

MOT'or

Nová technika

Toyota vidí budúcnosť
vo vodičku

Právna rubrika

20 rokov značky
smart

SEPTEMBER 2018 | 1,00 €

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia
Mercedes-Benz A sedan
Audi Q3
BMW Z4
Honda CR-V
Renault Logan Stepway
Lexus LC Yellow Edition
Hyundai i30 Fastback N
Hyundai i20 Cool
Opel GT X Experimental
Jeep Wrangler JL
Volkswagen Grand California
Isuzu Concept X

Hyundai i30



BMW Z4

**PREDVÍDAVOŠŤ VODIČOV
JE DÔLEŽITÁ V LETE, V ZIME**



Z JANOVEJ PÝCHY... SLÁVNE CMC FERRARI D50/1956 F1!



Keď sme v januárovom čísle na tomto mieste publikovali monografiu najnovšieho super modelu CMC Lancia D50/1954 -1955 v M 1:18 (M - 175), netušili sme, že už v septembri predstavíme aj jeho priameho nasledovníka - CMC Ferrari D50 z roku 1956 (M - 180) v rovnakej mierke. Spomenúc aj osem jeho najslávnejších variantov (resp. darčkových balení) štartovaných následne - s pretekovými číslami, už len v limitovaných sériách...



▲ CMC Lancia D50, Veľká cena Monaka 1955 - vozidlo s číslom 26 - Alberto Ascari. (CMC M-176; jeho limitovaná séria 1500 kusov v M 1:18 vypredaná... skôr, ako sa stihla dostať na trh...)

▲ Horúca premiéra: v septembri 2018 prichádza na trh už aj model CMC Ferrari D50 z roku 1956 (tu verzia s „krátkym nosom“) - zatiaľ ako solitér bez pretekového čísla - v M 1:18 (CMC M - 180)

Vlastne by sa dalo rovno nadviazať na textovú i obrazovú časť vyššie spomenutej dvojstrany z januárového vydania - s krátkym spojovacím nadpisom „Návrat k sláve a cti“... Takže voľne pokračujeme: Tragická smrť hviezdneho pilota z vtedy čerstvej pretekárskej stajne F1 talianskej automobilky Lancia, Alberta Ascariho (1918 - 1955) krátko po GP Monako 1955 znamenala - popri medzičasom nabehnutých finančných problémoch - aj skorý koniec pre prekvapivý, ambiciózný projekt D50 Scuderia Lancia. A zároveň aj trpké prebudenie sa zo sladkého sna o účasti na pretekoch **Formuly 1** pre Gianniho Agnelliho

nášho prvého obrázka s tým druhým (ale aj na poslednom obrázku), ergo, oboch tohoročných noviniek - absolútne bezkonkurenčne špičkových modelov CMC... Možno mnohých modelárov a zberateľov pritom prekvapí fakt, že kým na model CMC Lancia D50/1954-1955 (solitér) sa spotrebovalo v CMC v M 1:18 až 1598 jednotlivých, následne do jediného celku ručne zmontovaných dielcov, pri nemenej náročnej ručnej montáži jeho nasledovníka, CMC Ferrari D50 z roku 1956 - v rovnakej mierke 1:18 - ich bolo už „iba“ 1349... Je teda zrejme, že Ferrari prepracoval pôvodnú konštrukcia Lancia v rade bodov, integrujúc pritom k tej novej (a už svojej) aj mnoho



▲ ...a aj celkový pohľad na Ferrari D50/1956 zozadu...

cedesu prešiel v roku 1955 k Ferrari. So svojimi kolegami, Talianmi Luigim Mussom a Eugeniom Castellottim spolu s britským nováčikom Petrom Collinsom vytvorili pre rok 1956 nový super tím: vyhrali až päť Grand Prix a ich eso, samotný J.M. Fangio obhájil na konci sezóny na svojom Ferrari D50 už štvrtý raz titul majstra sveta v F1. Ak dodáme, že v jednotlivých súťažných kolách bol neraz časový rozdiel medzi prvým a druhým pilotom len niekoľko zlomkov sekundy - čo k tomu dodať? Už len dve kapitoly: v prvej uvedme technické údaje predlohy Ferrari D50 z roku 1956, v druhej zas priblížme modelovú miniatúru CMC Ferrari D50/1956 v M 1:18!

