

SLOT

Noviembre
2013, nº 42



GRANDES PILOTOS

JUAN MANUEL FANGIO

R5 OCTANE



CRITERIUM



MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN

Justo habiendo empezado con el frío (o al menos aquí en Mallorca), llega a vuestras manos el número 42 de *Slot 360*, más que un hobby una pasión.

Venimos como siempre con interesantes artículos y nuestro sorteo mensual. Seguiremos contando la historia de Ninco, en este número veremos los años entre el 2001 el 2004 donde la empresa catalana sacó al mercado muchas novedades y no sólo en coches, sino también en pistas y novedades técnicas..

Sin dejar de lado nuestra sección habitual de Grandes Pilotos, hoy si que os presentamos a un grande de los grandes: Juan Manuel Fangio, pentacampeón mundial de F1 en los años 50 y que vivió toda su vida empapado del mundo del automóvil.

Tenemos también un interesante artículo por parte de un colaborador donde veremos en profundidad al pequeño R5 de Octane.

Finalmente también haremos un repaso a lo que han venido siendo los coches conmemorativos del Criterium Ciutat de Palma, evento que por desgracia este año no se ha celebrado.

Y sin faltar a nuestra cita habitual, en primer lugar felicitamos a Manuel Benicio Latorre como ganador del Porsche 935 Moby Dick del sorteo del mes pasado. ¡Enhorabuena! Os avanzamos que para el concurso de este mes tenemos algo recién salido de fábricas transalpinas.

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 

COLABORAN

AUTOSHOWSLOT

SLOT
MAGAZINE



Pasión
SLOT



SCALEXTRIC



Carrera

- Editorial		Pág. 2
- Índice		Pág. 3
- La frase del mes	Por: Colin Chapman	Pág. 3
- Grandes pilotos: Juan Manuel Fangio	Por: Josep Oliver	Pág. 4
- Renault 5 GT Turbo	Por: Luís Demófilo Pérez	Pág. 15
- Ninco 20 Aniversario	Por: Josep Oliver	Pág. 21
- Criterium Ciutat de Palma	Por: Juan Antonio Fernández Vila	Pág. 46
- Nota de prensa Scalextric	Por: Scalextric	Pág. 49
- Sorteo	Por: Redacción	Pág. 50

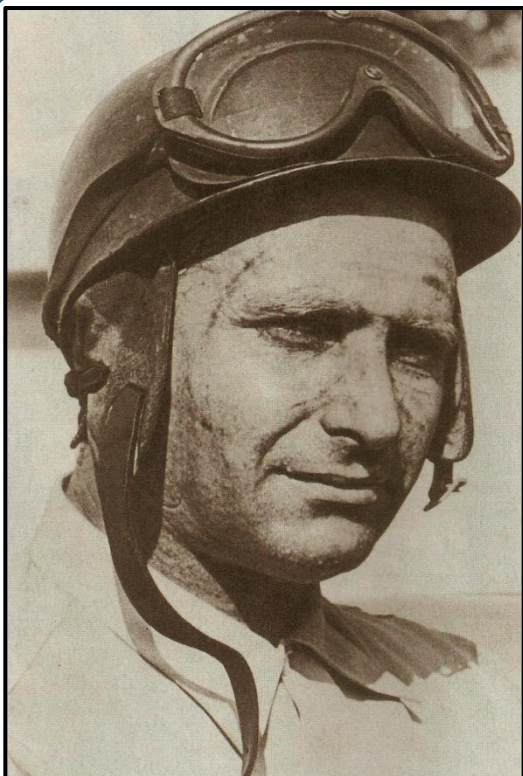
LA FRASE DEL MES

Un coche que se mantiene de una pieza más de una carrera, es un coche demasiado pesado.

Colin Chapman



Juan Manuel Fangio



Pese a tener nacionalidad argentina, Juan Manuel Fangio tiene orígenes europeos, en concreto sus abuelos provienen de la Provincia de Chieti, en los Abruzos, Italia.

En 1887 el abuelo Giuseppe Fangio, viajó a Argentina, par instalarse en la zona de Laguna de los Padres, muy cerca de Balcarce, para dedicarse a la explotación de montes de curro, un arbusto de ramas gruesas y hacer con ellas carbón vegetal.

Tres años después, con el dinero reunido, adquirió una quinta de 10 hectáreas a pocos kilómetros de Balcarce, sobre Ruta Provincial 55 y trajo a su familia desde Italia, compuesta por su hijo Loreto de 7 años, Francisca y Francisco.

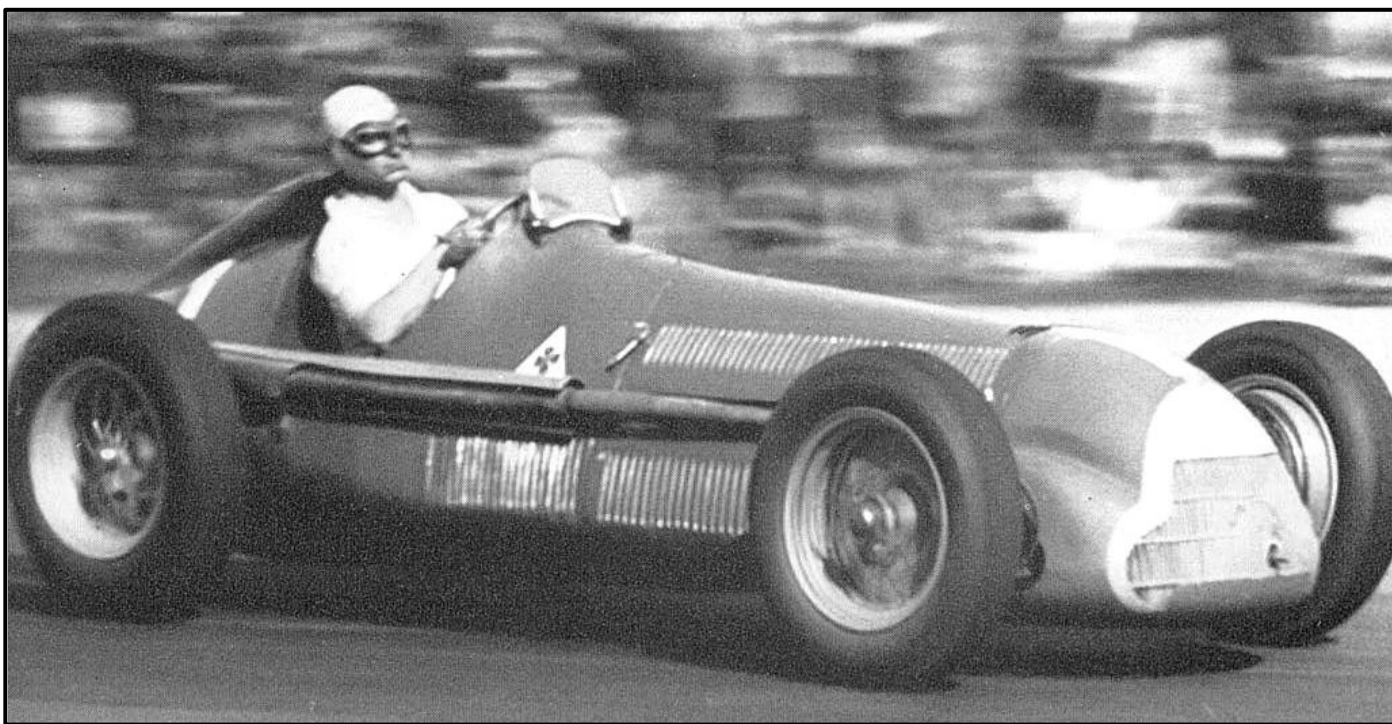
Loreto viajó a los 19 años de vuelta a Italia para hacer el servicio militar. Allí conoció a Herminia Déramo con la que se casó en 1903. Volvieron a argentina y adquirieron un terreno en la ciudad de Balcarce donde se empezó a construir su casa.

Tuvieron seis hijos, Herminia, José, Celia en cuarto lugar Juan Manuel, que nació el 24 de junio de 1911 y después Rubén Renato y Carmen

Su padre decidió llevarle a trabajar en la herrería de Francisco Cerri, donde se reparaban los carruajes de la zona y se hace todo tipo de forja de metales. Además de los automóviles, su otra pasión era jugar al fútbol, lo que le valió el sobrenombre "El Chueco" que permacería a lo largo de su vida.

Compaginó estudios y trabajo y al cabo de un tiempo pasó a trabajar en el taller mecánico de Capettini. Ak principio sólo hacía las tareas más básicas como barrer el taller, pero aprovechaba para llegar temprano y así mover un Panhard Levassor con transmisión a cadena para barrer debajo y luego volver a dejarlo donde estaba.

En 1923 se incorpora a la Concesionaria Rugby de Carlini, corredor de automóviles de la zona. Con él aprende a conducir correctamente porque Carlini le pedía que conjudera su camioneta cuando iba de



caza. En 1924 pasa a la agencia Ford de Estevez, cuyo jefe de mecánicos Guillermo Spain, lo orienta respecto a las partes componentes del motor. Con 13 años ingresa como ayudante de mecánico en el taller de Miguel Viggiano que a su vez también competía. Allí aprendió los secretos del ajuste de los motores.

En 1927 pasa a ser propietario de su primer coche, un Overland cuatro cilindros que recibe como parte de pago de sus salarios. Lo convierte en un coche de carreras, aunque no lo usa para competir.



Se inicia en el mundo de las carreras en 1929 aunque como copiloto de Manuel Ayerza, un cliente del taller y piloto local. Lo hace a bordo de un Chevrolet 1928 en una carrera local en la que consiguen la segunda posición. Al año siguiente vuelve a participar como copiloto, esta vez de su cuñado José Brujas Font en el circuito de tierra denominado "La Chata". Lo hacen con un Plymouth 4 cilindros 1929.

En 1930 surge la idea de poner un taller con su amigo José Duffard. Por esos días tenían algunos clientes y les arreglaban los coches en la puerta de su casa. Su padre le ofrece un terreno en frente de su casa donde construyen el taller. En 1934 trasladan el taller a otro local, llevando el alquiler a medias con otro empresario que usaba la parte frontal como gasolinera.

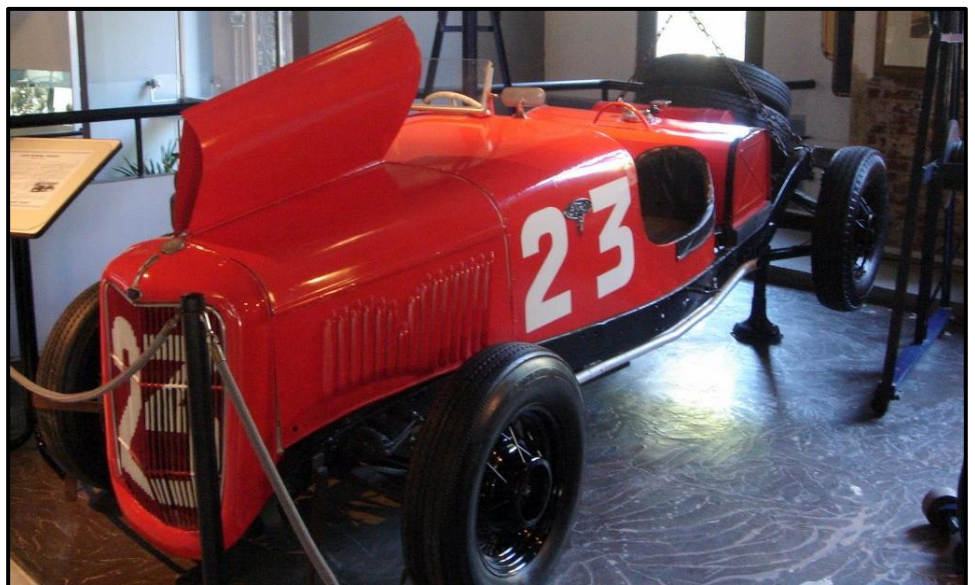


El siguiente paso ya fue ponerse a los mandos de un coche, así que el 25 de octubre de 1936 debuta como piloto bajo el seudónimo de "Rivadavia" nombre de su primer Club de fútbol en una carrera no oficial en el circuito de Benito Juárez, con un Ford "A" 1929, Nro. 19 color azul, que operaba como taxi y era propiedad del padre de su amigo Gilberto Bianculli, que lo acompaña. La carrera fue bien casi hasta el final donde deben abandonar a falta de dos vueltas por un fallo en el motor.

