



Anno 2 Numero 13

Febbraio 2014



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

**Vicenza  
Slot  
Cars**



## Sommario

2. La Pista del Vicenza Slot Cars cresce.
3. Breve storia del telaio slot.
6. La Jaguar XK 120

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



# VICENZA SLOT CARS

Ormai è fatta, è stata fondata la nuova associazione “Vicenza Slot Cars” ufficialmente ! Si è riunito un gruppo deciso a fare le cose presto e bene. E così è stato.



I lavori sono a buon punto, la pista è stata completata e adesso i soci stanno lavorando per il settore box. La disponibilità di tutti è stata veramente notevole e tutti, compatibilmente con il loro tempo libero, si sono prodigati infaticabili.

Se tutto va bene per il prossimo mese verrà anche organizzato il calendario del campionato sociale. Cosa indispensabile per un gruppo di scatenati piloti che non vedono l'ora di mettere in pista i loro minibolidi sulla pista “di casa”.



Primi studi sul percorso



E questo si chiamerà tornante Ventogelido visto che è lui l'artista del boschetto

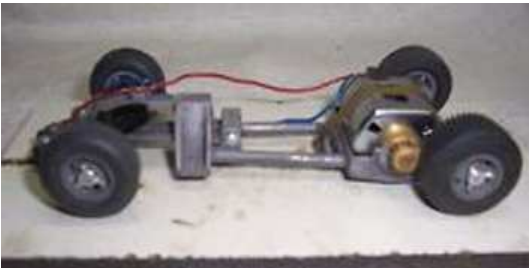
# IL TELAIO

Con la nascita delle prime gare di slot si è subito cercato di migliorare le performance delle vetture. Uno dei punti principali per ottenere più tenuta strada e trazione era sicuramente lo sviluppo di nuovi telai e la ricerca e lo sviluppo sono stati veramente rapidi.

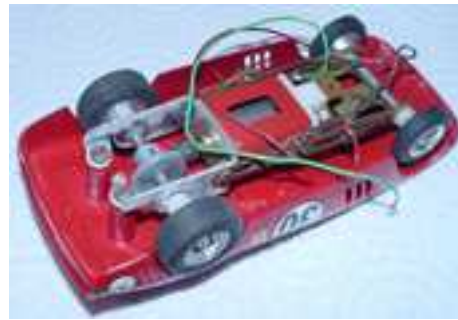
In breve tempo i telai standard, seppur molto buoni della Monogram e della Cox , le due più prestanti aziende dell'epoca, trovarono dei rivali notevoli in numerosi tecnici artigiani che hanno fatto veramente degli sviluppi incredibili con nuovi telai che hanno buttato le basi per un continuo

migliora-  
tecnico.

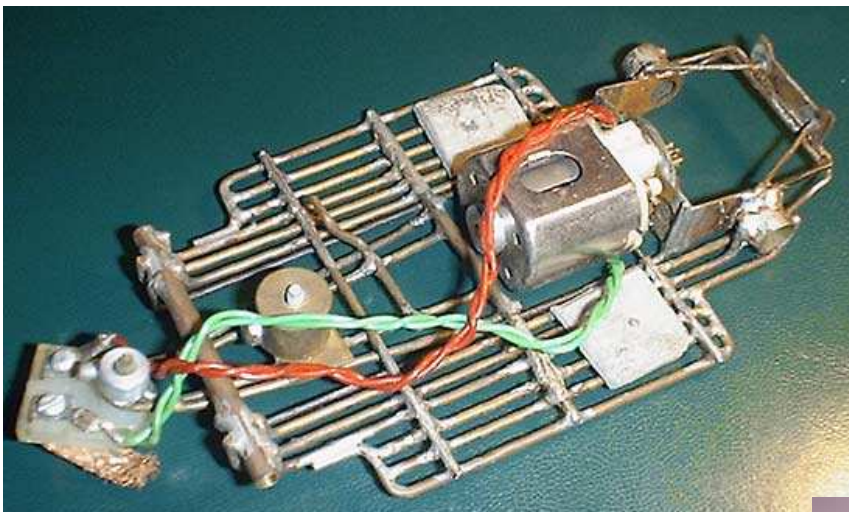
mento



Il telaio della Ford GT 40 addirittura in magnesio, fragile , ma fantastico.

