

Predestinata – CMC Ferrari D50 1:18

Posted by [PierT](#) in [PICCOLE RUOTE](#)

Pochi mesi sono passati dalla presentazione, da parte di CMC, dell'atteso modello della [Lancia D50](#) Formula 1 ed ecco che siamo nuovamente qui ad esaminare una D50, questa volta marchiata Ferrari, quasi a voler ripetere quella che è stata la vera storia di questa straordinaria vettura da competizione: nata quasi perfetta, molto più "avanti" tecnicamente rispetto alle rivali, predestinata a grandi successi ma fermata dalla sfortuna e dalla crisi della Lancia. Come tutti gli appassionati sanno, l'intero reparto corse Lancia (auto, pezzi di ricambio, materiali vari, meccanici e progettisti) venne ceduto alla Ferrari. Questa, con poche modifiche, riuscì immediatamente a vincere il campionato del mondo con il grandissimo Manuel Fangio, a riprova della straordinaria validità del progetto iniziale.

A few months have passed from the presentation by CMC of the highly anticipated model of the Lancia D50 F1 and here we are again here to examine a D50, this time marked Ferrari, as if to repeat what was the true story of this extraordinary competition car: born almost perfect, much more "ahead" technically than the rivals, predestined to great successes but stopped by the misfortune and the crisis of the Lancia. As all fans know, the entire Lancia racing department (cars, spare parts, various materials, mechanics and designers) was given to Ferrari. This, with few modifications, immediately managed to win the world championship with the great Manuel Fangio, as proof of the extraordinary validity of the initial project.



Le principale modifica effettuata da Ferrari riguardò i serbatoi laterali, che furono eliminati a favore di un più convenzionale serbatoio posteriore; inglobati nella carrozzeria, i due "cassoni" laterali divennero elementi aerodinamici che, oltre a carenare le ruote, contenevano gli otto scarichi, ora con uscita sul fianco della vettura e non più sotto la coda. Venne abbassato e meglio profilato il muso, dove venne posto anche il radiatore dell'olio; furono migliorate le sospensioni, in particolare le anteriori, vennero modificati i freni, resi più affidabili e venne cambiato il fornitore dei pneumatici, da Pirelli a Englebert. Rimanevano il motore 8V anteriore, sempre con la tipica sistemazione "di sbieco", seppur potenziato e il telaio tubolare con il propulsore impiegato come elemento portante.



Il

modello è come al solito perfettamente allineato agli altissimi standard CMC: pesante, non troppo fragile nonostante la quantità di pezzi impiegati, praticamente privo di parti in plastica ma ricchissimo di fotoincisioni, parti in ottone, rame, alluminio. Nonostante la somiglianza con il modello della Lancia, non credo proprio che uno solo dei pezzi che componevano il modello precedente sia stato in qualche modo “recuperato”, a parte, forse, il motore.

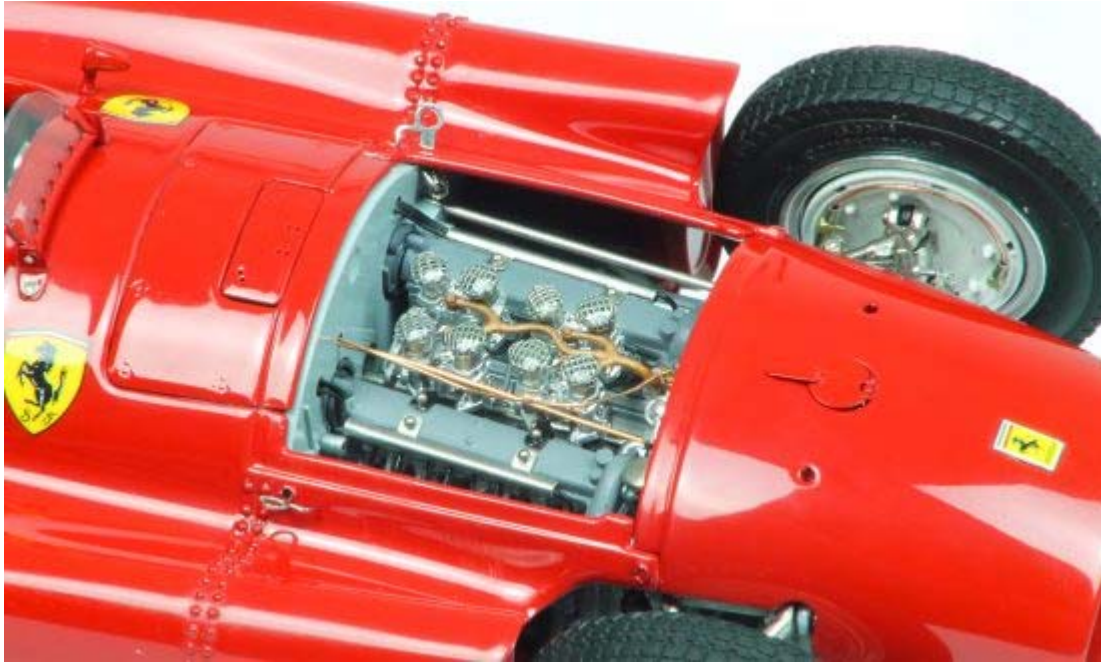


L'aspetto della carrozzeria è stato perfettamente riprodotto, anche se francamente non siamo riusciti a definire di quale telaio si tratti: la vettura veniva infatti spesso modificata nei suoi particolari a seconda del tipo di competizione. Si trovano immagini della Ferrari D50 con il "naso" lungo o corto (come nel nostro modello), con la calandra più larga o più bassa e con altre piccole differenze. Prendiamo per buona la definizione di "versione Standard" come definita sul sito ufficiale CMC.

