PADDOCK magazine

02 / 2009

auto-moto hobby magazín o modelech



- Novinky
- Recenze
- Představujeme
- Pohled za hranice
- Pohled do krabičky
- Soutěže
- Fotostřípky
- Poradna
- Reportáže

Yamaha YZR - M1
FORTUNA TECH 3 2005

a spousta dalšího...

Generální partner:

BVV Veletrhy Brno

B R N O

KPM BRNO

HANÁCKÝ KLUB PLASTIKOVÝCH MODELÁŘŮ 4MK MINERVA PROSTĚJOV

BRNO

KPM BRATISLAVA

MODELBRNO 2009

Srdečně Vás zveme na Evropské setkání modelářů,
Mistrovství České Republiky žaků plastikových modelů, výstavu a veřejnou soutěž.
Koná se dne 20.6.2009 v areálu Veletrhy Brno, a.s. pavilon H
12 kategorií pro děti a juniory - 45 seniorských a další speciální ceny.
Šestý ročník speciální soutěže v hodu postaveným modelem do dálky
„O nejlepšího modeláře ČR aneb Drsňák roku“

Generální sponzor:

eduard

TransTechTooling®

HITACHI Inspire the Next

Mediální partner:

Modelář

rádio KROKODÝL FM 103

MIDO FILM BRNO

NOVINKY

REVI

Sponzoři:

KERASERVIS PRAHA BRNO BRATISLAVA

RASINO

PIZZERIA ZI TERESA RISTORANTE

Hauler

EXTRA TECH

rotschein AIRBRUSH MODEL SHOP

Vágner

MPM

REDA®

Nordland models

SKLO Rosplim SKLENÁŘSTVÍ

VVS VELETRŽNÍ SERVIS s.r.o.

Další informace na: www.modellbrno.cz

!POZOR!

Tento časopis nám můžete pomoci vytvářet i Vy. Posílejte články, recenze, příspěvky, nápady, tipy... Těšíme se

redakce@paddockmag.com

REDAKCE

Petr *„Dale Cooper“* Hromada
Vladimír *„Sumak“* Šuma
Michal *„Aress“* Falta
Ľubomír *„Master“* Michalík
Martin *„Koudy“* Petráš
Dalimil *„Dalin“* Vyškovský

PŘISPĚVATELÉ

Miroslav Kovář
Tomáš Zámostný
Vítezslav Hlávka
Franta Vopršálek
Jan Smaržík
Zbyněk Koupý

WEB

www.paddockmag.com

KONTAKT

redakce@paddockmag.com

Obsah je chráněný autorským zákonem.

Magazín je určen k volnému stažení z internetu.

Je možné ho číst v elektronické, nebo tištěné podobě. Není dovoleno kopírovat ani upravovat žádné z jeho částí za účelem dalšího použití.

Magazín je NEPRODEJNÝ

Není dovoleno ho prodávat (ani žádnou z jeho částí) v jakékoli formě, nebo ho dočasně poskytovat (ani žádnou jeho část) za úplatu.

Distribuce prostřednictvím internetu je možná jen prostřednictvím umístění odkazu na stažení z domovské stránky.

www.paddockmag.com



7



27



47



29

Úvodník	4	
Novinky	5	Co se stalo nového?
Recenze	7	Yamaha YZR-M1 / *Miroslav Kovář*
	11	Nissan Skyline GT-R / *Ján Hanuska*
	14	MAN TGA 41.530 / *Tomáš Zámostný*
	17	March CG 901 / *Petr Hromada*
	21	Renault A110 Alpine / *Vítězslav Hlávka*
	23	Yamaha YZR-M1 / *Petr Hromada*
Představujeme	10	Miroslav Kovář
Pohled za hranice	27	KEN (Japonsko)
Pohled do krabičky	30	Tyrrell 018 / *Dalimil Vyškovský*
	31	Sauber Mercedes C9 / *Petr Hromada*
	32	McLaren MP4/23 / *Dalimil Vyškovský*
	34	Doplňky k nákladním automobilům / *Franta Vopršálek*
Soutěže	29	Česká Třebová 08 / *Michal Falta*
	33	Bratislava 08 / *Michal Falta*
	36	Pardubice 09 / *Michal Falta*
	41	Modelmánia / *Michal Falta*
	44	Mosonmagyaróvár 09 / *Vladimír Šuma*
Fotostřípky	38	Rally Legend 2008 / *Jan Smaržík*
Poradna	39	Jak začít... / *Petr Hromada*
	42	Flokování / *Zbyněk Koupý*
Reportáž	47	MotoGP Brno 2008 / *Petr Hromada*
Fotoreport	53	F1 - mix / *Michal Falta*



The Times They Are A-Changin'

Bob Dylan

Máme tu zase léto a jestli všechno klaplo, máte na monitorech (a někteří šťastlivci i v ruce) druhé číslo Paddocku. Když jsme pracovali na obsahu, nebyl jsem spokojen s úvodníkem, který jsem pro toto číslo původně napsal... Měl reagovat na loňský E-Day, byl však takový neslaný, nemastný, zbytečně kritický na veškeré společenské jevy, zkrátka, zapadal plně do současné mrzuté nálady ve společnosti... Jak už to tak bývá, přišla nečekaná inspirace a náhle jsem mohl starý text hodit do koše a napsat nový.

V říjnu jsem se rozhodl dát si malou modelářskou dovolenou a pustil jsem se po 5 letech do modelu letadla. Kdysi jsem tak začínal a jak se ukázalo na foru, část modelářské veřejnosti si mne tak stále pamatuje. Abych získal nějakou inspiraci, prolistoval jsem stará čísla Novinek a Modeláře. Při srovnávání s čísly z poslední doby, při prohlížení posunu grafiky (byť tisíckrát kritizovaném), při studiu dnešní kvality fotek v obou periodikách, jsem si uvědomil, jak rychle spěje i v modelařině vývoj vpřed. V obou magazínech byly i starší fotky ze soutěží, včetně uznávaného Telfordu. Modely cizinců ze začátku tohoto století ještě kontrastovaly, až na pár výjimek, s modely českých modelářů z uvedených časopisu. A to přesto, že i Češi a Slováci sbírali množství cen... Letos jsem pročítal kritiky po E-Day na kvalitu oceněných modelů v Masters na Mistrovství republiky. Na E-Day jsem byl a viděl jsem tam v drtivé většině modely na takové úrovni, že mohou směle konkurovat na soutěžích v celé Evropě. Zvykem se stalo dokonalé provedení, velká čistota práce, což mimo jiné umožňuje využití doplňků, které svými kvalitami mnohonásobně zvýší um každého modeláře. A právě snadná dostupnost doplňků všeho druhu spolu s tradiční vynalézavostí československých modelářů odchovaných modely KP Prostějov způsobila ten obrovský skok v kvalitě. Ostatně, určitě není náhoda, že právě u nás je takové množství „garážových" malovýrobců leptů a upgrade setů.

Nejinak je tomu i u modelů civilní techniky. Nostalgicky jsem vzpomínal nad staršími texty na dobu před pouhými 5 lety, kdy jsme chystali na soutěže „úžasného Renaulta", který měl motor „dokonce" vybaven (naprosto nemodelovými a nebarvenými) tenkými kablíky, na první objednávku modelářského materiálu z Japonska a podobně. Dnes bychom si mezi velice čistě a pěkně postavenými soutěžáky, motorkami, náklaďáky i formulemi s modely z té doby ani neškrtli.

Když se dnes projdu po velkých soutěžích v Čechách a na Slovensku, musím konstatovat, že je na co se dívat. Jistě... Stane se, že některá soutěž je neoblíbená, tak tam dorazí 5 autíček, ale věřte, že hodnotit modely třeba na loňském ModelBrnu bylo velmi těžké. A to jsem byl rád, že dělám rozhodčího jen v motorkách, v autech už bych si těžko vybíral ty tři NEJ... na stupně vítězů.

Původně měl být tento úvodník lehce opožděnou podrážděnou reakcí na zmlsanost a rozmařilost některých modelářů napříč žánry a kategoriemi. Nelíbila se mi mrzutá hodnocení, že vyhrávaly modely, které nebyly kvalitní, že ty nejlepší modely vloni modeláři nedovezli, protože každý z kritiků zná několik modelářů, kteří na soutěžích nebyli a bez nich to nebylo ono, a že vlastně je velká škoda, že ti kritici nepostavili model, protože vědí, jak by měl správně vypadat. Naštěstí mi pomohl několikaměsíční odstup a osobní zkušenosti z Evropských soutěží, které jsem se rozhodl i za vás vyzkoušet. A proto nyní můžu končit velmi optimistickým závěrem: česko-slovenští modeláři, jste opravdu výborní a představujete minimálně evropskou špičku!

Pěkný zbytek léta a nashledanou, třeba i na soutěžích...

Petr Hromada

CO SE STALO NOVÉHO?

Doba plyne a už zase uplynulo dost pátků od doby, kdy jsme Vám nabídli první číslo Paddocku. Jelikož nikdo z nás není profesionál, který by dostával spamy od modelářských výrobců, kde by nás informovali o tom, co chystají a jelikož nemáme možnost rozjet se do Norimberku, rozhodl jsem se informace o novinkách v oboru vzít trochu volněji a zkusím vám sdělit, co mne za uplynulé období zaujalo.

V minulém čísle jsem trochu opominul infomace o nových modelech F1, proto se jim dnes budu věnovat trochu nadstandartně.

Hlavním tahákem pro mne je v poslední době produkce japonské Fujimi. Výrobce koupil licenci na ochrannou známku Ferrari a tak toho náležitě využívá. Už v minulém čísle jsem naznačoval rozšířenou nabídku z produkce silničních civilních krasavců pro běžné zákazníky. No, pro běžné… Řekněme si to asi takhle: Nevzpomínám si, že bych slyšel o tom, že někdo z Vás, čtenářů Paddocku, hraje v fotbal v Anglii nebo v Itálii, nebo alespoň hokej v NHL. Tím pádem na soukromé Ferrari zapomeňme, i když jedno prý je snad ještě k vyzvednutí u francouzské Policie a patří nějakému našemu fotbalistovi. My ostatní si alespoň můžeme koupit stále se rozrůstající sbírku modelů 1:24 od Fujimi. Z těch posledních mne zaujalo Ferrari 512 ze slavných 24 hodin Lemans, budu o něm uvažovat.

Kapitolou samou pro sebe jsou překvapivé aktivity Fujimi v oblasti F1. V době, kdy Tamiya už řadu let nevydala novinku F1 1:20 se nejprve objevilo několik verzí Ferrari 126 z let 1981 až 1982, tedy vozu, který vytvářel kult Gillese Villeneuva.



Ve stejném měřítku pak přišlo celkem rychle Ferrari 641 a na jaře letošního roku blesk z čistého nebe - Ferrari 2006, poslední auto Michaela Schumachera. Pokud to bude Fujimi brát takto vážně, nezbývá než se těšit na její další formule a budeme doufat, že zabrousí i do jiných týmů. Osobně mám doma všechny jmenované stavebnice a je pro mne udivující, jak výrobce zlepšuje kvalitu. Kdo srovná například Ferrari 189 od Tamiye a Ferrari 641 od Fujimi (přímý následovník typu), zjistí, že Tamiya hrubě úrovní detailů a propracováním modelu zaostává…

A ještě jednou japonské Ferrari. Hasegawa konečně rozumně opouští svou sérii formulí v měřítku 1:24 a konečně nám nabídla dlouho



slibované Ferrari 312 T2 1:20. Krásné auto, které málem zabilo Niky Laudu, aby jej pak pozvedlo znovu na vrchol. Kvalita zpracování je velmi dobrá a odpovídá zhruba novějším modelům od Tamiye.

K produkci Ferrari od obou výrobců se samozřejmě ihned objevila řada doplňků a upgrade setů, takže vše možno šperkovat k dokonalosti.

A máme tu odbočku od modelů i když velmi související. Na svět přišla finanční krize. Když opominu, že může zasáhnout do soukromých životů každého z nás, ovlivnila i náš koníček. Nejprve dobrá zpráva… Zlevnil benzín a auta. Ale jelikož jsme asi málokdo zrovna teď chtěli auto koupit, můžeme to maximálně vzít na vědomí. Horší je, že oslabila koruna, což znamená, že v poslední době hojně využívané nákupy na internetu přímo v Asii znatelně podražily. A to tak, že nejdražší kousky od Studia 27 nás vyjdou na více než 7000,- Kč. Dost děsivé zjištění, cena v těchto případech stoupla skoro o 2000,- Kč na model. Naštěstí jsme díky krizi stejně bez peněz, tak nám to nakonec může být jedno.

Jelikož kromě stavby modelů závoďáků většinou motoristickému sportu i fandíme, nenechala nás chladnými ani související zpráva… Kvůli krizi ukončila závodní aktivity Honda ve Formuli 1, tým ale naštěstí záchránil Úžasný Ross Brawn. Hůře dopadli ve světě WRC Suzuki a Subaru. Oba tovární týmy odstoupily z mistrovství světa, z části kvůli špatným výsledkům. Napůl z krize vyvázla Kawasaki v MotoGP, která bude nasazovat jen jeden motocykl pro Marco Mellandriho. Aby to zase neznělo moc pesimisticky, nutno podotknout, že nový tým Brawn GP pobil v prvním závodě sezóny F1 konkurenci způsobem, jaký tady dlouho nebyl k vidění a přepsal dějiny zázraků ve světě motorismu.

