PiccoleGrandi Ruote news

Jaguar C.Type 1952 - CMC 1/18

Posted by PierT in PICCOLEGRANDIRUOTE.COM

Siamo lieti di presentarvi una delle più attese novità di questa fine d'anno: la bellissima riproduzione, da parte di Classic Model Cars (o CMC) di una della più celebri vetture da competizione inglesi, la Jaguar C-type. In un'epoca in cui i negozi di modellismo sono sempre più affollati da riproduzioni in resina, senza alcuna apertura, avere per le mani un modello in metallo, in cui i particolari in plastica sono ridotti al minimo indispensabile, sostituiti da parti in alluminio, ottone, rame e acciaio fotoinciso sta diventando sempre più emozionante. Se poi il modello in questione riproduce in maniera spettacolare un'icona del motorismo sportivo mondiale, l'emozione è ancora maggiore! La Jaguar C-type, nata nel 1951 come evoluzione della XK120 (infatti la sigla del progetto era XK120-C dove "C" stava per Competition), era dotata di un innovativo telaio a traliccio in tubi quadri, accoppiato alla meccanica della XK120 con il motore, un 6 cilindri in linea da 3.442 cm3 con basamento in ghisa, potenziato per raggiungere 205 cv. La carrozzeria in alluminio, dalle buone doti aerodinamiche, era stata disegnata da Malcom Sayer, tecnico di estrazione aeronautica. Con queste soluzioni, il risparmio di peso rispetto alla XK120, era di ben 450 kg e la potenza aumentava di 45 cv. Le premesse per un successo sportivo c'erano tutte: infatti, alla 24 ore di LeMans del 1951 la vettura vincitrice fu proprio una XK120C, ormai denominata C-Type. Alla fine del 1952, un'ulteriore evoluzione: la potenza fu aumentata con l'adozione di tre carburatori Weber (al posto dei due SU utilizzati fino a quel momento) e soprattutto i freni anteriori a tamburo Lockheed furono sostituiti da freni a tamburo Dunlop. Nel 1953, una C-Type così equipaggiata e con carrozzeria alleggerita si aggiudicò nuovamente la 24 Ore di LeMans. Ma oramai la D-Type era alle porte…

We are pleased to present you one of the most anticipated novelties of this end of the year: the beautiful reproduction, by Classic Model Cars (or CMC) of one of the most famous British competition cars, the Jaguar C-type. In an era when modeling shops are increasingly crowded with resin reproductions, without any opening parts, to have a metal model for the hands, where the plastic parts are reduced to the bare minimum, replaced by aluminum parts, Brass, copper and photoengraved steel is becoming more and more exciting. If then the model in question spectacularly reproduces an icon of the world sports motorism, the emotion is even greater!

Il nostro modello riproduce una vettura del 1952, ancora dotata di freni a tamburo e dei due carburatori SU. Essendo un modello “stradale” CMC non comunica, come al solito, a quale autovettura reale si è ispirata, per realizzare il modello in scala: comunque, analizzandone i particolari (colore degli interni, linea del parabrezza, e altro), pensiamo si possa trattare della vettura telaio XKC007, settimo esemplare costruito (su 53) e protagonista della prima vittoria negli USA, con al volante Phil Hill, il 6 settembre 1952 a Ellkhart Lake. La vettura è stata venduta all’asta da Sotheby’s nel corso del 2017, per la bella cifra di $ 5.285.000.

Our model reproduces a 1952 car, still equipped with drum brakes and two SU carburettors. Being a “street” model CMC does not communicate, as usual, which real car was inspired to realize the model: however, analyzing the details (interior color, windshield line, and more), we think it may be the car frame XKC007, seventh model built (out of 53) and protagonist of the first victory in the US, with the wheel Phil Hill, September 6, 1952 at Ellkhart Lake. The car was auctioned at Sotheby’s during 2017, for a good $ 5,285,000.

Il modello è come da tradizione CMC ottimamente riprodotto: la linea è perfetta, la verniciatura impeccabile, gli accoppiamenti delle parti apribili precisissimi. Le aperture sono tre, più il tappo del serbatoio: le ruote sono smontabili e sostituibili con la ruota di scorta e sono caratterizzate da splendidi raggi in filo metallico tesi uno ad uno. Come sempre, trattandosi di una CMC. E come sempre lasciamo che siano le fotografie ad illustrarci le caratteristiche di questa stupenda miniatura.

Iniziamo dalla tipica calandra Jaguar: si tratta di un pezzo di vera gioielleria, di una finezza incredibile. Realizzata in fotoincisione, la griglia a barre verticali lascia intravedere ciò che si trova alle sue spalle. Le barrette sono talmente sottili che si ha timore a toccarle nel timore di piegarle, ma niente paura, sono inaspettatamente solide.

