

mini SPRINT

edizione speciale

Supplemento al n. 8 del 13-20 febbraio 1979
Sped. in abbonamento postale - Gruppo Il/70

L. 1000

Ritorno agonistico, Cosa...
comprenderete quest'anno A
elettrico, NOVITÀ per n
il pocher Buga
Modelli
SLOT...
radici,
Come
funziona
la fessura, E
Come si...
ni fa, Que
Come
pista, Le piste
assieme il mondiale



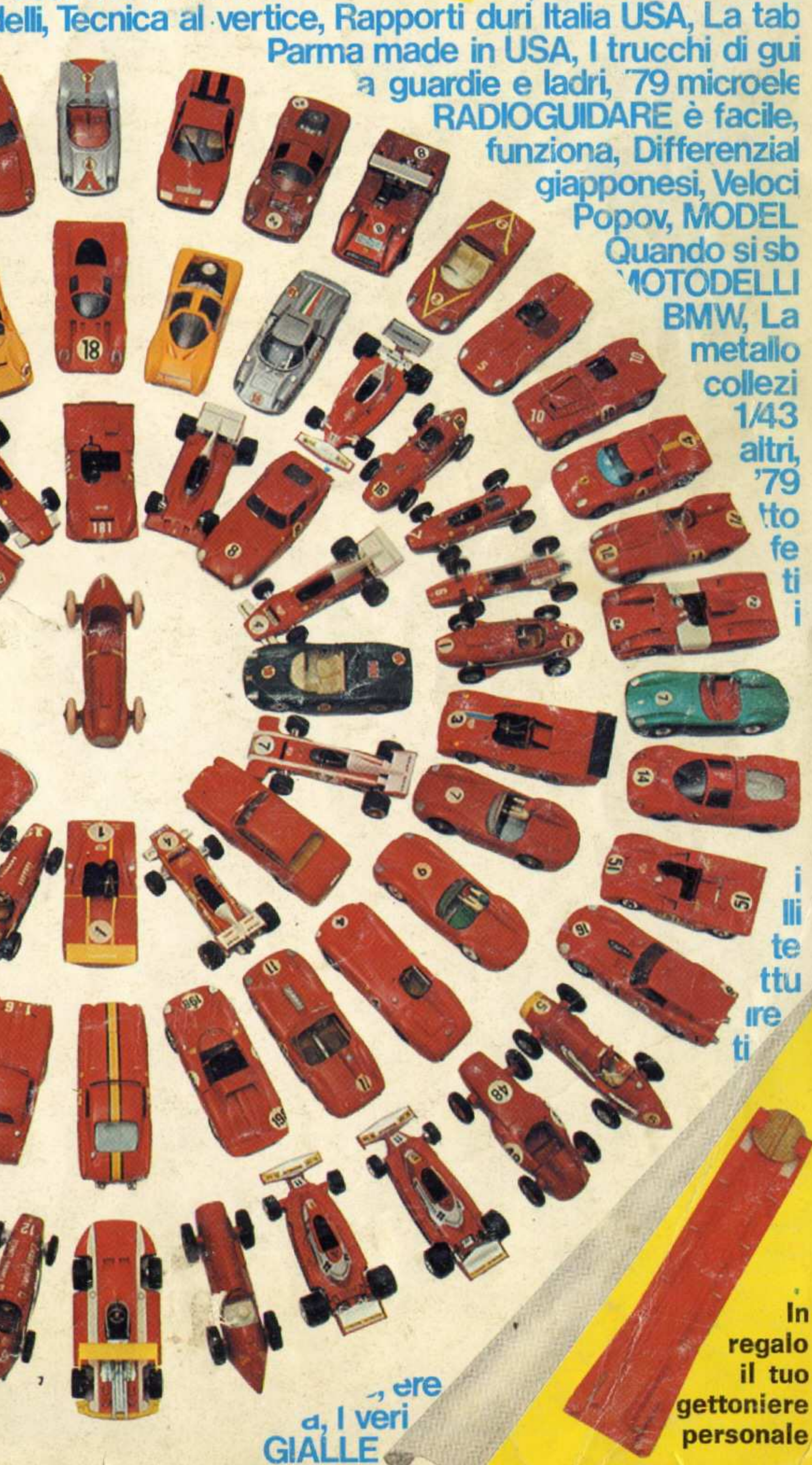
Al Saloncino,
sempre dalla Burago
la Martini
Lotus '79

Brabham Parmalat
BT 46 Burago:
sarà pronta a maggio

sforza piloti-computer, Dalle piste ai modelli, Tecnica al vertice, Rapporti duri Italia USA, La tab
dei rapporti, La formula promozionale
Soffiategli sul collo, Giochiamo
Gli slot racer Polistil, Com
il radiocomando come
necesse est, Le r
al PILONE, il mo
da COLLEZIO
come si rir
Salse di...
MODELI
Dimen
tema
Com
bat'
de
tu
si
t

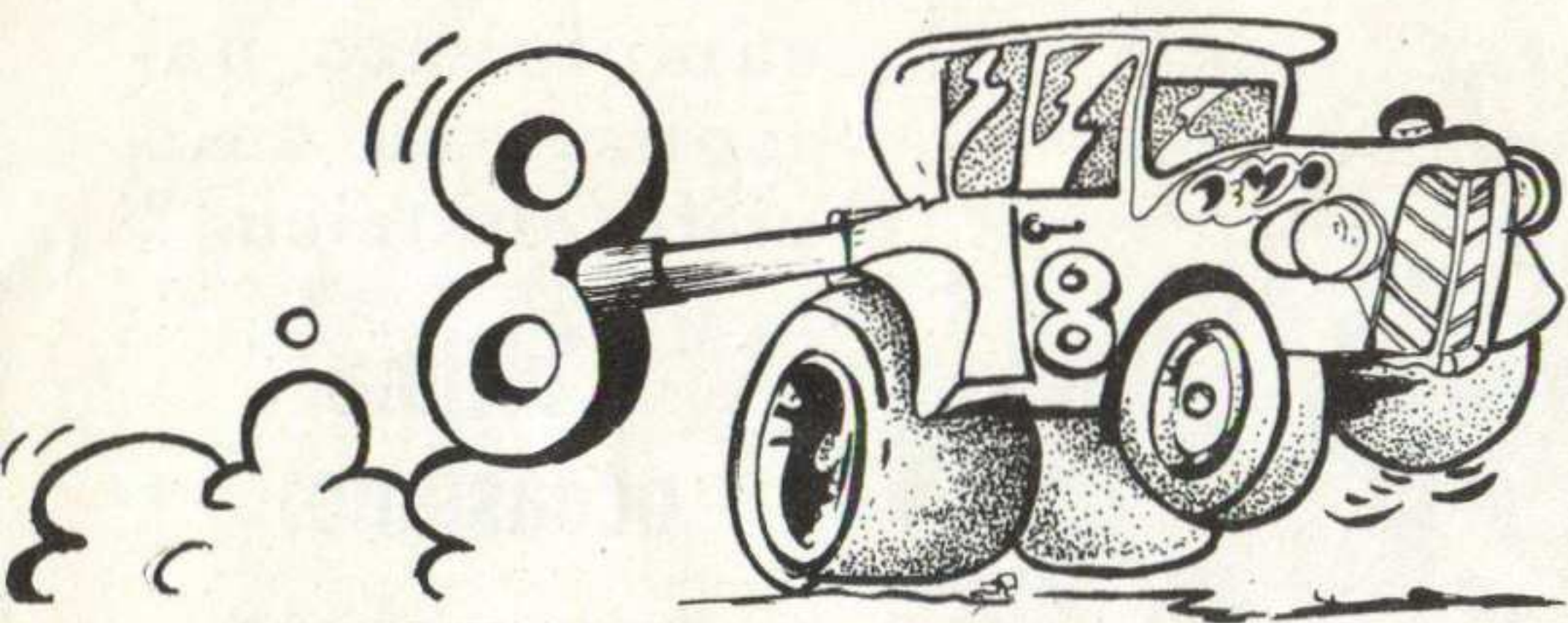
f
to
fuc
sen
altre
KIT il
Ferrari
308 Po
MODELL
SPECIALI
Scusi, dov'è,
il mercato, Le
borse di cambio
Perchè scala 1/43,
Quella Fiat che corse
na volta sola, Gli aeromoo
TUTTO MONDO del modellismo
mini ...di piombo, così. Le PAGINE

Quando si sb
MOTODELLI
BMW, La
metallo
collezi
1/43
altri,
'79
to
fe
ti
i
li
te
ttu
re
ti



ere
a, I veri
GIALLE

In
regalo
il tuo
gettoniere
personale



MODELLI agonistici

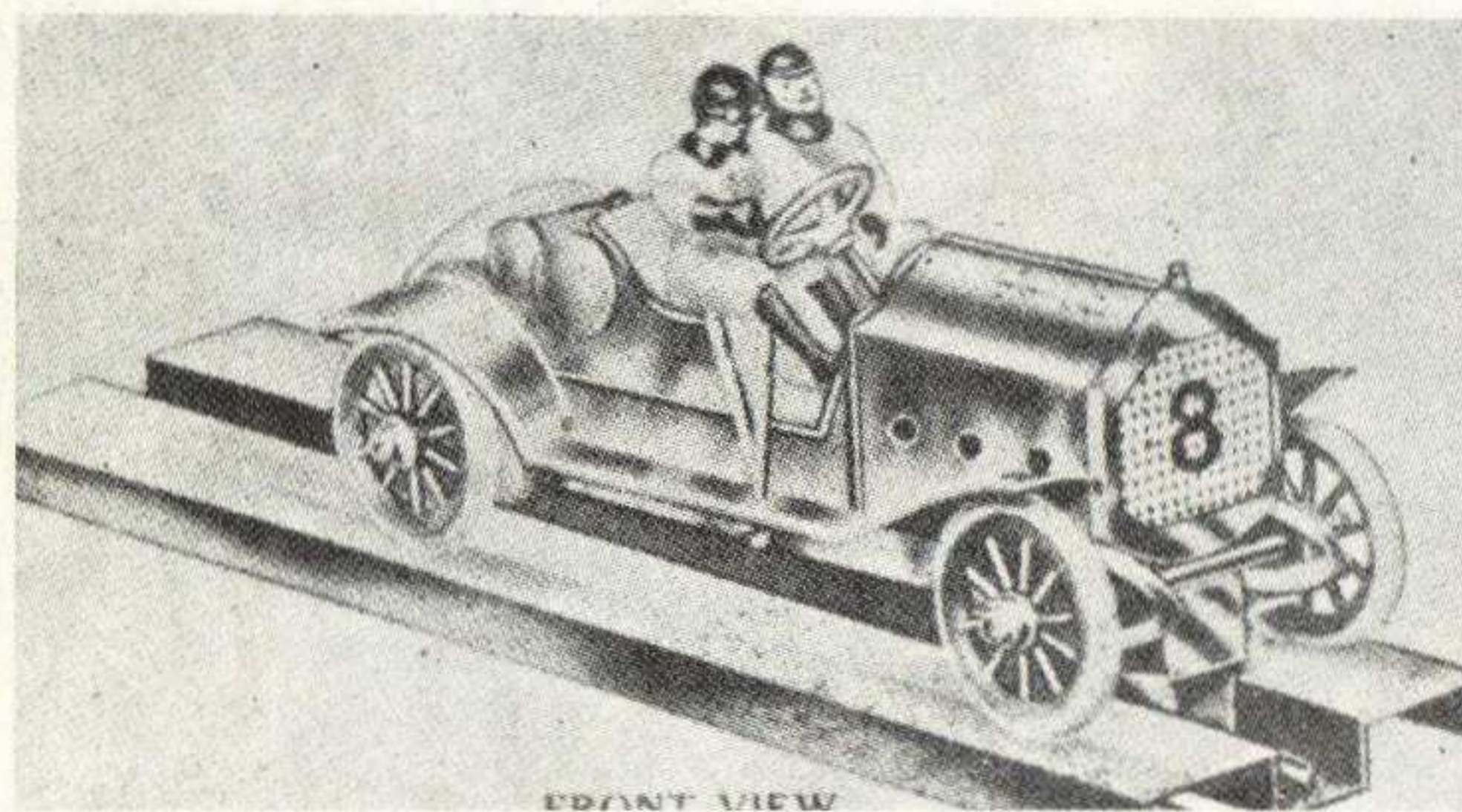
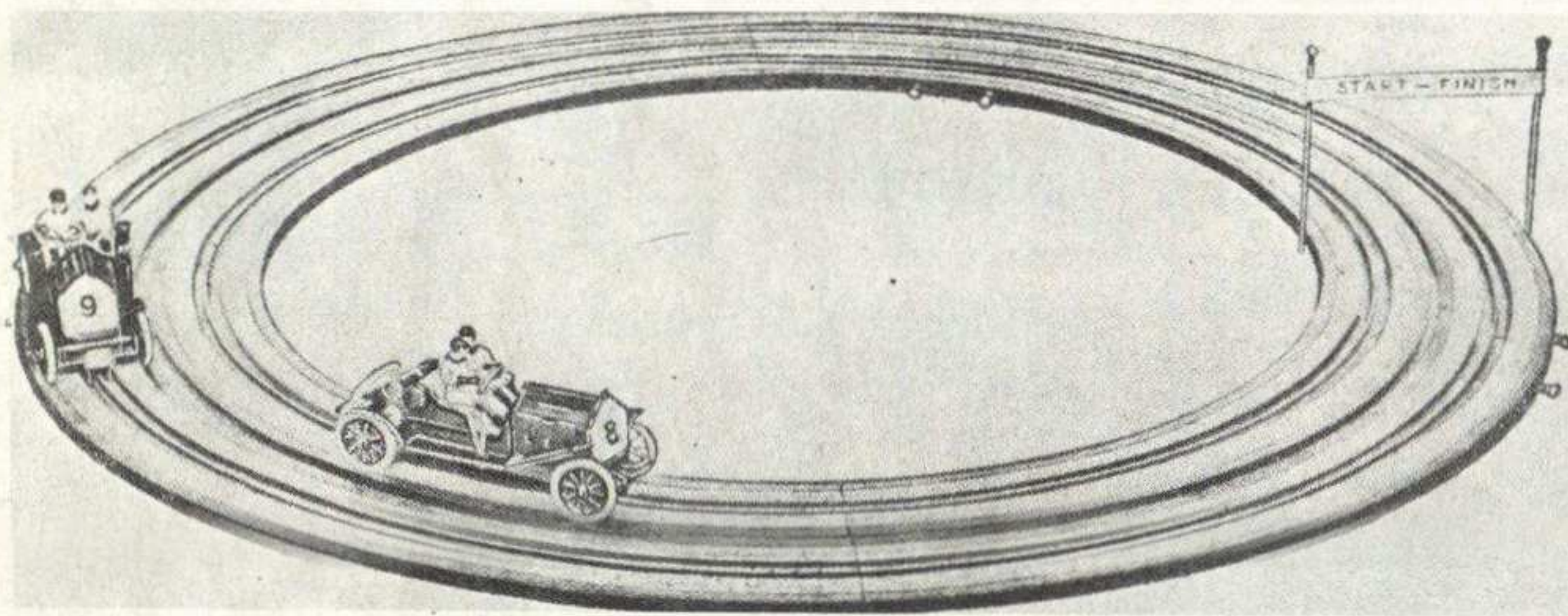
COME AL SOLITO, bisogna andare in America dove, nel 1912, la ditta Lionel, già famosa per i treni elettrici in miniatura, affiancò ai suoi trenini una pista ovale sulla quale correvano auto in lamierino metallico. Queste auto erano guidate da uno slot nel quale erano anche inserite le rotaie che conducevano la corrente. Nel 1937 la Maerklin tedesca, altro grande nel mondo dei treni in miniatura, presentava la sua pista nella quale i modelli venivano guidati dai bordi rialzati delle corsie e prendevano corrente dallo slot centrale.

Poi la storia si confonde (tanto più che all'inizio degli anni Quaranta ci fu un po' di

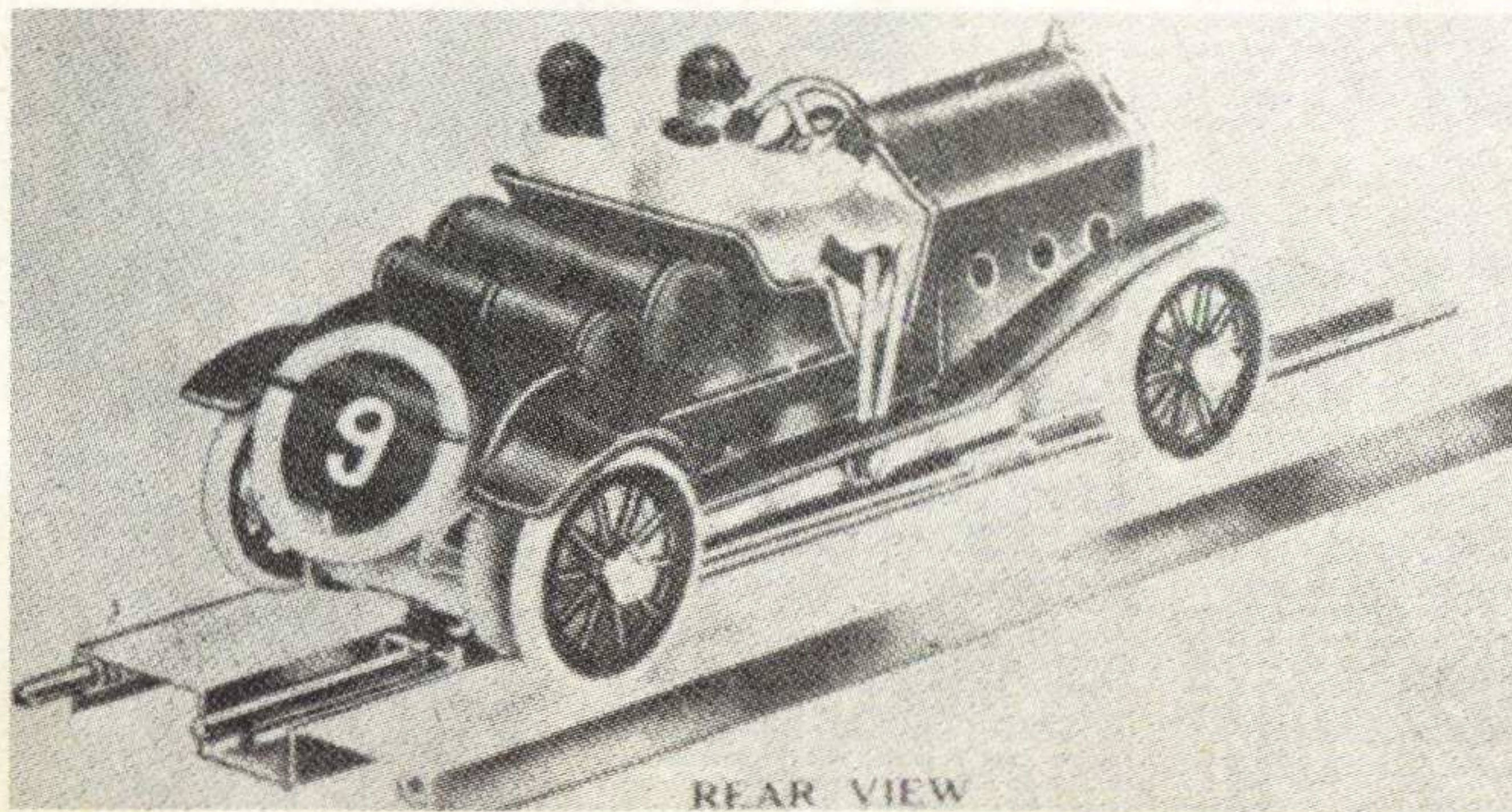
sconvolgimento nel mondo) e solo nel 1950, o giù di lì, appaiono documenti certi di realizzazioni inglesi. Lo slot non era ancora la soluzione vincente e certi impianti, tutti realizzati a mano da appassionati, avevano una rotaia laterale sopraelevata come guida del pick-up. Era quasi come uno di quei vecchi treni elettrici con la terza rotaia.

Viene costituito in Gran Bretagna quello che si autodefinisce il primo club slot-tistico del mondo, l'ARRA fondato e sostenuto da Charlie Fitzpatrick. Ancora oggi questo club è in piena attività e il suo fondatore è uno dei benemeriti dello slot racing internazionale, per il quale produce infinite carrozzerie in acetato che riproducono le auto più famose e attuali.

