

# *Breve storia della Pocher - Rivarossi*

*dall'inizio alla fine*

*di Giovanni Ingrao*



Mercedes-Benz 500 K/AK 1923



K/75 Rolls-Royce Torpedo Phantom II Convertible 1934



Rolls-Royce Phantom II coupé 1932



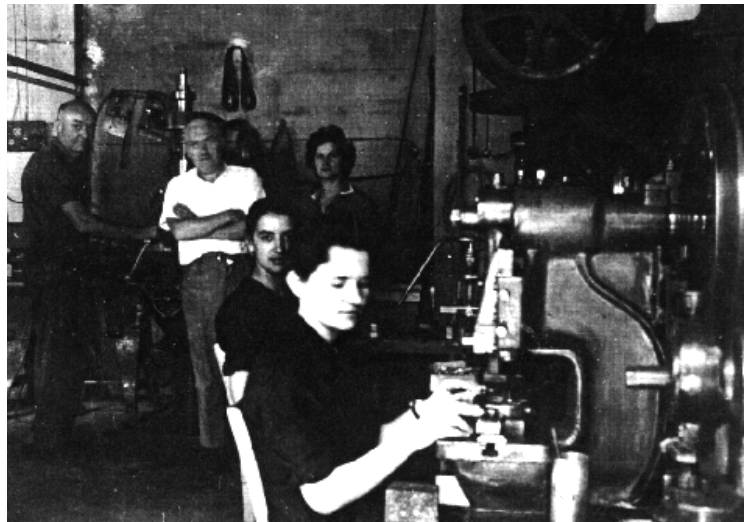
Fiat 130 HP 1927



Mercedes cabriolet 1935

Arnaldo Pocher nasce a Trento il 22 Settembre 1911, qui passa l'infanzia e la prima giovinezza, conclude la sua carriera scolastica frequentando l'istituto tecnico per orafi incisori ed inizia l'attività lavorativa presso alcuni laboratori di oreficeria.

Nel 1932 si trasferisce a Torino per svolgere l'attività di incisore.



Nei primi anni del dopoguerra si avvicina al modellismo ferroviario e nel 1948/49 inizia la sua produzione realizzando alcuni accessori per un negozio torinese, cui seguono, nel 1950/51, segnali e binari.



Nel 1951 fonda la «Pocher Micromeccanica S.n.c.» in società con Corrado Muratore (che si occuperà della parte amministrativa e commerciale) per realizzare, dal 1952, binari, scambi e segnali, prodotti secondo tecniche innovative che costituiranno le prime significative produzioni.

Nel dopoguerra erano il giocattolo alla moda e se ne producevano molti in Italia e all'estero: è sufficiente citare la marca italiana Rivarossi e la tedesca Marklin per evocare un passato glorioso così caro agli amanti del fermodellismo.

Erano prodotti industriali di tutto rispetto, belli e tecnicamente all'avanguardia, ma la Pocher partì con l'idea di fare qualcosa di più offrendo delle creazioni semiartigianali particolarmente raffinate, destinate non solo al mercato interno, ma soprattutto all'estero.

Fondarono la Ditta Corrado Muratore e Arnaldo Pocher: il primo era il manager, il secondo il tecnico.

La sede si trovava in una piccola villetta di periferia con annessa officina, esattamente in via Foglizzo al numero civico 2, il personale agli inizi si contava sulle dita di una mano.

Oriundo veneto, Arnaldo Pocher era un abilissimo incisore, aveva una pazienza da certosino e il fuoco della passione addosso.

Qualità ideali per il lavoro che stava per intraprendere.

Muratore, uomo pieno di iniziativa, aveva tutte le carte in regola per creare dal nulla un'azienda e condurla verso ambiziosi traguardi. I primi cataloghi presentavano ingegnosi accessori per plastici ferroviari, vagoni merci e passeggeri in metallo pressofuso e poi locomotive e locomotori.

Uscirono degli autentici capolavori che fecero impazzire gli appassionati di vero modellismo e diedero subito del filo da torcere alle grandi aziende.

I vagoni della Pocher, impreziositi delle raffinate incisioni del loro creatore, erano un "mito" per chi, ragazzo o adulto, amava giocare ai trenini elettrici e lo sono ancora per i collezionisti d'oggi. Costavano un po' cari, ma erano ben fatti e in serie limitata, perciò più ricercati.

