

MODELLI AUTO



PRIMO PIANO
RENAULT MÉGANE RS R26.R

COLLEZIONISMO E MODELLISMO

FERRARI 275 GTB/C

LA COVER DI
QUESTO NUMERO
IL GIOIELLO DI CMC
MODELS, 1:18



PERSONAGGI
LE CREAZIONI DI
BRUNO ALLINAND



STORIA
EDILTOYS



COLLEZIONE
PORSCHE 935,
LO SBARCO NEGLI USA, 1:43

VOLKSWAGEN GOLF II GTI

FERRARI 250 SWB KK

MC LAREN F1 GTR



La prova del nove per i modelli apribili è la fotografia che li ritrae completamente chiusi. Se appaiono quasi dei curbside, ciò significa che l'esame è stato superato a pieni voti. CMC ha lavorato come meglio non si poteva.



LA LUNGA ATTESA

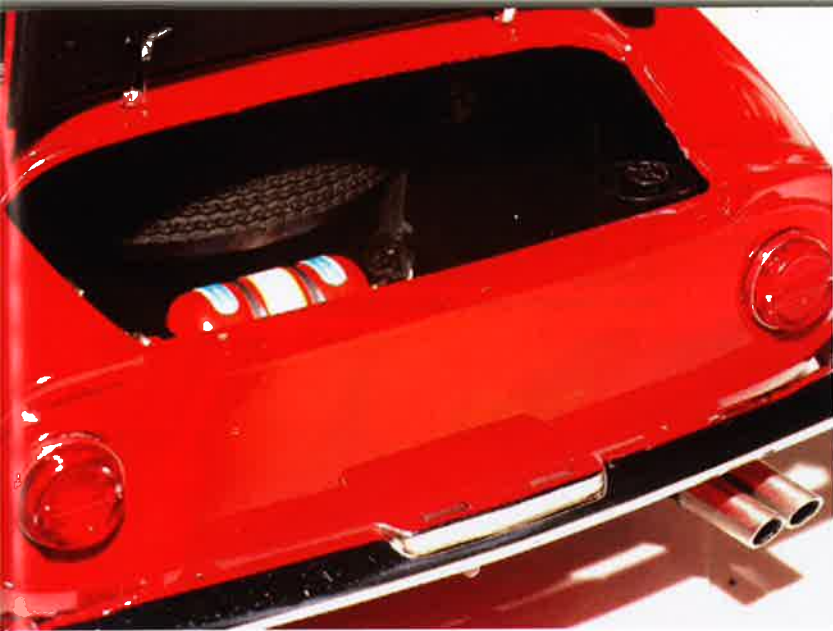
Sono serviti quattro lunghi anni di sviluppo prima che il progetto firmato CMC, dedicato alla riproduzione in scala 1:18 della Ferrari 275 GTB/C, prendesse forma. Ora, finalmente, la divina creatura è pronta per i palcoscenici più prestigiosi. Ecco una appetitosa anteprima dell'oggetto del desiderio.

Testo e foto **UMBERTO CATTANI**

I quattro sfoghi aria obliqui, presenti sui parafranghi anteriori, sono passanti, come è logico attendersi su modelli con queste caratteristiche. Comandate dal volante, le ruote anteriori sono sterzanti con un raggio d'azione ottimale.



Annunciato a più riprese da tempo, finalmente il modello che riproduce la Ferrari 275 GTB/C recante la firma CMC è disponibile. Sono trascorsi anni di continue ricerche ed aggiornamenti, penalizzati da pandemie, incertezze, il tutto condito dal desiderio di spingersi sempre oltre, rispettando la filosofia della casa tedesca. Non soddisfatti del primo prototipo ottenuto in 3D, soprattutto in corrispondenza della zona di coda, a turno quattro ingegneri si sono avvicendati modificando, arrotondando o allargando parafranghi e passaggi ruota. Il master è stato sezionato in più parti, adottando la tecnica dello



Una carrellata di scatti che esaltano le preziosità della Ferrari 275: il bagagliaio nasconde un estintore (retaggio dell'attualità) la ruota di scorta ed il tappo di rifornimento olio che confluiva nel carter secco, tipico di questa versione. Un altro estintore trova posto sul tunnel centrale, il volante ha corona in legno e razze in acciaio.

