

# NINCO WORLD CUP 2008

La mayor competición internacional de slot 1/32  
The greatest international 1/32 slot competition

www.ninco.com

ENERO 2009 1,50€



## Inolvidable



## Unforgettable

España, campeona del mundo en el mítico Silverstone  
Spain, world champion in the historic Silverstone



# SILVERSTONE



**SUPER GT**  
SILVERSTONE

**2008**

Barcelona 2005 / Verona 2006 / Stuttgart 2007



31 OCTOBER - 1 NOVEMBER 2008

**6 HOURS ENDURANCE**

1/32 SLOT RACING CARS

**NINCO**

THE ULTIMATE SLOT SYSTEM



SILVERSTONE

# Saludo | Welcome

## David Cosculluela

Director General de NINCO  
*Managing Director of NINCO*



La NINCO World Cup es una carrera de coches a escala, pero esta vez su similitud con la competición real ha sido espectacular. Disponer de las instalaciones de un circuito mítico en el automovilismo mundial como es Silverstone ha sido excepcional. Y es que tanto para los equipos como para los visitantes y para nosotros mismos, como organizadores, acudir cada día a Silverstone para participar en una carrera tan seria y de tanto nivel como la NWC era para sentirse parte de algo realmente importante.

En cuanto a la carrera en si, vino a confirmar lo que ya esperábamos: el nivel de los equipos, sea cual sea el país de origen, es altísimo y cada año mejor. Las clasificaciones nacionales ya apuntaban en esa dirección. Los equipos se toman muy en serio se participación y una vez logrado el pase a la final, todos quieren demostrar su valía. A todos ellos, sólo puedo decirles una cosa: objetivo cumplido. Habéis dado a la final un nivel de auténtico lujo.

*The NINCO World Cup is a scale car race, but this time its similarity to the real competition was spectacular. Using the facilities of a legendary circuit in the automobile world cup such as Silverstone was extraordinary. And both for the teams and for the visitors and us, as organizers, appearing every day in Silverstone to take part in a race as serious and of such a high level as the NWC was to feel part of something really important.*

*With regard to the race itself, it confirmed what we already expected: the level of the teams, whatever the country of origin, is very high and better every year. The national classification races already lead in this direction. The teams took their participation very seriously and once they had reached the final, they all wanted to demonstrate their stature. To all of them, I can only say one thing: objective achieved. You gave the final a level of authentic luxury.*

## Andy Coles

Jefe Exportación de NINCO  
*Export Manager of NINCO*



Cada vez que visito un país y tengo contacto con pilotos de los clubes de la zona, constato una realidad que nos hace estar muy satisfechos: NINCO es la marca de los pilotos, nuestros coches son una garantía para correr con un modelo 'ready to run' y la pista, indiscutiblemente, es una referencia para las competiciones. Si a ello unimos la implicación de nuestros distribuidores internacionales para presentar el mejor equipo local posible en la final, el resultado es claro: la NWC es el evento mundial más importante en el slot de competición. Gracias a todos.

Las felicitaciones de los equipos tras finalizar la edición 2008 en Silverstone fueron muy bienvenidas, pero más allá de haber cumplido sus expectativas, sirven para obligarnos a seguir trabajando duro para mejorar la edición de 2009. Pronto anunciaremos la sede de la próxima edición, sigue el blog de la NWC ([nincoworldcup.blogspot.com](http://nincoworldcup.blogspot.com)) para estar siempre al día de este gran evento.

*Every time I visit a country and have contact with drivers from the area's clubs, I confirm a reality that makes us very satisfied: NINCO is the drivers' brand, our cars are a guarantee of a 'ready to run' model and the track, unarguably, is first-class for the competitions. If we combine it with the involvement of our international distributors to present the best local team possible in the final, the result is clear: the NWC is the most important world event in competition slot car racing. Thanks to everybody.*

*The congratulations of the teams after finishing the 2008 edition at Silverstone were very welcome, but more than having met their expectations, they served to oblige us to continue working hard to improve 2009 edition. We will soon announce the location of the next edition; follow the NWC blog ([nincoworldcup.blogspot.com](http://nincoworldcup.blogspot.com)) to always be up to date with this great event.*

# Índice | Index

- 4.** IV NINCO World Cup • **6.** El escenario | *The scenario* – La pista | *The track*  
**7.** El coche | *The car* • **8.** Participantes | *Entry List* • **12.** Los protagonistas | *The main protagonists* • **13.** Superpole • **14.** Crónica | *Review* • **18.** Clasificación | *Race table* – Personal | *Private* • **19.** Trofeo vuelta rápida | *Fast lap trophy* – Mejor Decoración | *Best Livery* • **20.** Clasificatorias nacionales | *Domestic events* – NWC Blog  
**21.** Concurso de Diseño | *Design Contest* • **22.** Palmarés | *List of winners*

# Staff | Staff

**Redacción y fotografías** | **Contents and pictures:** NINCO.  
**Diseño y Maquetación** | **Page Layout and design:** Javier del Cobo  
**Imprime** | **Print:** Printing Media – **Depósito legal:** M-5406-2008

# IV Ninco World Cup



¡Carrera NINCO en Silverstone!... suena bien ¿verdad? Pues la realidad fue todavía mejor. Representantes de 14 países brindaron un espectáculo genial durante un fin de semana de lo más completo. Comenzamos con la distribución de boxes, los entrenamientos y la Superpole, que ganó brillantemente USA, el primer día. Al día siguiente: warm lap, competición y gala de entrega de premios en las instalaciones del circuito. Obsequios para todos, elección de la mejor decoración -Grecia- y trofeos para los ganadores. El podio, España-Italia-Portugal. Inolvidable.



NINCO Race at Silverstone! It sounds good, doesn't it? Well, the reality was even better. Representatives of 14 countries toasted excellent entertainment during a very full weekend. We start with the distribution of boxes, training and the Superpole, which the USA won brilliantly, the first day. The next day: the warm up race, competition and prize giving ceremony at the circuit facilities. Rewards for everyone, the choice of the best decoration – Greece - and awards for the winners. The podium, Spain-Italy-Portugal. Unforgettable.



### 1° SPAIN

Llegaban como favoritos y cumplieron con las expectativas. Venían de ganarlo todo en una temporada de ensueño para el equipo Slotmanía-Slot MiniAuto. Este cierre de temporada les otorgó además el reconocimiento del slot internacional.

*They arrived as favourites and met the expectations. They went on to win everything in a dream season for the team Slotmanía-Slot MiniAuto. This season end also awarded them the recognition of international slot car racing.*



### 2° ITALY

Defendían el título logrado en la última edición, en Stuttgart. Fueron de menos a más tras un inicio un tanto dubitativo. No obstante, su saber estar en la alta competición se notó y un año más volvieron a estar en el podio. Nunca fallan.