Zpět k modelům. Naše firma REJI MODEL se stále snaží rozšiřovat své portfolio. Když opominu spoustu nových dekálů na existující modely, jeví se jako nejzajímavější novinka neověřená informace, že REJI MODEL chce vyrazit ze svého revíru převážně rally aut a expandovat do jiných motoristických disciplín. Podle diskusí na webu můžeme čekat něco zajímavého kolem MotoGP a kdo ví, zda nás teplická firma

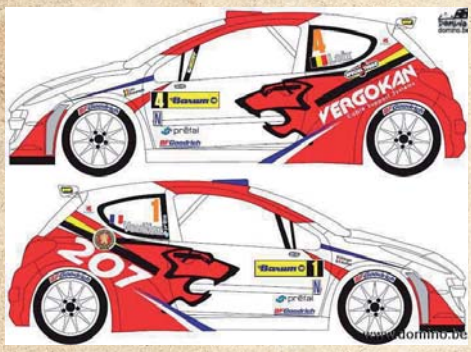


nepřekvapí něčím dalším. Už delší dobu se navíc šeptá o modelu docela zásadního rally vozu. Pro ty, kdo nají rádi historii je tady pak stavebnice Fordu RS 200 z éry vozů skupiny B.

Kdyby šlo jen o atraktivní předlohu, asi bychom neznali jinou, než novou Fabii S2000. Auto debutovalo impozantním způsobem v PWRC i v IRC a jak se zdá, má před sebou skvělou budoucnost. Zvláště poté, co FIA potvrdila, že vozy S2000 v neomezené verzi nahradí

od sezony 2011 vozy WRC. Zatím není jisté, kdo postaví tovární týmy, ale kromě existujících speciálů Fabia, Peugeot 207, Fiat Punto, VW Polo a Proton jsou údajně už v testech vozy dvou nejsilnějších továren v rally - Fiesta S2000 a Citroen C3 S2000. Osobně jsem optimistou, S2K vozy už teď jsou na úrovni prvních WRC a úroveň jistě naroste.

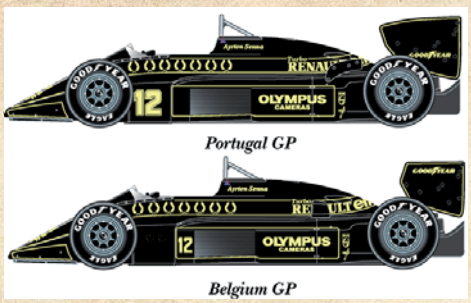
Ze jmenované skupiny si zatím můžeme objednat toliko Peugeot



207 S2000 1:24 od belgických Domino. Za zajímavost je možno považovat, že první obtisková verze nabídla vozy Bozianu z české Barum Rally. Další modely vozů S2000 jsou zatím k dispozici jen měřítku 1:43.

Nepříliš dobrá je nyní také situace kolem modelů MotoGP 1:12. Tamiya se baví bůhvíčím, nebo jí, tak jako ostatním japonským firmám, dochází peníze. Naposledy tedy vyplodila už dva roky starý model Kawasaki Ninja ZX-RR 2006. Motorky z novějších sezon zatím k mání od mainstreamových výrobců nejsou. Situaci sice zachraňují výrobci transkitů, ale 4místné částky za model nejsou příliš lákavé. Pro úplnost ale uvádím, že Ninja už je díky transkitům od Studia 27 k mání i ve verzi 2003, 2004, 2005 a 2007, Hondu RCV 211 si můžete od stejného výrobce pořídit i ve verzi Nicky Hayden 2006. Nejnovější motorkou MotoGP je pak konverze na Yamahu YZR M-1 2008 od Top studia, která je sice i nejdražší, na druhou stranu, zahrnuje super detail kit. Smůla je, že Tamiya už neprodukuje dostatečné množství donor kitů na které jsou transkity určeny, takže kdo se nepředzásobil, může mít smůlu.

A zpět k Formuli 1. Studio 27 jsme minule nezpůsobně odbyli. Proto připomínám, že nás tato firma zásobuje i nadále několika novinkami ročně. Z těch posledních zmiňuji vozy F1 z minulé sezóny, mj. tedy



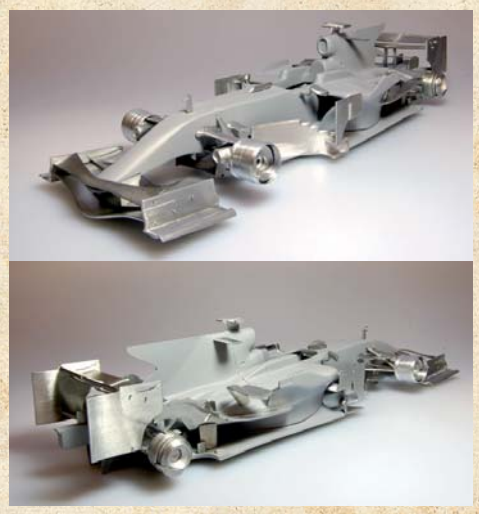
Portugal GP

Belgium GP

Renault R27, Ferrari 2008, Mclaren MP 4/23 a další. Výrobce dále brousí i v minulosti, zmínit musím určitě sice nikoliv poslední novinku, ale pro mne kultovní vůz: Ligier Matra JS 17. Dále nám Studio nabízí například už nějakou dobu Renault 40.

Sesterská Model Factory Hiro nám z doby přelomu 70. a 80. let nabízí protipól Lotusu 72, neboli Ferrari 312. Jó, mít peníze, to by byla krása, mít tohle ve sbírce…

Soupisku resinových výrobců nově rozšířila firma E-Jan. Na trh vstoupila rasantně a poslala nám model vozu Toro Rosso STR3 z Velké ceny Itálie 2008, kde impozantně



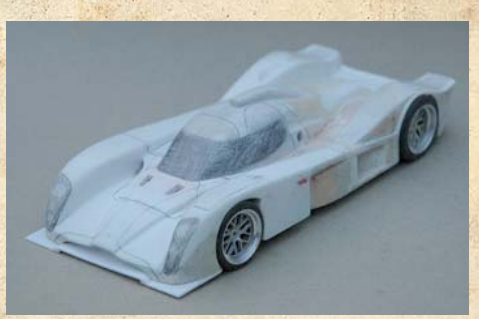
v dešti zvítězil plavec Sebastian Vettel. Jeden z kolegů model vlastní, v krabičce vypadá velmi pěkně, jen ty „mokré pneumatiky" působí trochu hrubě. Ovšem Torro Rosso má překrásné vybarvení, model bude určitě bomba.

Přehled o novinkách v oblasti nákladáků nemám, proto i dnes nic napsat nemůžu, ale slibuji, zkusím něco vyzvědět.

Tentokrát jsme trochu preferovali F1, bylo to hlavně pro opominutí nejslavnější disciplíny motosportu v minulém čísle. Trochu se jedná i o následek skutečnosti, že za poslední dobu produkce modelářských firem ostatní obory trochu opominula.

Na závěr zmíním jedno velké přání. Když vloni realizoval kontroverzní podnikatel a manager Antonín Charouz jeden ze svých projektů a vytvořil konkurenceschopný tým třídy LPM 1, začalo mnoho z nás toužit po modelu Loly Aston Martin. Jednak auto vypadá zajímavě (i když zbarvením moc neoslňovalo), jednak to posádce Enge-Mucke-Charouz docela jelo.

Pravá perla nás ale čeká v letošní sezóně. Nejprve sice probleskla zpráva, že BP agentura vyvázala ze svých služeb Romana Krestu a prodala zázemí pro rally tým a okruhovou divizi. Současně ukončila aktivity v A1 GP. Další zpráva byla optimističtější a oznamovala spekulace o sloučení týmu Antonína Charouze s jedním ze dvou nejsilnějších továrních týmů série LM, s továrním týmem Audi. Tyto námluvy skutečně proběhly. Antonín Charouz ale nakonec využil skutečnosti, že promotér upravil poměr mezi diesely a benzínovými motory v sérii LeMans ve prospěch klasických motorů a pokračuje ve spolupráci s firmou Aston Martin. Neoficiální tovární tým pojede letos v překrásných klasických retrobarvách Gulf a bude patrně patřit k favoritům Lemans série. O tom svědčí i skutečnost, že v prvních testech dosáhl Tomáš Enge nejrychlejšího času, těsně předtím, než auto rozštípal na karbonovou drť. A nás může těšit, že jej chystají francouzští Profil24... !



Všem novinkám, které jsem neuvedl se omlouvám a přeji Vám příjemné počtení ve zbytku čísla.

Petr Hromada



Yamaha YZR - M1
FORTUNA TECH 3 2005

Závody královské kubatury MotoGP patří mezi mé nejoblíbenejší.... Když jsem vybíral kterou „mašinu“ si postavím, jediná moje podmínka zněla - něco neokoukaného. To určitě splňuje snad nejbarevnější Yamaha M1 týmu Tech 3 ze sezóny 2005 v barvách španělské Fortuny.

Obtiskový arch od Rennaisance je dost velký, asi největší co sem měl možnost vidět. Na výběr je stroj Tonyho Eliase a Rubena Xause (oba se od sebe liší). Rozhodnul sem se pro Tonyho... na začátek doporučuju obstarat si i fotky hotového modelu, z návodu neni někdy přesně jasné, co kam patří.

Všechny díly nejprve vylámu z rámečku a rozdělím na skupiny podle toho jakou barvou budou nastříkány. Používám akryly Tamiya, spreje Tamiya a na „hlavní“ díly bezkonkurenční Zero paints. Kapotáž je nastříkaná Zero Pure Brilliant Red a přelakována „normálním“ lakem od stejné firmy. Z velkých obtisku sem měl respekt a obavy, jak se s nimi bude pracovat, ale nebyly na místě, obtisky jsou výborné a za (větší) pomoci „vodiček“ Microsol nebyl žádný problém. Po třech dnech přišel na řadu lak a oddechnutí, že to nejhorší mám za sebou... Největší trápení z celé stavby pro mě byli červené „proužky“ na kola, ale nakonec po několika hodinách nervů bylo hotovo. Ostatní už šlo rychle a bez větších komplikací.

Výfuk dělám tak, že celou část klasicky nastříkám lesklou černou - upřednostnuji TS-14, na ni pak Alclad2 Chrome a pak už podle potřeby tonovaní clear orange, blue, smoke atd. To vše pistolí. Nikdy jsem to pak nelakoval, ale asi by to vypadalo lépe, tak příště.

Po několika dnech od zaschntutí laku jde na řadu leštění. Všechny díly kapotáže jako první „přebrousím“ pastou Top Compound 2000 Modelers a pak už klasicky všechny tři (někdy používám jen poslední dvě) leštící pasty a nakonec vosk, vše od Tamiye.

Z různých doplňků je použitá soustružená přední vidlice, několik druhů obtisků imitujících karbon od Studia27 a Scale motorsport. Dále ještě zelené a průhledné hadičky od Crazy Modeler a nakonec nýtky Model Factory Hiro a Top Studio. Určitě by šla spousta věcí udělat líp, ale já osobně jsem s výsledkem spokojen a mám z Yamahy radost a o tom by mělo modelaření být - „vytrináček je to moc pěkný:).

Miroslav Kovář




Fortuna
Fortuna
spanish team
MOTUL
YAMAHA
DID
NGK
MICHELIN
brembo


Fortuna
Fortuna
spanish team
MOTUL
YAMAHA
MICHELIN
NEC
DID
NGK
brembo


24
Fortuna
Fortuna
Fortuna
brembo
MICHELIN


Fortuna
24
Fortuna
Fortuna
brembo
MICHELIN


Fortuna
MICHELIN
2D
DID
MAGNETI MARELLI
NGK
MOTUL
YAMAHA

Jméno: **Miroslav Kovář**

Nick: Marco

Bydliště: Jindřichův Hradec/Jižní Čechy

Věk: 30

Rodinný stav: Svobodný.

Profese: Vyrábím hračky

Jaké modely stavím: Auto-moto.

Jak dlouho stavím modely: Od roku 2003, ale to jsem sbíral zatím jen informace na tehdy Nymburském fóru (Stavíte někdo motorky a auta? Pamětníci znají), kde mě „zlomil" na auta jistý Dale Cooper aniž by to tušil, který je do dneška mým nejen modelářským vzorem.

Oblíbená modelářská firma: Tamiya, Hasegawa, Fujimi, REJI MODEL

Největší úspěchy: Z důvodu lenosti nejezdím ani jako divák už… přitom času je dost.

Komu fandím ve sportu: Fotbal (AC Milan, Barcelona, Ajax), Hokej (repre, NHL, Motor ČB), MotoGP (Yamaha), F1 (nemám rád McLaren), Rally (Ford)… atletika, krasobruslení… prostě sportovní maniak.

Nemodelářské zájmy: Hlavně pes Zlaty retrívr Dasty (má se líp než já a je to miláček rozmazlenej), sázení na sport (fotbal, hokej, NBA atd), auta, internet, warez!

Oblíbená hudba: Zásadně 80.léta pak dlooooouho nic.

Oblíbený film: Těžko jeden vybrat….řeknu z „auto-moto" Formula 1978 a Le Mans 71… Nemám rád nové české filmy po Dědictví aneb…

Oblíbená knížka: Nečtu vůbec

Obligátní otázka – Co rád jím a piju: Těstoviny jakkoliv, mám rád vajíčka a nejradši piju samotnou vodu z vodovodu pokud možno, tudíž abstinent.



Nissan Skyline GT-R V spec II Nür R34



Nissana som začal stavať len z toho dôvodu, aby som odskúšal nový 2k lak a farbu z autolakovne. Keď som sa rozhodoval aký odtieň použiť, natrafil som na internete na fotky Nissanu Skyline v limitovanej edící Nür (podľa okruhu Nürburgring) vo farbe Millennium Jade. Posledných 1000 kusov Skylinov bolo vyrobených práve v tejto limitovanej edícií, tá sa od klasického Skylinu líšila najmä motorom kategórie N1, karbónovou kapotou, karbónovým difúzorom, "budíkmi" ciachovanými až do 300km/h a inými materiálmi v interiéry.