splicing, un processo lungo ed oneroso però l'unico in grado di rispettare la migliore finitura. L'altezza dei parafranghi è stata ritoccata tre volte, e per ognuna di queste modifiche è stato necessario creare nuovi attrezzi. In seguito, l'attenzione di CMC si è rivolta ai dettagli. Le maniglie sulle portiere, ad esempio, sono uno dei particolari della 275 GTB più originali. Per riprodurle al meglio ed il risultato è ben evidente nelle fotografie che ritraggono il modello- il metallo è stato sottoposto a diverse lavorazioni. Previste inizialmente in plastica, sono state in seguito rimpiazzate vantaggiosamente dall'acciaio. Non si è fatto uso di colle per unirle alle portiere ma un attrezzo specifico le inserisce a pressione sul metallo, creando

un fissaggio sicuro ed efficace. Analoghe attenzioni sono state dedicate alle cerniere del bagagliaio. Anche i cerchi hanno subito una lunga gestazione prima che si arrivasse ad un risultato finale soddisfacente. Un dato? Anche per loro, sono stati usati tre diversi stampi, ogni volta ritoccati per ottenere il massimo della fedeltà. Meglio non fidarsi troppo del CAD, spesso l'interpretazione dell'occhio umano è in grado di carpire dettagli impossibili da catturare grazie alle macchine. Fatti non fummo a vivere come automi... Per le versioni da competizione, CMC ha messo in gara le sue splendide ruote a raggi, ben conosciute. Parlando di cifre, ogni cerchio è composto di ben 126 particolari, che moltiplicati



Il cuore della vettura, il possente dodici cilindri a due alberi, è stato riprodotto con la massima attenzione, particolare cura è stata dedicata alla batteria di carburatori Weber, magistralmente interpretata dai tecnici CMC. Ogni dettaglio ed ogni particolare sono al posto loro, rispettando un ordine maniacale.





I profili dei cristalli prevedono, come nella realtà, un dettaglio cromato inserito su una guarnizione in gomma nera. Perfetta la verniciatura, abbinata ad una pulizia di montaggio encomiabile. La 275 ha un prezzo impegnativo ma in linea con una qualità eccellente.

per cinque (non dimentichiamo la ruota di scorta) portano il totale a 630 parti per ogni 275 GTB. Altra cura maniacale è stata dedicata alla riproduzione dei carburatori. Sono ottenuti tornendo tubi di acciaio da 3.8 mm. ed il loro assemblaggio ha richiesto settimane di progettazione per ottenere pulizia, fedeltà e robustezza allo stesso tempo, tre fattori che spesso finiscono per non coniugarsi perfettamente a vicenda. Sulle fiancate, il listello che reca la firma di Pininfarina,

il carrozziere deputato al disegno della vettura, non è fotoinciso come sembrerebbe ma ricavato da un dettaglio specifico in acciaio, con lettere ottenute grazie alla tecnica laser. L'inserto è fissato poi perfettamente alla carrozzeria grazie ad una microscopica saldatura. Anche per le modanature inferiori cromate che percorrono la

fiancata si è pensato inizialmente ad un dettaglio in plastica, pratico ed economico ma i responsabili del controllo qualità non hanno avallato la decisione, preferendo ricorrere, una volta di più,

all'acciaio lucidato, molto più realistico. L'intento, mai, nascosto, era di avvicinare quella perfezione terrena impossibile da ottenere. La carrozzeria, ad esempio, sarebbe potuta essere



I cerchi, come sottolineato nel testo, hanno richiesto una cura molto attenta. Il master è stato infatti ritoccato più volte prima di giungere ad un risultato finale convincente. Splendidi i tergicristallo, anche questi in acciaio e d altrettanto belli i gruppi ottici con calottine perfette, corredate da un profilo cromato.

LA 275 GTB/C NEI DETTAGLI

Sul battitacco è presente un inserto cromato. Gli interni prevedono la riproduzione di ogni dettaglio presente sulla vettura in scala 1:1, dal più piccolo a quelli di importanza basilare. Per portare a compimento il lavoro, sono stati necessari diversi anni ma il risultato definitivo è pienamente soddisfacente.



La competizione era la logica destinazione del modello C studiato per la 275 GTB. Realizzato nella primavera del 1966 per una clientela che desiderava gareggiare, non fu mai iscritto a competizioni in veste ufficiale. Rispetto la vettura di serie, si notano parecchie differenze. Per la meccanica, furono adottati nuovi alberi a camme, valvole della 250 LM, pistoni rinforzati ed alleggeriti, albero a gomiti speciale e nuovi carburatori Weber da 40 mm. La carrozzeria fu oggetto di una radicale cura di dimagrimento, utilizzando lamiere di alluminio più sottili. Ad eccezione del parabrezza,

tutti gli altri cristalli sono in plexiglass. Le ruote sono in lega oppure a raggi Borrani, montate su parafranghi leggermente allargati. Il motore, un 3286 cc. in grado di sviluppare 280 CV a 7700 giri/minuto, era lubrificato a carter secco. Cambio a quattro rapporti con cuscinetti a rullini. Ne furono realizzati solo dodici esemplari tra maggio ed agosto, con numerazione di chassis che andava da 9007 a 9085. Otto di questi avevano guida a sinistra e solo due montavano ruote in lega, la 9067 e la 9085. Fu in seguito rimpiazzata dalla /4, provvista di motore a quattro alberi a camme.

