

SLOT

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Diciembre

2011 Número:

22

revista_slot@hotmail.es

Distribución gratuita

Celebraciones, coches futboleros,
cajas y cartones, sorteos,
aspiradoras, coches con turbinas...
todo esto y... ¡mucho más!



Con el 2012 ya en marcha, después de los excesos de las navidades, volvemos a retomar nuestras actividades habituales y nos enfrentamos a la temible cuesta de enero.

De todos modos no todo tienen que ser noticias negativas durante este mes de enero y por nuestra parte la principal noticia es que este mes estamos de celebración:

¡Cumplimos dos años!

Queremos entonces celebrar este acontecimiento con todos vosotros, y es por ello que este mes tenemos una edición especial para el sorteo de esta edición. Un fantástico pack edición limitada

del Chaparral 2E de Slot.it que participó en la carrera de la Can-Am de 1966, concretamente en el Grand Prix de Monterrey.

Como siempre agradecemos a la tienda Aloy Shop su colaboración con la cesión de este fantástico premio que sortearemos entre todos vosotros.

Aprovechamos también para contaros que hemos hecho un blog de la revista, lo podéis visitar aquí: <http://revistaslot.blogspot.com>. Estamos pendientes aún de

terminar de subir todos los contenidos pero en breve estará actualizada al día.

Esperamos que hayáis disfrutado de las vacaciones de Navidad y que tengáis un 2012 cargado de slot y de mucha suerte. Atentamente

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got



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

Suscripciones nuevas y solicitud de números atrasados: revista_slot@hotmail.es, zenit.mkt@gmail.com

Índice

Artículos

- Chaparral 2E Can Am 1966 P. 4
- Jaguar E-Type 50 aniversario P. 13
- Coches futboleros (II) P. 18
- Packaging Ninco P. 21
- Sorteo P. 30

Colaboradores de diciembre

- Cano, Josep
- Fernández Vila, Juan Antonio
- Hevia, Ezequiel
- Oliver Got, Josep
- Joan Er-Cunyao



Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot
c/Dels cafès, 5. 43700 El Vendrell, Tarragona
(+34) 977 660 473 / (+34) 690 830 156
www.aloyshop.com

Agradecimientos a:



Chaparral 2E Can-Am 1966

Artículo por: *Josep Oliver*

Pese a lo poco estadounidense que pueda sonar el nombre, Chaparral fue un equipo de carreras de EEUU que estuvo activo en las décadas de los años 60 y 70.

La marca fue fundada por Hap Sharp y Jim Hall en 1962 y gozó de mucho éxito en los circuitos durante las décadas en que estuvo activa.

Fue la primera marca en introducir mejoras como las tomas de aire, los spoilers o mejoras aerodinámicas como el efecto suelo.

La nomenclatura de sus modelos nunca fue para nada complicada, empezando con el Modelo 1. Este primer modelo con motor delantero estuvo en activo hasta el 1963, año en que se introdujo el Modelo 2.

Este nuevo modelo cambió la posición del motor, trasladándolo a la parte trasera del coche. Además también empezó introduciendo la fibra de vidrio en la fabricación de las carrocerías, hecho que les permitía reducir el peso total del vehículo.

Durante el primer año en activo del coche, se dedicó la mayor parte de esfuerzos en su

mejora, con lo cual, gracias a esto dominó en los circuitos en los dos años posteriores. En cualquier caso Chaparral nunca dejó de innovar y del modelo 2 se hicieron numerosas variaciones introduciendo mejoras técnicas y aerodinámicas.

Pese a todo ello, y ser una marca puntera en cuanto a prestaciones, en la nomenclatura de sus modelos no se rompieron mucho la cabeza, así que todas las evoluciones del modelo 2 se pasaron a llamar 2A, 2B, 2C... y así sucesivamente.



Chaparral Modelo 1



Chaparral Modelo 2A

Chaparral 2E Can-Am 1966



El modelo 2B seguía manteniendo la misma línea general que el 2A, con una altura total muy baja y una zaga muy afilada.

Las principales diferencias entre el modelo 2A y el 2B radican en la inclusión de unos pequeños aletines situados en la parte frontal del coche, la incorporación de ranuras en los pasos de rueda para mejorar el efecto aerodinámico, y la mejora e incremento del alerón trasero.

Modelo 2B

Modelo 2C

El 2C fue la siguiente evolución, cuya principal mejora fue la aplicación de un alerón trasero ajustable por el propio piloto, que permitiera cambiar la carga aerodinámica del vehículo en función de las circunstancias.

