

SLOT

Octubre
2013, nº 41

GRANDES PILOTOS
MARCUS GRONHOLM



Y VAN 20

NOVEDADES



OC
octane



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Coincidiendo con el 20º aniversario de la marca Ninco, durante este último trimestre del año 2013 os hemos preparado un resumen de toda su historia. En esta edición haremos un repaso desde sus inicios hasta el año 2000. Además en este número os presentaremos también el coche conmemorativo que la marca ha preparado para celebrar tal evento entre sus seguidores. El modelo elegido no podía ser otro que el mítico y admirado McLaren F1 GTR.

Pero además de esta singularidad ¡venimos cargados de otros contenidos! Para este mes, nuestro piloto elegido del cual os contaremos su biografía, no es otro que Marcus Gronhölms.

Os traemos también las novedades más recientes e interesantes, entre las que destacamos el espectacular reproducción que ha hecho Octane del Ferrari Testarossa

Pedimos disculpas por un pequeño error de cuentas que venimos arrastrando en los números de esta publicación. Este que tenéis en vuestras manos es oficialmente el nº41.

Como no podíamos ser menos también este mes haremos un nuevo sorteo. Aprovechamos ya estas líneas para felicitar a Cesar Matteucci como ganador del BMW Z4. ¡Enhorabuena! y atentos al concurso de este mes que el coche en sorteo vuelve a ser una propuesta muy interesante...

Como siempre, recordaros que tenéis nuestros e-mails abiertos a cualquier sugerencia o consulta: zenit.mkt@gmail.com o revista_slot@hotmail.es.

¡Buen slot para todos!

Juan Antonio Fernández Vila

Josep Oliver Got

Síguenos en **facebook**

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT

SLOT
MAGAZINE



Pasión
SLOT



SCALEXTRIC



Carrera

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Enzo Ferrari	Pág. 3
- Grandes pilotos: Marcus Grönholm	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Ninco 20 aniversario	Por: Ninco	Pág. 11
- Nota de prensa Scalextric	Por: Scalextric	Pág. 12
- Mostoleslot	Por: Jose Manuel Torres Marín	Pág. 13
- Novedades	Por: Redacción	Pág. 14
- Ninco, 20 aniversario	Por: Josep Oliver	Pág. 21

LA FRASE DEL MES

Yo no sé como es el alma, pero sé que existe. Los motores deben tener una porque se quejan, se desesperan, se rebelan y se comportan como niños a los que se forma día a día, educándolos.

Enzo Ferrari



Marcus Grönholm



Nos desplazamos hoy a los países nórdicos para presentaros la biografía del finés Marcus Grönholm.

Nacido el 5 de febrero de 1968 en Kauniainen, ha estado compitiendo en el mundial de rallies desde 1989 hasta 2007 consiguiendo dos campeonatos y dos subcampeonatos.

Su palmarés se complementa con 30 victorias, 61 podios y 540 scratches.

Desde marzo de este año 2013, es encargado de la Categoría de Rally de la Comisión de Pilotos de la FIA junto a Daniel Elena y Nasser Al-Attiyah

Entre sus triunfos se destacan las siete victorias en el Rally de Finlandia, cinco en el de Suecia, dos en Acrópolis, otras dos en el de Gran Bretaña y uno en Montecarlo. Durante su carrera, su principal copiloto ha sido Timo Rautiainen que además es su cuñado.

Compitió también en la carrera de Campeones y ganó el trofeo individual en 2002 y el de equipos en 2006. Adicionalmente también ha participado en los X Games de Los Ángeles y en el Campeonato de Rallycross donde también tuvo varios triunfos.

Es parte de una familia de pilotos. Su padre Ulf también competía en rally aunque desgraciadamente murió en un accidente con su Fiat 131 Abarth en 1981. Su primo, Sebastian Lindholm también es campeón de Finlandia de Rally.

Actualmente Marcus vive en Inkoo con su mujer y sus tres hijos



Debutó en el mundo de la competición en 1982 aunque en una categoría completamente diferente, ya que lo hizo en motocross. Pasó cinco años compitiendo sobre dos ruedas hasta que una lesión de rodilla le hizo cambiar su vehículo.

De este modo, en 1987 se inició en el mundo de los rallyes con un Ford Escort de 1300 cc con el que ya logró el título de campeón de Finlandia de rallyes.

Tan sólo dos años después, en 1989 llegó al equipo Lancia con el que debutó en el mundial de pilotos en el rally Mil Lagos.



Ese mismo año también obtuvo el título de campeón de Finlandia de rallyes

La verdad es que sus primeros años no fueron excesivamente productivos. Obtuvo el campeonato de Finlandia del grupo N en 1991 y el campeonato de grupo A en 1994, 1996 y 1997.



Durante esos años estuvo pilotando también con Toyota un Corolla WRC o un Celica. Con el Corolla por ejemplo hizo quinto por ejemplo en el rally 1000 Lagos de 1994.

No fue hasta los 30 años que se convirtió en piloto oficial de un equipo. Fueron sus buenas actuaciones, especialmente en el Rally de Finlandia, las que atrajeron la atención de equipos como Peugeot, Ford o Toyota, quienes le pusieron ofertas en firme sobre la mesa para firmar con ellos. Finalmente se decantó por la oferta de Peugeot en 1999.

GRANDES PILOTOS

Empezó la temporada del año 2000 con un Peugeot 206 WRC llevando como copiloto a Timo Rautiainen. Su primer rally fue el de Monte Carlo, donde tuvo que retirarse por un fallo de motor. Sin embargo en el mes siguiente consiguió su primera victoria de la temporada en el Rally de Suecia.

Durante la temporada hizo un total de cuatro victorias y tres segundos puestos, actuaciones que le permitieron hacerse con el título frente a Richard Burns con su Subaru.



El año siguiente, pese a conseguir 3 primeros puestos, no pudo lograr el título y se quedó en el 4º lugar absoluto. Eso si, en 2002 volvió a subirse al primer cajón al final de la temporada tras lograr cinco victorias absolutas y un total de 9 podios en 14 carreras que tenía el campeonato.

Siguió en Peugeot las siguientes temporadas, cambiando incluso el coche ya que en 2004 pasó a conducir un 307 WRC, hasta que en el año 2005 finalizó su contrato al mismo tiempo que el grupo PSA también se salía del campeonato, así que para la temporada 2006, Grönholm tuvo que buscarse un nuevo equipo.

Ficho para el equipo Ford y pasó a pilotar un Focus WRC con el que también tuvo algunas muy





buenas actuaciones. En su debut, en enero ganó su primer rally de asfalto en Monte Carlo, incluso por delante del mítico Sebastien Loeb al que aventajó en más de un minuto. A pesar de ello, a partir de la segunda carrera, el piloto francés no se volvió a bajar de la segunda posición, así que de este modo arrebató por puntos el campeonato a Gronh lm que además tuvo que abandonar en un par de carreras por roturas en su coche.

Al menos, el piloto finés logró las victorias en Grecia y Finlandia así que logró recortar puntos a Loeb a lo



GRANDES PILOTOS

largo de la temporada, sin embargo, una salida en el penúltimo rally, el de Australia, le dejó fuera de la lucha por el título aunque junto a los puntos conseguidos por Mikko Hirvonen hicieron que Ford se hiciera con el mundial de fabricantes.



La temporada de 2007 no empezó nada mal, acabó tercero en el rally de Monte Carlo, por detrás de los todopoderosos Citroën y ganó en el Swedish Rally. Mientras Loeb cayó en la general de puntos, Grönholm se consolidaba como líder antes de las vacaciones de verano tras unos rallies donde se rigió por su constancia. Además en el rally de Finlandia, Ford consiguió el doblete con la victoria de Grönholm y el segundo puesto de Hirvonen.

En Alemania su posición quedó relegado al cuarto lugar, mientras que en Nueva Zelanda disputó un duelo épico con el piloto francés al que acabó ganando pero por sólo 0.3 segundos. Esta victoria y los siguientes podios en Francia y España le situaban aún como líder, sin embargo los accidentes en Japón e Irlanda hicieron que el campeonato cambiara de manos, pasando a ser éste de Loeb.

El segundo puesto en el último rally, el de Inglaterra, no fue suficiente para alzar de nuevo el título de campeón en esta temporada tan reñida.

Fue en septiembre del 2007 cuando anunció su intención de retirarse para final de temporada alegando que quería hacerlo cuando aún se veía capaz de ganar rallies.





Ya fuera del mundial participó en las tres pruebas del Campeonato Europeo de Rallycross en un Ford Fiesta ST con 560 caballos y más de 800 Nm de torque, que aceleraba de 0 a 100 en 2.2 segundos, más rápido que cualquier F1.