*They defended the title won at the last edition, in Stuttgart. They went from strength to strength after quite a doubtful start. However, their ability to cope with high competition was noted and they returned to the podium for another year. They never fail.*



### 3° PORTUGAL

Tenían ganas de resarcirse de su última participación, en la que no les fueron bien las cosas. Esta vez, con un coche bien preparado y manteniendo una regularidad notable, supieron defender su podio frente al acoso de USA y Bélgica.

*They wanted to compensate for the last time they took part, when things didn't go well for them. This time, with a well-prepared car and maintaining notable regularity, they managed to defend their podium from the attacks of the USA and Belgium.*

**NINCO**

La marca de los pilotos  
Ultimate competition



# El escenario | The scenario

Si el slot se nutre de la pasión por el motor de sus aficionados, el lugar elegido para la final de la NINCO World Cup 2008 no pudo ser más acertado. Ni más ni menos que el Circuito de Silverstone, 'The Home of British Motor Racing' como se recibe al visitante a su entrada. Inolvidable.

*If the slot car racing is fed by its fans' passion for motor racing, the place chosen for the final of the NINCO World Cup 2008 could not have been better. No more, and no less than the Silverstone Circuit, 'The Home of British Motor Racing' as the entrance plaque tells its visitors. Unforgettable.*



# La pista | The track

El gran circuito de la final de 2008 ha sido el de mayor recorrido de todos los que han sido utilizados en las 5 ediciones de la NINCO World Cup. La forma era muy peculiar, adaptándose al espacio que ofrecía la sala de prensa del Circuito de Silverstone. Así, la gran recta de 13 metros no era el eje sobre el que construía la simetría de los 2 trazados de 8 carriles sino que los 16 coches coincidían en una recta más corta previa a un giro de 180°.

*The great circuit of the 2008 final was that of the greatest track of all those used in the 5 editions of the NINCO World Cup. The shape was very unusual, being adapted to the space offered by the pressroom del Silverstone Circuit. And so, the long 13-metre straight was not the axis on which the symmetry of the two 8 lane tracks was constructed but rather that the 16 cars should meet on a shorter straight with an 180° turn.*



## SILVERSTONE NINCO WORLD CUP 2008

Dos circuitos simétrico/ Two symmetrical circuits	Carriles/Lanes: 16 (8+8)
Área/Area: 27,78 x 4,99m	Desarrollo medio /Average length: 55,03m
Cronometraje / Control Race: DS	
CARRIL / LANE 1-16	54,75m
CARRIL / LANE 2-15	55,31m
CARRIL / LANE 3-14	57,23m
CARRIL / LANE 4-13	57,37m
CARRIL / LANE 5-12	56,12m
CARRIL / LANE 6-11	56,90m
CARRIL / LANE 7-10	57,68m
CARRIL / LANE 8-9	58,46m

## LISTADO DE PISTAS / TRACK SECTIONS LIST

Ref.	Pista / Track section	Unid./Units
10102	Recta Standard / Standard Straight	880
10103	Recta 20cm / Straight 20cm	24
10104	Recta 10cm / Straight 10cm	8
10105	Curva Standard / Standard curve	66
10106	Curva Interior / Inner curve	66
10107	Curva Exterior / Outer curve	144
10108	Curva Súper-Exterior / Grand curve	144
10112	½ Curva Standard / ½ Standard curve	12
10113	½ Curva Interior / ½ Inner curve	12
10203	Borde recta / Straight border	880
10205	Borde Interior R1/ R1 Inner border	44
10206	Borde Exterior R1/ R1 Outer border	44
10211	Borde Interior R4/ R4 Inner border	56
10212	Borde Exterior R4/ R4 Outer border	112
10201	Vallas / Crash barriers	400
10220	Muro de seguridad / Safety wall	250

## ACURA LMP2



### ACURA LMP2:

Ref. □50505 "Patron"

Ref. □50515 "Lowe's"

### ACURA LMP2 - CHASIS / CHASSIS:

Ref. □80876

Admitido todo el material montado de serie en el modelo, excepto motor y neumáticos traseros, facilitados por la Organización. También se puede usar el material "ProRace" y "ProRace EVO" de NINCO en sustitución del de serie en todo o en parte, según se indica a continuación:

All standard parts featuring the car are allowed, except for the motor and rear tyres supplied by the organization. The NINCO "ProRace" and "ProRace Evo" components are allowed instead of the standard one, partial or totally, as shown here:

EJE TRASERO / REAR AXLE	TRANSMISIÓN / TRANSMISSION	EJE DELANTERO / FRONT AXLE
<b>EJE / AXLE:</b> Ref. □80423/28/29 (53,5 mm)  <b>LLANTA / HUBS:</b> Ref. □80718/36/37 (15") Ref. □80719/38/39 (17" narrow) Ref. □80720/40/41 (17" wide) Ref. □80721/42/43 (18" narrow) Ref. □80722/44/45 (18" wide)  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <b>PESO CARROCERÍA / BODY WEIGHT (+/- 1 gr):</b>                      Standard: 20,30 gr                 </div>	<b>COJINETES / BUSHINGS:</b> Ref. □80421/24/25 Bronze bushings Ref. □80408 Ball bearings  <b>CORONAS / CROWNS:</b> Ref. □80217/35/36 (24z) Ref. □80218/37/38 (26z) Ref. □80219/39/40 (27z) Ref. □80220/41/42 (28z) Ref. □80221/43/44 (30z)  <b>PIÑONES / PINIONS:</b> Ref. □80222 (8z) Ref. □80223 / 80204 (9z) Ref. □80224 / 80205 (10z) Ref. □80225 (11z)	<b>EJE / AXLE:</b> Ref. □80423/28/29 (53,5 mm.)  <b>LLANTA / HUBS:</b> Ref. □80718/36/37 (15") Ref. □80719/38/39 (17" narrow) Ref. □80721/42/43 (18" narrow)  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">                     Aleron, toma de gasolina, cristales, habitáculo, faros y cúpulas, deberán permanecer en todo momento en la carrocería. Se admite la pérdida o supresión de los retrovisores.                 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">                     Wing, fuel admission, windows, cockpit and headlamps must always be on the body. Suppression or loss of rear-view mirrors are admitted.                 </div>
Ancho máximo eje completo: 63 mm Maximum wide complete axle: 63 mm		Ancho máximo eje completo: 63 mm Maximum wide complete axle: 63 mm



## NINCO WORLD CUP - SILVERSTONE 2008

El coche de la final fue el Acura LMP2, un prototipo de las Le Mans Series que NINCO acababa de estrenar en su catálogo de 2008. Por las características del coche en sí, la espectacularidad de la carrera estaba garantizada. Las prestaciones de la barqueta están fuera de toda duda, faltaba comprobar cómo lo preparaba cada equipo y qué rendimiento le podía sacar cada piloto en plena competición.