Esta mejora fue en gran parte viable gracias a la introducción de un cambio semiautomático que permitía tener libre el pie izquierdo con el que se controlaba la altura del alerón.



De todos modos, pese a que estéticamente igual el coche pudiera parecer bastante similar al 2A, su desarrollo fue completamente nuevo. Se partió de la base de un chasis de aluminio fabricado por Chevrolet y se siguió con las carrocerías en fibra de vidrio para crear un coche más pequeño y ligero que su antecesor, aunque adoptando todas las medidas aerodinámicas y mecánicas aplicadas hasta la fecha.

Otro de los puntos fuertes en el desarrollo de los Chaparral, fue la especial atención que se prestaba a los neumáticos, de allí nació una estrecha colaboración con Firestone que fue el fabricante encargado de desarrollar sus neumáticos para las carreras.

Chaparral 2E Can-Am 1966

La siguiente evolución, el Modelo 2D fue una variante con cabina cerrada.

Se diseñó específicamente para las carreras de resistencia del año 1966 y ganó los 1000km de Nürburgring.



A continuación salió el Chaparral 2E, basado en el modelo 2C aunque cuya principal característica es el enorme alerón trasero.



Se presentó para la famosa carrera Can-Am de 1966, y justo ese modelo es el que os vamos a presentar luego en slot.

El 2E estableció una serie de estándares en todos los coches de competición desde su aparición, como por ejemplo en la posición de los radiadores, mucho más cercanos al motor frente a la posición habitual delantera, el ya

comentado alerón trasero, que le permitía tener mucha más adherencia en el paso por curva y que además al igual que en el 2C era móvil a voluntad del piloto o la aplicación de deflectores de aire que a grandes velocidades tapaban las entradas de aire para que el coche opusiera menos resistencia y pudiera ser más rápido.

Pese a sus novedades técnicas, el coche no tuvo muchas victorias, principalmente debido al hecho de usar motores más pequeños que los de los otros equipos. Chaparral equipaba este coche con un motor Chevrolet de 5.3 litros mientras que la mayoría de rivales iban con motores de 6 o 7 litros.

Chaparral 2E Can-Am 1966

A pesar de que ya hemos llegado al modelo que os presentaremos en slot, terminaremos de explicar el resto de coches que produjo Chaparral. El siguiente y en un alarde de originalidad se denominó Modelo 2F. Básicamente se trataba del modelo 2E aunque preparado para carreras de resistencia y por eso llevaba cabina cerrada.

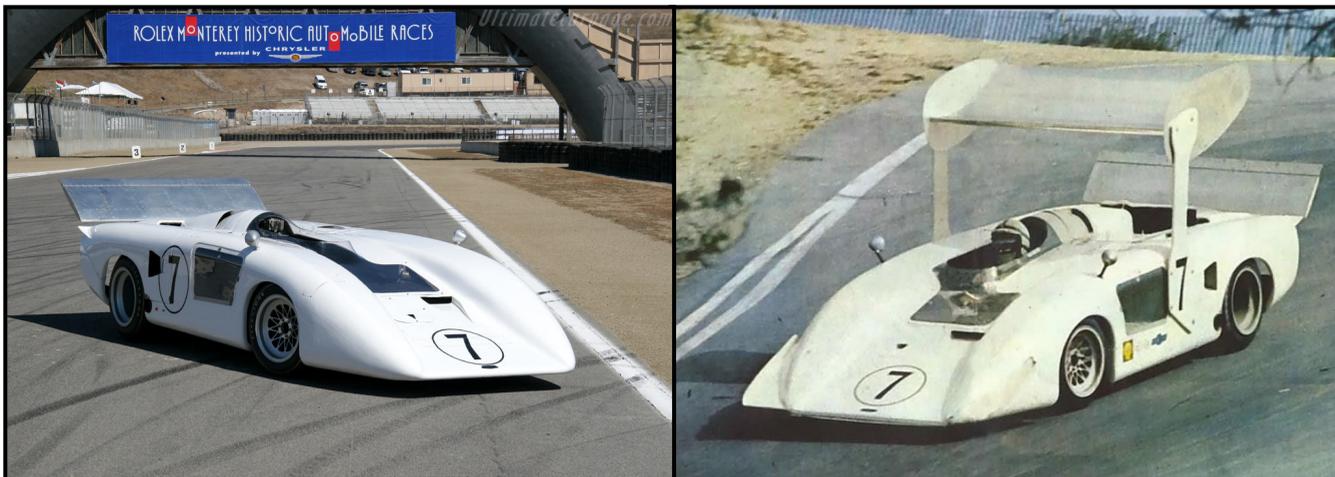
De todos modos, este modelo también solventó el principal problema del 2E, que era la falta de un motor mayor, así se equipó con un motor Chevrolet de 7 litros, aunque el aumento de potencia en muchas ocasiones hizo que el cambio automático del coche se rompiera, cosa que tuvo que ser solventada.



