

AutoCapital



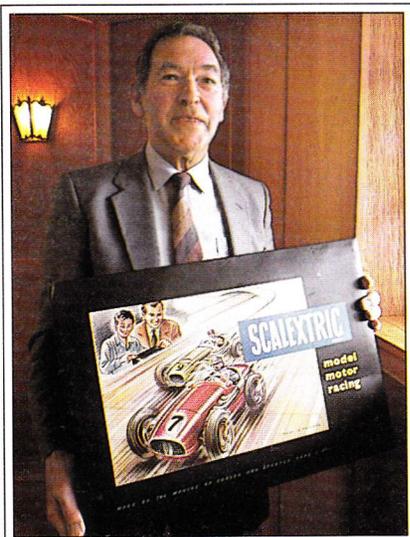
Mensile - N. 1 - Gennaio 1989 - Lire 8.000
Sped. abb. post. gruppo III/70

**Nuova Porsche integrale,
batte veramente
tutte le 4x4?**



**Auto storiche,
l'industria del falso:
un business che vale miliardi**

**Supertest,
come è fatta e come va
la nuova Maserati 24 valvole**



Anniversari/Nascevano 30 anni fa le prime piste elettriche per automodelli. Fu un avvenimento storico, che negli anni 60 diede il via a un autentico fenomeno di costume e che oggi ha creato una nuova forma di collezionismo

Pollici pesanti



Quando Fred Francis, un inglese titolare di una fabbrica di giocattoli, decise di applicare un motorino elettrico a una delle automobiline di latta prodotte dalla sua azienda, non immaginava certo che da quella pensata sarebbero nati un impero industriale e un fenomeno di costume. Eppure così fu: e oggi, a 30 anni di distanza da quel giorno del 1958, il marchio Scalextric è celebre e importante nel mondo del giocattolo quanto il nome di Walt Disney lo è nel settore dell'editoria per ragazzi.

Per Francis, in realtà, il motivo che stava alla base dell'idea era semplice e serissimo al tempo stesso: si trattava di salvare dal fallimento la propria azienda, la Minimodels, che dopo avere prosperato verso la metà degli anni 50 con la produzione di automobiline in scala 1/32 marchiate Scalex e riprodotte vetture celebri quali Aston Martin e Ferrari, aveva risentito pesantemente della comparsa sul mercato delle nuove serie

di modellini Corgi Toys e Dinky Toys, molto più finemente dettagliati e meno costosi. Che cosa fare per salvare la ditta? Ci voleva qualcosa di radicalmente nuovo: e Francis ebbe l'idea che gli serviva visitando la fiera del giocattolo di Harrogate del 1958. Nello stand di un'azienda concorrente, la Victory Industries, era esposta una sorta di via di mezzo tra l'automobilina e il trenino elettrico: si chiamava Roadedge e si trattava di una macchinina che correva su una pista metallica. Era una realizzazione macchinosa e piuttosto rozza, dai limiti funzionali evidenti e priva di un apprezzabile valore come gioco-divertimento, ma sufficiente a far germogliare l'idea giusta nella mente di Fred Francis. Che, in pochi giorni di lavoro frenetico, mise a punto il primo prototipo di quella che sarebbe divenuta in seguito la vera Scalextric: una pista in gomma dura, su cui due automobiline a motore elettrico correvano appaiate traendo ali-

mentazione da due sottili rotaie metalliche percorse da corrente continua e divise da una scanalatura larga qualche millimetro (la fessura, slot in inglese, che sarebbe divenuta la caratteristica peculiare del sistema) entro cui si inseriva una ruotina posta sotto il muso della macchinina. Il marchingegno offriva elevate prestazioni alle vetture e la possibilità a chi le pilotava di sfidarsi in gare appassionanti.

Dal lancio di quel nuovo giocattolo a og-

La Scalextric ieri e oggi in due immagini. Foto grande: lotta ravvicinata in curva tra modellini di Williams e di Lotus Formula 1 di attuale produzione; accanto al titolo: l'inventore della Scalextric, l'inglese Fred Francis, con una confezione della fine degli anni 50 tra le mani. Electric race tracks were born 30 years ago. It was an historical occasion which set the scene for novel collectable models.