Tras algunas carreras sueltas, debuta como piloto oficial el 27 de marzo de 1938 en el circuito de Necochea con un Ford V8 motor '38, montado sobre un chasis '34, color rojo que adquiere con el apoyo de varios amigos.

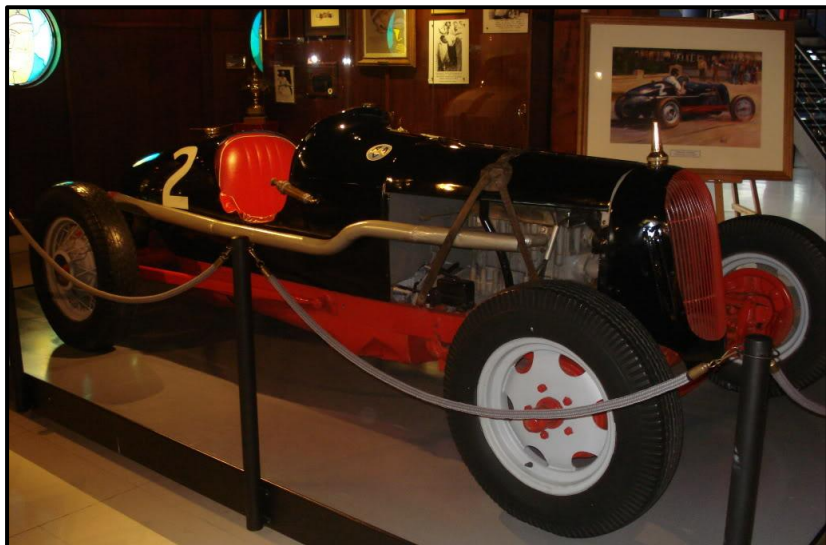
El 13 de noviembre de 1938 corre con su Ford V8 los "400 Km de Tres Arroyos" acompañado por Bianculli. Se suspende la carrera por un fatal accidente clasificando únicamente las primeras cuatro vueltas, quedando así octavo.

Ya al año siguiente hace su última carrera con el Ford, participando en el "Circuito del Bosque". Lo acompaña en la carrera Héctor Tieri, un mecánico de su taller.



GRANDES PILOTOS

Tras pasar un 1939 conduciendo un Chevrolet de color negro y que adquiere gracias a una colecta entre los vecinos de Barcarce y con el que realiza bastantes buenas actuaciones, en 1940 consigue ganar el Campeonato Nacional Argentino con otro Chevrolet de color verde. Fangio actúa pensando que los triunfos en las carreras pueden dar un buen nombre a su taller, que se ha hecho ya bastante conocido y va operando bajo el nombre de Fangio, Duffard y Cía.



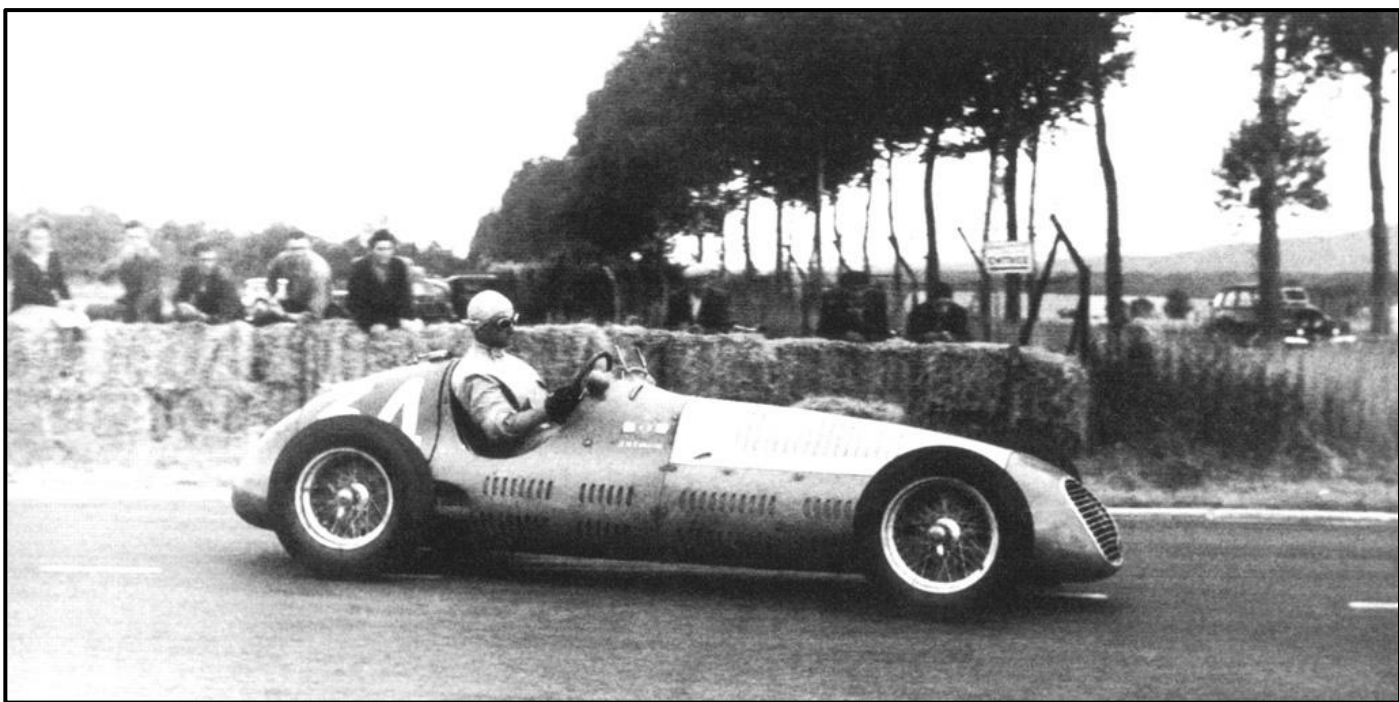
Sigue durante la temporada de 1941 con el Chevrolet verde y sigue cosechando victorias con lo que se consagra por segundo año consecutivo como campeón Argentino en turismos de carretera.

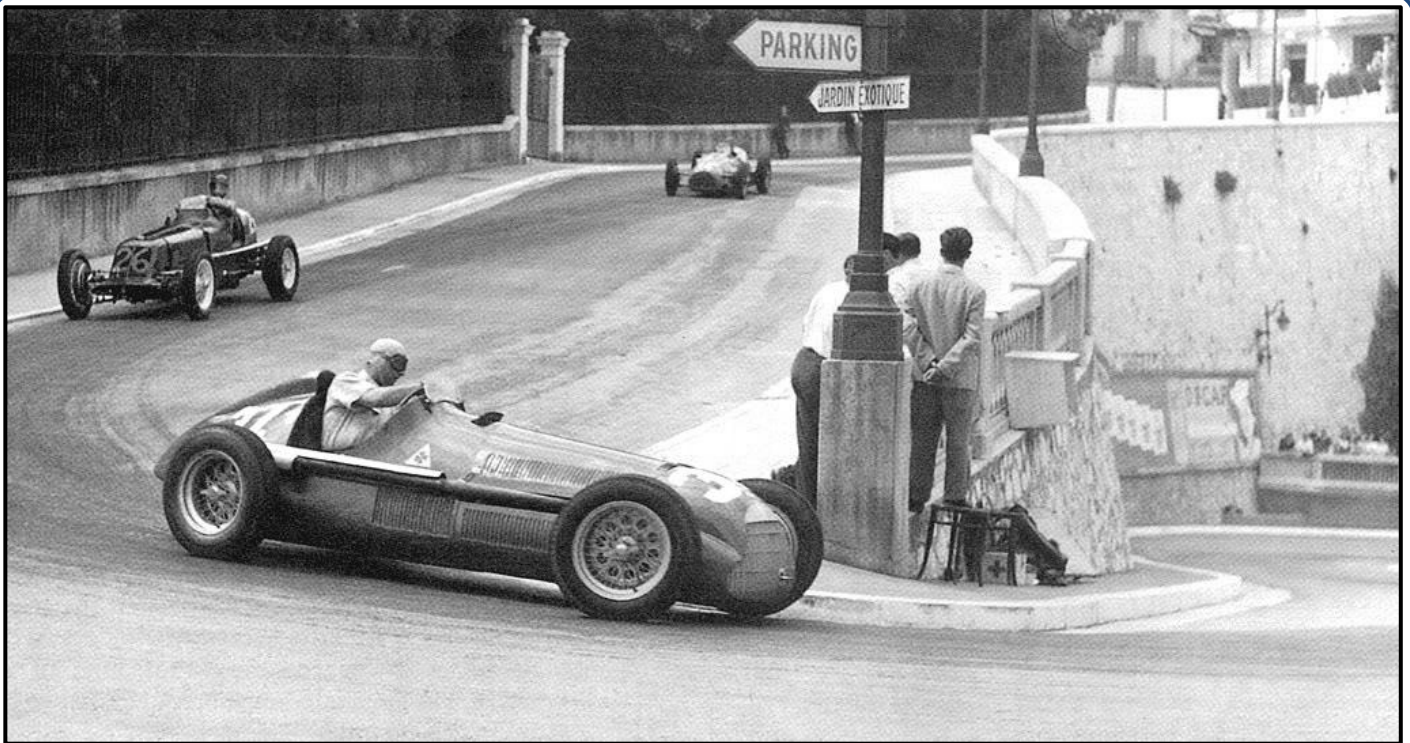
Su éxito hace que se plantee irse a Europa pero la Segunda Guerra Mundial retrasa sus planes. En 1946 vuelve al mundo de la competición con un Ford T ganando varias pruebas.

En 1947 finalmente pudo irse hacia Europa, gracias a la colaboración del gobierno argentino, donde pudo hacer gala de sus habilidades al volante. Fue el 17 de enero de 1948 cuando en el circuito de Palermo compitió por primera vez en un Grand Prix, usó para ello un Maserati 4CL 1500 de la escudería francesa Naphtra Course sustituyendo a George Raph. Volviendo a su coche, el Chevrolet del 39 ganó varias pruebas.

El 29 de octubre de ese mismo año, mientras corría en el Gran Premio de América del Sur entre Buenos Aires y Caracas, volcó su coche en la séptima etapa al norte de Lima. En aquel accidente falleció su acompañante, Daniel Urrutia. El hecho causó gran repercusión e incluso en la actualidad se recuerda, de hecho, todos los 29 de octubre se conmemora el Día del Acompañante y Copiloto del Automovilismo Deportivo Argentino en su honor.