*The car of the final was the Acura LMP2, a prototype of the Le Mans Series that NINCO had just unveiled in its 2008 catalogue. Because of the car's characteristics, the race was guaranteed to be spectacular. The services provided by the bridge were outstanding; it just remained to see how each team prepared and what each driver could get out of it in the competition itself.*



# Participantes | Entry list

## Team Spain



RUBÉN SÁNCHEZ



EDU URRUTIA



CARLES CARREÑO



## Team Italia



MARIO ARTURI



TOMMASO MELIOLI



LIVIO BORGARELLI



## Team Portugal



RUBÉN ALMEIDA



FILIFE CRUZ



AURELIO RIBEIRO



## Team Usa



MARK AZARRAGA



JASON STANLEY



KURT MOSER





## Team Belgium



KAREL JANS

SANDER MERTENS

WARD SOMERS

## Team Netherlands



STEPHAN SWAAB

KEVIN VONK

PAUL VAN DEN HURK

## Team Argentina



SEBASTIÁN MERINO

MARIANO MANRIQUE

ALEJANDRO CALENS

## Team Germany



JÖRG MILLER

FRANK SCHÜLER

MATTHIAS EICHWALD

# ... participantes | ... entry list

## Team Switzerland



PASCAL FLÜCKIGER



ALBERTO ELLI



CHRISTIAN MOLTENI



## Team France



GILLES CHARONNAT



LUDOVIC LOUIS



DAMIEN BOURNE



## United Kingdom



GRAEME THOBURN



KEITH FISHENDEN



JAMIE KIDDELL



## Team Uk Wild Card 2



LEE ANDREWS



SHAW MITCHELL



RICHARD WELCH



## Team Sweden



BO AKESSON

HANS TELLSTROM

CHRISTER BURSTROM

## Team Uk Wild Card



PHIL FIELD

ADRIAN BABER

DON STANLEY

## Team Hellas

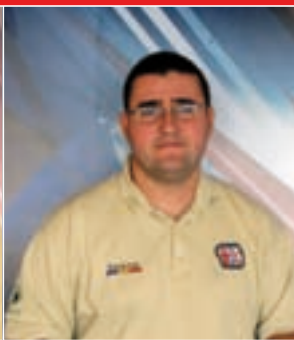


GEORGE PETRIS

PETROS KOULOURIDIS

CHRISTOS NISKOPULOS

## Team Andorra



JOSEP CODINA

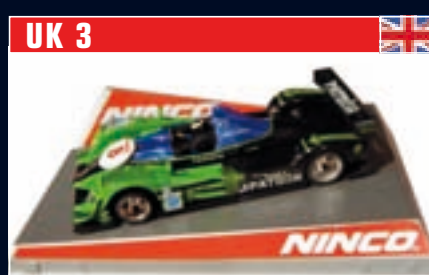
AGUSTÍ BERRIO

JOAN SAURI

# Los protagonistas | The main protagonists

Este año el Acura LMP2 fue el protagonista elegido para la final. Como cada año los equipos se esforzaron en la mecánica, pero también la personalización y se vieron sobre la pista auténticas bellezas. El momento de la salida, con toda la parrilla preparada fue el instante más fotografiado por los asistentes.

*This year the Acura LMP2 was the protagonist chosen for the final. Like every year, the teams took great pains with the mechanics, but also the personalisation, and looked really beautiful on the track. The starting point, with the whole grid line up at the ready was the moment most photographed by the attendees.*



# Entrenamientos | Practices



El viernes por la mañana dio inicio el fin de semana de la NINCO World Cup con los entrenamientos libres. Tras los ajustes, pruebas y set up varios, por la tarde los equipos pasaron las verificaciones para dejar el coche en el parque cerrado y finalmente disputar la tanda de Superpole. Abrió la sesión Italia, y sin referencias marcó un impresionante 2º mejor tiempo. Ahora bien, la gloria fue para USA, que fu el único en bajar de los 13" por el carril 16, ciertamente difícil.

SUPERPOLE				
Orden / Order	Equipo / Team	Piloto / Driver	Mejor vuelta / Best Lap	Carril Salida / Start Lane
13	USA	MARK AZARRAGA	12,855	14
1	ITALIA	TOMMASO MELIOLI	13,004	5
7	SPAIN	EDU URRUTIA	13,085	16
11	BELGIUM	SANDER MERTENS	13,265	8
4	THE NETHERLANDS	PAUL VAN DEN HURK	13,442	9
15	SWITZERLAND	ALBERTO ELLI	13,779	12
2	PORTUGAL	FILIFE CRUZ	14,074	15
14	ARGENTINA	ALEJANDRO CALENS	14,095	2
10	UNITED KINGDOM	KEITH FISHENDEN	14,119	1
8	HELLAS	PETROS KOULOURIDIS	14,350	7
6	GERMANY	MATTHIAS EICHWALD	14,373	10
9	FRANCE	GILLES CHARONNAT	14,402	11
12	ANDORRA	AGUSTÍ BERRIO	16,091	13
5	SWEDEN	BO AKESSON	17,061	3
3	UNITED KINGDOM wild card	DON STANLEY	18,244	4
16	UNITED KINGDOM wild card 2	Sustituyendo / Replacing DENMARK		6

*On Friday morning the weekend of the NINCO World Cup began with the free training sessions. After the adjustments, tests and various set ups, in the afternoon the teams went through the inspections to leave the car in the locked park*

*and finally competed for the Superpole. Italy opened the session, and unmatched they scored an impressive 2nd best time. Now then, glory was for the USA, which was the only one to achieve less than 13" in lane 16, certainly difficult.*

La NINCO World Cup es para muchos la única ocasión de medir sus fuerzas con pilotos de otras nacionalidades. Una competición por equipos de este calibre es algo excepcional y viene a ser un termómetro que indica cómo está el nivel de la competición en cada país.

Por esta razón, el equipo español Slotmania-Slotminiauto partía como favorito. El trío Carreño-Urrutia-Sánchez había ganado todo lo que se les había puesto por delante este 2008. Se esperaba de ellos un triunfo. Así incluso lo proclamaba el equipo de Italia. Livio Borgarelli, Mario Arturi y Tommaso Melioli, éstos dos últimos los vigentes campeones de la NINCO World Cup en Stuttgart 2007, pasaron así desde el primer momento toda la presión al equipo español.

También había expectación por ver en acción a otros 'outsiders' de finales anteriores: Bélgica, que acudía con el mismo equipo que ya fue podio en 2007 y que año tras año evidencia su progresión; Estados Unidos, tras un duro año de selección (¡¡¡11 pruebas!!!) llegaba con grandes esperanzas depositadas en su equipo; o Portugal, que quería sacarse la espina de su actuación en Stuttgart, donde rindieron por debajo de sus posibilidades.

