

# MODELLI AUTO



**LABORATORIO  
LANCIA STRATOS RALLY  
MONTECARLO1:12**

COLLEZIONISMO E MODELLISMO

## LANCIA LC2 E D50 1955

LE COVER DI QUESTO  
NUMERO SPARK  
E CMC 1:18

INCONTRO CON  
CARMODEL.COM

CURIOSITÀ IN 1:43  
DWINDELE MODELS



**COLLEZIONE  
FERRARI FORMULA 1  
1947-2017 IN 1:43**



**NISSAN GT-R LM 2015**

**BUGATTI VISION GT**

**DIORAMA 1:24**



IP. 18/12/2017 Anno XXIV - Trimestrale DUEGEDI EDITRICE Ponte S. Nicolò (Padova) Poste Italiane SpA - Spedizione in Abb. Post. DL 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, NE/PO

# UNA LANCIA SOTTO L'ALBERO



Un bel regalo di Natale. Non costa poco, ma il modello di Cmc riprodotto la Lancia D50 potrebbe essere una graditissima sorpresa da trovare sotto l'albero. Mogli, compagne e fidanzate, siete tutte avvertite, pena scoprire che prezzo ha la collezione del vostro amato

CMC promette ai collezionisti una gradita strena natalizia. Si tratta della riproduzione in scala 1:18 della Lancia D50 millesimata 1955, disponibile nei negozi specializzati poco prima del 25 Dicembre. La casa tedesca debutta con una versione standard, cui seguiranno un paio di riproduzioni specifiche attribuite ad una gara ben definita, il Gran Premio di Monaco nelle varianti guidate da Alberto Ascari e Eugenio Castellotti

Di **UMBERTO CATTANI**

**G**razie all'abituale cortesia di CMC, siamo in grado di proporre in anteprima uno dei primi esemplari della novità di fine anno presentata dalla casa tedesca. Si tratta della Lancia D50 che corse nel 1955. In questa occasione, i documenti di presentazione spazzano ogni dubbio sulla origine della riproduzione. Si tratta infatti della replica della monoposto ricostruita fedelmente dalla factory inglese Jim Stokes Workshop, specializzata da oltre quarant'anni nel restauro di vetture leggendarie. Nel caso di questa D50, di cui solo due esemplari sono giunti ai nostri giorni, si è provveduto ad una attenta elaborazione di un progetto completo, ottenuto

vagliando dati della casa madre poi filtrati da scanner 3D su disegni CAD/CAM.

Una visita nei laboratori Jim Stokes, culminata in una maniacale ricerca della documentazione, ha permesso una fornitura di dati impressionante per numero di fotografie scattate

e misurazioni con strumenti sofisticati. Il frutto di questo complesso lavoro è l'esatta replica della D50 così come fu svelata agli appas-

sionati diversi anni fa. Nel tempo, la casa inglese ha realizzato sei esemplari di questa replica, utilizzando alcune componenti meccaniche originali dell'epoca.

In seguito, CMC



Inizialmente i serbatoi del carburante erano staccati dal corpo vettura, solo più tardi saranno inglobati nella carrozzeria per sfruttare al meglio la penetrazione aerodinamica. CMC ha scelto il primo allestimento, probabile ma non certa la riproduzione dell'evoluzione



CMC ha il dono di aprire ogni angolo dei propri modelli. Su una monoposto resta poco spazio per potersi sbizzarrire ma tutti gli sportelli di servizio si mostrano ben disposti ed accondiscendenti. Il sedile è ricoperto in pelle ed il volante è un piccolo capolavoro in miniatura



promette due versioni storiche riferite entrambe alle monoposto che gareggiarono nel 1955 al Gran Premio di Monaco, guidate da Alberto Ascari ed Eugenio Castellotti. Purtroppo, la D50 di Ascari, realizzata in 1500 esemplari come la gemella, è già esaurita in pre-order, i collezionisti meno attenti dovranno quindi accontentarsi della Lancia di Castellotti, contraddistinta dalla referenza M-177.