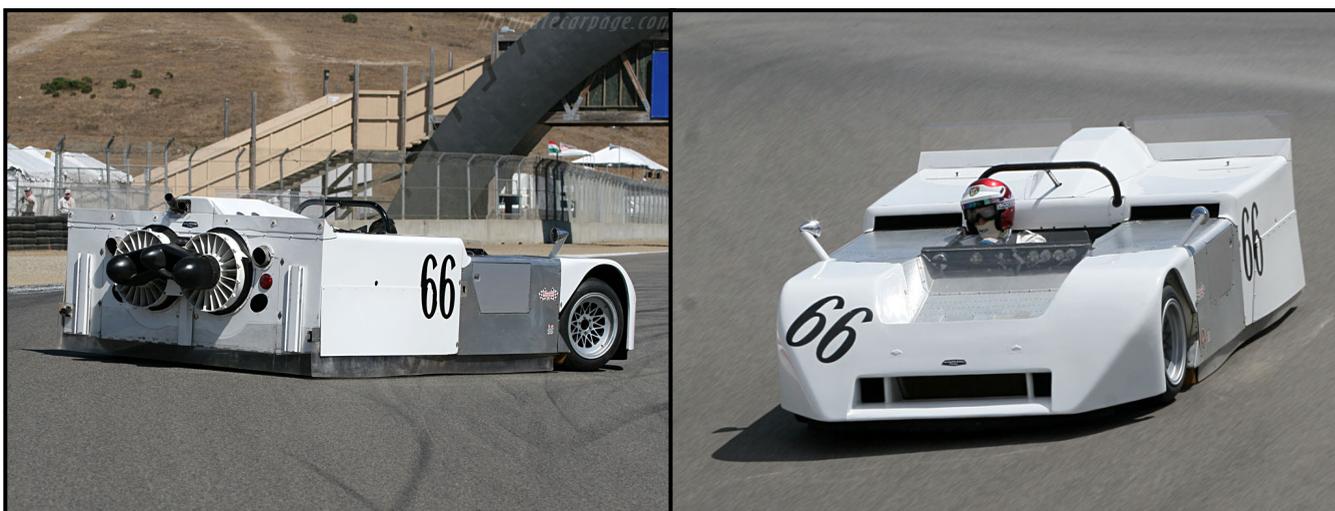
El siguiente modelo el 2G fue la evolución del 2E, es decir fue un modelo descapotado, aunque incorporaba las mejoras técnicas que se introdujeron en el modelo 2F, principalmente en lo referente a motor y al ancho de sus neumáticos

Chaparral 2E Can-Am 1966

El 2H posiblemente fue el peor modelo de Chaparral, ya que intentando solventar problemas aerodinámicos para que el coche no creara tanta resistencia se trabajó en intentar disminuirla para aumentar la velocidad, sin embargo, pese a que si se ganó en velocidad punta, el paso por curva se volvió más lento, obligando así a tener que descartar el modelo, aunque antes de retirarlo se le introdujo un enorme alerón casi sobre la cabeza del piloto.



Finalmente, sin duda uno de los coches más conocidos de Chaparral fue la versión 2J, que aparte de albergar un enorme motor que rendía 700 caballos que impulsaba al coche, así como otro de 45 caballos que accionaba dos enormes ventiladores situados en la parte posterior del vehículo que succionaban el aire que el coche tenía por debajo para producir el denominado efecto suelo. Esto le dio el coche agarre tremendo y permitió una mayor maniobrabilidad a cualquier velocidad, aunque al año de su aparición este dispositivo fue prohibido para la competición.



Cambiando completamente en cuanto al tipo de coches, el último chaparral fue el modelo 2K, que no tenía nada que ver con sus antecesores. El 2K era un monoplaza fabricado para la IndyCar aunque si también adoptó el sistema de efecto suelo, aunque no de un modo tan exagerado como el 2J.