La vista laterale ci permette di apprezzare la linea sinuosa di questa Jaguar. Dal lato destro troviamo l'unica porta di accesso all'abitacolo, che funziona su cardini esterni identici agli originali: a sinistra spicca l'impianto di scarico, completamente in metallo, con i due tubi di scappamento in ottone cromato. La copertura del posto passeggero è in vero tessuto.

Delle ruote ne abbiamo già parlato prima, ma vale la pena dare uno sguardo ravvicinato. Ovviamente è presente la valvola di gonfiaggio e gli pneumatici riportano tutte le stampigliature corrette. Il gallettone è marchiato Jaguar e riporta le indicazione per la direzione di smontaggio. Splendide le piccole maniglie per lo sbloccaggio del cofano, ovviamente realizzate in metallo.

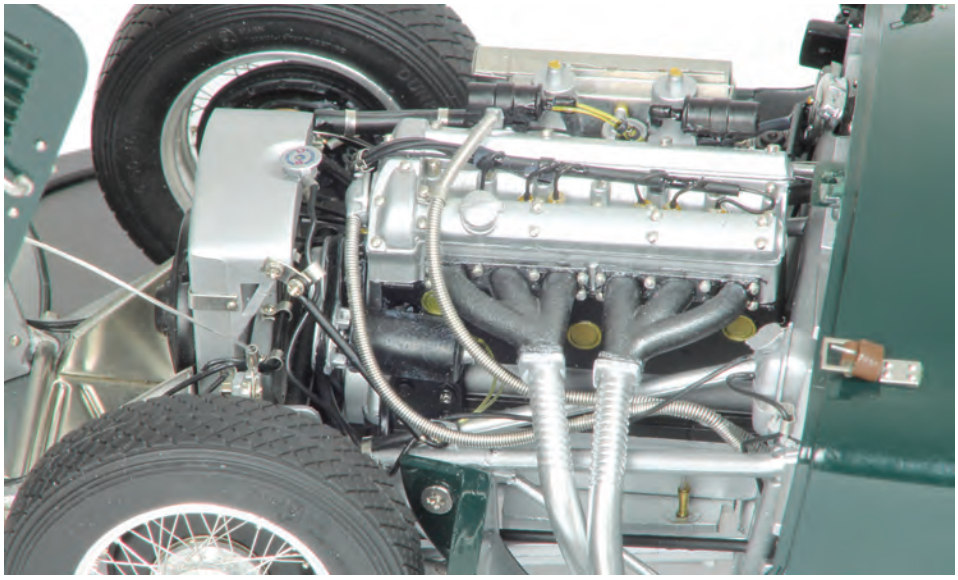
La vista anteriore e posteriore mette ancora in evidenza la linea particolare di questa vettura, così “liscia” ed inusuale per l’epoca. Molto ben fatta la fanaleria. Le cinghiette fermacofano sono ovviamente in vero cuoio, con fibbie e fermi in fotoincisione. Per aprire il baule posteriore, invece, sono presenti due microscopiche viti a farfalla che vanno aperte con l’apposito strumento fornito nella scatola.

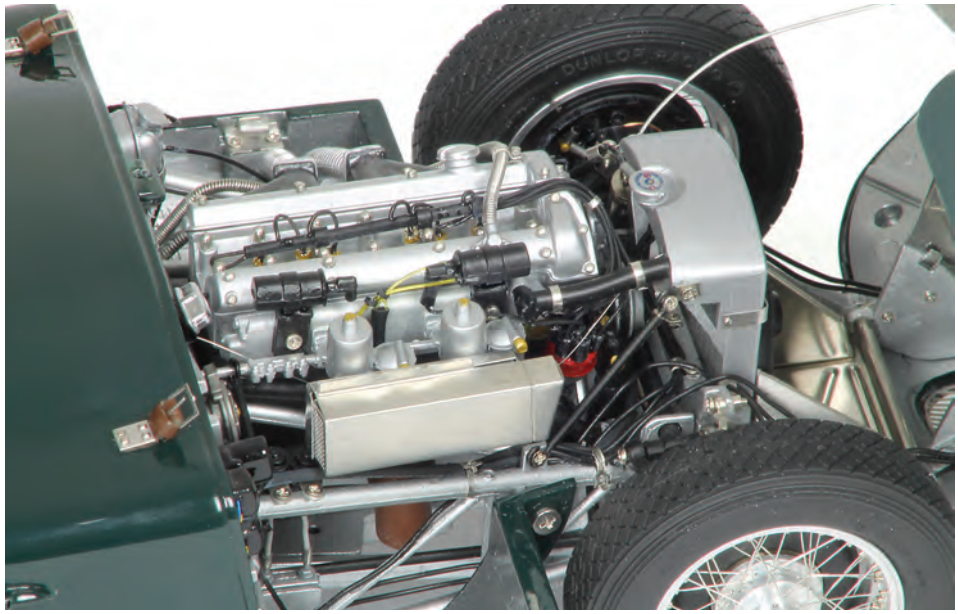
Notare che il coperchio del vano è in vero alluminio, sottilissimo e leggerissimo. La ruota di scorta è estraibile e come già detto è sostituibile alle altre. All'interno del vano si possono osservare le pompe della benzina, con i relativi filtri e tubazioni varie.