A NECH UŽ ROZPRÁVAJÚ AJ PRILOŽENÉ OBRÁZKY... Originál mal nezávisle zavesené kolesá na mriežkovom rúrkovom ráme s integrovaným 8-vaľcovým 90° V-motorom



(1921 - 2003) z jeho automobilky Lancia (resp. Scuderia Lancia) ... A čo samotný Vittorio Jano (1891 - 1965), odvtedy už svetoznámy konštruktér dovtedy nevídaného talianskeho zázraku pre trate F1 - Lancia D50? Nuž, i jeho pocity museli byť podobné... Najmä keď 25. júla 1955 sa už jeho vyrobené pretekárske vozidlo F1, spolu s výkresovou dokumentáciou, nástrojmi na jeho výrobu, aj s hromadou medzičasom vyrobených dielcov... rýchlo presunuli k dovtedajšej konkurencii - automobilke Ferrari. Kde sa rozhodli tohto krásavca s dvoma netradične dlhými benzínovými nádržami pozdĺž oboch strán jeho karosérie „prekopat“ tak, ako to vidíme aj pri porovnávaní

vlastných revolučných myšlienok... Spomeňme aspoň tieto najpodstatnejšie zmeny: boli zrušené obe postranné benzínové nádrže na bokoch karosérie - nahradila ich jediná nádrž umiestená v zadnej časti vozidla; karoséria bola modifikovaná v oblasti oboch bývalých postranných benzínových nádrží po novom; premiestnenie výfukového potrubia tak, že výfuky sa umiestnili na ľavú/pravú stranu karosérie; rôznymi úpravami sa zväčšil výkon motora na 195 kW (265 konských síl); oba dovtedajšie blokové olejové chladiče nahradil jediný rúrkový, zabudovaný v prednej časti vodného chladiča; pôvodné pneumatiky nahradili iné - značky Englebert. A dovtedajší pilot Mer-

s 2 ventilmi/valec - riadený dvoma v hlave valcov uloženými vačkovými hriadelmi, mazanie so suchou kľukovou skriňou, prípravu palivovej zmesi s dvojitém spádovým karburátorom (4x Solex 40 P II), magnetické dvojité zapalovanie s dvoma zapalovacími sviečkami/valec, „zdvihový pomer“ 76x68,5 mm, objem valca 2486 cm³, výkon 195 kW (265 k) pri 8000 ot./min., najväčšiu rýchlosť až 300 km/h (podľa stáleho prevodového pomeru v zadnej náprave), päťstupňovú prevodovku zabudovanú vzadu priečne s nápravou (zahrňujúc prevodovku/spojku/diferenciál), rázvor náprav 2280 mm, rozchod kolies vpredú/vzadu 1270/1270 mm, dĺžku 3850 mm, šírku 1448 mm,



▲ Verme, že dokonale modelovo zvládnutý motor CMC Ferrari D50/1956 sa objaví aj samostatne, v PC (osobitnej vitrinke)

◀ Ako inak pri CMS: sedadlo pilota i opierka pre hlavu sú z pravej kože!

výšku 962 mm a vlastnú hmotnosť 640 kg. A kovový model CMC Ferrari D50/1956? Už vieme, že najnovší model CMC bol ručne (pomocou pinzety!) zmontovaný z 1349 dielcov, kryt jeho motora sa dá zložiť, má aj pohyblivú vetráciu klapku pre priestor okolo nôh, i pohyblivú vetráciu klapku pre celý interiér; dokonale detailné zobrazenie 8-valcového 90°V-motora so všetkými príslušnými agregátmi a kompletnou kabelážou; bočné výfukové rúry sú v kovovom vyhotovení, kovová predná náprava s trojuholníkovými ramenami, s tlmičmi pruženia a priečnymi listovými pružinami, zadná náprava DeDion takisto z kovu, s tlmičmi pruženia i priečnymi listovými pružinami; rúrkový olejový chladič je pred vodným chladičom, kompletné detailné zobrazenie chladiaceho systému s okruhom olejovým i pre pohonnú látku je samozrejmosťou, pohyblivé kryty

