



Anno 2 Numero 12



Gennaio 2014

Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



Il mito del mese: la Lancia LC2

Sommario

2. Slot Cars City Las Vegas US
4. Breve storia dei motori slot
6. Lancia LC2 il mito
10. La nascita del Vicenza Slot Cars

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

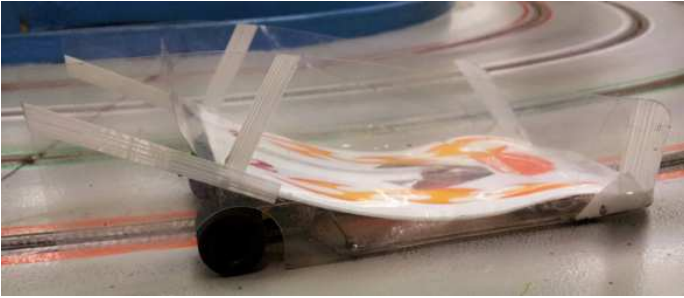
Prezzo: Regalato.



SLOT CAR CITY

Trovandomi negli USA per lavoro è stata doverosa la visita alla “Slot Cars City Las Vegas”.

Con Alessandro, compagno di stand in fiera e appassionato slottista (Brescia slot) abbiamo passato una bella serata racing con modelli per noi insoliti.



Non bellissimi, ma velocissimi!

Guidare queste macchine “alate” è veramente entusiasmante, i primi giri di assestamento e un paio di uscite paurose che hanno messo veramente a rischio le vetrine

del locale ci hanno subito fatto capire cosa avevamo fra le mani.

Alessandro ad un certo punto non trovava più la sua macchina che era finita fra sedie e tavoli, per fortuna senza colpire nessuno, per una uscita dopo il secondo rettilineo in piena velocità.

In poco tempo, però, cominciamo a girare in maniera un po' più decente e i vicini di corsia all'inizio perplessi dalle nostre manovre si sono un po' tranquillizzati.



La pista che usavamo, la Kingelman, misura circa 40 metri e queste macchine in assetto da gara girano normalmente sui tre/quattro secondi!!!

Queste wind cars tutto sommato, sono abbastanza facili da guidare, una volta abituatisi alla loro velocità. Con le ali aperte hanno una tenuta strada incredibile e la frenata è veramente poderosa, lasciano i segni sulla pista.

La pista è decisamente facile, il curvone che unisce i due rettilinei principali si fa assolutamente in pieno, fra le ali e il rialzo i due rettilinei sono un rettilineo unico.

Bisogna solo aver il coraggio di tener giù e quando le ali si aprono sono dei missili anche in curva. Paradossalmente queste macchine più forte vai e più riesci a controllarle, sentono molto l'effetto deportante delle ali, ma si aprono solo quando schiacci sul serio! Anche il misto dopo qualche giro diventa accettabile, è solo questione di ritmo.

Quando si sbaglia però diventano dei missili terra aria e non si fermano più. Bisogna fare attenzione anche in partenza, un paio di volte, specialmente appena messa la colla sulle gomme, la macchina mi si è impennata e ha fatto dei salti di corsia spargendo il panico in pista, ma questo solo agli inizi della serata.

Certo che l'idea di un Endurance con queste macchine è qualcosa di demenziale! Alla fine della serata, circa un'oretta fra corse e chiacchiere, il motore e il pulsante fumavano!

Devo dire che tutto sommato non abbiamo fatto una eccessiva brutta figura. Non eravamo veloci e regolari come i “locali”, ma giravamo in media sui 5 secondi. Il mio miglior tempo è stato 4,570 e mi hanno anche detto “very good italian driver! ... Mah, secondo me erano solo molto gentili ...

Nell'altra pista , la Hillclimb, c'era una gara del loro campionato , ma non mi hanno fatto correre con loro , ci hanno fatto capire con diplomazia che dei veicoli "lenti " in pista erano pericolosi!.



Ho assistito a qualche manche, impressionanti, quasi non le vedevo, la loro media era intorno ai 3 secondi al giro!