El 6 de febrero de 1949, ganó el Premio Jean Pierre Wimille en el circuito de Palermo con el Volpi-Chevrolet y, a fines de mes, obtuvo su primera victoria contra pilotos europeos en el circuito «El Torreón», de la ciudad balnearia de Mar de Plata. El 20 de marzo, volvió a ganar otra competencia, recibiendo el

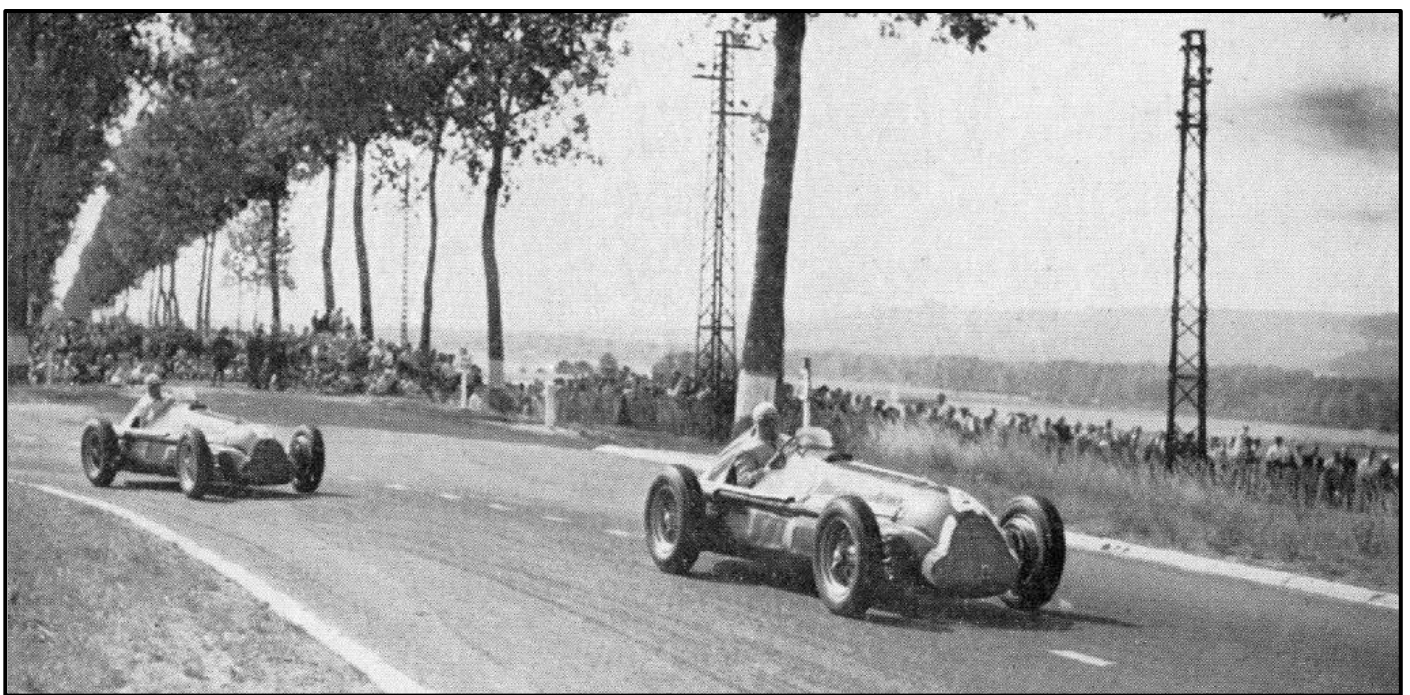




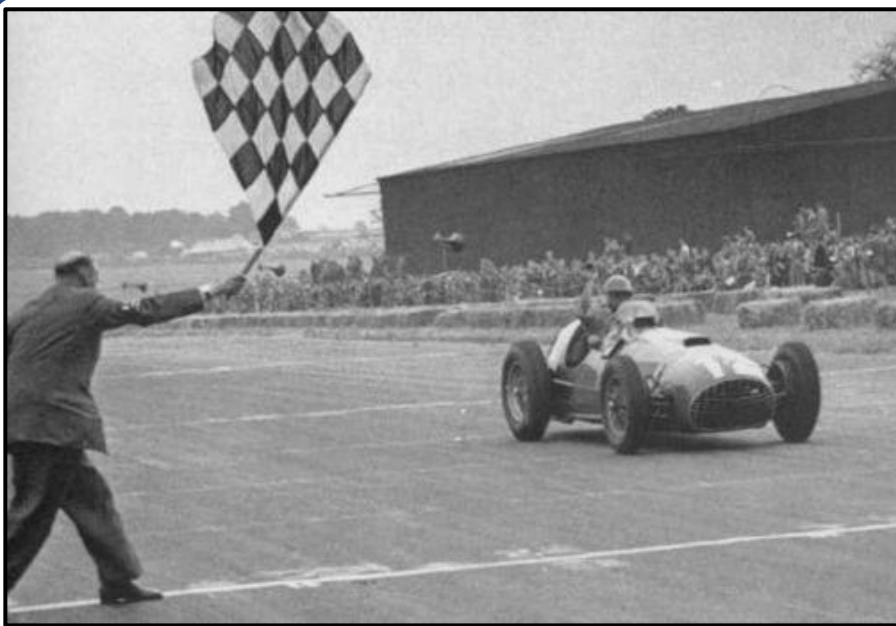
premio Fraile Muerto de Bell Ville. Por otra parte, en Europa participó en diez carreras de las cuales ganó seis: el 3 de abril en San Remo, el 18 de abril en Pau, el 8 de mayo en Perpiñán con Maserati, el 22 de mayo en Marsella con Simca, el 26 de junio en Monza con Ferrari 125 y el 10 de julio en Albi con Maserati nuevamente. En su vuelta a Argentina, fue recibido por una multitud y la Asociación Cordobesa de Volantes le entregó una placa de plata en prueba de admiración.

Participó por última vez en 1949 en el Gran Premio de Carreteras, año en que también ganó. Ese mismo año el presidente Juan Domingo Perón le otorgó una medalla al caballero del deporte y el Automóvil Club de Mendoza lo distinguió con el Cóndor de Oro en honor al mérito.

1950 es el año de su inicio en la fórmula 1. Tras haber ganado en ese mismo año el GP de Pau con Maserati y el GP de San Remo con Alfa Romeo, firmó un contrato con Alfa Romeo pasando así a ser parte del equipo oficial y empezó a disputar lo que fue el primer campeonato del mundo de F1. Ese primer año ganó en Mónaco, Bélgica, Reims, Ginebra y Pescara, resultando así subcampeón mundial por detrás de Farina.



GRANDES PILOTOS



Regresa a la Argentina en donde disputa y gana el GP Ciudad de Paraná el 12 de noviembre y el 18 de diciembre el GP Presidente Alesandri Palma en Chile, ambas con Ferrari 125. Su última presentación del año es el 24 de diciembre triunfando en las 500 Millas Argentinas en Rafaela con Talbot-Lago. Logra un total de 11 victorias este año en las distintas competiciones en que participó.

El 27 de octubre en el Cine Ocean se estrena "**FANGIO, DEMONIO DE LAS PISTAS**", película Argentina de largo metraje producida por Armando Bó

y dirigida por Román Viñoly Barreto.

De la Asociación de Volantes de Chile recibe una medalla de oro en homenaje a su actuación en Europa.

En 1951 comienza su segunda Temporada por el Campeonato del Mundo con Alfa Romeo 159 triunfando en el GP de Suiza en Berna el 27 de mayo, el 1 de julio el GP de Europa en Reims, y el 28 de octubre el GP de España en el Circuito de Pedralbes de Barcelona. Ese es el año que conquista su primer campeonato mundial de pilotos. El 2 de Setiembre en carrera no puntuable, gana el GP de Bari de F1.

Para la siguiente temporada, e 1952 el 13 de enero gana el GP de Interlagos y el 3 de febrero el GP "Quinta da Boa Vista" ambos en Brasil. En febrero se cambia de marca para pasar a competir con Mercedes-Benz. En Argentina gana el 9 de marzo el Premio Presidente Perón y el 16 de marzo el Premio Eva Perón. En Uruguay disputa y triunfa en dos carreras corridas en el Circuito de Piriápolis el 23 y el 30 de marzo, todas éstas con un Ferrari 125.



Tras correr en Irlanda el 7 de junio con BRM, debe viajar a Italia para disputar una competición en Monza el día 8 con un Maserati. Gran parte del recorrido lo hace en coche viajando solo y llegando horas antes de la salida. En la tercera vuelta sufre un grave accidente en la curva de Lesmo debido al cual debe permanecer hospitalizado casi cuatro meses.



En 1953 El 12 de julio con Maserati A6GCM gana una subida de montaña en la Vue des Alpes en Suiza.

Con un Alfa Romeo 6C sport, gana el GP Supercortemaggiore de Merano.

Fangio integrando el equipo Maserati el 13 de setiembre logra en Monza una espectacular victoria sobre Farina y Ascari en la última curva. Logra así ser subcampeón del mundo detrás de Alberto Ascari.

Ese año también participa en la IV edición de la famosa carrera

Panamericana con un Lancia D24, prueba que gana el 19 de noviembre.

En 1954 a principios de la Temporada corre dos carreras puntuables con un Maserati 250F ganando el GP de la República Argentina y el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps. Firma Contrato con Mercedes Benz. Con la "Flecha de Plata" W196 continúa sumando puntos para el Campeonato del Mundo, al debutar ganando en el GP de Francia de Reims el 4 de julio y continuar con el GP de Europa en Nürburgring el 1 de agosto, el GP de Suiza en Berna el 22 de agosto y el GP de Italia en Monza el 5 de setiembre.

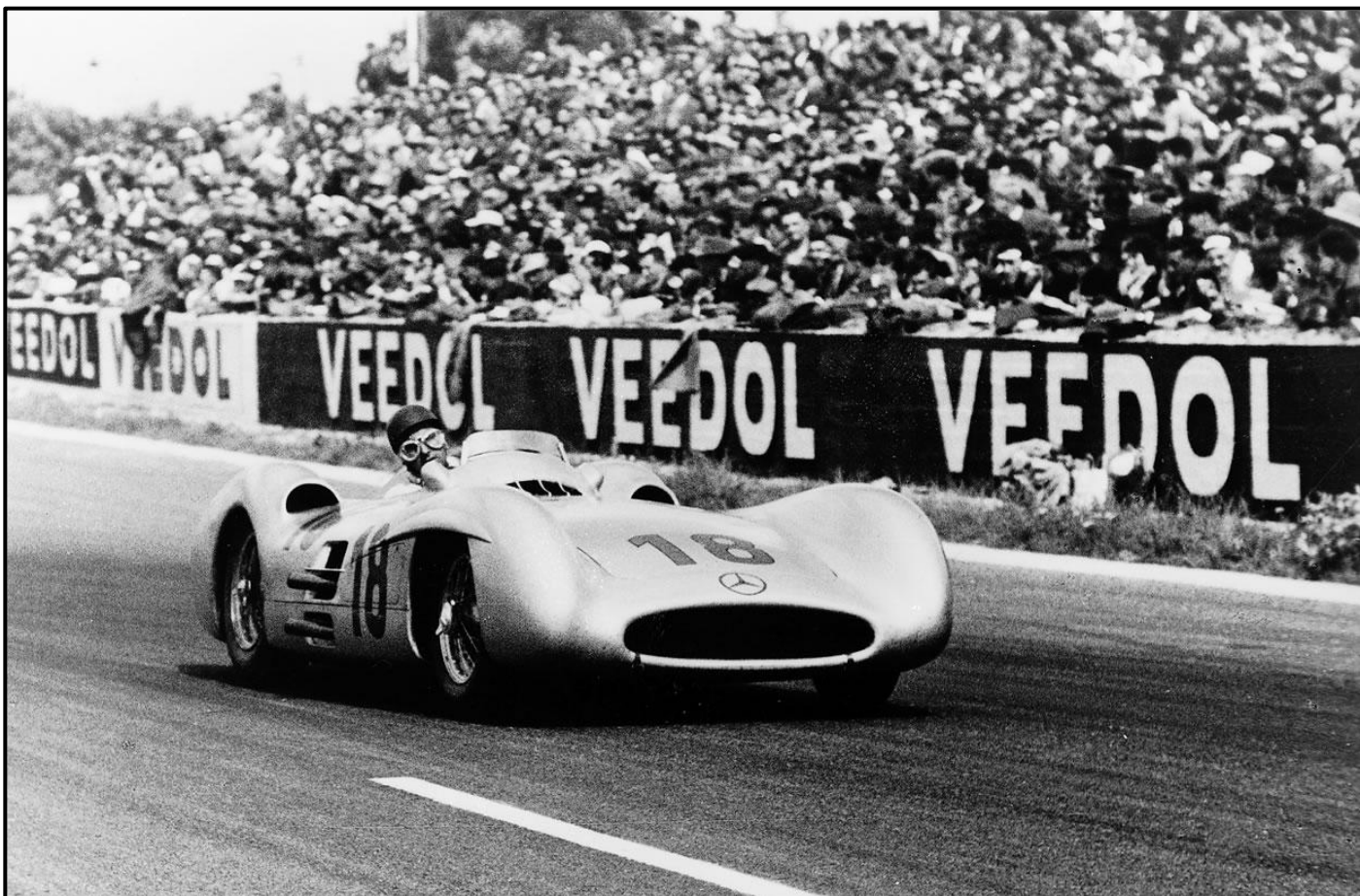


GRANDES PILOTOS

Con Mercedes Benz W196 obtiene su segundo campeonato mundial de pilotos. También se le entrega el mérito a Deportista del Año.