Ako základ som použil stavebnicu od Tamiye č.24258, ktorá obsahuje aj dekály pre túto limitovanú edíciu Nür a rozne iné doplnkové diely ako napríklad nová koncovka výfuku, dva druhy diskov a ešte nejaké drobnosti pre tých čo si chcú model trošku upraviť a odlíšiť od sériovky. Ja som tieto diely nepoužil keďže som si chcel postaviť model originálneho auta.

Potrebné veci k stavbe som mal, tak som rovno aj začal. Zbrúsil som deliace roviny na karosérií, prilepil k nej nárazníky a prahy, pretmelil nedokonalosti v miestach spojov medzi karosériou a ostatnými časťami a nastriekal Surfacerom 1000. Výhoda autolakov je že len málo z nich potrebuje biely základ, väčšine z nich vyhovuje obyčajný šedý. Po jemnom prebrúsení surfaceru som začal farbiť. Použil som vodou riediteľnú farbu od fy DuPont. Farba krásne kryla už po prvej vrstve, ale pre istotu som dal dve. Farbu som nechal deň vytvrdnúť a prelakoval som to 2k lakom od DuPontu (konkrétne ChromaClear 3550S). Prvá vrstva laku bola jemná, len aby ochránila farbu pred zmäkčovadlami na obtisky. Naniesol som tých pár obtiskov a na ďalší deň som dal druhú, opäť jemnú vrstvu laku. Pred prelakovaním obtiskov som si samozrejme nanečisto odskúšal či mi lak obtisky "nezožere". Nakoniec som to zavŕšil mokrou vrstvou laku. Na väčších plochách bolo vidieť









že tam je pomaranč, takže po pár dňovom tvrdnutí som vzal 2000-ku šmirgel a začal brúsiť. Na vyleštenie som použil leštiace pasty KPM Bratislava. Lak sa krásne leskne a je aj dosť odolný, čo vyhovuje nešikovným ako som ja. Po vyleštení som nastriekal rámy okien (X-18), jemne napustil špáry (XF-1), vnútornú stranu strechy a stĺpikov som nafarbil farbou german gray XF-63 a začal lepiť ostatné časti karosérie. Hrany svetiel som nafarbil jemne zatmaveným smokeom X-19 aby tak nebili do očí. Časť krídla dostala karbónový obtisk REJI MODEL.

Spolu s karosériou som pracoval aj na podvozku. Tu som postupoval až na malé detaily podľa návodu. Zadný difúzor dostal rovnako ako časť krídla karbónový obtisk a vrstvu laku. Druhou zmenou opoti návodu boli kolesá. Podľa návodu treba kolesá nastriekať mixom farieb chrome silver X-11 a gunmetal X-10 v pomere 1:1, no tento mix sa mi zdal byť moc bledý, tak som dal trochu viac gunmetalu a hneď to vyzeralo viac k svetu.

Týmto som mal karosériu a podvozok hotové, tak som sa pustil do interiéru. Tam som dorobil len bezpečnostné pásy zo zbytkov plechov od REJI MODEL, pásoviny KA Models a plastových profilov. Fotky interiéru a hlavne bezpečnostných pásov som hľadal a aj našiel v internetových autobazároch. Čo sa týka farieb, postupoval som opať podľa návodu, keďže to s realitou celkom sedí. Všetky časti interiéru som nastriekal farbou german gray XF-63, podlahu som nafarbil čiernou XF-1 a na záver som dofarbil detaily na palubnej doske a stredovom tunely. Pásy interiér modelu celkom oživili, no po zložení modelu je z nich vidieť málo, zadné skoro vobec.

Keď som to všetko zlepil dokopy, stačilo nalepiť leptané stierače od CrazyModelleru, spätné zrkadlá, celú karosériu na záver navoskovať a uložiť do vitríny.

Stavbu som začal na začiatku letných prázdnin, no cez prázdniny nebolo moc času tak sa stavba natiahla na 3 mesiace. Na môj vkus je to aj tak skvelý čas.

Ján Hanuska












Extrémní silák bez motoru



V následujícím článku bych vám chtěl představit jeden z posledních přírůstků do mé modelářské vitríny – tahač MAN TGA v poněkud nezvyklém (tedy… v našich končinách) provedení tahače nadměrných nákladu, bez motoru o výkonu 530 koní (slůvko bez bude později vysvětleno) se znakem náprav 8x4/4 (8 kol, 4 poháněná, 4 řiditelná). Jako základ mi posloužily dvě stavebnice Italeri 3811 s označením New Concept. Jelikož ve stavebnici je provedení běžného tahače 4x2 (a ještě dost nepřesné), čekala mě vlna úprav a předělávek, které bych Vám rád popsal.

Myšlenka na stavbu těžkého tahače mě pronásledovala již přes dva roky – byl jsem totiž silně ovlivněn svou prací, řidiče doprovodu nadměrné přepravy. Stále jsem se ale nemohl rozhoupat a nějakou konkrétní stavbu začít. Jasnější představu jsem do hlavy dostal po dlouhodobé práci pro německou společnost WF Franke, která mě svými vozy MAN natolik oslovila, že bylo jasné, jaký model si postavím. Rozhodl jsem se také o stavbu přesně podle skutečného vozu, konkrétně typu 41.530 řidiče Ludvíka. Když jsem byl konečně rozhodnutý o typu i provedení vozu a měl k němu patřičnou dokumentaci a plány (téměř neustále jsem tehdy vychvaloval aplikaci Man TED, která nabízí online plány k v podstatě všem podvozkům MAN), zahájení stavby nic nebránilo... tedy... kromě zkouškového období ve škole. Ale i to se nakonec ukázalo jako nevelká psychologická překážka a já se tak na začátku května směle pustil do stavby.

Nabuzen ranní poštovní zásilkou, která ukrývala nebetyčně krásné šroubky Calibre.35, jsem začal trochu netradičně – úpravou zavěšení zadních hnaných náprav. Původní náznaky hlav šroubů jsem opiloval a do nově navrtaných děr jsem umístil zmiňované šrouby. Uchvácen výsledkem jsem se již nedokázal vrátit k učení na zkoušky a pokračoval ve stavbě dále – úpravou rámu. Tam na mě čekalo nejvíce práce a přemýšlení. Bylo nutno rám prodloužit a uzavřít do U profilu (který Italeri v rámci New Conceptu zjednodušilo na L profil). Do prodlouženého místa jsem ještě přidal jednu příčnou vzpěru, adoptovanou ze zbytků trojkové Scanie. Dále mě čekal další oříšek v podobě úpravy diferenciálu třetí nápravy. Poháněné jsou poslední dvě nápravy, a tak bylo potřeba z původního „koncového" diferenciálu vyrobit „průchozí." K tomu mi posloužil střed z nalezeného disku

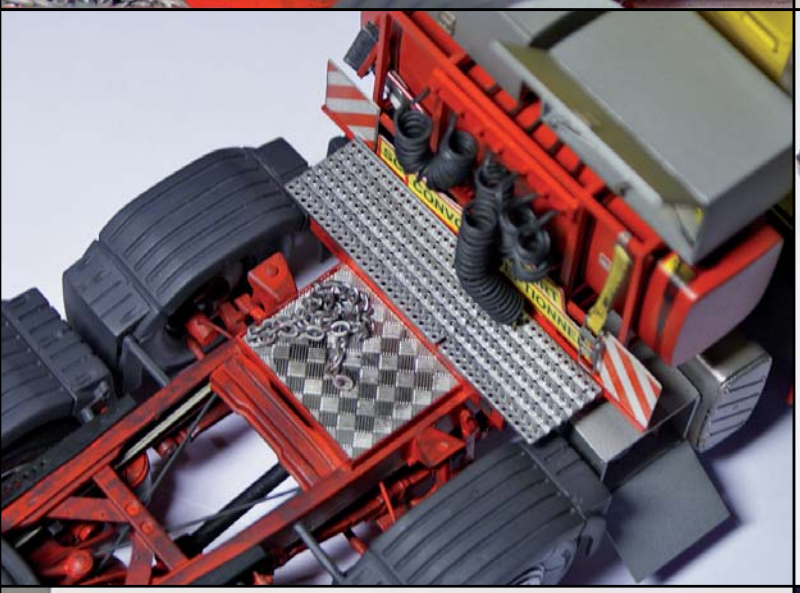

















SCHWERTRANSPORT
W & F FRANKE

zadní nápravy a, na tomto modelu všudypřítomné, profily Evergreen. Po dokončení zadního dvojčete jsem se mohl posunout na rámu dopředu a začít řešit první dvě nápravy, obě řiditelné. Zavěšení první zůstalo v podstatě bez úprav (krom šroubů Calibre místo původních) a zavěšení druhé nápravy jsem se nakonec rozhodl vyřešit zkrácením původních listových per a výrobou nových držáků tlumičů. Tím byly základní práce na rámu téměř hotovy a já se mohl rozptýlit nějakou jinou, veselejší prací.

Na řadu pak přišel jeden díl, ze kterého jsem měl obavy již od prvních myšlenek na stavbu nadměrného MANa – přední nárazník. Ten je totiž na většině těžkých tahačů naprosto odlišný od sériového a vyžadoval tak výrobu víceméně od prvopočátku. Z původního stavebnicového nárazníku jsem použil pouze vrchní několika směry zaoblenou část a na ní napojil nad svíčkou ohnutou plastovou destičku, do které jsem pak vyvrtal, vyřezal a vypiloval průduchy a otvory na světla. Pomyslnou třešničkou na dortu byla světla, kterým se mi pomocí hliníkové folie povedlo dodat celkem reálný vzhled.

Invenčnost pří výrobě nárazníku mě duševně natolik vyčerpala :o), že jsem se vrátil opět k podvozku, konkrétně k tvorbě kabeláže. Roztaháno bylo několik základních rozvodů vzduchu a elektriky s tím, že další kabely následovaly až po nástřiku, aby svou barvou narušily a zatraktivnily jednolitý barevný odstín rámu. Použity byly modelářské gumičky a olověné drátky, dnes už bych možná raději použil sadu drátů na kabely od KFS (neplést s KFC ani s KSČ – KFS je britský výrobce doplňkových dílů pro kamionové modeláře). Následující etapou stavby byla výroba držáků komponentů za kabinu (lidově nazývaného kovošrot). Díky tomu, že nadměrné tahače mají nahuštěné nápravy po celé délce rámu, nezbývá na komponenty jako nádrž atd. místo. Umístěny tak musí být za kabinou. K tomu opět dobře posloužily plastové profily. Do kovošrotu jsem umístil nádrž (kvůli nutnému prodloužení je daná dohromady ze třech částí) a dva vzduchojemy.

Následovala další perlička, o které jsem přemýšlel nejednu bezesnou noc – blatníky. Ve stavebnici je totiž pouze jeden pár a to koncových blatníků. Já ale potřeboval dva páry a ještě trochu jiného tvaru – od původních koncových se liší jiným tvarem výstupků po stranách. Blatníky nad druhou nápravou jsou navíc užší než ostatní. I s tímto mi ale pomohly plastové destičky a po dvou večerech nekonečně se opakujícího se cyklu broušení a tmelení, jsem mohl na rám nalepit přesně takové blatníky, jaké jsem si představoval. Výroba dalších komponent jako například komín (ve stavebnici je výfuk vedený pod vozem), nebo chodníček kolem kovošrotu s plošinkou a držáky reflexních cedulí už pro mě představovaly víceméně příjemnou procházku růžovou zahradou.

Na řadu tak přišla kabina. Ta je i na modelu ve velikosti XXL a od sériové stavebnicové se v ničem podstatném neliší. Nebyly tedy třeba žádné složitější přestavby. Krom zkrácení o boční spoilery jsem si vymyslel pouze jednu libůstku, otevřený kastlík na nářadí. Jelikož s tím interiér modelu samozřejmě nepočítá (ve skutečnosti jsou vnější kastlíky přístupné i zevnitř pod postelí, Italeri tuto skutečnost samozřejmě ignoruje a rozmístění výstupků a ploch v interiéru je zcela zcestné), bylo třeba ho upravit celý vnitřek kastlíku vyrobit z destiček. Za tu práci to ale stálo a vzhled modelu to o několik stupínků pozvedne. Pak nezbývalo než kabinu přetmelit surfacerem, preshadovat a nalakovat. Po nabarvení kabiny se již model začal pěkně rýsovat a bylo jasné, že k finiši moc nechybí. To mě samozřejmě nabudilo a pracovní tempo se několikrát zvýšilo. Po měsíci odkladů jsem se konečně dostal do Drážďan do firmy Decalprint, kde umí vyrábět modelářské obtisky (i bílé!) – kvalitu posuďte sami podle fotek, podle mě jsou obtisky výborné. Do polepené kabiny jsem zasadil nijak dramaticky upravený interiér (vyráběl jsem akorát ledničku, potahy sedadel, odkládací stolek a několik málo „zabydlovacích předmětů“) a kabinu usadil na rám. Jak jsem na začátku článku podotknul, jedná se o New Concept stavebnici, čili kabina na rámu drží na pevno, nelze sklápět a neukrývá se tudíž pod ní motor. To mi ale v mém současném modelářském období vůbec nevadí a rozhodl jsem se proto tento koncept zachovat.

Po dosazení kabiny už na mě čekaly jen mé oblíbené dokončovací práce. Na rám a kovošrot jsem upevnil schránky na nářadí (vlastní výroba), do nich uložil nářadí, vazací prostředky atd. a auto jsem „zabydlel“ i zvenku – na kovošrotu se objevilo koště a lopata, výstražné cedule v několika řečech, kurty s ráčnami (opět KFS, vřele doporučuji!). Na závěr přišla ještě nezbytná vrstva špíny a prachu a model byl připraven ke své výstavní premiéře (na kterou stále ještě čeká…).

