

# auto

in miniatuur



## Audi Sport rallyset



## Bekende cabine





**Van failliet naar wereldkampioen**

## Hoe de Lancia D50 tot Ferrari D50 evolueerde

Tekst en foto's:  
Benjan Spieles

**Net zoals nu werd de Formule 1 midden jaren vijftig door enkele teams gedomineerd, Mercedes-Benz in het bijzonder. Mede daarom was het moedig dat het alles behalve rijke Lancia toch besloot de Scuderia Lancia op te richten met het doel een eigen F1-auto te ontwikkelen.**

Eind 1953 kondigde Lancia aan deel te willen nemen aan de Formule 1. De bolide werd door de geniale Vittorio Jano ontworpen en hij had enige revolutionaire ideeën in het ontwerp verwerkt. De belangrijkste en opvallendste ideeën zijn de onder een hoek van 12 graden in het chassis ingebouwde compacte lichtgewicht 260 pk leverende 2,5 liter V8 en de tussen de voor- en achterwielen geplaatste benzinetanks. Door de schuin ingebouwde motor liep de cardanas niet onder de coureur door, waardoor deze lager in de auto kwam te zitten en het zwaartepunt lager kwam. De bijzondere plaats voor de beide benzinetanks kwam zowel de aerodynamica als de stabiliteit ten goede. Tweevoudig wereldkampioen Alberto Ascari was onder de indruk van het ontwerp en wisselde daarom van Ferrari naar Lancia. Eind 1954 bestreed de D50 zijn eerste officiële race, de Grote Prijs van Spanje. Ascari klokte de snelste



*Er is ruimte tussen de brandstoftanks en de body van de Lancia (boven). De oliekoelers bevinden zich aan weerszijden van de bestuurder, ter hoogte van de vulopeningen van de brandstoftanks. De olieleidingen zijn ook duidelijk zichtbaar. De body van de Ferrari is breder en de sluiting van de brandstoftank bevindt zich nu bovenop de auto. Dit zijn nog maar een enkele verschillen.*

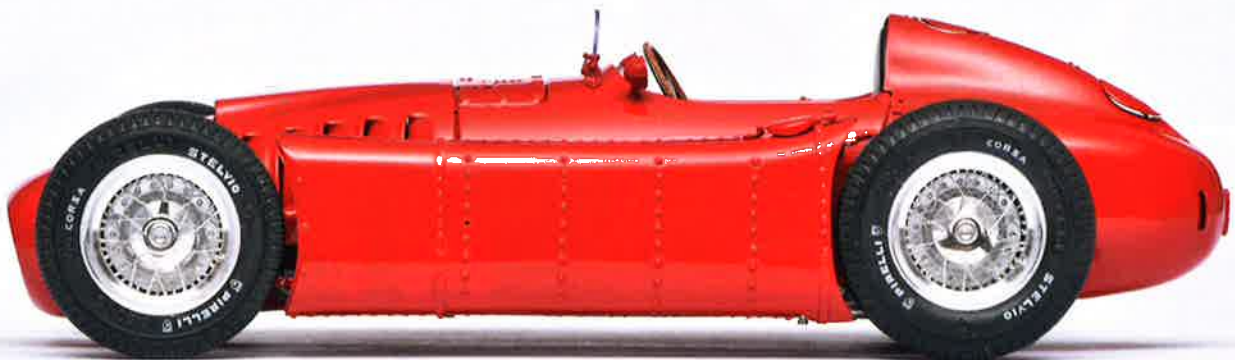




rondetijd en pakte de poleposition, maar hij moest de race wegens koppelingsproblemen na negen ronden staken. In 1955 zou het dan moeten gebeuren. In de eerste race, de GP van Argentinië, vielen alle Lancia's uit. De race in Monte Carlo zag er veelbelovend uit. Nadat beide Mercedesen waren uitgevallen, kwam Ascari aan de leiding, maar plonsde met zijn D50 in de Middellandse Zee. De overige Lancia's werden respectievelijk tweede, vijfde en zesde. Maar toen sloeg het noodlot toe. Een paar dagen later verongelukte Alberto Ascari terwijl hij enkele proefrondjes maakte in de Ferrari van Castellotti. Het in financiële problemen geraakte Lancia trok zich terug. De familie verkocht alles, de fabriek en het raceteam – Scuderia Lancia – aan Fiat.

Vervolgens schoof Fiat het raceteam door naar Scuderia Ferrari. Dat was het einde van de oorspronkelijke Lancia D50.

**Ferrari had het** geschenk voor de start van racesizoen 1956 onder handen genomen. Conservatief als Enzo was verhuisde de benzinetank meteen weer naar de achterzijde van de auto en werd de semi-onafhankelijke achterwielophanging vervangen door een conventionele set-up. De 'tanks' hadden nu alleen nog maar een aerodynamische functie, de uitlaten werden erin opgenomen. De carrosserie was breder geworden lietgeen de stroomlijn ten goede kwam en de voorheen tussen de tanks en body geplaatste oliekoelers



Door het verplaatsen van de brandstoftanks is de Ferrari langer en oogt slanker. Ook is de Ferrari-neus spitzer. De uitlaten zitten opzij, voor de achterwielen.

werden vervangen door een koeler in de neus van de auto. De V8 bleef, maar werd doorontwikkeld en leverde 285 pk. Drievoudig wereldkampioen Juan Manuel Fangio stapte over van Mercedes-Benz, dat zich na de zware crash op Le Mans had teruggetrokken, naar Ferrari en werd dat jaar voor de vierde keer wereldkampioen. Was dat omdat de D50 zo'n enorm goede auto was, of omdat Mercedes niet meer deelnam? Wie zal het zeggen. Hij kreeg in ieder geval wel hulp van teamgenoot Peter Collins, die tijdens de laatste race bereidwillig zijn bolide afstond, zodat Fangio dat jaar met miniem verschil toch wereldkampioen kon worden.



Een blik in de Lancia-cockpit. Door het stuur kijkend zie je links de cardanas schuin naar achter lopen.



De V8 is onder een hoek van 12 graden ingebouwd.



Een andere voorruit, andere spiegels en de nu zichtbare versnellingspook.

**Eind vorig jaar** presenteerde CMC de uit 1598 onderdelen bestaande Lancia D50. Dat zijn een heleboel onderdelen, maar dat zijn we van CMC ook niet anders gewend. Toen schreef ik o.a.: 'Al hun kunde en vaardigheden zijn in dit prachtige model terug te vinden en je zou het model helemaal moeten ontmantelen om ten volle van al die onderhuidse detaillering te kunnen genieten. In 1:1 kon deze bolide zich (nog) niet waarmaken. In 1:18 heel zeker wel.' Het lag voor de hand dat CMC de opvolger, de Lancia-Ferrari D50, ook zou gaan maken. Daarvan is het eerste model eind augustus uitgeleverd. Deze bolide bestaat uit 'slechts' 1379 onderdelen, maar ik kan u verzekeren dat de kwaliteit er niet onder geleden heeft. Zet je beide modellen naast elkaar dan lijken ze op een eerste vluchtige blik gelijk, maar kijk je beter dan zie je duidelijk de verschillen tussen beide bolides. •