Negli Stati Uniti andarono a ruba tanto è vero che il disgraziato giorno del 1956, quando

nell'Atlantico colò a picco l'Andrea Doria, finirono in fondo al mare anche migliaia di vagoncini e altro materiale della Pocher che si trovava nelle stive.

La svolta automobilistica avvenne nel 1956 quando la Rivarossi ebbe l'incarico dalla Fiat di produrre la 600 e la 500 che uscirono, entrambe, poco dopo la presentazione delle rispettive auto vere.



La 600 aveva il cofano asportabile con la riproduzione della ruota di scorta, ambedue i modelli erano



muniti di sterzo e motorino elettrico. Il livello di riproduzione era molto buono e, particolare curioso, erano vendute in confezione con la dicitura « Fiat 600 e 500 smontabili », esattamente il contrario degli odierni kit, e vi erano le istruzioni per lo smontaggio del modello.

Nel 1961 la Fiat commissionò alla Pocher, ditta emergente e Torinese, la produzione di una serie di modelli della "1300" che sarebbe stata presentata in aprile dal Salone dell'Automobile di Torino: la Pocher ebbe in via riservatissima i



piani costruttivi della vettura alcuni mesi prima del lancio, l'accordo venne perciò stipulato in gran segreto e formalizzato con tanto di atto notarile.

Puntuale, in aprile, il modello era pronto e destò scalpore.

Realizzato sempre in scala 1:13, come le precedenti, fu presentato in un'elegante confezione, aveva sterzo funzionante, il cofano apribile con la riproduzione del motore, il motorino elettrico e i pneumatici scolpiti, un'ottima riproduzione della fanaleria anteriore e posteriore.

Nel 1963, inoltre, la Pocher si trasforma in S.p.A. e vede l'ingresso nel capitale sociale della Rivarossi, di Alessandro Rossi, che porterà, nell'immediato futuro, le risorse necessarie per affiancare la produzione fermodellistica, oramai consolidata, alla nuova passione automobilistica che, grazie ad un'attenta scelta della scala di riproduzione potesse strabiliare gli appassionati con una qualità mai vista fino a quel momento.

Nel 1964 l'operazione si ripete in occasione del lancio della "850": nella miniofficina Pocher si lavora ancora una volta in gran segreto e il modello esce contemporaneamente il 5 maggio.



Fiat "1300" e "850" furono i primi modelli di una lunga serie durata quasi 15 anni durante i quali

ad ogni nuova vettura presentata dalla Casa torinese faceva seguito il suo modello in scala 1:13, l'ultima fu la "132".

Erano modelli eccellenti e fedeli alla realtà, ma non ancora gli autentici capolavori della Pocher.

Dobbiamo infatti arrivare al 1966 per assistere al vero salto di qualità.

Intanto la fabbrica, ormai troppo allo stretto nella sede originaria, si era trasferita in via Ambrosini 8, dove poteva disporre di locali molto più spaziosi, nuove attrezzature e un maggior numero di maestranze.

Al Salone del Giocattolo di Milano, gennaio 1966, nello stand della Pocher appare il prototipo di un maximodello che lascia tutti esterrefatti. Non si tratta di una vettura d'attualità, ma di un'auto storica: Muratore e Pocher l'avevano "puntata" al



Museo dell'Automobile di Torino e avevano deciso di farne un modello "coi baffi", un esemplare senza precedenti destinato a spopolare anche sui mercati internazionali. Si trattava della Fiat F2 "130 HP" con la quale il leggendario pilota Felice Nazzaro aveva vinto il Grand Prix di Francia del

1907. Scala 1:8, in altre parole circa 50 centimetri di lunghezza.

La sigla "F2" rappresenta il numero di gara, infatti il regolamento prevedeva che le auto venissero contrassegnate con una lettera che indicava la squadra e con un numero che identificava il pilota. Così la Fiat ebbe la lettera F e il numero 2 spettò a Nazzaro.

Alla sua imponenza univa una incredibile quantità di particolari e bastano alcuni dati per farsene un'idea.

I pezzi che la componevano erano ben 823 così suddivisi: 144 in plastica ad alta resistenza, 173 in ottone, 506 in altri materiali come acciaio, ferro, rame, cuoio, gomma e alluminio.