En 2008 ayudó también al desarrollo del nuevo Subaru Impreza WRC y de hecho participó con uno de ellos del equipo Prodrive en el rally de Portugal del 2009 aunque desgraciadamente tuvo que retirarse por un accidente. En ese mismo año 2009 participó también en la mítica carrera de Pikes Peak con otro Ford Fiesta preparado para la ocasión



GRANDES PILOTOS



Participó también en 2010 con un Mini Countryman WRC del equipo Prodrive en el rally de Portugal.

Para el año 2011 empezó su participación en el Campeonato Global de Rallycross con el equipo Tanner Foust a los mandos de otro Ford Fiesta. Ganó tres de las cuatro finales que disputó pero su ausencia en la cuarta prueba le hizo terminar subcampeón. También estuvo presente en los X Games de Los Ángeles donde obtuvo la medalla de plata.

En 2012 siguió con las mismas participaciones, ganando las dos primeras pruebas del Rallycross pero una lesión para los entrenamientos de los X Games le hizo ausentarse toda la temporada.

Actualmente sigue inmerso en muchos proyectos aún relacionados con el mundo del motor y viviendo tranquilamente en Inkoo con su mujer Teresa y sus tres hijos.





Coche Conmemorativo 20 Aniversario
¡Lo celebramos con este mito de NINCO!

Estamos de celebración. NINCO cumple 20 años y hoy más que nunca es motivo de alegría poder contactar con vosotros. Ha sido un camino difícil, pero seguimos ahí, tratando de ofrecer los mejores coches de slot para los pilotos, aficionados y coleccionistas que adoran y mantienen vivo este gran hobby.

Para conmemorar este hito [lanzamos en exclusiva en nuestra página web oficial un coche especial 20 aniversario](#), Edición Limitada que puedes conseguir **desde hoy mismo**.

Con caja de presentación única
Recuerda la evolución de los logotipos de NINCO a los largo de los años. Con la firma del Director General y un acabado ideal para lucir en tu vitrina.

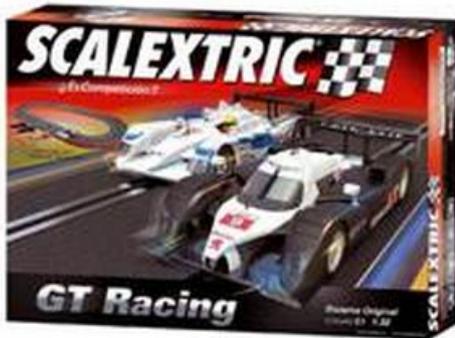


SCALEXTRIC

SCALEXTRIC NUEVOS CIRCUITOS PARA TODO TIPO DE JUGADORES

Se lanzan al mercado tres nuevos circuitos
del sistema original de Scalextric

Scalextric es un universo de competición que se adapta a cada jugador, ya que le permite escoger el tipo de circuito que mejor se ajuste a sus necesidades y completarlo después con nuevos coches, pistas y accesorios. Los **tres nuevos circuitos** disponibles en el mercado ofrecen un amplio abanico de posibilidades para los amantes de la competición.



C1 GT Racing. El clásico circuito en forma de cero es la primera pista con la que muchos jugadores se inician en el universo Scalextric. Ahora, esta puerta de entrada ideal a la competición se puede disfrutar con una nueva propuesta que incluye dos bólidos GT: el Audi R10 y el Peugeot 908 HDI. Longitud del circuito: 3,5 m. PVP aproximado: 89,95 eur.



C2 Rally Experience. La emoción y el espectáculo que ofrecen los rallies se traslada a una pista en forma de ocho sobre la que circulan dos coches destacados del campeonato mundial de rallies: el Citroën DS3 "Qatar" y el Ford Fiesta RS "Edge". Longitud del circuito: 5 m. PVP aproximado: 119, eur.



C3 Adrenaline Cup. Para aquellos jugadores que buscan aumentar la experiencia en el sistema original analógico, este circuito presenta el trazado más largo y completo. El set incluye una curva chicane a la que es fundamental llegar en primera posición para evitar que el rival te corte el paso. Los dos vehículos incluidos son el Aston Martin DBR9 y el Mercedes SLS AMG GT3. Longitud del circuito: 6,5 m. PVP aproximado: 149,95 eur.

MOSTOLESLOT

Exposición de Coches de Slot en Resina

Centro Cultural Villa de Móstoles
Del 22 de Octubre al 14 de Noviembre de 2013



Colección: Torres Marín

www.irie.es

Fotografía: Alfonso Otero

El día 22 de Octubre 2013 se celebrará una EXPOSICIÓN DE COCHES de SLOT de RESINA, que se celebrará en Móstoles. Se llamará MOSTOLESLOT, y se expondrán coches de resinas de marcas actuales y algunas ya desaparecidas que a buen seguro esperamos sean del agrado de todos aquellos que se acerquen a visitarla.



Comienza el curso y la lluvia de novedades en nuestro hobby es más que significativa, sin duda una clara imagen de la buena salud de nuestro slot.

octane
SLOT RALLY CARS

Jordi Molist nos informa que ya está disponible el nuevo Ferrari Testarossa de la serie Red Box de Octane. Se trata de una serie limitada y numerada de 200 unidades realizadas artesanalmente en resina. Esta vez equipa el nuevo chasis Montecarlo de MSC con motor en posición transversal.

El PVP es de 140€ envío incluido a toda España.

Más información en: <https://es-es.facebook.com/pages/Octane-slot-car/126750897397059>

Sin duda un emblemático coche de la marca italiana que los de Octane han sabido plasmar en 1/32 a la perfección.

OC
octane



OC
octane



OC
octane

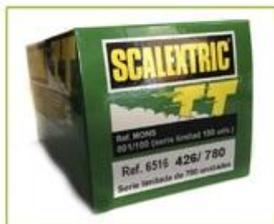




Nuestra revista amiga también tiene novedades en su particular colección de Nissan Patrols.

Se trata de una decoración Monster que sobre el Patrol luce de maravilla. Se acompaña de la clásica caja repro Exin.

Si las cuentas no nos fallan este es el séptimo integrante de la familia de Patrols Exin de Mas Slot: Nissan Patrol We Love Japan.(ref n/d), Patrol Repsol (ref6509), Patrol Ponsa (ref6510), Patrol White. (ref n/d), Patrol «Mas Slot» (ref6717), Patrol Shell (ref6516).



No podíamos hacer este artículo de novedades sin mencionar las novedades de Scalextric de la mano de Fábrica de Juguetes S.L.U, nueva propietaria de Scalextric España.



Nuevos coches, nuevas decoraciones y nuevos circuitos son algunas de las nuevas propuestas para este final de año y principio del 2014.



MI PRIMER SCALEXTRIC



Puedes consultar el catálogo completo en el siguiente link:

https://www.facebook.com/ScalextricOficial?sk=app_190322544333196&ref=s

De todo el catálogo, si hay un coche a destacar y más que por el modelo en si (que es bonito) , por el cambio de política de la compañía; es el nuevo Vintage que deja de ser "súper Vintage" y vuelve a lo que eran sus orígenes de esta larga serie de coches de slot.

Se trata del Audi Quattro (foto en la parte superior de esta página) pilotado por la francesa Michèle Mouton y como copiloto a la italiana Fabrizia Pons; una de las pocas parejas féminas de rally de la historia. Ambas consiguieron entre 1981 y 1982 4 victorias del campeonato del mundo de rallies a los mandos del Audi.

Y otra serie importante de Scalextric es la de los coches del club que para este año nos presenta un BMW M3 (aunque en principio se había anunciado que sería el Ferrari Fxx)

SCALEXTRIC CLUB

Empieza la nueva andadura del Club Scalextric pilotando este exclusivo coche.



¡Disfruta de este exclusivo coche y de todas las ventajas que te ofrece el Club Scalextric!

El Club Scalextric empieza una nueva etapa.

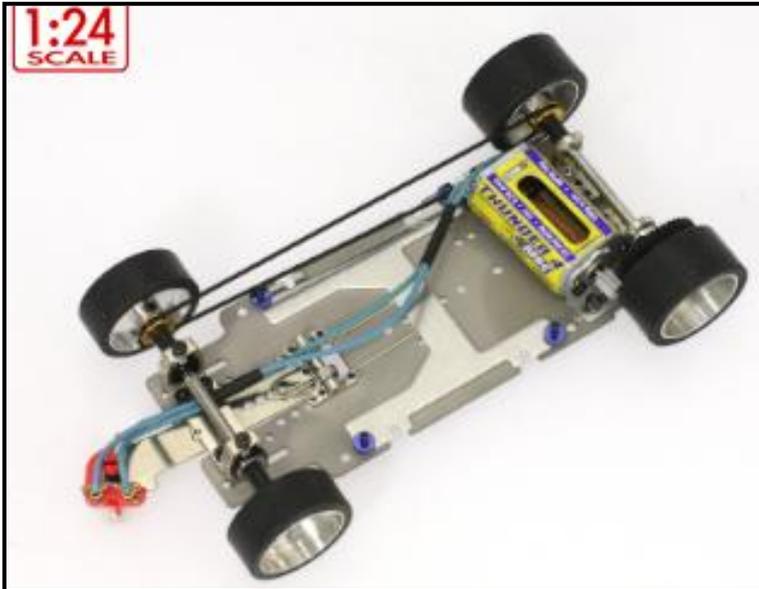
¿Y qué mejor que disfrutar de todas sus ventajas pilotando un coche especial y único?