Nel 1957 viene venduta la prima pista Scalextric con lo slot regolamentare ma senza i pulsanti, che dovevano ancora essere inventati: la velocità si regolava premendo o rilasciando un bottone, cioè dando o



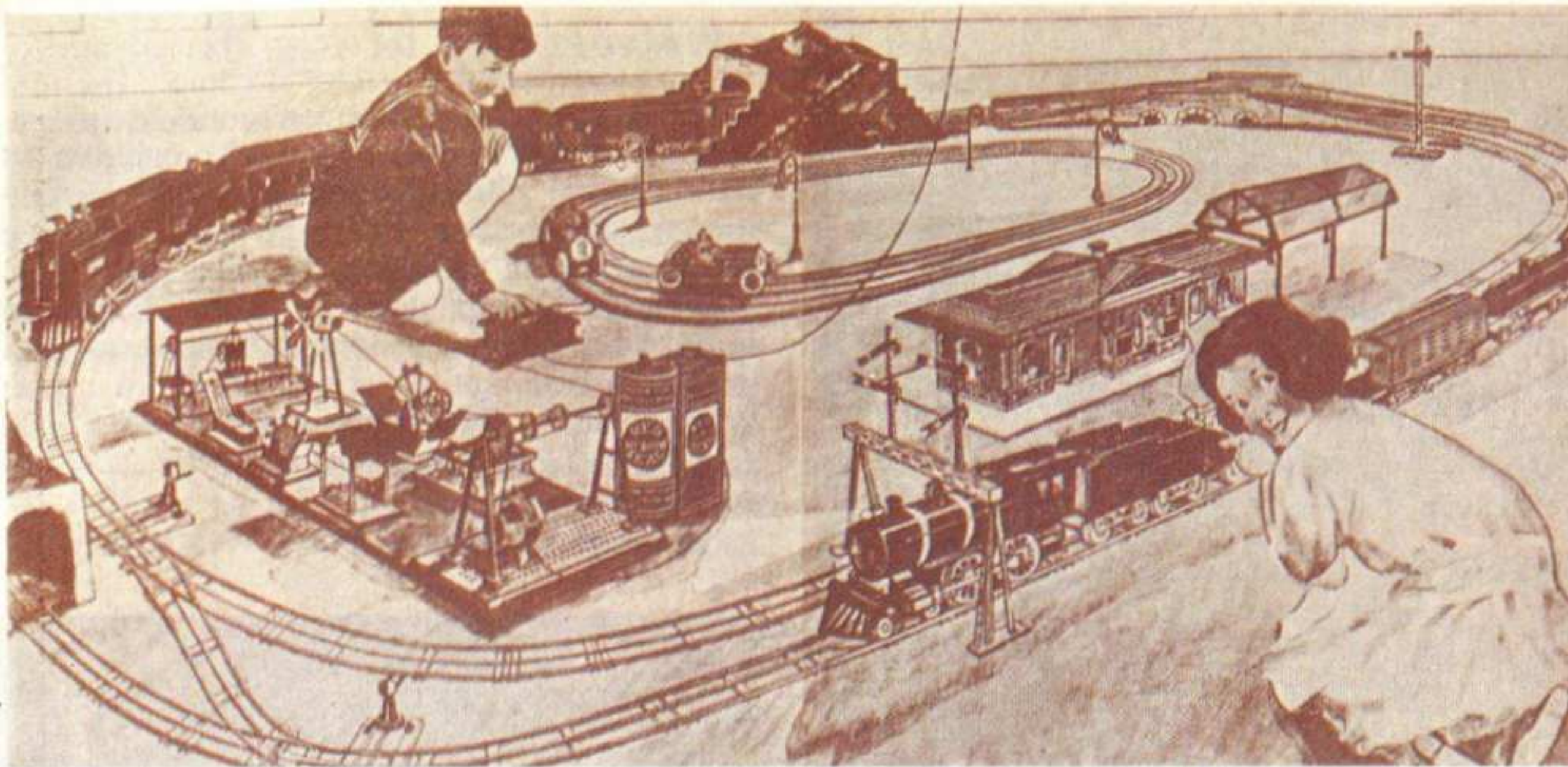
Un disegno storico, l'unico rimasto, del primo «slot racing», quello della ditta americana Lionel. E' stato pubblicato dalla rivista statunitense Model Car



A sinistra e sotto, due vetture d'epoca biposto datate 1912 della pista Lionel. Le guide di contatto erano due, una anteriore e l'altra piazzata nel retro

Lo sapevate che
la prima
pista elettrica
risale al 1912?





Lo slot si è sviluppato di pari passo con il trenino elettrico, come si nota da questa immagine dell'epoca. Sotto moderne slot su una delle più belle piste italiane quella dell'ECA club di Torino

togliendo tutta la corrente in un botto. Dopo pochi mesi vennero i pulsanti che permettono la regolazione progressiva dell'intensità di corrente e il sistema Scalextric si arricchì di tali e tanti accessori da diventare un concorrente del tradizionale trenino elettrico. Infine, arrivarono gli americani.

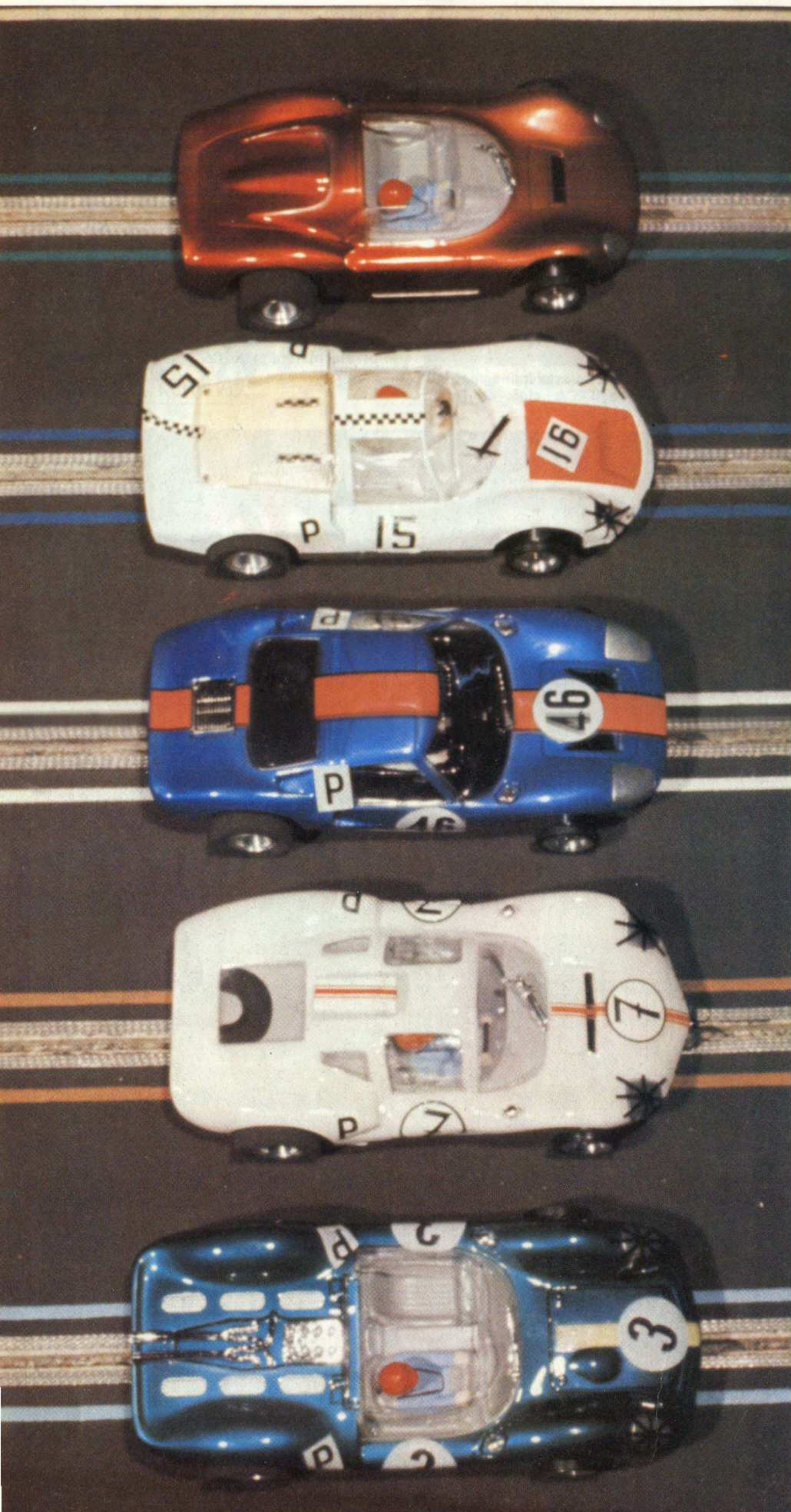
Verso il 1965, mentre gli inglesi esportavano in tutta Europa le loro piste e i loro modelli casalinghi, dalla lontana California arrivavano le prime vaghe notizie di campionati con centinaia di partecipanti, piste lunghe decine di metri, con un numero di corsie (anche 8) che sembrava rasentare l'infinito. Si vociferava di modelli in scala 1:24 e di motorini giapponesi, leggeri e superpotenti.

Nel 1966 ci siamo: anche da noi arrivano le prime piste « professionali » a otto corsie e

CONTINUA A PAGINA 14

SLOT radicici





CONTINUAZIONE DA PAG. 13

curve sopraelevate, adatte ai modelli in scala 1:24. E' subito un boom che esplose in cifre d'affari altissime, con una febbre d'interesse che brucia tutto quanto, bidoni e buoni prodotti, nell'arco di una settimana. Sorgono i Centri dove le piste diventano sempre più lunghe e dove in una sera tanti impiegati bruciano lo stipendio di un mese: lo slot racing 1:24 costa, costa troppo e si sgonfia. Il 1968, oltre a tante altre cose, lo spazza via.

Dopo, è un magro sopravvivere per tut-



Sopra, uno dei modelli più belli e meglio rifiniti del 1967: si tratta della Ford GT 40, in scala 1:24 della Carrera, con carrozzeria tutta in acetato

A sinistra, slot racers pronti per la partenza su una pista a 8 corsie con curve sopraelevate. Lo slot 1:24 costava troppo e dal 1968 calò improvvisamente questa a zero

A destra, Chaparral 2D della Carrera scala 1:24. Nel 1967 certi modelli erano arrivati a costare trentamila lire, una cifra allora davvero troppo elevata





ti, ma passati un po' di anni ritornano prepotenti i modelli e gli impianti in scala 1:32. Questa volta sono modellisti e appassionati a gestire e a fondare associazioni e club, a indire e disputare campionati a livello nazionale e internazionale: sono tutte garanzie di serietà e, infatti, assistiamo oggi al secondo boom dello slot racing. Un boom che questa volta è fondato su basi serie e sicure.

All'inizio dello slot racing in Italia il livello tecnico è piuttosto approssimativo: ci si limita a passare in negozio per acquistare quanto è arrivato. Se poi, la sera stessa,

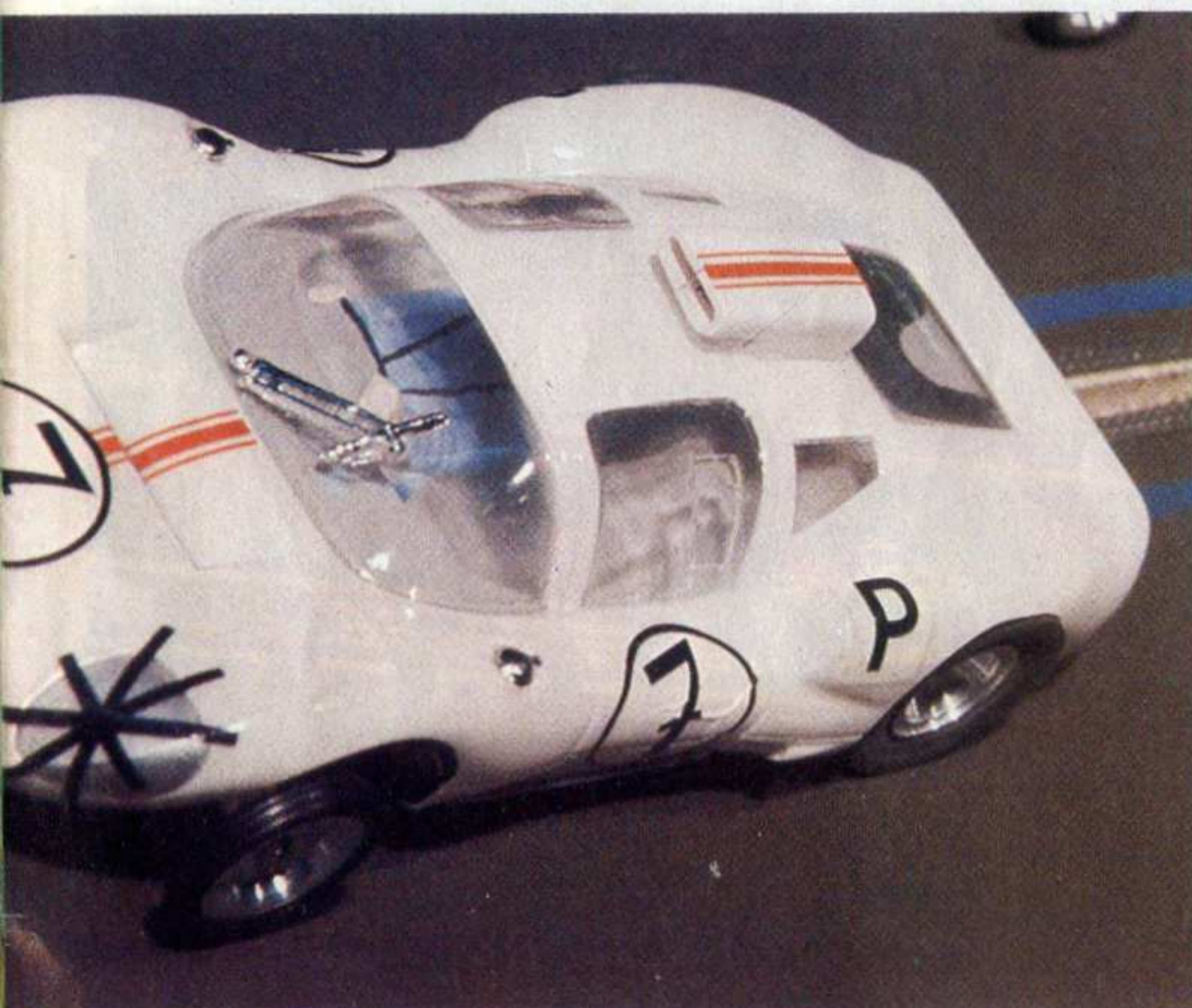
il modello va forte, l'indomani è una corsa a quel negozio: tutti vogliono quel modello. Si va così a mode ruggenti: c'è la settimana del K e B, la sera della Champion, la sei giorni della Cox. Arrivano le Russkit con i telai in lamierino leggero e braccetto porta pick-up incernierato quasi sul motore side-winder: improvvisamente tutto il resto non va più.

Nel luglio 1966 ci pensa Autosprint con un numero speciale che fa epoca, intitolato «Automodelli», a far vedere quanti siano gli accessori e le componenti di un modello. Adesso gli slottisti sanno scegliere, sanno di avere un mondo tutto per loro.

Poi una sera (ormai il business vale parecchi miliardi) un tale (uno del giro) lascia un modellino nuovo a uno dei migliori pollici d'oro: il modellino va come una bomba. Nasce un'epoca nuova, è arrivata la Cucca, il brutto, razionale e velocissimo slot-racer 1:24 della Cox.

Sul telaio Cucaracha si sbizzarriscono i cosiddetti «elaboratori», spesso persone senza alcuna esperienza modellistica o conoscenze di elettricità per modificare i motori. Le fumate che segnano la fusione dei

CONTINUA A PAGINA 16



Come funziona la «fessura»

La parola «slot» in inglese vuole dire fessura. Ed è appunto in una fessura ricavata sul piano di una pista che scorre la guida che trattiene il modello lungo la traiettoria. Questa guida si chiama, sempre in inglese, «pick-up» in quanto serve anche a captare la corrente elettrica che fa girare il motore.

La corrente è fornita da un alimentatore collegato con cavi a due strisce metalliche che corrono ai lati di ogni fessura. Per ogni modello sono necessarie una fessura e due strisce. La corrente è di tipo continuo, quindi l'alimentatore contiene un raddrizzatore che modifica la corrente della rete. Naturalmente la tensione non è quella di rete (220 Volt) ma viene abbassata a 12 Volt.

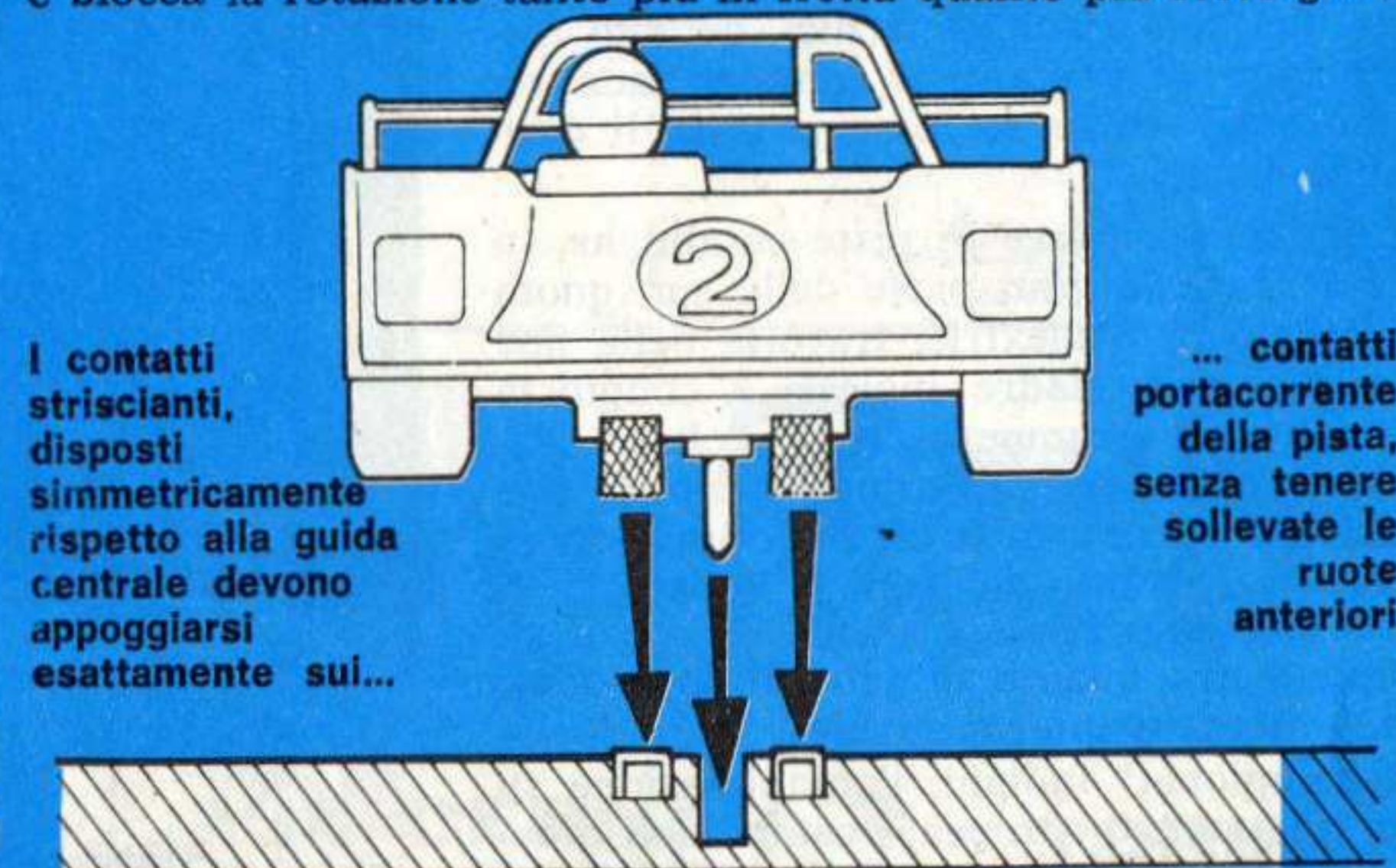
Le spazzole scorrono sulle strisce metalliche: devono quindi essere sempre pulite e parallele alla parete laterale del pick-up, altrimenti non captano la corrente.

Il motore, del tipo a magneti permanenti, è molto semplice costruttivamente e può girare molto forte: alcuni esemplari da competizione possono raggiungere, senza ruote collegate, i 100.000 giri al minuto.

La potenza viene trasmessa alle ruote mediante una coppia di ingranaggi: pignone, collegato all'albero motore, e corona, solidale all'assale delle ruote motrici. Per ridurre gli attriti, ruote e assali possono essere montati su cuscinetti a sfere.

Il pulsante si inserisce nel circuito elettrico che va dall'alimentatore a ogni coppia di strisce metalliche. Contiene al suo interno un reostato, o resistenza variabile, che serve a variare l'intensità della corrente mediante un cursore azionato dal pollice. Cursore alzato significa massima resistenza inserita nel circuito e quindi poca corrente che riesce ad arrivare al motore: il modello andrà quindi molto adagio. Il cursore tutto abbassato rende minima la resistenza elettrica nel circuito e lascia quindi fluire tutta la corrente disponibile nell'alimentatore: il modello andrà fortissimo.

I pulsanti e le piste più perfezionati montano il freno: ogni motore elettrico a corrente continua che gira per i fatti suoi (ad esempio, per inerzia) può funzionare come dinamo, cioè produrre una corrente elettrica che si oppone a quella che consuma per girare. Quando il nostro motorino gira per inerzia, trascinato dalle ruote funziona quindi come una dinamo e blocca la rotazione tanto più in fretta quanto più forte gira.





CONTINUAZIONE DA PAG. 15

propulsori si sprecano, le brutture estetiche (e chi ci pensa più alla carrozzeria?) aumentano, i telai vanno a zompi e salti su piste regolari come un cristallo e con fondi definiti di altissima aderenza con minimo attrito (sic!). E' un carnevale con gare che durano sei, dodici, ventiquattro ore e premi che dalla coppetta di poche migliaia di lire arrivano agli scooters e alle automobili (quelle vere).