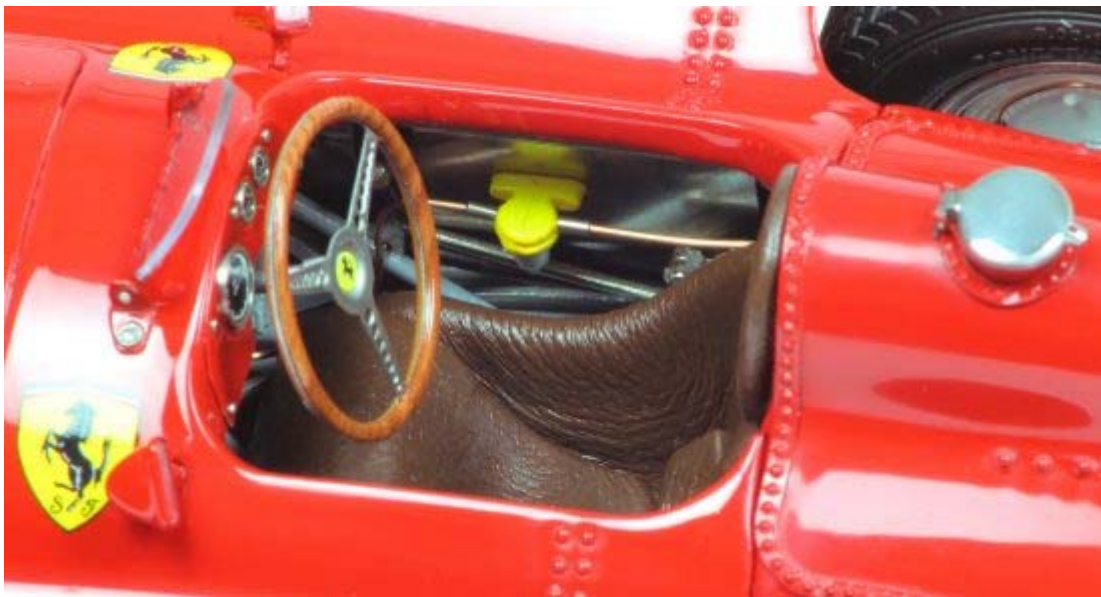


Anche su questo modello troviamo apribile tutto ciò che si può aprire: prese d'aria, tappo del serbatoio, sportello per il rifornimento acqua, serbatoio dell'olio... tutti gli sportellini sono realizzati in sottile lamierino, con cerniere altrettanto sottili. Il parabrezza è regolabile nell'inclinazione.





Ovviamente il cofano motore si può asportare, sganciando i due piccoli fermacofano (dotati di molla) e sfilando il coperchio del vano, realizzato anche in questo caso in lamiera. Il motore è praticamente quello già visto sulla Lancia, con i suoi molti pregi ed i suoi (pochi) difetti. Notare i grossi tamburi dei freni, con le tubazioni in rame del circuito.





L'abitacolo presenta come al solito il sedile rivestito in vera pelle, la strumentazione ben leggibile, il volante in "legno" (stupendo) e tutti, ma proprio tutti, i componenti perfettamente riprodotti. Molto bello il sistema di rimando dello sterzo, ben visibile sotto al piantone. Notiamo anche la miriade di rivetti che costellano la carrozzeria, con un effetto estremamente realistico.



E come al solito, le ruote sono smontabili agendo sui gallettoni centrali. Raccomandiamo la dovuta cautela nello svolgere l'operazione, è assai facile rischiare di danneggiare i raggi del cerchione. Le gomme, splendidamente opache, hanno la stampigliatura sul fianco indicante la misura dello pneumatico.



La vista frontale mette in evidenza la differente struttura della sospensione, molto più fine ed articolata rispetto al precedente modello. Stesso discorso vale anche per la vista posteriore, che però mette in evidenza anche una certa tendenza al disallineamento delle ruote...



Con il modello viene fornito, oltre ad un microcacciavite, ad un panno e ad un paio di pinzette, anche il sistema di avviamento esterno, composto dal motorino con relativa asta (che va inserita in uno specifico alloggiamento nella coda, come da foto) e dal carrello con la batteria, comprensiva di cablaggi e spinotto per il collegamento.



Purtroppo, con il campione, CMC non ci ha fornito un “manuale di istruzioni”, quindi non sappiamo se il musetto e la coda della vettura sono smontabili come era possibile fare sulla Lancia, ed anche una visita al sito CMC non ci ha aiutati. Visto il cospicuo numero di microviti (e la fornitura del cacciavite adatto) pensiamo di sì, ma, memori anche dell’estrema difficoltà incontrata con il vecchio modello, abbiamo preferito non avventurarci nell’impresa. Meglio qualche foto in meno rispetto ad un modello danneggiato!



Insomma, anche questo nuovo prodotto di CMC è una meraviglia, destinato a diventare un pezzo ricercato (vista la tiratura limitata) e di sicura rivalutazione nel tempo. Il prezzo purtroppo non è alla portata di tutte le tasche, ma è assolutamente adeguato alla qualità del modello. Oltre a questa versione “base”, sono disponibili anche altre varianti con le livree riproducenti diverse competizioni: consigliamo a chi fosse interessato di affrettarsi, perché alcune di queste sono già esaurite. A noi non resta che complimentarci con lo staff CMC e restare ad attendere le prossime novità... in rosso!



La Ferrari D50 in azione con Fangio al volante, al Gran Premio d'Inghilterra del 1956