Il modello venne messo in vendita in scatola di montaggio e anche montato, nel 1967, con tanto di vetrinetta.

La Pocher aveva stabilito un nuovo punto di riferimento nel modellismo e offriva agli appassionati una riproduzione che, per qualità, precisione e completezza, poteva stare all'altezza dei capolavori dei più celebrati modellisti a livello nazionale e internazionale.

Inutile dire che il successo fu grandioso tanto che in casa Pocher si pensò subito a mettere in cantiere il secondo "gigante".

Fatte le necessarie ricerche di mercato e vagliate molte proposte, l'attenzione si

posò questa

volta su un'Alfa Romeo altrettanto gloriosa, la "2300 8c" Monza 1931-34, l'auto che aveva collezionato una spettacolosa serie di



successi pilotata da grandi assi del volante come Nuvolari, Campari, Varzi, Caracciola e Trossi.

L'Alfa Romeo mise a disposizione i disegni originali con tutta la relativa documentazione e la Pocher superò sé stessa tanto che tra la Fiat e l'Alfa c'era già un abisso.

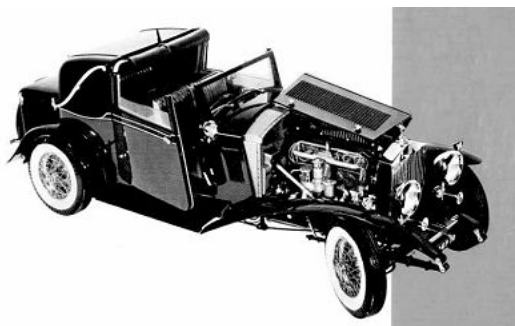
Per avere un'idea della sua perfezione si pensi che questo secondo modello era composto da ben 1452 pezzi (629 in più) con la riproduzione integrale del motore, del telaio e dei vari organi meccanici, con sterzo e impianto freni funzionante.

Splendide le ruote a raggi ottenuti con filo d'acciaio. Costava agli inizi 72.000 lire montato e 28.000 in scatola di montaggio. Era il 1968: in soli due anni la Pocher aveva messo a segno un altro colpo sensazionale. Ma non era finita. Si deve



frattanto registrare un cambiamento nello staff della Casa torinese: nel 1968 lascia l'azienda il Signor Pocher e gli subentra come direttore tecnico il Signor Gian Paolo Altini, un altro abilissimo modellista, esperto di auto e di treni, già nell'azienda dal 1960. Tempo due anni – siamo nel 1970 – ed ecco spuntare la terza novità. Incoraggiata dai vasti consensi suscitati in tutto il mondo, la Pocher decide di giocare una carta destinata ad accrescere ancor

più il suo prestigio all'estero. Ed esce così il nome che tutti aspettavano: Rolls Royce. La scelta cade su una lussuosa vettura del 1932, esattamente la "Phantom II" drop head sedanca coupè che viene realizzata sulla scorta dei



disegni originali messi a disposizione dalla Casa inglese e grazie anche alla collaborazione del collezionista proprietario della vettura vera. L'escalation della Pocher non si arresta e tocca anzi nuovi record: la Rolls delle meraviglie si compone di ben 2199 parti, di cui 454 in

plastica ad alta resistenza, 1059 in ottone, 430 in acciaio inossidabile, 256 in materiali diversi.

Impressionante il corredo di particolari e delle parti meccaniche: si può dire che tutta la vettura era riprodotta nei minimi dettagli: sterzo e sospensioni perfettamente funzionanti, freno a pedale operante sulle quattro ruote e freno a mano su quelle posteriori, fanali elettrici che si accendevano dal cruscotto, l'albero motore, completo di bielle, pistoni e perni, ripeteva tutti i movimenti dal vero azionando una manovella di avviamento a mano e poi a mezzo cinghie ed ingranaggi venivano messi in moto ventola di raffreddamento, dinamo e magnete. Appassionati, intenditori e commercianti rimasero a bocca aperta. Il 1° luglio 1972, mentre è quasi pronto il quarto modello, l'Alfa



*Corrado Muratore, fondatore e animatore della Pocher, di fronte alla sua Rolls Royce Phantom II 1934.*

Romeo Touring 1932 (variante della precedente Alfa) un furioso incendio devasta lo stabilimento della Pocher e impone una battuta d'arresto nell'attività produttiva. Dopo qualche mese la fabbrica riapre a Collegno in via Adamello 12 e qui viene messo in cantiere il quinto modello che apparirà nel 1975: la Mercedes-Benz "500 K/AK" cabriolet 1935. È un'altra magia della Pocher.