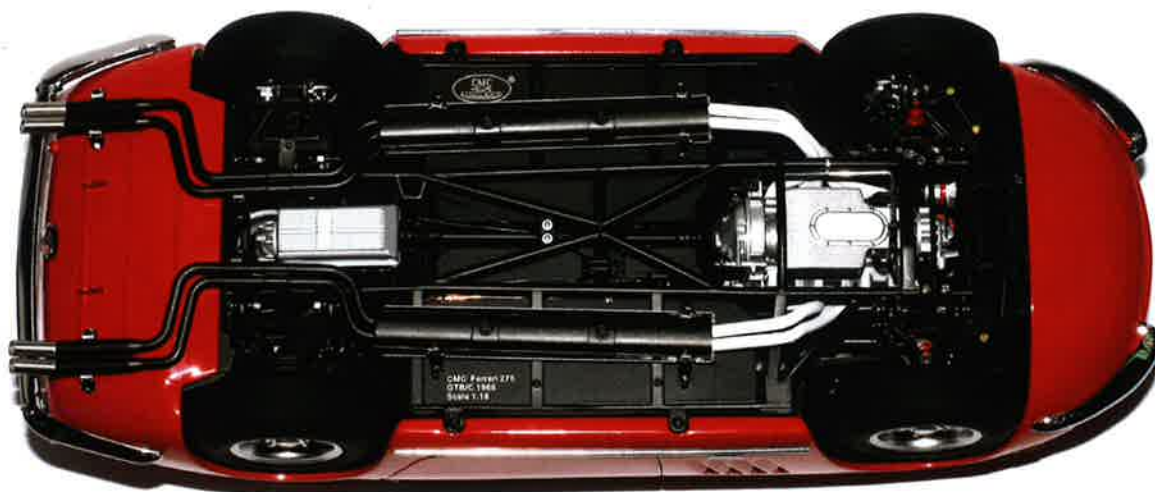


tutta stampata in acciaio, con vantaggi evidenti per sottigliezza e per certe fasi dell'assemblaggio definitivo ma certi parallelismi finali finivano per diventare impossibili da rispettare. Sempre in ottica di cifre e di numeri, ogni Ferrari 275 GTB/C firmata CMC è composta di 829 particolari, 76

sono in zinco, 226 in plastica, 351 in acciaio, 87 in ottone, 19 in pelle, oltre 59 di vario materiale e 11 adesivi. Quattro i colori di carrozzeria proposti da CMC, purtroppo, a parte il rosso, ancora disponibile in pre-order, le altre tinte, giallo Modena, California Blue e verde pino metallizzato, sono

già esaurite presso lo store CMC. Analoga considerazione è riferita alle quattro varianti da competizione, nello specifico 24 ore di Le Mans 1966 (n°26) chassis 09051 (argento n°98) chassis 09057 (sempre argento n°55) e chassis 09063 (rosso Burgundy n°4). Un vero peccato ma questo è l'esito finale, quasi

scontato, di un'attesa che rende ancora più preziosa questa riproduzione. Per i singoli dettagli ed una descrizione ancora più particolareggiata del modello, rimandiamo alle didascalie che corredano le foto in calce all'articolo, molto più esaurienti di tante parole scritte. **MA**



Per quanto riguarda il pianale, la fotografia parla da sola. Se volete ospitare la vostra 275 in una vetrina, cercatene una con fondo a specchio, ne varrà senz'altro la pena. Le sospensioni, funzionanti, rispettano il cinematismo delle originali.

IL LIBRETTO

MODELLO	Ferrari 275 GTB/C
SCALA	1:18
PRODUTTORE	CMC Model Cars GmbH
PREZZO	585 euro dal sito della casa
MATERIALE	Zama
PARTI APRIBILI	5



COSA CI È PIACIUTO:

Tutto o quasi. Quel quasi è specificato nelle note di biasimo appena qui sotto, alla voce negatività. Sembra infatti che questa Ferrari sia già un oggetto di culto. Ma non è un difetto...



COSA NON CI È PIACIUTO:

Al momento di andare in stampa, solo la versione classica, di colore rosso, sembra ancora disponibile. Sarà caccia grossa alle varianti da competizione?