El primer coche de la nueva era del Club Scalextric ya es tuyo.

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



Seguimos este repaso a las novedades con las que nos llegan MSC. Se trata del nuevo chasis SWRC a escala 1/24 RTR, adaptable a todos los soportes de carrocería actuales, además de incorporar nuevas piezas y nuevos conceptos de montaje.



Viene equipado con los siguientes materiales:

- Motor MSC Thunder-4 de 22000 rpm
- Soportes de motor en aluminio.
- Rodamientos a bolas 6x3mm.
- Ejes calibrados 3x65mm.
- Llantas aluminio 21x10mm y 21x13mm.
- Poleas de tracción en aluminio mecanizado.
- Correa de transmisión 58x1.2mm.
- Conjunto guía basculante completo.
- H de acero.
- Soportes eje trasero de 8mm.
- Soporte delantero con suspensión completo.
- Corona 42 y piñón de 8 dientes.
- Soportes basculación H en Aluminio de 2mm.
- Separadores metálicos de 0.1, 0.25 y 0.5mm.

Referencias:

- MSC-4501 Base central Chasis SWRC
- MSC-4502 Soporte delantero con Suspensión completo.
- MSC-4503 Porta Soporte carrocería.
- MSC-4504A Kit contrapesos carrocería + interior para P.207 Belkits.
- MSC-4504B Kit contrapesos carrocería + interior para Citroen DS3 WRC Heller.
- MSC-4504C Kit contrapesos carrocería + interior para Fista S2000 y WRC Belkits.

Y más novedades, en este caso de la mano de Slot.it.

Parece ser que la marca transalpina ha hecho resucitar la antigua marca Policar y aquí nos traen sus primeras novedades y sus anuncios de futuros lanzamientos



POLICAR

March 701 - 711

Lotus 72

Designer: Andrew Rowland
Engineering: Slot.it



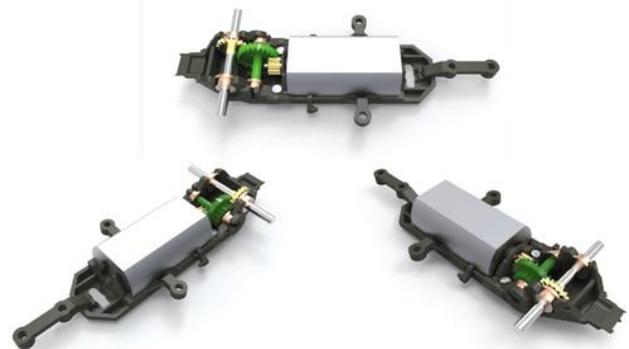
Además de este Ferrari 312 PB, que ya estará al caer en las tiendas, tienen anunciada también la comercialización del mítico Ferrari F40.

La referencia para este primer modelo será la CAR01a, vemos que sigue la misma tipología de nomenclatura que usa Slot.it.

Este modelo en concreto, es el que compitió con el dorsal número 3 en Monza en el año 1972. Los conductores en esa ocasión fueron Brian Redman y Arturo Merzario.

Según nos indican en la información que nos han hecho llegar, el próximo modelo que saldrá al mercado después del ya mencionado Ferrari, será el Lotus 72 de Formula 1.

Aún no sabemos exactamente el rango de precios en que se moverá Policar, en seguida que lo sepamos os lo comunicaremos, sin embargo especulamos en que posiblemente sea la marca "Low Cost" de slot.it y que además se centrará en la producción de coches de Fórmula 1 clásicos para los que ya tienen anunciados como ya habréis podido ver, el Lotus 72, el y March 701-711.



**Accurate Reproduction of the
Hewland FG400 Gearbox**

Perfect gear mesh



Designer: Andrew Rowland
Gear Engineering: Slot.it



Y finalmente de la propia Slot.it también nos comunican las siguientes novedades ya disponibles en vuestras tiendas habituales:

En primer lugar el coche completo es el CA10g, em McLaren F1 GTR #76 que acabó 3º en Motegi 2002. Equipado con motor Flat-6 en posición Anglewinder y con un nuevo cockpit más ligero



También disponible el nuevo Body Kit para el Porsche 962 con referencia CS25b y con un peso total de 16.5g tras pintura (recubrimiento estándar) Compatible con el cockpit de lexan CS02il

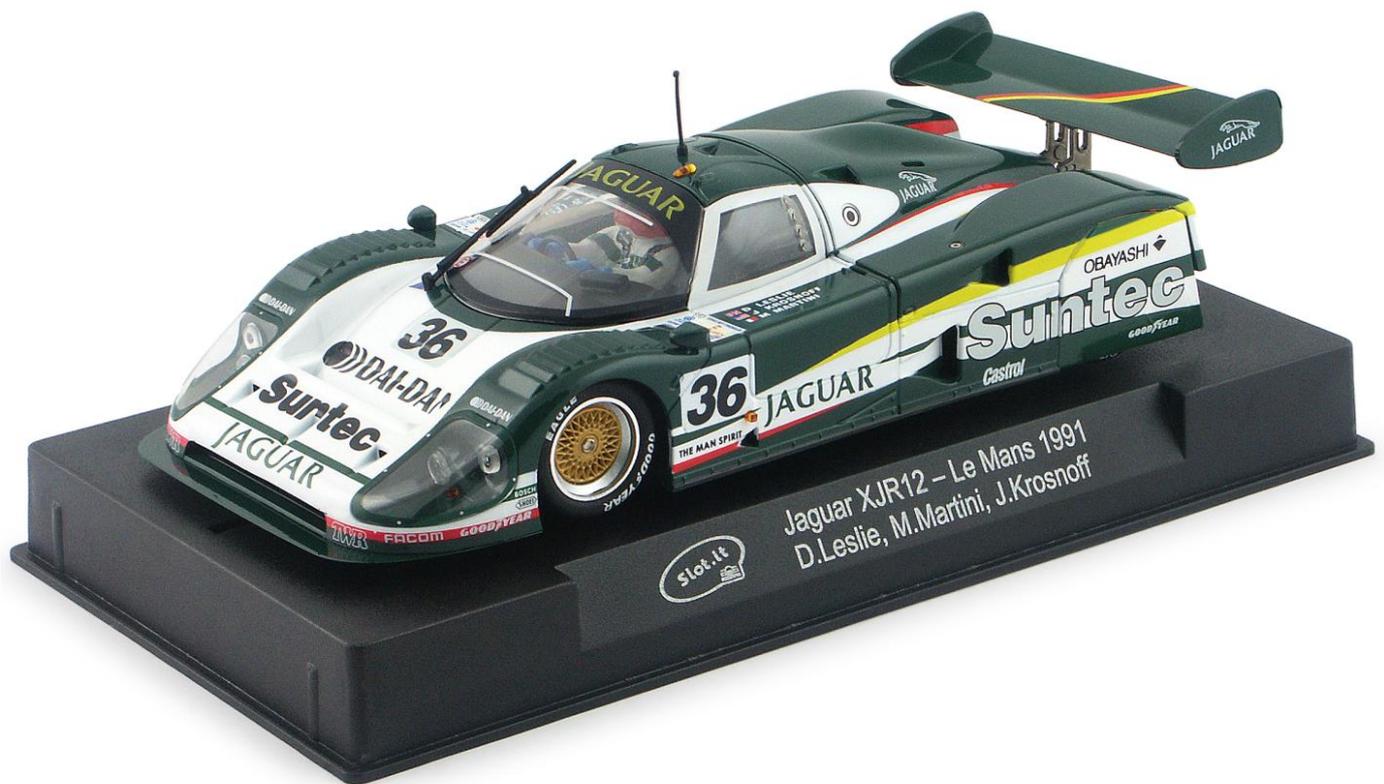


NOVEDADES

Y ya por último, una novedad que se nos ha enviado hace apenas un par de horas, el nuevo Jaguar también de la marca italiana. Con la referencia CA13d será la cuarta versión de este LeMans.

Se trata del Jaguar XJR12 con el dorsal número 36 que compitió en Le Mans en el año 1991 y fue conducido por M.Martini, D.Leslie y J.Krosnoff.

La fecha prevista de venta es a partir del 18 de este mismo mes.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

1993

En mayo de 1993 Eduard Nin y Eladio Coscullela, dos ingenieros y exempleados de la desaparecida Exin, crearon la empresa Ninco Desarrollos S.L., marca que inicialmente se dedicaba a la investigación, diseño y desarrollo de materiales y productos plásticos para diferentes ramas de la industria (automovilismo, electrodomésticos, informática...).