La vettura vera, esemplare unico di proprietà di un collezionista torinese, viene addirittura portata nello stabilimento e qui i tecnici per quasi due anni rilevano tutti i particolari necessari.



Lo spettacolare modello che ne esce è composto da 2378 parti (altro record), è lungo ben 66 centimetri e non manca proprio nulla rispetto all'originale. La Mercedes è purtroppo il canto del cigno

di Gian Paolo Altini che scompare prematuramente prima dell'uscita del suo capolavoro.

È un altro duro colpo per l'azienda che però riesce ancora una volta a rialzare la testa grazie alla tenacia di Corrado Muratore e anche all'apporto di un altro

valoroso modellista, il Signor Franco che raccoglie il testimone e contribuisce a portare avanti l'attività.

Utilizzando in parte la meccanica della Rolls, la Pocher, nel 1977 lancia il suo sesto modello: è la riproduzione della Torpedo Cabriolet "Phantom II" Convertibile, vettura che fu costruita in esemplare unico dai Carrozzeri Thrupp e Maberley per il Maragià di Rajkot. Altra auto di sogno alla quale la Pocher dedica tutto il proprio impegno: i pezzi che la compongono sono addirittura 2905, la lunghezza 72 centimetri.

Particolarmente curato l'arredamento interno con pareti tappezzate, sedili imbottiti e foderati in vera pelle.

Caratteristico il color zafferano che si dice in India abbia un significato religioso. Tre anni dopo la Pocher, che nel frattempo si era trasferita a Brandizzo, introduceva il suo settimo modello e un altro nome storico veniva ad aggiungersi nel suo albo d'oro, quello della Bugatti. L'auto riprodotta era la fascinosa "50T" del 1933 che univa potenza e tecnica raffinatissima. Le caratteristiche non si discostavano dai modelli precedenti ed erano perfettamente in linea con la tradizione. Con questa vettura si conclude la storia torinese della Pocher che, ormai divenuta proprietà della Rivarossi, viene nel 1981 trasferita a Como. Qui vengono sfornati altri modelli di auto contemporanee, purtroppo meno spettacolari dei precedenti, fra cui le Ferrari "Testarossa" e "F40" e, per ultima, la Porsche 911.

Una particolarità è la comparsa sul catalogo del 1995, nella pagina centrale, della Ferrari F50 con la referenza K62, questo modello non entrò mai in produzione perché, si dice, il prototipo, in esemplare unico, fu rubato insieme all'auto che lo conteneva e che la Rivarossi non avesse sufficienti fondi finanziari per ripetere l'operazione.

Il catalogo del 1995 fu prontamente ristampato e, nella pagina centrale, comparve solo la Mercedes con la referenza K91 e della F50 non se ne seppe più nulla.