Pasando al modelo de slot, este mes no tenemos uno, sino dos coches que enseñaros. Gentileza de Aloy Shop y de la mano del fabricante italiano Slot.it os presentamos la edición conmemorativa del Grand Prix de Monterrey de 1966 donde compitieron 2 Chaparral del modelo 2E.

Chaparral 2E Can-Am 1966

En este set de Slot.it dentro de la serie Can-Am Legends de 1966 incluye los dos Chaparral 2E que se inscribieron en la citada prueba.



Los dos coches son los inscritos con los dorsales 65 y 66 pilotados por Phil Hill y Jim Hall respectivamente.

Ambos pilotos consiguieron la primera y la segunda plaza en la carrera de Laguna Seca el 16 de octubre de 1966, siendo la única carrera del campeonato Can-Am donde los Chaparral tuvieron una victoria.

Los coches vienen en una caja de color blanco haciendo alusión al color típico de estos coches.

Al abrir la caja nos encontramos con ambos coches en su parte inferior, con el alerón trasero desmontado, del cual viene el original en color blanco más uno de repuesto en color negro. Las inscripciones al lado de cada uno de ellos nos indican cual fue su conductor y la posición en que quedaron en la carrera.

También encontramos la tarjeta de edición limitada, que en esta unidad se corresponde a la 2229 de un total de 2500 hechas para todo el mundo.



Chaparral 2E Can-Am 1966

Para la realización del resto de fotos, se ha procedido a colocar los alerones blancos a los coches.



Chaparral 2E Can-Am 1966

El nivel de acabados al que nos tiene acostumbrados la marca italiana no nos defrauda. Los coches están reproducidos con todo lujo de detalles como los pilotos traseros, las entradas de aire, los propios pilotos...



Chaparral 2E Can-Am 1966



Agradecemos a Aloy Shop su colaboración con la cesión de este fantástico pack para la elaboración de este artículo, así como para su posterior sorteo entre todos los que respondáis a la pregunta de este mes.



Aloy
shop.com

Todo en juguetes y slot

c/Dels cafès, 5. 43700 El Vendrell, Tarragona

(+34) 977 660 473 / (+34) 690 830 156

www.aloyshop.com



Jaguar E Type. 50 Aniversario

Artículo por: *Joan-Er-Cunyao*

“El automóvil más bello fabricado hasta la fecha” (Enzo Ferrari)



Sin duda alguna algo ha de tener el Jaguar E-Type para que el mismísimo Don Enzo hablara así de él. La inglesa Jaguar presentó el E-Type (serie 1) Coupe en marzo de 1961 en el salón de Ginebra y desde entonces, se ha convertido en el icono de la marca y como no, del automovilismo en los años 60. Coche que durante los 14 años de producción en serie vendió la friolera de más de 70.000 unidades, apoyado por un precio competitivo, una elegancia descomunal gracias a la pureza de su línea y un alto rendimiento sobre el asfalto. Era el coche más deseado en su momento y conducido por... Steve McQueen, por poner un ejemplo.

El coche diseñado por Malcom Sayer fue modificando hasta en 4 ocasiones, 14 años son muchos para un coche, y seguramente sus "liftings" le fueron de gran ayuda para seguir vendiéndose.



Jaguar E Type. 50 Aniversario



La primera serie con un motor de 3.8L, 6 cilindros y una potencia de 265 c.v. se tardó 4 meses en comercializar en las islas británicas, ya que las primeras unidades fueron exportadas. Ésta primera Serie 1 sufre su primera evolución en 1964, su motor aumenta el cubicaje y pasa a ser un 4.2 (4235 c.c.), eso sí, mantiene la misma potencia. La caja de cambios, con 4 velocidades hace que el E-Type alcance los 237 km/h a pesar de sus 1224 kg de peso y acelere de 0-100 en 7.1 seg. y con un consumo de 13.3 litros a los 100 km.



Jaguar E Type. 50 Aniversario

Posteriormente se realizaron los Serie 2 en 1968 y el definitivo Serie 3 en 1971, pero con un motor V12, 5343 c.c. y una potencia de 268 c.v. hasta el final de su comercialización en 1975. Incluso en la actualidad, el E-Type resume el espíritu de Jaguar y que seguramente seguirá formando parte en sus futuras creaciones.