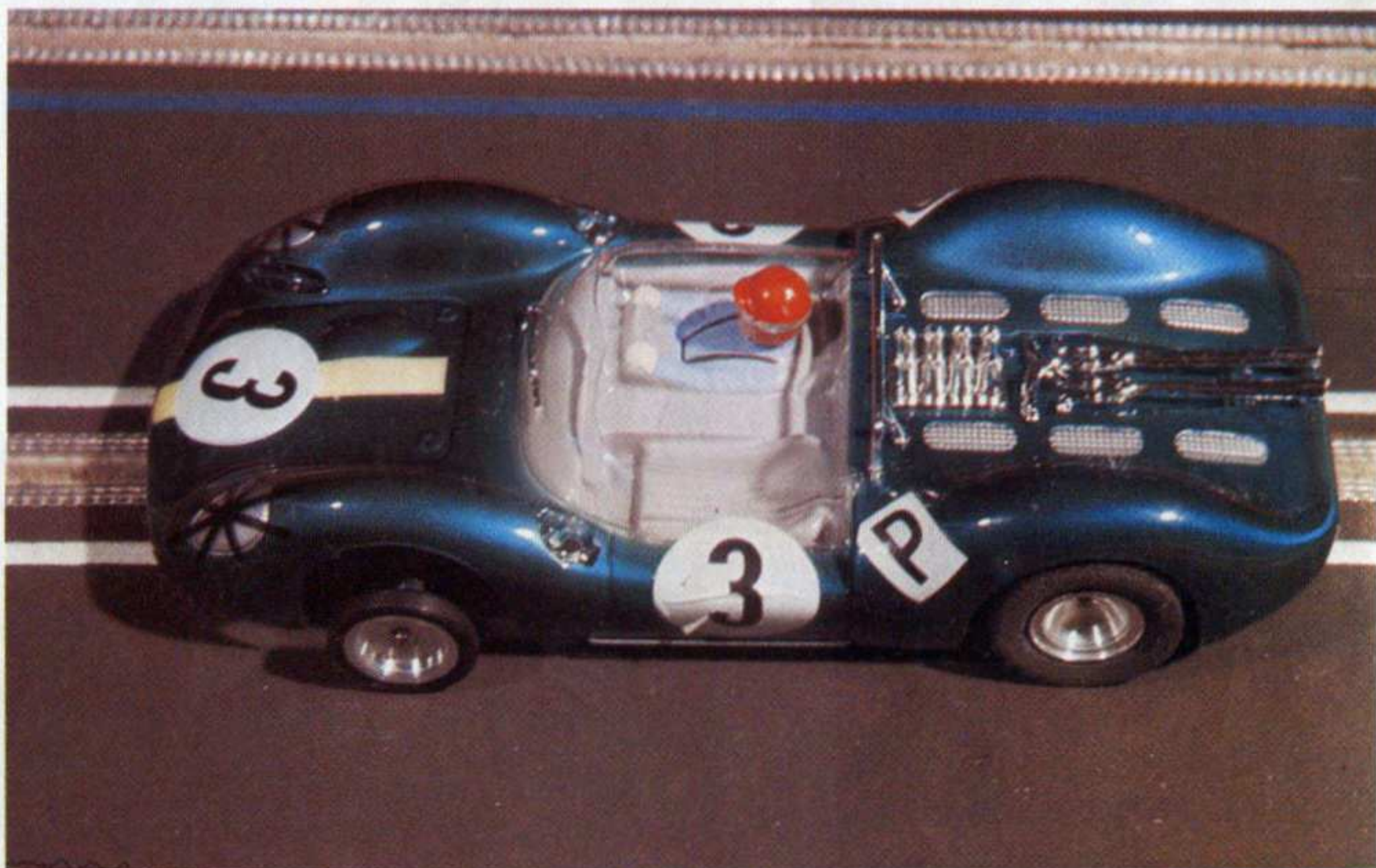
Tra tanta approssimazione non mancano le scuderie e i telepiloti più seri e preparati ma sono sempre pochi; nell'ambiente milanese, il più vasto e dinamico, emerge Gino Pizzi che capisce a fondo l'indirizzo tecnico della Cucaracha Cox e la modifica con attenzione. In associazione con un ottimo pilota, Gianfranco Fautario, le Cuca Assetto Pizzi conquistano parecchie vittorie prestigiose, tra le quali il primo Campionato Italiano che si disputa a Monza nei giorni del Gran Premio d'Italia 1967.

In quel campionato debuttano i nuovi Mini-A della Mini Dream, guidati da Paolo Vecchiotti, Giorgio Aroldi e Paolo Guglielmi che arrivano tra i sei finalisti. Pochi giorni dopo, i Mini-A sono in vendita per tutti e finalmente chiunque può acquistare e pilotare un modello che vince le corse. La linea continua poi con il Mini-B e con il Mini-Star, sempre più leggeri e ricchi di snodi, fino a raggiungere ottimi livelli tecnici in una evoluzione interrotta dal repentino crollo dello slot-racing a livello commerciale.

Il 1968 segna l'inizio della fine, che diventa totale e irreversibile verso il 1970. Del boom, dei suoi risultati tecnici, del suo frenetico giro di contanti e cambiali non resta nulla. E' come se fosse passato il diluvio universale.

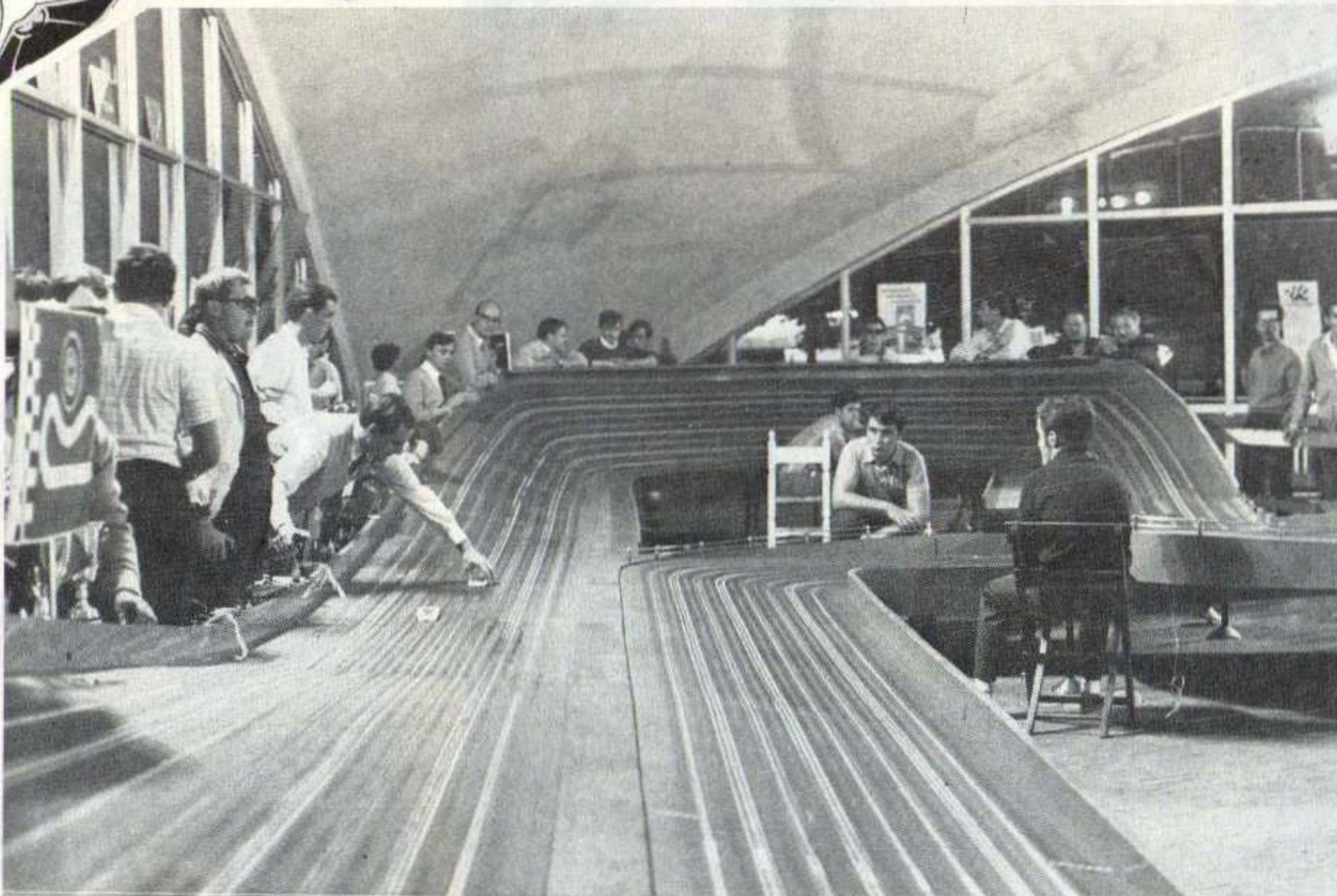
Continuano invece le piste casalinghe, in scala 1:32. Cede gran parte della sua quota di mercato la Scalextric, travolta nella fine della sua casa madre inglese, e conquista il predominio commerciale la Polistil, italiana, grazie a una produzione completa con prezzi alla portata di tutti. Dopo una rapida puntata nel mondo dell'1:24, la Polistil si afferma con una linea in scala 1:32 che è attualmente tra quanto di più valido è offerto sul mercato internazionale.

I campionati italiani, l'organizzazione su scala nazionale e europea, i campionati mondiali sono storia di oggi, come dimostrano le nostre pagine.



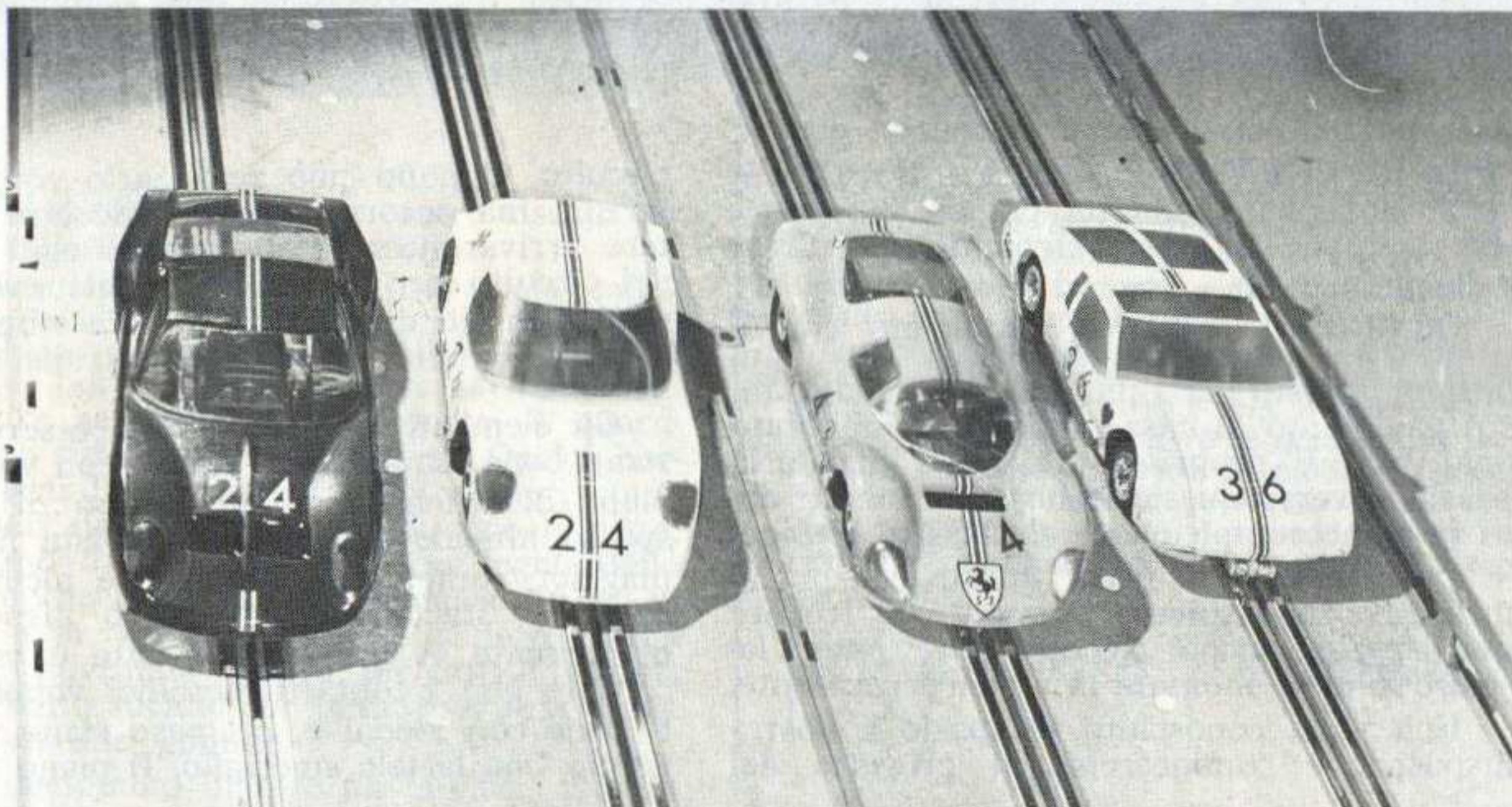
Per due anni i negozi che vendevano materiale slot, dal '66 al '68, hanno fatto affari da miliardi vendendo modelli come questi, in alto e sotto mentre tutti i capoluoghi brulicavano di piste. Sopra, una bellissima Lotus 40, una delle poche sport del mago Chapman prodotta dalla Carrera



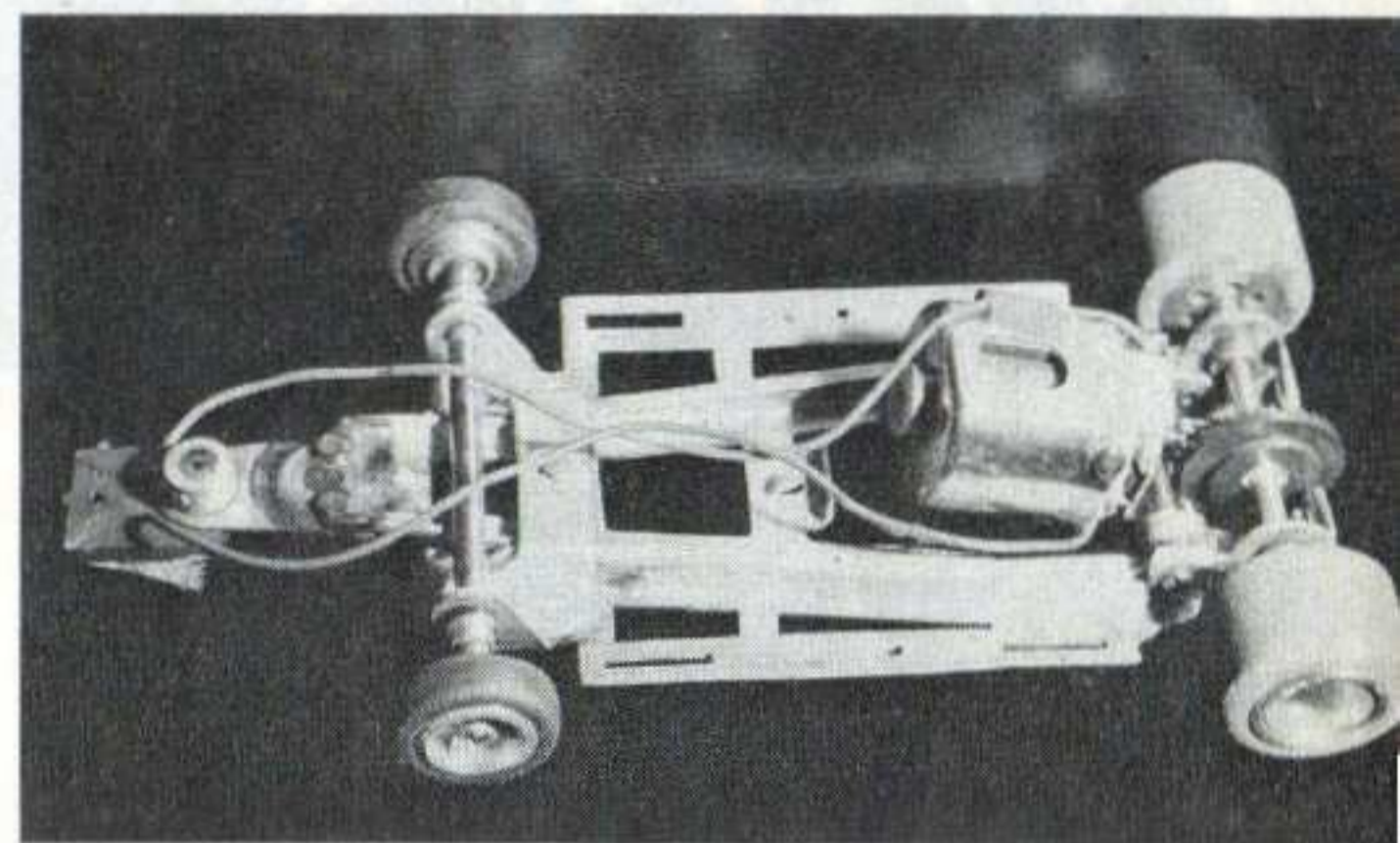
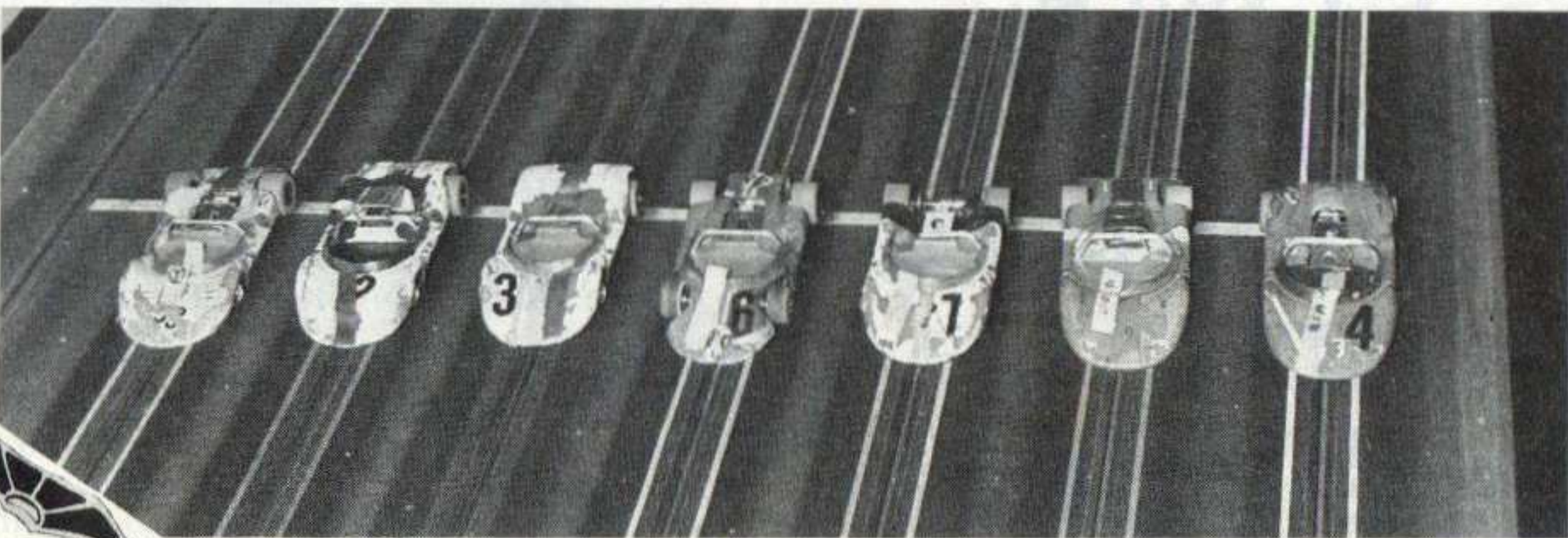


A sinistra la pista montata all'interno del Museo dell'autodromo di Monza, teatro del 1. campionato italiano slot, nel '67. Sopra, il vincitore assoluto, Fautario

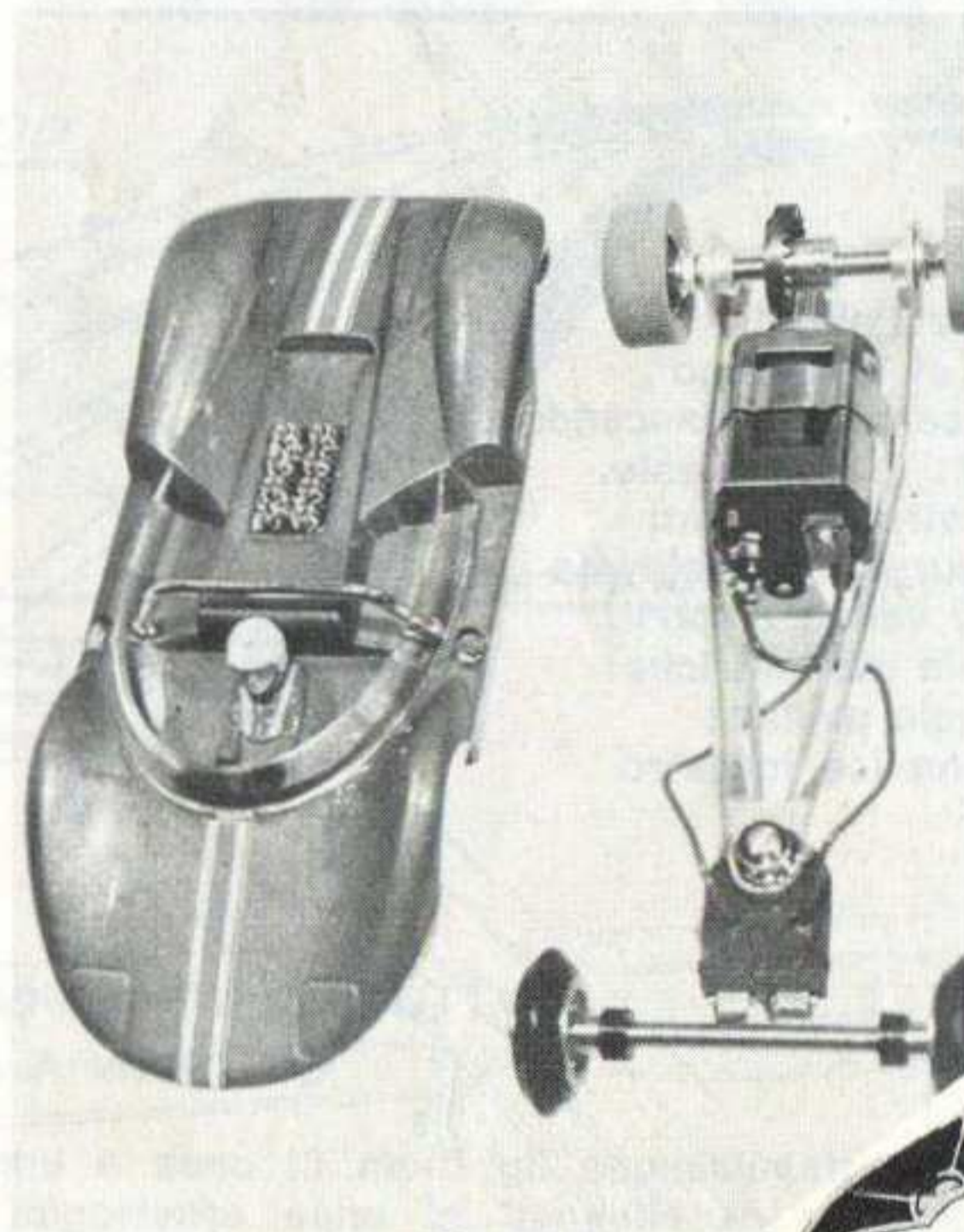
Come si correva 12 anni fa



I primi 4 modelli realizzati in scala 1:24 dalla Polistil nel '67, avevano il pregio di essere realizzati molto bene e costare molto poco. Sotto, ecco come è finito lo slot racing a meno di un anno dal boom. Estetica ignorata, motori potentissimi costi proibitivi