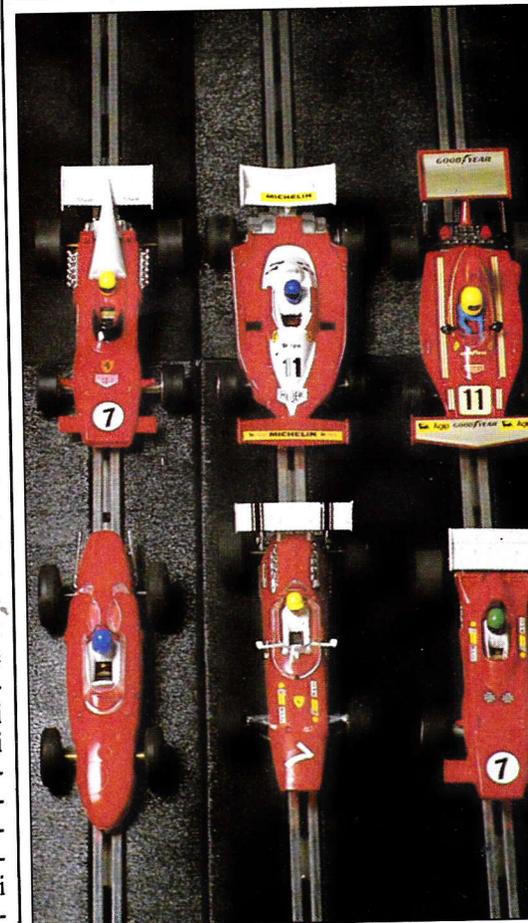
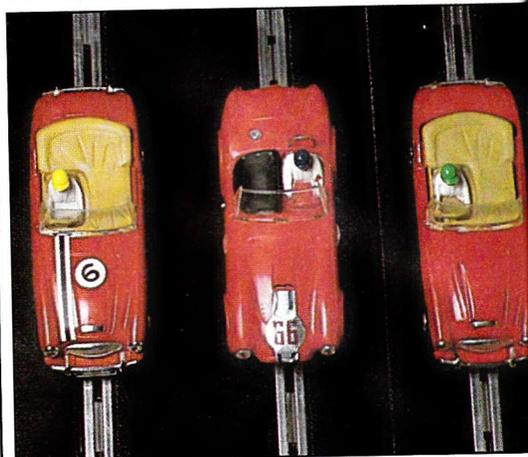
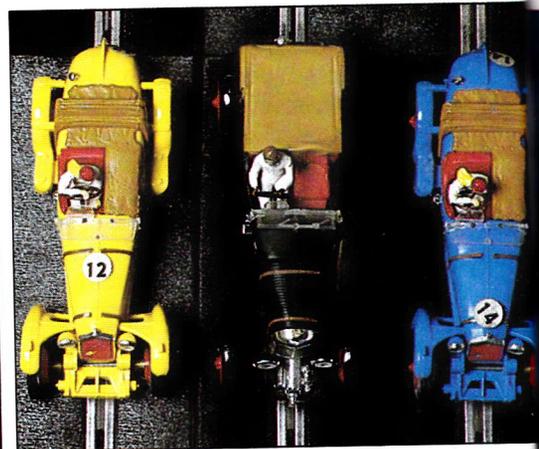