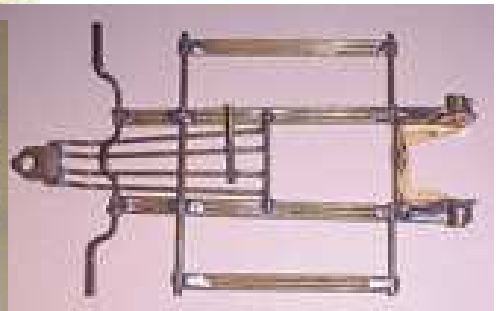
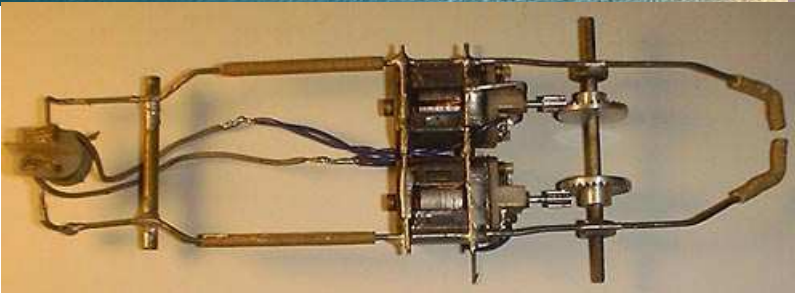


La mitica Ferrari 250 Le Mans 1963 +/-



Corde di pianoforte ,  
piastre di acciaio e di ottone ,sono  
state utilizzate per creare telai  
leggeri, flessibili e con infinite  
possibilità di piccole variazioni.  
In seguito l'uso anche di cuscinetti  
a sfera hanno ulteriormente mi-  
gliorato gli attriti e quindi la scor-  
revolezza.

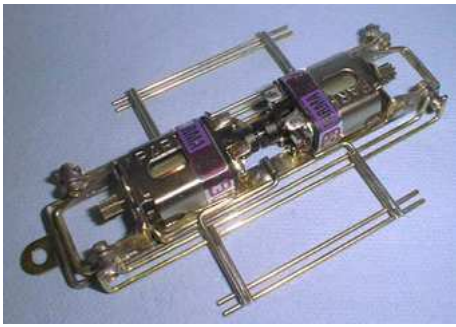
In fondo le regole non sono  
molte: baricentro basso, meglio se  
bassissimo, elasticità per assorbi-  
re qualche piccola deformazione



della pista senza far saltellare l'auto e il tutto abbastanza leggero, ma forte per resistere alle sollecitazioni dei motori sempre più potenti e da qualche urto inatteso.

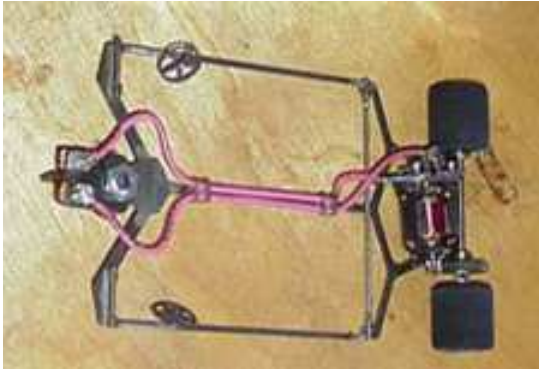
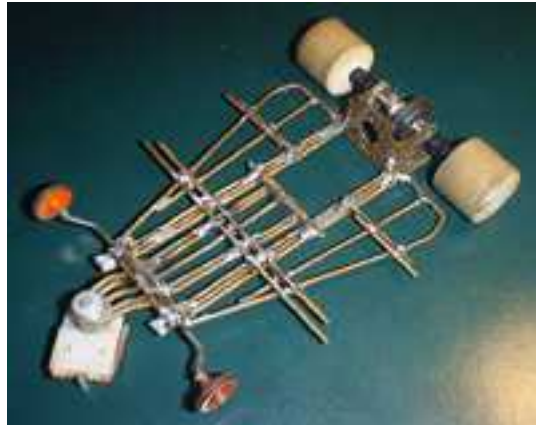
L'evoluzione si può vedere nelle sequenze di immagini successive, certo qualche stranezza c'è stata, ma tutto vale nella ricerca.

