

Auto d'Epoca

GIUGNO

LIRE 8.000

SPECIALE
JAGUAR E TYPE

JAGUAR E TYPE

MILLE MIGLIA '91

BERTONE E LAMBORGHINI

AUTOCARRI D'EPOCA



Periodico Mensile - Sped. abb. post. gr. III/70 VR-CMP

AUSTRIA: 145 SC - CANADA - FRANCIA: 55 FF - MONACO PRINC.: 55 FF - OLANDA: 21 HFL - SVIZZERA: 15 FS - SVIZZERA C.T.: 14 FS

ANNO VIII - N. 6 - 1991

Il ritorno delle "slot-cars"

Dopo il boom di trent'anni fa gli automodelli elettrici da pista tornano in auge: i collezionisti si muovono e... organizzano anche dei tornei

L'idea di riprodurre in scala ridotta una corsa automobilistica, conservando quanto possibile delle situazioni reali, quindi diverse auto in competizione, possibilità di sorpasso e via dicendo, è molto antica, almeno quanto le prime auto giocattolo. E i tentativi concreti non si contano, dalle semplici corsie in latta, nelle quali correvano, indipendentemente una dall'altra, due vetture a molla, o anche elettriche come nel famoso e assai raro gioco prodotto negli Anni Trenta dalla Märklin, a tutta una serie di sistemi complicati e fantasiosi: ne ricordo uno americano, della Konomo, con grosse auto elettriche in cui la guida è verticale, una specie di staccionata che le vetture seguivano e che trasmetteva anche la corrente per il motore. Senza contare i numerosi sistemi ideati, e spesso anche realizzati, da gruppi di appassionati, in America e in Inghilterra soprattutto.

Ma è solo nel dopoguerra che si delinea la soluzione vincente, o almeno il miglior compromesso, con la definitiva affermazione del sistema "slot", messo a punto più o meno contemporaneamente da diverse case inglesi, Scalex, VIP e poi

MRRC, nel quale un perno scorre in una guida (in inglese slot=fessura) scavata nella pista e due contatti ai lati del perno prendono corrente da due strisce metalliche che affiancano la guida.

Per la verità nei primi anni c'è ancora parecchia incertezza sia sul sistema di guida, sia per quanto riguarda la scala dei modelli. Ma è poi la scala 1/32 (più o meno) che si afferma come standard, soprattutto con l'avvento e il folgorante successo del sistema Scalextric, lanciato dalla Minimodels inglese, poi assorbita dalla Tri-Ang. Le carte vincenti della pista Scalextric sono la vasta scelta di vetture, per di più riprodotte con buon realismo, il corredo vastissimo di accessori che permettono, a chi può, di costruire dei circuiti molto realistici, con tribune, box, torri di cronometraggio, tutti eventualmente illuminabili per corse in notturna; non mancano neppure accessori per riprodurre la partenza tipo Le Mans (c'è anche il famoso ponte Dunlop!) e altre situazioni molto realistiche, come "chicanes", curve sopraelevate e via dicendo. E poi la grande affidabilità del sistema, che funziona sempre, senza trop-

po bisogno di manutenzione.

La concorrenza non resta a guardare e in breve tempo sono disponibili decine di sistemi simili, ma non sempre compatibili, da parte anche di case importanti, molte delle quali specializzate in trenini elettrici, come le tedesche Fleischmann e Märklin o la francese Jouef, e poi ancora la Carrera, pure tedesca, e la Policar della nostra Polistil. Perfino la Ingap, in un ultimo, disperato tentativo di sopravvivere lancerà una sua pista elettrica.

Accanto alla scala 1/32 continuano ad esistere sistemi di formato diverso, dall'1/52 della pista Wrenn inglese della prima metà degli Anni Sessanta, a tutt'oggi uno dei sistemi più raffinati, che offriva la possibilità di far correre indipendentemente fino a tre vetture su ogni corsia; oppure l'1/43 della Domo-car, ancora della Polistil, o anche la cosiddetta scala HO (che è in realtà un po' più grande): sviluppata in origine, per merito in particolare delle americane Aurora e Tyco, più che altro come accessorio per il plastico del trenino, e come tale presente anche in Europa (Faller in Germania e Minic in Inghilterra), negli Stati Uniti si sviluppa anche in senso propriamente agonistico, con larga disponibilità di accessori per "truccare" le vetturine.