La «Cuca» assetto Pizzi, un bolide in quei giorni veramente imprevedibile. Sotto, la Mini-Cuca, scala 1:32 rivoluzionò nel 1968 il settore dello slot «casalingo»



SLOT

Tutto il materiale nazionale ed estero da:



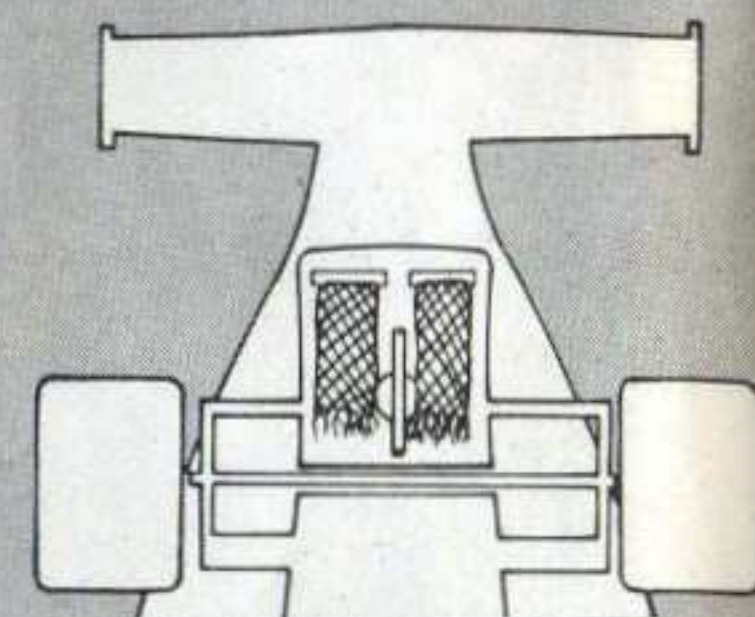
Romini Giocattoli

VIA CERNAIA 2 TORINO
TEL. 54.75.86

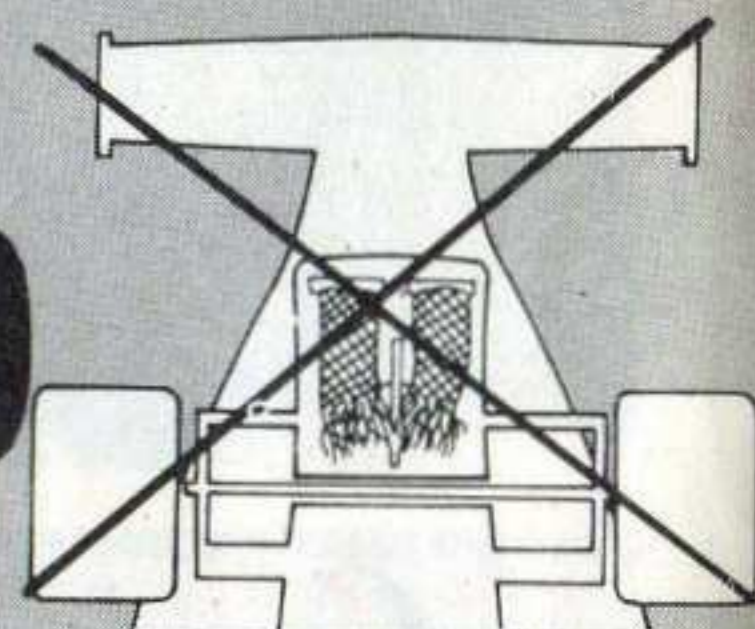


L'ABC dello SLOT

SI



NO



A sinistra, la pista Polistil a quattro corsie del club di Biella: ha uno sviluppo totale di 42 metri

PER CHI VUOLE iniziare a praticare lo slot racing con un po' di impegno e serietà, il primo elemento da curare è la pista.

Quasi tutti abbiamo cominciato con il solito «8» a 2 corsie (Scalextric per i più anziani, Polistil per i più giovani) appoggiato sul pavimento di casa, montato e smontato ogni volta. E' proprio di qui che è iniziata la passione verso questo hobby, nato molti anni fa come complemento al classico trenino.

Dove mettere la pista: questo è il primo problema da risolvere in modo da trovare uno spazio, anche piccolo, dove poter lasciare la pista montata in modo permanente.

Una volta conosciuto lo spazio a nostra disposizione cominceremo il progetto del

circuito. Ognuno può realizzarlo come preferisce, ma occorre sempre calcolare di potere arrivare con le braccia in ogni punto del circuito per potere riprendere eventuali modelli usciti di pista. In pratica è bene evitare di riempire tutto lo spazio disponibile con la pista.

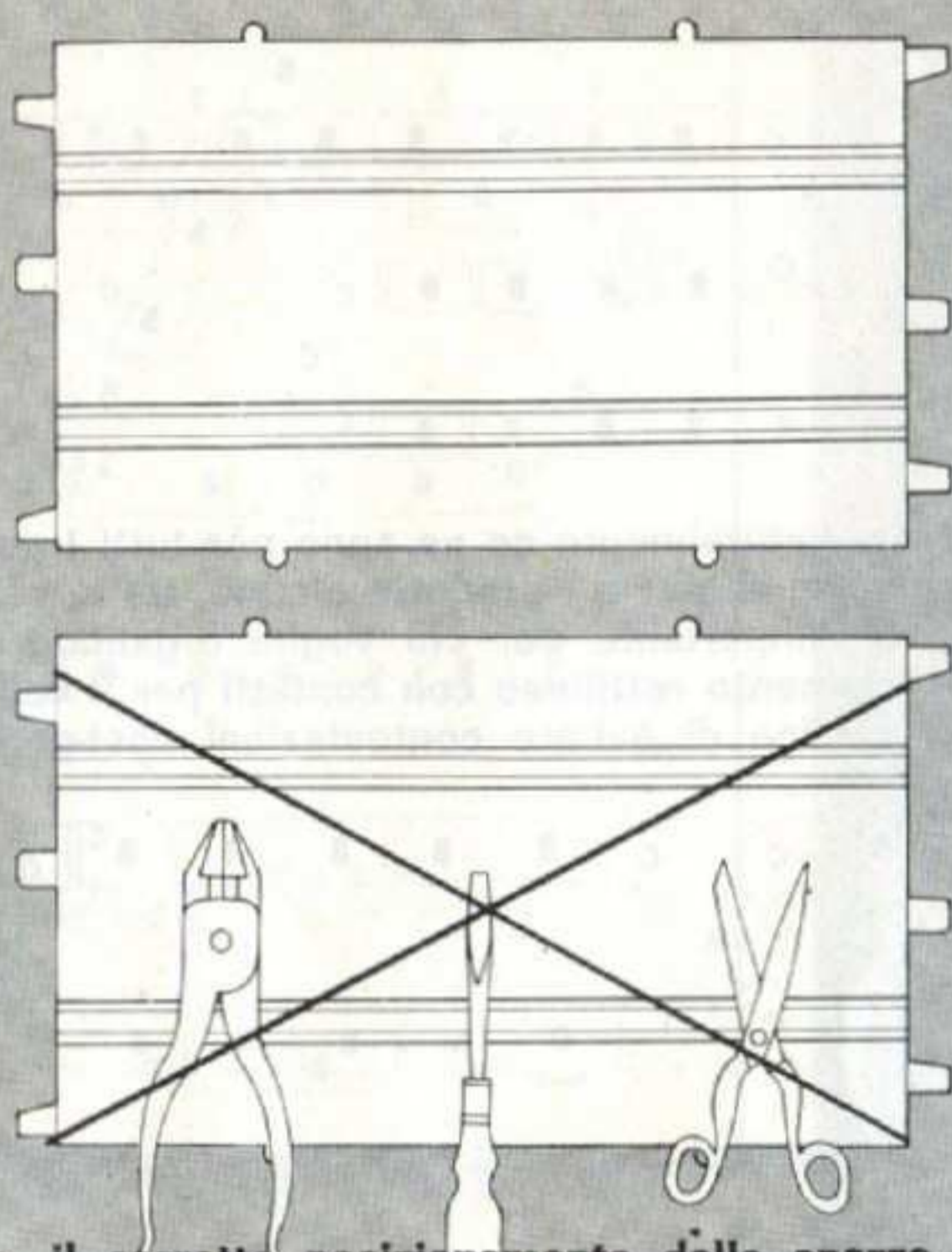
Gli elementi di pista devono essere incastri bene tra di loro e fissati con viti a un piano di truciolato (o altro tipo di legno) spesso almeno 10-15 mm. La pista ha così maggior compattezza senza che alcuni elementi si stacchino provocando dispersioni di corrente. A questo proposito è bene ricordare che i contatti metallici vanno puliti bene con alcool e, nel caso siano un po' vecchi, con la tela smeriglio. Il piano di tru-

Le piste Polistil a 4 corsie si realizzano semplicemente affiancando elementi a due corsie. Per costruire i ponti e le curve sopraelevate i piloni vanno disposti a coppie simmetriche: l'aggancio avviene per semplice incastro

COME e DOVE montare una PISTA

Gli elementi della pista Polistil si uniscono a pressione spingendo le spine negli incastri ① ma un fissaggio migliore si ottiene con le apposite mollette ② optional. I guardrail ③ in materiale plastico, sono utilissimi





Sopra, il corretto posizionamento della spazzole. Sotto, spazzole disordinate si toccano mettendo il motore in corto: attenti alle rotaie!

ciolato, a sua volta, può essere fissato su dei cavalletti alti da 40 a 70 cm.

Nel montare i segmenti di pista calcoliamo di lasciare uno spazio di almeno 5 cm all'esterno delle curve dove mettere gli appositi bordi per permettere ai modelli di derapare senza strisciare contro il guard-rail col rischio di incastrarvisi. Questi bordi esterni in genere vengono venduti come accessori dalle ditte che producono le piste; possiamo anche costruirli con legno dello spessore della pista. In questo caso i pezzi di legno, una volta tagliati nella loro forma esatta, dovranno essere levigati e dipinti con smalto lucido per garantire una buona aderenza alle gomme.

Se decidiamo di fare un circuito con un ponte o una parte sopraelevata, dovremo fare una solida intelaiatura in legno o in metallo e non lasciare mai la pista sospesa tra due punti. Le salite e le discese dovranno essere dolci e senza spigolature per evitare che i modelli tocchino sulla pista col telaio.

Una volta terminato il montaggio del circuito, potremo abbellire il nostro mini-autodromo coprendo con l'apposita segatura verde per plastici ferroviari gli spazi rimasti vuoti attorno alla pista. C'è spazio anche per alberi, siepi, tribune, box e altri accessori che è possibile trovare nei negozi di modellismo. Per i figurini dei meccanici, piloti, pubblico ecc. dobbiamo invece lavorare un po' di più in quanto non ne esistono in commercio. Potremo utilizzare soldatini in plastica in scala 1:32, «elaborati» nell'abbigliamento, nei colori e ripuliti di tutte le eventuali armi!

In genere gli impianti usati per le gare importanti di campionato sono totalmente prive di ambientazione perché, vista la velocità raggiunta dagli slot-racers, ad ogni uscita di pista si rischierebbe di distruggere sia il plastico sia l'automodello. Questo problema ovviamente non si presenta per i modelli di serie, che sono più lenti e meno impegnativi da guidare.

A questo punto il nostro impianto è ultimato ed è pronto ad essere usato per le gare più accanite. Bisognerà solo ricordarsi di passare di tanto in tanto un panno imbevuto di alcool sui contatti metallici sui quali si forma una leggera patina grassa la-

Le piste «fatte-da-te»

Se non ci accontentiamo delle normali piste in commercio, che pongono pur sempre dei limiti alla fantasia, possiamo provare a costruirne una in legno. In questo caso le difficoltà sono certamente superiori ma anche i risultati possono esserlo: curve di raggio diverso e variabile, massimo utilizzo dello spazio, superficie liscia, nessuna dispersione di corrente, possibilità di avere più di 4 corsie...

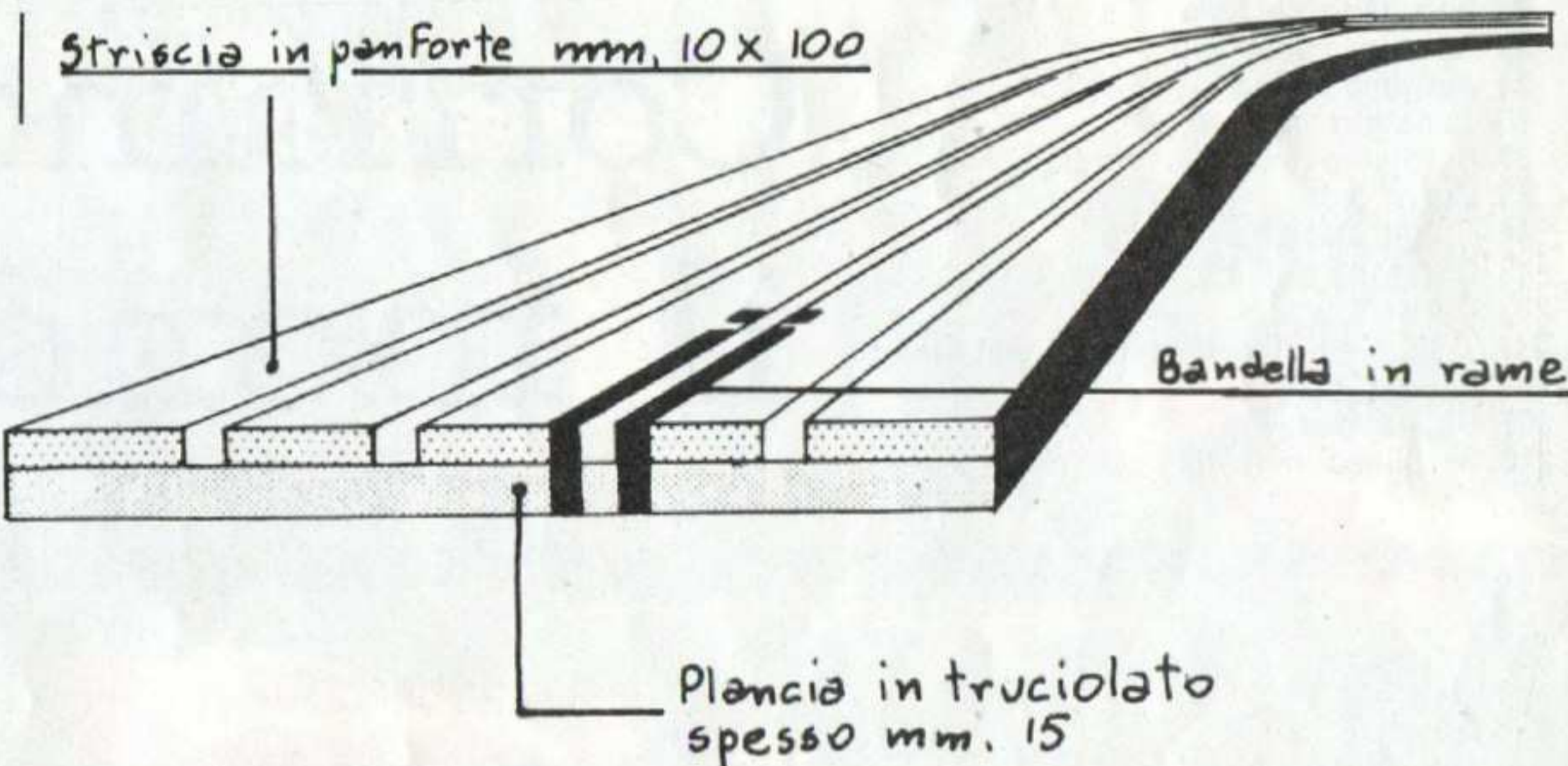
La miglior tecnica per costruire una pista in legno consiste nel fissare su una o più plance di truciolo alto circa 15-20 mm. delle liste di panforte spesso almeno 10 mm. e largo circa 10 cm. ad una distanza di 3-4 mm. tra di loro: questo intervallo serve per fare scorrere la guida dei modelli.

Vista la complessità delle operazioni da eseguire, dobbiamo progettare il circuito in modo molto preciso e calcolare la forma esatta dei vari pezzi di panforte in modo che la distanza tra di loro risulti costante. Per il taglio delle varie liste possiamo rivolgerci a una falegnameria specializzata, nel caso non disponessimo della necessaria attrezzatura.

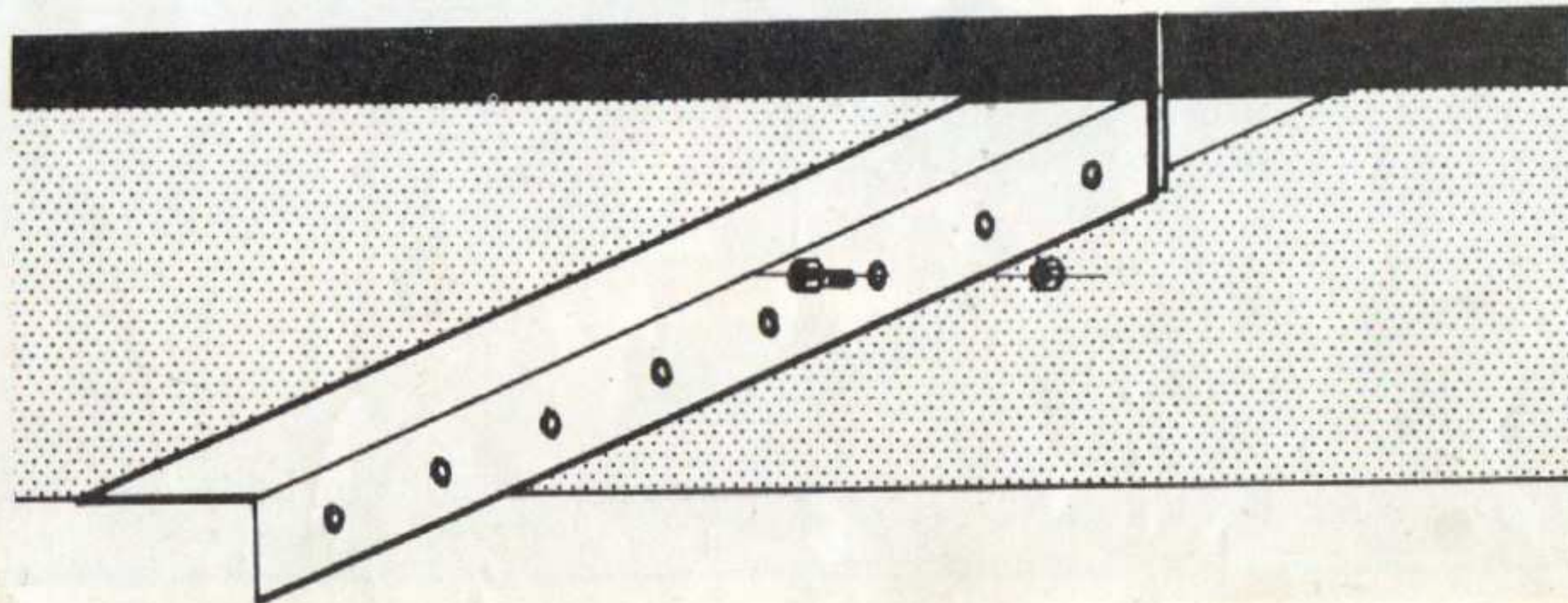
Tutti questi pezzi si incollano sulle plance di truciolo con collante vinilico per legno, tipo Vinavil, e si fissano con chiodini senza testa. Naturalmente è necessario che sia tutto perfettamente in quadro; bisogna poi stuccare e lisciare tutte le eventuali asperità.

Si stendono successivamente almeno due strati di vernice turapori e altrettanti di smalto alla nitro grigio o nero.

L'ultima operazione consiste nell'incollare con il Bostik, in prossimità dei solchi, una bandella di rame larga circa 5 mm. e dello spessore di 0,15 mm, che avrà la funzione di portare la corrente elettrica ai modelli. Questa bandella, molto sottile, permette di far correre modelli con assetti bassi ed è anche facilmente adattabile per le curve anche a raggio stretto.