Además, repetían participación Argentina –qué merito tiene cruzar el atlántico para competir en la NWC -, Holanda, Reino Unido –los anfitriones-, Alemania, Francia, Andorra y Suecia. Debutaban este año Suiza, Grecia y Dinamarca. Finalmente el equipo danés no pudo participar, problemas con los vuelos para llegar a Inglaterra por culpa de la mala meteorología impidieron finalmente que Dinamarca se estrenara en la NINCO World Cup. Así, se procedió a dar paso el primer suplente, un equipo inglés, que como país anfitrión ya tenía clasificado a dos escuderías.

Merece una mención también la implicación de los clubes ingleses en la NWC. El calendario de clasificatorias y las diferentes sedes donde se hicieron las pruebas son dignos de alabar. La sensación tras la final es que ya nada volverá a ser lo mismo en las islas, los clubes han descubierto algo...

## El escenario, inigualable

La sala de prensa de Silverstone fue esta vez la sala de la competición. Dos grandes circuitos simétricos de 8 carriles cada uno nos daban la bienvenida. Al lado, la zona de boxes, con amplias mesas identificadas con las banderas de cada país para trabajar con comodidad en el coche.

Los entrenamientos comenzaron el viernes al mediodía. Todo con fiidez, pero con visibles nervios entre los pilotos. Había ganas de empezar a rodar, conocer los secretos de la pista y ver cómo se desenvolvía el coche in situ. La buena onda entre equipos fue una constante y hubo consejos, cesión de material, intercambio de opiniones por doquier. Sin problemas.

*For many, the NINCO World Cup is the only occasion to test their skills against drivers of other nationalities. A competition between teams of this standard is quite extraordinary, and has come to be a yardstick indicating the competition level in each country.*

*For this reason, the Spanish team Slotmania-Slotminiauto started as the favourites. The Carreño-Urrutia-Sánchez trio had won everything they had tried for in 2008. Triumph was expected of them; even the Italian team said so. Livio Borgarelli, Mario Arturi and Tommaso Melioli, the latter two the current champions of the NINCO World Cup in Stuttgart 2007, thus put all the pressure on the Spanish team from the very start.*

*There was also the expectation of seeing in action other 'outsiders' of previous finals: Belgium, who arrived with the same team as had made the podium in 2007 and who year after year show their progression; the USA, after a hard selection year (11 trials!!!) arrived with great hopes placed in its team; and Portugal, who wanted bury the memory of their performance in Stuttgart, which was well below their capabilities.*

*In addition, Argentina returned to take part, fully deserving of the Atlantic crossing to compete in the NWC, as well as Holland, the United Kingdom (the hosts), Germany, France, Andorra and Sweden. Making their debut this year were Switzerland, Greece and Denmark. In the end the Danish team could not take part, problems with their flights to England because of bad weather finally prevented Denmark from making their debuts in the NINCO World Cup. And so, it went to the first alternate to take their place, an English team, which as the host country had already classified two motor racing teams.*

*The involvement of the English clubs in the NWC also deserves a mention. The classification race schedule and the various places where the trials were held are worthy of praise. The feeling after the final is that nothing will ever be the same again in the islands, the clubs have discovered something...*

## The setting, second to none

*This time the Silverstone pressroom was the competition room. Two great symmetrical circuits of 8 lanes each welcomed us. To one side, the boxes area, with large tables identified by the flags of each country to work on the car comfortably.*

*The training sessions began on Friday at lunchtime. Everything went smoothly, but the drivers were visibly nervous. They wanted to get the ball rolling, to know the secrets of the track and see how the car would perform on site. The good atmosphere amongst the teams was constant and there was advice, transfer of material, exchange of opinions everywhere. No problems.*

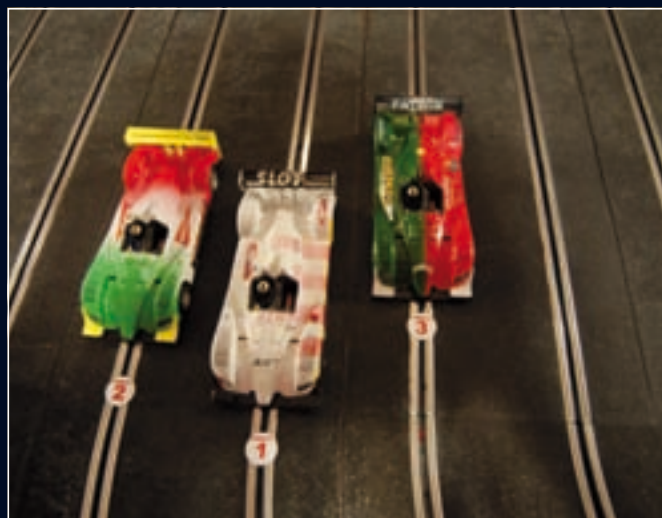
*Mid afternoon the technical checks began. There were no surprises. The rules were clear, the car could not have*



**NINCO**

La marca de los pilotos  
Ultimate competition







A media tarde comenzaron las verificaciones técnicas. No hubo sorpresas. El reglamento era claro, el coche no precisa inventos raros para funcionar al máximo de exigencia y el material NINCO ProRace satisfacía las necesidades de los pilotos. Como las gomas traseras las cedía la organización, así como el motor NC-5 Speeder, las verificaciones dejaron claro que lo que iba a mandar eran los 'dedos'. El parque cerrado, tras las verificaciones, sirvió para empezar a discernir qué coches serían candidatos al premio instaurado este año a la "Mejor Decoración"... candidatos: USA, Argentina, Bélgica, Grecia...

## La carrera

Por fin el sábado llegó el momento de iniciar las 6 horas de competición. De entrada, riguroso silencio antes de la salida. Había tensión, nervios... y así continuó durante buena parte de la primera manga. Con el tiempo la situación se fue normalizando y ya se oían tiempos, instrucciones, voces de ánimo...

Portugal fue quien lideró la carrera de inicio. Durante muchas vueltas estuvo delante, pero al finalizar la primera manga España ya estaba al frente, con mínimo margen sobre Estados Unidos y Portugal. Dos equipos se vieron obligados a parar en boxes en estos primeros minutos de carrera: Suiza y Andorra. Fue más grave el caso de la escudería Tic-Toc, que sufrieron el lastre de esas vueltas perdidas al inicio durante toda la carrera. Les fue imposible recuperar la desventaja y se vieron siempre luchando por ser el farolillo rojo como único objetivo. El liderato de Slotmania-Slotminiauto sólo se quebró al final de la manga quinta, cuando Portugal pudo al fin recuperar la mínima distancia que tenía perdida. En este primer cuarto de carrera, el equipo luso fue súpercompetitivo, mientras que Estados Unidos perdió algo de fuelle respecto al inicio. Por su parte, Italia, que comenzó algo desubicada, entre la 5ª y la 6ª plaza, iba recortando poco el margen con sus predecesores. De igual manera, Bélgica iba de menos a más.