1955, aún en el equipo Mercedes Benz, afronta la temporada con Stirling Moss de compañero y ambos están al volante de los plateados W196. Gana los GP de Argentina, Bélgica, Holanda e Italia, sumando así puntos suficientes para alzar por tercera vez el trofeo del mundial de pilotos.

Fuera del campeonato sus otros triunfos son, el GP Ciudad de Buenos Aires con el Mercedes Benz W196 en la categoría Fórmula libre, el Premio Eiffel de Nürburgring y el GP de Suecia de Kristianstad ambos en Sport con un Mercedes Benz 300 SLR y por el GP de Venezuela Caracas con un Maserati 300 S.



Es distinguido con el "Premio Tazio Nuvolari" honra del periodismo italiano al mejor volante, entregado por unanimidad en la ciudad de Mantua, cuna del as italiano de la preguerra. El premio consiste en una tortuga de oro, reproducción del emblema con el que el piloto pintaba sobre el capot de sus máquinas de competición.

Mercedes se retira de la F1 en 1956 con lo cual Fangio firma para Ferrari. Sus triunfos por el Campeonato Mundial fueron: el GP de la República Argentina, el GP de Inglaterra en el circuito de Silverstone y el GP de Alemania en el circuito de Nürburgring todos con el Lancia-Ferrari D50 y logra así su cuarto título mundial de pilotos. Pese a que sólo hubo 3 victorias, su constancia le hizo poder mantener su título como mejor piloto.

Sus otros triunfos fuera del Campeonato de F1 fueron, el GP Ciudad de Buenos Aires con Lancia-Ferrari D50, las 12 Horas de Sebring con el Ferrari Monza 860 y el GP de Siracusa con Lancia- Ferrari D50.

Ese mismo año se editó el libro "The life story of Fangio", de Federico B.Kirbus y Roland Hansen, impreso originalmente en inglés y francés.

La Asociación Argentina de Volantes de Rosario, le entrega el más voluminoso trofeo que haya recibido. Tiene su altura y su peso. El texto es acompañado con cuatro estrellas de oro. No se pensaba que repetiría otro Campeonato.



Para 1957 firma Contrato con Maserati y gana un total de 4 carreras en la temporada con el modelo 250F: el GP República Argentina, el GP de Mónaco, el GP de Francia en Rouen-les-Esarts y el GP de Alemania en Nürburgring. Esas victorias hacen que se lleve el quinto título de campeón del mundo de pilotos.

Los otros triunfos fuera del campeonato mundial de F1 son el GP Ciudad de Buenos Aires con el Maserati 250F, el GP de Cuba, en La Habana con el Maserati 300S, las 12 Horas de Sebring con el Maserati 450S, el GP de Portugal en Lisboa con el Maserati 300S y por último la doble victoria en Brasil con el Maserati 300S en Interlagos y en Boa Vista.

Es distinguido en dos oportunidades, en el mes de octubre con el “Trofeo al conductor del año”, concedido por el Gremio de Cronistas de Automovilismo Británico y entregado por el Duque de Richmond y Gordon. En noviembre como “Maestro del Nürburgring”, con la Estrella de Diamante, título y trofeo que se entrega al piloto que haya ganado tres veces de forma consecutiva en el circuito.

También es declarado Huesped de Honoer por el Presidente de la República Federal de Alemania, Teodor Heuss, quien le hace entrega de las distinciones.

Pese a no estar ya con Mercedes Benz, la compañía le regala por su cumpleaños un 300SL roadster color celeste metalizado.



GRANDES PILOTOS

En 1958 gana su última carrera, el GP Ciudad de Buenos Aires y el 6 de julio de ese mismo año decide retirarse en el circuito de Reims mientras conducía su Maserati 250F. Allí fue donde había debutado 10 años antes.

Es condecorado como Oficial de la orden al mérito de la república italiana en el grado de Comendador, otorgado el 11 de noviembre por el presidente de la República Italiana, Giovanni Gronchi y al premio “de la más sobresaliente hazaña deportiva en el mundo” premio anual de la Academia Francesa de Deportes, que le es ofrecido por su Presidente, el Marqués de Creque-Monfort.

Se estrena también “Homenaje a Fangio” una película no comercial de 20 minutos de duración, producida por la British Petroleum y que era una recopilación de noticias y escenas de Fangio en acción en el circuito de Módena y en la Villa de Como.

También de manos de Louis Chirón, la realeza del automovilismo del mundo en esa época, le entrega el trofeo “Al más grande capeón de todas las épocas” llevando la firma de algunos de sus adversarios.



En 1959 tras su retirada, es distinguido como “Presidente honorario” de la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina.

En años sucesivos es condecorado con diversos premios y honores y sigue realizando carreras conmemorativas y de exhibición.

A partir de 1968 colabora con el ACA en la organización de la Temporada Internacional de Fórmula 2 que se realiza en Argentina, tarea que será una constante en los próximos años.

En 1969 encabeza la Misión Argentina en la 84 Horas de Nürburgring para coches turismos donde los Torino de fabricación argentina, cumplen una gran labor.

Es en el año 1972 que se inaugura el circuito Juan M. Fangio en la ciudad de Balcarce y se inaugura con una prueba internacional de Sport Prototipos.

En 1973 es nombrado "Ciudadano ilustre de la ciudad de Buenos Aires", junto al Premio Nobel Luis F. Leloir y el premiado escritor argentino Jorge Luis Borges. Participa también en la "Carrera del recuerdo" realizada en el circuito Municipal de la ciudad de Buenos Aires con un Fiat 125, junto a los ases de su época, entre ellos su amigo Oscar Alfredo Gálvez.

En 1974 es nombrado Presidente de Mercedes Benz Argentina. En 1975 participa en una prueba de exhibición en Dijon, Francia, con motivo del Gran Premio de Suiza a los mandos de un Maserati 250 F. En 1976 es invitado a participar de una carrera del recuerdo en el circuito de Long Beach (EE.UU.), con un Mercedes Benz W 196 R. Se estrena también "Fangio", película producida por el Conde Giovanni Volpi di Misurata y Gualteiro Jacopetti y dirigida por Hugh Hudson.

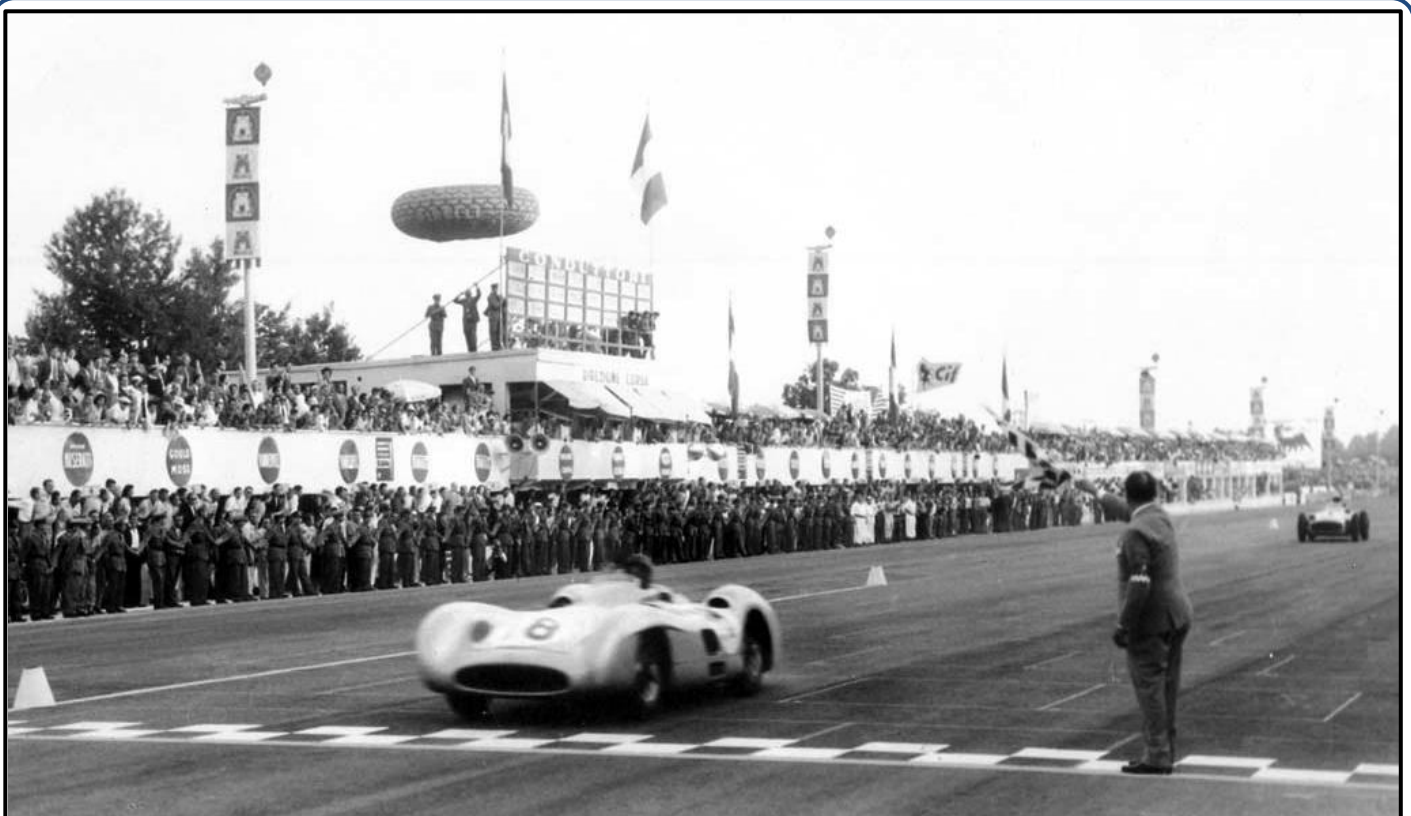
En 1977 con motivo de conmemorarse el 50º aniversario del circuito de Nürburgring, participa en la Quinta Carrera Internacional de Coches Históricos de Carrera y Deportivos, denominada "Desfile del Recuerdo" con el Mercedes Benz W 196 R.



En 1978 es invitado a otra exhibición en el circuito de Avus en Berlín, con un Mercedes-Benz W 196 R. En septiembre, con la misma máquina, participa en las Bodas de Oro del GP de Australia y luego en una prueba de regularidad con un Mercedes modelo 1921, llevando como acompañante-mecánico al entonces Primer Ministro de Australia, Malcolm Fraser. También con Mercedes, interviene en la exhibición organizada en el Circuito de Remparts, Angulema, Francia.

Sigue en 1979 con exhibiciones con Mercedes, en junio interviene en el circuito inglés de Donington Park en ocasión de un evento organizado por la "Fundación Gunnar Nilsson". Lo hace con un Mercedes-Benz W125, coche Grand Prix de 1937. Es protagonista también de otra exhibición en Oldtimer Rally de Salzburgo, Austria, con un Mercedes 500 K. La revista "El Gráfico" le confiere, en noviembre, el trofeo "Juan Manuel Fangio", símbolo del deporte argentino.

En 1980 en vísperas al GP de Brasil es elegido "El mejor conductor de todos los tiempos", distinción otorgada por la International Racing Press Association (IRPA). Se concedió el premio después de la votación efectuada entre sus miembros. La encuesta muestra a Fangio como ganador con 278 puntos, a Jackie Stewart con 255, a Jim Clark con 253, a Stirling Moss con 99 puntos y a Niki Lauda con 66 puntos. Es designado "MIEMBRO DE HONOR" de la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA).



Interviene en el “Día de Homenaje a Stirling Moss”, con Mercedes-Benz 300 SLR, en el circuito de Brands Hatch, Inglaterra y con el mismo coche participa en Spa-Francorchamps, en la conmemoración del GP de Bélgica.