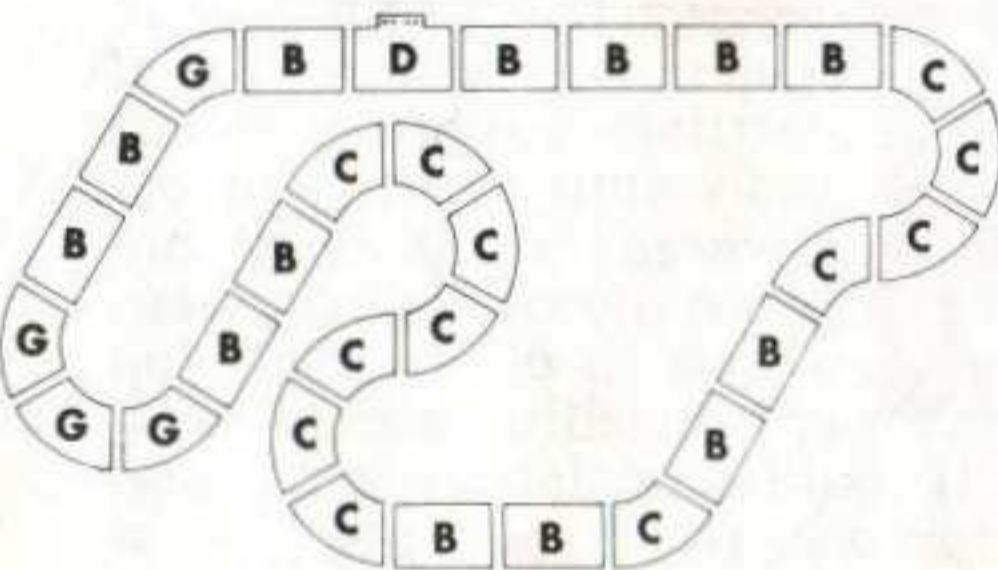
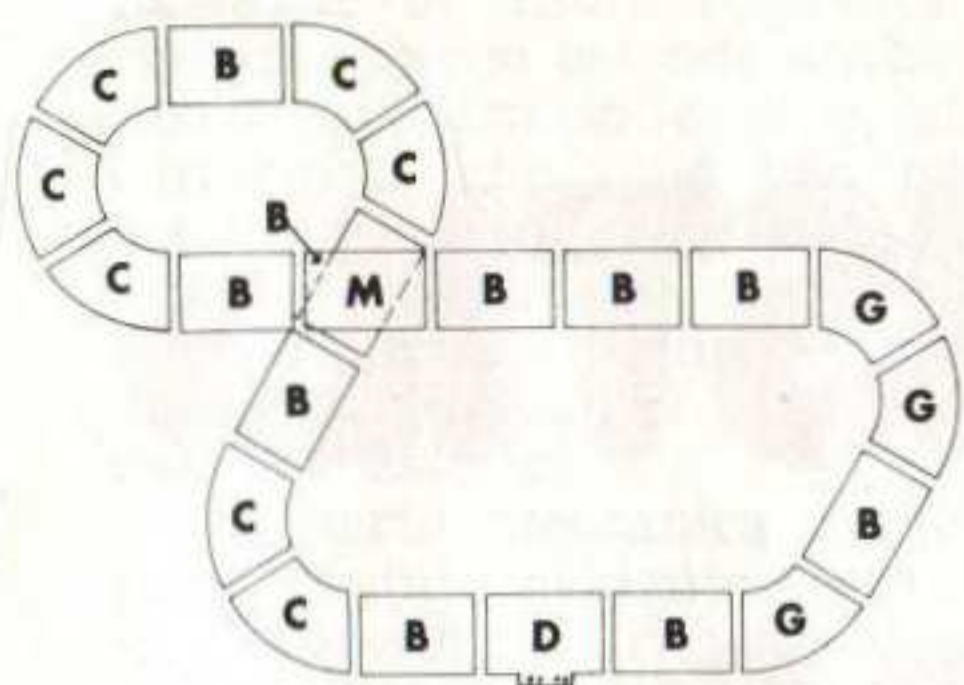
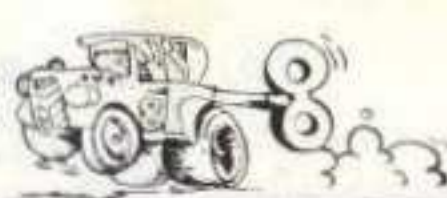


Non è difficile autocostruirsi una pista in legno e sono in molti gli appassionati che se la sono fatta in casa con semplici attrezzi: l'importante sono le bandelle in rame e il fissaggio, sotto, tra le plance mediante angolari a «L» di Safim bloccate da viti e bulloni



La pista in legno costruita dai soci del Blackpool Coastal Equipe, un tipico impianto adatto alle competizioni. Sotto, la pista in legno a 4 corsie con uno sviluppo di 27 m. costruita dai soci dell'ECA Club di Torino: l'impianto è smontabile e l'installazione per le gare richiede veramente pochissime ore





Ci dicono sia il divertimento del momento, tra tutti i mini-proprietari di piste Polistil in scala 1:32, certamente le piste più comuni, più facilmente reperibili sul mercato, e anche a un prezzo molto abbordabile. Basta «accumulare» un po' di elementi, curvilinei e non, e i circuiti più noti, i teatri dei gran premi più famosi, sono bell'e realizzati. Pare che nelle metropoli più grosse si organizzino dei veri e propri campionati.

Le varie tappe, le prove del «mondiale» sono naturalmente in «case» differenti, dove i ragazzini convergono con tutto il loro materiale, e in poco tempo realizzano le piste dove combattere le loro gare. In questo modo si esce dalla routine del solito tracciato, e con l'alternarsi delle diverse piste, si dà la possibilità a tutti, volta per volta di essere competitivi giungendo a fine stagione alla attribuzione di un «titolo» più meritato.

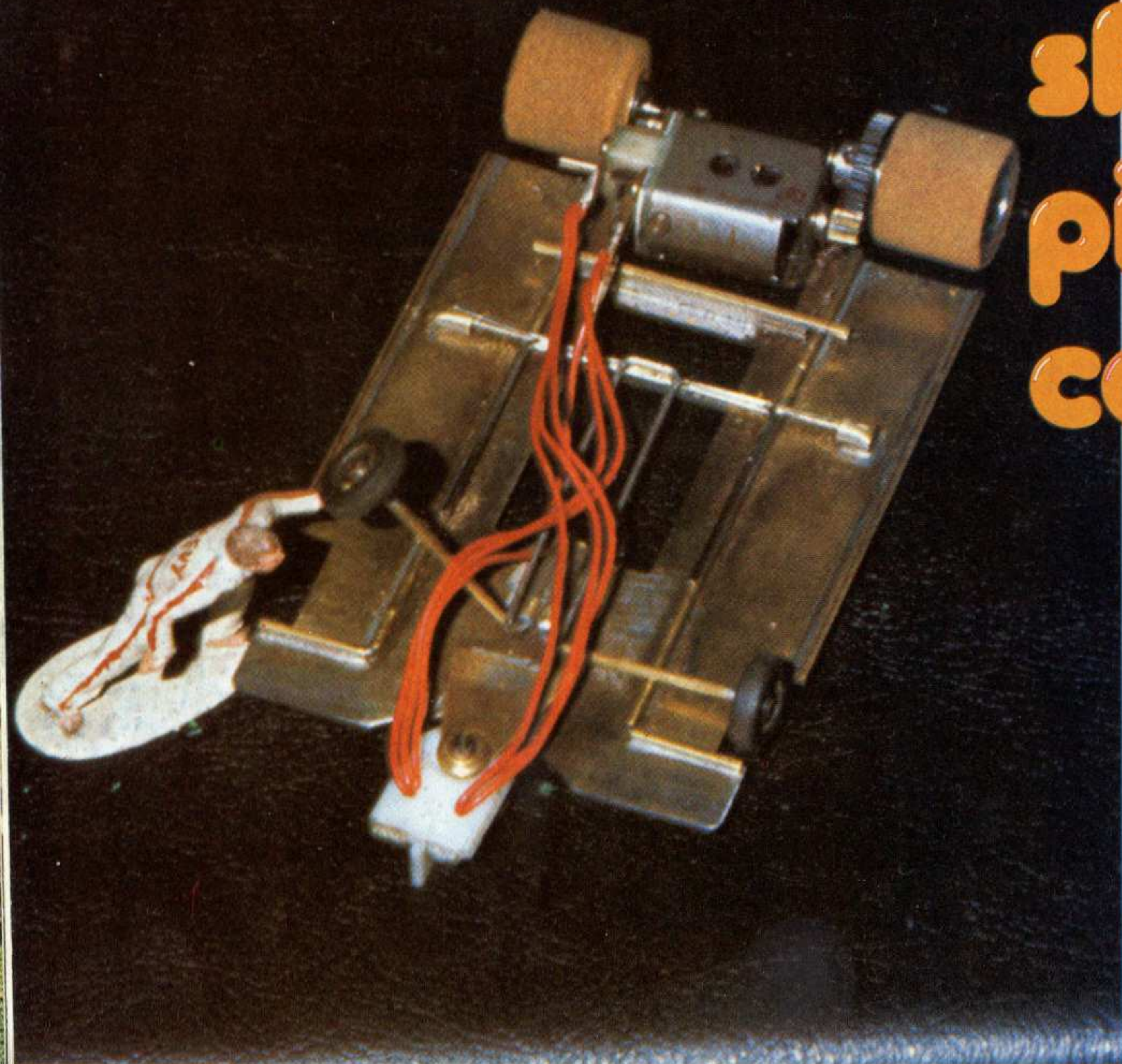
Se ancora non siete riusciti a realizzare i circuiti europei più noti, con una discreta approssimazione, vi forniamo qui a sinistra alcuni degli esempi più semplici, e di maggior effetto. Naturalmente non si può pretendere di ricreare tornanti molto stretti, ma se provate ad esempio, a girare nelle varianti del tracciato di Monza vi renderete conto che lo scopo di rallentare le auto, prima dei rettilinei, lo si ottiene molto bene anche con le slot. Chi vorrà poi essere più completo, e più aderente alla realtà, monterà anche uno spazio box, anche se questo serve più per i giochi dei più piccini che per le infuocate sfide degli appassionati della F.1 (che tra l'altro potranno preparare le loro piste identiche a quelle dei GP veri osservando AUTOSPRINT la settimana prima delle gare



Non siamo a Rouen, all'uscita del tornantino del «Nuovo Mondo», la cui tribunetta è veramente molto simile



La «scuola POLISTIL» sforna piloti computer



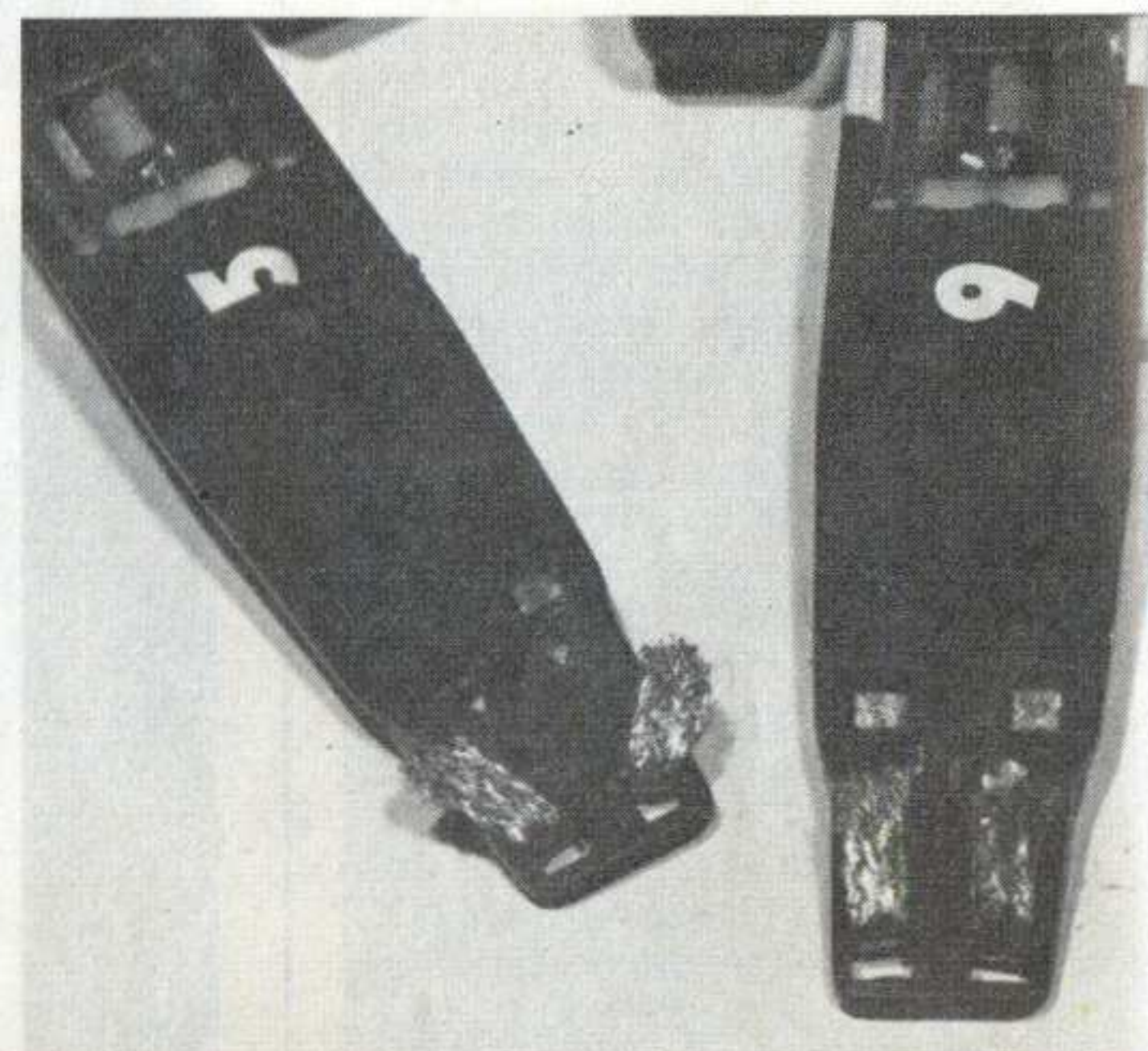
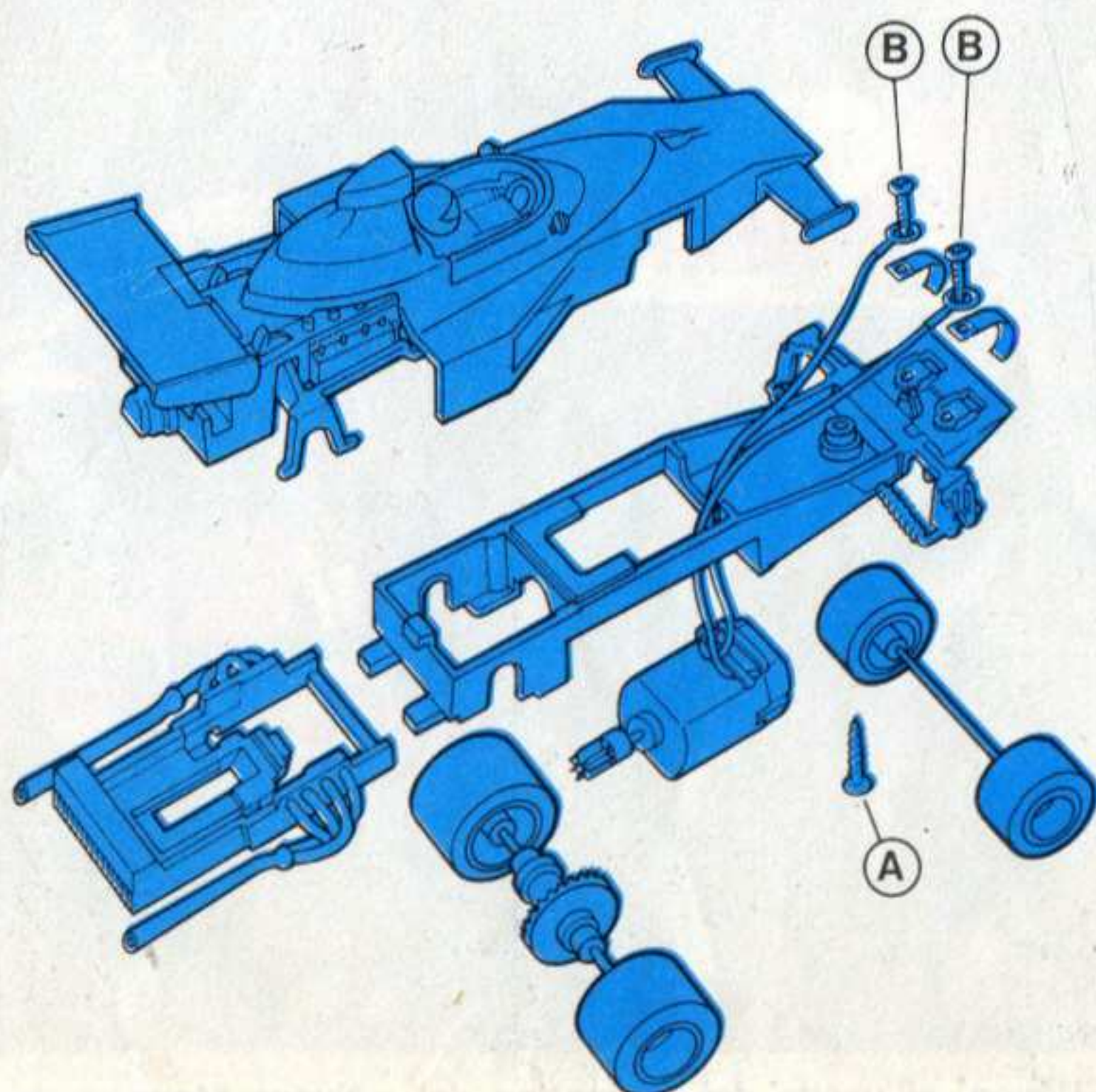
La maggioranza di coloro che iniziano a fare dello slot cominciano generalmente con il materiale *Polistil*. La linea di prodotti della Polistil ha, dallo scorso anno, migliorato ulteriormente la propria qualità rispetto al recente passato con la nuova serie di prodotti *World Racing Sistem (WRS)*, che comprende nuovi modelli d'auto, accessori per la pista e il plastico, un contagiri-contasecondi elettronico e altri accessori.

Parliamo per ora solo dei modelli e prendiamo in esame Brabham-Alfa, Wolf, Ferrari T5 e Ligier JS 7. Sono modelli venduti a 6000 lire l'uno, che segnano un buon passo avanti rispetto alle precedenti F. 1 e Sport, non tanto dal punto di vista tecnico quanto da quello estetico. I precedenti modelli infatti erano piuttosto grandi e talvolta, non del tutto a posto nei particolari.

I nuovi modelli sono belle riproduzioni in scala 1/32, con carrozzerie in plastica antiurto ben dettagliate nei particolari (radiatori,

Dalle piste ai modelli

Vista esplosa di uno slot racer Polistil, che ha contatti striscianti molto corti: per sostituirli quando sono consumati o spettinati basta svitare le due viti B. La vite A invece serve per il montaggio del telaio alla carrozzeria



Le spazzole devono essere sempre pulite da unto o sporco e vanno tenute parallele alla guida verticale che scorre nella fessura. La disposizione corretta è quella fotografata dalla parte destra



spoilers, prese d'aria) e con decorazioni autoadesive di discreta qualità. La fedeltà di riproduzione si estende anche al pilotino con casco e visiera sollevabile, alle ruote e alle carreggiate che sono ben proporzionate rispetto al resto della macchina. Con alcuni piccoli accorgimenti quali riverniciatura della carrozzeria, motore e pilotino, aggiunta di decals originali si possono ottenere ottimi risultati estetici.

La parte meccanica è molto semplice e risulta subito evidente che tutto è stato fatto in funzione di ridurre al massimo i costi di produzione (vedi, ad esempio, l'abolizione del filo che collega il motore al pick-up o l'uso degli incastrati in sostituzione delle viti). Su di un telaio in plastica flessibile sono fissati il motore elettrico, il pick-up e il retrotreno. Per ultima viene la carrozzeria (che incorpora anche l'assale anteriore), che si incastra sulle boccole posteriori del telaio ed è quindi in grado di snodare rispetto ad esso. Cosa questa utilissima per l'assetto e la tenuta di pista del modellino. Il telaio è uguale per ogni tipo di carrozzeria: ciò vuol dire che è possibile intercambiare gli uni con le altre.

Diciamo subito, per chi si fosse messo in testa di elaborare una di queste F. 1, che la cosa è sconsigliabile nel modo più assoluto in quanto si tratta di modelli dalle prestazioni equilibrate: modificando alcuni dei loro elementi verrebbe spezzato questo equilibrio.

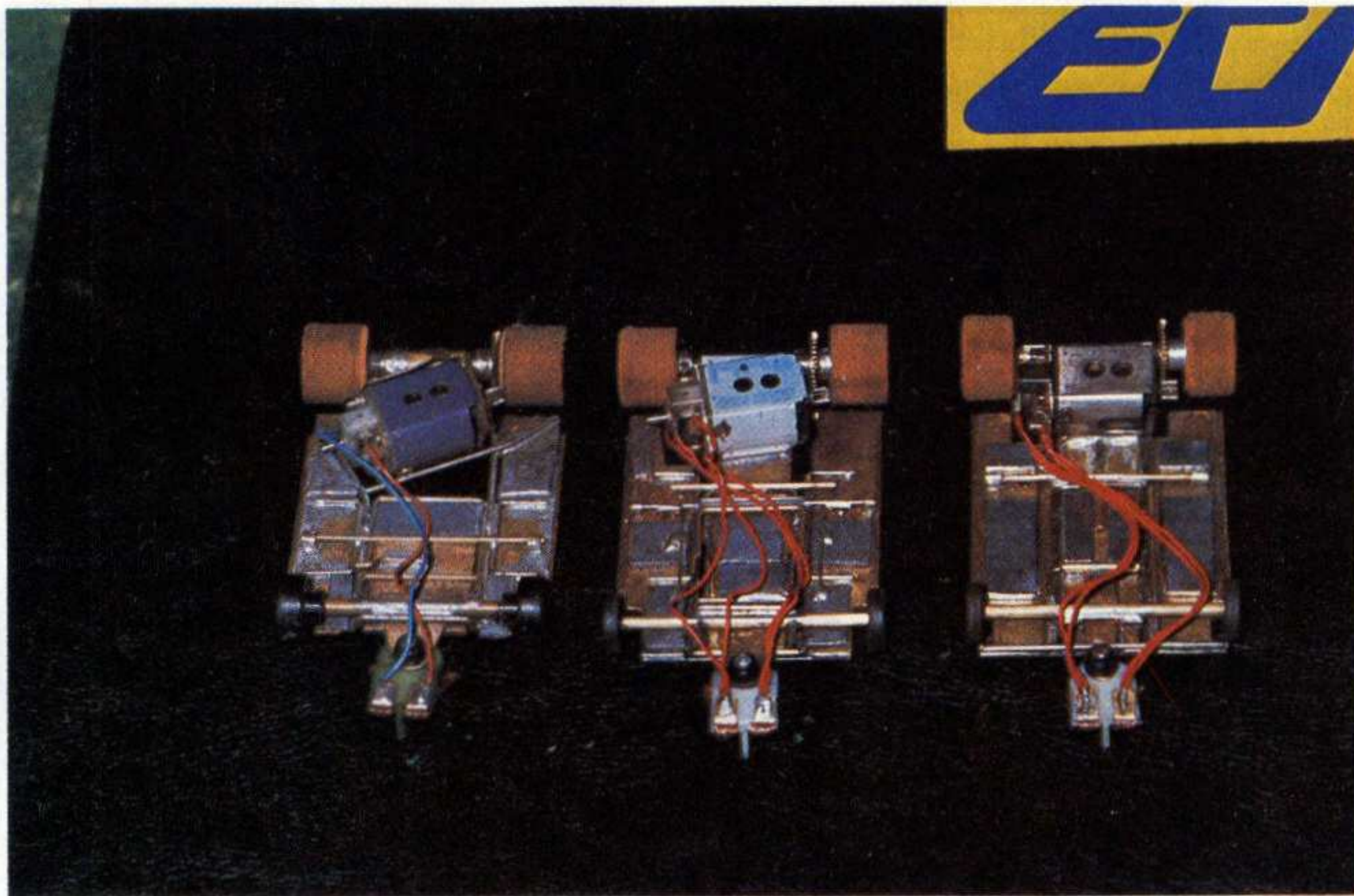
Non conviene quindi sostituire le gomme di serie con altre di tipo spugnoso o il motore originale con uno più potente in quanto il telaio e la trasmissione non reggerebbero allo sforzo.