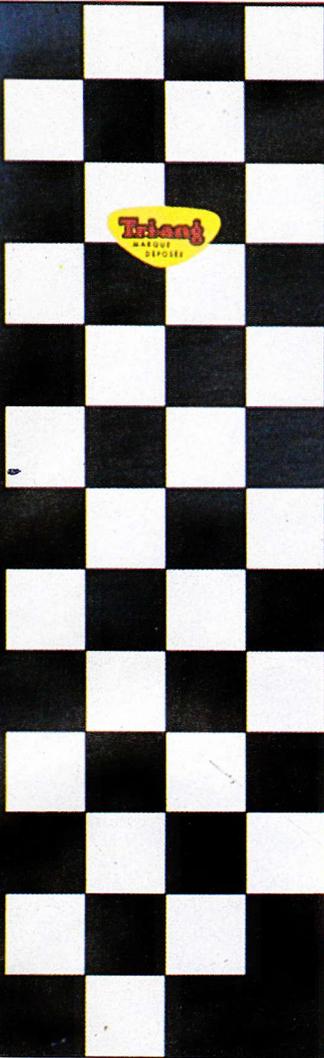


gi molta acqua è passata sotto i ponti. La Scalextric (il cui marchio deriva dalla contrazione del nome Scalex e dell'aggettivo electric) è passata di mano a pochi mesi dalla sua nascita, nel 1959: dalla Minimodels alla Lines Brothers Tri-ang, per poi entrare pochi anni fa a far parte del grande pool di fabbricanti inglesi di giocattoli Hornby Group. I set di pista e i modellini non sono più prodotti solo in Inghilterra, ma anche in Francia, in Spagna e a Hong-Kong. E le automobiline Scalextric dei primi anni sono ricercatissime: per i primi esemplari, in lamierino (le celebri Tinplates), gli appassionati collezionisti di tutto ciò che è Scalextric pagano cifre comprese tra le 500 mila lire e il milione, mentre 200 mila lire sono sufficienti per le automobiline della casa in scala leggermente maggiore (1/24 in luogo di 1/32). Richiestissime sono anche le migliori riproduzioni degli anni 60: quelle della serie Premium, perfette e ben rifinite riproduzioni di Bugatti, Auto Union, Alfa Romeo 1750 Gs e Bentley Blower; o le Ford Gt 40 e Cobra, made in Hong-Kong; oppure ancora la scatola contenente l'Aston Martin Db5 di James Bond (completa di seggiolino che cietta il passeggero attraverso il tettuccio apribile e di schermo antiproiettile estraibile dietro il lunotto) e la vettura dei suoi nemici d'avventura, una Mercedes 190 Sl; o infine una serie di Porsche Carrera dalla colorazione sbagliata sulla carrozzeria (due strisce trasversali anziché longitudinali). E alle borse-scambio di giocattoli le occasioni non mancano mai. Per l'Italia, nel 1989 ne sono previste cinque: tre a Milano (28 gennaio, 17 giugno e a settembre, presso l'Hotel Executive di fronte alla stazione ferroviaria di Porta Garibaldi, organizzatore Franco Leoni, telefono 02/8323186) e due a Torino (il terzo sabato di febbraio e di settembre presso l'Hotel Jolly Ambasciatori, cor-

In queste pagine: modellini Scalextric di oggi e di ieri. Qui sopra: Chaparral, Porsche 917 e Ford Gt 40 inserite in uno scenario anni 70. Qui accanto, dall'alto: Alfa Romeo 1750 Gs e Bentley 4 1/2 Litre Le Mans, esemplari degli anni 60 oggi molto ricercati; Austin Healey e Ford Cobra pronte al via; Ferrari Formula 1 assortite, dagli anni 60 agli 80. Pagina a fianco: in alto, una confezione datata 1962; al centro, Brm, Lister Jaguar, Aston Martin Dbr e Porsche 1500 Sport (foto a sinistra) e Aston Martin Db4 e Ferrari 250 Swb con fari funzionanti; in basso, Fiat 600 e 850 coupé di produzione spagnola (a sinistra) e varie Mini Cooper.

so Vittorio Emanuele 106, organizzatore Marco Bossi, telefono 011/543753). Un altro aspetto della faccenda che Fred Francis non avrebbe mai immaginato, in quel lontano 1958, è che a meno di 10 anni di distanza dal seme della sua originale Scalextric sarebbe germogliata una nuova moda, un passatempo che per qualche anno avrebbe perfino rischiato di mandare in rovina i proprietari di sale da bowling. Dalla Scalextric e dalle realizzazioni similari in scala 1/32, infatti, il passo a piste gigantesche (lunghe fino a 72 metri) e dotate di otto corsie su cui far correre modellini in scala maggiore (1/24) capaci di filare a 70-80 chilometri all'ora di velocità effettiva fu relativamente breve. Pioniera l'America, come spesso accade: ma l'Europa non tardò a seguirne le mosse. Molti di coloro che alla metà degli anni 60 avevano dai 12 ai 30 anni non se ne sono dimenticati: accanto ai Beatles, alla prima radiolina a transistor Sony, alla Vespa Primavera, al festival di Sanremo (allora molto più importante di oggi) e alle Marlboro fumate lontano dagli occhi del professore di lettere, ricordano con un misto di no-