Ma il formato che domina la scena negli USA è l'1/24, già largamente adotta-

Qui a lato: tre dei primi modelli in plastica Scalextric, della fine degli anni '50: Aston Martin DB3S, Porsche 550 e Jaguar D.

Qui sotto. A sinistra: un'Alfa 33 della Fleischmann e una Ferrari 250 LM della Policar, uno dei rari modelli slot con parti apribili. Al centro: due Tyco, nella cosiddetta scala HO, che in realtà è più vicina all'1/66; questa scala sostituiva in America l'1/32 nell'uso casalingo. A destra una piccola ma bella Ferrari della Wrenn (sinistra) e la Ferrari Squalo della Märklin (destra) (Collezione Roberto Guolo).





Qui sopra a sinistra: una ricercatissima Scalextric "Made in Spain", la Seat 600, qui in una recente riedizione. Qui sopra a destra: ancora due belle Scalextric degli anni '60: Ferrari SWB e Cobra.
Qui a fianco: ancora una Aston Martin DB3S Scalextric: notate la testa del pilota più grande, che caratterizza i primi esemplari.



to come standard dai produttori di kit statici. In breve è il boom. Nascono le piste "professionali" con otto o più corsie, che poi approderanno anche nelle nostre sale-giochi, e lo "slot-racing" diventa rapidamente una vera disciplina agonistica, sempre più esasperata e fine a se stessa, con vetture che ormai non tentano più nemmeno di assomigliare alle vetture reali. I costi salgono e, come spesso succede, il grosso pubblico si scoraggia e perde gradualmente interesse, le piste professionali scompaiono e già alla fine degli Anni Sessanta lo "slot" torna ad essere un passatempo casalingo.

Poi, ormai negli Anni Ottanta, qualcuno comincia a guardare a queste vecchie vetturine con occhi diversi, occhi di collezionista: molte, specialmente le più vecchie, che hanno ormai venti o trent'anni, sono di ottima fattura e non sfigurano nel confronto con altri tipi di auto giocattolo: nasce il collezionismo di "slot-car", che oggi conta un gran numero di appassionati, in continua crescita. Si delinea una scala di valori, in base alla rarità, ma anche alla qualità, così og-

gi certi esemplari possono costare parecchio, anche se la maggior parte dei pezzi resta ancora tranquillamente abbordabile, diciamo al di sotto delle centomila lire. La Scalextric è la marca più ricercata (noblesse oblige...), in particolare i primi pezzi inglesi (la Scalextric ha poi prodotto in Francia, in Spagna, dove produce tuttora, e a Hong-Kong): splendida la serie delle vetture Anni Trenta, Bentley, Alfa Romeo 2300, e poi Bugatti e Auto Union, le Scalextric più rare in assoluto.

Ma non è finita qui. Qualche appassionato si ritrova a fare le stesse considerazioni che qualche anno prima avevano fatto altri collezionisti, che avrebbero



poi portato alla nascita delle competizioni per auto storiche: dopotutto le "slot-cars" sono nate per correre, perché lasciarle impolverare in un museo (pardon... in una vetrina!), riportiamole dove è giusto che stiano, sulla pista! Ed ecco nascere le prime gare per "slot-storiche", con tanto di regolamento che stabilisce con pignoleria caratteristiche e limiti di ammissibilità: regola fondamentale è che le vetturine devono riprodurre automobili prodotte entro il 1970 ed essere del tutto originali, comprese le gomme! Accanto alle competizioni si svolgono mostre scambio e veri e propri raduni di marca, dove le vetture più interessanti e rare scorrono in passerella sotto gli occhi ammirati degli appassionati.

Ugo Fadini

Qui a lato: in America la scala dominante è sempre stata la 1/24; ecco un bellissimo kit della Revell, ancora intatto, riproducente una Porsche RSK. In basso a sinistra: ancora in scala 1/24 una Lola 70 della Russkit, già con carrozzeria in acetato, per ragioni di peso; il modello ha due motori e quattro ruote motrici!

In basso a destra: sempre americana, ma in scala 1/32, questa bella Porsche 904 della Monogram; era in realtà un kit statico che si motorizzava con un apposito kit aggiuntivo.

Tutti i modelli illustrati, salvo diversa indicazione, appartengono alla collezione di Andrea Gambato, che ringraziamo per la collaborazione.