Conviene invece effettuare alcune semplici operazioni di manutenzione e messa a punto per ottenere sempre il massimo rendimento dal modello.

❶ Innanzitutto occorre lubrificare con olio per macchine da cucire o con del grasso tutte le parti in rotazione: il differenziale (corona e pignone), l'assale posteriore e l'albero motore. Attenzione però a non eccedere per non inondare il motore, che andrebbe subito in corto circuito.

❷ Altra operazione da fare subito: appesantire il modello fissando circa 10-15 grammi di zavorra (piombo, stagno, «pongo» o altro) nella parte anteriore della carrozzeria,

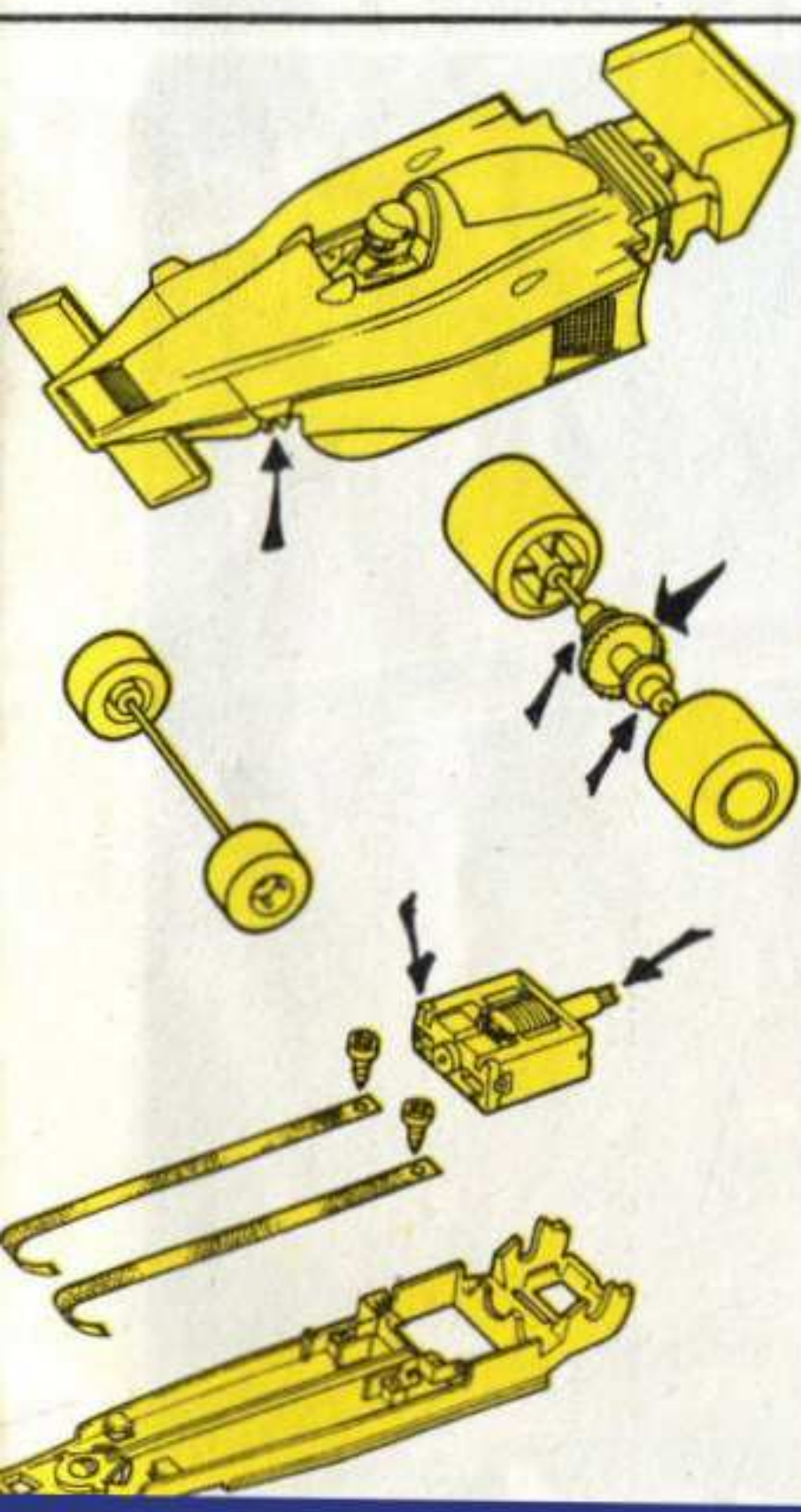
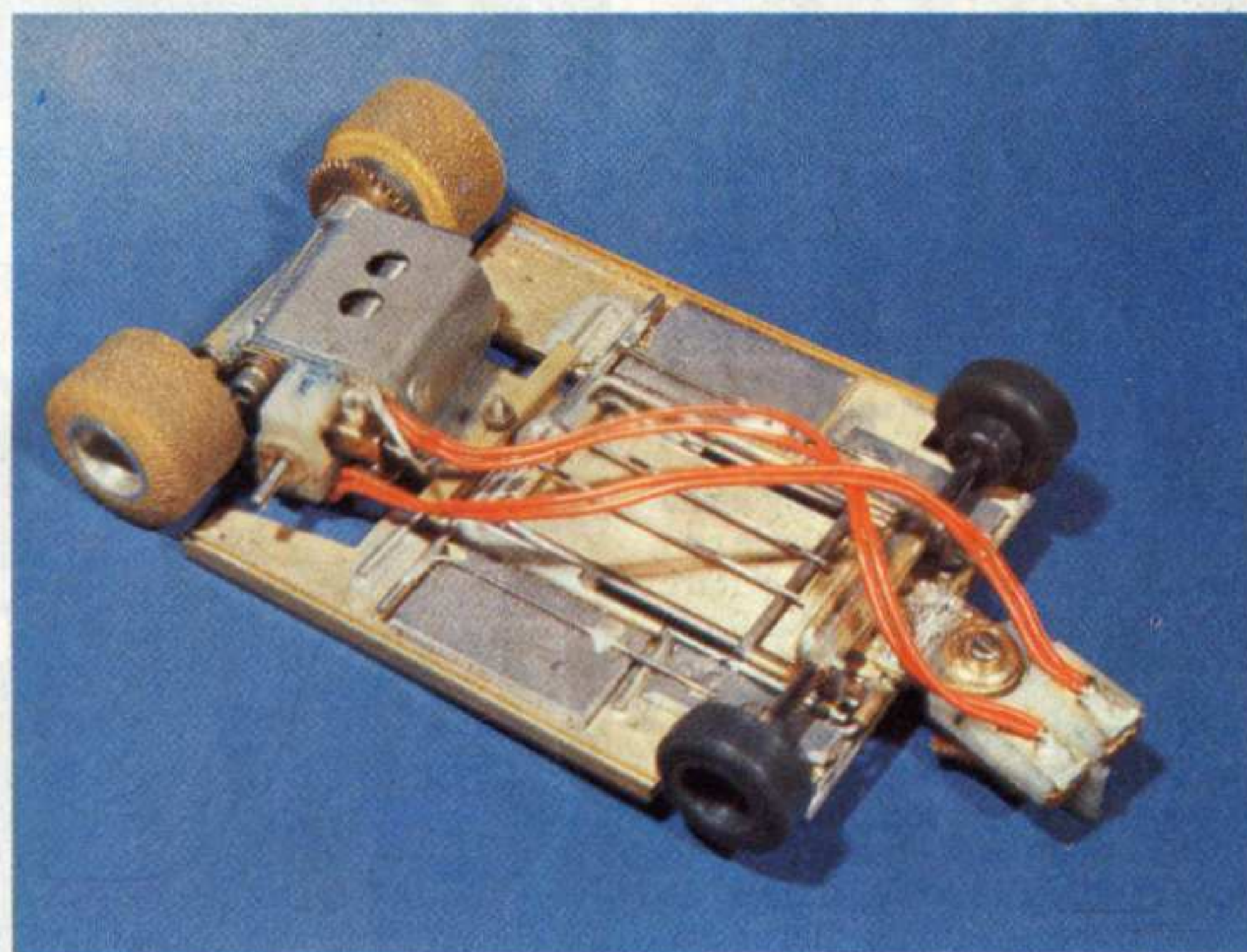
CONTINUA A PAGINA 24



Tre telai, 3 diverse soluzioni tecniche: da sinistra l'anglewinder a 20° SDC, l'anglewinder a 10° MG campione italiano '78 e il sidewinder di Novarese

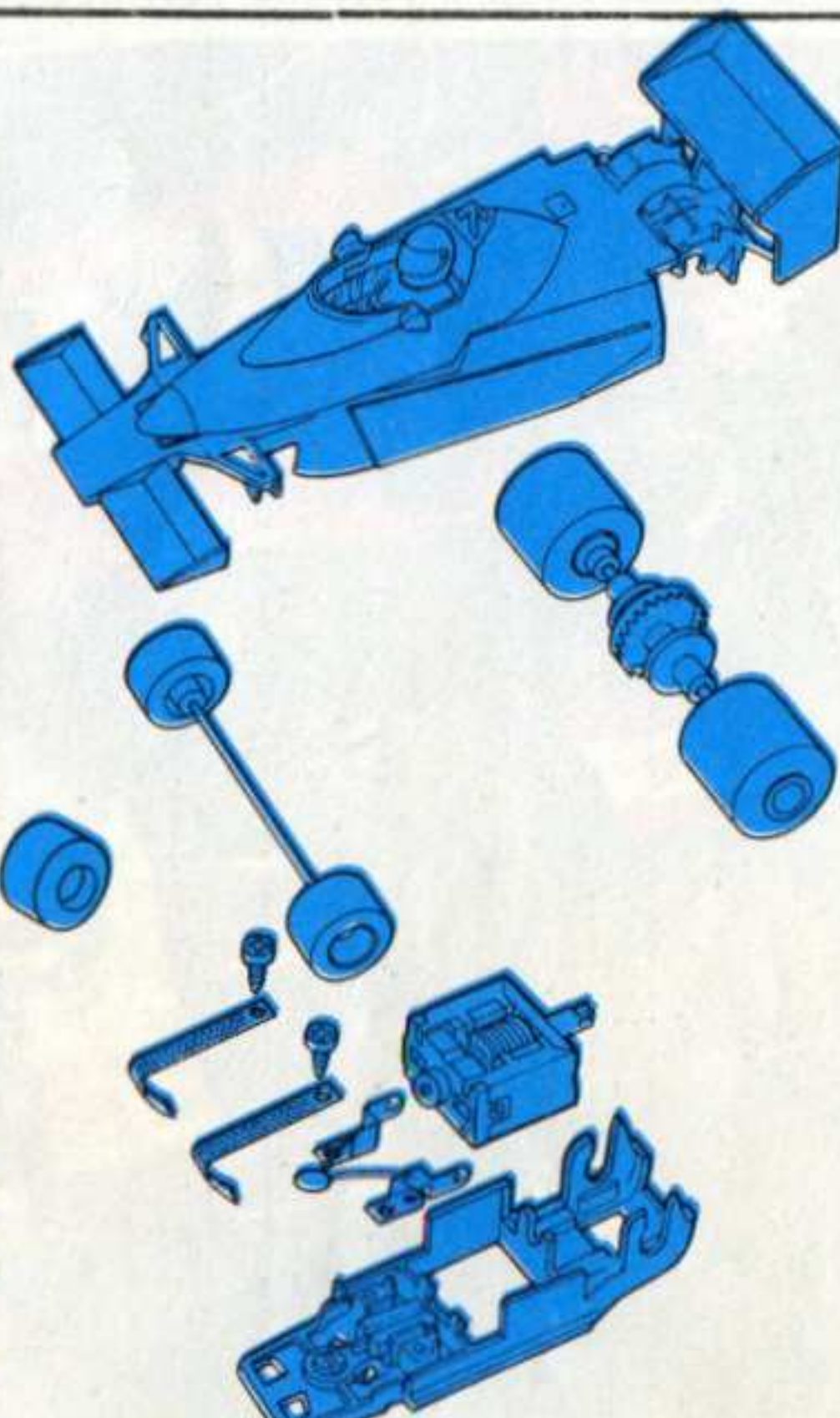
A sinistra, il telaio 1:24 autocostruito da Bruno Novarese, con parte centrale in acciaio, fianchi in ottone e trasmissione sidewinder

A destra, il telaio inglese MG modificato da Novarese, che ha vinto il campionato italiano 1978: il motore è un Mura di produzione americana



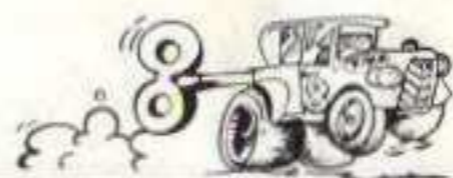
Polistil serie HP Champion 175 con contatti striscianti molto lunghi. Per la manutenzione di questi modelli basta lubrificare regolarmente le parti ruotanti, indicate con frecce nel disegno

Polistil Super HP High Performance. Il telaio è più corto di quello della serie HP Champion ma ne mantiene l'impostazione con contatti molto lunghi



Due dei più recenti modelli Polistil 1:32: Brabham Parmalat e sotto la Ferrari di Reutemann, assieme a una Ferrari Scalextric



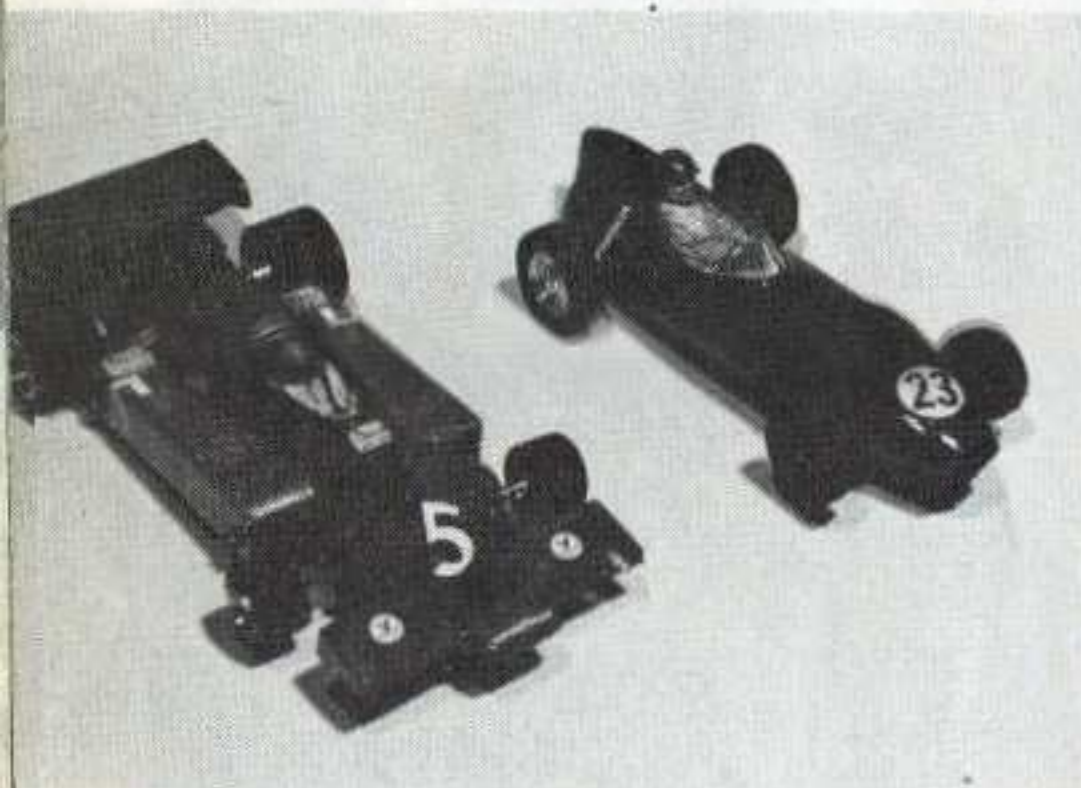


CONTINUAZIONE DA PAG. 23

sotto l'abitacolo. Ciò migliorerà sensibilmente la tenuta di pista poiché il modello di serie, con il suo peso di 35 grammi, è troppo leggero e ha tendenza a «impuntarsi» nelle curve.

③ Per aumentare l'aderenza delle gomme è bene pulirle di tanto in tanto con un panno imbevuto di olio canforato; gli additivi per gomme spugnose rovinano la miscela delle gomme Polistil, facendole fondere.

④ Nel caso si formasse sulle gomme una patina secca causata da periodi prolungati di inattività è possibile rimuoverla passandole con della carta seppia.



Quasi vent'anni tra queste 2 Lotus: la recente '78 di Pietro Razzano e la «16» Scalextric anni sessanta

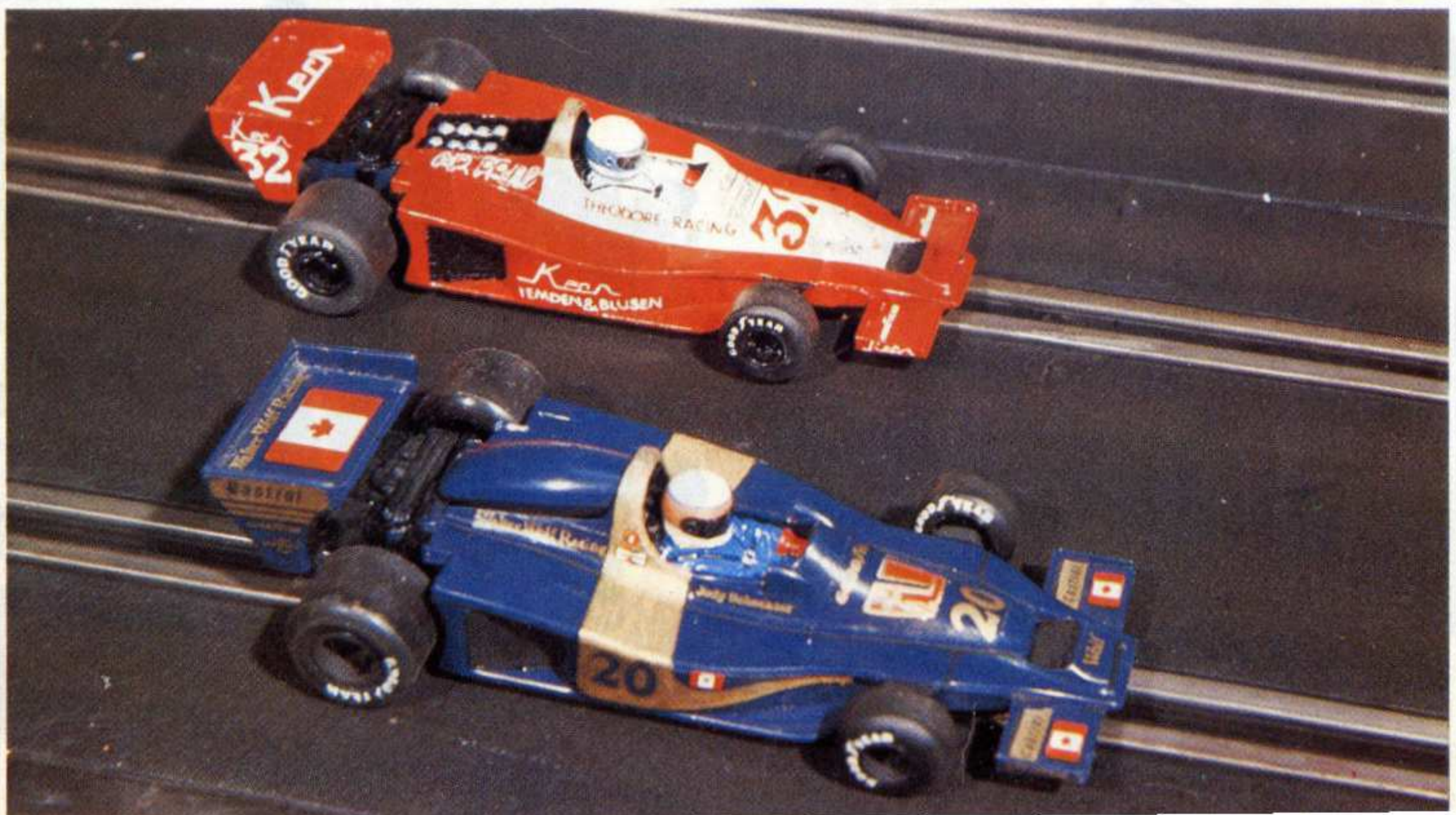
⑤ Un ultimo consiglio riguardo le gomme: conviene incollarle con Bostik al cerchione per evitare che si sfilino a causa della forza centrifuga.

⑥ E' meglio controllare il gioco tra corona e pignone: se risulta eccessivo, cioè quando il modello comincia a sgranare perdendo velocità, si aggiunge un piccolo spessore dalla parte della corona, che andrà così nuovamente a far contatto col pignone. Bisogna però lasciare un po' di gioco, altrimenti l'accoppiamento troppo chiuso provocherà un calo di velocità.

⑦ Dopo un certo periodo di uso i contatti striscianti si consumano e occorre sostituirli. Senza quelli di ricambio originali, si possono continuare a usare quelli vecchi tagliando con le forbici la parte consumata e prolungando con un paio di centimetri di filo elettrico la treccia di rame. Occorre ricordarsi che il buon rendimento del motore dipende spesso dalle buone condizioni dei contatti striscianti e dal loro corretto posizionamento: paralleli al senso di marcia, non troppo sollevate e non troppo divaricate. Un breve cenno per quanto riguarda il magnetino da applicare al telaio, offerto come optional: è da sconsigliare a coloro che hanno intenzione di imparare a pilotare bene uno slot racer.