Questa idea per doppio motore per esempio non è niente male.

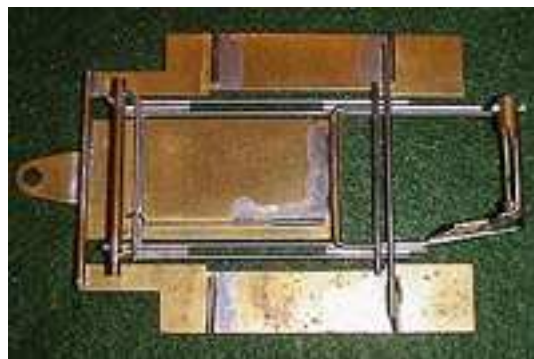


Ecco un'altra bella costruzione per una trazione integrale, questo telaio evidenzia una lavorazione molto accurata e precisa.

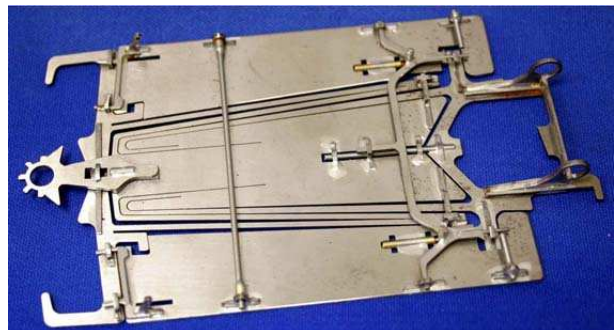
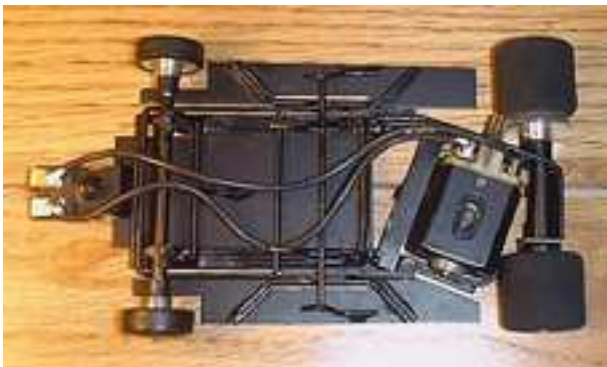
Nel secondo telaio si evidenzia la ricerca delle leggerezza, costruzione con filo di ottone tubetti di ottone il tutto stagnato.



Qui si arriva veramente all'essenziale



Anni settanta sempre USA acciaio saldato



Un bel lavoro con taglio laser



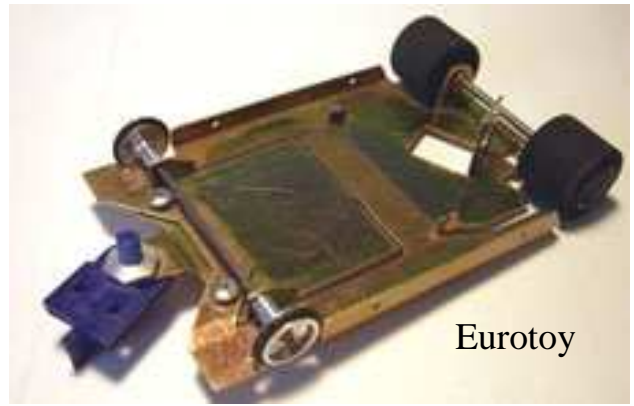
Un moderno telaio di buona fattura

Questa piccola ricerca sulla evoluzione dei telai si è dedicata soprattutto a costruttori artigianali, ma parallelamente anche molte ditte hanno fatto i loro sviluppi, come per esempio la Parma che ha avuto una continua evoluzione di modelli e ha riunito la semplicità, buone performance ad un costo accessibile a tutti.

Pari passo c'è stato tutto uno sviluppo di telai in plastica con caratteristiche diverse con prestazioni ovviamente diverse, ma ancora con costi ancora più contenuti per l'utente finale. Anche questo ha avuto il suo peso nel percorso dello slot cars.