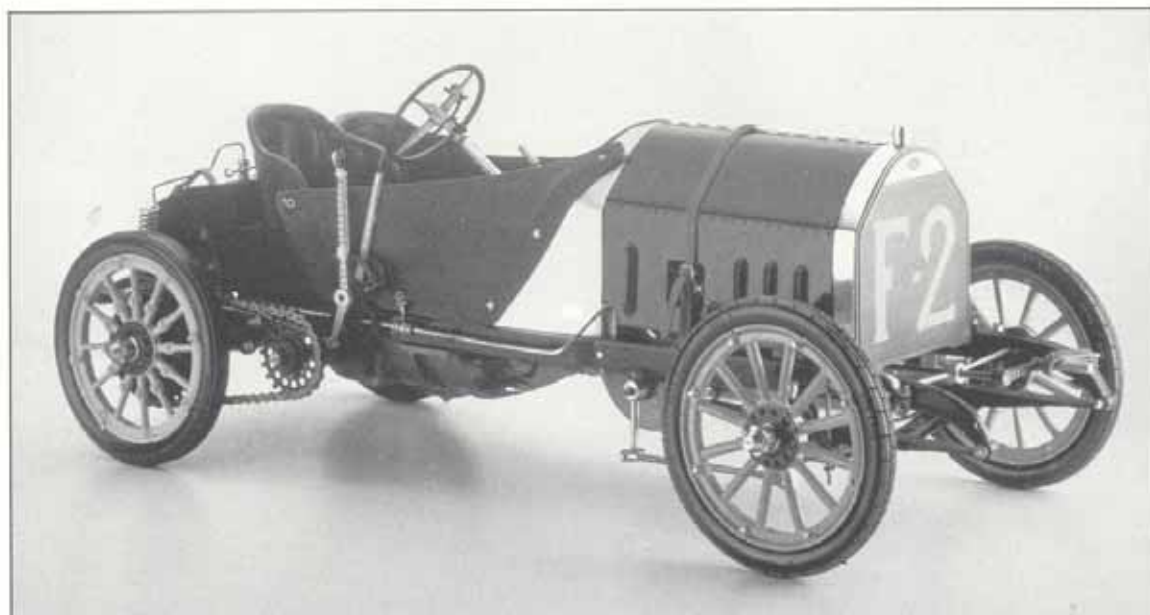
Il fallimento della Rivarossi e la sua vendita in blocco all'inglese Hornby ha concluso, ad oggi, la storia e la produzione della Pocher.

Solo grazie ad Ebay è possibile acquistare e vendere questi meravigliosi modelli e trovare gli eventuali ricambi necessari al restauro dei modelli più datati.





*In alto lo stabilimento Rivarossi di Como dove attualmente vengono prodotti i favolosi modelli in scala 1:8. In basso il primo modello della serie Pocher: la Fiat «130 HP», vincitrice del Grand-prix di Francia 1907.*



## **Produzione Pocher-Rivarossi**

### **Modelli classici**

#### **Serie Originale**

- K70 Fiat 130 HP Grand prix de France
- K71 Alfa Romeo 8c 2300 Monza
- K72 Rolls-Royce Sedan Coupé Phantom II
- K73 Alfa Romeo Spider Touring Gran Sport
- K74 Mercedes Benz500K/AK Cabriolet
- K75 ROLLS-ROYCE Torpedo Phantom II Convertible
- K76 Bugatti 50T

#### **Varianti successive**

- K77 Fiat F-2 Racer
- K78 Alfa Romeo 8c 2300 Monza "Muletto"
- K80 Mercedes Benz500K "Sport Roadster"
- K81 Alfa Romeo 8C 2600 "Mille Miglia-Scuderia Ferrari"
- K82 Mercedes Benz540K "Cabrio Special"
- K83 Rolls-Royce Phantom II Ambassador
- K84 Bugatti 50 T Coupe de ville
- K85 Mercedes Benz540K "Classic Roadster"
- K86 Bugatti 50T Surprofilé
- K88 Fiat F-2 Racer
- K89 Alfa Romeo 8c 2300 Coupé Elegant
- K90 Mercedes Benz540K "Rumble Seat"
- K91 Mercedes Benz540K "True Roadster"
- K92 Alfa Romeo "Dinner Jacket"
- K93 Mercedes Benz500K/AK Cabriolet
- K94 Mercedes Benz540K Cabrio Special
- K95 Mercedes Benz540K "Rumble Seat"

#### **Commerciali**

- K79 Volvo F-12 Turbo Truck
- K87 Volvo F-16 Globetrotter

#### **Serie Prestige**

- K30 Porsche 911
- K31 Porsche 911
- K31 Porsche 911 "Silver Plated" Exclusive Limited Edition
- K31 Porsche 911 Cabrio" Limited Edition
- K32 Porsche 911 "Yellow" Limited Edition
- K33 Porsche 911 "Blue" Limited Edition
- K34 Porsche 911 "Red" Limited Edition
- K35 Porsche 911 "Racing" Limited Edition
- K51 Ferrari Testarossa Coupé
- K52 Ferrari Testarossa Spider
- K53 Ferrari Testarossa Coupé "Black Star"
- K54 Ferrari Testarossa Spider "Sportster"
- K55 Ferrari F40
- K56 Ferrari F40 "Yellow"
- K57 Ferrari F40 G.T
- K58 Ferrari F40 G.T
- K62 Ferrari F50 (mai entrata in produzione)
- K82 Willys Jeep (mai entrata in produzione)