Tomáš Zámostný



Smůlou polepený March



Kdysi slavný tým March, který během 70. let dodával klientské monoposty F1 hned několika soukromým a polosoukromým týmům od 80. let spíše živořil. Potácel se na chvostu pole, střídali se sponsoři, v autech seděli jezdci, kteří ne vždy měli talentu na rozdávání. Teoretické období klidu mělo pro tým přijít na přelomu 80. a 90. let minulého století. Tým získal na několik sezón finanční finanční stabilitu díky peněžním inkjecím hlavního sponsora LEYTON HOUSE. Pro tým začal pracovat uznávaný designer Adrian Newey, který mj. vytvořil později řadu úspěšných Mclarenů. Jeho aerodynamicky propracované vozy hnané klientskými motoru Judd přinesli stáji poslední dílčí úspěchy. Labutí písní slavné značky byl boj Ivana Capelliho na voze CG 901 s Alainem Prostem o vítězství ve Velké ceně Francie. O rok později byl zatčen v Japonsku šéf LEYTON HOUSE a tým ukončil své učinkování ve Formuli 1.

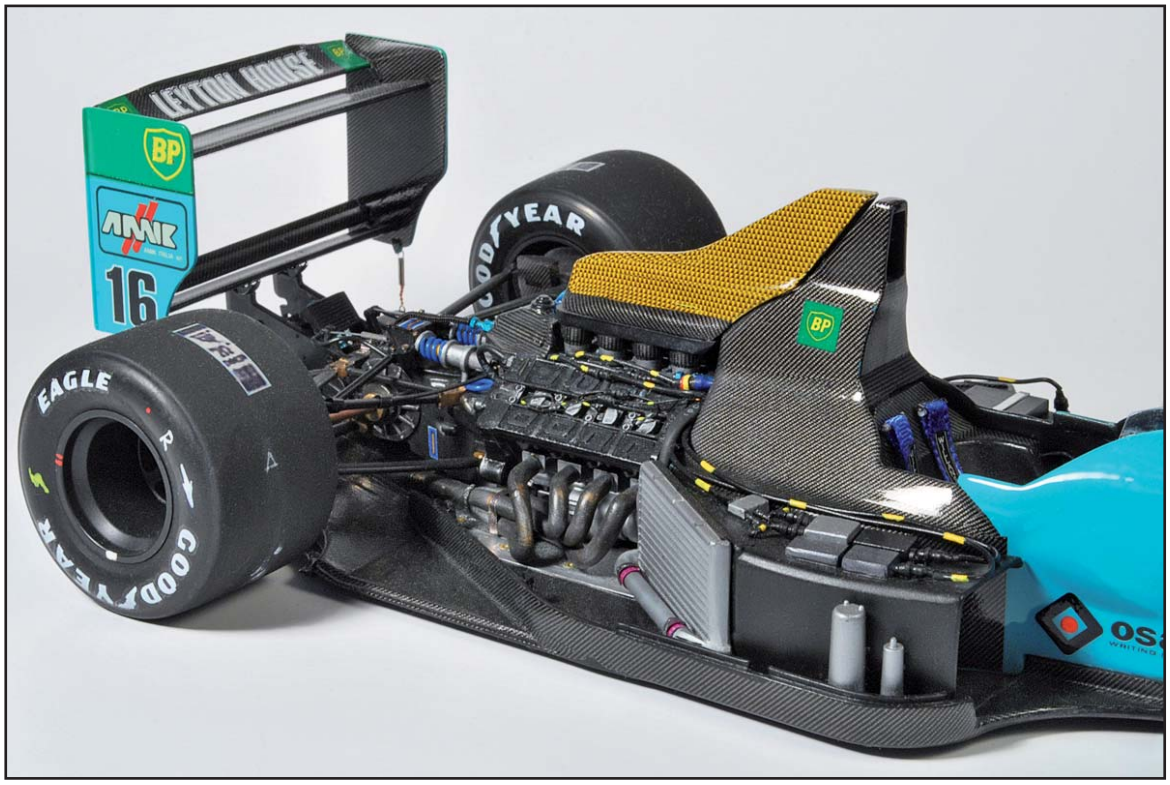
Japonská Tamiya nabízí ve své Grand prix sérii právě uvedený typ CG 901. Jedná se o stavebnici, která je již dlouho mimo produkci a není k sehnání ani v archivních zásobách internetových prodejců. Bráno standartní kvalitou japonského výrobce se jedná o slabší kousek. Díly nepasují zcela ideálně, především v oblasti přechodu monokok – karoserie. K výrobě použila Tmiya poměrně tvrdý a tím pádem křehký plast, který má tendenci k lámání, což mi komplikovalo práci například na segmentech zadního spoileru. Stavebnice je obecně dosti chudá na detaily, motor Judd je sice sám o sobě i v reálu relativně jednoduchý, výfuky, zavěšení kol a brzdy by si ale určitě zasloužili lepší zpracování. Obtisky jsou dnes, po letech, už značně zažloutlé, naštěstí, nebo možná spíše naneštěstí lze sehnat náhradní na netu od firmy Museum Collection.

Za zmínku stojí dvě varianty, které se vám nabízejí při barvení modelu. Buď můžete sáhnout po spreji Tamiya Pearl Blue, který sice není k dispozici patrně na žádném kamenném obchodě u nás, ale který nebyl problém objednat přes MPM schop, nebo lze použít mé miláčky, akryly ZERO, které mají specifickou modrou v nabídce.

Model jsem začal stavět před dvěma lety. Nebylo mnoho podkladů, v té době vlastně jen pár nedokonalých a malých fotek z internetu, které jsem získal přes Aresse, pěkná fotka motoru a zádě je v knížce Paola D'Alesia „Nejlepší týmy Formule 1" (česky REBO Production 2003). Plánoval jsem tedy model postavit jako kompaktní, bez vnitřních detailů, aby něco přibylo do sbírky.



Nejprve jsem se pustil do slepení monokoku. Spojil jsme obě poloviny, zatmelil spoje, vše vyleštil a připravil k stříkání. Velmi špatně pasuje montážní krytka nad předními tlumiči, která je na Tamiyu ostudně malá proti prostoru, který má vyplnit. Po obvodu jsem ji tedy oblepil tenoučkou plastovou páskou, horní plochu jsem k pásce dotmelil a takto nastavený díl jsem broušením dopasoval na místo určení. Začistil jsem motorový kryt a chystal jsem se model nabarvit. V té době jsem o Zerech nic nevěděl, tak jsem si sehnal zmiňovaný sprej. Čekání jsem si zkrátil okarbonováním vany kokpitu a výrobou



nových pásů z leptaných přezek (kombinuji už dlouho lepty o d různých výrobců) a z přibarvené „šusťákoviny".

Sprej přišel do deseti dnů, pořádně jsem ho proklepal a nastříkal jsem nejprve monokok. Barva se mi líbila, proto jsem pokračoval na krytu motoru. Tady nastalo něco, co dodnes neumím vysvětlit. Buď byla barva stará, nebo byl povrch krytu mastný (skutečně se zdálo, že výrobce to trochu přehnal se separátorem), zkrátka, na krytu vznikly ošklivé fleky. Chvíli jsem se s tím pral, snažil jsem se broušením a dalšími nástřiky vše zahladit, ale efekt byl nedobrý. Následovalo už poněkud křečovité nastříkání nazdařbůh namíchanou zelenou barvou BP, nanesení několika obtisků a lak na kryt i monokok. Poté vznikli barevní kocouři na monokoku a já jsem model naštvaně na rok zavřel do krabice. Byla to škoda, protože po večerech jsem začistil skoro všechny díly a těšil jsem se na rychlé dokončení stavby.

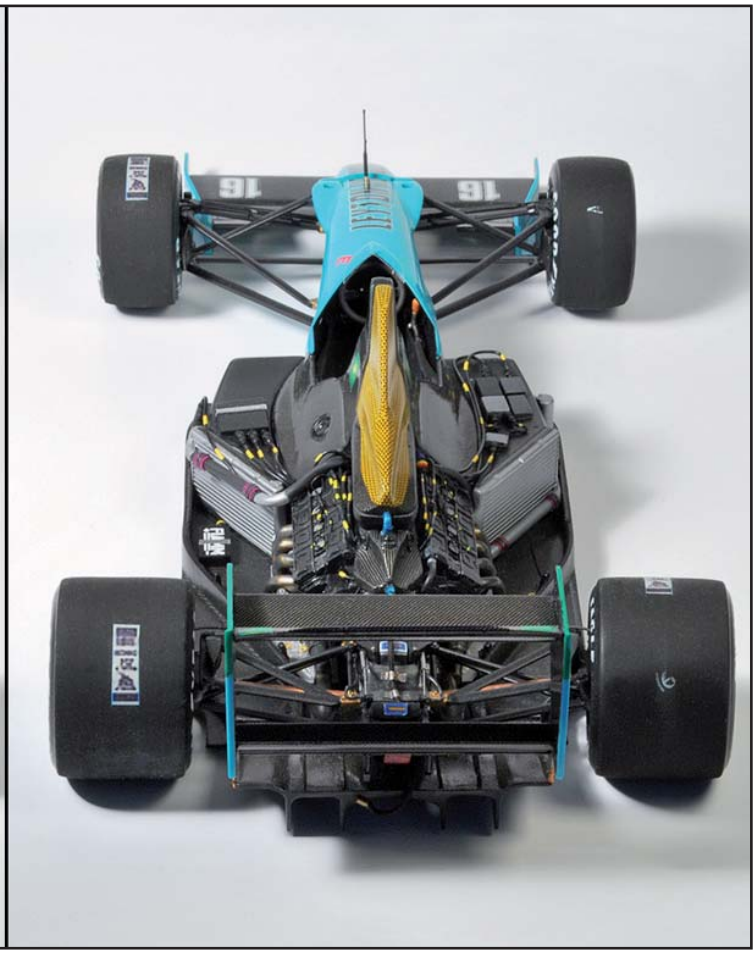
Po roce jsem model otevřel letos v létě. Objednal jsem si mezitím autentickou barvu ZERO, na zelené části jsem plánoval použití odstínu BP Green od stejného výrobce. Díly karoserie jsem zkoušel odbarvit Purisolem, nakonec ale barva držela tak, že jsem spíše brosil barvu jemným smirkem, než že bych odbarvoval. Každopádně, vše jsem pak začistil Surfacerem a povrch se mi zdál dosti hladký. Karoserii i monokok jsem nastříkal ZEREM a podle mého předpokladu tentokrát nevznikl problém. Proto jsem se pustil do obtisků. Z těch mi už část chyběla po předloňském neúspěchu. Proto jsem někde použil původní dekály, někde nové od MusColl. Ty mne velmi nepříjemně překvapily. Byly tvrdě matné, okraje se jim „sypaly" a měly katastrofální soutisk. Nějak jsem je ale na karoserii dostal. Bílý pás pod reklamu Carglass jsem nastříkal a černé lamování jsem vytvořil odtřižením okrajů příslušného obtisku ze stavebnice. Pak jsem model začal lakovat, tentokrát jsem zkusil dvousložkový lak ZERO. Smůly nebyl konec, strčil jsem si do schnoucí karoserie a poškodil ještě mokrý lak na bočnici. Jelikož už mi definitivně došly nápisy LEYTON HOUSE, musel jsem zapnout počítač, nápisy vytvořit v Corelu a obtisk jsem si nechal zhotovit u firmy APC Decals. Bohužel, problém byl i se zmíněnou reklamou CarGlass, která napasovala ani od jednoho výrobce na boule krytu motoru, proto nakonec na hlavní díl karoserie musela přijít plachta. Nebylo to nijak hrozné, ale já už to trápení s prokletým modelem nechtěl dále snášet.

Jelikož jsem mezitím zjistil, že spoj mezi trupem a krytem motoru je opravdu velmi nepovedený, rozhodl jsem se, že model bude odkrytovaný. Pomohlo mi i to, že na webu www.gurneyflap.com se objevili nové fotky ze stavby rekonstruovaného vozu.

Nejprve jsem sice nerad, ale přesto, předělal pásy na sedačce. Šusťákovinu už nepoužívám, na popruhy jsem použil svůj oblíbený set od HIRO Factory. Kokpit jsem vybavil už jen minimálně, dostupné podklady prakticky dokazují, že v něm nic nebylo.







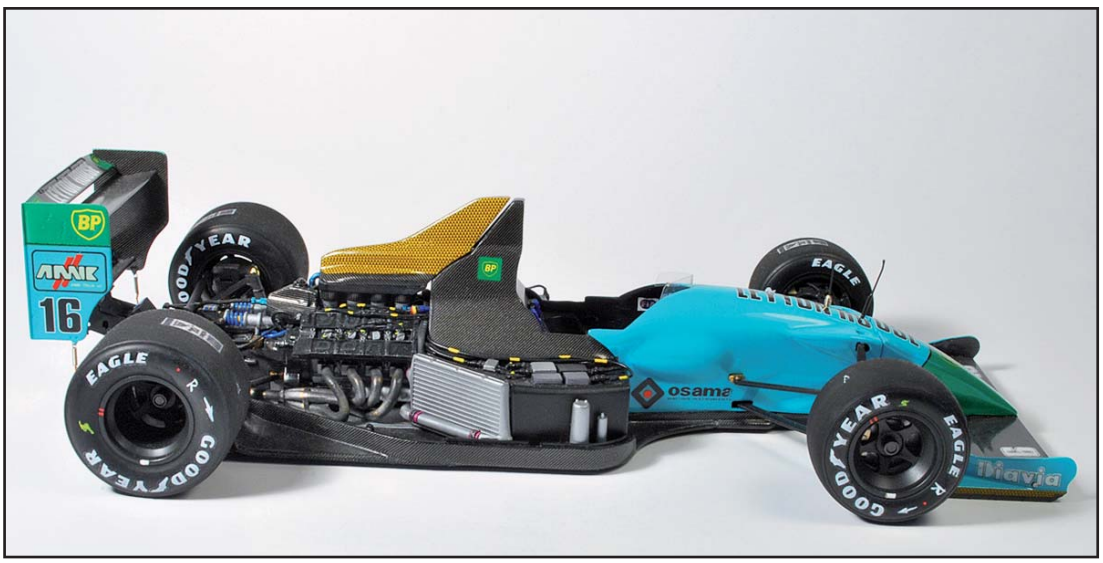
Využil jsem toho, že jsem již dříve měl začištěné díly zavěšení a motoru a stavba mi šla rychle od ruky. Co bylo třeba, to jsem „karbonoval" obtisky Scale Motorsport. V zásadě mi vznikly jen dva problémy. První souvisel s mezichladičem v pravé bočnici. Studiem fotografií jsem dospěl k názoru, že nebyl vždy montován. Poté, co se mi po původní instalaci vůbec nelíbil jsem se rozhodl, že ho vynechám. Ušetřenou energii jsem věnoval na vyrobení armatur chlazení, které Tamiya zcela ignorovala.