Come sempre quando recensiamo un prodotto CMC, è doveroso tracciare una sorta di libretto con le principali caratteristiche del modello in questione.

La D50 si compone di 1598 parti, il cofano motore è sollevabile, svelando una perfetta replica del celebre propulsore ad otto cilindri collocato in posizione di-



sassata, il piccolo parabrezza è abbattibile come nella realtà, i terminali dei tubi di scarico sono in acciaio cromato, in metallo sono pure le sospensioni con bracci fissati grazie a piccole viti a croce. La griglia anteriore del radiatore si compone di un trama a nido d'ape fotoincisa, inserita su un telaio a listelli verticali. Particolare attenzione è dedica-

ta alla riproduzione del complicato sistema di raffreddamento comprendente la circolazione dell'acqua e dell'olio di lubrificazione. I cinque sportelli che danno accesso ai rifornimenti di routine-benzina ed olio-sono naturalmente mobili. Sia il sedile di guida, sia il relativo poggiatesta, sono realizzati in vera pelle. Inutile soffermarsi sui cerchi a rag-

I cerchi non hanno bisogno di presentazione, CMC è maestra nell'arte di riprodurli al meglio. A parte è fornito un trolley con batteria e rinvio che consente l'avviamento dell' otto cilindri. Tempi moderni...

gi, da sempre fiore all'occhiello della produzione CMC. Come nella realtà, agendo su galletti, è possibile togliere i cerchi dai

Un bel profilo: musetto tronco e coda arrotondata. Peccato che i rivetti inseriti nelle estremità dei serbatoi siano meno numerosi rispetto alla realtà. E' questo l'unico difetto della D50 firmata CMC



mozzi di riferimento. Chi vuole spingersi oltre, utilizzando un piccolo cacciavite in dotazione, può smontare con la dovuta attenzione la zona posteriore della carrozzeria, intervenendo su una decina di microscopiche viti. Si tratta di un'operazione dedicata ai masochisti, da eseguire solo con mano

ferma, calma olimpica ed occhio allenato, pena qualche arrabbiatura di troppo. Eccellente la verniciatura, pur trattandosi di un prototipo di preserie, la D50 di CMC appare assemblata con grande attenzione, non lasciando trapelare alcuna leggerezza o sbavatura. Fedele la riproduzione del celebre battistrada a tasselli tipica delle gomme Pirelli Stelvio. Ricordiamo per dovere di informazione storica che la vettura avrebbe dovuto esordire nel Gran Premio d'Italia ma per una serie di problemi contrattuali e tecnici legati alla fornitura di pneumatici la partecipazione firmata Englebert si limitò alle sole prove con Farina e Villoresi al volante.

Tra i vari dettagli preziosi che saltano all'occhio, notiamo le retine di protezione montate sui cornetti dei carburatori, i ganci elastici che serrano il cofano motore alla carrozzeria, la treccia in tessuto che ricopre i tubi dei radiatori dell'olio, il volante di giusto diametro con razze forate, la strumentazione completa ed il parabrezza reclinabile, montato su una doppia articolazione. Il cofano motore, di spessore esemplare, ha le

La calandra anteriore è fotoincisa, i listelli verticali sono in metallo lucidato, nel rispetto della realtà. Come si nota dalle immagini, i bracci delle sospensioni sono fissati grazie a piccoli viti con testa a croce. I terminali di scarico in acciaio regalano un tocco di classe al modello



