

PREDSTAVUJEME

Dacia Duster, Renault Alaskan,
BMW i8, Elextra, Škoda Fabia R5,
Nio EP9, ES8, Lexus RX L,
Mercedes-Benz CLS,
Citroën Méhari



Renault Alaskan

Mercedes-Benz CLS

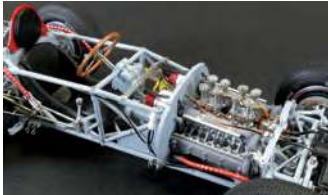


AKÉ BUDÚ TECHNICKÉ KONTROLY AUTOMOBILOV O 10 ROKOV?



VIANOČNO-NOVOROČNÝ

**BOLID 2017/2018 v M 1:18:
CMC LANCIA D50/1954 - 1955**



Aj keď tento „drobček do mužskej dlane“ (v M 1:18!) na prvý pohľad vyzerá vcelku nenápadne, pravdou je, že v skutočnosti musel byť ručne poskladaný z neuveriteľných 1598 dielcov. Ide teda o ozajstný šperk z histórie F1 – čím ale ani zďaleka ešte o sebe neprezrádza všetko...

Komu sa nechce demontovať plechy, no vidieť by chcel viac...

Nuž kostra - ale aká! (v M 1:18)

Ako jednu zo svojich budúcich špičkových noviniek zo samotného vrcholu celosvetovej pyramídy najvyššej auto-

mobilovo-modelárskej kvality, ho nemecko-čínska spoločnosť CMC/Classic Model Cars z nemeckého Fellbachu (s tromi reprezentáciami vo svete: USA, Hongkong, Čína) ohlásila už v roku 2015 – pri príležitosti svojich 20. narodenín. Po dvoch rokoch, na prelome rokov 2017/2018 je tu, v červenej farbe bez ďalšieho označenia (katalógové číslo:

astronómie, bolid: pretože ho používali už starí Gréci pred našim letopočtom, kedy práve ich jazyk plnil úlohu svetového jazyka č.1 – hlavne v oblasti Stredomoria. Slovo bolid sa používa dodnes – na celom svete. Lebo znamená veľmi jasne svietiaci meteorit... V 50. rokoch 20. storočia sa novinka Lancia D50 mala stať vývesným štítom automobilo-

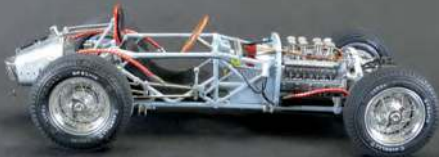


◀◀ Uveríte, že model, ktorý sa vojde na mužskú dlaň, bol poskladaný ručne z až 1598 jednotlivých dielcov?



◀◀ Zaujímavý pohľad na novinku zozadu – aj kvôli množstvu detailov...

▶▶ Čo je atraktívnejšie: s hávom či bez?



▶▶ I pohľad zozadu môže byť rôzny – a zaujímavý pre každého inak...



◀◀ Pohľad do kokpitu bolidu F1 z 50. rokov 20. storočia pôsobí spartánsky, ale - aj v M 1:18 sú sedadlo a opierka hlavy potiahnuté pravou kožou!

M-175) – pre radosť nielen vyslovene športovo ladených modelárov či náročných zberateľov. Zhráme prečo; no predtým objasníme, čím to, že sa už v nadpise objavilo aj slovo gréckeho pôvodu z oblasti

vej značky Lancia v F1, no udialo sa okolo nej aj mnoho iného: slávny automobilový konštruktér Vittorio Jano, taliansky automobilový návrhár maďarského pôvodu (= Viktor János - čítaj Jánoš), narodený v San Giorgio Canavese (1891 – 1965) totiž dostal od automobilky Lancia objednávku na nový pretekársky automobil: modernejší, krajší, a hlavne rýchlejší, ako ostatné porovnateľné vozidlá konkurencie (hlavne Mercedes W 196)! Čo splnil: 20. februára 1954 jeho vozidlo predstavili verejnosti. Tá sa dozvedela, že tento monopost má 2,5 litrový V8 motor s 90° uhlom medzi blokmi valcov, schopný vyvinúť výkon 260 konských síl... a vďaka tomu dosahovať rýchlosť až 300 km/h! Jano ho umiestnil, s 12° uhlovou dislokáciou, šikmo pozdĺž osi vozidla vľavo, kde bol hlboko integrovaný do jeho samonosného rúrkového šasi, s ktorým vytvoril pevnú súčasť. To umožnilo posunutie spájacieho („kardanového“) hriadeľa zo stredu na ľavú stranu, čím sa vytvorilo miesto pre hlbšiu polohu sedadla, a posilnila sa nielen jeho stabilita na pretekárskej dráhe, ale aj rad aerodynamických vlastností... Typickým znakom novinky boli jej dve štíhle nádrže na zásobu paliva s objemom 2x200 litrov, umiestnené medzi voľne