Devo però dire che la ricerca della velocità e delle prestazioni hanno ucciso la bellezza del modellismo in quanto replica delle vetture reali e anche se l'esperienza è stata veramente divertente io preferisco di gran lunga le nostre



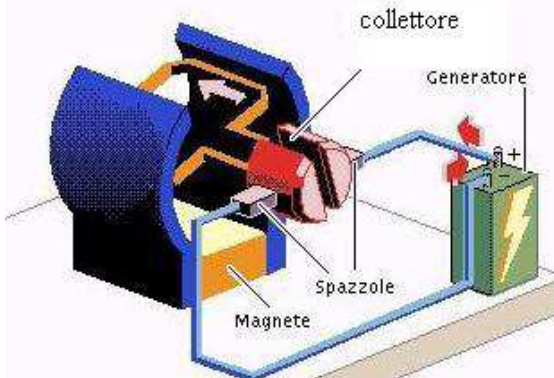
Pensate che questa è una Corvette!



Ma vuoi mettere!!!

Breve storia dei motori slot

Motore a corrente continua



Un motore è sempre costituito da una parte fissa, detta statore, e una mobile, detta rotore.

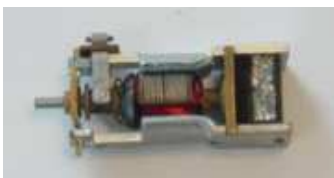
La corrente elettrica passa in un avvolgimento di spire che si trova nel rotore. Questo avvolgimento, composto da fili di rame, crea un campo elettromagnetico al passaggio di corrente.

Questo campo elettromagnetico è immerso in un altro campo magnetico creato dallo statore, il quale è caratterizzato dalla presenza di due o più coppie polari (calamite, elettrocalamite, ecc.).

Il rotore per induzione elettromagnetica inizia a girare, in quanto il campo magnetico del rotore è attratto dal campo magnetico dello statore e viceversa. Ogni mezzo giro o terzo di giro, la polarità cambia, in modo da dare continuità alla rotazione.

Questo motore è alimentato a corrente continua, ma il sistema delle spazzole fa sì che la polarità all'interno degli avvolgimenti del rotore sia alternato ogni mezzo giro, quindi, tecnicamente, si tratta di un motore in corrente alternata. Dato il principio di funzionamento, un motore elettrico fa sempre muovere l'albero motore di moto rotatorio.

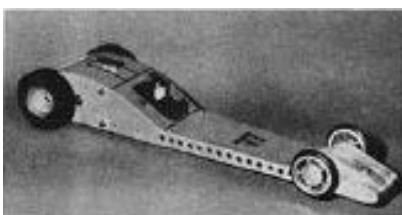
Questa è una descrizione molto sommaria del funzionamento di un motore elettrico a corrente continua, che è praticamente sempre lo stesso da quando l'hanno inventato.



Certo che c'è stato un progresso incredibile per quanto riguarda la tecnologia, i materiali e ovviamente le prestazioni. Come in ogni cosa tecnologica, ovviamente.

I primi motori per le slot sono ovviamente arrivati dai trenini elettrici che hanno una storia un po' più antica delle slot.

Il primo motore per slot car di cui ho trovato traccia è il Pittman DC 62 B del 1963 direttamente preso dalla linea di motori per trenini elettrici sempre prodotti dalla Pittman a Sellersville in Pennsylvania (US). Era un motore a 12 volt con una rotazione di 12.500 giri. Questo tipo di motore è stato utilizzato da quasi tutte le ditte costruttrici di slot car degli Stati Uniti e Sud America (Brasile), per qualche anno è stata anche leader nel settore gare sia di durata sia di accelerazione.



Jed Donohoe's spectacular dragster was typical of the Magwinders.



Dennis Griffin's gas-class '40 Ford used the ubiquitous 85A motor.

TO WIN
A RACE...

YOU HAVE TO FINISH!

PITTMAN MOTORS FINISH STRONG

... time after time after time

MANUFACTURED IN U.S.A. & CAN.