En 1981 el 30 de mayo interviene en el Rally de Bruselas con un Mercedes de 1921. Ese mismo año se pone sobre la mesa el proyecto de abrir un museo del automovilismo que llevará su nombre. También ese año después de una exhibición con un Mercedes Benz 300 SLR en Dubai, sufre problema cardíaco y es trasladado a Argentina.

En 1982 es sometido a una intervención quirúrgica del corazón donde se le realizaron cinco by-pass y de la cual se recupera favorablemente en poco tiempo. Para 1983 con un Jaguar D se está presente en el homenaje a Gilles Villeneuve en Montreal. También es en ese año cuando entrega parte de sus trofeos y algunos de sus coches a Balcarce para que sean destinados al futuro Museo.

Pasan los años y sigue participando en celebraciones y conmemoraciones, el siguiente hecho más destacable es en 1986 cuando el 22 de noviembre se inaugura el Museo Fangio que además ha contado con el apoyo de muchas grandes marcas con el fin de disponer de una colección impecable de objetos y recuerdos. Ese día rodean al campeón, los pilotos que fueron rivales, Luis Villoresi, Phil Hill, Jack Brabham, Tony Brooks, María Teresa de Filipis, Maurice Trintignant, José Froilán González, Carroll Shelby, Sergio Mantovani, entre otros.

En 1987 en octubre, es nombrado “Presidente Honorario Vitalicio de Mercedes Benz Argentina”, única distinción otorgada en su historia por la fábrica alemana, cargo que ejercerá hasta su muerte. En sus últimos años de vida sigue haciendo demostraciones y carreras conmemorativas hasta que su salud se lo permite, finalmente después de diversas enfermedades, fallece el lunes 17 de julio de 1995 con 84 años.

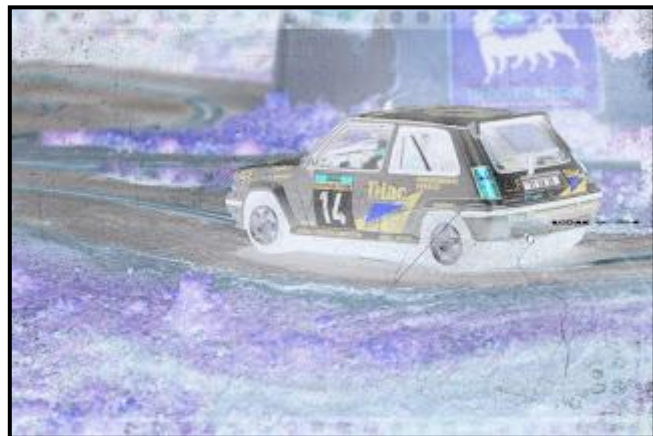
Fangio veía al automovilismo desde dos puntos de vista: como una ciencia que necesitaba un largo estudio y a la vez como un arte que debería ser cuidado como tal.

Sin duda este ha sido uno de los grandes pilotos jamás habidos en la historia dejando tras de sí números como los siguientes: Disputó 51 grandes premios obteniendo poles en 29 de ellos y victorias en otros 24. Ganó 5 campeonatos mundiales en los años 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957 logrando el subcampeonato en 1950 y 1953 y estableció un total de 23 vueltas rápidas

RENAULT CINCO GT Turbo Gr. N Jean Ragnotti Tour de Corse 1990 (OCTANE)

Mi primer siniestro total, *menos mal que de aquella nos quedaba Portugal*, fue al volante de un Súpercinco, el turbo colorado de mi madre, el coche con el que aprendí a conducir sobre tierra y nieve..., y ahora Octane nos trae otro de esos ochenteros RTE (*Ready To Enjoy*), aunque éste ya no me parece tan feo, con lo que les he de quitar, a esta buena gente de Octane, el apodo de “especialistas en los feos de los ochenta”..., aunque sólo sea por el Súpercinco.

Lo admito, veo un Súpercinco y pienso en aquel pobre sufridor, con el que aprendí a quemar rueda, dulce juventud, fácil inconsciencia, sólo porque ese pequeño coche transmitía algo muy especial a los riñones; subir y bajar el puerto, buenas pistas segovianas y de vuelta, subir las siete revueltas y bajar a casa para limpiar y guardar.

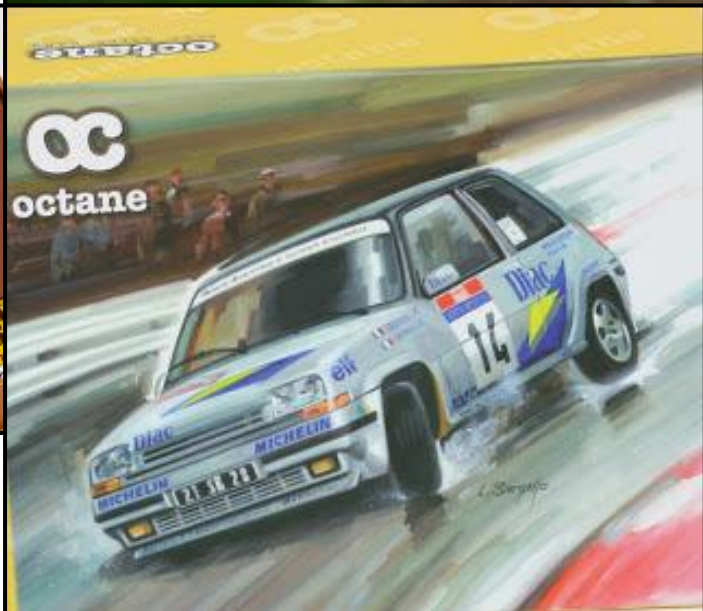


OCTANE ha elegido para comenzar la rodadura de sus Súper5 la librea Société DIAC del Renault Cinco GT Turbo Gr. N que Jean Ragnotti pilot  en el Rally Tour de Corse del '90, Ajaccio-Ajaccio; prueba en el que la pareja Ragnotti / Thimonier no pudieron más que abandonar por culpa de un fallo en el motor de su Cinco.

 Otro Errecinco? No..., no es otro Errecinco más, es un Súpercinco, el cual conserva el número, comercial, de Cinco, pero de aqu el cinco mítico no conserva más que eso, el nombre..., vale, y su motorización Renault, aunque ya no tan salvaje..., ni su carrocería, mucho más al gusto del Sur de Europa.



Como es habitual en la marca, cada modelo viene en su propio garaje de cartón rígido, y en su fachada, la reproducción de una lámina dicujada por Don Luis Bargalló -*Hoy maestro, que aprendió su oficio en Exin-*.



RENAULT CINCO GT TURBO

En detalle..., OCTANE vuelve a demostrar que es posible reproducir, no sólo de forma fiel un cochecito a escala 1:32, sin ensanches, achates o excusas, a 1:32; sino también de forma exquisita. Sobran las palabras, y basten las siguientes imágenes para que cada uno compruebe la calidad del modelo..., por supuesto, en detalle y cómo se ve en pista.

Un "morrete" inconfundible, donde se ve, perfectamente, el ADN de Octane para cada uno de sus obras, la mano, cada uno de sus cochecitos están fabricados a mano 'alzada'; montados a mano, pintados y retocados..., y todo encaja.

Tal vez, sólo tal vez, el golpe visual del paso delantero se ve algo cuadrado y alto, pero siendo diferente la escala lo puede ser también la percepción.



Interior reproducido, aunque piloto y copiloto a medio cuerpo, habida cuenta que bajo su carrocería monta un chasis Montecarlo de MSC (RTW - Ready To Win - Ideal para hacerse gozar en pista). Pese a ser una bandeja que no permite la reproducción completa de la pareja..., el interior es impecable.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

Espejo, por delante y por detrás..., fabuloso.



Ambos flancos son fabulosos, ya por su resina y pintura como por sus calcas y remate a mano de los marcos, por ejemplo, de sus ventanas.



El detalle del parche "Sabelt" a sus propios cinturones, un punto!! Aunque la cara de susto y el casco de muñeco de Lego de Ragnotti son "mejorables".



De su zaga..., no sabría decir con qué no me quedo..., desde la luneta térmica, pasando por el limpia..., una zaga excepcional. Tubo de escape "cromado" incluido...

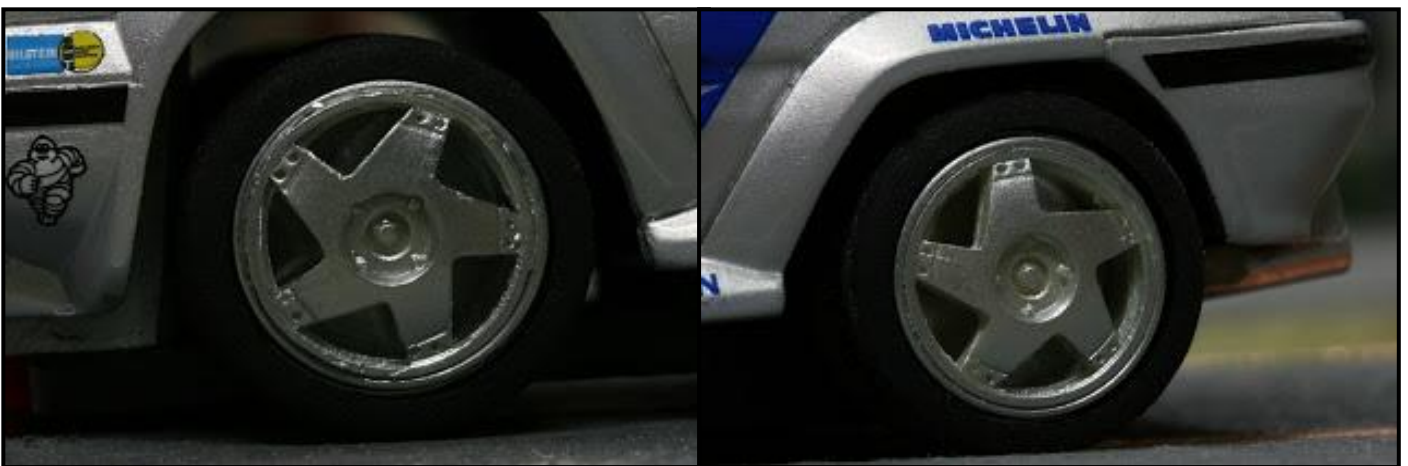


RENAULT CINCO GT TURBO

El techo ya con la antena (en caja viene desmontada).



Y unas llantas excepcionales.



Aunque si en detalle se disfruta, y aprecia la mano de OCTANE, en pista se demuestra la mano de MSC y los controles de calidad que les son comunes..., amén de un exquisito comportamiento, y tratándose de un cochecito en resina, ya es decir mucho..., de los pocos que cumplen con la zona alta de mi circuito casero.



Entra muy cómodo en curva, aunque en determinadas curvas he de controlar muy bien el momento de cortar gas y abrir, pues tiende a salir de ellas perdiendo algo de culo en las curvas con escaso grip, sin embargo en otras, donde el asfalto es más "abrasivo", he de tener especial cuidado con lo "croquetear"..., y teniendo en cuenta el tipo de vehículo de que se trata, aconsejo disfrutarlo, con cuidado previo de su guía (MSC), en pista Superslot.



En pistas "sin" grip y sin soporte magnético aconsejo buscar unos neumáticos Zero para su tren delantero y muy blandos, aunque no nos servirá cualquiera para su zaga, rayados para atrás. Probé con unos PKS clásicos y encajaron, aunque no se nota una mejor, con dichos neumáticos, tan clara como en los, por ejemplo, SCX, donde algún modelo ha llegado a mejorar cerca



El resto del conjunto no ha precisado ningún otro cambio; aunque calce un Montecarlo de MSC no esperemos un obús, sus cotas (*distancia entre ejes, ancho vías, altura...*) y peso limitan su comportamiento, aunque éste es mejor de lo que se le supone a un cochecito de resina.

RENAULT CINCO GT TURBO

Desde prácticamente cualquier ángulo es un Cinco, inconfundible, aunque, personalmente...



... por muy bien que haya quedado el morro...



su zaga es sencillamente espectacular.



