

Chaparral 2E

Upgraded to EV06 chassis
New lighter cockpit
Special box sleeve
Pickup shifted up to improve cornering















Chaparral 2E
 #66, 2nd Can-Am Riverside 1966
 Jim Hall

CA16b

↔127mm ↓51mm ●↔77mm ↔60mm ▲65gr

1:32

	Inline reverse	Inline	Sidewinder	Inline Boxer	Anglewinder	Setup	ND Magnet	Race Magnet	Suspension	Light	Digital
Motor mount											 
STANDARD	X	X	○	X	X	●	●	○	○	○	○
OFFSET	X	X	● 0.5mm	X	X						

● Standard
 ○ Compatible
 X Not compatible

Chaparral 2E



Nel 1966 la Chaparral introdusse la 2E nelle gare della serie Can-Am. Con il suo alettone, un'aerodinamica intelligente ed i radiatori posteriori, la vettura anticipò i concetti che sono alla base delle auto da corsa contemporanee.

Il miglior risultato ottenuto fu la doppietta a Laguna Seca con i piloti Phil Hill e Jim Hall al primo e secondo posto.

L'alettone era montato sui portamozzi posteriori, permettendo di applicare il carico aerodinamico direttamente sulle gomme, senza comprimere le sospensioni.

L'incidenza dell'ala era regolabile tramite un pedale, per ottenere il massimo carico nelle curve e ridurre la resistenza all'avanzamento sui rettilinei.



Di tutte le Chaparral, questa era la preferita di Jim Hall.

L'auto era caratterizzata da un telaio semi-monoscocca in alluminio, e da un motore V8 Chevrolet 327 pollici cubici. A Riverside, nel 1966, nel Los Angeles Times Grand Prix valido per la serie Can-Am, Jim Hall sfiorò la vittoria, rimanendo attardato nel finale a causa di problemi di pressione del carburante, ma giunse comunque al secondo posto.