***Nel frattempo .....***

***Arnaldo Pocher, nel 1972, fondò il marchio ARPO (ARnaldo POcher) e rimase in piena attività fino alla sua morte a causa di un tragico incidente nel 1989.***



***Produsse accessori fermodellistici in fusione di peltro, tra le varie collaborazioni importanti furono quelle con Metropolitan e MCA di Lugano, dal 1975 al 1989.***

***Oltre alle innumerevoli realizzazioni fermodellistiche tornò ad un vecchio amore, le auto in scala 1/8, presentò nel Maggio del 1981 la famosissima Itala Gran Prix del Raid Pechino-Parigi del 1907, realizzata con l'aiuto del genero Adelmo Canali, noto modellista torinese.***

***Entrò in produzione nel 1983, sia in scatola di montaggio che montata con il marchio Metrop-ArPo (Metropolitan – Arnaldo Pocher).***

***Era uno spettacolare modello lungo 57 centimetri, composto da circa 600 particolari tra metallo pressofuso (peltro), ottone, rame, plastiche ad alta resistenza, alluminio e pelle.***

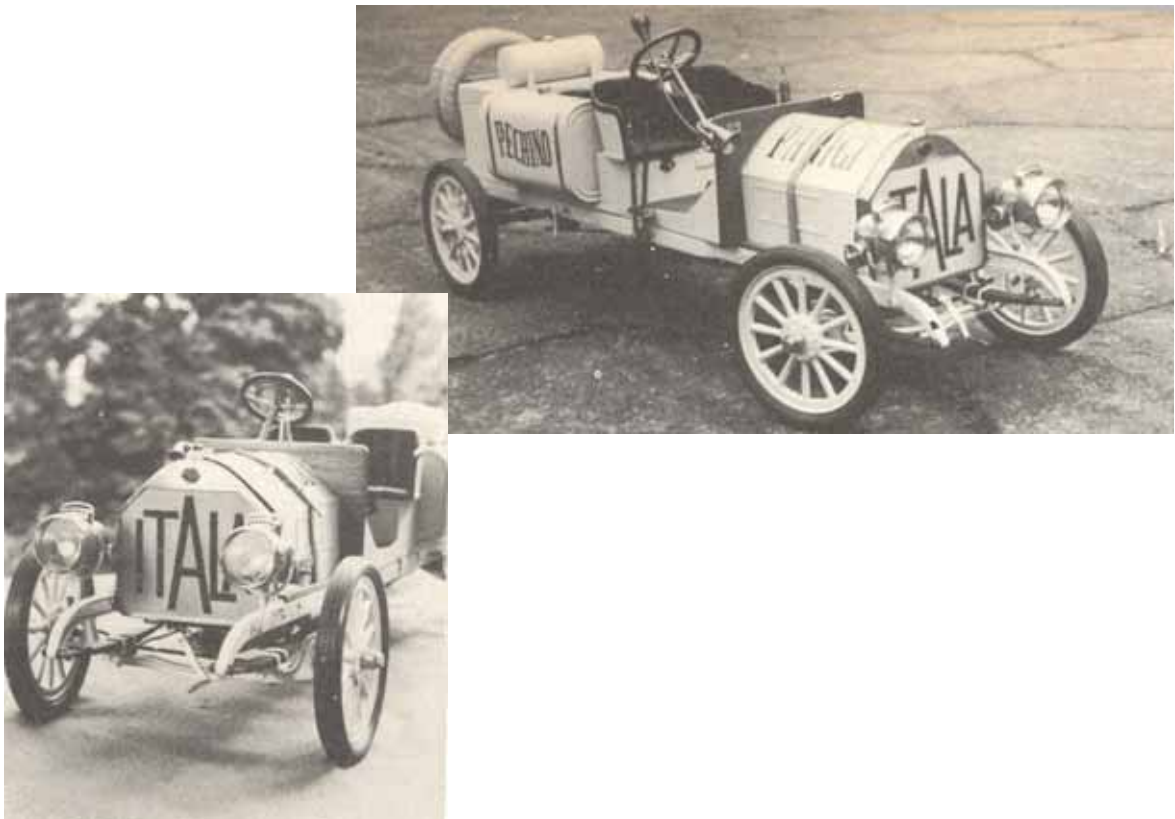
***La tiratura fu limitata a 350 esemplari in tutto.***