Agradecemos desde la redacción este fabuloso artículo que nuestro compañero Luís Demófilo Pérez ha preparado para esta revista con este espectacular cochecito, sin duda una de las joyas vivas hoy en día en el mundo del slot.



2001

Este año Ninco aprovechó la celebración del Festival de la Infancia en Barcelona para presentar lo que sería su primera novedad del año: se trataba de un Volkswagen Golf GTI. Su primera decoración sacada a la venta fue precisamente para conmemorar tal evento y se presentó en un color blanco decorado con publicidad de la marca y dibujos de niños. Del mismo tan sólo fueron comercializadas 400 unidades a través del stand que la marca tenía en el Festival.

Se trata de un modelo de Ninco que no tiene una referencia asignada.

**50228 Volkswagen
Golf Sony**



Posteriormente a esta primicia, el mismo coche se lanzó ya con una versión referenciada en el catálogo de la marca en una decoración conocida como "Sony" por ser su patrocinador mayoritario y en un color azul oscuro.

En este caso la versión correspondía a la Kit Kar y por tanto se trataba de un coche de rally.

Ese mismo coche también se usó para conmemorar la edición del 2001 del Rally RACC, subcolección que ya estaba siendo bastante importante para los aficionados a Ninco.

Asimismo, del Golf también se comercializaron versiones para competición en circuito y finalmente una versión Road Car en rojo metalizado del mismo. El Golf es por tanto, uno de los coches más polifacéticos que ha tenido la marca.

Cabe destacar también el hecho de que ese coche fue el primero que incorporó dos novedades técnicas. La primera de ella posteriormente se incluiría en muchos de los coches de rally de la marca: La tracción 4x4 mediante poleas. La segunda era el uso de una guía con suspensión para que ésta siempre estuviera situada dentro del carril, hecho que incorporarían todos los coches de la marca a partir de ese momento salvo los karts y los monoplazas.



La guía con muelle permitía evitar muchas de las molestas salidas de raíl



La tracción 4x4 mejoraba la tracción del coche, sobretodo en tramos sucios

NINCO 20 ANIVERSARIO



El NC-3 también de tipo Boxer, fue la evolución respecto al NC-2 aunque por su "rudeza", pese a tener más RPM no se usó tanto

Fue también el año de introducción del segundo motor de la marca. Se optó por otro de caja larga tipo boxer, y fue denominado NC-3 X-Trem. El nombre no es en vano ya que ofrecía un elevadísimo número de RPM, sin embargo el "feeling" no era tan bueno como en el NC-2 con lo que el motor no fue tan popular.

Como evolución del Mercedes C-Klasse que Ninco sacó al mercado en sus primeros años, se presentó el Mercedes CLK DTM que en ese momento era el coche oficial con el que la marca germana disputaba las carreras de esa categoría. De él se sacaron las dos decoraciones de los equipos oficiales.



50229 Mercedes CLK D2 n°1



50230 Mercedes CLK D2 n°2

50231 Volkswagen Golf RACC

La decoración elegida para el modelo del RACC de este año no era muy complicada. La base en color verde pistacho sobre la que se destacaban elementos decorativos en color azul oscuro y finalmente se remataba con un alerón en color rojo vivo



50232 McLaren F1 GTR Frank Muller

El que terminaría siendo también uno de los coches más populares de Ninco, el McLaren F1 GTR también estrenó nuevas decoraciones ese año. En concreto fue esta denominada Frank Muller y que presenta unos colores que lo hacen a la par que muy visible en pista, muy elegante.

Gracias al éxito de las versiones de calle de modelos anteriores, este año también se presentaron 5 más en versión Street Car. Se trataron del Callaway, el Porsche 911 GT3, el Volkswagen Golf, el Audi TT-R y una versión Art Car del Callaway.

Este último se editó en formato edición limitada a nivel mundial de 4000 unidades, todas ellas certificadas y que además, sus beneficios fueron donaron en parte a la fundación Christiane Herzog para la lucha contra enfermedades infantiles



50233 Callaway C12 Road Car



50234 Porsche 911 GT3 Road Car



50235 Mercedes CLK Original Teile n°18



50237 Porsche 356-A Speedster



50236 Mercedes CLK Original Teile n°19

Gracias al éxito logrado por el año anterior con los Karts, Ninco debía al menos presentar nuevas decoraciones de los mismos, aunque no se limitaron a eso sino que lo rediseñaron para crear así el Super Kart, que era un poco más grande y presentaba un gran alerón trasero y mayores protecciones laterales y frontales. De ese nuevo kart se sacaron dos decoraciones simultaneas: El Spider y el Hot Chilis Team



50238 Superkart Spider Team



50239 Superkart Hot Chillis



50240 Porsche 911 GT3-R Repsol



50241 Porsche 911 GT3-R Taisan

NINCO 20 ANIVERSARIO



50242 Porsche 911 GT3-R Philips



50243 Volkswagen Golf TDI Greenergy



50244 Volkswagen Golf Caixa Renting

Este año también se presenta al mercado otro DTM para ampliar las parrillas en esa modalidad. Así fue como surgió el Audi TT-R.

Es un coche que gracias a sus cotas se convirtió en un competidor a tener en cuenta en las competiciones a escala 1/32, sobretodo en aquellas pistas de velocidad con tramos más revirados.

Su menor distancia entre ejes unido a un centro de gravedad también muy bajo le hacían ser un coche muy "ratonero"



50245 Audi TT-R ABT nº10



50246 Audi TT-R ABT nº20



50247 Volkswagen Golf GTI Road Car



50248 Callaway C12 Art Car

El que para mi es uno de los coches más bonitos de la marca, el Córdoba, también estrenó decoración con los colores típicos de Telefónica

50249 Seat Cordoba WRC Telefonica





50250 Mercedes CLK Sevice 24H



50251 Audi TT-R ABT n°9



50252 Audi TT-R



50253 Mercedes CLK Warsteiner



50254 BMW V12 FAT



50255 Callaway C12-R Le Mans



En cuanto a promoción, Ninco hizo muchos esfuerzos durante este año para estar presente en muchísimas actividades, por una parte patrocinó la exposición "1961-2001 El slot, una ilusión de padres a hijos", por otra organizó el "I rallyslot Costa de Almería" cuyos participantes fueron obsequiados con un Renault Megane vestido con una decoración especial para la ocasión. Además estuvo presente en la "1ª semana de la Cultura y el Ocio del Automóvil", en el "Salón Internacional del Automóvil de Barcelona", organizó el "I open Ninco Villa de Madrid"

2002

2002 será recordado por muchos de los asiduos de la marca como el año en que ellos se pudieron implicar directamente con la misma gracias a la creación del Club Ninco.



El logotipo del club

Este acontecimiento se presentó en Noviembre en el Salón del Hobby de Barcelona y se configura como una comunidad virtual que a través de internet integra a muchos de los seguidores de Ninco para que éstos estén perfectamente informados acerca de las novedades de la compañía y puedan comunicarse con la misma.



Este club es gratuito y a cambio de la inscripción, cada mes sus socios reciben el Newsletter Pole Position con información relacionada con el mundo del slot. Además sus socios tienen prioridad en inscripciones para competiciones, pueden participar en eventos/sorteos y adquirir productos exclusivos como el denominado "Coche del Club" (cuyo primer modelo se empezó a comercializar en el 2003 y del cual ya hablaremos más adelante).

Durante este año también se presentó otro motor: El NC-4, denominado Stinger y dotado de unas prestaciones muy extremas y que, tal vez por ello, no gozó de mucho éxito entre los usuarios ya que los coches equipados con él resultaban bastante difíciles de controlar.



50256 Porsche 911 german rally

En referencia a los coches una de las primeras novedades del año fue la presentación del Subaru Impreza WRC, cuya primera decoración fue la correspondiente al Rally Catalunya-Costa Brava, siendo así el coche elegido ese año para conmemorar tal evento.. Seguidamente se comercializó también en su decoración oficial en azul oscuro.

50257 Subaru Impreza
WRC RACC'02



El Subaru Impreza, ha sido, es y será probablemente uno de los iconos más distinguidos de los mundiales de rally, llevando en su haber innumerables victorias en terrenos de todo tipo, es por ello que los fabricantes de slot no lo podían dejar de banda en sus reproducciones.

En concreto Ninco no sólo hizo un muy buen trabajo a nivel visual sino que también construyó lo que fue el referente a seguir en los rallyes a 1/32 durante varios años; un coche que hoy en día aún sigue siendo muy competitivo y polivalente sobre cualquier tipo de pista. Holga decir que gran parte de su éxito radica en su sistema de tracción 4x4 que la marca había introducido el año anterior, así como unas cotas que le permitían tener un aplomo excelente sobre la pista.

Ha sido durante mucho tiempo, uno de los coches más alabados del fabricante catalán.



50258 Austin Healey MKIII Soft-Top

Volviendo a la serie Classics que Ninco había olvidado durante el pasado ejercicio, para este año se presentó uno de los deportivos más legendarios de Gran Bretaña: El Austin Healey MkIII



50259 Porsche 911 GT3-R Interviu



50260 Subaru Impreza WRC Monte Carlo 2002

La innovación siempre ha sido uno de los pilares fundamentales de la marca, de este modo durante este año se probó con nuevas técnicas de tampografía para lograr reproducir el máximo de detalles en el mínimo espacio. Así un Porsche GT3 lució una portada de la revista Interviu sobre su capó y el único Opel Astra que Ninco sacaría al mercado también hizo lo mismo reproduciendo sobre su capó el cartel de la película 60 Segundos.



50261 Mercedes CLK Safety Car DTM , fue el primer coche con luces que Ninco sacó al mercado.

Ninco introdujo en ese año otra novedad, por primera vez se decidió a equipar con luces algunos de sus coches. El elegido para la ocasión fue el mercedes CLK del que se sacaron dos versiones aunque ambas prácticamente idénticas. Se trataba de los safety cars del campeonato de Fórmula 1 y del campeonato alemán de turismos o DTM. Estaban equipados con unas luces centelleantes sobre el techo del coche



50262 BMW V12 Artcar



50263 Mercedes CLK GTR Sportware

NINCO 20 ANIVERSARIO



50264 Austin Healey Roadster



50265 Mercedes CLK Mika

Otra de las novedades vino acompañada de un gran éxito a escala 1/1.

Ninco, siempre centrado en la competición, apostó por reproducir el Citroen Saxo Super 1600 con el que Dani Solá competiría en el campeonato del mundo de JWRC, en el cual se proclamó campeón ese mismo año, hecho que ayudó a la comercialización del nuevo coche de Ninco.



50266 Citroen Saxo JWRC Dani Sola



50267 Audi TT-R Red Bull



50268 Opel Astra V8 Coupe Sport Bild

En aras de adaptarse siempre de la mejor manera posible al mercado, durante este año Ninco también presentó una nueva categoría: El Tuning. Esta categoría también se convertiría en una subcolección dentro de la propia marca.

El primer modelo se desarrolló sobre la base del recién estrenado Citroen Saxo y ese mismo año también saldrían en esa categoría el BMW M3 (que también sería novedad ese año) y el Audi TT.

Con esta imagen Ninco pretendía describir su nueva serie Tuning



Pese a haber presentado ya bastantes novedades absolutas durante el año, así como novedades técnicas y de otra índole, aún quedaban sorpresas que desvelar.

La primera de ellas fue otro nuevo coche: El impresionante BMW M3 GTR, triunfador absoluto de la categoría GT en las American Le Mans Series, y que además incorporaba una novedad técnica: la posición en ángulo del motor (anglewinder), de esta forma se conseguían mejores prestaciones puesto que al poder dotar al coche de un motor tipo Boxer en esa posición se conseguía un mayor agarre del mismo durante su derrapaje gracias al efecto que seguía ejerciendo el imán del motor pese a que el coche "culeara" un poco sobre el raíl.



50269 BMW M3 GTR Road Car

**Motor en posición
anglewinder**



Esta mejora vino acompañada además con otro nuevo motor, el NC-5, el cual se ha convertido en el motor de referencia de la marca hasta el momento actual y además uno de los motores más usados a nivel de competición gracias a su perfecto equilibrio, su progresividad y su durabilidad.