El logotipo inicial de la marca

A los pocos meses, y en gran parte debido a las influencias de su antiguo trabajo y su afición por nuestro hobby, empezaron a soñar con crear el primer coche de slot de la marca. Además ellos no se contentaban con crear otro "simple" coche; su proyecto debía de ir más allá e incorporar tanto novedades estéticas como mecánicas, es decir, cuyo conjunto fuera mucho mejor que sus predecesores: Exin

Así es como empezaron a desarrollar lo que sería el primer coche de la marca: El Renault Clio 16V, un coche muy de moda en esa época, tanto por las ventas que tenía como por la popularidad que le ofreció la competición gracias a la Copa Clio que Renault llevaba a cabo precisamente con el fin de dar más renombre a la marca.



50101 Renault Clio "La Torre"



50102 Renault Clio "El mundo"

La elección de este modelo en concreto fue algo atípica, puesto que en su mayoría los fabricantes de ese momento se dedicaban a sacar al mercado coches de Rally o GT, en cambio, el pequeño Renault, podía usarse tanto para carreras de rally como de velocidad, puesto que el Clio era un modelo que a escala 1/1 se usaba en ambos campos. Además desde un primer momento, en Ninco pensaron tanto en una buena inserción en el mercado local, como en su expansión internacional, así que ese modelo que ninguna marca se había atrevido a reproducir y que además era válido en dos categorías completamente diferentes, ayudaría a la marca a hacerse un hueco en el mercado.

Al fin y al cabo todos los proyectos, por muy buenos que sean, sólo son realmente valorados cuando se observa la reacción del consumidor. Gratamente Ninco vió superadas gratamente y con creces todas sus expectativas y pronto el modelo gozó de gran popularidad y se empezaron a crear Copas Renault en todos los clubs de slot de Europa.

Este primer coche fue comercializado inicialmente en dos decoraciones diferentes y bajo las referencias:

- 50101 Para el Renault Clio blanco, con la decoración del vencedor de la 24ª edición de la Copa Renault en 1992 (Conocido como "La Torre" y pilotado por Pablo Irizar).
- 50102 Para el Renault Clio rojo, con la decoración del vencedor del 1993 (Conocido como "El Mundo")

Además como ya se comentó, Ninco no sólo quería sacar otro coche al mercado sino que quería que técnicamente también fuera superior, así que las mejorías técnicas introducidas en este modelo y que la marca utilizaría a partir de este momento eran:

- El uso del plástico ABS, más rígido, ligero y brillante que el que se usaba habitualmente.
- Chasis plano y más rígido, para evitar torsiones y mejorar el comportamiento.
- Motor: Además de fabricar desde cero el coche, también fabricó su corazón, el pequeño NC1, mucho más compacto y ligero que los que usaban los Exin, con 15.700 r.p.m. y cuyo principal mejora fue a nivel del freno del mismo.
- Neumáticos más blandos y con más agarre.
- Retrovisores integrados en la carrocería con lo cual se evitaban muchas de las roturas y/o pérdidas.
- Bancada independiente del motor, para poder acoplar diferentes motores al modelo sin tener que cambiar todo el chasis.
- Cojinetes metálicos para mejorar la fricción.
- Menos tornillos de sujeción entre carrocería y chasis, para mejorar la basculación.
- ...



El pequeño NC-1 era el primer propulsor con el que NINCO equipó sus coches

En definitiva el Clio a simple vista podía parecer un coche más, pero realmente su mejor comportamiento dinámico ocasionado por sus mejoras "ocultas" en mecánica lo convertían en un gran coche.

Todos estos factores hicieron recuperar la ilusión a muchos aficionados, hecho que junto a las innumerables notas de prensa que acompañaron a su lanzamiento hizo revivir este estupendo hobby.

Como anécdota es destacable el hecho de que el Clio ya se utilizó en noviembre de 1993 en una carrera a nivel europeo: Las 24h internacionales de Bruselas, una prueba celebrada cada año desde 1990 y donde sólo se permitía la competición con coches de estricta serie. En ese evento, el modelo ya causó furor entre los presentes, así que antes de su comercialización oficial, NINCO ya levantaba expectación.

Finalmente el Clio salió al mercado en diciembre de 1993 con el precio de 3450 pesetas (unos 21€ actuales), y no lo hizo sólo, sino que a su vez también se empezó a comercializar toda la gama de recambios para su mantenimiento y mejora, además de una forma casi paralela empezó su exportación a través de la holandesa PDS slotracing, y a los pocos meses (a principios de 1994) ya estaba presente en 5 países.

1994

Después de la buena acogida que tuvo NINCO en sus incios como marca durante los primeros meses, NINCO decidió abrirse paso en el mundo del rallyslot. Para ello usaron el mismo molde del Clio que hasta el momento les había otorgado tan buenos resultados y lo revistieron con los colores del equipo Renault (gris con detalles en su mayoría azules) y con la decoración del coche de rally pilotado por Jean Ragnotti. En este coche destaca además otra diferencia respecto a los Copa: poseía unas fareras supletorias que el modelo lucía sobre el capó



Estas eran las cajas con las que NINCO comercializaba inicialmente sus coches. Una simple caja de cartón opaca en color marrón y rojo con el logotipo inicial de la marca. De igual modo para hacer sus modelos más completos de todos los coches se entregaba una pequeña ficha en papel con información del coche real.

En junio de ese mismo año (1994), Ninco se decidió a lanzar lo que sería su segundo modelo completamente nuevo. En este caso se trataba también de algo innovador pues se trataba de un Alfa Romeo 155 V6 TI correspondiente al campeonato alemán de DTM, una categoría que hasta el momento no había sido reproducida por ningún fabricante de slot, lo cual demostraba aparte de la audacia de la joven marca, sus retos de futuro de intentar abarcar todas las categorías posibles.

50103 Renault Clio Diac



50104 Alfa Romeo 156 Team Alfa con los dorsales nº1 y nº2



De ese coche salieron a la luz simultáneamente tres decoraciones: Dos de ellas con el color rojo de la marca y otra con la mítica decoración del patrocinador Jagermeister pese a que las referencias sólo eran dos: 50104 para los dos primeros y 50105 para el segundo. En su molde se trabajó durante mucho tiempo para que fuera lo más similar posible al coche real, y aunque pueda parecer una tontería, por primera vez en la historia se incorporó la reproducción del limpiaparabrisas.

50105 Alfa Romeo 156 Jagermeister



50106 Mercedes C-Klasse equipo Sonax AMG Con dorsales nº3 y nº4



Además no sólo se trabajó en el aspecto exterior, sino que para dar al coche un mejor comportamiento en pista se trabajó mucho en el chasis, mejorándolo notablemente, así se reforzó con nervios longitudinales para otorgarle mayor rigidez y se hizo lo más plano posible.

Casi a continuación de este modelo surgió el que sería el tercero de la marca y el competidor directo a escala 1/1 del Alfa: El Mercedes C-Klasse cuya etapa de desarrollo fue mucho menor que la del otro DTM al aprovecharse de la investigación que se había llevado a cabo con el Alfa y adoptando así los niveles de calidad de este.

De este modelo surgieron inicialmente 4 decoraciones aunque sólo con dos referencias 50106 para los dos coches del equipo Sonax AMG y la 50107 para los coches del equipo Team Zakspeed.

En particular las reproducciones de los coches Sonax fue un reto en cuanto a pintura puesto que se intentó reproducir lo más fielmente posible el color verde oscuro metalizado de los vehículos originales, hecho que se solventó en gran parte gracias a la inyección conjunta de partículas de

NINCO 20 ANIVERSARIO

aluminio en el plástico que conformaba la carrocería para lograr el efecto metalizado. Además los mercedes también fueron los primeros coches de slot que incorporaron elementos cromados en la carrocería.

50107 Mercedes C-Klasse equipo Zakspeed decoración Promarkt dorsales nº14 y nº15



Pese a que la solución mecánica de ambos modelos era casi idéntica, el Mercedes tenía una distancia entre ejes y guía mayor que el Alfa, lo que provocaba que se asentara mucho mejor sobre la pista y por tanto se convirtió rápidamente en un referente dentro del mundo del slot.

Gracias a su número de novedades presentadas en tan poco tiempo (en apenas unos meses desde su inicio ya tenía 10 decoraciones diferentes en el mercado), su nivel de popularización en todo Europa fue "in crescendo" y tal vez fue por esto que en agosto de 1994 el prestigioso club NSCC (national scalextric collectors club) de Inglaterra, el club de slot más prestigioso de toda Europa, encargó a NINCO fabricar una edición especial del mítico Clio para sus miembros.