Prototipi che si inseguono nella pista dell'ECA Club: conduce la Renault di Novarese davanti alla Porsche 936 di Uliana, a un'altra Renault e una Porsche 935. Sotto, due Wolf derivate Polistil: sono Scheckter e Rosberg





La pista Polistil in casa è sicuramente alla portata di tutti, sia dal punto di vista dei costi sia da quello della difficoltà — anzi della estrema semplicità — d'uso e di manutenzione. Ma, qualche gradino sopra gli impianti e i modelli Polistil, si è sviluppata tutta un'attività agonistica che ha rapidamente riportato lo slot racing ai livelli tecnici raggiunti negli anni del mitico boom degli anni Sessanta, superandoli in moltissimi casi.

Si è formata una federazione a livello nazionale, sono stati unificati i regolamenti di gara e le caratteristiche dei modelli, si sono già svolti campionati europei e mondiali; la

Tecnica al vertice

Per vincere gli americani usano ingranaggi made in Italy

Rapporti «duri» ITALIA - USA

tecnica dei motori e dei telai è oggi matura: ha superato lo stadio hobbistico — dopolavoristico di tanti anni fa ed è assurda a livelli di vero contenuto modellistico. Per questo lo slot-racing degli anni Settanta ha tutte le carte in regola per svilupparsi ulteriormente e per durare. Iniziative promozionali quali il Gran Premio Slot F. 1 organizzato da Autosprint e dalla Polistil porteranno sicuramente nuovi appassionati. A loro sono dedicate le brevi note tecniche che seguono: nonostante l'abbondanza di nomi e marchi stranieri non c'è nulla di magico o di misterioso. Lo slot racing non è difficile, è bello, anche a livello agonistico.

IL MOTORE

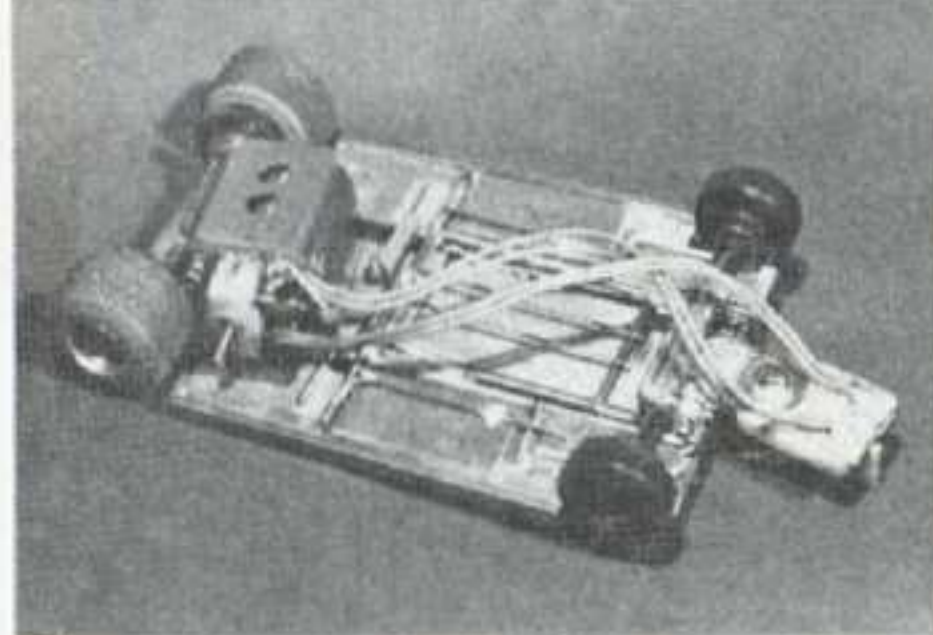


Il motore è un elemento importantissimo e bisogna riconoscere che attualmente sono reperibili nei principali negozi italiani pressoché tutti i tipi di motori prodotti negli USA. Le due principali Case costruttrici sono la Champion e la Mura, che forniscono un notevole numero di propulsori già equilibrati e competitivi. Esistono poi ditte specializzate nelle elaborazioni quali Steube, Pooch, MG, Camen, Trinity che riavvolgono gli indotti, potenziano i magneti o modificano le casse di questi motori. Vi sono indotti riavvolti a mano dai maghi del filo elettrico (Ford, Montaque, Provetti) o rotor biflari, cioè con un doppio avvolgimento; la scelta si può estendere dalla misura del filo fino ai gradi di anticipo sul collettore.

Stabilire quale sia il motore migliore è praticamente impossibile perché le sue prestazioni sono in relazione principalmente al tipo di pista (mista o veloce) e al tipo di alimentazione (trasformatori o batterie). In Italia esistono vari tipi di piste con diverse alimentazioni: quindi, un motore che va fortissimo su di un certo circuito è inguidabile su un altro. Il Gruppo 20 è certamente il motore più diffuso per la sua adattabilità ai vari tracciati e per il suo relativamente basso assorbimento di corrente elettrica. Viene usato sia nelle versioni di serie della Mura e della Champion, sia nelle varie elaborazioni, che mantengono però sempre costante la sezione del filo (Cheetah, Blueprint, Steube, Pooch). I magneti più indicati da abbinare a questo motore sono i White Dots o i Supermagnum.

Il discorso sui propulsori richiederebbe troppo spazio e probabilmente si potrebbero trarre solo conclusioni teoriche senza un riscontro pratico in quanto, oltre ai fattori nominati prima, altri elementi secondari intervengono a modificare le prestazioni del motore: ad esempio, la tensione delle mollette, il rapporto di trasmissione, i magneti usati o la resistenza del pulsante. Possiamo concludere sinteticamente dicendo che il miglior motore su una certa pista è quello che riesce a fornire la più alta potenza col minore assorbimento.

IL TELAIO



Attualmente lo slot-racer vincente deve avere un telaio solido e pesante, in ottone, con il motore piazzato in disposizione angle-winder (angolo di 10° tra asse ruote e albero motore). Questo telaio deve unire, nel modo più rigido possibile, 3 elementi: il motore, il supporto assale posteriore e il porta pick-up (in questo caso si parla di telai tipo ISO) mentre l'assale anteriore, i fianchetti laterali e la carrozzeria devono essere incernierati per poter snodare liberamente rispetto alla parte centrale e svolgere così la funzione delle sospensioni. In commercio si trovano alcuni buoni telai già montati come l'MG ISO 550 (usato da Novarese), il Sebring HB o il McDonald tutti provenienti dall'Inghilterra, che è considerata la nazione guida per l'1/32. Di origine statunitense invece i telai 1/24 più famosi quali Limpach 888, Camen, Parma, Tony P ecc.

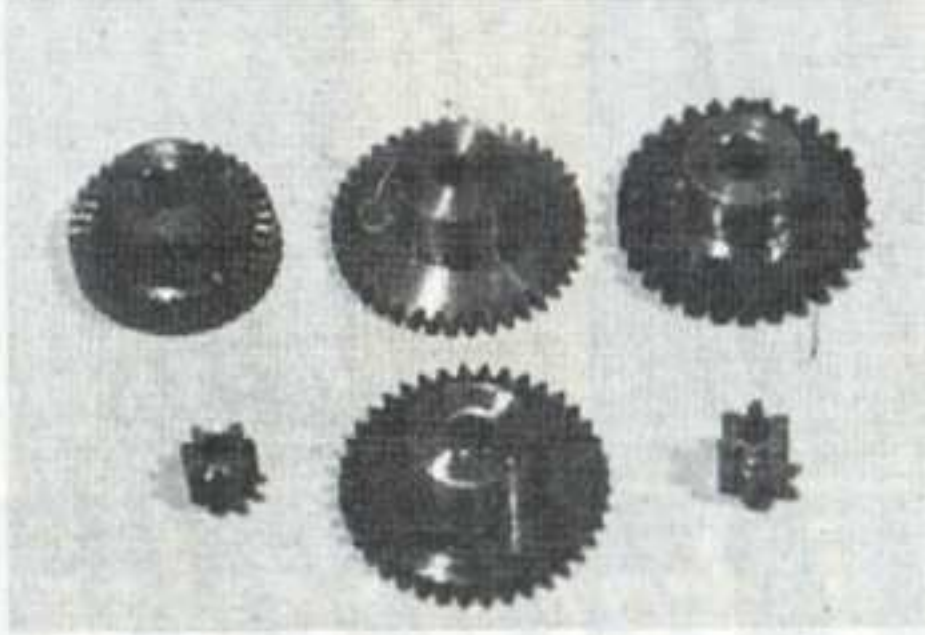
Abbiamo comunque anche in Italia ottimi telaisti che costruiscono i telai per uso personale senza commercializzarli.

LE GOMME



Anche per lo slot racing, come per le vere auto da corsa, le gomme rivestono un ruolo importante tanto che vengono trattate con vari tipi di additivi per aumentarne l'aderenza e che ne esistono di molte mescole diverse. Anche in questo caso si tratta di materiale prodotto negli USA da ditte specializzate quali Associated, Sonic, Aj's, Limpach o in Svizzera dalla Greenbird. La bontà di una gomma deve essere considerata in rapporto all'aderenza fornita e alla sua durata. Due elementi in contrasto

GLI INGRANAGGI



I rapporti di trasmissione devono avere quale requisito principale la durezza per sopportare e trasmettere la potenza del motore, che in genere è in grado di passare allegramente i 100.000 giri al minuto.

Per questo il materiale più usato è il bronzo fosforoso, come nei rapporti Faas o nei nuovi rapporti italiani (finalmente qualcosa di nostrano!) prodotti dall'Eurasistica, che vendiamo anche agli americani.

I PULSANTI



Si trovano diverse marche di pulsanti (Parma, MRRC, Betta) con possibilità di montare resistenze che vanno da 0,5 Ohm in su. Ricordiamo brevemente che, quanto più è piccolo il numero degli Ohm, tanto più dirette sono le reazioni trasmesse al modello in pista. Quindi anche in questo caso non esiste un pulsante con una resistenza universale: su piste veloci con ampie curve, bisognerà usare le resistenze da 0,5 a 2,5 Ohm; su percorsi misti si adattano le resistenze da 2,5 a 5 Ohm e oltre. Tutto questo ovviamente vale per i prototipi, mentre per i normali modelli sono consigliabili pulsanti da almeno 10 Ohm.

m.m.

20

19

18

17

16

15

14

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

0

-1

-2

-3

-4

-5

-6

-7

-8

-9

-10

-11

-12

-13

-14

-15

-16

-17

-18

-19

-20

-21

-22

-23

-24

-25

-26

-27

-28

-29

-30

-31

-32

-33

-34

-35

-36

-37

-38

-39

-40

-41

-42

-43

-44

-45

-46

-47

-48

-49

-50

-51

-52

-53

-54

-55

-56

-57

-58

-59

-60

-61

-62

-63

-64

-65

-66

-67

-68

-69

-70

-71

-72

-73

-74

-75

-76

-77

-78

-79

-80

-81

-82

-83

-84

-85

-86

-87

-88

-89

-90

-91

-92

-93

-94

-95

-96

-97

-98

-99

-100

-101

-102

-103

-104

-105

-106

-107

-108

-109

-110

-111

-112

-113

-114

-115

-116

-117

-118

-119

-120

-121

-122

-123

-124

-125

-126

-127

-128

-129

-130

-131

-132

-133

-134

-135

-136

-137

-138

-139

-140

-141

-142

-143

-144

-145

-146

-147

-148

-149

-150

-151

-152

-153

-154

-155

-156

-157

-158

-159

-160

-161

-162

-163

-164

-165

-166

-167

-168

-169

-170

-171

-172

-173

-174

-175

-176

-177

-178

-179

-180

-181

-182

-183

-184

-185

-186

-187

-188

-189

-190

-191

-192

-193

-194

-195

-196

-197

-198

-199

-200

-201

-202

-203

-204

-205

-206

-207

-208

-209

-210

-211

-212

-213

-214

-215

-216

-217

-218

-219

-220

-221

-222

-223

-224

-225

-226

-227

-228

-229

-230

-231

-232

-233

-234

-235

-236

-237

-238

-239

-240

-241

-242

-243

-244

-245

-246

-247

-248

-249

-250

-251

-252

-253

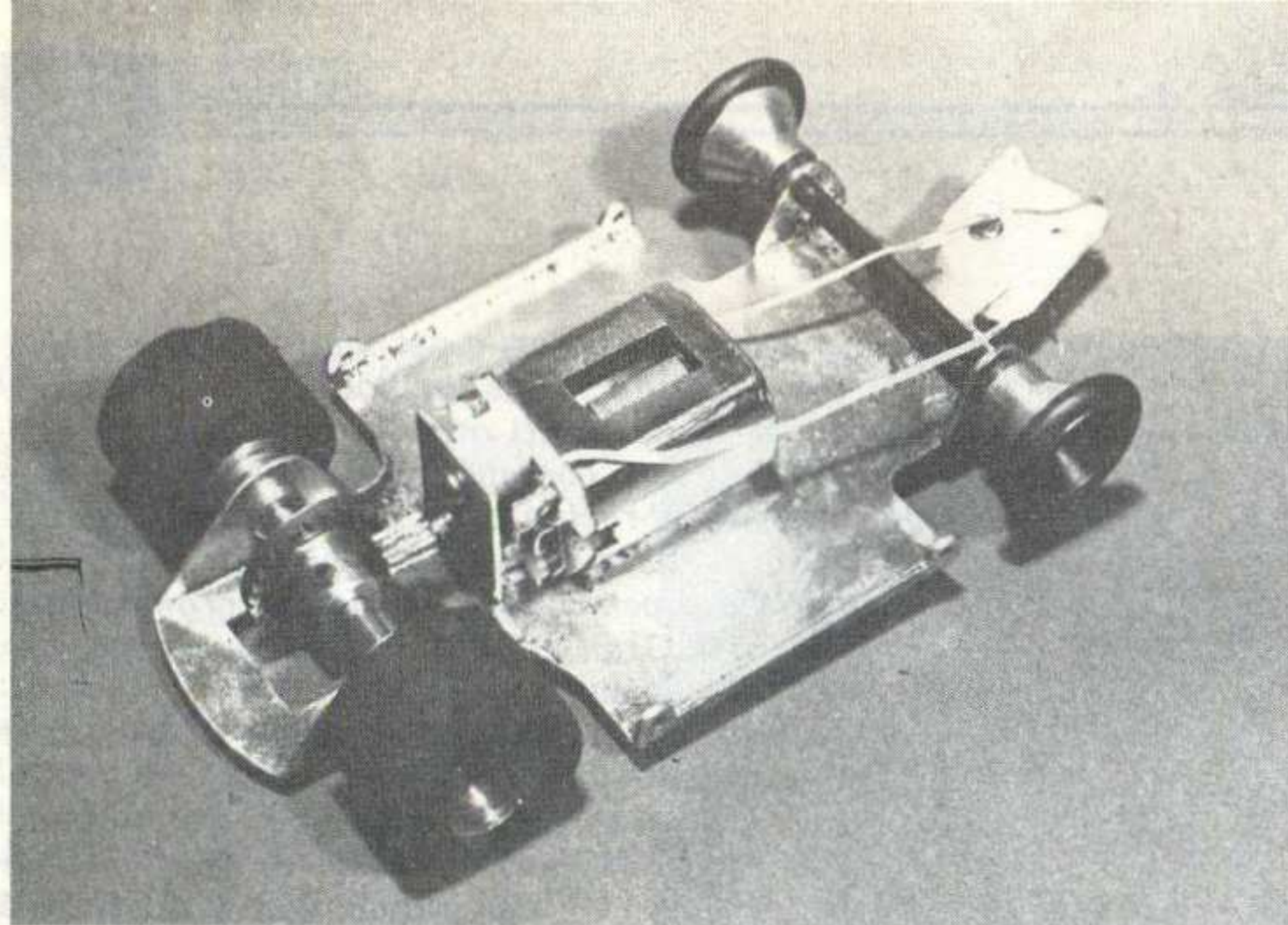
-254

-255

-256

-257

-258



«PARMA» *La Formula* made in USA *promozionale*

Una volta «rodato» il pollice con le piste e i modelli Polistil si è pronti per affrontare impegni più complessi: le prime gare organizzate nell'ambito dei vari club e della federazione nazionale.

La Federazione Slot-Racing Italiana ha così indetto per il 1979 un campionato promozionale monomarca, sulla scia dei vari Trofei Renault o Alfasud, delle Formula V (Volkswagen), della Formula Italia. Il telaio scelto è di produzione USA, anche se il nome è tutto italiano: PARMA. La produzione Parma è importata in Italia dalla Eurasiatica di Roma.

Le Parma Silhouette hanno un robusto telaio a pianale in acciaio su cui è avvitato un motore Parma Jet 222 tipo D/16 di discrete prestazioni. Il retrotreno è tutto smontabile grazie al pratico fissaggio a brugola di cerchioni e corona. La carrozzeria, in acetato leggerissimo, si fissa al telaio con un paio di pratiche clips. Le gomme sono del tipo spugnoso e garantiscono una buona aderenza in curva e in accelerazione. Gli ingranaggi sono i famosi Cox in nylon che garantiscono un ottimo accoppiamento se ingranati a dovere, cioè lasciando un piccolissimo gioco tra corona e pignone.

Il modello, nel complesso, non necessita di particolari modifiche, tra l'altro vietate dal regolamento FSI, ma solo le semplici operazioni di manutenzione viste in precedenza. Unico elemento su cui vale la pena spendere qualche parola è la carrozzeria che deve essere adattata al telaio e verniciata. Dopo aver tagliato con le forbici le parti superflue di acetato, si mette la scocca sul telaio centrando il più possibile i passaggi ruota, ancora da tagliare. Si praticano quindi con uno spillo i quattro fori in corrispondenza degli attacchi carrozzeria e si fissa la scocca al telaio mediante le apposite clips. A questo punto, con un paio di forbicine rotonde, si possono tagliare i passaggi ruota stando a filo della gomma.

A questo punto si passa alla verniciatura, da effettuare dall'interno della carrozzeria, dato che l'acetato è trasparente. Dapprima bisogna lisciare con carta abrasiva finissima le parti da verniciare (attenzione a non lisciare i vetri!) per farvi aderire meglio lo smalto ed evitare che si stacchi negli urti. Questa operazione va eseguita con molta cura e pazienza per ottenere buoni risultati. Il prezzo di vendita dei modelli Parma silhouette è di 16.000 lire, che diventano 9.000 per i tesserati della FSI: un prezzo equo per un modello in grado di fornire delle discrete prestazioni.

I trucchi di guida

Usando modelli con carrozzerie a ruote coperte non bisogna mai superare in curva passando all'esterno. Chi è all'interno può infatti derapare fino ad appoggiarsi all'altro buttandolo fuori, come si può vedere nelle due immagini sopra

Soffiategli sul collo

Per divenire un buon pilota di slot racers occorrono alcune doti personali e tanto, tantissimo allenamento. Le doti richieste sono calma, concentrazione e prontezza di riflessi; senza questi elementi ben difficilmente si riesce a emergere dal mucchio.

In genere, con una guida pulita si va più forte, oltre a limitare i rischi di uscite e le possibilità di rotture meccaniche per eccessivo sforzo. In gara occorre concentrarsi sul proprio modello tenendo sempre però un occhio avanti per controllare che la corsia sia sempre sgombra da altri eventuali modelli usciti. Nei sorpassi bisogna sfruttare i momenti più favorevoli: in genere, le staccate seguite da una curva interna rispetto all'avversario da superare. E' sconsigliabile tentare un sorpasso in curva all'esterno perché il nostro rivale potrebbe danneggiarci con una minima derapata.

La guida delle F. 1 richiede ancora più attenzione e

concentrazione nei sorpassi, perché anche se effettuati all'interno, devono essere puliti, senza derapage per evitare l'agganciamento tra le gomme con relativi voli spettacolari, in genere per chi è in fase di doppiaggio. Se il nostro avversario in curva fa i numeri e non abbiamo abbastanza motore per passarlo sul dritto, conviene tallonarlo, (in gergo si dice «soffiargli sul collo») in attesa di un suo errore, che puntualmente si verificherà perché innervosito dalla nostra tattica.

Altro errore da non commettere mai, specie quando si è agli inizi, è quello di «farsi tirare» da un concorrente più veloce che ci ha appena sorpassato. In questo caso è inutile rischiare l'uscita di corsia; conviene invece impostare una gara regolare cercando di trarre il massimo dal modello e puntare a un buon piazzamento. Con questa tattica spesso si vincono anche le gare.

Con le monoposto il discorso è tutto diverso. La McLaren all'interno, derapando durante il sorpasso, salta sulla ruota posteriore della Renault ed esce di pista. Le auto con ruote scoperte richiedono una guida sempre molto pulita, senza derapate

SLOT CAR

HOBBY MODEL

MATERIALE SLOT D'IMPORTAZIONE

- Telai M.G. - S.C.D. - Sebring - Parma
 - Motori - Telai - Pulsanti - Accessori - Carrozzeria
 - Automodelli R/C: AS-Associated-SG
- ASSISTENZA RICAMBI

Per informazioni o listino
Hobby Model - Tel. (011) 7803315
C.so Francia, 113 - 10097 Regina Margherita (To)





Ferrari e McLaren della Matchbox



In scala HO
le novità SCALEXTRIC

Una pista Matchbox completa in scala HO: l'impianto è lungo 6,3 metri



Porsche e Renault Matchbox HO

Erano state presentate al Salone del Giocattolo dello scorso anno ma non erano arrivate ai negozi: forse il mercato non era ancora pronto. Adesso, le nuove piste slot racing in scala HO della Matchbox sono pronte a correre verso i clienti. Visto che anche la Polistil ha scelto questa stessa scala per un lancio in grande stile c'è da aspettarsi che il 1979 sia l'anno dello slot HO. Le piste di questo tipo hanno il vantaggio dell'ingombro limitato a parità di sviluppo della pista: i modelli, che hanno più o meno le misure dei tradizionali Matchbox, sono realistici e ben realizzati; vanno forte e consumano poca corrente elettrica.