El nuevo NC-5 fue el sustituto perfecto para el polifacético NC-2 y se convirtió en muy poco tiempo en el motor de referencia de la marca y uno de los motores de referencia en el mundo del slot



50271 BMW M3 GTR Motorsport n° 43

50270 BMW M3 GTR Motorsport n° 42



NINCO 20 ANIVERSARIO



50272 Citroen Saxo Tuning style



50273 McLaren F1 GTR Fina



50274 Volkswagen Golf 7-Up

Tal vez una de las sorpresas que más trascendencia tuvo a lo largo de todo el año fue la introducción de un 6º modelo completamente nuevo. Se trató del nuevo Mini Cooper, del cual ya de entrada se comercializaron 6 versiones diferentes, 4 correspondientes a coches de calle y otras dos de competición, que no se vendieron por separado sino que únicamente se incluyeron dentro del circuito denominado Mini.



Salió también una edición limitada de esos Minis con la palabra Bimbo sobre el techo. Se trataba de unos circuitos que Bimbo sorteó entre sus consumidores, hoy en día están muy cotizados.



50275 Mini Cooper red



50276 Mini Cooper blue



50277 Mini Cooper yellow



50278 Mini Cooper grey



50279 BMW M3 GTR Scheid

También se incorporaron dos nuevos F1 en la colección.

En esta ocasión las reproducciones fueron para el Arrows A-20 de De La Rosa y Takagi anunciado dos años antes aunque no editado hasta el momento y el A-23 de Frentzen y Bernoldi, que pese a ser también un Arrows su molde fue totalmente nuevo respecto al anterior.

También debemos indicar que la referencia 50283 que pertenecía a un Opel Astra, nunca vio la luz.



50280 Arrows A23 F1 n°20



50281 Arrows A23 F1 n°21



50282 Mercedes CLK Safety Car F1



50284 Citroen Saxo Sven Haaf

NINCO 20 ANIVERSARIO



50285 Kart HP



50286 Kart Bridgestone



50287 Mercedes CLK DTM Ceb



50288 BMW M3 GTR Leo's



50289 Fiat Punto Vallejo

Finalmente y gracias a la buena acogida que tuvo el Saxo, **Ninco** sacó otro modelo representativo de los S1600: El Fiat Punto que sería ya la última novedad que presentaría la marca dentro de ese año. Pese a que sus cotas indicaban lo contrario, el punto tenía un comportamiento notable en pista y se convirtió en un gran rival para el Saxo, hecho que ocasionó divergencias de opiniones entre los usuarios de ambos modelos.

MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

2003

Si tuviéramos que resumir este año en unas palabras estas serían: Raid, suspensiones y Fórmula Cart. Gracias a esto ya podemos deducir por donde irían los tiros de Ninco durante el 2003.

En la feria del juguete de Nüremberg de ese mismo año se presentaron las dos primeras palabras de la afirmación anterior fundamentadas sobre nuevos modelos



50290 Citroën Saxo Dani Sola

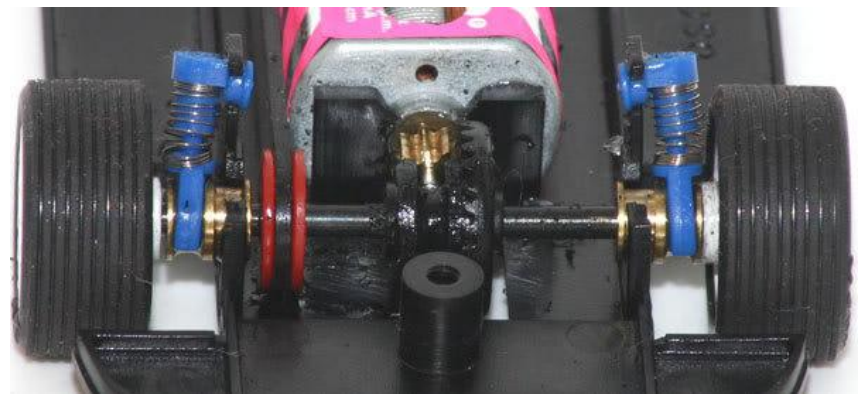


50291 Mercedes CLK DTM Oase



50292 Citroen Saxo Dani Sola

Así por una parte se presentaba un coche completamente nuevo: El Renault Clio S1600, primer modelo que presentaba suspensiones en las 4 ruedas, denominada Pro Shock, y que dotaban al coche de una mayor estabilidad y unas mejoras considerables en cuanto a comportamiento.



Detalle de las suspensiones independientes proshock



50293 Subaru Impreza Club Ninco nº1

Tal y como ya anunciamos, fue durante el 2003 que Ninco sacó a la venta el primer coche del Club. El honor fue para el Subaru WRC 2003 que de este modo introducía la marca. Cabe destacar que desde entonces éste ha sido uno de los coches de la marca más alabados en cuanto a comportamiento por muchísimos usuarios del slot. Su decoración partía de un fondo rojo, sobre el cual estaba pintado una pista de slot, una decoración un tanto singular aunque muy bien conseguida y con un nivel de acabados impresionantes.



50294 Fiat Punto Dalavilla



50295 BMW M3 GTR Meijers

NINCO 20 ANIVERSARIO



50296 Austin Healey MKIII Hard-Top



50297 Renault Clio Showcar



50298 Fiat Punto Llovera



50299 Citroen Saxo M.Cabo



50300 Renault Clio ELF

Modelos ya de otros años vieron también nuevas decoraciones, sin embargo una de las más significativas fue una serie limitada que se editó sobre la base del Mini y que se denominó la Flag Series.

Esta serie reproducían sobre el techo del vehículo las banderas de diferentes países anglosajones: Gran Bretaña, EEUU, Canadá, Escocia e Inglaterra y.



50301 Mini Cooper Union Jack (Gran Bretaña)



50302 Mini Cooper Star & Stripes (EEUU)

MÁS QUE UN HOBBY, UNA PASIÓN



50303 Cobra Le Mans



50304 Porsche 911 GT3 Alex Job

Pese a que las novedades este año eran interesantes, casi todas ellas quedaron en parte eclipsadas por la introducción de una nueva categoría: El Raid.

Pese a que otras marcas ya habían reproducido coches en esa categoría, éstos ya formaban parte del olvido y sólo figuraban como objetos “raros” en las estanterías de los coleccionistas, así Ninco rescató esa modalidad al introducir lo que sería su primer modelo: El Mitsubishi Pajero, el gran triunfador en las últimas ediciones del Dakar que se habían celebrado.

Del mismo se presentaron tres decoraciones a lo largo del año: Una en un predominante color blanco correspondiente al coche pilotado por Hiroshi Masuoka, ganador del Dakar del 2002, otra en rojo de la alemana Jutta Kleinschmidt y una en color plata de Alexander Khrol.

La nueva serie raid vino acompañada de este logotipo identificador



Éstos TT además de la novedad como categoría que representaban gozaban también de la incorporación de muchos avances de la marca. Así tenían la recién introducida suspensión independiente en las 4 ruedas, tracción por poleas, nuevos neumáticos creados específicamente para esa gama, una nueva guía denominada Pro-Arm cuya principal característica era su basculación y por tanto ayudaba al coche a poder sortear obstáculos y finalmente la incorporación de un nuevo motor específico para esa modalidad: El NC-7.

NINCO 20 ANIVERSARIO



50305 Mitsubishi Pajero Jutta



50306 Mitsubishi Pajero Masuoka

Este motor, pese a no tener muchas RPM (19.300 a 14.8 voltios) goza de una gran progresividad, aunque su característica más destacada es el hecho de que su eje es algo más largo que en el resto, lo cual hace que sea el único útil para esta nueva categoría.

El nuevo motor NC-7 introducido específicamente para la categoría raid destaca por su suavidad y progresividad



Además de la introducción de los coches, **Ninco** también apostó por la creación de unas nuevas pistas con un tacto rugoso que simula piedras dónde el coche puede demostrar todas sus habilidades sorteando obstáculos, por tanto no sólo representaba un gran desembolso para la marca sino que también era un gran riesgo en caso de que no funcionara.



Las nuevas pistas de raid tenían unas superficie rugosa que simulaba piedras y además podían clavarse otros obstáculos mayores



50307 BMW M3 GTR Euro GT



50308 Subaru Impreza WRC



50309 Mini Cooper (Canada)



50310 Mini Cooper (Escocia)



50311 Mini Cooper (Inglaterra)



50312 Mercedes CLK GTR Original Teile



50313 Renault Clio GO! Efecto barro

Del Clio nombrado antes se presentaron 3 decoraciones ese año: Una, la showcar en tonalidades de grises y amarillos, otra con los colores de la marca y con Elf como principal patrocinador y la tercera con una novedad en cuanto a pintura: El efecto barro. Se trata de unos toques de pintura en llantas y carrocería que simulan el resultado de la celebración de una prueba del campeonato de rallies sobre terreno mojado o fangoso

NINCO 20 ANIVERSARIO



50314 Mitsubishi Pajero Khrol



50315 Fiat Punto Rally RACC 2003

El coche elegido para conmemorar el Rally RACC de este año fue el Fiat Punto pese a que muchos pensaban que iba a ser el recién introducido Renault Clio .

En la segunda mitad del año, Ninco apostó de nuevo por otra novedad absoluta y así introdujo coches de la Formula Cart o Champ Car, competición de velocidad por excelencia en el continente americano.

Para ello, el primer coche que se introdujo fue el Lola Ford, que gracias a sus cotas, y al disponer de serie del NC-5 se convirtió en el coche de slot más rápido del momento.



50316 Lola-Ford "Gigante"



50317 Jaguar XK-120 Soft-Top



50318 Lola-Ford Herdez nº4



50319 Lola-Ford Herdez nº55



50320 Volkswagen Golf Mossos d'Esquadra



50321 Volkswagen Golf Polizei

Cabe destacar el hecho de que también fue durante este año que se introdujo como referencia el primer modelo Prorace de la marca, aunque éste no fue comercializado hasta el 2004, año en el cual ya hablaremos de lo que esta denominación suponía



50322 Subaru WRC Prorace



50323 Mitsubishi Pajero Argos



50324 McLaren F1 GTR SOK



50325 Pack 10º aniversario



10th Anniversary Collectors' Set

Finalmente y en cuanto a colofón de este año repleto de novedades, Ninco para celebrar su 10º aniversario reeditó su primer coche sacado al mercado: El Renault Clio La Torre.

En esta ocasión el coche en lugar de llevar pegatinas iba tampografiado, y se presentaba en una edición especial y limitada que se ofrecía en una caja de cartón decorada donde también se incluía un libro con la historia de Ninco durante estos 10 primeros años de su existencia.

2004

En el 2004 Ninco puso mucho empeño en mejorar su recién estrenada línea de coches de raid, así la primera novedad del año fue un segundo coche para esa categoría. En esta ocasión se trataba del Protruck de Ford, del cual sacó varios modelos durante ese mismo año.

El coche, al igual que el Mitsubishi estaba motorizado con el motor NC-7 y integraba la suspensión independiente Pro Shock en cada rueda, pero a diferencia de éste, no tenía poleas de tracción, con lo cual, sólo las ruedas traseras eran motrices. Este hecho junto a tener una distancia mucho mayor entre ejes, lo convertían en un vehículo algo más torpe para andar por la pista, pero pese a ello resultaba también muy divertido de conducir, sin embargo, nunca llegó a estar a la altura del Mitsubishi



50326 Protruck BF Goodrich



50327 Audi TT Belcar



50328 Subaru Impreza New Zealand Prorace



50329 Protruck Elf



50330 Subaru Impreza New Zealand efecto barro

Otro nuevo motor vio la luz durante este periodo, en ese caso fue el imponente NC-6, que, partiendo de la base del NC-5 rendía 3.500 rpm más, (por tanto 23.500rpm) al voltaje de 12 voltios. Además su capacidad de atracción magnética también era mayor, aunque su entrega de potencia no era tan progresiva y por tanto era algo más difícil de controlar.