Éste fue una edición limitada de tan sólo 500 unidades que pudo ser adquirida al precio de unas 25 libras (aproximadamente unos 35€ actuales). Este precio hoy en día puede parecer irrisorio si tenemos en cuenta que actualmente estos coches se cotizan a más de 250€

También fue durante ese año cuando la marca inició su colaboración con el RACC editando así lo que fue el coche conmemorativo de su 30ª edición del Rally Catalunya-Costa Brava. De este modo sacó al mercado otro coche conmemorativo de ese hecho, otro Clio en color azul oscuro con decoración que conmemoraba tal evento. De este modo si inició una colaboración que ha persistido durante estos años y que ha formado una de las subcolecciones más apreciadas entre los amantes de Ninco

50108 Renault Clio RACC



1995

Cada año en febrero se celebra la Feria Internacional del Juguete en Nüremberg, y ese año, en 1995, el distribuidor alemán de Ninco presentó la primera novedad de la marca para ese año: El Toyota Célica GT-Four, por tanto el primer WRC reproducido por Ninco.

Este coche también fue el primero de la marca que cambió su modalidad de presentación, así se cambió la tradicional caja de cartón por una caja de metacrilato con una base de plástico negro, la cual, a la vez de preservar el coche se podía utilizar como expositor. A partir de este momento esta fue la solución adoptada por todos los fabricantes de slot.



50109 Toyota Celica GT-Four Castrol

Además otra novedad del Celica fue que era el primer coche reproducido al slot por varias marcas simultáneamente, con lo cual cada una de ellas debía esforzarse para lograr un producto mejor reproducido y con un mejor comportamiento en pista para conseguir ser éxito en el mercado. Este hecho se repetiría en innumerables ocasiones a partir de este momento.

Ese mismo coche fue el que se redecoró para hacer la versión del Rally RACC de ese mismo año.

También fue durante este año que Ninco propuso al mercado otra novedad: Reproducir un coche clásico, cosa no hecha por ninguna marca hasta el momento.

La nueva tipología de cajas permitían tanto salvaguardar el coche como poder observarlo y exponerlo

50110 Toyota Celica GT-Four Esso



50111 Renault Clio Fuji



Así fue como el Ferrari 166 Mille Miglia "Barchetta" vio la luz y se convirtió en el primogénito de esta nueva familia conocida como Classics, que reproduciría de aquí en adelante modelos deportivos de competición anteriores a los años 70. En este sentido Ninco también fue copiado prontamente por otras marcas, que siguiendo su ejemplo crearon su propia línea de coches clásicos.

De este modelo salieron al mercado dos decoraciones: La primera inyectada con el típico color rojo de los coches de competición italianos pertenecía al modelo que compitió y ganó en las 24h de Le Mans en 1949, en cambio el segundo fue un Ferrari vestido de azul que había participado en una prueba mucho menos conocida: Rally des Sables en 1954. Para completar la serie de los DTM, Ninco sacó al mercado el tercer coche que competía en esa modalidad, el Opel Calibra V6, finalizando así con esa serie y ofreciendo al mercado una variedad de modelos mayor para así poder hacer parrillas de salida mucho más variada.

También durante ese año nuevas decoraciones del Clio, del Alfa y del Mercedes salieron a la venta.



50112 Alfa Romeo 156 Martini



50113 Mercedes C-Klasse AMG D2



50114 Opel Calibra V6 Opel Team



50116 Ferrari 166MM Le Mans 1949



50115 Opel Calibra V6 Cliff



50117 Ferrari 167MM Sable-Salesmes 1954



50118 Toyota Celica GT-Four RACC

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

1996

1996 resultó ser un año muy prolífico para Ninco ampliando con cuatro nuevos modelos su catálogo de referencias, pese a que el total de versiones diferentes de coches comercializadas durante ese año se mantuvo como en el anterior en 10 modelos nuevos.

Asimismo no sólo se amplió el abanico de coches ofrecido sino que también lo hizo el catálogo de recambios. Lo más destacable fue el hecho de introducir una nueva motorización con un motor de unas dimensiones totalmente diferentes al NC-1 usado hasta el momento. De este modo entro en

50119 Renault Clio Campeón de Rallyes



50120 Toyota Celica GT-Four Ancap



funcionamiento el NC-2, un motor de caja larga tipo boxer con 18.100 rpm a 14,8 voltios, 180g/cm de atracción magnética y un consumo de 150mA.

Pese a que los primeros que salieron al mercado venían cubiertos con papel negro en lugar del rojo de la foto, esta era la referencia oficial que se ofrecía como recambio

El nuevo NC-2 era mucho más progresivo y potente que el actual NC-1 con lo cual el rendimiento de los coches mejoró sustancialmente



Entre los coches, el primero que se ofreció fue el Peugeot 306 Maxi Kit Car, en dos decoraciones diferentes: Cepsa y Esso. También fue el coche elegido para ser el representativo del Rally RACC de ese



50121 Peugeot 306 Maxi Esso



50122 Peugeot 306 Maxi Cepsa

También se aprovechó el hecho de que la mítica Ferrari celebrara su 50º cumpleaños en 1996 para sacar al mercado, casi simultáneamente que su hermano a escala 1/1, el coche diseñado específicamente por Pininfarina para conmemorar tal evento, el F-50. Este coche además se convirtió en un referente en cuanto a coches de velocidad en esa época, simplemente sustituyendo su NC-1 de serie por el nuevo NC-2 que por el momento sólo se ofrecía como accesorio.



50123 Ferrari F-50 n°50



50124 Ferrari F-50 Shell

NINCO 20 ANIVERSARIO

Las cajas estrenadas durante el año anterior cambiaban la base de papel en función de la categoría del coche que incluyeran

Su siguiente paso fue reafirmar la serie Classics que se había iniciado con el Ferrari 166 MM, así se reprodujo el primer Porsche de Ninco, un espectacular 356-A "Speedster" que se presentó con dos decoraciones completamente distintas: Una descapotada de competición y otra capotada en un magnífico verde metalizado correspondiente a una versión de calle.



50125 Porsche 356-A Speedster



50126 Porsche 356-A Speedster



50127 Alfa Romeo 156 Cet. Esta misma referencia incluía dos modelos con los dorsales nº1 y 3



50128 Peugeot 306 Maxi RACC



Finalmente, la última novedad presentada para ese año, aunque no por ello la menos importante fue el Mc-Laren F1 GTR, otro supercoche al igual que el F-50 derivado directamente de la tecnología de los F1 de la época. Las dos primeras decoraciones del mismo fueron las conocida como "Tag heuer" y "Harrods".

50129 McLaren F1-GTR Tag Heuer



50130 McLaren F1-GTR Harrods



Este coche, aparte de convertirse en todo un referente para la marca representó dos novedades: La primera en cuanto a estética, así fue el primero que en lugar de utilizar adhesivos para simular su decoración se usó tampografía, ofreciendo así un mejor nivel de acabados. La segunda es que fue el primer coche de Ninco que se comercializó con imán de serie, cosa que empezaba a ser habitual entre los fabricantes y que además permitía un uso de los mismos hacia un público más "infantil" que sólo pretendiera hacer correr coches sin competir en ello.

La evolución de la marca hasta el momento era espectacular y en las instalaciones de Ninco aún se estaban fraguando nuevas ideas para satisfacer aún más las necesidades de sus compradores. Éstas pronto verían la luz...

1997

Gracias a la espectacular evolución de la marca desde su creación, 1997 no podía ser un año que defraudara a sus compradores, así sólo en ese año vieron la luz más modelos que los comercializados durante los dos últimos años. Aparecieron 27 nuevas referencias que se correspondían a redecoraciones de modelos anteriores y 4 coches completamente nuevos.

Además durante este año y con gran sorpresa y aceptación por parte de todos los sloteros, también se empezaron a comercializar las conocidas pistas Ninco, que gracias a su calidad, tuvieron una excelente acogida entre todos los usuarios. Así Ninco se convirtió en un fabricante integral del slot.

Sus pistas presentaban ciertas ventajas sobre las existentes y es por eso que a posteriori se creó la campaña de "10 ventajas de las pistas Ninco" que eran las siguientes:

- Mejora en anclajes para facilitar su montaje/desmontaje EASYCLIP (patentado)
- Mayor fiabilidad de las conexiones
- Mayor anchura de pistas para facilitar el paso simultaneo de coches más anchos como los F1
- Mayor profundidad del raíl lo que permitía una mayor profundidad de guía
- Raíl cubierto por plásticos para evitar contactos e eléctricos indeseados
- 3 tipos de superficies
- Amplia variedad de gama
- Mandos con freno incorporado
- Tomas de conexiones multifuncionales
- Compatibilidad con pistas ya existentes

De este modo los dos primeros circuitos que se comercializaron fueron el "Rally" que incluía un Peugeot 306 y un Renault Megane (novedad del año) y el "GT" que incluía un McLaren F1 GTR y un Porsche GT1 (también novedad de año).