Media la carrera, las posiciones se iban clarificando. El primer puesto de España era sólido, sin mucho margen para el error, pero cómodo. El podio estaba un poco más caro, con Portugal, Estados Unidos, Bélgica, Italia y, por momentos, Argentina al acecho. Tras la manga 12, Italia ya se situó en 2ª posición y no dejó escapar ese puesto, pero sin posibilidades, si todo iba normal, de alcanzar a España. La tercera plaza se decidió en la última manga. Portugal era 3ª, Bélgica 4ª y Estados Unidos 5º, así empezó. Apenas 2 vueltas entre ellos. Estados Unidos superó a Bélgica y se puso justo a una vuelta de Portugal, rodando en paralelo, era cuestión de desdoblarse... pero los portugueses aguantaron el envite. Un par de desafortunadas salidas de pista del coche norteamericano arrojaron sus opciones de podio porque el rival no fallaba.

Al final, satisfacción entre los participantes. No hubo averías graves, todos pudieron completar las 6 horas sin problemas, y la pista NINCO cumplió una vez más a la perfección.

*strange inventions to operate at the maximum requirements and the NINCO ProRace material should satisfy the drivers' needs. As the rear tyres were given by the organisation, along with the NC-5 Speeder engine, the inspections made it clear that what would be sent were the 'extras'. The closed park, after the inspections, served to start to discern which cars would be candidates for the prize given for the first time this year for the "Best Decoration"... the candidates were: the USA, Argentina, Belgium, Greece...*

## The race

*Finally on Saturday the time came to begin the 6 hours of competition. At the start, strict silence at the starting gate. There was tension, nerves... and this continued for much of the first lap. Over time the situation got back to normal and times, instructions, excited voices could be heard...*

*Portugal led the race from the start. For many turns they were ahead, but at the end of the first lap Spain was already ahead, with a minimal margin over the USA and Portugal. Two teams were obliged to stop in the boxes in these first minutes of the race: Switzerland and Andorra. The case of the motor racing team Tic-Toc was more serious, since they suffered throughout the race from the weight of those laps lost at the start. It was impossible for them to recover the disadvantage and could be seen to constantly fight against being in last position as their sole objective. The leader of the Slotmania-Slotminiauto was only broken at the end of the fifth lap, when Portugal was finally able to recover the minimum distance that it had lost. In this first quarter of the race, the team was super competitive, while the USA lost something of its gusto in comparison with the start. For its part, Italy, which began a bit out of place, between 5th and 6th place, started to shorten the margin with its predecessors. In the same way, Belgium went from strength to strength.*

*Mid race, the positions were being clarified. Spain's first place was solid, without much margin for error, but comfortable. The podium was a bit trickier, with Portugal, USA, Belgium, Italy and, at times, Argentina within reach of it. After lap 12, Italy was in 2nd position and didn't let it go, but without the possibility, if everything went on as normal, of overtaking Spain. Third place was decided in the last lap. Portugal came 3rd, Belgium 4th and USA 5th, and so it began. Barely 2 laps between them. USA overtook Belgium and came within one lap of Portugal, driving parallel, it was a question of lapping them... but the Portuguese took the challenge. A couple of unfortunate off track slips by the North American car ruined its chance at the podium because their rival didn't fail.*

*In the end, satisfaction amongst the participants. There were no serious accidents, everyone was able to complete the 6 hours without problems, and the NINCO track was once more achieved perfectly.*