▶▶ Trojuholníkové ramená moderného zavesenia predných kolies s jemne vrúbkovaným brzdovým bubnom – kolesá možno snímať pohodlne a rýchlo





► Šíkmo zabudovaný motor (po odstránení krytu) to k obom nádržiam s palivom po bokoch vozidla ďaleko nemá...

stojace kolesá – dosť nato, aby palivo vystačilo na celú trasu pretekov, čo šetrilo čas – už žiadne dodatočné tankovanie! Ale aj postupné zmešovanie celkovej hmotnosti počas pretekov vďaka nim ešte viac zlepšovalo stabilitu vozidla... Výhoda oproti konkurencii, ktorá mala zásobu paliva v zadnej časti vozidiel... Mašina bola tu, vybrať ešte pretekárov, ktorí by z nej dokázali vyťažiť maximum... Šancu dostali Taliani Alberto Ascari (1918 – 1955) s číslom 26 (M – 176), dvojnásobný GP majster sveta 1952/53 a Talian Luigi Villorosi (1909 – 1997) s číslom 30 (M – 177) – a neskôr aj ďalší... Debut prišiel už 24. októbra 1954 na GP Španielska vo Valencii, kde A. Ascari v tréningu dosiahol najlepší čas, takže smel štartovať z najlepšej pozície/pole-position. Žiaľ, z pretekov vypadol... Smoliar: v roku 1955 síce ešte dvakrát vyhral preteky už pred sezónou F1, no to sa do svetového majstrovstva nezapočítavalo. Viedol aj na GP v Monaku, ale tam v ostrej zákrute pri pristave ho čakala smola... zmielol pol tučta balíkov slamy, určenej pre takýto prípad... Smrti unikol tým, že z auta vyskočil – rovno do slanej vody prístavu. Keď ho z nej vytiahli, prebral sa – kto má šťastie, toho sa drží – na jachte vtedy najbohatšieho muža na Zemi, gréckeho lodiara, miliardára A. Onasisa (1906 – 1975). No toho, za ktorým tak šalela grécka operná diva Maria Callasová (1923 – 1977) s naozaj zázračne



Pri pohľade zhora téměř nevnímate obe obrovské benzínové nádrže po prvý raz upevnené na vozidlo zvonka

čanom od kamaráta) neskôr skončila Ascariho smrťou... Myslíte, že toto všetko spôsobilo i to, že len 1500 kusová limitovaná séria CMC Lancia D50, 1955 Monaco GP s už aj štartovacím číslom 26 v M 1:18, Alberto Ascari (M – 176) bola v našich časoch vypredaná skôr, ako ju vyrobili? Tak či onak, smrť Ascariho spolu s nedostatkom financií Scuderie Lancia donútilo automobilku Lancia predat' svoju pretekársku divíziu aj s D50 automobilke Ferrari... Ktojej inžinieri sa rozhodli koncept D50 „prekopat“ – na GP pretekoch v roku 1956 už figurovali... vozidlá Lancia Ferrari D50... a Argentínčan Manuel Fangio (1911 – 1995) vyhral svoj štvrtý titul majstra sveta. Príde na rad v CMC aj nejaký ďalší model s pretekárskym číslom? Berte na to jed, veď jeden už prišiel: CMC Lancia D50, 1955 Monaco GP štartovacie číslo 30, Eugenio Castellotti (M – 177) – ten ešte vypredaný nie je; o ňom už inokedy... možno. Veď kto vie: potom, čo prakticky všetci veľkosérioví výrobcovia automobilových modelov en miniature (očividne kvôli zmeneným licenčným poplatkom) prišli pred vyše rokom o šancu môcť modely veľkej značky Ferrari vyrábať... nebesá asi vedia viac – ale nepovedia nič. Keďže náš dnešný článok je vlastne monografia, uveďme i technické údaje o predlohe