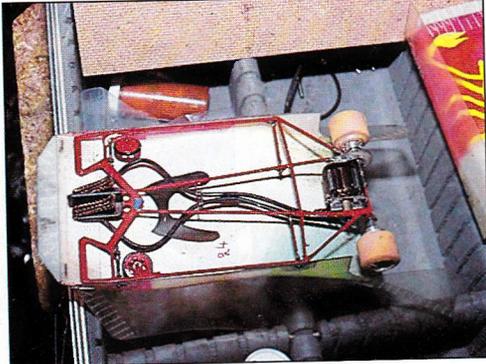
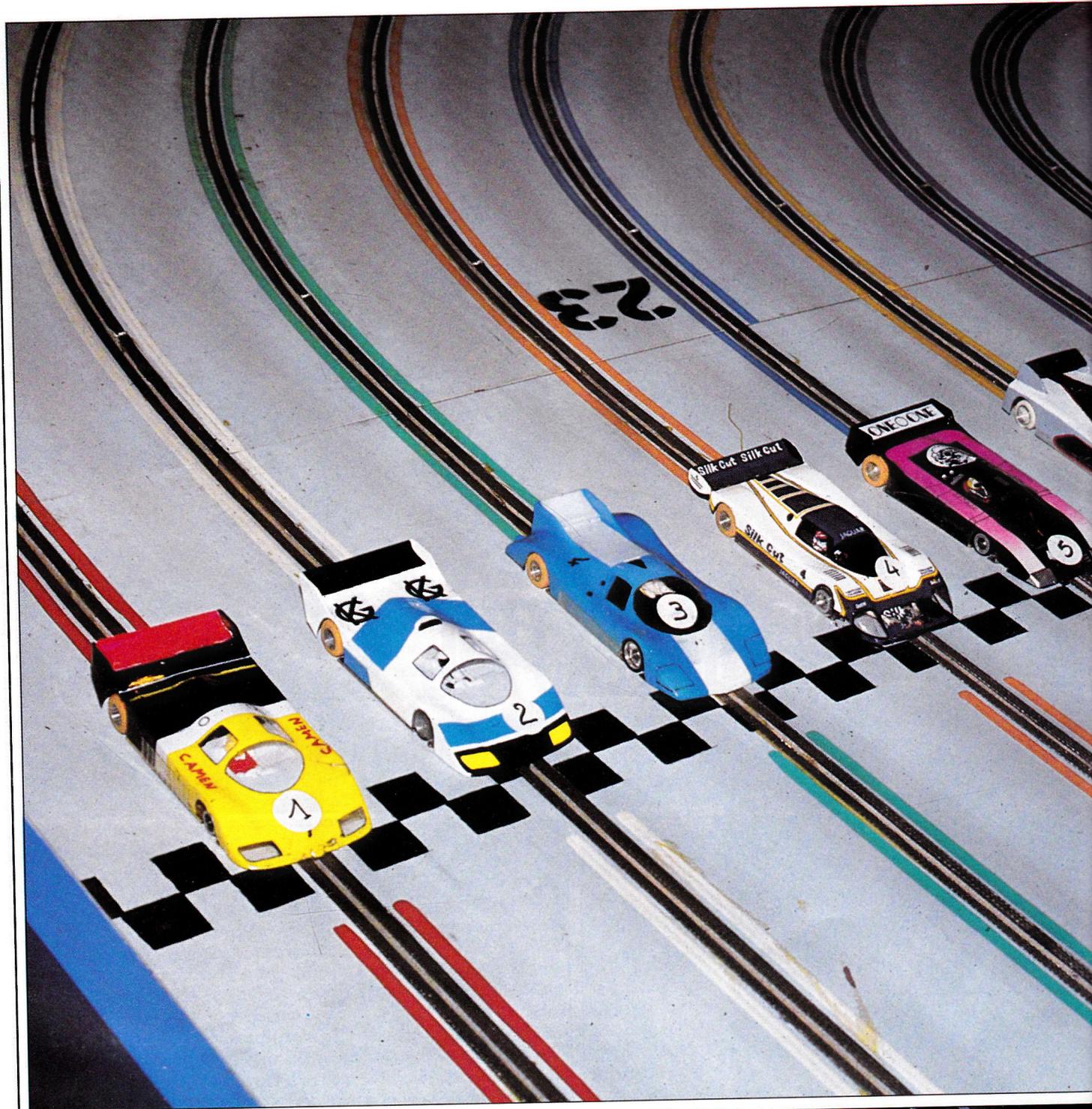
SCALEXTRIC