CORPORATION SELLERSVILLE, PA. 17890

WCAT VENIZIA Doc. 05 p.78

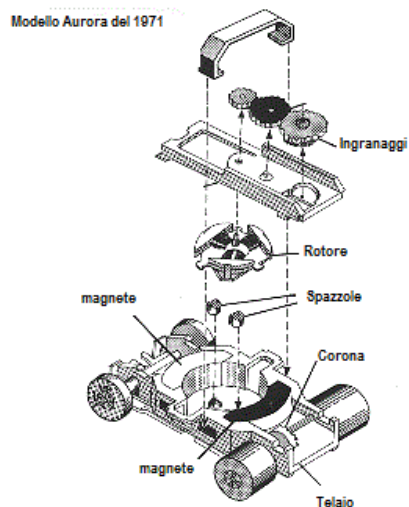
Ecco un esempio della ditta Aurora, una delle prime a costruire delle vere e proprie slot cars. In questi primi modelli il telaio e il motore erano tutt'uno.



Il modello Aurora AFX Gplus con il motore piazzato verticalmente



La sua evoluzione Aurora AFX Super Gplus, con il motore già nella posizione distesa.



Questo dell'Aurora è già un motore brevettato in Cina e un po' alla volta l'oriente ha invaso con motori sempre più efficienti e veloci, le piste di tutto il mondo.



Champion



Cahoza



Koford



Mabuchi



Proslo M2



Monogram X200



Strombecker TC32



Parma 16D



Champion 525



Champion Orange Picker



Mura

Sempre più piccoli e più veloci ormai non ci si meraviglia più se si parla di 80.000 o 100.000 giri al minuto.

LANCIA LC 2

Ultimo prototipo italiano schierato in forma ufficiale ad aver provato a vincere la 24



Ore di Le Mans.

Correva l'anno 1983 quando la Lancia estrasse dal cappello (il reparto corse di Corso Francia, targato Abarth), questa Gruppo C che, sulla carta, era una vettura senza rivali: 850 CV su 850 chili di peso (!), oltre 400 km/h di velocità massima (rilevata sul mitico rettilineo Hunaudières a Le Mans), uno 0-100 in meno

di 3 secondi (con i rapporti lunghi!), carrozzeria in carbonio e *kevlar*, telaio a struttura centrale portante in *alluminio* con pannelli di *Inconel* (una superlega a base di nichel-cromo), motore *Ferrari* 8 cilindri biturbo completamente in alluminio e... una tecnologia da paura!

Il propulsore era una vera e propria fabbrica di cavalli, ma anche un'opera d'arte estetica in nobile alluminio, con pregiate saldature al TIG che univano i vari componenti dei condotti di aspirazione, donando un aspetto da technoart, il telaio progettato da Giampaolo Dallara.

La Lc2 fa il suo debutto, alla 1000 Km di Monza, incredibilmente si piazza in pole position. Parte sparata come se fosse una gara sprint! Incredibile, le imbattibili Porsche 956 non riescono a starle dietro in breve tempo la Lancia se ne va irraggiungibile, ma deve fare i conti con l'essere ancora nuova nuova e con tante cose ancora da mettere a punto. I pneumatici Pirelli studiati per lei non reggono alle sollecitazioni di questa belva e letteralmente esplodono firmando la fine della prima grande fuga della Lc2.



Questo la dice lunga sulle possibilità di questa vettura interamente italiana.



L'anno dopo si comincia con un 3° posto a Monza e un 4° a Silverstone, accompagnato dalla pole. A Le Mans le Lc2 fanno sognare, partendo in prima fila e andando in fuga fino a metà corsa, ancora problemi rallentano le vetture, altrimenti lanciatissime.

L'unica grande e concreta soddisfazione stagionale arriverà il 4 novembre a Kyalami, quando, in verità con l'assenza della squadra ufficiale delle 962, il prototipo italiano coglie la prima vittoria iridata con Patrese e Nannini, spezzando la striscia d'imbattibilità Porsche, che durava dalla 1000 Km di Monza del 1982.

Siamo nel 1985, oltre a una versione "evo" della vettura, arrivano anche i pneumatici radiali Michelin e al Mugello, nella gara d'apertura del mondiale, la Lc2 rifila in qualifica 1"7 al giro alla Porsche ufficiale più veloce, mentre a Monza i secondi a tornata diventano addirittura 4, col V8 Ferrari che fa ruggire spaventosamente i suoi 1000 cavalli incitati dal biturbo.