Ninco también quiere rendir homenaje a tan afamado Jaguar y ha comercializado el Jaguar E-Type Coupe Road Card (ref-50579). Un coche conmemorativo del 50 aniversario y bajo licencia oficial. El trabajo de la compañía catalana es excelente, y como muestra, su frontal. El cromado, faros, parrilla, tampo... muestra que se han esforzado en una de las pocas novedades presentadas éste año.



Aún así hay pequeños detalles por pulir, y uno de ellos es que el chasis y la carrocería no encajan perfectamente y se aprecia la fina línea que los separa.

El problema radica en que parte del chasis es también parte de la carrocería. Mientras que la reproducción del faro con un plástico cromado y ondulaciones le dan un toque genial y ganando en vistosidad con el toque cromado del cristal, parachoques e intermitente. Wapísimo!



El habitáculo está muy bien resuelto, simula perfectamente el interior del E-Type con sus asientos en piel, volante de madera, cromados en los marcos de los cristales, espejo retrovisor interior, limpiacristales, retrovisores exteriores y maneta de la puerta (pieza cromada independiente).

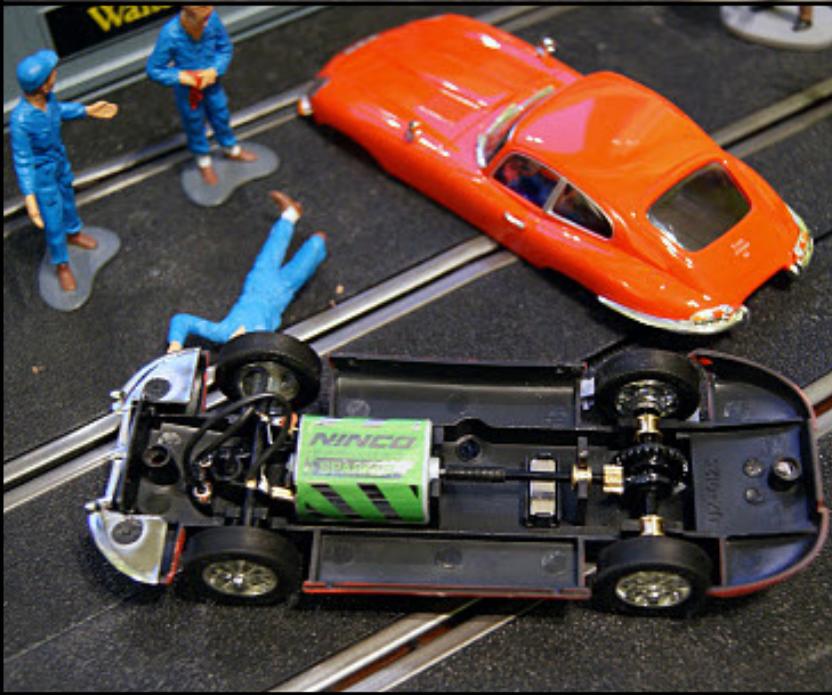
Jaguar E Type. 50 Aniversario



Pero "falla" poniéndole un casco el piloto....

En la trasera han sabido captar la línea original, y eso que no es fácil. Me encanta!!! Los parachoques traseros y luces hacen que el corte entre chasis y carrocería no se aprecie, siendo solo visible en los laterales del coche.

Como se puede ver en la parte posterior del coche reproducido por Ninco, indica que es el E-Type de 4.2 L, así que se corresponde con un Serie 1..... sí, pero en realidad el modelo reproducido es el fabricado a partir de 1964, con lo que siendo un poquito "meticuloso" éste no es exactamente el coche del 50 aniversario. Pero sí que es el utilizado por Jaguar para conmemorar el 50 aniversario de 'SU' coche, el más emblemático de los Jaguars. Así que Ninco acierta plenamente reproduciendo el Jaguar E-Type Carmen Red Series. El chasis de los E-Type mantienen mucha similitud con el de los D-Type. En el "nuestro" la suspensión es independiente en las 4 ruedas con barras de torsión en el tren delantero y frenos de disco en todas las ruedas, siendo Jaguar,



Jaguar E Type. 50 Aniversario



una de las pioneras en la comercialización de los frenos de disco en los coches de serie allá por 1958. El Coupe ofrecía lo que sus clientes querían por aquel entonces, un coche de calle, fácil de conducir y suave de suspensiones, pero con un comportamiento deportivo cuando el conductor lo requiriese. En cuanto a la mecánica Ninco ha montado el NC-9 Sparker, un motor de caja corta situado en la parte delantera del coche (como el original) y que transmite la fuerza al eje trasero a través de un cardan y una relación de piñón/corona de 9/27.