El primer circuito en comercializarse fue el denominado "Rally" que incluía un Peugeot 306 y un Renault Megane



Su sistema de anclajes mejorados permitían un fácil montaje y desmontaje y una mayor fiabilidad de conexiones



NINCO 20 ANIVERSARIO

50131 Mercedes AMG Mobil



50132 Opel Calibra Promarkt



En cuanto a coches tal y como ya se ha anticipado dos de las novedades fueron el Renault Megane que se presentó tanto en versión de rallies como en su versión Copa y del cual que salieron simultáneamente 7 versiones distintas (4 para los Copa y 3 en la versión de rally) y el Porsche GT1 que ha sido hasta el momento el coche más reproducido por todos los fabricantes.



50133 Renault Megane Red Renault



50134 Renault Megane Diac



50135 Peugeot 306 Hella



50136 Ferrari 166 RACC

Otra nueva versión del Mc Laren también salió al mercado como novedad en ser el primer modelo de "Calle" que presentó la marca (Sin contar el Porsche 356 classic en color verde). Además de esta también se presentaron dos versiones Gulf y una versión Art Sports

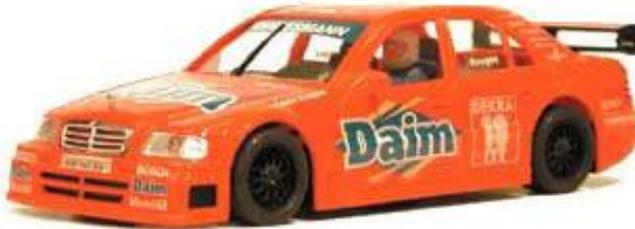
Las otras novedades para este año fueron el Audi A4 del campeonato de Turismos que se celebraba en toda Europa que se comercializó con 4 decoraciones diferentes de forma casi simultánea. Y por otra parte se presentó también el 3er clásico de la serie el Ferrari 250 Testarossa de 1957.



50137 Audi A4 Repsol, con dos coches en la misma referencia: Los dorsales 4 y 44



50138 Audi A4 ABT, con dos coches en la misma referencia: Los dorsales 18 y 19



50139 Mercedes AMG Daim



50140 McLaren F1 GTR Gulf, con dos coches en la referencia, los dorsales 33 (arriba) y 34 (izquierda)



Por su parte, el coche elegido para conmemorar el Rally RACC de este año no fue un Megane tal y como se esperaban todos sino que fue el Ferrari 166MM en una soberbia decoración blanca que le otorgaba un aspecto muy elegante.



50141 Peugeot 306 Maxi Cepsa 50142



McLaren F1 GTR Street Car

Finalmente, otra novedad para este prolífico año fue la aparición de la página web www.ninco.com

La presencia en web es un hecho que ofrecía una visión de empresa puntera a la marca puesto que en esa época todavía eran muy pocas las compañías que gozaran de tener su propia página web.



50143 Renault Megane Red Renault



50144 Renault Megane Copa White



50145 Renault Megane Copa Red

NINCO 20 ANIVERSARIO

También nos han gustado sus neumáticos, aunque deberíamos llevarlos a otros coches para conocer exactamente el potencial que tienen sobre diferentes tipos de superficie. Destaca también la posición ultrabaja de su centro de gravedad, cosa que en según que pistas puede ser contraproducente puesto que el coche puede quedarse en algún momento sin tocar el suelo si se quedara apoyado sobre el chasis.

Las críticas al modelo son: la imposible basculación del modelo, dada la rigidez del conjunto y la falta de un brazo basculante para la guía para poder solventar el posible problema comentado anteriormente de los “barrigazos” del coche en pista.



50146 Renault Megane Copa Green



50147 Renault Megane Copa Yellow



50148 Porsche 911 GT1 Street Car



50149 Porsche 911 GT1 Le Mans, con dos modelos: dorsales 25 (arriba/derecha) y 26 (derecha)



50150 Ferrari 250 Testarossa Red



50151 Ferrari 250 Testarossa Yellow



50152 Toyota Celica Marlboro



50153 McLaren F1 GTR Art Sports

1998

En 1998 no se sacaron al mercado tantas referencias como en el año predecesor puesto que Ninco quería dedicar más esfuerzos a promocionar sus pistas, sin embargo otros 5 nuevos coches vieron la luz ese año.

Uno de los más esperados desde su presentación en la feria de Nüremberg de ese año, en la cual Ninco ya tenía un stand de un considerable tamaño donde promocionó sus pistas, fue el nuevo clásico: El Jaguar XK-120 que salió a la venta en dos decoraciones: Una color marfil y otra en color verde inglés.



50154 Porsche 911 GT1 BMS



50155 Porsche 356-A Mile-Miglia



50156 Alfa Romeo 155 V6 Ti Antera



50157 Mercedes AMG C-Class Warsteiner



50158 Audi A4 Orix



50159 Jaguar XK120 Nr. 17 Marfil



50160 Jaguar XK120 Liege-Roma-Liege

Estos Jaguar XK120 fueron una de las novedades más importantes del año y además venía a completar la exitosa serie classic. Aunque apenas se puede apreciar en la foto, el de la izquierda, la referencia 50159 presenta un color marfil que hasta la fecha no había sido reproducido por ningún fabricante.



50161 Renault Megane RACC

Para aún fortalecer más su sistema de pistas y para mejorar sus ventas también se presentó un tramo de adaptación entre pistas Ninco y Scalextric (el otro fabricante más usado en ese momento) así se aseguraba que todos aquellos usuarios que tuvieran pistas antiguas pudieran empezar a disfrutar de las ventajas de las Ninco sin tener que desprenderse del viejo stock.



Los tramos adaptadores permitian juntar pistas Ninco con pistas de otras marcas

Tal vez la novedad más considerable del año fue el hecho de que Ninco reintrodujo el mundo de la competición de la F1 en el slot.

De este modo durante ese año se presentaron dos modelos: El primero fue el Ferrari F310B con el que compitieron Michael Schumacher y Eddie Irvine y el otro el Jordan 197 F1 que se presentó justo antes de terminar el año y por sorpresa de los consumidores, con el fin de dar al Ferrari un competidor que lo superaría en los aspectos dinámicos en todos los sentidos puesto que el Jordan hoy en día se sigue considerando como el mejor F1 de slot de todos los tiempos en cuanto a comportamiento.



50162 Ferrari F-310B Nr. 5 German Driver



50163 Ferrari F-310B Nr. 6 British Driver

Los primeros F1 reproducidos por Ninco, empezando por todo lo alto con dos Ferrari



50164 Porsche 911 GT1 Rohr



50165 Toyota Corolla Castrol Nr. 5 Sainz



50166 Toyota Corolla Castrol Nr. 9



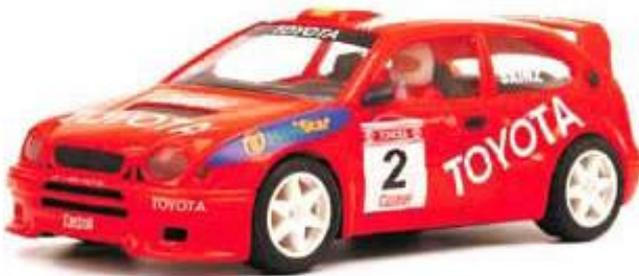
50167 Mercedes CLK GTR Warsteiner



50168 Mercedes CLK GTR D2



50169 Ferrari F50 Racing-R



50170 Toyota Corolla Formule Rally



50171 McLaren F1 GTR TAG Heuer



50172 Jordan-Peugeot 197 Nr. 11



50173 Jordan-Peugeot 197 Nr. 12

Ambos modelos de F1 presentaron algunas novedades, entre ellas es destacable el hecho de que el tren de ruedas delantero era móvil, simulando así el giro de las ruedas del coche. Además su geometría en el anclaje altamente estudiada actuaba a modo de suspensión lo que mejoraba aún más su rendimiento.

Finalmente también es destacable el hecho de que el Ferrari fue el primer coche que se comercializó con la nueva caja expositora, más grande, y que es la que se mantiene actualmente.