MARQUE DÉPOSÉE

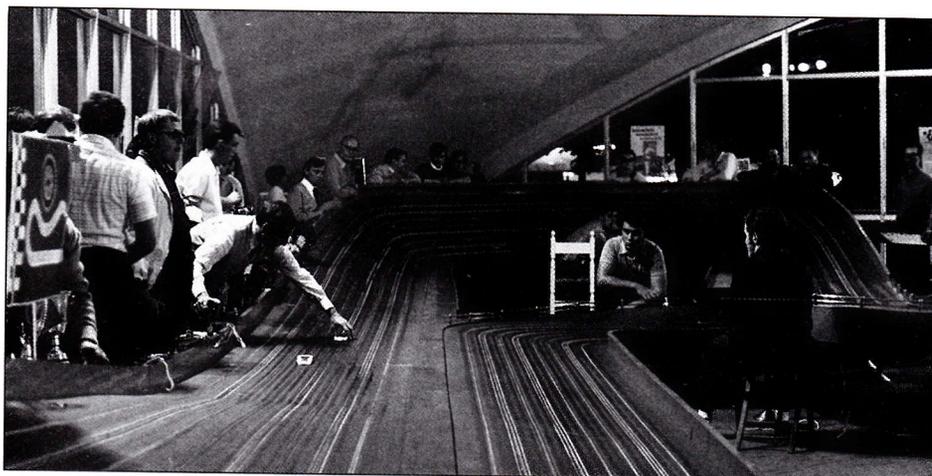
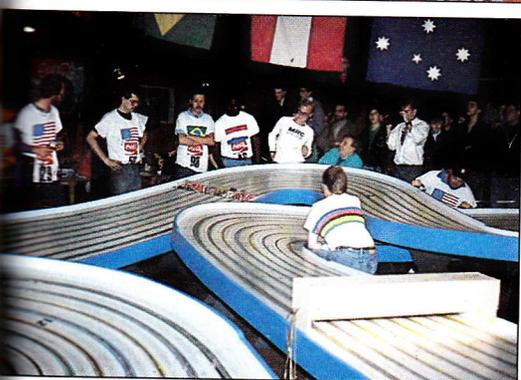
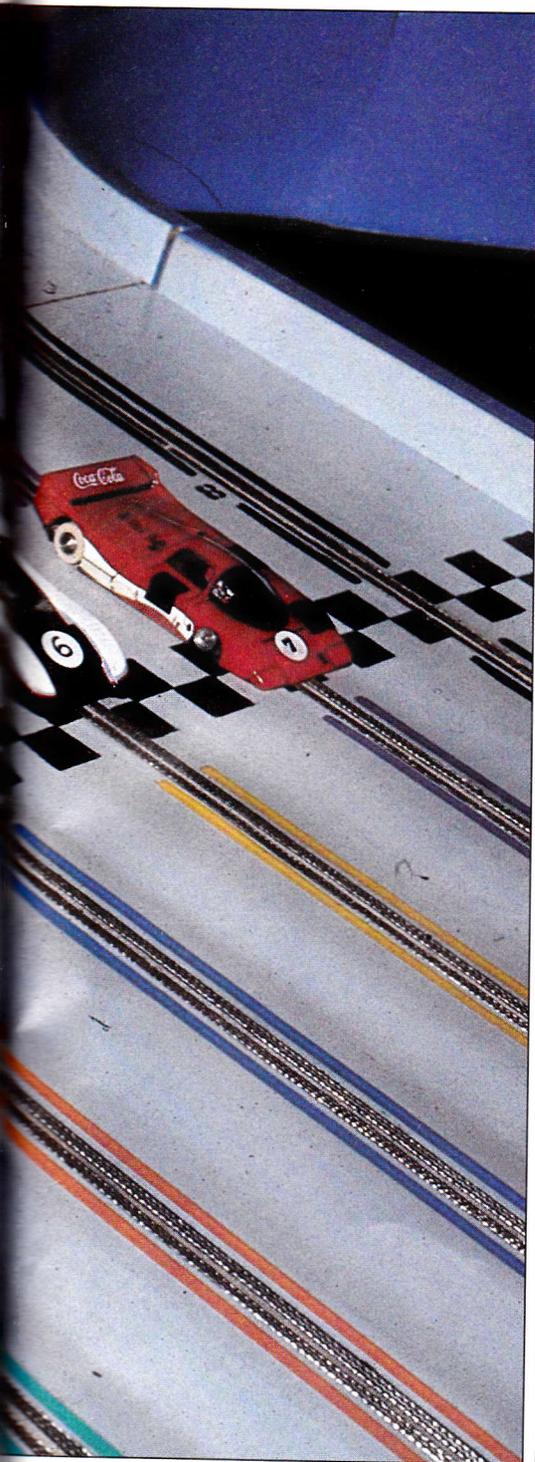
course de voitures miniature
série modèle "GRAND PRIX"