# Clasificación | Race table

POSICION FINAL FINAL POSITION	EQUIPO   TEAM	TOTAL LAPS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	TEAM SPAIN	1362	88 <sup>9</sup>	89 <sup>8</sup>	85 <sup>10</sup>	86 <sup>7</sup>	83 <sup>11</sup>	84 <sup>6</sup>	85 <sup>12</sup>	83 <sup>5</sup>	84 <sup>13</sup>	85 <sup>4</sup>	84 <sup>14</sup>	85 <sup>3</sup>	84 <sup>15</sup>	86 <sup>2</sup>	84 <sup>16</sup>	87 <sup>1</sup>
2	TEAM ITALIA	1351	83 <sup>15</sup>	86 <sup>14</sup>	85 <sup>16</sup>	84 <sup>13</sup>	84 <sup>1</sup>	84 <sup>12</sup>	84 <sup>2</sup>	82 <sup>11</sup>	84 <sup>3</sup>	82 <sup>10</sup>	84 <sup>4</sup>	84 <sup>9</sup>	85 <sup>5</sup>	87 <sup>8</sup>	87 <sup>6</sup>	86 <sup>7</sup>
3	TEAM PORTUGAL	1339	87 <sup>10</sup>	86 <sup>9</sup>	82 <sup>11</sup>	84 <sup>8</sup>	81 <sup>12</sup>	84 <sup>7</sup>	81 <sup>13</sup>	82 <sup>6</sup>	80 <sup>14</sup>	84 <sup>5</sup>	82 <sup>15</sup>	85 <sup>4</sup>	84 <sup>16</sup>	86 <sup>3</sup>	86 <sup>1</sup>	85 <sup>2</sup>
4	TEAM USA	1337	86 <sup>8</sup>	85 <sup>7</sup>	82 <sup>9</sup>	83 <sup>6</sup>	83 <sup>10</sup>	83 <sup>5</sup>	79 <sup>11</sup>	81 <sup>4</sup>	82 <sup>12</sup>	84 <sup>3</sup>	82 <sup>13</sup>	83 <sup>2</sup>	86 <sup>14</sup>	87 <sup>1</sup>	86 <sup>15</sup>	85 <sup>16</sup>
5	TEAM BELGIUM	1335	87 <sup>5</sup>	85 <sup>4</sup>	82 <sup>6</sup>	85 <sup>3</sup>	82 <sup>7</sup>	85 <sup>2</sup>	81 <sup>8</sup>	83 <sup>1</sup>	83 <sup>9</sup>	82 <sup>16</sup>	83 <sup>10</sup>	86 <sup>15</sup>	76 <sup>11</sup>	82 <sup>14</sup>	87 <sup>12</sup>	86 <sup>13</sup>
6	TEAM NETHERLANDS	1328	87 <sup>13</sup>	85 <sup>12</sup>	87 <sup>14</sup>	83 <sup>11</sup>	82 <sup>15</sup>	81 <sup>10</sup>	81 <sup>16</sup>	80 <sup>9</sup>	81 <sup>1</sup>	78 <sup>8</sup>	82 <sup>7</sup>	83 <sup>6</sup>	83 <sup>3</sup>	83 <sup>4</sup>	86 <sup>5</sup>	86 <sup>2</sup>
7	TEAM ARGENTINA	1313	85 <sup>2</sup>	84 <sup>1</sup>	84 <sup>3</sup>	83 <sup>16</sup>	84 <sup>4</sup>	81 <sup>15</sup>	81 <sup>5</sup>	77 <sup>14</sup>	78 <sup>6</sup>	79 <sup>13</sup>	83 <sup>7</sup>	83 <sup>12</sup>	82 <sup>8</sup>	84 <sup>11</sup>	85 <sup>9</sup>	83 <sup>10</sup>
8	TEAM GERMANY	1297	80 <sup>6</sup>	83 <sup>5</sup>	81 <sup>7</sup>	82 <sup>4</sup>	81 <sup>8</sup>	80 <sup>3</sup>	82 <sup>9</sup>	82 <sup>2</sup>	81 <sup>10</sup>	82 <sup>1</sup>	76 <sup>11</sup>	82 <sup>16</sup>	82 <sup>12</sup>	85 <sup>13</sup>	82 <sup>13</sup>	81 <sup>14</sup>
9	TEAM SWITZERLAND	1296	82 <sup>7</sup>	81 <sup>6</sup>	83 <sup>8</sup>	85 <sup>5</sup>	75 <sup>9</sup>	83 <sup>4</sup>	78 <sup>10</sup>	81 <sup>3</sup>	80 <sup>11</sup>	82 <sup>2</sup>	81 <sup>12</sup>	79 <sup>1</sup>	75 <sup>13</sup>	86 <sup>16</sup>	84 <sup>14</sup>	82 <sup>15</sup>
10	TEAM FRANCE	1286	83 <sup>12</sup>	82 <sup>11</sup>	80 <sup>13</sup>	81 <sup>10</sup>	81 <sup>14</sup>	82 <sup>9</sup>	76 <sup>15</sup>	79 <sup>8</sup>	80 <sup>16</sup>	80 <sup>7</sup>	81 <sup>1</sup>	79 <sup>6</sup>	81 <sup>2</sup>	85 <sup>5</sup>	80 <sup>3</sup>	80 <sup>4</sup>
11	UNITED KINGDOM	1261	84 <sup>1</sup>	83 <sup>16</sup>	83 <sup>2</sup>	81 <sup>15</sup>	79 <sup>3</sup>	81 <sup>14</sup>	77 <sup>4</sup>	77 <sup>13</sup>	65 <sup>5</sup>	75 <sup>12</sup>	80 <sup>11</sup>	80 <sup>7</sup>	79 <sup>1</sup>	76 <sup>8</sup>	78 <sup>9</sup>	83 <sup>9</sup>
12	TEAM UK WILDCAR2	1245	79 <sup>4</sup>	80 <sup>3</sup>	80 <sup>5</sup>	79 <sup>2</sup>	76 <sup>6</sup>	81 <sup>1</sup>	77 <sup>7</sup>	79 <sup>16</sup>	72 <sup>8</sup>	80 <sup>15</sup>	71 <sup>14</sup>	80 <sup>10</sup>	76 <sup>13</sup>	83 <sup>11</sup>	76 <sup>12</sup>	76 <sup>12</sup>
13	TEAM SWEDEN	1235	80 <sup>16</sup>	81 <sup>15</sup>	80 <sup>1</sup>	77 <sup>14</sup>	80 <sup>2</sup>	74 <sup>13</sup>	77 <sup>3</sup>	73 <sup>12</sup>	74 <sup>4</sup>	75 <sup>11</sup>	72 <sup>10</sup>	79 <sup>9</sup>	74 <sup>6</sup>	80 <sup>5</sup>	79 <sup>7</sup>	80 <sup>8</sup>
14	UNITED KINGDOM wild car	1229	79 <sup>3</sup>	80 <sup>2</sup>	80 <sup>4</sup>	79 <sup>1</sup>	76 <sup>5</sup>	79 <sup>16</sup>	74 <sup>6</sup>	74 <sup>15</sup>	77 <sup>7</sup>	67 <sup>14</sup>	76 <sup>13</sup>	76 <sup>8</sup>	80 <sup>9</sup>	79 <sup>12</sup>	78 <sup>10</sup>	75 <sup>11</sup>
15	TEAM HELLAS	1211	79 <sup>14</sup>	79 <sup>13</sup>	70 <sup>15</sup>	77 <sup>12</sup>	75 <sup>16</sup>	76 <sup>11</sup>	77 <sup>1</sup>	77 <sup>10</sup>	78 <sup>2</sup>	79 <sup>9</sup>	72 <sup>8</sup>	74 <sup>4</sup>	71 <sup>7</sup>	78 <sup>5</sup>	71 <sup>6</sup>	78 <sup>6</sup>
16	TEAM ANDORRA	1206	78 <sup>11</sup>	74 <sup>10</sup>	75 <sup>12</sup>	77 <sup>9</sup>	76 <sup>13</sup>	77 <sup>8</sup>	73 <sup>14</sup>	72 <sup>7</sup>	75 <sup>15</sup>	73 <sup>6</sup>	76 <sup>16</sup>	76 <sup>5</sup>	75 <sup>1</sup>	77 <sup>4</sup>	74 <sup>2</sup>	78 <sup>3</sup>

## Personal | Private

Para nuestro equipo, Slotmania-SlotMiniAuto, esta experiencia ha sido muy positiva. A parte de la victoria en un circuito tan importante para la historia de la F1, hemos podido convivir con pilotos de todo el mundo y hemos podido comprobar que lejos de nuestras fronteras también saben muy bien qué es esto del slot.

Nos quedamos sorprendidos con el nivel de algunos de los pilotos extranjeros, quienes destacarían, ¡y mucho!, dentro de las competiciones en las que nosotros estamos acostumbrados a participar.

El circuito de Silverstone, los rivales y sobre todo la organización estuvo a un gran nivel y queremos dar las gracias por habernos tratado tan bien durante todos los días de competición. La verdad es que no sentimos como en casa.

El trazado de la prueba no era muy difícil, pero sí muy divertido. Para nosotros esta competición ha sido la 'guinda del pastel' de una gran temporada y por eso la valoramos tanto. Muchas gracias a NINCO por hacer posible esta prueba y por poder competir y disfrutar del slot con gente de otros países. Esperamos poder repetir la experiencia el próximo año y revalidar el título, cosa que no será fácil.



Rubén Sánchez, Carles Carreño y Edu Urrutia.