***Il mistero del colore azzurro ..... penso di aver risolto anche questo dilemma, perché Arnaldo l'ha fatta azzurra mentre doveva essere con tutta probabilità grigia?***

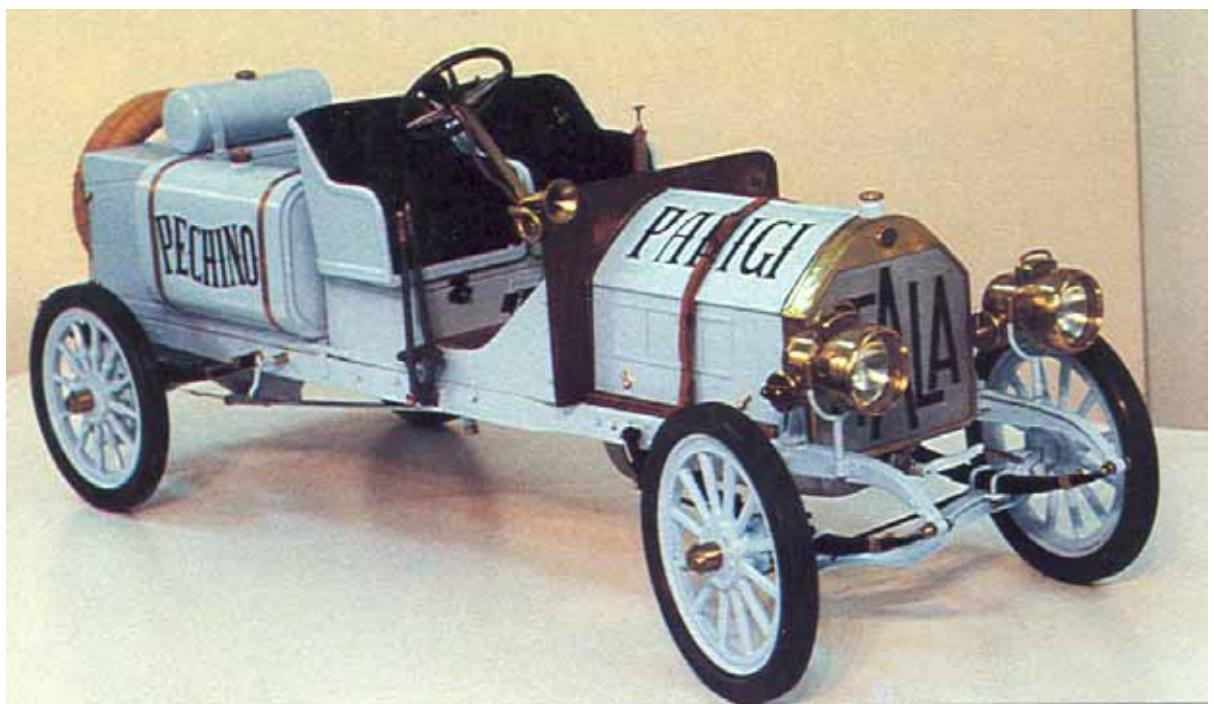
***Ecco come si presentava quando l'ha vista negli anni settanta!!***