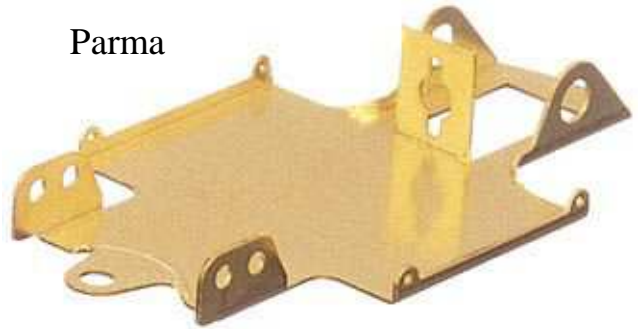
Champion



Eurotoy



Telaio dell'Europa dell'est



Parma



Parma



E questo ve lo ricordate, il Dream Car!!!



La XK120 fu lanciata in versione roadster nell' ottobre 1948. L'intento della presentazione era anche quello di proporre una vettura, a scopo dimostrativo, che montasse il nuovo motore XK6 della Jaguar.

La cifra "120" nel nome del modello si riferiva ai 120 mph (193 km/h) di velocità massima ottenuta con parabrezza installato (senza vetro anteriore la velocità era superiore), in quel momento era in assoluto, la vettura più veloce al mondo (escluse le auto da corsa ovviamente).



I primi 242 esemplari, tutti roadster, furono costruiti dal 1948 al 1950 con carrozzeria in alluminio. In seguito quando si iniziò a produrla in serie, la carrozzeria fu fabbricata in acciaio per contenere i costi di produzione. Rimasero però d'alluminio le portiere, e i cofani.

Motore innovativo che rimase in produzione per quasi quarant'anni ( si sa che gli inglesi sono abbastanza conservatori!).

Comunque un gran motore , 6 cilindri in linea, doppio albero a camme, doppio carburatore, testata in lega leggera. 3.400 di cilindrata con ben 160 CV di potenza.

Niente male per il 1949.

In realtà quest'auto si rivelò ben presto con un carattere sportivo di tutto rispetto e in breve tempo diventò la Jaguar da corsa senza neanche tante modifiche dalla vettura di serie.

Già nel 1949 con vetture praticamente di serie si aggiudicò il primo e il secondo posto a Silverstone.

La terza Jaguar iscritta non arrivò alla fine per un ritiro dopo una foratura, altrimenti avrebbero sicuramente fatto una tripletta.



A questo punto, visti i risultati, la Jaguar preparò 6 vetture speciali per le competizioni, con il chiaro obiettivo della 24 ore di Le Mans, ma pur facendo un figurone, lottando per molte ore per le prime file dovette pagare la sua gioventù la frizione e il cambio della XK 120 in terza posizione alla 21<sup>a</sup> ora cedette e le altre due anch'esse con vari problemi si classificarono al 12° e al 15° posto. Niente male!

Questi notevoli risultati incoraggiarono la Jaguar a investire sulla XK 120 .



Sempre agli inizi della carriera al secondo posto alla Targa Florio, dietro alla Ferrari di Ascari per buona parte della gara, e poi ritiro, questa volta una biella.

Nelle 1000 miglia arriva addirittura 5<sup>a</sup> con una XK 120 di serie , con davanti a lei la Ferrari di Marzotto e l'Alfa Romeo di Fangio ( no macchinette o piloti da niente!)



Poi i successi continuano, altre vittorie a Silverstone, addirittura al Tourist Trophy le prime tre vetture sono tre Jaguar XK120 (una, la prima classificata, era nelle mani del grande Stirling Moss).

Pista, corse su strada, rally su terra e neve , la Jaguar XK 120 la troviamo ovunque e sempre con prestazioni di alto livello.





**Nel 1951 finalmente la Jaguar XK 120 vince la 24 Ore di Le Mans adesso decisamente passa alla storia.**



Riuscite a vederla è la sesta vettura da sx



Decisamente gli inglesi avevano costruito una macchina efficiente versatile e molto, molto bella.!



Non potevano mancare nel nostro mondo in scala ridotta questa meraviglia

Nel prossimo numero  
il mito sarà :  
ALPINE A 110



*Al prossimo numero*



*Renzo*