In corsa, però, è un'altra cosa. La sua affidabilità sempre modesta (soprattutto per mancanza di investimenti) e la consistenza della Porsche le impediscono ogni volta la vittoria!

A Silverstone, mentre Nannini è in testa, si rompe un cuscinetto ruota.

A Le Mans, le Lc2 sarebbero state di nuovo protagoniste, se i soliti guai di tenuta non le avessero relegate al 6° e al 7° posto.



Siamo a Spa, nella 1000 Km che viene interrotta anzitempo a seguito di un grave incidente. In quel momento la Lancia ufficiale di Wollek, Baldi e Patrese è in testa e vince quindi la gara. A fine anno la Casa italiana per la terza stagione consecutiva conquista il 2° posto nel mondiale endurance, stavolta però con lo scarto minore rispetto alla Porsche: solo 27 punti. Con un pizzico di affidabilità e di fortuna in più il regno della 962, che nel frattempo ha preso il posto della 956, poteva essere messo in discussione. Il 1986 è l'ultimo anno del team ufficiale, con un 2° posto nella gara sprint di Monza.

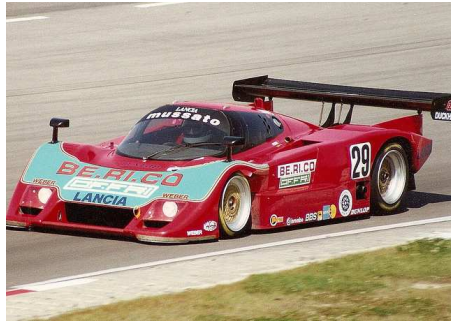


La Lc2 continua coi privati Muscato, Dollop e Veneto Equipe fino al 1991 e chiude la sua storia con 51 corse iridate disputate, 13 pole, 11 giri più veloci e 3 vittorie complessive. Numeri che esaltano, una volta di più, le sue grandi qualità.

Un progetto avveniristico, materiali nuovi, alta tecnologia, ma con un budget limitato. Decisamente un altro prodotto del classico genio artigianale italiano, nei confronti delle squadre avversarie con mezzi economici decisamente superiori.



Questa vettura è stata costruita in solo 9 esemplari dalla Lancia e un decimo telaio è stato assemblato nel 1991 da privati. L'officina Silvano Toni Auto, di Maranello, che, recuperando l'ultimo telaio rimasto dalla Dallara e recuperando tutti i pezzi di ricambio del Team Mussato, che aveva portato la Lc2 in gara privatamente dal 1986 al 1990, rimise insieme tutti i pezzi e fece tornare in pista l'auto che è stata definita da tutti, anche dagli avversari, *la più bella macchina del mondo!*



L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE



Lancia Beta Martini Gr. 5



Lancia Martini LC 1



Lancia Martini LC 2

Vicenza Slots Cars

E' nato il nuovo club degli slottisti vicentini!

Dopo pochi giorni dalla chiusura del Palladio Racing, il gruppo di volonterosi amici slottisti (ovviamente compreso il sottoscritto) si è prontamente organizzato e ha fondato la nuova Associazione Sportiva (ASD) Vicenza Slot Cars.

Autorama non poteva non sottolineare questo importante avvenimento.

Ecco le prime immagini dello studio di posizionamento della pista.

Fatti primi progetti al computer, sono prontamente passati al posizionamento del circuito.

Prima decisione dove piazzare la pista?

Il nuovo club ha due belle stanze una per la pista e l'altra per il settore box.

Gli specialisti al montaggio fanno le prime prove, meglio di qua meglio di là, mah!

Sicuramente verrà fuori un bellissimo circuito dove condividere la passione per slot insieme a tanti amici.

Intanto pubblico le varie prove di posizionamento e sinceramente non vedo l'ora di inaugurare il nuovo circuito con una bella manifestazione.





Sempre studi della pista e
sempre più interessanti!



Nel prossimo numero
il mito sarà :
il novello

Vicenza
Slots
Cars

Al prossimo numero



Renzo