Coches Futboleros II

Artículo por: *Juan Antonio Fernández Villa y Josep Cano*

El mes pasado iniciamos esta pequeña revisión a la unión del slot y el mundo del fútbol y gracias al compañero Josep Cano ampliamos un poquito más este tema. Josep nos comenta vía mail:

“Gràcies com sempre pel vostre treball, guanyi o no guanyi el cotxe, el que és segur és que aprenc coses, per exemple un perico com jo no sabia que hi havia una edició de l'Espanyol de Ninco (tinc un de Reprotec) i aprofito per dir-vos que van fer 2, el blanc que esmenteu i un groc pàlid que costa de trobar (jo no el tinc).”

“Gracias como siempre por vuestro trabajo, gane o no gane el coche, lo que es seguro es que aprendo cosas, por ejemplo un perico como yo no sabía que había una edición del Español de Ninco (tengo uno de REPROTEC) y aprovecho para deciros que hicieron 2, el blanco que mencionáis y un amarillo pálido que cuesta de encontrar (yo no lo tengo).”

Rebuscando hemos encontrado estas imágenes del coche que comenta Josep y abajo tenemos a su hermano que ya conocimos en la revista del mes pasado.



Coches Futboleros II

Y ya que hablamos de Seats 600 y fútbol aquí os dejamos algunos Seats 600 futboleros curiosos.
Dos Seat 600 Barça (1/1)



Seat 600 La Roja (1/1)



Seat 600 Betis (1/1)



Pero no sólo de Seats vive el hombre (de fútbol si, o al menos el propietario de este vehículo si)



Coches Futboleros II

Aunque los A1 vistos en el último salón del automóvil de Barcelona, no tienen desperdicio: Los colores del Barça, Madrid , Bayern Munich y Borussia Mönchengladbach, lucen así bien sobre los Audi.



Continuará...

Packaging Ninco

Artículo por: *Juan Antonio Fernández y Josep Oliver*

Allá por el año 93 apareció en Cataluña una nueva marca de slot creada, en parte, a raíz de la extinción de Exin: Ninco. Desde su creación Ninco, se ha convertido en una de las marcas más populares dentro del mundo del slot, especialmente debido al salto cualitativo en calidad y prestaciones que ofrecían sus modelos, principalmente al principio de su existencia, en comparación con las otras marcas rivales existentes en esa época en el mercado.

Hoy os mostraremos como ha evolucionado el packaging de sus coches, y empezamos con



El primer tipo de caja de Ninco (arriba)

Hoja del modelo (izquierda)



ALFA ROMEO 155 V6 TI



El DTM es la máxima expresión europea de un campeonato para vehículos de turismo. Su reglamento permite un alto grado de sofisticación comparable a los grupo C de SPORT PROTOTIPOS y a los F-1, la suspensión activa y el ABS son prueba de ello.

ALFA CORSE pretende repetir la victoria de 1993 con el actual ALFA ROMEO 155 V6 TI, 60 mm más bajo que su predecesor y con 420 CV rugiendo en sus 6 cilindros.
NICOLA LARINI y ALESSANDRO NANNINI son los pilotos oficiales del trébol de cuatro hojas verdes.



NICOLA LARINI
Campeón DTM
1993 con 261 puntos y 10 victorias.

ALESSANDRO NANNINI
8º clasificado en 1993.



MICHAEL BARTELS
Es piloto del TEAM SCHÜBEL y dispone de uno de los vehículos oficiales de 1993.

MOTOR

Compacto tipo NC-1. Eje de 2 x 38. Consumo (promedio en pista) 230 mA. Par de arranque 60 g/cm. Régimen máx. 12.700 rpm. Tensión 12V.

TRANSMISION

A las ruedas posteriores, mediante piñón y corona. Relación 3:1 (27/9).

CHASIS

Inyección de plástico. Ejes de 2,5 x 49. Llanteras de 13,5 x 8 de 6 radios. Neumáticos de 19 x 10. Tipo de guía: móvil.

CARROCERIA

Inyección de plástico. Dimensiones (largo x ancho x alto) 141 x 59 x 40. Distancia entre ejes 79 mm. Distancia del eje posterior al eje de la guía 57 mm. Peso total del coche 78 g. Distribución pesos (guía/eje posterior) 38/42 %.