matérie! Čo som zistil už pred rokmi, kedy ja sám som sa nadchol pre ktorýsi motor z modelov CMC, ponúkaný osobitne v špeciálnej vitríne, kým kolega Koubek dal prednosť inej vitríne – s podobným rúrkovým šasi. Nuž, mne sa zaľúbila optika motora hlavne kvôli až toľkým detailom, jemu stačila „len klietka“... Mój rešpekt! Veď kým ja by som si už za volant dnes netrúfol, on riadi auto skvele a bezpečne – a aj si ho dokáže sám opraviť! Pokračujme ale pri spomínanej predlohe: motor s „vrtním“ a zdvihom 73,5 x 73,1 mm – pevná súčasť „kostry“, má zdvihový objem valcov 2 488 cm³ (dva ventily na valec, ovládaných dvoma vachkovými hriadeľmi v hlave valcov, príprava palivovej zmesi štyrmi karburátormi – Solex P II – dve zapalovacie sviečky pre každý valec, 5-stupňová prevodovka je umiestená za pilotom, výkon 200 koní pri 8000 ot./min., najväčšia rýchlosť 300 km/h (v závislosti od nastavenia, so suchou kľukovou skriňou); rázvor náprav 2280 mm, rozchod predných/zadných kolies 1924/1330 mm, celková dĺžka/šírka/výška monopostu 3570/1600/1001 mm a hmotnosť prázdneho vozidla 620 kg. A zaujímavosti modelu CMC Lancia D50 1954/55 v M 1:18 v kočke? Poskladaný bol ručne z už spomínaných 1598 jednotlivých dielcov, nezabudlo sa na žiadny z jeho agregátov, opomenutý nebol ani žiadny drôtik kabeláže... Nechýba snímateľný a blokovateľný kryt nad motorom, ochranné sklo okna proti vetru je pohyblivé, oba výfuky sú kovové – zhotovené tak, ako aj zadná náprava De-Dion s pozdĺžnym vodiacim ramenom opticky zmodelovaným takisto do najmenších detailov, predná kovová náprava s dvojicami trojuholníkových ramien, s tlmičmi s tlakovým olejom je funkčná, maska chladiča poskladaná ručne z jednotlivých pásov z nehrdzavejúcej ocele (a následne lakovaná vo farbe vozidla), aj celý chladiaci systém je detailne poskladaný z príslušných častí – práve tak exaktne sú poskladané aj všetky olejové a benzínové potrubia, uzávery krytov palivových i olejových nádrží sa dajú otvárať/zatvárať, inak aj spartanský vybavený kokpit, v zhode s predlohou, má sedadlo i opierku hlavy potiahnuté pravou kožou. Dokonale ručne vyskladané kolesá s kovovými ráfikmi sú, ako v CMC už tradične, aj s kvalitným ocelovým nehrdzavejúcim výpletom napínaným ručne – a do rámkov upevnených presne tak, ako tie skutočné – po posledný detail. Kto sa chce na niektoré prizrieť poriadne zblízka, stačí, ak uvoľní kovové centrálné matice s ľavo/pravým závitom – v M 1:18. A pokiaľ ide o lak vozidla – vyššiu kvalitu nenájdete ani na najdrahších limuzínach dneška! Ale je tu aj osobitné príslušenstvo: batériový štartovací vozík s externým štartovacím prístrojom. Skrátka všetko, aby ste sa z duše pohrali, a pritom sa vôbec neunavili. Lebo ľudská hravosť prináša do života (človeka – no nielen ľudí) hlavne radosť... a pritom vždy navyše ako odmenu aj nové poznatky!

► Esteticky a aerodynamicky mimoriadne inovatívny pretekársky bolid F1 z 30. rokov minulého storočia: CMC Lancia D50 1954/1955 v kráľovskej mierke M 1:18 (M-175). Jeho dve štíhle palivové nádrže na bokoch zvonka – medzi voľne umiestenými kolesami – urobili jeho konštruktéra Vittoria Jana (1891 – 1965) svetoznáмым – isteže, nielen ony...



krásnym hlasom – on však uprednostnil vdovu po zavraždenom americkom prezidentovi JFK – Kennedym (1917 – 1963). Šťastný ale nebol z nich nikto: opernej dive prasklo od žiaľu srdce, Onasis bol ešte otrávenejší, a Jacquelin Kenedyovej-Onasisovej zostal pre radosť len... shopping. Nakupovala ako divá – vraj naraz za kontajner – kto normálny už by mal z toho radosť? A súkromná testovacia jazda na národnom autodróme Monza (na aute poži-

Lancia D50 – tušíte, kde si ho spoločnosť CMC bola na milimeter presne zmerať? V reštaurátorskej spoločnosti pretekárskych vozidiel F1 z dôb minulých: Jim Stokes Workshop Ltd. – predstavovaný model CMC č. M.175 presne zodpovedá tam objavenej predlohe. My už vieme, že predloha, monopost s voľne stojacimi kolesami mal mriežkovitý rúrkový rám tak, ako ho má aj exaktne zmenšený CMC model v M 1:18 – hotová krásna pre znalcov

Treba uznať: naozaj aj krásne pozadie...