Questa foto è per rendere l'idea delle dimensioni delle due viti, in ottone verniciato. Sarebbe opportuno che CMC provvedesse a fornirne almeno un paio di ricambio, nel caso venissero smarrite. A pensarci bene, sarebbe bello trovare tra i ricambi anche un gallettone delle ruote. Ma forse chiediamo troppo!

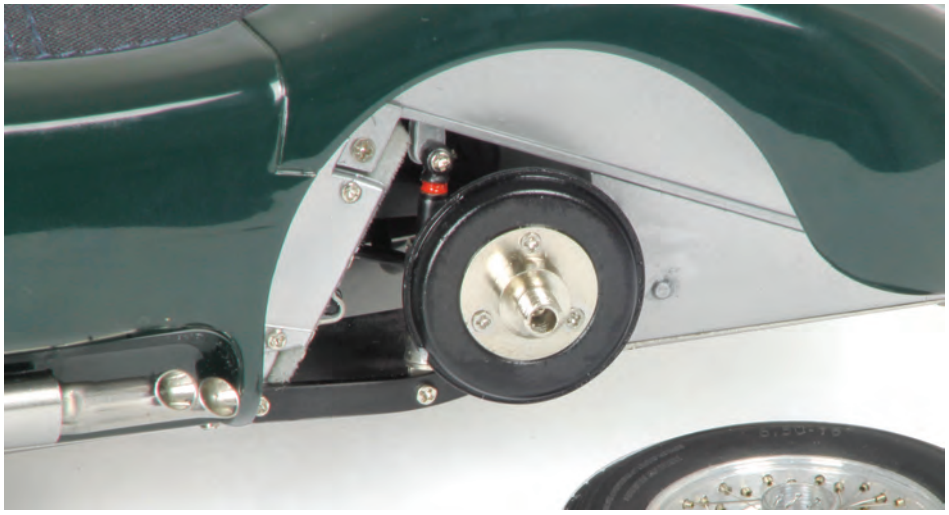
A questo punto, con cautela. ma abbastanza facilmente, slacciamo anche le cinghiette fermacofano, ruotiamo le maniglie… e finalmente possiamo ribaltare il lungo cofano anteriore. Apriamo la porta, il tappo del serbatoio, sistemiamo il coperchio del baule, e scattiamo. Bel colpo d'occhio, vero?

E finalmente osserviamo il “cuore” della C-Type: semplicemente spettacolare! E anche tutto il “contorno” è incredibile: dai cablaggi dei fari, al cavo metallico di fermo del cofano, alle paratie di rinforzo in alluminio. Meraviglioso. E anche i tamburi dei freni sono dotati di tubazioni e di tutti i particolari.