RECAMBIOS

70116	Tren ruedas delantero 59 mm.
70117	Tren ruedas posterior 59 mm.
70103	Trencillas toma corriente
70104	Guía porta-trencillas completa
70105	Suplemento motor standard
70107	Piñón motor 9 dientes
70108	Tornillos fijación
70109	Motor NC-1
70110	Neumáticos 19 x 10 standard
70111	Neumáticos 19 x 10 super-racing

NINCO DESARROLLOS S.L. Carrereta de Cornellà 140 08950 Espinades de Llobregat Barcelona

esta primera caja, hecha en su totalidad de cartón, fue usada para vender sus primeros modelos.

La caja venía acompañada de una hojita con las características del coche. El defecto de esta caja es que al ser opaca no permitía ver su contenido.

Casi al mismo tiempo de aparecer la caja de cartón, Ninco la cambió por una urna pequeña de metacrilato con una base de plástico donde se fijaba el coche con una pequeña palometa que se introducía en el chasis. Estas cajas de plástico estaban envueltas por una funda de cartón, que esta vez sí que permitía ver el interior de la caja. Esta funda hacía una labor protectora y se mantuvo con los mismos colores y un diseño similar a las primeras cajas que hemos comentado antes. Hubo una época en que ambos tipos de packaging coexistieron, dando así quebraderos de cabeza a los coleccionistas puritanos.

Packaging Ninco



Esta primera “urna” a su vez iba decorada con una hoja de papel que se ponía sobre la base y que simulaba diferentes terrenos: asfalto, tierra o adoquinado. Esta decoración se ponía en función del tipo de coche, para dar más vistosidad al conjunto.

Cabe decir que esta urna es bastante más pequeña que las actuales.



Los diferentes tipos de “terreno” sobre los que se presentaban los coches (arriba)



Muestra de algunos coches que pese a iniciarse su comercialización en las cajas de cartón, también lo hicieron en las nuevas urnas de metacrilato (izquierda)

Packaging Ninco



La caja estuvo vigente durante los primeros años de la marca, aunque al igual que hacen los niños, la urna también creció y adoptó un diseño más moderno. Esta nueva apariencia prácticamente no ha variado hasta la actualidad.

Su característica base inclinada de color negro, con el logotipo de la marca en la parte trasera y en la parte delantera el nombre del vehículo y el logo un poco más pequeño.

En el metacrilato exterior hay una etiqueta donde está el código de barras con la referencia del coche y su descripción.

La nomenclatura en las cajas varió poco durante los años siguientes, una primera evolución fue cuando se modernizó el logotipo de la marca. La base siguió manteniendo su característico color negro, pero en la parte frontal se añadió un adhesivo que en su parte izquierda había un dibujo en color negro, en la parte central el nombre del coche sobre un fondo rojo, característico de Ninco, y en la parte derecha el logotipo actualizado.

Posteriormente se dejó de incorporar el nombre del coche en la pegatina frontal. Esta fue sustituida por una genérica en cuya parte izquierda seguía habiendo un dibujo en negro, aunque más grande y en la parte derecha el logo también un poco más grande, todo lo que permitía el espacio disponible.

Para este formato el nombre del coche se pasó a una pegatina situada en la parte superior de la caja.

Otra evolución fue la sustitución de la pegatina delantera por una con un fondo totalmente blanco y únicamente con el logo en la parte derecha. También se eliminó la pegatina superior donde se indicaba el modelo del coche que contenía.



Packaging Ninco

Algunas de las ediciones limitadas de los coches, seguían manteniendo la pegatina frontal comentada con el fondo rojo, llevaban tampografiada la edición en la parte superior de la caja.

Con la aparición de la serie "Prorace" se incluyó también un backstamp.

Esta cartulina posterior también se introdujo en las futuras series "Classic", "Raid" y ya más recientemente en las series "Lightened" y "Lightning".

Ésta también estuvo presente en algunas series limitadas como las del "Saló del Hobby" de Barcelona de los años 2004, 2005 y 2006 presentando el Porsche 911, el VW Touareg y el Nissan 350Z respectivamente.

Además las series classic y raid también incluyeron otra novedad que fue la modificación de la base de las cajas. Para Classic, el suelo de la caja reproducía un terreno adoquinado mientras que para Raid reproducía un terreno abrupto de tierra.