MADE IN FRANCE
LINES FRÈRES S. A. - CALAIS - P.-de-C.





A. Balducci



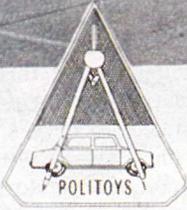
Una panoramica sullo slot racing in scala 1/24. Foto grande: al via di una prova di campionato mondiale sono di scena microvetture della categoria Imsa. In basso, da sinistra: un motore in revisione; un telaio di tipo perimetrale per una vettura di categoria G 27; il camion-cassetta attrezzi di un partecipante ai campionati mondiali 1988; una manche della serie iridata dello scorso anno (i telepilotti indossano magliette con i colori nazionali). Qui sopra: una gara organizzata nel 1966 al museo storico dell'Autodromo di Monza.

stalgia e di verace passione per l'automobile i centri di slot racing sorti un po' ovunque in Italia (solo a Milano, nei tempi d'oro che vanno dal 1965 al 1970, ne erano in funzione ben quattro; nel paese ammontavano a una cinquantina). Parte integrante di questi ricordi è la storia dell'evoluzione tecnica dello slot racing e della crescita a spirale dei suoi costi, due caratteristiche che, dopo avere ammantato l'hobby di un'aura di elitarietà a tutta prova, finirono per decretarne la fine all'inizio degli anni 70: dai primi modellini dal telaio in lamierino d'alluminio o di ottone (prodotti da case come Revell, Monogram, K&B, Dynamic e riproduttori con ricchezza di dettagli le sport dell'epoca come le Ferrari serie P, le Ford Gt 40 o le Lola T 70) ai telai in lega di magnesio ideati dalla Cox per il modellino della Cheetah (in scala 1/32) per finire alle tre pietre miliari di uno slot racing in scala 1/24 sempre più costoso e difficile da praticare e da seguire: in ordine di tempo, la Porsche Carrera 6 della americana Russkit (telaio a piastra d'alluminio, motore posteriore trasversale Mabuchi 16-D), la Cucaracha dell'altra casa americana Cox (unico sponsor, nelle gare della realtà, della Chaparral), l'i-

taliana Mini A della Mini Dream Car, una piccola azienda specializzata creata da Giorgio Pelucchi, un industriale milanese.