En gran parte gracias a la introducción de este nuevo motor, que en un principio sólo se comercializaba como accesorio, se creó una nueva serie de coches: La gama Prorace. Así coches ya existentes se reeditaban, con unas ciertas mejoras técnicas.

ProRace

El logro Prorace era sinónimo de competición, NINCO comercializó sus coches más punteros con material mejorado bajo esa serie

El primero de ellos que lo hizo fue el popular Subaru Impreza y que ya había sido presentado como novedad el año anterior. Esa versión Prorace se diferenciaba de la "normal" por llevar cojinetes mejorados, doble correa de tracción 4x4 y motor NC-6.

Esta nueva línea estaba concebida con el fin de crear coches R2R (ready to run), es decir, coches para poner directamente encima de la pista y poder competir con ellos.

Otra de las novedades durante el año fue la introducción de uno de los coches más emblemáticos y polifacéticos de la casa Porsche: El mítico 911, que se presentó en sus variantes de rally y de velocidad, en este segundo caso como el 934.



50331 Porsche 934 Vaillant



50332 Porsche 934 Brumos



50333 Porsche 934 Jagermeister



50334 Porsche 934 Burton of London



50335 BMW M3 GTR Amprex



50336 Fiat Punto Vodafone

NINCO 20 ANIVERSARIO



50337 Renault Clio Agrafe



50338 Porsche 911 Road Car Antracita



50339 Mercedes CLK GTR Prorace



50340 Reynard Toyota Telefónica



50341 Reynard Ford Corona

Otra de las novedades fue el BMW X5, el tercer coche de la familia de los Raid y que ya desde un primer momento destronó al Mitsubishi como rey del raidslot. En todos los aspectos el coche era impactante, tanto estéticamente incluyendo cromados y una tampografía excelente, como en comportamiento.

Mecánicamente la base es la misma que la del Mitsubishi, pero su mayor distancia entre ejes le confería un comportamiento más noble y con más aplomo.



50342 BMW X5 Delsey



50343 BMW X5 Motor Cadi



50344 Subaru Impreza Imola Prorace



50345 Subaru Impreza Mc Rae efecto barro



50346 Subaru Impreza Imola efecto barro

En cuanto a la serie Classics, ésta se renovó con uno de los clásicos americanos por excelencia: el precioso Chevrolet Corvette Class C, todo un mito y un símbolo sobre ruedas, que tal vez en Europa no tuvo el éxito esperado, dado que a día de h aún hay algunos que se pueden encontrar en tiendas, sin embargo seguro que fue una auténtica golosina para el mercado de exportación.



50348 Porsche 911 Road car



50347 Corvette C Class Sebring '56



50350 BMW M3 GTR Red Bull



50349 Protruch Speedy

Ninco sacó otro rey del Rallyslot el Peugeot 307 WRC. Pese a que el comportamiento del Subaru ya era excelente y prácticamente las competiciones a cualquier nivel eran coches monomarca, la distribución de pesos casi al 50% del Peugeot, así como su altura, algo menor a la del Subaru, lo convirtieron rápidamente en el nuevo rival a batir de las pistas. De éste también se lanzó al mercado al cabo de poco tiempo una versión Prorace, que aún acentuaba más su comportamiento.



50351 Peugeot 307 WRC Mexico



50352 AC Cobra Racing stripes



**50353 Renault Clio
Rally RACC**

Por otra parte, desde el último año el coche del Rally RACC parecía como si estuviera sufriendo un cierto retraso respecto al avance de la compañía, por ello, el que se utilizó durante este certamen para llevar la decoración del mismo fue el que ya se estaba esperando en el año anterior: El Renault Clio, que en esta ocasión vestía una estupenda decoración en un tono mayoritariamente gris y con toques amarillos, que lo hacían muy vistoso a la par que muy elegante.



**50354 Porsche 911
Salón del Hobby 2004**

Casi para finales de año también fue la marca elegida para realizar la decoración del coche que iba a ser el representante del Salón del Hobby de ese año 2004. Para quienes no lo conozcan se trata de una feria donde diversos fabricantes, tiendas y otras personas interesadas se reúnen para presentar todas las novedades en hobbies.

50355 Honda NSX Autobacs



Y ya para terminar el año y tras tener un poco en el olvido las competiciones de velocidad, en este caso Ninco apostó también en establecer una nueva categoría en slot. En este caso el turno era para los GT, y en concreto sus próximos proyectos se centrarían en los coches japoneses de esa categoría, de hecho su primer lanzamiento correspondió al Honda NSX, al que posteriormente le han seguido muchos otros modelos que ya iremos comentando.



50356 Honda NSX Epson

50357 Subaru Impreza Prorace



50358 Peugeot 307 WRC Prorace

50359 Peugeot 307 WRC Showcar



Y hasta aquí la segunda parte de la historia de Ninco, el mes que viene seguiremos con nuestro particular tributo

CRITERIUM CIUTAT DE PALMA

Durante 10 ediciones el Critérium Palma de Mallorca se había convertido en un evento clave en el calendario slotístico balear, pero por razones económicas y organizativas este año hemos tenido que prescindir de él. Una verdadera pena.

Aún así, Ramón Salamanca, alma mater del evento, y consciente de que no podía dejar morir el espíritu conseguido durante una década, se puso manos a la obra para que no faltase el coche anual del Critérium. Así, aunque este año no habría competiciones, si que los amantes del slot hemos podido seguir esta particular serie; a la espera de que la coyuntura mejore para próximas ediciones.

El coche elegido para la ocasión, si sabiendo Ramón que debía ofrecer un plus especial para no defraudar a sus seguidores, ha sido una réplica del Seat 850 TC de Exín C-45, montado sobre un efectivo diorama y a la vez sobre una peana de madera y acompañado de una placa con la denominación del evento y el número de edición del coche; sólo 20 unidades.

El coche realizado por los amigos de EXINMEX está inyectado en color amarillo y decorado con la publicidad de Iriser y Nadal, dos de los que habían venido siendo patrocinadores del Critérium, el logo del critérium y el nº13 correspondiente al año de realización.

Como en anteriores ocasiones, se ha realizado una segunda decoración, esta vez en un bello color cobre, que no hace más de resaltar las bellas líneas del 850.



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

El Criterium , hasta la 10ª Edición. Era un evento que congregaba durante un fin de semana todos los amantes de nuestro hobby en la capital Balear. Raid, Rally, TT, Lemans, F1 eran algunas de las categorías en las que se medían los mejores pilotos.

Desde la tercera edición, allá por el 2005, se realizaba un coche exclusivo para el evento:

2005 FIAT ABARTH



2006 BMW 320i



2007 SCX Tuning Car 2 (Opel Astra)



2008 Seat 131 Abarth



2009 Ferrari FXX



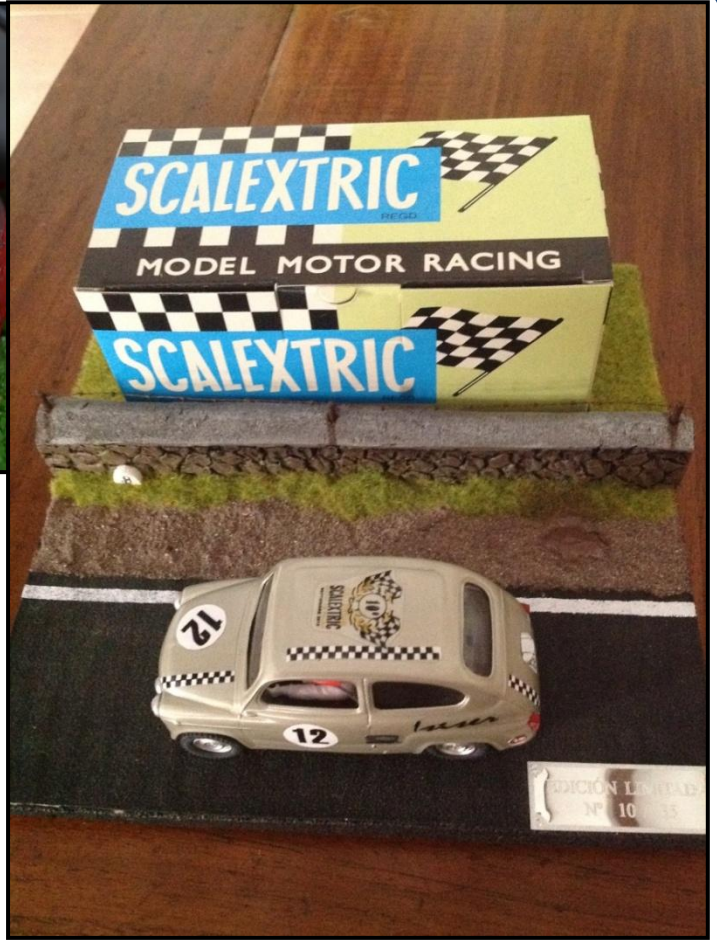
2010 Seat 850

CRITERIUM CIUTAT DE PALMA



2011 R5

Además de estos coches el critérium también ha dado una serie extra de coches en ediciones muy cortas de 3 o 5 unidades, con lo que había empezado como las pruebas de decoración y al final se han convertido en una serie exclusiva con nombre propio, en el que se incluye el ya mencionado 850 (11C) decoración cobre con sólo 5 unidades:



2012- Seat 600 TC



MÁS QUE UN HOBBY. UNA PASIÓN

SCALEXTRIC

SCALEXTRIC ACCESORIOS QUE TE TRANSPORTAN A LA COMPETICIÓN

Una experiencia de juego sin límites gracias a los nuevos complementos

Scalextric es un mundo de juego que se adapta a los gustos y necesidades de cada jugador. Los accesorios disponibles permiten ampliar la experiencia con circuitos personalizables, cronómetros, pistas deslizantes... Las posibilidades para complementar y aumentar la competición no tienen límite, solo el de la imaginación.

Accesorios



Curva chicane superdeslizante. El accesorio perfecto para aumentar la tensión en las curvas. La superficie está tratada para disminuir la adherencia de los coches, que derrapan en la curva. Los pilotos deben ajustar la velocidad de entrada para no salirse del circuito a la vez que intentan llegar en primera posición, ya que la chicane solo permite que pase uno de los vehículos. PVP aproximado: 29,95 eur.



Gestor de carreras. Es el accesorio perfecto para controlar la carrera, ya que incluye un semáforo electrónico y un cuentavueltas. Ya no hay disputas para saber si un vehículo se ha adelantado en la salida, el semáforo electrónico controla el inicio sincronizado de la carrera acompañado de avisos acústicos y detecta las salidas en falso. El cuentavueltas indica el número de giros que cada piloto va alcanzando. El gestor de carreras es programable y permite establecer diversos modos de juego: vueltas programadas, carrera por tiempo o mayor número de giros completados. PVP aproximado: 44,95 eur.



Kits digitalizadores. Ya sean coches o circuitos, estos kits posibilitan la conversión del sistema original de Scalextric al digital, que permite hasta 6 coches simultáneos en pista, adelantamientos, cambios de carril y repostaje, entre otras funciones. Disponible para los modelos que presentan compatibilidad.

Pero las posibilidades no acaban aquí: **cronómetros, chicanes, puentes con luz, puentes colgantes off road, una carpa taller para rally, tramos de pistas de todo tipo** para aumentar los circuitos, **motores, trencillas...** Las opciones que ofrece Scalextric son tan múltiples y variadas como desee el jugador.

SORTEO

¿Porqué llamaban Moby Dick al Porsche 935? Pues la respuesta es: Por las propias formas del coche. La forma de la aerodinámica trasera que se asemeja a la cola de la ballena y a su gran toma de aire frontal parece una boca, es por eso y por su enorme volumen que este coche pasó a la historia con el sobrenombre de Moby Dick. Y el afortunado ha sido: Manuel Benicio Latorre Navarro. ¡Enhorabuena! Y recuerda que tienes hasta el día 15 del mes siguiente para poder reclamar el premio,



Y para este mes tenemos la última novedad de Slot.it para vosotros, el Lancia LC2 con referencia CA21c cedido por nuestro colaborador Aloyshop. Y la pregunta es:

Contando 2013, ¿cuántos años hace que Slot.it está en el mercado?



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!