Problém číslo dva vznikl u výfuků. Od výrobce jsou opravdu excelentně zjednodušené a tedy, s dovolením, hnusné. Na výrobu nových se zatím necítím, proto jsem pomocí frézek v minivrtačce odvrtal z prostoru mezi trubkami co se dalo (párkrát i co se nedalo), potrubí jsem pak zatmelil, zabrousil a použil. Stejně jsem model stavěl jako „vitrínku", takže jsem se nechtěl zbytečně stresovat.

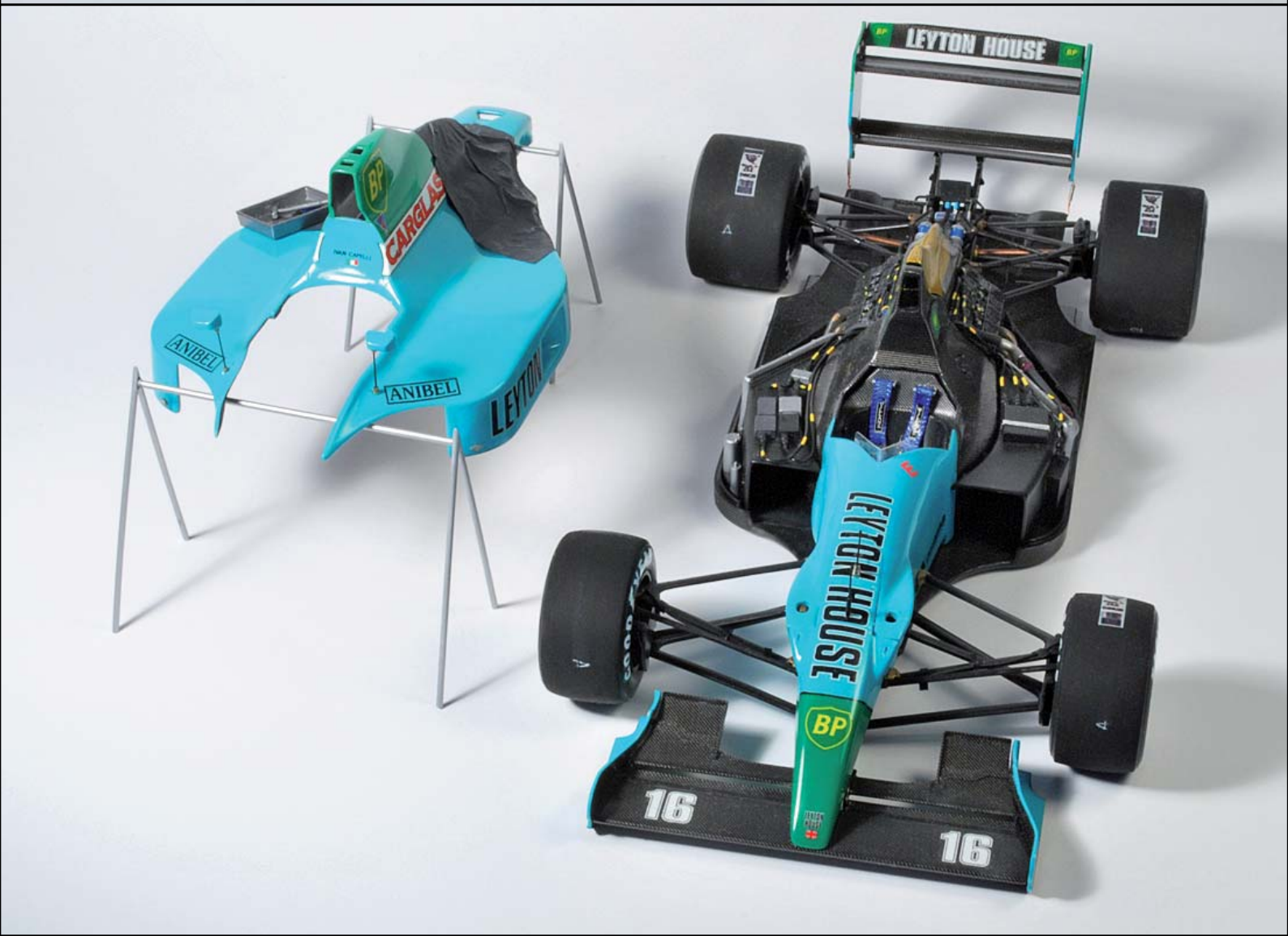
Zbytek stavby už byl otázkou pár dnů. Trochu ještě zlobili rozlomené segmenty spoileru, na vylepšení vizáže jsem si natiskl na počítačové tiskárně indikátory teploty exponovaných míst, indikátory na kola, ze setu mechaniků jsem si půčil nějaké nářadí. Na zavěšení zadních kol jsem navinul nové pružiny, kablíky různých průměrů jsou internetový dovoz z Asie, konektory jsou od Top Studia. U zpětných zrcátek jsem vyrobil nové sloupky, kola jsem na závěr decentně popsal značkami techniků. Pod karoserii jsem nakonec z profilů Evergree vyrobil stojky a model mohl putovat do vitrínky. A jelikož se mi nakonec líbil, dovolil jsem si ho presentovat i na E-Day 2008 v kategorii Hobby.

Závěr je v tomto případě trochu nejednoznačný. Při stavbě sehrálo roli několik faktorů. Jednak Tamiya stavebnici v tomto případě trochu odflákla, jednak bylo, alespoň zpočátku, málo podkladů. Přidala se i moje nešikovnost a trocha smůly kolem barvení. Přes všechny potíže nakonec ale vznikl model, který je nakonec vizuálně zajímavý a poutá dostatečně pozornost.

Petr Hromada




BP
CARGLAS
ANIBEL
LEYTON
LEYTON HOUSE
GOODYEAR
EAGLE
16


BP
CARGLAS
ANIBEL
LEYTON
LEYTON HOUSE
16
16

Rudá střela z Maran... Francie

I takhle by se dala popsat předloha mého modelu - závodní legendy Renault Alpine A110, v netradičním zbarvení posádky Menzagol/Oliva z Korsické rally 1970.

Stavebnici japonské Tamiye jsem si pořídil před delší dobou, ale stále jsem hledal netradiční a „nemodrou“ předlohu.

Mé trápení ulehčila teplická firma REJI MODEL, která vydala tyto obtisky.

Stavbu jsem pojal jako čistě krabičkovou záležitost, i když jsem se nakonec utrhl k pár doplněním.

Začínám vždy od karoserie, pokud by se nezdařila, nebylo by mi líto zbytečně stráveného času stavbou interieru :-)

Výlisek karoserie jsem obrousil od dělících rovin formy. Na odmaštěnou karoserii jsem nastříkal bílý základ Mr.WhiteBase.

Po přeleštění následovalo několik tenkých vrstev lesklé Tamiye X-7 s přídavkem žluté X-X, namíchané od oka.

Vytvrzenou barvu jsem opatrně přebrousil brusným papírem 2000 pod vodou.

Po přeleštění přišla na řadu má nejoblíbenější činnost – nanášení obtisků.

Kvalita obtisků z Mostu má stoupající kvalitu, takže jsou pevné, tenké a výborně kopírují nerovnosti. Proto jsem vodičky na obtisky téměř nepoužil.

Dále následoval bezbarvý konečný lak. Velmi jsem si oblíbil dvousložkový autolak Spies_Hacker, který po správném namíchání do šesti hodin vytvrdne a dále již nepracuje.



Lak nechávám proschnout do druhého dne a poté celou karoserii přebrousím nejprve brusným papírem 1500 a poté 2000. Tím jsem se zbavil nežádoucích schodů v laku, které vytvářejí nanesené obtisky.

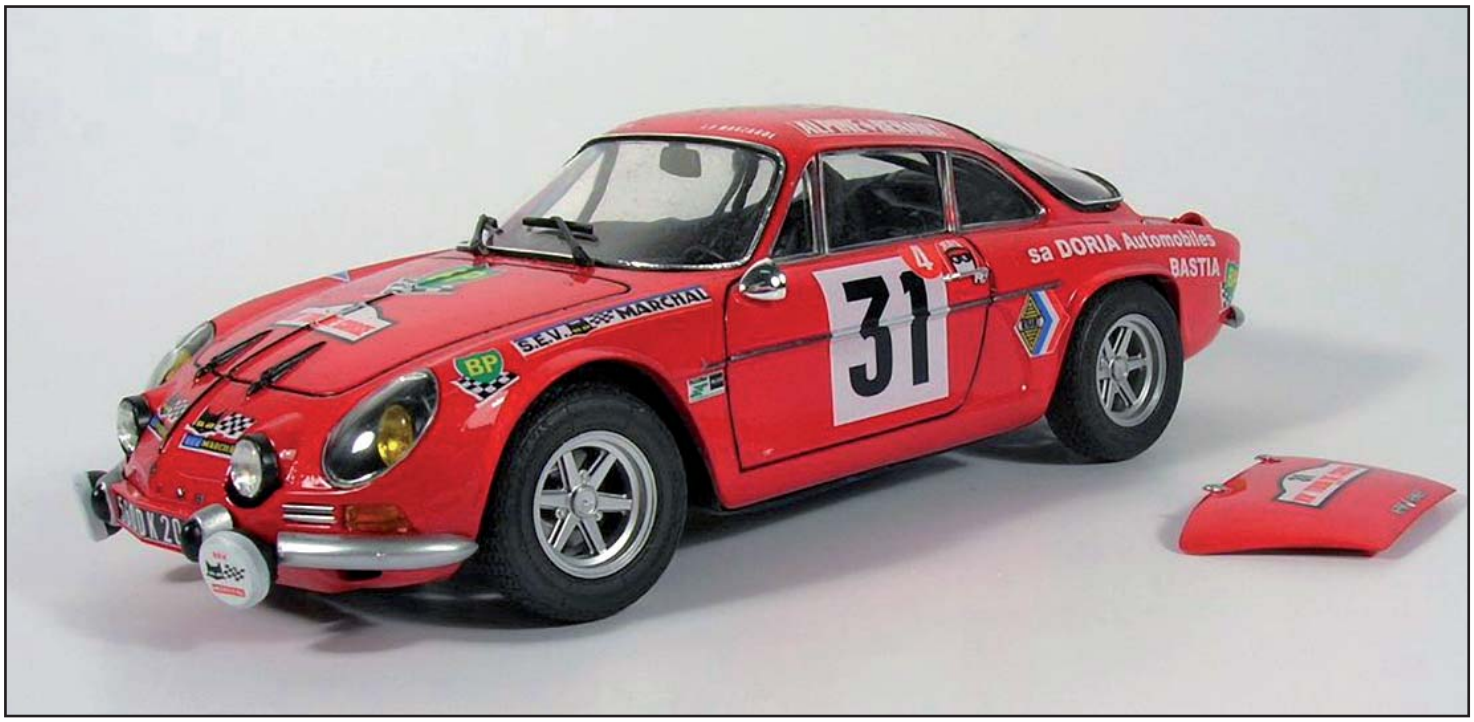
Nyní nastupuje na řadu nekonečný leštící kolotoč, při kterém jsem ve spojení se starším bavlněnými boxerkami, střídal leštidla a leštící pasty Tamiya, 3M a KPM BA.

Po vyleštění následovalo vymaskování chromovaných lišt a doplňků. Na chrom požívám excelentní barvu Alclad II Chrome, která je již naředěná do pistole a pod kterou jako základ stříkám lesklý černý enamel Tamiya X-1.

Konečnou úpravu a konrezvaci završuji nanesením auto leštěnky Amway. K dokončení karoserie zbývá přilepit světla, nárazníky a skla.

U předního a zadního skla, doporučuje návod nastříkat lemy stříbrnou barvou. Podle fotek jsem si ověřil, že ve skutečnosti je lem gumový s kovovou částí uprostřed, obdobně jako u Škody 120.

To jsem naznačil nastříkáním lemu polomatnou černou Tamiyí X-18 a nalepením proužků šíře 1mm, které jsem si nařezal z hliníkové samolepící pásky.



Karoserie je hotová, takže vrhůru dolů, tedy na podvozek.

Zde jsem pouze na motor, nastříkaný akrylovou Tamiyí XF-16 aluminium, nanesl wash z enamel Tamiye X-19 smoke. Motor jsem ještě doplnil o kabel od svíček a z plastových destiček jsem vytvořil náznak autobaterie.

Interier a podvozek jsem nastříkal podle návodu polomatnou černou X-18 a ze zbytků leptů a černé kobercové pásky natahal bezpečnostní pásy.

Disky kol a nárazníky jsem podle fotek nastříkal Tamiyí enamel X-11 chromesilver a lehce přestříkl Alcladem II polished aluminium.

Sesazení karoserie a podvozku bylo jen otázkou okamžiku.

Tím jsem završil pohodovou dvouvíkendovou stavbu. Stavebnice neukrývá žádná uskalí, takže bych model doporučil všem modelářům, kteří si chtějí toto krásné auto postavit.