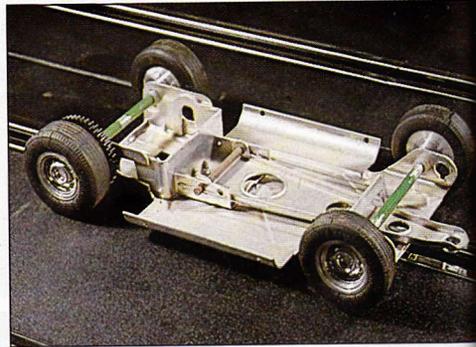
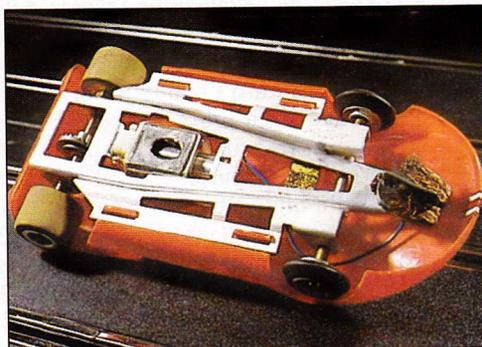
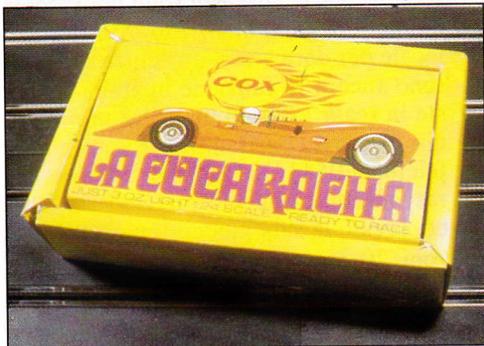
Di tanto slot racing praticato 20 anni fa, oggi non è rimasto molto. Tuttavia, il fenomeno non è morto: tanto da permettere una vita propria, e tutt'altro che comatosa, alla Fsi (Federazione slot italiana, sede in Strada Torino 90, 10092 Beinasco, telefono 011/3497058, presidente Franco Ulianas), un'associazione che riunisce oltre 150 appassionati sparsi un po' in tutta Italia (ma i praticanti dello slot racing, dal momento che l'associazione alla Fsi è del tutto facoltativa, sono molto più numerosi). I pollici pesanti (per modo di dire: il dito che aziona il pulsante a reostato che funge da pedale dell'acceleratore per le microvetture deve essere leggero e sensibile come una piuma) si dedicano oggi per lo più alle gare in scala 1/32, le cui piste sono più piccole e non obbligano all'affitto di un grosso locale per dare vita a un centro slot. Ma sono ancora in funzione in Italia tre piste in scala 1/24: in un paese in provincia di Forlì (Barisano, via Voltuzza 2, telefono 0543/38173 nelle ore serali, responsabile Luciano Poggiali); a Lecco, presso la sala giochi di piazza Manzoni 20 (responsabile Danilo Marelli, telefono 0341/364351); in Sicilia, in provincia di Agrigento (Ribera, corso Margherita 85, responsabile Salvatore Sarullo, telefono 0925/61076). Lo slot di oggi, se praticato a un buon livello, è costoso come quello di ieri: se nel 1965 una Cheetah della Cox costava, in scatola di montaggio, la bellezza di 8.400 lire, oggi per un modellino in scala 1/24 della categoria più libera nell'elaborazione (G 27 o classe libera) occorrono almeno 350-400 mila lire (le marche da scegliere sono le americane Camen e Koford e l'europea RL); in scala




POLICAR[®]
 AUTOPISTA ELETTRICA IN MINIATURA

R. Carrer

Paoletti

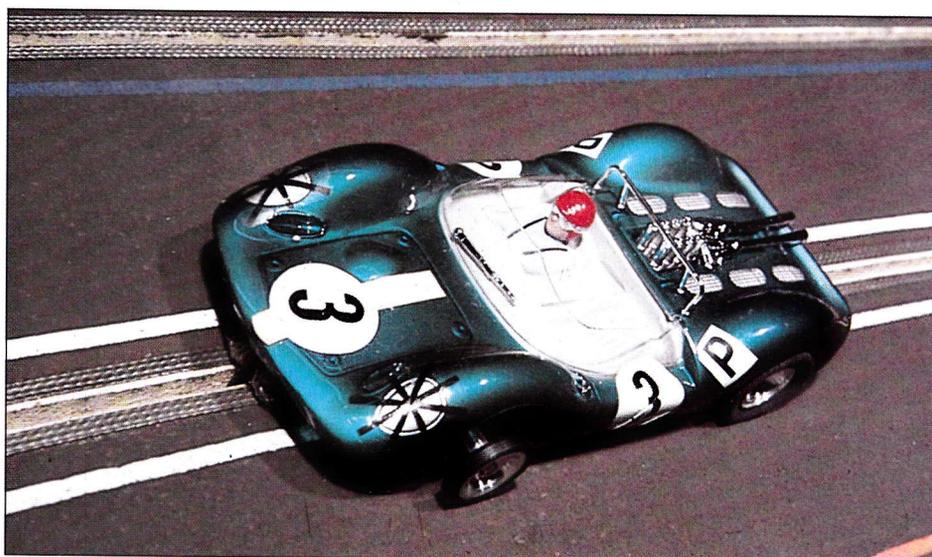
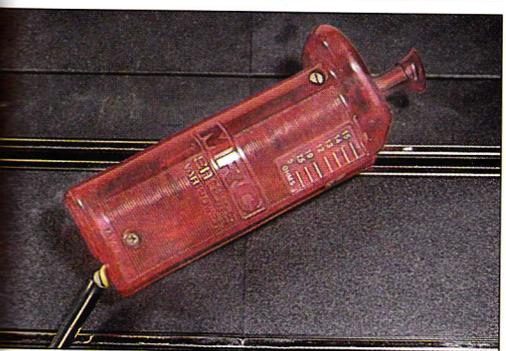