***Alcune immagini del modello, forse solo un “pre-serie”, alla presentazione in Inghilterra nel 1981***



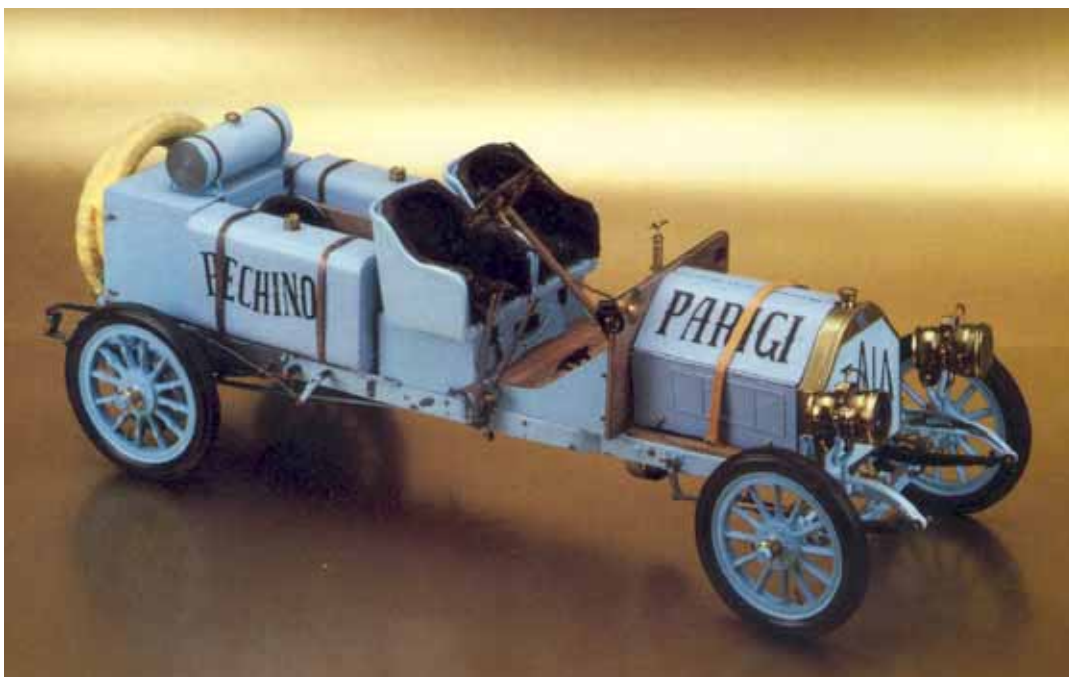
***Il medesimo modello alla presentazione in Italia sempre nel 1981, entrò in produzione nel 1983***



***Come si può notare i longheroni sono già deformati a causa dell'enorme peso dell'avantreno, i fanali guardano persino verso l'alto.  
Caratteristica "fuoriserie" la colorazione dei cerchioni in colore legno con piastre di fissaggio dei pneumatici (simili alla Fiat F2).***



***In questa immagine oltre alla deformazione dei longheroni si notano molte scrostature nella vernice, a causa della tendenza al "gonfiarsi" delle parti metalliche, il cofano motore è stato fissato al contrario ed i fari guardano verso l'alto. La colorazione è quella "di serie".***



***Purtroppo questo modello, alla luce degli anni passati, ha un problema gravissimo e irrisolvibile, tutte le parti in peltro, (longheroni del telaio, assale anteriore, basamento motore, differenziale, gran parte dei leveraggi, serbatoio, freni, fanali, radiatore e parti della carrozzeria), sono irrimediabilmente “cotti” per l’ invecchiamento e si sgretolano inesorabilmente o sotto il loro stesso peso o appena vengono maneggiati.***

***Questa particolarità conduce il modello alla totale “autodistruzione”.***

***Solo un’opera di rifacimento, mediante calchi in gomma siliconica, ed utilizzando la resina poliuretana (per alleggerire i carichi) ed il metallo bianco (i pezzi più piccoli) di tutti i particolari ora in peltro potranno salvare questo bellissimo modello permettendone un restauro ricostruttivo assolutamente fedele all’originale.***

Bibliografia:

Quanto ho scritto è tratto a “piene mani” dai seguenti articoli con sapienti “copia e incolla” da:

- ACI NEWS n. 4 dell’Ottobre 2003 di Edoardo Massucci, pag. 32;
- Antonio Sartori Borotto del Gruppo Fermodellistico Feramatoriale di Trento;
- Modelli in Europa n. 98 dell’Ottobre 1975, pag. 13;
- Modelli e Collezioni n. 110 del Marzo 1977, pag. 17;
- Mini Auto Sprint del Novembre 1981, pag. 53;
- Mini Auto Sprint del Febbraio 1980, pag. 46;
- Mini Auto Sprint del Febbraio 1979, pag. 9;
- Auto Modeller di Maggio 1981, pag. 68;
- Quattroruotine n. 3 del 1987 di Edoardo Massucci, pag. 22;
- Quattroruotine n. 190 del 1995, pag. 45;
- Quattroruotine n. 4 del 1987, pag. 4;