BOX:

Model Renaultu Alpine A110 zpracovali dva výrobci: Tamiya a WAWE/AutoUnion.

Tamiya vyrábí novější stavebnici první verze s úzkými blatníky. Model je špičkově zpracován ve standartu japonského výrobce a i model tvarově velmi odpovídá předloze.

WAWE/AutoUnion (dva přebaly tytéž stavebnice) staršího data výroby představuje verzi s rozšířenými blatníky. Tento model nevlastním, pouze jsem ho měl k nahlédnutí u kamaráda. Detaily a povrch nejsou tak ostré jako u Tamiye, přesto podle krátkého pohledu model odpovídá předloze.

Vítězslav Hlávka











Pavoučí motorka

Svět showbyznysu a svět sportu se často úzce prolíná. Celebrity navštěvují sportovní podniky, nechávají se vidět i na motoristických závodech. Svět MotoGP není vyjímkou. Když měl v roce 2004 premiéru film Spiderman 2, rozhodli se jeho tvůrci film propagovat pomocí rychlé motorky. Domluvili se s týmem Fortuna, který sedlal tovární Yamahy YZR M-1 a pro velkou cenu Portugalska připravili nový design pro motocykl Marco Mellandriho. Kapotáž stroje a kombinéza pilota byly vyvedeny v typických modročervených barvách komixového hrdiny. Celá akce měla mít nakonec charitativní dovětek, neboť motorka a vybavení jezdce mělo být vydraženo na dobročinné účely. Nápad a úmysl byly zajisté dobré, celý happening, bohužel, trochu pokazil jezdec Mellandri, který si s motorkou ustlal hned v prvním kole závodu. Kapotáž skutečně vydražena byla, díky krátkému představení na dráze se nám však nezachovalo mnoho fotografií atraktivního stroje.

Základ pro stavbu Spidermana byl jednoznačný. Stavebnice Yamahy týmu Fortuna v beztabákové variantě od Tamiye v měřítku 1:12. Obtisky na Spidermana dělá několik výrobců doplňků. Já si vybral dekály od Crazy Modeleru. Jednak byly dostupné, jednak nebyly z nabídky ty nejdražší, jednak byly „pavoučí oči“ vyvedeny v chromovém dekálu. Jelikož Spiderman není poslední Yamaha, kterou chci stavět, pořídil jsem si na vylepšení ještě jedny lepty od Scale Motorsport a druhé od Lion Roar. Dvoje proto, že stačí na dvě motorky, některé díly navíc poskytly možnost výběru.

Stavebnici jsem stavěl jako vitrínový model, i když jsem samotřejmě počítal s tím, že takto atraktivní model vezmu doplňkově i na soutěže. Předem jsem se zařekl, že detaily budu zpracovávat jen na viditelných místech. Na druhou stranu jsem se snažil nastudovat fotky skutečného stroje, plus modely kolegů, kteří již „Spideyho“ stavěli. Na netu jsem na toto téma zkoušel vyvolat diskusi, protože jsem dospěl k názoru, že zbarvení motorky není až tak jednoznačné, jak bývá presentováno. Konkrétně jsem získal dojem, že některá místa na kapotě nebyla pokryta motivem šupin. Jednak jsem je na fotkách opakovaně neviděl, jednak bylo i logické, že napojit naležato orientované šupiny na bočnicích na kolmo natočené šupiny na horních plochách není bez problémů. V diskusi zaznělo hodně názorů, všesměs většina tvrdila, že absence šupin je způsobena leskem chromových šupin. Při prohlížení fotek a jejich rozboru jsem strávil několik dnů, abych nakonec stejně vsadil na jistotu a udělal šupiny po vzoru kolegů specialistů všude.



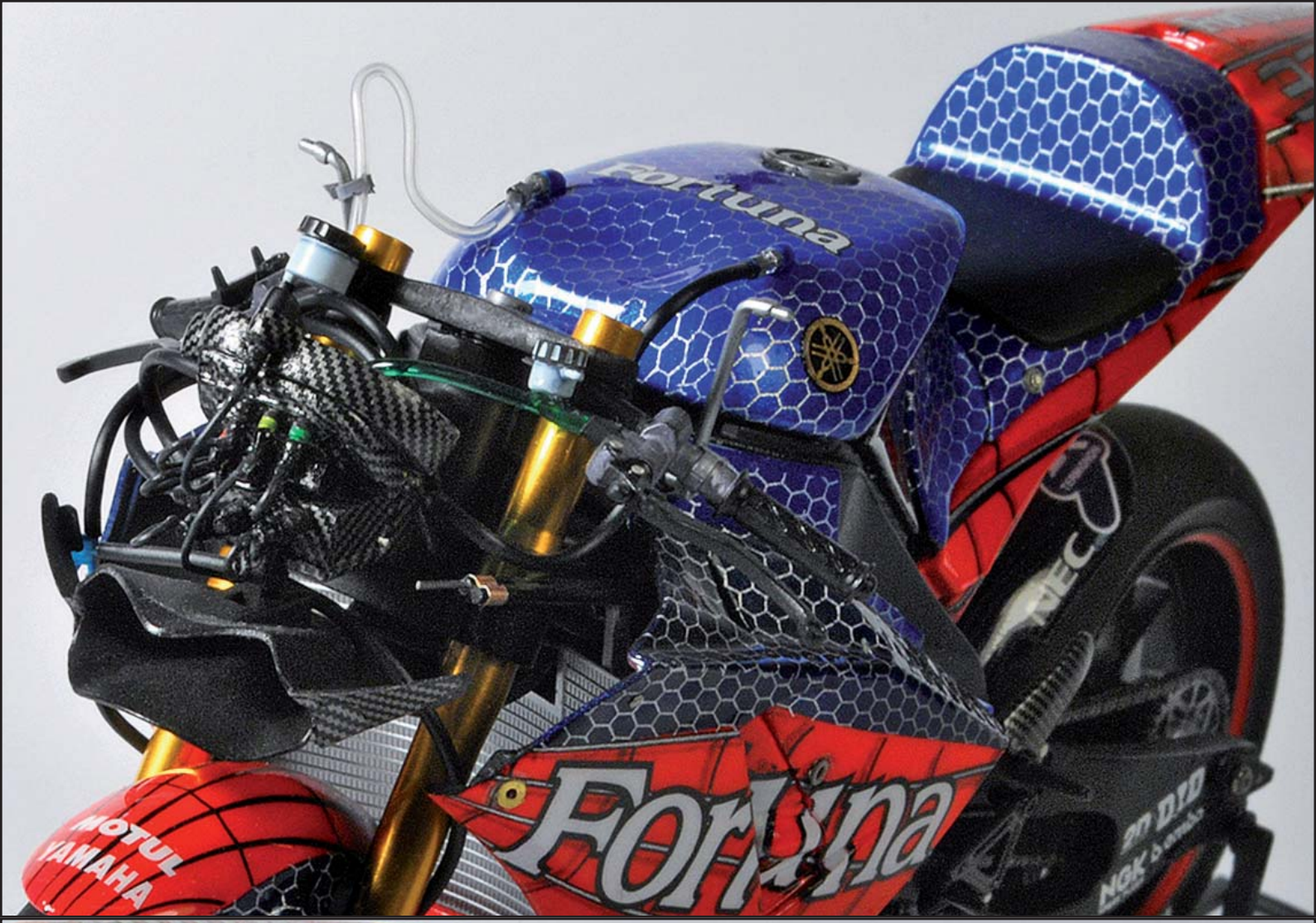


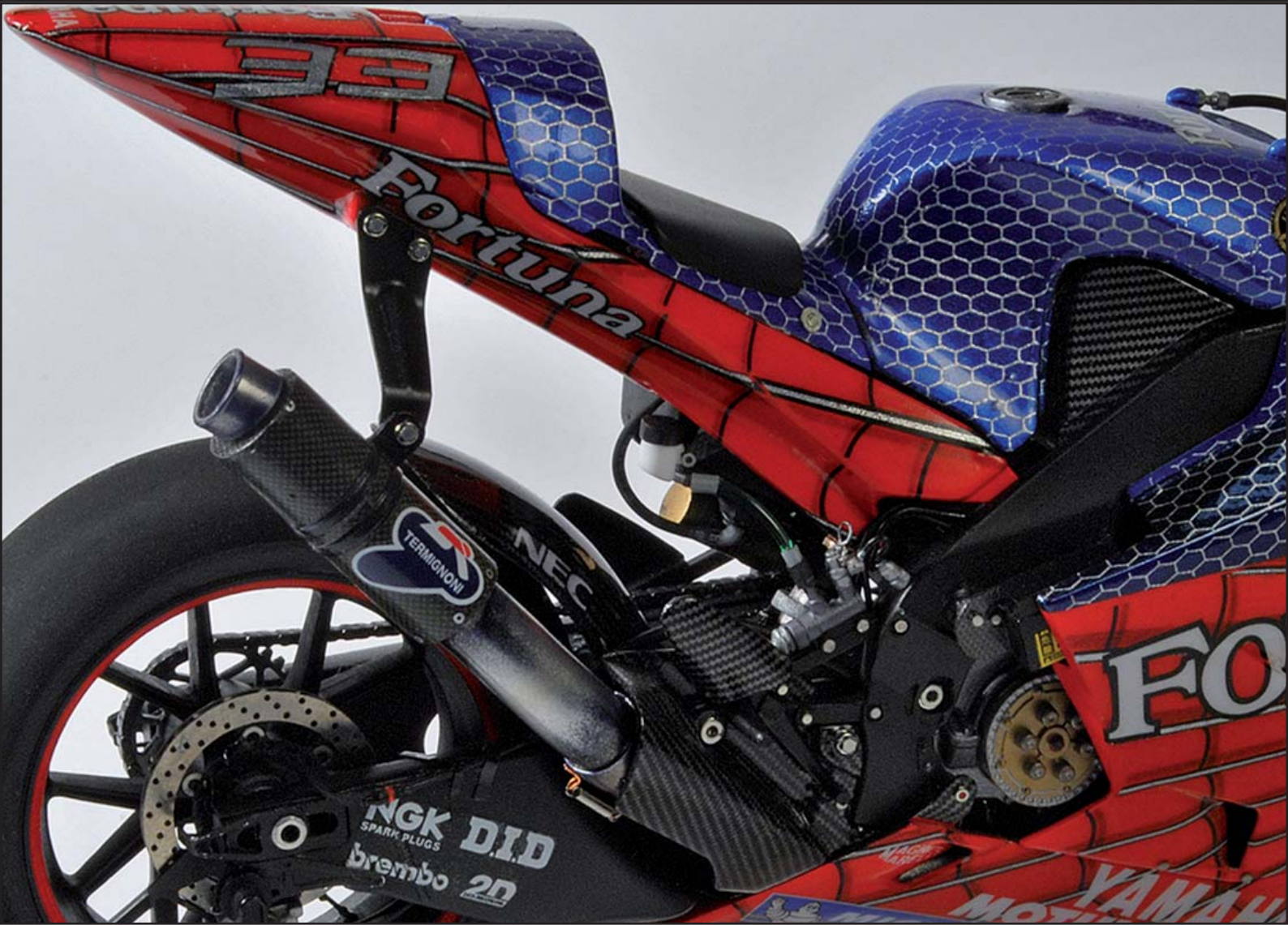
Kapotáží jsem víceméně stavbu zahájil. Pokud bych zkazil obtisky, které stály stejně jako stavebnice, aspoň bych se nevztekal nad zbytkem modelu.

Kapotu jsem začistil, nastříkal surfacerem, na který jsem aplikoval dvě základní barvy, červenou a modrou metalízu. Použil jsem osvědčené ZERO Paints, nachystané přímo na Spidermana. Barevná rozhraní jsem nastříkal podle šablon dodaných v obtiscích Crazy Modeler. Po lehkém předlakování lesklým lakem jsem začal aplikovat dekály. Bylo to pro mne trochu zklamání. „Pavučina“ na mnoha styčných místech nesedí, na břiše motorky se nanapojuje, na některých místech zase nesedí stínování. Šupiny se obtížně napojují. Někde je třeba obtisky nastříhnout. V dekálech jsou naštěstí nějaké šupiny navíc, respektive jsem nezjistil jejich účel. Ty jsem mohl využít na opravy. Na druhou stranu, dekály reagují výborně na změkčovače, pokud jsem se bál, že pod nimi zůstanou bublinky, mýlil jsem se.

Díly kapoty jsem vyhlazení obtisků hlavně vodičkami Agama nechal pořádně vyschnout a povrch jsem zalakoval dvousložkovým lakem Zero. Ten dokázal obtisky zahladit do jednolitého povrchu. Kapotu jsem tedy mohl odložit a dát se do stavby chasis.

Stavebnice Tamiya je „skorodokonalá“, nicméně pár úprav jsem při stavbě provedl. Zadní kyvnou nápravu jsem zevnitř vykryl tenkou destičkou od Plus modelu, původní díl stavebnice je zjednodušený a „vykotlaný“. Podobně bych měl naložit s rámem. Jelikož ale model zůstal kapotovaný, nebylo to nutné. Přední štítek (pochopitelně ještě před lakováním) bylo nutno zkrátit,


Fortuna
MOTUL
YAMAHA
Fortuna
NEC
2D D.I.D
NGK


33
Fortuna
TERMIGNONI
NEC
NGK
SPARK PLUGS
D.I.D
brembo
2D


Fortuna
YAMAHA
MOTUL
MICHELIN
NEC
TERMIGNONI
D.I.D
NGK
SPARK PLUGS
brembo
MICHELIN Pilot


Fortuna
NEC



Melandri jej měl takto standartně upravený. Po dokončení modelu mne kolega Honza Zítko ještě upozornil, že Melandri měl i jinou stupačku, což mi, bohužel, uniklo.