*For our team, Slotmania-SlotMiniAuto, this was a very positive experience. Aside from the victory on a circuit that is so important in F1 history, we were able to mix with drivers from all over the world and reaffirm that, far from our borders, slot car racing is alive and well.*

*We are surprised by the level of some of the foreign drivers, who are really outstanding in the competitions in which we are used to taking part.*

*The Silverstone circuit, the rivals and above all the organisation were first class and we would like to thank them for having treated us so well during all the days of the competition – they really made us feel at home.*

*The trial track was not very difficult, but it was very entertaining. For us this competition was the 'icing on the cake' of a great season and for that reason we value it very highly. Many thanks to NINCO for making this trial possible and for being able to compete and enjoy slot car racing with people from other countries. We hope to be able to repeat the experience next year and win the title again, something that won't be easy.*

Rubén Sánchez, Carles Carreño and Edu Urrutia.

## Trofeo Vuelta Rápida | Fastest Lap Trophy

La NINCO World Cup 2008 ha sido un evento de nivel mundial y fue muy especial para nuestro equipo. No podía haber imaginado mejores compañeros para competir a su lado. El nivel de los pilotos era fenomenal y alcanzar la Pole Position y la Vuelta Rápida en carrera entre todos ellos es un verdadero honor.

Nuestro coche era muy rápido y esta es una de las principales razones por las que el equipo USA pudo lograr la Pole Position. Nuestra transmisión era 11/24, con la que corrimos unas 25 vueltas durante los entrenamientos para hacerle el rodaje. Sabíamos que esta combinación sería efectiva durante 9 horas antes de fallar, por eso en una carrera de 6 horas no habría problemas. Cuanto más tiempo corría el coche, más suave conseguíamos la transmisión y por tanto ¡más rápido iba el coche! Durante la carrera, decidimos para en boxes antes de la mitad la prueba, al inicio de la manga por el carril 2. El pit stop fue de 41 segundos y mi intención fue desde entonces recuperar ese tiempo perdido. Estando en el carril 2 y con neumáticos nuevos, empujé con todo, no presté atención a nada ni nadie hasta que la manga acabó. Al finalizar la tanda, mis compañeros de equipo me informaron del número de vueltas que había dado y fue fantástico escuchar que había llegado a las 85 vueltas tras la parada en boxes, aunque lo que me sorprendió más fue que rodé ¡cerca del tiempo de la Superpole!

Nuestro equipo apretó como pudo hasta el fin de la carrera y llegamos a pensar en el podio. Aunque éste se quedó cerca, estábamos contentos con nuestro final. Me gustaría agradecer a Model Rectifier Corporation su generoso esfuerzo para hacer posible el equipo de Estados Unidos. Fue por culpa de la NWC que yo me inicié en el slot en Septiembre de 2006. Tengo muchos más agradecimientos que hacer y vosotros ya sabéis cada uno a quiénes os los debo. Una vez más, es un honor recibir el premio a la Vuelta Rápida, pero lo hubiera cambiado de corazón por compartir un puesto en podio final con mis compañeros de equipo.

¡Estamos convencidos... nos vemos en 2009!

Mark Azarraga

*The NINCO World Cup 2008 was a world class event and it was very special for our team; I could not have asked for better team mates to race by my side. The level of driver skill was phenomenal and to achieve pole position and the race fast lap in this group is truly an honor.*

*Our car was very fast and is a big reason Team USA was able to qualify pole position. Our transmission was 11/24 which was ran for 25 laps during practice for break-in. We knew this combination will last 9 hours before failure, so a 6 hour race was no problem. The longer the car runs the smoother the transmission gets, therefore the faster the car goes! During the race we decided to pit before the half-way point at the start of lane 2. Our pit stop was 41 seconds, and my focus was trying to re-gain distance lost from the pit stop. Being on lane 2 and having new tires, I pushed my pace harder and paid no attention to anyone or anything else until the heat was over. After the heat, my team mates informed me of my lap count and was very happy to hear I was able to run 85 laps after the pit stop, but I was surprised to hear that I ran a similar lap as Superpole!*

*Our team pushed all the way to the end, and even though we came short of the podium, we were happy with our finish. I would like to thank Model Rectifier Corporation for their generous efforts into making Team USA possible, and it was because of the NWC that I was introduced into slots on September 2006. There are many more thanks in order, and you all know who you are. Again, it's an honor to receive the award of Fast Lap, but I would trade it in a heartbeat to share a podium finish with my team mates.*

*We're determined - see you in 2009!*



Mark Azarraga

## Trofeo mejor decoración | Best livery award

Año tras año, los equipos nos han venido ofreciendo algunas personalizaciones realmente bonitas de los coches que protagonizaban la final. Por eso, este año se instauró un premio al Acura mejor decorado. El modelo ganador fue Grecia, que presentó una decoración sobria con los colores azul y blanco, elegante, con elementos conmemorativos de la NWC y la referencia de rigor a la su bandera nacional. El premio, gentileza del Circuito de Silverstone, era un libro edición de lujo de los 50 años de historia del mítico circuito.



*Year after year, the teams offer us offering some really beautiful personal touches on the cars that are used in the final. Because of this, this year an award was given for the best decorated Acura. The winning model was Greece, which unveiled a sober decoration with the blue and white colours, elegant, with commemorative elements of the NWC and a close reference to its national flag. The prize, courtesy of the Silverstone Circuit, was a deluxe edition of a book about the 50 years of the history of the legendary circuit.*

**NINCO**

La marca de los pilotos  
Ultimate competition



# Clasificatorias nacionales | Domestic events

Participar en la gran final de la NWC es un privilegio que hay que ganarse durante el año. Y a medida que pasan las ediciones, las clasificatorias nacionales van aumentando también en expectación y en nivel de los participantes. Este año ha habido eventos muy interesantes en Reino Unido, que como anfitriones se volcaron con las previas de la NWC. Suecia y USA también han sido muy activos para seleccionar sus representantes. Pero no podemos olvidarnos de Bélgica y Holanda, Alemania, Italia... Muchos equipos quieren participar y se agradece su esfuerzo.

Participating in the great final of the NWC is a privilege that has to be earned during the year. With each new edition, the national classification races are increasing in both the expectations and the level of the participants. This year there were very interesting events in the United Kingdom, who as hosts overturned all the NWC's expectations. Sweden and the USA were also very active in selecting their representatives. But we can't forget Belgium and Holland, Germany, Italy... Many teams wanted to take part and are thanked for their efforts.



## Blog Ninco World Cup

Una de las novedades de la edición 2008 de la NINCO World Cup ha sido su presencia en Internet. A través del Blog oficial de la NWC se ha podido seguir a lo largo del año todo lo referente al evento, desde las clasificatorias de los diferentes países, los reglamentos, las fichas técnicas de los coches y como no, la gran final con cobertura 'en directo'.