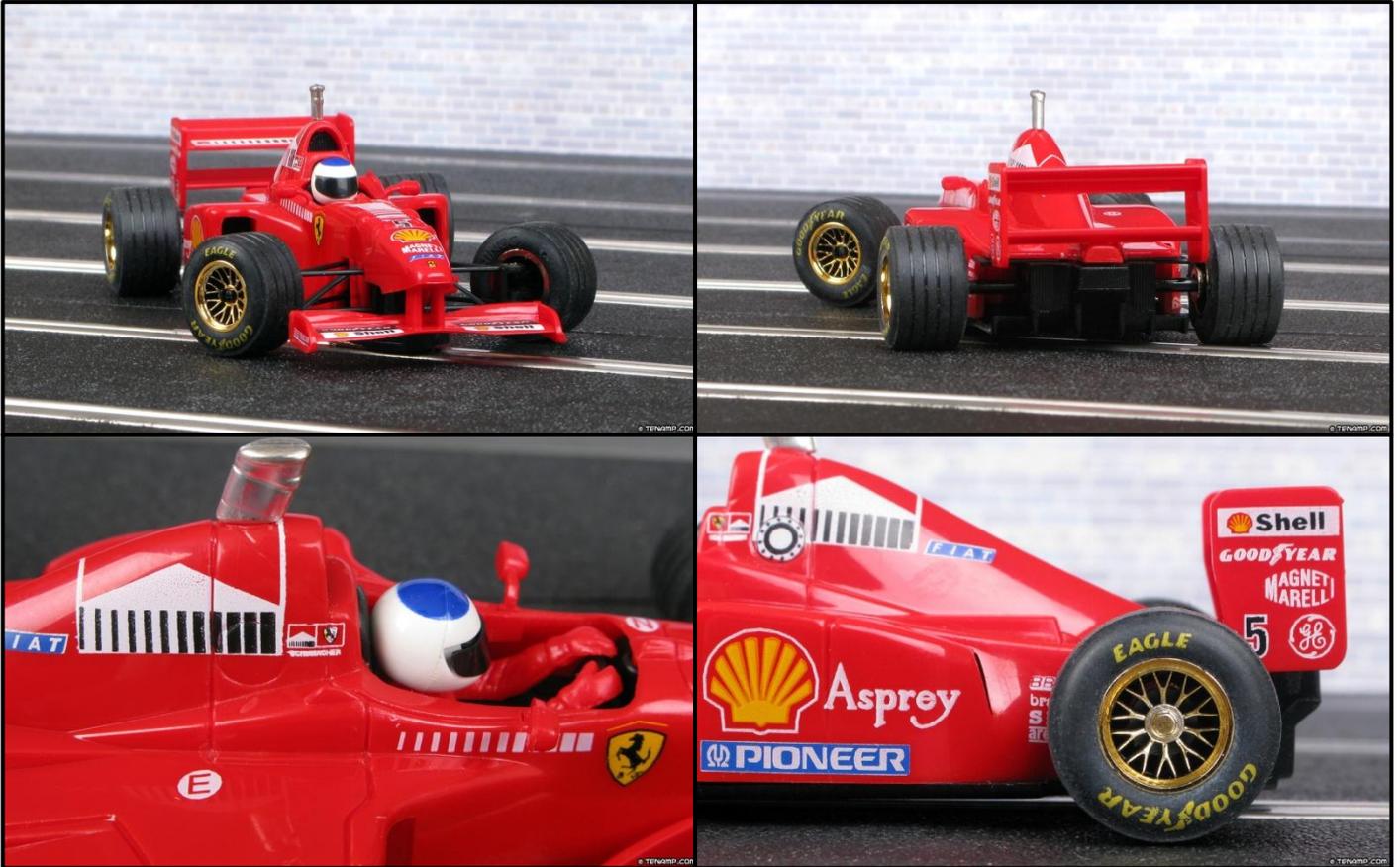
Las nuevas urnas, daban más notoriedad a la marca y permitían que el coche, y no su envoltorio fuera el centro de atención de las miradas de los compradores



NINCO 20 ANIVERSARIO

Otra novedad fue el segundo WRC de la marca, así apareció el Toyota Corolla con el que Sainz disputaba el campeonato de Rally de ese mismo año, así como dos otras decoraciones del mismo.

Finalmente también tocaba la aparición de otro nuevo modelo para circuitos de velocidad, en este caso fue el Mercedes CLK-GTR con unas formas espectaculares y fielmente reproducidas y que además pronto se convirtió en un dominador absoluto de las pistas.



Sin lugar a dudas, el nivel de acabados de estos F1 eran soberbios, incluyendo detalles como la reproducción de la marca de los neumáticos en su perfil, el casco personalizado de los pilotos, todos los patrocinadores o simplemente las caprichosas formas de estos impresionantes coches



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

1999

Abrimos 1999 y ¿qué mejor forma de empezar el año que cambiando el logotipo de la marca? Con esta acción la marca pretende dar un enfoque más actual a su producto y pretende demostrar a todo el mundo que es una empresa en constante evolución y dinámica, de este modo se cambia el logotipo de la empresa.



El viejo logo más bien tirando a cuadrado se sustituye por este nuevo que ofrece un aspecto más dinámico y una cierta sensación de velocidad

En lo relativo a los productos, el año se presentaba con muchas novedades aunque no sólo en lo referente a coches o pistas sino también en accesorios.

De entre ellos, dos sobresalieron: El primero fue el mando electrónico Vario 16 gracias al cual se podía regular la curva de potencia en función de la modalidad de conducción de cada piloto o incluso respecto a las características del trazado .

El segundo fue el cuentavueltas también electrónico Pole Position, de gran precisión que usaba tecnología fotoeléctrica para detectar el paso de los coches y que además disponía de multitud de funciones: tiempo total, vuelta rápida, nº de vueltas,... y se podía conectar a un ordenador para llevar el control de tiempos de un modo totalmente automatizado.



El sistema electrónico de este mando supuso una revolución dentro del sector y un avance a su tiempo, aunque su éxito no fue rotundo



Este accesorio era el complemento ideal para cualquier usuario algo más experimentado o pequeño club. A un coste relativamente bajo este cuentavueltas era de gran precisión y poseía además muchas otras funciones .

NINCO 20 ANIVERSARIO



50174 Mercedes CLK GTR Original Teile n° 12



50175 Porsche 911 Blue Coral



50176 Toyota Corolla Rally Portugal



50177 Porsche 356-A Coupe Rally Monte-Carlo

En cuanto a coches, el nuevo clásico que se presentó este año fue de nuevo el Porsche 356, aunque en esta ocasión en su versión coupé.



50178 Porsche 356-A Coupe n°11



50179 Toyota Corolla Montepio Geral

Otro modelo que se presentó totalmente nuevo este año y después de haber cosechado ya grandes éxitos a nivel real fue el Seat Córdoba. Éste fue también la base que se usó para la decoración del modelo del Rally RACC de ese año.



50180 Seat Cordoba WRC Repsol



50181 Porsche 911 GT1 TEN



50182 Seat Cordoba WRC RACC



50183 Seat Cordoba WRC Repsol Liati



50184 Seat Cordoba WRC Repsol Rovanpera

También se presentó el tercer monoplaza de la marca. Pese a que se esperaban modelos como el Prost, el Sauber o el Benetton, el que finalmente e inesperadamente se reprodujo fue el Steward-Ford SF-2 conducido por Barrichello y Verstappen



50185 Steward-Ford SF02 nº18



50186 Steward-Ford SF02 nº 19

Gracias al éxito cosechado por el Porsche GT1 tanto a 1/32 como a escala 1/1 la evolución del modelo al GT3 también se reprodujo al slot.



50187 Porsche 911 GT3 Westminster

50189 Porsche 911 GT3 Walker



50188 McLaren F1 GTR A Day Off



A finales de año también se presentó lo que sería el cuarto monoplaza de la marca: El Sauber Petronas C17 de Jean Alessi y Johny Herbert, lo que hizo que las parrillas de salida de las competiciones de F1 fueran de lo más variadas.

Sin duda alguna el gran empeño que Ninco había puesto en la F1 hizo que muchos club adoptaran esas pruebas en sus calendarios y las mismas gozaran de mucho éxito.



50190 Sauber Petronas C17 nº 14



50191 Sauber Petronas C17 nº 15

NINCO 20 ANIVERSARIO



50183 Seat Cordoba WRC Repsol Liatì



50184 Seat Cordoba WRC Repsol Rovanagera

También se presentó el tercer monoplaza de la marca. Pese a que se esperaban modelos como el Prost, el Sauber o el Benetton, el que finalmente e inesperadamente se reprodujo fue el Steward-Ford SF-2 conducido por Barrichello y Verstappen



50185 Steward-Ford SF02 n°18



50186 Steward-Ford SF02 n° 19

Gracias al éxito cosechado por el Porsche GT1 tanto a 1/32 como a escala 1/1 la evolución del modelo al GT3 también se reprodujo al slot.



50187 Porsche 911 GT3 Westminister



50188 McLaren F1 GTR A Day Off

50189 Porsche 911 GT3 Walker



A finales de año también se presentó lo que sería el cuarto monoplaza de la marca: El Sauber Petronas C17 de Jean Alessi y Johny Herbert, lo que hizo que las parrillas de salida de las competiciones de F1 fueran de lo más variadas.

Sin duda alguna el gran empeño que Ninco había puesto en la F1 hizo que muchos club adoptaran esas pruebas en sus calendarios y las mismas gozaran de mucho éxito.