Z další stavby bych zmínil už jen pár drobností. Stavba byla většinou z krabičky. Vyžíhání výfuku jsem provedl pomocí chromové barvy Alclad, pod kterou jsem místo obvyklé lesklé černé dal lesklou tmavomodrou. Takto jsem jednoduše dosáhl solidního vzhledu, který sice nedosahuje úrovně špičkových motorek na našich soutěžích, ale pro moje odreagování nad motorkou to bohatě stačilo.

Yamaha má poměrně komplikovanou palubní desku. Tady jsem využil set od Top Studia. Ten si šetřím na příště, ale zadní stranu palubky jsem si odlil z dvousložkového epoxydu do plastelínové formy. Zbytek palubky jsem vylepšil karbonem, plus jsem přidal nějaké konektory od Top Studia. Ty jsem napojil na zbytek motorky pomocí „kabeláže“. Na nádrž jsem dodělal palivové linky a přepady. Výfuk jsem po „anatomické stránce“ vylepšil odvrtáním výstupu. Koncovku jsem rovněž odvrtal, tlumič jsem vyvložkoval leptem perforované podlážky z Rally sady od REJI MODEL. Na výfuk jsem přidal pár objímek, alespoň na viditelná místa a ta jsem „pospojoval“ pružinkami Top Studio. Různé nýty a šrouby na motorce, včetně šroubků spojujících model, jsem znázornil nebo překryl lepty ze sady Scale Motosport.

Poslední a zároveň nejefektnější úpravu představovalonahrazení brzdových kotoučů lepty. Hlavně ten zadní, vytvořený z několika vrstev, který má znázorněné i odvrtání a chladící otvory, vypadá výborně.

Motorku jsem sestavil a v ten moment jsem prozatím neodolal a nechal jsem demontovaný přední štítek. V blízké době, kdy model asi ještě vezmu na nějakou soutěž, ho nechám sejmutý, po „turné“ ho na model nasadím.

Motorku jsem už stačil vzít na Modelsalon do Pardubic. Na této soutěži byly k vidění modely motorek od nejlepších specialistů. Ve srovnání s nimi jsem si mohl ověřit, kde musím příště přidat, ale zároveň se však jejich modely staly pro mne inspirací do budoucna.

Stavba Yamahy byla pro mne příjemným výletem do nepříliš prozkoumaných vod, který mne ale určitě zlákal k dalším pokračováním. Stavebnice byla velmi dobrá, stavba byla komplikovaná jen potud, pokud jsem si ji sám komplikovat chtěl. A filmové zbarvení vypadá prostě nádherně.

Petr Hromada





KEN (Japonsko)

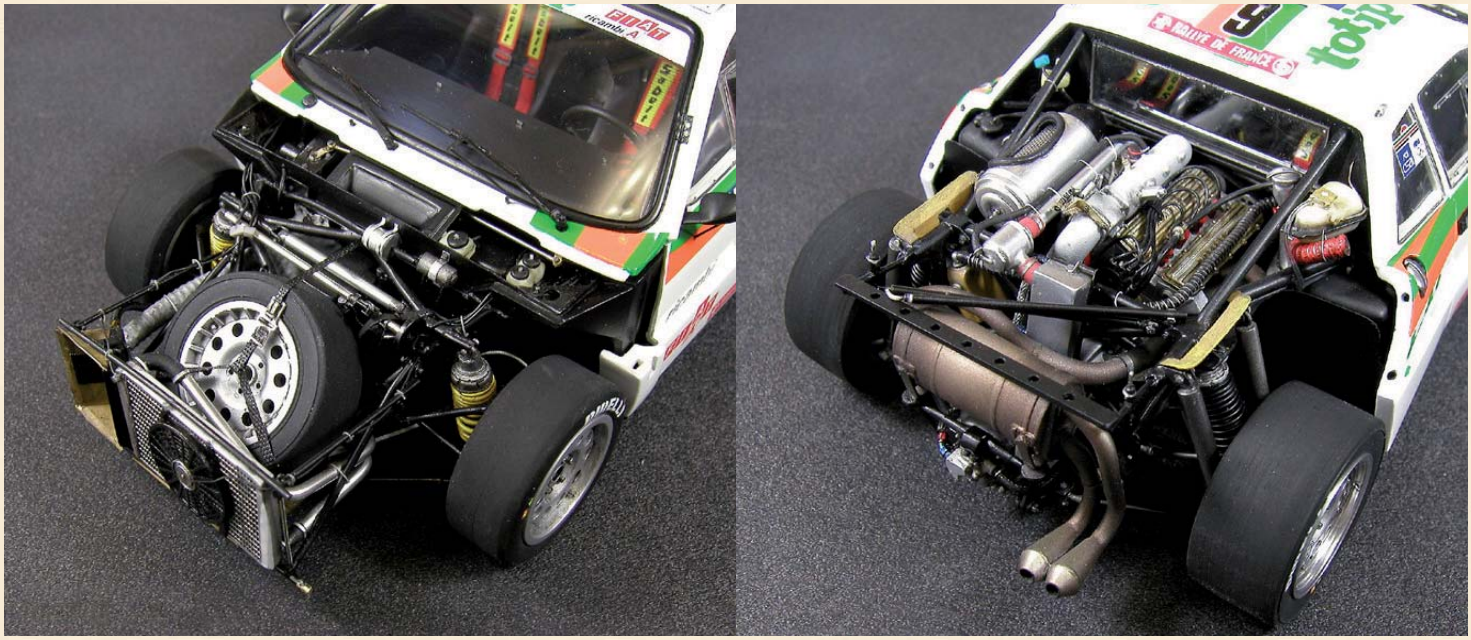
BMW M1 #3 Beguin/Lenne – Rallye Tour de Corse 1983 (1/24)



Lancia S4 #4 Toivonen/Cresto – Rallye Tour de Corse 1986 (1/24)



Lancia 037 #9 Biasion/Siviero – Rallye Tour de Corse 1984 (1/24)



5.

otevřené mezinárodní setkání modelářů

PILSEN KIT 2009

29.8.2009



www.pilsenkit.cz

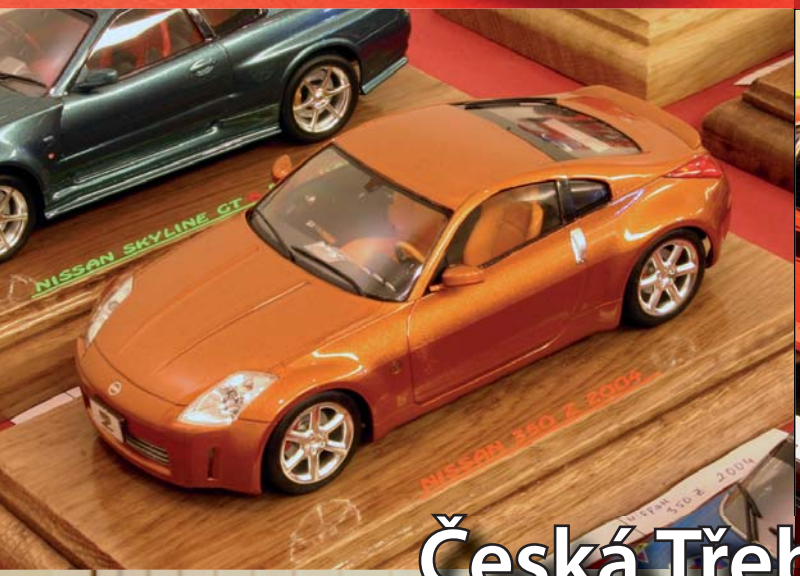
40 kategorií
2 000 m² interiér
15 000 m² exteriér

KPM PLZEŇ

KPM KAZNĚJOV









Česká Třebová 2008









Stavebnice: Tyrrell 018
Výrobce: ACE Models
Měřítko: 1:20

Brazilská firma ACE models existuje pár let, vznikla rozdělením bývalého výrobce AMD na ACE Models a Wolf Models, po tom, co se původní majitelé AMD nepohodli. Za krátkou dobu existence firma vychrlila již značné množství modelů, často aut, která se nedala nazývat zrovna přepisovateli historie Formule 1. Jedním z nich je Tyrrell 018, revoluční v novém předním zavěšení, používajícím pouze jeden tlumič a umožňující konstruktérům, aby nos vozu byl výrazně štíhlejší než u konkurence; žádná revoluce ve výsledcích se ale nekonala, když tým Tyrrell dosáhl jen na páté místo v poháru konstruktérů. Nejlepším výsledkem bylo třetí místo M. Alboreta v GP Mexika.

Model je opět resinový, stejně jako většina stavebnic této kategorie bez motoru a ostatních vnitřností. Dalším obsahem krabičky jsou solidní gumové pneumatiky, mosazný aršík jednoduchých leptů s bočnicemi křídel, přezkami pásů a dalšími drobnostmi.

Potud opět vše relativně v pořádku, i když je nutno říci, že i zde kvalita ve srovnání s konkurenčním Studiem27 pokulhává. Ošklivým překvapením je resinový odlitek těla vozu. Mastný resin zachovává věrnost předloze, od pohledu se zdá poměrně rovný, ale tím spokojenost končí. Otřepů, nerovností a zjednodušení je až příliš velké množství, ze zkušenosti ze stavby jiného vozu výrobce vím, že zbavit se výrobní mastnoty odlitku tak, aby základová barva ulpěla bez rizika odprýskávání, dá opravdu hodně práce a testovacích nástřiků. Vyrovnávání nedostatků resinu pak spolyká značné množství tmelu a základové barvy. Rytí spár na autě je velmi nezřetelné, na některých místech se zcela ztrácí a bude vyžadovat hodně trpělivosti.

Kovové díly – stavebnice jich obsahuje asi 40, jsou v jednom plastikovém sáčku a díky váze se jednotlivé díly navzájem během transportu hodně poohýbají. Kvalita není již tak hrozná jako u resinu, ale i zde ACE za japonskou konkurencí notně zaostává, broušení a tmelení opět nebude málo. Naštěstí na autech z osmdesátých let se nacházelo pramálo deflektorů a křidýlek, takže je dílu alespoň poměrně malé množství.

Nakonec jsem si nechal obtisky, na pohled nevypadají špatně, i když bílá je spíše mírně nažloutlá, což na modelu nebude vypadat dobře. Kvalitu těžko soudit, na starších modelech výrobce jsem si vyzkoušel, že obtisky jsou velmi „tlusté" a sebelepší obtisková vodička má velké problémy přinutit reklamní nápisy přilnout k lomeným plochám. ACE nabízí vlastní obtiskovou chemikálii, ještě jsem ji nezkoušel, jsem sám zvědav na výsledek.

Verdikt? Velmi nekvalitní model, ale když potřebujete tohle auto, těžko se můžete spolehnout na to, že jej v budoucnu vydá Studio27, to se spíše soustředí na moderní vozy, popřípadě na velmi atraktivní historii, velmi málo na vozy této výkonnostní kategorie (i když poslední dobou se objevují



náznaky změny). Takže vám nezbývá než koupit a brousit a brousit. Cena je mírně nižší než u Japonců, ale poměr cena/výkon hovoří jasně v neprospěch ACE Models. Co mě nejvíce mrzí, je, že předchůdce AMD prodával auta o něco kvalitnější, zhoršení kvality v čase bych nečekal a lze ho asi přisoudit nulovým investicím do technologie. Příště se podíváme na výrobek zbytku bývalého AMD, firmu Wolf Models, prozraďme zatím, že ta se povedla výrazně lépe.

Recenzovaný model zpodobňuje auto z GP Francie 1989, ACE models dělá Tyrrell 018 celkem pod šesti katalogovými čísly z různých GP, lišícími se mírně zbarvením a sponzorskými nálepkami, jedna verze je z prvních GP roku 1990, kdy jezdil v modrobílém až do nasazení Tyrrellu 019.

Dalimil Vyškovský

Stavebnice: Sauber Mercedes C9
Výrobce: Tamiya
Měřítko: 1:24

O co jde?

Každopádně reedice japonské klasiky. Tohle auto mi už delší dobu chybělo na našich pultech. Chybělo tak, že jsem dokonce sáhl po reedici Hasegawy, kterou přebalil Revell. Ta ale jaksi není to pravé ořechové i když rozhodně není špatným základem pro model. Pro mne, jako milovníka detailů a odkrytých motorů, ale Mercedes představuje výzvu, kterou může naplnit jen Tamiya. Stavebnice pochopitelně není nová, ale v době, kdy Tamiya asi nemá peníze na nové licence, slouží patrně k tomu, aby se nad japonskou firmou nezavřela voda. Nemyslím tím definitivní konec, ale řekněte sami. Nevadí vám také absence opravdových novinek mezi auty a motorkami od hlavního zásobovače? Ale abychom zůstali popisní. Jedná se o klasickou vstřikovanou stavebnici s vysokou kvalitou výlisků, s málo otřepy, pasující dobře do sebe s kvalitními dekály a gumovými koly. Vzorem je jednoznačně atraktivnější verze z roku 1988 v temně modré barvě. Potěší planžeta s několika lepty, které některým detailům rozhodně pomohou.

Jak se to bude stavět?

Jedním slovem asi bezvadně. Tedy pokud nejste přehnaně nároční a nechcete stavět supermodel. Pokud se ale spokojíte s modelem do vitríny, pak vás čeká pohodová stavba. Detaily jsou na slušné úrovni i z krabičky, auto je vlastně dost jednoduché, takže stavba půjde rychle od ruky. Tmelení bude málo, broušení také. Snad jen obtisků je trochu více, ale někoho to třeba vysloveně baví, polepovat modely. Já osobně oceňuji menší počet dílů. Zní to nelogicky, ale hodně dílů znamená hodně začišťování a to já nerad, raději si detail vyrobím.