One of the novelties of the 2008 NINCO World Cup was its Internet presence. Through the official NWC blog it was possible throughout the year to follow everything referring to the event, from the classifying races of the different countries, the rules, the technical specifications of the cars and of course, the big final with 'live' coverage.

**NINCO WORLD CUP**  
1:18 SLOT RACING CARS  
01 OCT - 01 NOV 2008

La NINCO World Cup es la mayor competición internacional de slot del mundo. Durante todo un año, centenares de pilotos compiten para poder representar a su país en la gran final, donde sólo los mejores se disputan la gloria de ser el Campeón del Mundo.

The Ninco World Cup is the most important slot event in the world. Throughout the year hundreds of drivers across the globe compete in order to represent their country in the grand final where only the best compete for world champion glory.

**NINCO WORLD CUP**  
**NINCO**

18.1.08  
**N.S.C.C. Report**

**Race Of The Year!**

El prestigioso magazine internacional del N.S.C.C. (The Independent Club for slot-car enthusiasts) justifica una interesante crónica de la final de la NINCO World Cup que transmite toda la emoción.

**ABOUT US**  
NINCO  
La marca de los pilotos de slot.  
[VIEW MY COMPLETE PROFILE](#)

**SILVERSTONE 2008 - INFO**  
[Ficha / Features](#) [Acura LMF2](#)



La marca de los pilotos  
Ultimate competition



# Concurso de diseño | Design contest

Para la edición 2008 de la NWC, NINCO ha comercializado a través de sus puntos de venta habitual en todo el mundo un coche especial conmemorativo. El modelo elegido fue una de las novedades del año, el Lamborghini Gallardo, equipado con mecánica de competición ProRace.

La decoración fue producto de la colaboración de los socios del Club NINCO a través de un concurso de diseño. La cantidad de diseños recibidos nos hizo sentir muy contentos, fue difícil decidirse, pero aquí están los finalistas y el ganador final: El diseño es obra de Mark Wright (Australia).

El coche final presentó alguna mínima modificación por decisión del jurado, que también decidió otorgar una mención especial a Roberto Vidaurre (España). De su propuesta se ha incorporado al coche final su diseño de capó, por su integración de Silverstone y NINCO World Cup.

*For the 2008 NWC, NINCO sold a special commemorative car through its usual sales points throughout the world. The chosen model was one of the novelties of the year, the Lamborghini Gallardo, equipped with a ProRace competition mechanic.*

*The decoration was the product of the collaboration of the members of the Club NINCO through a design competition. The amount of designs received greatly pleased us, it was difficult to decide between them, but here are the finalists and the final winner: The design is the work of Mark Wright (Australia).*

*The final car showed some minimal modifications because of the jury, who also decided to award a special mention to Roberto Vidaurre (Spain). On their suggestion his hood design was incorporated into the final car, for the involvement of Silverstone and NINCO World Cup.*

## Ganador / Winner

Mark Wright (Australia)

## Mención especial / Special mention

Roberto Vidaurre (España)

## Finalistas / Finalists

Isaac Riba (España)

Alejandro Déniz (España)

Jordi Castelar (Andorra)

Kevin Myler (England)

José Luis López Sevillano (España)

Edu Solé (España)

Daniel Callegari (Argentina)

Roberto García (México)

Ricard Garrós (España)

Enrico De Marchi (Italia)

Daniel Querol (España)

Matthew Kirby (New Zealand)

Alberto Sanz (España)



# Palmarés | List of winners

## BARCELONA, 2005

Fue el debut de la NWC, en el marco del Salón del Hobby de Barcelona. Se podía correr con cualquier GT de NINCO pero todos los equipos eligieron el Toyota Supra. Se impuso un equipo español, Slotmanía, pero lo más importante fue que se puso la primera piedra de una prueba que ha crecido año tras año espectacularmente.

*It was NWC's debut at Barcelona's Hobby Fair (Salón del Hobby). You could race with any GT NINCO car but all teams chose the Toyota Supra. A Spanish team, Slotmanía, won but the most important was that the first step was taken of a proof that has grown enormously year after year.*

1°. SPAIN-Slotmanía (De Bolos, Miró, O. Capdevila)	1595 laps
2°. SPAIN-Slot Car Mospmis (Sánchez, Espinal, Bagán)	1586 laps
3°. ITALIA-Racing Team (Elli, Biacchi, Segante)	1570 laps

## VERONA, 2006

La confirmación de la prueba a nivel internacional. Las diferentes clasificatorias en cada país demuestran el interés de los equipos por competir en una final con pilotos de otros países. El coche elegido para esta edición fue el Mosler MT 900 R. España repitió victoria, aunque los equipos italianos estuvieron muy cerca del triunfo también.

*It was the confirmation of the race's international level. The different qualifications in each country showed the interest of the teams for competing in a final with pilots from other countries. The chosen team for this edition was the Mosler Mt900R. Spain won again although the Italian teams were also close to the victory.*

1°. SPAIN-Más Slot (Solichero, Valencia, Gregorio)	1499 laps
2°. ITALIA-Racing Team (Elli, Biacchi, Segante)	1489 laps
3°. ITALIA-BRT (Mufalli, Bulzonni, Piccini)	1487 laps

## STUTTGART, 2007

La confirmación del evento como referente internacional. Más países que nunca, más nivel y un escenario fenomenal. Primer triunfo para Italia y la plasmación de que año tras año la preparación de los equipos es más elevada. El coche de la final fue el Porsche 997, indispensable corriendo en Stuttgart.

*The confirmation of the event as international reference. More countries than ever, higher level and a great scenery. First victory for Italy and the evidence that year after year the tune up of the equipment is very high. The final's car was the 997, essential if racing in Stuttgart.*

1°. ITALIA-Nsr (Melioli, Arturi)	1787 laps
2°. SPAIN-Slot Car Mospmis (Cardona, Sánchez, Bagán)	1782 laps
3°. BELGIUM- (Somers, Sander, Karel)	1738 laps

## SILVERSTONE, 2008

Un escenario de lujo y un ambiente de motor excepcional acogieron la IV Ninco World Cup, en la que España recuperó el título y nuevos países Como Portugal y Estados Unidos se colocaron en la lucha por el podio.

*A first-class setting and an extraordinary motor racing environment hosted the IV Ninco World Cup, in which Spain recovered the title and new countries like Portugal and the USA competed in the fight for the podium.*

1°. SPAIN-Slotmanía-Slot MiniAuto (Sánchez, Carreño, Urrutia)	1362 laps
2°. ITALIA Racing Team (Arturi, Melioli, Borgarelli)	1351 laps
3°. PORTUGAL- Slot Car Trofa (Almeida, Cruz, Ribeiro)	1339 laps



**NINCO**

La marca de los pilotos  
Ultimate competition



**NINCO<sup>®</sup>**