Paoletti





Polistil



Attual foto/Conti Editore

Slot racing d'epoca per immagini.
Foto grande: la scatola di una pista Policar prima maniera, con la partenza di una gara per Formula junior e Sport effigiata in copertina (la pista è quella di Monza, affrontata però dai concorrenti in senso contrario al solito). In basso, da sinistra; la scatola della mitica Cucaracha Cox (sopra) e una Mini Can-Am dell'italiana Mini Dream Car; il telaio della Cucaracha (sopra) e la vettura completa in insolita livrea viola; un pianale Russkit Porsche Carrera 6 (sopra) e la vettura completa. In questa pagina, dall'alto: Ferrari P2 (a sinistra) e Lotus 40 della marca tedesca Carrera; una confezione Policar degli anni 70; due pulsanti tra i più celebri, un Mrc Endura e un Cox a resistenza variabile.

1/32, per una microvettura della categoria Prototipi (anche in questo caso, la più elaborata) si spendono 500 mila lire per una vettura pronta corse (Camen, Koford o Pro-Slot). Cifre molto più abbordabili, invece, se ci si accontenta di un micromodello di una delle categorie create per gli esordienti: in scala 1/24 occorre spendere dalle 60 alle 80 mila lire per una G 20 prodotta dalla Pro-Slot, dalla Racer Products o dall'americana Parma, e con 200 mila lire ci si assicura un set completo di auto, pulsante, gomme e ricambi per tutta una stagione di gare; in scala 1/32 un modellino della categoria Produzione (per esempio, un esemplare della Club Car, costruito a Torino con motore giapponese Mura) costa sulle 60 mila lire. Tra i punti di vendita specializzati, i più frequentati e meglio forniti sono Racing Models, corso Francia 314, Torino; Junior Team, via Magenta 7, Vare-

se; e Padana Toys, via De Gasperi 11, Molinette (Brescia). Sul piano economico, in realtà, non è tanto l'acquisto del modellino a pesare, quanto la frequenza con cui il motore va sostituito: per chi corre in scala 1/24 (in Italia c'è un campionato nazionale che si affianca a trofei locali) e sceglie la categoria libera (siglata G 7) una dotazione di almeno 10 motori (a circa 250 mila lire cadauno) è la norma; qualcosa di analogo accade a chi sceglie di correre nelle sei prove del campionato italiano scala 1/32 categoria Prototipi (nella stessa scala, tre prove sono riservate a ciascuna delle altre due categorie previste, la Formula 1 e la Produzione).

E sul fronte delle autopiste di normale produzione, che cosa offre oggi il mercato? Scalextric, pur essendo ancora regolarmente prodotta (e, anzi, con grande successo di vendita), non è all'atto pratico distribuita in Italia: per acquistare una confezione occorre andare in Francia, in Spagna, in Svizzera, in Belgio o in Inghilterra.

Il contraltare italiano della Scalextric si chiama Policar, un'autopista prodotta dalla Tonka-Polistil (via Santa Sofia 10, 20121 Milano, telefono 02/809416): oggi sono in catalogo confezioni con piste e modelli ispirati al mondo della Formula 1 e alla Parigi-Dakar, con tanto di dispositivi turbo e di rifornimento per le prime e con tutta una serie di trabocchetti infernali per le seconde.

Ma in arrivo ci sono primizie tecniche che faranno gola anche a chi ragazzino non lo è più da tempo: microvetture a quattro ruote motrici e dotate di un vero e proprio cambio di velocità. Come sarà lo slot racing del 2000?

Filippo Piazza