Packaging Ninco



Algunos backstamp de los coches del salón del hobby de los años 2004, 2005 y 2006 (arriba)

Apariencia de las bases de las cajas de raid y classic con sus backstamp correspondientes (abajo)



En estos momentos se produjo un restyling en la marca y las nuevas cajas tenían que hacer reflejo de ello, por tanto se cambiaron ambas pegatinas, tanto la frontal como la posterior.

El estilo era el mismo, simplemente cambiaba la tipografía de letra que era algo más cuadrada y con un aire más moderno.



Packaging Ninco



Curiosidad: Durante esa época la marca sacó al mercado el Hummer H2 y debido al enorme tamaño de la reproducción, especialmente a su altura, se tuvo que modificar la base de la caja haciéndola más plana (véase la foto izquierda)

También en esta época fue cuando se introdujo la serie Lightning cuya principal diferencia en el packaging, radicaba en que la base inferior de la caja era de color amarillo



Un coche que también inició un nuevo packaging fue el “perdido” Minardi. Se presentó en la típica urna de plástico pero envuelta con un cartón negro con los datos del coche y del 15º aniversario de la marca. Esta misma configuración se usa en la serie Vintage.

Así se recordaba aquellas primeras presentaciones con urna y el cartón que las envolvía. Además Ninco también ofreció un guiño curioso al ofrecer en la base los dos logos de la empresa: el actual y el que debería haber puesto si el Minardi hubiera salido en su momento.



Con posterioridad un rebranding completo se produjo en la marca, se introdujeron los coches Xslot a una escala algo mayor (1/28) o la serie “low cost” de Ninco, los Ninco 1. De este modo, los Ninco “normales” pasaron a denominarse Ninco Sport y la caja tuvo también que reflejar ese cambio.

Las nuevas tenían toda la base negra con el nombre de la marca en color rojo y la S de sport en plateado.



Packaging Ninco

Otras cajas que se han usado en diferentes modelos



Serie Lightning después del restyling de marca (superior izquierda)

Coche edición limitada de la NSCC con su tarjeta conmemorativa (superior derecha)

Ferrari 360 Prorace. Incluye una caja con diferentes piezas de recambio (inferior izquierda)

Edición limitada del Acura de TV3 con caja con base plateada (inferior derecha)



Edición Pasión Slot

Las cajas para los Ninco 1



Packaging Ninco



En el año 2003 Ninco celebró su 10º aniversario y ofreció una reedición del que fuera su primer coche el Clio 16v, con la decoración "La Torre" que a diferencia del original que era decorado a base de adhesivos, este se presentaba tampografiado y acompañado de un libro; todo en un elegante estuche rojo (superior).



Los modelos Ferrari de Ninco, por un tema de licencias también debían venir desmontados por tanto también se hicieron estas cajas de cartón para presentarlos.

Inclúan todas las piezas del coche, carrocerías, chasis... y luego aparte se entregaba en una caja de plástico todas las partes pequeñas: llantas, ejes, neumáticos, otras piezas de decoración como luces, barras antivuelco, retrovisores...

Packaging Ninco



La edición Millenium del CLK también tenía la pegatina frontal en plateado y con el nombre del modelo. (abajo)



Otro cambio en el sistema de presentación han sido las maletas Prorace que incluyen coche + chasis + carrocería blanca + material de competición. (Izquierda)

También Ninco ofreció un sistema de caja diferente para los raid de la Colección de Salvat que salio hace unos años. (Abajo)



Finalmente vemos una muestra de las etiquetas que identifican el modelo, como vemos llevan en la parte superior el número de referencia del modelo, la descripción de la marca y modelo de coche y el código de barras. (abajo izquierda)

También vemos la leyenda de la marca que llevan todas las cajas en una pegatina situada en la parte posterior donde se ve la dirección de la fábrica y sede de Ninco (abajo derecha)



Sorteo

Queremos dar la enhorabuena en primer lugar a **Miguel Angel Ramos Capó** como ganador del sorteo del mes pasado. Te haremos llegar el cobra en breve.

Y a continuación os exponemos la pregunta de este mes para que podáis acceder al sorteo y llevaros este fantástico Set edición limitada del Chaparral 2E, de la mano de slot.it:

¿Cuántas versiones existieron del Chaparral modelo 2?

Busca la respuesta en este número y acuérdate de enviarnos tu respuesta antes del día 10 de febrero a revista_slot@hotmail.es o zenit.mkt@gmail.com

¡Mucha suerte!

