renault Megane Trophy McDonald's

50453 Mosler MT900 Vortrom

50454 Ferrari 360 Modena GTG

50455 Ferrari 360 Modena Stradale

50456 Hummer H2 Country Sheriff

50457 Hummer H2 Roadcar

50458 Ascari KZ-1 Showcar 10º Aniversario

50447 Toyota Supra Castrol

50460 Chevrolet Corvette Soft top

50461 BMW M3 GTR Tunning

50462 Ford Protruck Baldwin

50463 Ascari KZ-1 Hascan

50464 Porsche 997 Vallejo

50465 Jaguar XK120 Silver

50466 Peugeot 307 WRC Expert

50467 Mosler MT900 TV3 Motor a fons

50468 Porsche 997 Burgfond

50469 Ford Focus Munchi's

50470 Ferrari 250 Testarossa en kit

50471 Subaru Impreza Rally RACC

Refs. 50472, 50473, 50474, 50475 Porsche 997 Digital

50476 Porsche 550 Panamerica

50477 Nissan 350z Team Houzan

50478 Porsche 997 Nupel