## QUELLA LANCIA AMBIZIOSA

Il progetto della Lancia D50 è da attribuire a Vittorio Jano che seppe elaborare da par suo una monoposto vincente, basata sulle nuove regole del Campionato Mondiale. Tra le caratteristiche salienti della vettura torinese, il sistema transaxle, il motore ad otto cilindri in lega leggera montato anteriormente in posizione disassata fornito di quattro alberi a camme in testa, il cambio trasversale ed i caratteristici serbatoi del carburante aerodinamici staccati dal corpo vettura. Per consentire il passaggio dell'albero di trasmissione alla sinistra del posto guida, come già accennato, il propulsore fu inclinato di 12°. Le soluzioni tecniche di avanguardia attirarono immediatamente le attenzioni dell'ambiente. La D50 fece il suo debutto assoluto in gara il 24 ottobre 1954 in occasione dell'ultima gara della stagione, il Gran Premio di Spagna corso a Barcellona. Nelle qualifiche, Alberto Ascari guadagnò il miglior tempo sul giro, facendo segnare in gara anche il miglior cronometro in 2'18" favorito dal fatto di essere partito con pochissima benzina nei serbatoi. Dopo l'exploit iniziale, un problema alla frizione costrinse il pilota all'abbandono dopo solo nove giri degli ottanta in programma. Villoresi, sull'altra D50, si ritirò già nel corso della seconda tornata causa noie alla trasmissione.



Un raccordo piuttosto moderno collega il radiatore dell'olio al serbatoio, ma la D50 è molto giovane, anche se è una replica piuttosto fedele. E' questo lo scotto da pagare alla tecnologia. Il tappo del carburante è protetto da un coperchio mobile, articolato su cerniera



abbiamo già avuto modo di sottolineare, non è quella nata nel lontano 1955...

Come sempre, è ben difficile, quando si esamina un prodotto CMC, trovare il minimo difetto, a maggior ragione se la base da replicare è disponibile facilmente come in questo caso: Jim Stokes Workshop Ltd. ha aperto le sue porte, consentendo ai tecnici libero accesso ad ogni tipo di informazione necessaria. Esaminando comunque con maniacale attenzione il modello, appare che il numero di microscopici rivetti inseriti sui serbatoio del carburante ( intendiamo quelli più piccoli) non corrisponde al vero, ma è noto che la riproduzione di questi famigerati dettagli ha fatto sudare freddo anche

i produttori più qualificati. In conclusione, la Lancia D50 è una strenna davvero ap-

Il motore con relativi annessi e connessi è il punto forte del modello, plastica, rame, acciaio ed ottone si fondono in un mix di autore. Il cofano, pur se in zama, è leggerissimo, il suo alloggiamento nel corpo vettura è perfetto



Dalla vista sottostante si nota l'inclinazione del motore. La parte posteriore è smontabile, dopo aver tolto i cerchi dai mozzi. Crediamo comunque che saranno pochi quanti si cimenteranno nell'opera, sarebbe un'eresia rovinare quasi cinquecento euro di spesa



petibile, chi la vorrà mettere sotto l'albero in qualche modo si dovrà "accontentare" della replica firmata Jim Stokes. Per gli altri collezionisti, non resta che attendere la proposta storica che vedrà la luce tra gennaio e febbraio 2018. Al Gran Premio di Monaco, nel 1955, Eugenio Castellotti concluse la corsa al secondo posto mentre Alberto Ascari terminò la gara nelle acque monegasche. **MA**

Pochi gli strumenti per il pilota, sono trascorsi quasi sessant'anni ed oggi, il pannello informativo di una F1 nonché il volante sono tutt'altra cosa. Il piccolo parabrezza è reclinabile, sui cornetti di aspirazione è inserita una rete fotoincisa di protezione

### IL LIBRETTO

<b>MODELLO</b>	<b>Lancia D50 1955</b>
<b>SCALA</b>	1:18
<b>PRODUTTORE</b>	CMC
<b>DISTRIBUTORE</b>	CMC GmbH
<b>PREZZO</b>	497,00 €
<b>MATERIALE</b>	Zama
<b>PARTI APRIBILI</b>	6



#### COSA CI È PIACIUTO:

Interpretazione delle linee, verniciatura, qualità nell'assemblaggio, soggetto inedito in queste dimensioni, ricchezza di dettagli;



#### COSA NON CI È PIACIUTO:

Errato numero dei rivetti più piccoli presenti sui serbatoi, prezzo impegnativo anche se in linea con la qualità dell'insieme.