pnuté na hliníkový veniec obruče (aj s kovovými vsuvkami), plne funkčné sú aj originálne centrálné matice kolies s pravým/lavým závitom. A vezmite na to jed, že aj identický lak modelu je totožný s červeným farebným odtieňom originálov Ferrari! A aby toho nebolo dosť, nechýba ani originálne dobové príslušenstvo pridané osobitne: batéria na ručnom dvojkolesovom štartovacom vozíku aj s externým štartovacím prístrojom! Ako sa oba tieto externé kusy správne zapájajú k slávne mu vozidlu F1 z polovice 50. rokov? Polahky, rýchlo a elegantne – presne tak, ako to bývalo aj v skutočnosti (názorne to prezrádza priložený návod)... A tých osem očíslovaných variantov tohto modelu v M 1:18 navyše? Ide o víťazné vozidlá najslávnejších pilotov F1 z polovice 50. rokov minulého storočia, kedy v roku 1956 Scuderia vyhrala až päť Grand Prix a Juan Manuel

NIEKEDY INOKEDY – POSTUPNE... No i tak ich na záver aspoň spomeňme, že za volantom Ferrari D50 (s tzv. „dlhým nosom“) s číslom 1 na GP Nemecka sedel Fangio (M-181, limitovaná séria 1500 kusov), s číslom 14 na GP Francúzska zas Collins (M-182 lim. ed. 1500 ks), s číslom 26 na GP Talianska (Monza) Collins/Fangio (M-183 lim. ed. 1000 ks – táto séria bola vypredaná skôr, ako stihla prísť na trh), duo (!) s číslom 6 GP Turín Alberto Ascari - CMC Lancia D50 (červený) a s číslom 20 A. Pilette - CMC Ferrari D50 (žltý) GP Belgicka (M-184 lim. ed. 1000), CMC Ferrari D50 (s „dlhým nosom“) s číslom 2 GP Nemecka Collins (M-185 lim. ed. 1000), s číslom 1 CMC Ferrari D50 GP Anglicka „Fangio“ (M-197 lim. ed. 1000), no budú aj dve osobitné série „Lucky Set 2018“/Veselá séria 2018 v dioráme: CMC Ferrari D50 (s „dlhým nosom“) z GP Nemecka – s číslom 1 „Fangio“ plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) s číslom 1 z GP Anglicka „Fangio“ plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) z GP Talianska „Fangio/Collins (s číslom 26) – chybať nebude ani figúrka Fangia! (M-201 lim. ed. 200 ks), resp. CMC Lucky Set 2018 „Collins“: CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) z GP Francúzska s číslom 14 plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) GP Nemecka s číslom 2 plus CMC Ferrari D50 („krátky nos“) z GP Talianska s č. 26 Collins/Fangio – s jeho figúrkou (lim. ed 200 ks).



▲ Čerešničky na torte a la CMC: zložený kryt motora, demontované koleso, vzadu ručný externý batériový vozík aj s rýchloštartérom...v M 1:18!



na benzínovej nádrži i nádrži na naplnenie oleja takisto, ba aj o čosi elegantnejší kokpit ako mal model CMC Lancia D50/1954-1955 – i tu so sedadlom i opierkou hlavy pre pilota z pravej kože, perfektne zhotovené kolesá s drôteným, ručne vyhotoveným výpletom z nehrdzavejúcej ocele, na-

Fangio, eso jej pilotov, mohol na konci sezóny na svojom Ferrari D50 oslavovať svoje štvrté svetové majstrovstvo! Isteže: čo model, to tie najvzrušujúcejšie spomienky, no keďže len poznámky o nich sa vošli na trojnásobok plochy tohto textu, z logických príčin ich už nespomíname. **MOŽNO**

Tak čo poviete? Nie je to skvelý návrat značky Ferrari do sveta en miniature, ktorá pred časom z neho náhle úplne zmizla?

▼ Sú si podobné? No... akože; červená CMC Lancia D50 z rokov 1954/55 vedľa žltého CMC Ferrari D50/1956 – oba modely v M 1:18 – ktorej z týchto dvoch tohoročných noviniek CMC by ste dali prednosť ponajprv..?

▼ Už viete, kto vyhral v roku 1956 na tomto Ferrari D50/1956 s „dlhým nosom“ ..?