Negli Stati Uniti la scala HO ha sempre incontrato un notevole successo, tanto che si disputano da anni gare e campionati ed esiste tutta una produzione specializzata in ac-

cessori e modelli da corsa, capaci di prestazioni alla pari dei migliori «prototipi» in 1:32. In Europa non si è mai visto molto, in queste dimensioni, fino ad oggi.

Gli slot racers Matchbox hanno la guida ad ago che scorre in una fessura piuttosto stretta, in modo da assicurare la tenuta di strada anche in curve affrontate un po' troppo velocemente; le spazzole sono in metallo rigido e vengono compresse contro le rotaie porta-corrente dalla loro forma a molla. Quando si sporcano, è sufficiente passar-

le con una normale gomma da matita (o con solvente, che va però usato dai grandi e non lasciato nelle mani dei bambini).

Sono disponibili parecchi modelli, i cui prezzi non sono però ancora stabiliti: due monoposto, Ferrari T 2 e McLaren M 23; dieci prototipi tra i quali l'Alpine e la Porsche 936, la Porsche 934 Vaillant, la BMW 320, la Ford Escort, la Fiat X 1/9 prototipo, la Fiat 128 coupé. I prototipi a ruote coperte sono dotati di fari che si accendono quando i modelli girano sulla pista. Esiste

poi una confezione, chiamata «guardie e ladri» con un'auto della polizia che insegue un supercoupé di banditi lungo una pista cosparsa di trappole e di ponti che possono trasformarsi in trampolino. Caratteristica unica di questo impianto è la possibilità di invertire immediatamente la marcia dei modelli agendo su di un apposito interruttore sul pulsante: gli inseguimenti possono davvero diventare mozzafiato.

Gli impianti «normali» sono, per ora, quattro: il più piccolo, alimentato a batterie, costa 29.500 lire completo di due modelli, pulsanti e di pista lunga 3 metri; la confezione più grande costa 57.500 lire e comprende due modelli con luci (Porsche e Alpine), i pulsanti, i supporti per i ponti, i guard-rail, il trasformatore e 6,3 metri di pista. Le consegne ai negozi sono previste da giugno in avanti.

Giochiamo a «guardie e ladri»

TURIN MODEL



FABBRICA ARTICOLI MODELLISMO
RADIOCOMANDATI

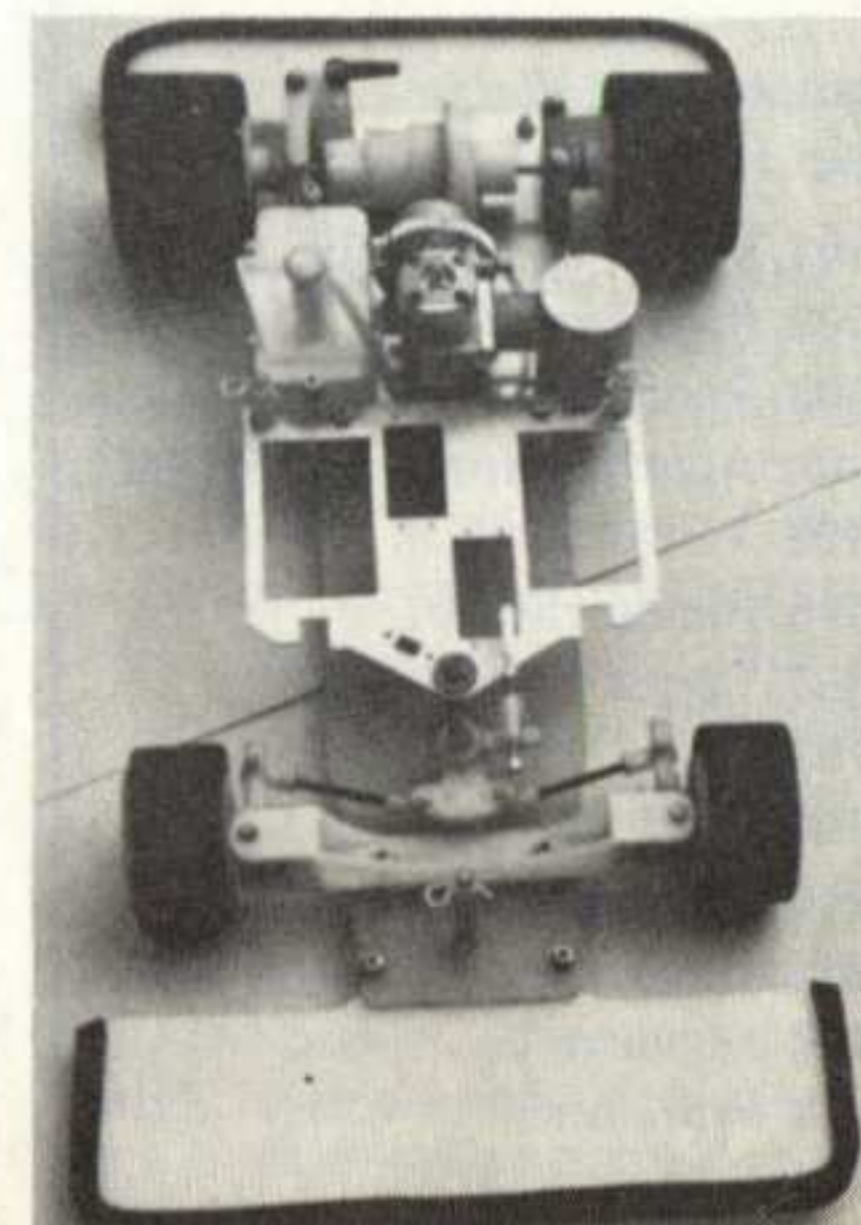
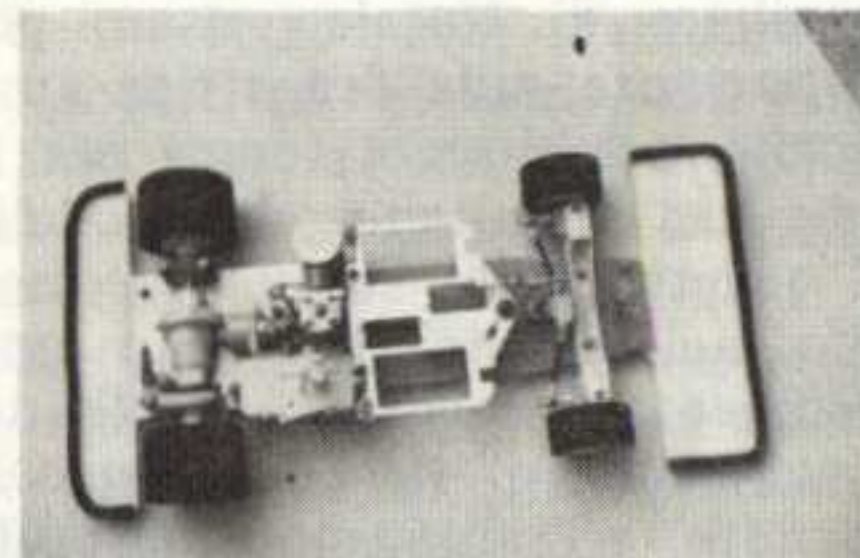
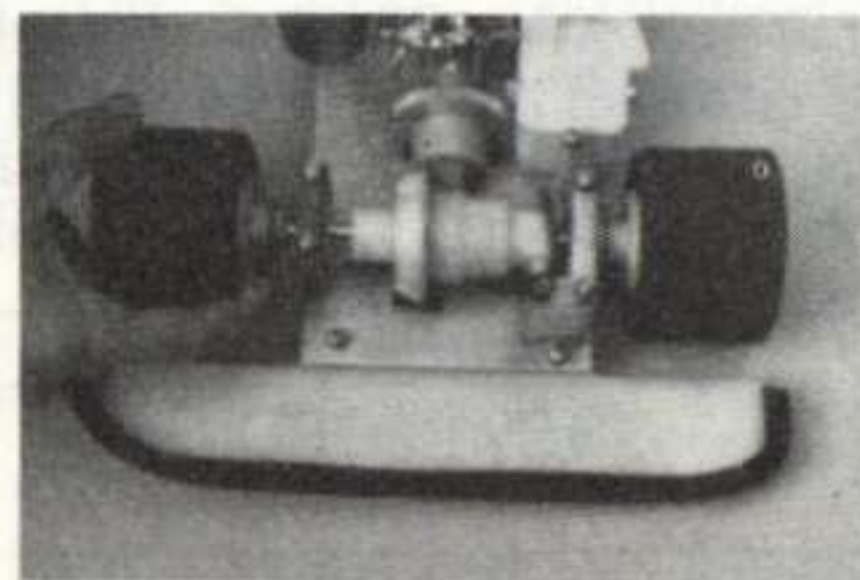
V. REVELLO, 55 - 10139 TORINO - TEL. 339031 - 339006



La **TURIN MODEL** presenta le sue innovazioni nel campo RC auto: la TM3 e la TM4 che verranno presentate al Salone di Milano e subito dopo al Salone Internazionale di Norimberga. I dati essenziali riguardanti i nuovi modelli sono:

- 1) Motore centrale;
- 2) Differenziale disponibile in due versioni: uno predisposto per il motore centrale ed uno adattabile agli altri modelli;
- 3) Freno a disco;
- 4) Sganciamiento automatico ruote (pochi secondi);
- 5) Materiali: i più idonei e resistenti (telaio in vetronite, albero di trasmissione in acciaio Uni-bodificato 38NCD4 e carrozzerie in Lexan);
- 6) Corone per circuiti normali con 56 denti, corone per circuiti veloci con 60 denti.

Tre nuove carrozzerie '79: Lotus, Renault, Alfa Alfa più il prototipo Action (carrozzeria Ghia). I modelli saranno forniti in un'unica versione semi-montata. I collaudi delle TM3 e TM4 sono stati effettuati sul Mini-Circuit di Carnoux (Francia) dove hanno riscosso un notevole successo per la loro tenuta e per l'ottima manovrabilità. Queste caratteristiche rendono la nuova vettura competitiva anche a livello agonistico.





Contasecondi, contagiri, scambi e pulsanti nelle novità Polistil

ALL'INSEGNA del tutto elettronico, la **POLISTIL** ha presentato al Salone del Giocattolo la sua nuova linea di piste per lo slot racing. Novità assoluta gli impianti in scala HO che permettono di concentrare in poco spazio piste lunghe parecchi metri. A queste piste si possono collegare anche gli accessori elettronici degli impianti in scala 1:32. Molte le novità nell'ambito del World Racing System, marchio della più recente produzione slot della Polistil: una linea di automodelli da competizione, i Champion 175 Super High Performance; contasecondi e contagiri basati sulla microelettronica a circuiti integrati; box con pista a scambio; tribune con il rombo dei motori in corsa: alto quando il pulsante è tutto schiacciato, debole se il modello va piano.



Ligier JS 7 della Polistil della serie Champion 175 Super High Performance

'79 microelettronico

Gli SLOT RACER Polistil

Champion 175 performance
scala 1:32

- A 109 Ligier JS 7
- A 110 Wolf WR 1
- A 111 Brabham BT 46 Alfa R.
- A 112 Ferrari 312 T 2
- A 113 McLaren Marlboro M 26
- A 114 Lotus 78 JPS Mk. 3
- A 115 Renault RS 02
- A 116 Tyrrell 008
- A 117 ATS F. 1
- A 118 Copersucar F. 1
- A 120 Fiat 131 Abarth Rallye
- A 122 BMW 320 Turbo Gr. 5

Champion 175 super high
performance
scala 1:32

- A 303 Ligier JS 7
- A 304 Wolf WR 1
- A 305 Brabham BT 46 Alfa R.
- A 306 Ferrari 312 T 2
- A 308 Lotus 78 JPS Mk. 3

Champion 80
scala 1:66 (HO)

- B 101 Lotus 78 JPS Mk. 3
- B 102 Brabham BT 45
- B 103 Renault Gordini prototipo
- B 104 Abarth Pininfarina SE 027
- B 105 Tyrrell 008
- B 106 Renault RS 01
- B 107 Ferrari 312 T 2
- B 108 Ligier JS 7
- B 109 Wolf WR 1
- B 110 ATS F. 1
- B 111 Copersucar F. 1
- B 112 Shadow
- B 113 Williams
- B 114 Ferrari 312 T 3

Questi accessori elettronici sono di applicazione semplicissima dato che tutto il sistema di piste è stato progettato per il loro uso: basta collegarli a sezioni di pista appositamente predisposte ed è tutto. Naturalmente, si accendono mediante un interruttore posto sul retro e si azzerano con un pulsante. Le cifre sono presentate su display digitale, rosse su fondo nero, quindi visibilissime.

Contasecondi e contagiri possono venire sistemati uno sopra l'altro grazie alla loro struttura modulare: ogni contagiri agisce su due corsie: volendo realizzare una pista a quattro corsie, basta semplicemente appoggiare un secondo contagiri sopra il primo. Il conta secondi deve essere accoppiato al contagiri, dal quale prende gli impulsi per il funzionamento. Basta incastrarlo sotto il contagiri e le connessioni elettriche si chiudono automaticamente. Il tempo è espresso in minuti, secondi e decimi di secondo.

Il contagiri funziona a decrescere, indica cioè i giri che mancano alla conclusione della corsa di ciascun concorrente: bisogna quindi predisporre le stesse cifre, all'inizio, su entrambi i display. Vincerà la corsa il primo modello per il quale il contagiri scatterà a zero.

SEMAFORO PER I BOX

Lo starter elettrico, simile all'«albero di Natale» usato per le partenze sulle dragstrips americane, scandisce i tempi per la partenza simultanea dei modelli. Il cavetto dello starter va inserito nella pista, al posto normalmente riservato ai fili del trasformatore (le due boccole segnate «Transfo»). Quest'ultimo si collega allo starter che di-



sponde di una presa «Transfo». Si agisce sul pulsantino bianco sullo starter e le cifre dall'1 al 4 si accendono in rapida sequenza; al 4 la corrente elettrica arriva alla pista e le auto scattano via: naturalmente bisogna tenere ben schiacciato il cursore del pulsante.

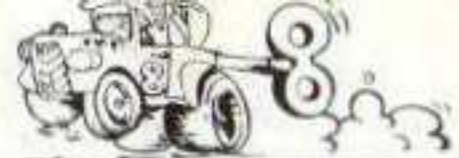
Le fermate ai box avvengono mediante una sezione di pista con una coppia di scambi; in modo del tutto simile a quello dei trenini elettrici, gli scambi si azionano a distanza, mediante un pulsante per corsia. L'uscita dai box è regolata da un semaforo, comandato anch'esso dalla medesima pulsantiera degli scambi: solo con il verde è possibile riammettere il modello sulla pista principale. Anche per questi accessori, i collegamenti sono semplicissimi: l'alimentazione arriva dal trasformatore; i cavi in uscita sono già fissati all'elemento di pista con gli

scambi e al semaforo. Basta quindi inserire le spine nelle prese relative ed è tutto pronto.

Naturalmente, tutti questi accessori sono assolutamente sicuri in quanto funzionano a tensione molto bassa e assorbono pochissima corrente elettrica. In generale, la Polistil ha compiuto quest'anno degli investimenti cospicui nel campo della sicurezza della sua produzione adeguandosi e migliorando i livelli richiesti da molti paesi stranieri verso i quali esporta: da questo punto di vista è tutto a posto.

PREZZI CONTENUTI

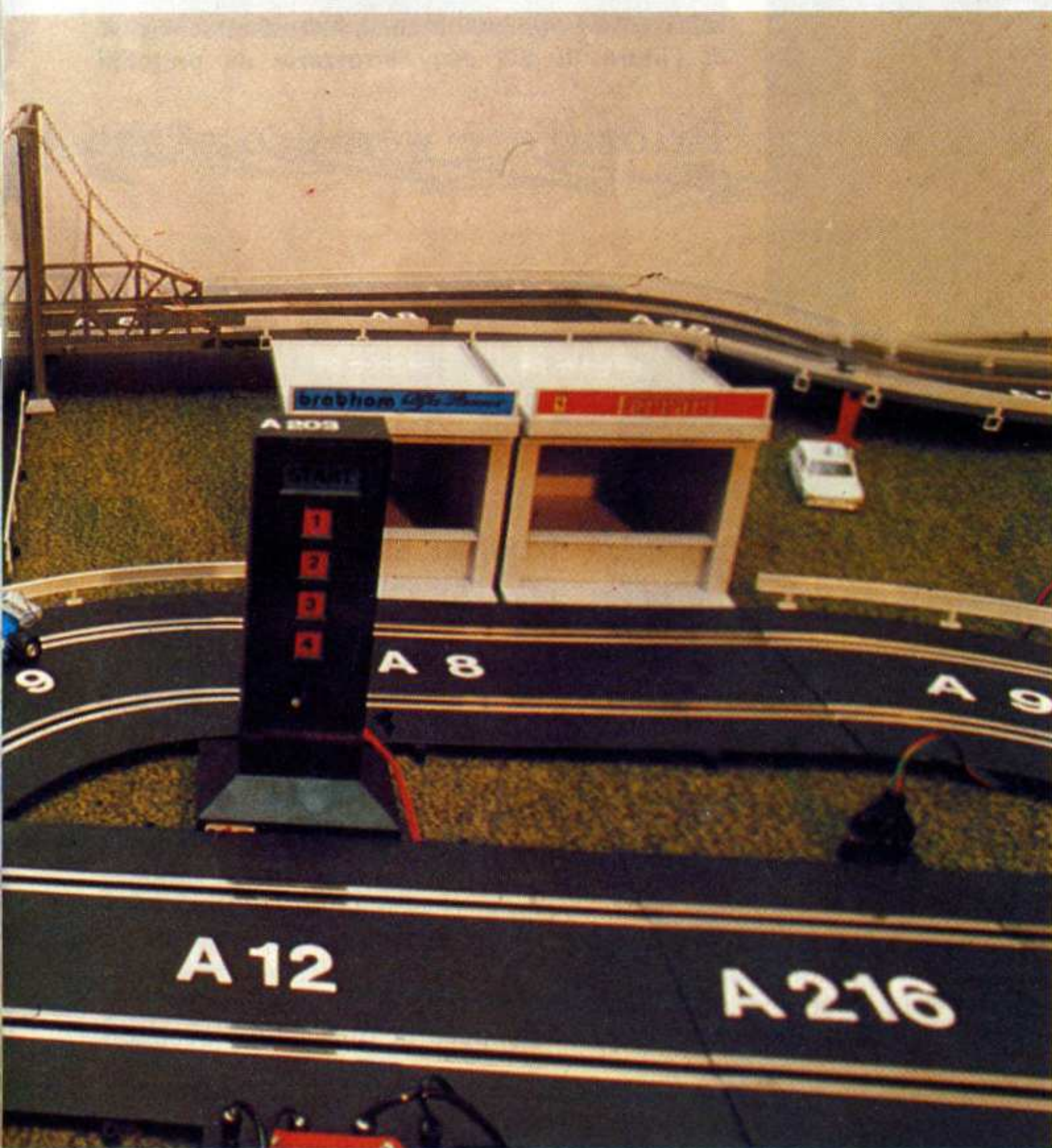
Per completare i circuiti sono disponibili box da montare e da fissare agli anellini che si trovano sul bordo della pista; tribuna a gradinata, componibili in più elementi; reti di protezione per l'esterno delle piste.



Wolf WR 1 scala 1:32 Polistil sempre serie Champion 175 S.H. Performance



McLaren Marlboro M 26: la serie slot più veloce delle produzioni Polistil



Novità Polistil Champion 175: Ferrari e Ligier sono in corsa, mentre Wolf e McLaren attendono di uscire dalla corsia dei box. Visibili anche il contagiri e il contasecondi elettronici. A sinistra, ancora zona box, col semaforo che regola l'ingresso in pista. Sotto, Polistil Champion 80 scala HO novità 1979: Lotus e Brabham Alfa si inseguono lungo la pista



Il trasformatore-alimentatore può essere collegato a un « cambio di velocità » per variare la tensione che arriva alla pista e, di conseguenza, la velocità dei modelli. Il cambio ha quattro posizioni; dispone di tre coppie di uscite, cui possono collegarsi altre quattro corsie (per gare con sei modelli) oppure lo starter e gli scambi per i box.

Novità anche nei pulsanti con il Sensotronic, particolarmente adatto ai modelli Super HP: in questa linea sono annunciate undici monoposto F. 1, comprese — per consegna nei prossimi mesi — Ferrari T 3, McLaren M 26, Copersucar, Renault RS 02, e due auto a ruote coperte, la Fiat Abarth 131 rallye e la BMW 320 Turbo Gr. 5. Cinque modelli sono già disponibili.

I prezzi sono una piacevole sorpresa: pur non essendo calcolati alla lira, sono pur sempre contenuti. Ad esempio, il con-

tagiri con l'elemento di pista dotato di contatti, dovrebbe costare attorno alle 17.000 lire; il trasformatore con cambio di velocità verrà venduto a circa 15.000 lire; il contagiri richiederà, più o meno, 14.000 lire. I modelli Super HP dovrebbero avere un prezzo attorno a 8.500 lire.

CORRERE A MONZA

Novità assoluta del 1979 sono, come abbiamo accennato, le piste in scala HO, denominate Champion 80. Si inizia con l'impianto base, a forma di otto, per poi passare al tracciato B 4, che ha dimensioni di mm. 1000 x 1250, e permette veramente di divertirsi: rettilinei lunghissimi da affrontare a tutto pulsante, curvone sopraelevato, curve a raggi diversi, box con scambi d'

entrata e semaforo d'uscita. L'impianto, completo di modelli, pulsanti, accessori, trasformatore dovrebbe costare al pubblico, 45.000 lire.

Tra le varianti delle piste Champion 80 troviamo serpentine, incroci, forcelle, oltre a scambi e a elementi con raggi di curvatura diversi. Tutto ciò, unito all'ingombro limitato dalla scala HO, consente di riprodurre con molta fedeltà i tracciati delle piste più famose: ad esempio, per quanto si riferisce a Monza, si riesce anche a realizzare, in scala ridotta, le due chicanes e la curva parabolica, usando elementi a raggio di curvatura crescente.

Tutti gli accessori elettronici si adattano anche a queste piste, per le quali sono in catalogo dodici riproduzioni di Formula Uno e due sport-prototipo. Ogni modello dovrebbe costare 3.500 lire.