50190 Sauber Petronas C17 n° 14



50191 Sauber Petronas C17 n° 15



Ya como colofón del año y siempre atendiendo a las expectativas de los consumidores, Ninco se decidió a comercializar packs con pistas para la ampliación de los circuitos. Gracias a estos packs, cualquier circuito "básico" podía ampliarse fácilmente y de este modo variar el trazado del mismo

Finalmente una última novedad antes de cerrar el año fue la edición especial de uno de sus modelos de más éxito: Una redecoración del Mercedes CLK-GTR conmemorativa del cambio de dígitos del milenio, aunque pese a que se presentó durante el año 1999 finalmente se introdujo en el mercado en el año 2000



+160 cm



+350 cm

2000

Llega el 2000, y con él el cambio de dígitos (pese a que matemáticamente el cambio de siglo y milenio se produjo en el 2001). Por ello uno de los primeros coches comercializados fue el ya anunciado Mercedes CLK-GTR edición Millenium que pronto se agotó en las tiendas puesto que fue un objeto que causó gran sensación entre los aficionados. Es más, algunos de ellos se atreven a decir que es la reproducción más bonita de un coche Ninco que existe.



50194 Mercedes CLK-GTR Millenium



50192 BMW V12 Fina n°1

50193 BMW V12 Fina n°2

El 2000 sin embargo, no sólo representaba un cambio de dígitos sino que también fue un año de novedades para la marca. Así Ninco volvió a sorprender al público lanzando una nueva gama de coches al mercado; así fue como surgieron los karts.





La nueva apuesta de Ninco: Los karts

Dado el reducido tamaño de estos coches se optó por una escala de reproducción mucho mayor (1/18) de este modo resultaban unas dimensiones similares a la de los coches "típicos" de escala 1/32.



El nuevo motor NK-1 era mucho más pequeño que cualquiera de los vistos hasta ahora

Estos coches fueron una novedad en todos los sentidos puesto que sus diferencias respecto a los coches habituales requerían el uso de materiales y soluciones completamente diferentes a las adoptadas hasta ahora. De este modo por ejemplo el motor era completamente nuevo: El utilizado fue el nuevo NK-1 de 27.500 rpm y su colocación respecto al eje fue en posición diagonal (lo conocido actualmente como anglewinder). Por su parte llantas y neumáticos también eran completamente nuevos teniéndose que adaptar a esa nueva tipología de coches.

Es por ello entre otras cosas que su periodo de maduración fue mucho más largo que el de cualquier otro coche, sin embargo, ya que el esfuerzo ya estaba hecho, 6 fueron las unidades diferentes que se lanzaron al mercado de forma simultánea: dos de ellas con dos decoraciones inventadas y los otros cuatro emulando los colores de cuatro de los equipos de Formula 1 de la época: Ferrari, Mc Laren, Jordan y Jaguar .

El 2000 también fue un año importante por el hecho de cambiar la sede de la marca, puesto que el edificio que ocupaba se les estaba quedando pequeño, así se desplazaron a Cornellá desde Espulgues de Llobregat a un edificio de 5 plantas y 6.000m cuadrados en



Tanto la colocación del motor como el mismo, así como llantas y neumáticos era completamente nuevo en estos mini coches

el cual se concentraron todos los departamentos de la empresa.

Para conmemorar tal evento Ninco lanzó el AC Cobra, lo que sería el nuevo clásico de la marca, y además su primera decoración fue una decoración especial de la Fira de Cornellá y edición limitada a 250 unidades que conmemoraba ese cambio de "residencia" de la marca.



50195 AC Cobra



50196 AC Cobra Goodwood '64



50197 Peugeot 306 Monzon



50198 Porsche 356-A Evita

Otra de las grandes novedades en ese año fue la introducción por primera vez de dos modelos BMW de la categoría LMP1. Estos fueron el BMW V12 LM y el BMW V12 LMR 99, coches aunque similares, bastante distintos y con un comportamiento soberbio sobre el circuito, lo que le llevó a ser el referente en este sector durante mucho tiempo junto al Toyota GT-One que comercializaba la ya desaparecida marca Proslot. Ambos modelos fueron destronados con la aparición del primer coche de la marca italiana Slot.it en el año 2003: El mítico Audi R8C



50201 BMW V12 Panasonic



50202 Toyota Corolla RACC



Este AC Cobra de la izquierda fue el conmemorativo de la Fira de Cornellá y del traslado de sede. Se trata de uno de los modelos más difíciles de encontrar hoy en día de la marca así como uno de los más buscados. Sus precios hoy en día pueden llegar a los 500€ en el mercado de segunda mano.

La referencia usada para el mismo es la 50204

NINCO 20 ANIVERSARIO



50205 Porsche 356-A Guatemala



50206 Porsche 356-A Speedster Sebring



50207 AC Cobra n°51



50208 BMW V12 LMR Dell n°15



50209 BMW V12 LMR Dell n°17



50210 Porsche 911 GT3 Kadach



50211 Arrows A20 F1 Nr. 14



50212 Arrows A20 F1 Nr. 15



50213 BMW V12 HSH

50214 Kart Allegrini (Azul y blanco)



50215 Kart Belson (amarillo)



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN



50216 Jaguar XK-120 Soft-Top



50217 Ferrari F50 Sponsors



50220 Ferrari 166MM



50221 Ferrari 250 TR Testarossa 1958

Si váis siguiendo los números de referencia de los modelos, igual os habréis percatado que hay un par de saltos. No nos hemos equivocado y os explicamos el porqué. Las dos referencias 50199 y 50200 se asignaron a dos Minardis F1 que luego os explicaremos lo que pasó con ellos. Las referencias 50203, 50218 y 50219 no fueron asignadas a ningún modelo, o al menos nunca lo llegamos a saber. Es posible que estas dos últimas fueran otra pareja de F1, pero es posible que nunca lo lleguemos a saber.

Finalmente la última novedad del año resultó ser un coche muy poco conocido: El Callaway C12, fruto de los esfuerzos conjuntos de la multinacional alemana IMV Engineering y el preparador norteamericano de coches de competición Rick Callaway que dio nombre al modelo. Este coche estaba diseñado sobre la base de un Chevrolet Corvette de 1997 y de su diseño se encargaron 3 ingenieros españoles de IMW.



50222 Callaway C12 nº1



**50223
Mobil 1**



**50224
Buzzin Hornets nº5**



**50225
HSBC nº7**

**50226
Bridgestone nº3**



En esta año una de las novedades que Ninco tenía previstas no salió a la luz.

Ninco iba a ampliar su gama de F1. Además de los Arrows A20 que ya hemos visto la foto y que sacó durante ese año, también tenía previsto sacar otro nuevo coche: el Minardi-Ford, sin embargo, presumiblemente por problemas de licencias, pese a ya estar completamente terminado y a punto de comercializar, este coche nunca llegó a los escaparates de las tiendas.

Las dos referencias asignadas a esos modelos son la 50199 correspondiente al dorsal nº 20 y 50200 correspondiente al dorsal nº 21.

Sin embargo, unos cuantos años después, en el año 2008, después de solventar todos los problemas legales que hubieran podido tener con el modelo, pudieron quitar el polvo a los palés acumulados en la fábrica y finalmente sacar al mercado esas dos preciosidades que completaban lo que ya era una gama muy variada de F1

Por otra parte Ninco seguía creciendo creando nuevos circuitos, accesorios y dotando a los coches de nuevas decoraciones, sin embargo otra novedad destacable fue la aparición del Kit 4 de ampliación que consistía en dos rotondas de un solo carril para así poder hacer circuitos sin la necesidad de que estos tuvieran que estar cerrados.



50227 Porsche 911 GT3 Chereau

Uno de los minardis que tuvieron que esperr 8 años a ver la luz



Seguiremos en el próximo número...

La respuesta a la pregunta del mes anterior no era muy complicada. La categoría donde compite el Z4 es la GT3. El ganador del sorteo ha sido Cesar Matteucci. ¡Enhorabuena! Haznos llegar tu dirección a cualquiera de nuestros e-mails y te mandaremos el coche a tu domicilio. Este es el premio que te llevas:



Recordad que tenéis de margen hasta el día 15 del mes siguiente a esta publicación para poder reclamar vuestro premio, en caso contrario este quedará en manos de la redacción para su futuro uso en otros sorteos y/o eventos. Y ya es el momento de ir con la nueva pregunta, pero antes os diremos que coche podéis ganar: Se trata del Porsche 935 Moby Dick de Sideways (Racer), cedido como siempre por Aloyshop. Y la pregunta es:

**¿A que debe su apodo
de Moby Dick?**



Mandadnos las respuestas a los e-mails habituales: revista_slot@hotmail.es o a zenit.mkt@gmail.com y entraréis en el sorteo del coche.

¡Mucha suerte!