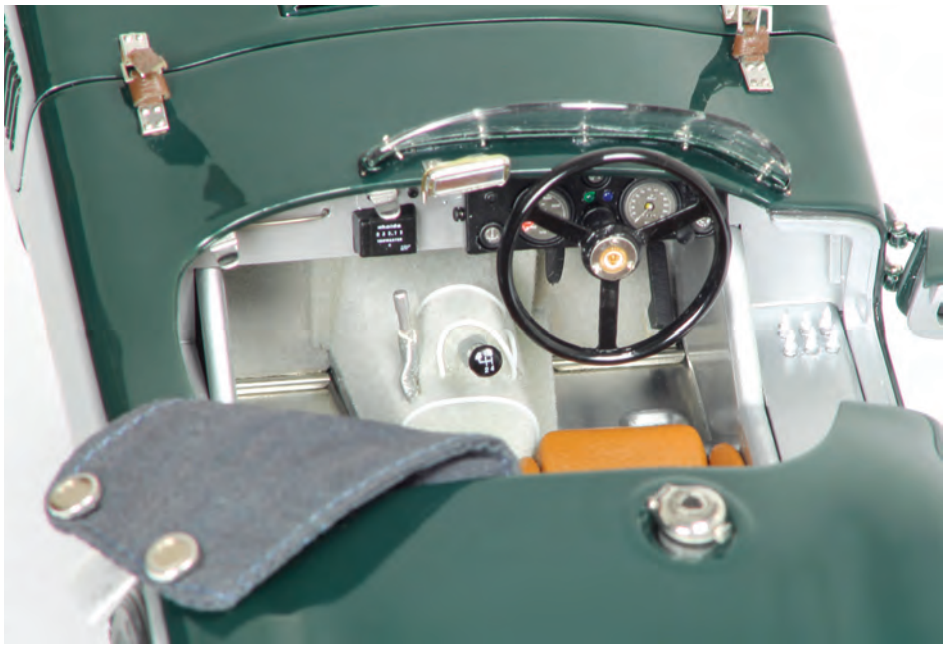




Il dettaglio è sensazionale: armatevi di lente di ingrandimento e buon divertimento! Peccato solamente per le varie viti di assemblaggio, sicuramente indispensabili ma un po' surdimensionate. Ok, siamo troppo esigenti, avete ragione.



E ora smontiamo le ruote e diamo un'occhiata alle sospensioni. Molto belle le anteriori, dove possiamo osservare i due triangoli sovrapposti, gli ammortizzatori e i leveraggi dello sterzo. Posteriormente si vedono meno particolari, ma tutto è al suo posto. E a questo punto, ci permettiamo una critica: tutto bellissimo, è vero, ma… le sospensioni, che dovrebbero essere funzionanti, in realtà non lo sono. O meglio, richiedono uno sforzo notevole e hanno una corsa limitatissima. Idem per lo sterzo, che funziona solo ed esclusivamente agendo sul volante, accompagnando contemporaneamente con le dita il movimento delle ruote: anche in questo caso lo sforzo è notevole ed il movimento è estremamente ridotto. Speriamo che nei modelli di normale produzione questo difetto sia stato risolto.



Passiamo agli interni, correttamente lasciati con il metallo a vista, tranne che per il tunnel di trasmissione rivestito in tessuto. Notare i cadenini bianchi sulla moquette. Bello il cruscotto, con strumenti facilmente leggibili e addirittura le spie realizzate in plastica colorata applicate a parte. Stupendo il volante, il cui aspetto riproduce perfettamente la bachelite nera. Sulla leva del cambio è perfettamente visibile lo schema delle marce. Notare anche, sul brancardo lato guida, le sei candele di riserva. Bellissime! Il telo di copertura del posto passeggero è sollevabile ma non amovibile: viene tenuto in posizione (e teso) da due calamite che vanno ad aderire a due supporti. Ingegnoso! Le cuciture riproducono esattamente quelle del pezzo originale, che però era fissato dai due lati e diviso da una cerniera lampo (che passava in corrispondenza della cucitura trasversale).
Notiamo una piccola incongruenza: sul cruscotto è piazzato un tripmaster Halda (si riescono perfettamente a leggere sia la marca che i numeri) che però è un modello anni 60/70, per cui impossibile da trovare sulla vettura originale del 1952. Si presume quindi che CMC abbia riprodotto la vettura nelle condizioni odierne, dimenticandosi però le cinture di sicurezza ventrali attualmente montate sull'auto vera. Piccola svista, sempre però che si tratti di XKC007!

I sedili, riprodotti ottimamente, sono rivestiti in pelle. Notiamo però un'altra piccola dimenticanza…

…all'interno della porta è stato dimenticato un qualsiasi sistema che permetta l'apertura della porta stessa; nella vettura reale è un cinghietto in cuoio fissato sulla parte bassa del telaio della porta. In compenso, notiamo il sistema a scatto della serratura.

Il fondo del modello è completamente carenato da una lastra in acciaio, trattenuta da viti: sicuramente è smontabile ma perdonateci, non abbiamo avuto il coraggio di svitare tutte le microviti, per paura di smarrirne qualcuna e di danneggiare il modello. Accontentatevi quindi di osservare il dettagliatissimo avantreno ed il differenziale.

In ogni caso, la Jaguar C-Type di CMC si va ad aggiungere alla lunga lista di capolavori prodotti negli anni da questa Casa. Un modello veramente splendido, che vale pienamente il suo prezzo. Oltre a questa versione “standard”, CMC ha messo in vendita anche la riproduzione della vettura di proprietà di Peter Werdenberg, di colore rosso (telaio XKC023), della XKC052 Ecurie Ecosse vincitrice del Goodwood Member’s meeting del 1954, oltre alla vettura gialla dell’Ecurie Francorchamps che partecipò a Le Mans 1953 e alla vettura bianca di Ibarral/Pinal che partecipò alla Carrera Panamericana del 1954. Quest’ultima risulta però già esaurita. Insomma: gialla, verde o rossa, se potete non lasciatevi scappare questo modello!