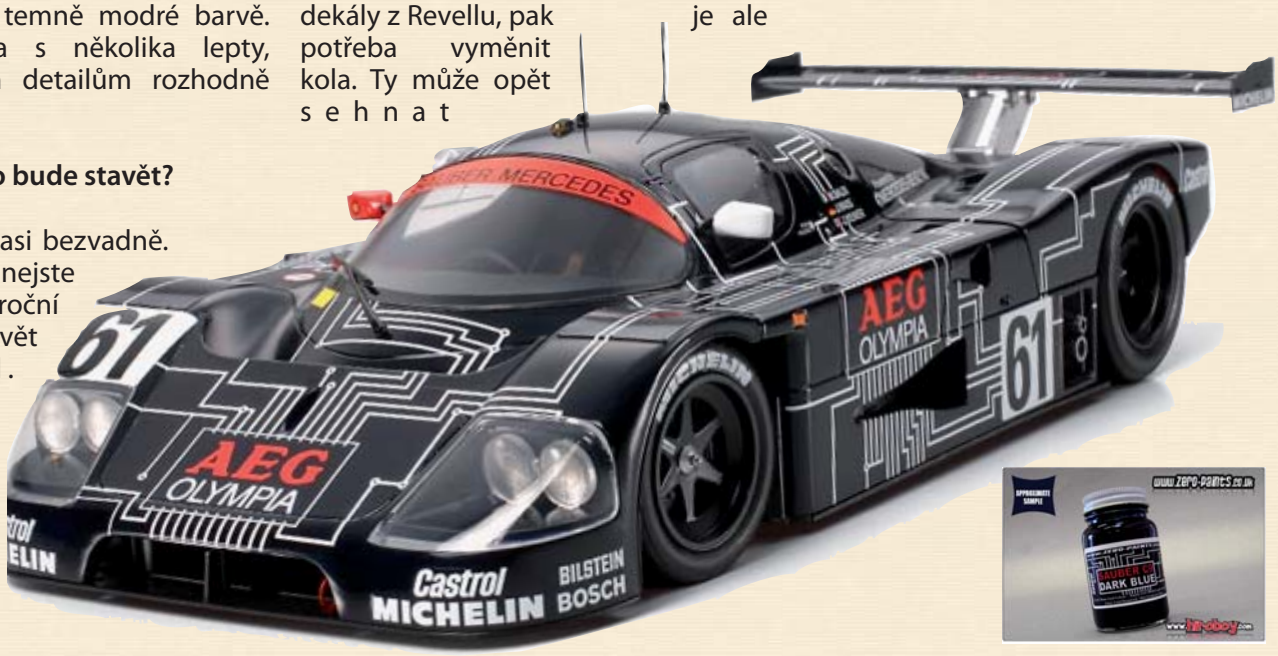
Kde a za kolik to seženu?

Dnes už zase bez potíží. Na eshopech už je model nějaký ten pátek. Počítám, že už je k dostání běžně i u nás. Cena je standardní a navíc, k vylepšování modelu toho nebudete moc potřebovat. Pokud přesto chcete tipy, které mají vazbu přímo k tomuto modelu, pak doporučuji následující. Na internetu ze zahraničí si objednejte originální odstín od ZERO Paints, dále lepty od Studia 27. Kdo by chtěl jinou variantu, může sehnat od známých dekály z Revellu, pak je ale potřeba vyměnit kola. Ty může opět sehnat od kamaráda, nebo ještě lépe, třeba od Scala43.

Stojí to za to?

Určitě ano. Jedná se o vzácné skloubení atraktivní předlohy, slušné provedení, dobrou dostupnost a slušnou cenu. Navíc je zde potenciál k dalším variantám. Podkladů je také dost, stavebnice obsahuje základ motoru, takže se dá model úspěšně dotáhnout i na „soutěžák". Zkrátka na své si tu přijde jak běžný lepič, tak sběratel, tak i fanatik detailů. Stavba modelu bude představovat určitě hlavně zábavu a to je asi to hlavní, nebo ne?

Petr Hromada



Stavebnice: McLaren MP4/23
Výrobce: STUDIO 27
Měřítko: 1:20

Sběratelům mistrovských vozů F1 nemůže po dramatickém finále sezóny 2008 McLaren MP4/23 chybět. Podívejme se, jak se s kitem v měřítku 1/20 poprala japonská firma Studio27. Firma chrlí ročně značné množství resinových modelů, a co do objemu produkce v daném měřítku nemá na světě konkurenci. Z loňské sezóny si tak můžete, až na Toyotu a Torro Rosso/Red Bull (ty dělá jiná firma) postavit celé startovní pole. Snoubí se kvantita s kvalitou nebo je tomu, jako často, naopak?

Model je klasický resinový, bez motoru a jakýchkoliv vnitřností. Pohled do krabičky odhalí resinové tělo vozu, z resinu je ještě podvozek a sedačka pilota. Rychlým pohledem dále nalezneme pneumatiky, čtyři disky kol vysoustružené z hliníku, aršík leptů, obtisky a sáček zbytku dílů z bílého kovu.

Kvalita? Pneumatiky parádní, aluminiovým diskům kol nelze nic vytknout (ale ze zkušeností dá práci barvu přinutit, aby na nich držela), lepty v pořádku (ty možná zbytečně obsahují celé bezpečnostní pásy, nicméně mimo to i samostatné lepty přezek, takže šikovnější modelář jistě raději sáhne po přezkách a pásy vyrobí z textilií); obtisky tiskla firma Cartograf a na pohled vypadají skvěle (ze zkušeností s jinými tisky této firmy vím, že kvalita je opravdu vysoká).

Potud je všechno v pořádku. Starosti začínají u resinového odlitku, na první pohled vypadá tělo auta dobře, bližší zkoumání přinese nedostatky v lícování těla s podvozkem, ty však spraví troška trpělivosti a tmelu. Rytí spár na voze vypadá, jako kdyby jej někdo dělal roztřesenou rukou, nicméně čáry jsou alespoň relativně rovné, pouze hloubka a tloušťka rytí kolísá; zde již bude třeba trpělivosti o něco více a zejména u titěrných krytů otvorů, kterých je na autě víc než dost, to znamená značnou práci navíc. Otvůrek na nose auta je viditelně našikmo, škoda, aspoň u takové banality bych nečekal negativní překvapení.

Sáček s díly z bílého kovu by si zasloužil býti spíše krabičkou s přihrádkami, dílů je zhruba 80 různých velikostí a nasypáním do jednoho igelitového pytlíku značně trpí. Při ceně modelu by investice do papírového rozdělovníku nebyla snad tak velká. Kvalita odlitků je dobrá, žádné povrchové bublinky, otřepů a nerovností málo. S důrazem na detaily je to však špatné. Přestože se Studio27 v tomto ohledu od minulosti zlepšilo, u Japonců by člověk čekal více preciznosti. Boční křidýlka z jednoho kusu se budou těžko upravovat tak, aby na modelu opravdu bylo křidélko o dvou ploškách, skoro se nabízí uvažovat o výrobě křidýlek nových, vzhledem ke složitému tvarování půjde o akci „pro náročné“. Boční komíny pro odvod vzduchu od chladičů jsou rovněž z jednoho kusu, chtělo by to díru do komínku vyfrézovat, ovšem frézujte podlouhlý otvor o tloušťce 1mm, tak aby výsledek byl čistý a rovný. Stejně tak se obtížně budou frézovat otvory do chladičů brzd a prořezávat přemostění předního křídla. Tloušťka různých defektorů a křídel, kterými se moderní formule jen hemží, také není příliš vyhovující a broušení na něco reálného je času přímo zabijákem. S lícováním dílů to bude také těžké, zkusmé otestování pár největších naznačuje, že různého řezání a zkracování/prodlužování nebude pomálu. Škoda také, že některé detaily úplně chybí, například chladiče se jistě dají vyrobit z plastové destičky, ale tento na modelu poměrně důležitý a viditelný prvek nemohu výrobci nevytknout.

Dost kritiky, celkové hodnocení nebude tak špatné, jak předcházející řádky naznačují. Ani giganti jako Tamiya nebo Revell nebývají ve výše hodnocených kritériích zdaleka dokonalí, a modelář je od toho, aby stavěl v takové kvalitě, jakou sám od sebe požaduje. Studio27 se, jak jsem již psal, výrazně zlepšilo od pár let starých produktů, i tloušťka dílů je lepší než bývala, vrátili se ke spolupráci s tiskárnou obtisků Cartograf, se kterou se na pár let rozkmotřili, modely bývaly znatelně jednodušší. Zhoršení vidím snad jedině v rytí spár na těle auta, to se dá však přisoudit složitosti dnešních formulí. Kolísavá bývá také věrnost předloze, často dochází k velkým rozdílům ve tvarech auta, ale i k takovým šokům jako jsou chyby ve slovech na obtiscích. U tohoto modelu se zdají základní věci být v pořádku, po přiměřené práci se kit promění v pěknou součást řady mistrovských aut.

Kde se dá model koupit?

V řadě internetových obchodů, můj pochází z japonského www.raccoon-auto.com, do Evropy se dováží, ale dle zkušeností je pořízení v zemi výrobce obvykle levnější.

Dalimil Vyškovský











Bratislava 2008





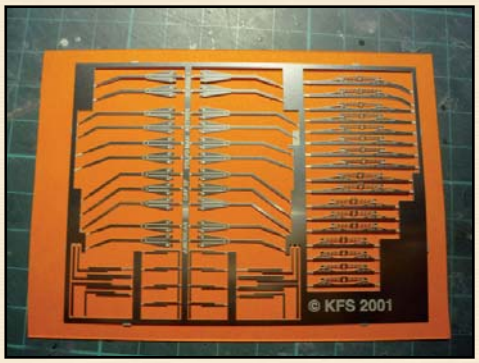




Doplňky modelů nákladních automobilů
Měřítko: 1:24

Ačkoli to mnozí neví, stejně tak jako k modelům letadel či bojové techniky, jsou i k modelům nákladních automobilů vyráběny a prodávány doplňkové díly, které modelářům umožňují přiblížit jejich modely blíže ke skutečnosti především tam, kde je náprava výrobou vlastních dílů zdlouhavá a složitá.

Bohužel, většina z těch opravdu potřebných dílů není běžně v ČR k sehnání a tak zájemcům nezbývá než se obrátit na výrobce či prodejce. Z těch hlavních jde o britské firmy KFS (Kit Form Services) (www.kitformservices.com) a M&G mouldings (www.mgmouldings.co.uk) a belgického modeláře jménem J.C.Lescrenier, jehož díly (ovšem pouze okleštěný sortiment) jsou již nějakou dobu k dostání například prostřednictvím rakouského e-shopu www.modelltrucksandparts.at. Účelem tohoto článku však není rozepisovat způsoby objednávání z jednotlivých e-shopů či rozebírat jejich sortiment ale pouze zmínit několik základních produktů, které modeláři ulehčí život.



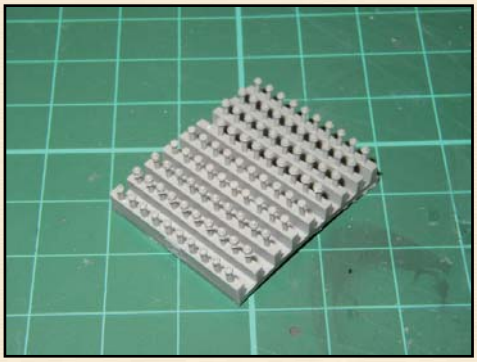
Název produktu (česky): Screen wipers (stěrače)
Katalogové číslo: PE83
Výrobce/prodejce: KFS
Cena: 3 GPB
Hodnocení: 90%

Leptané stěrače firmy KFS, pokrývající drtivou většinu modelů nákladních automobilů v měřítku 1/24 – 1/25, jsou modelářskou klasikou, která by již dnes neměla chybět na žádném modelu kamionu, s nímž to jeho autor myslí vážně. Díly z leptané planžety nahrazují hrubé a nevzhledné výlisky plastových stavebnic firem Italeri a Revell. Jmenovitě jde o kity Volvo, Scania 4. řady, MAN, DAF, MB Actros a univerzální americké stěrače, ale bez problémů je lze užít i na jiných stavebnicích. Lepty jsou z tenkého ocelového plechu, který je ve srovnání s běžným materiálem na lepty (mosazí) velice tvrdý, ohýbání vyžaduje značnou sílu a díly stěračů jsou drobné. Proto tuto sadu lze doporučit především zdatnějším modelářům, kteří mají s prací s leptanými díly již nějaké zkušenosti.



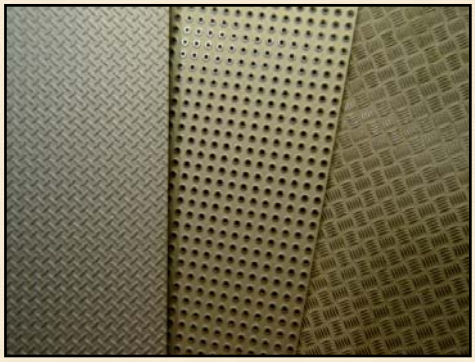
Název produktu (česky): Hub&brake drum (Náboj kola a brzdový buben)
Katalogové číslo: TQ-H4
Výrobce/prodejce: KFS
Cena: 2 GPB
Hodnocení: 100%

Pár kvalitních resinových odlitků firmy KFS představuje náhradu známé bolesti prakticky všech stavebnic nákladních automobilů v měřítku 1/24 – a to zadních nábojů kol, které jsou v tomto případě doplněny brzdovými bubny a znázorňují tvary typické pro švédskou značku Scania. Kromě těchto jsou k dispozici náboje/bubny pro nákladní automobily a přípojná vozidla s nápravami Volvo, Baton, Rockwell, ROR či BPW (více na webu KFS). Zástavba dílů nevyžaduje žádné dramatické úpravy originálních stavebnic a kvalita odlitků je výborná a díly tak lze doporučit všem modelářům.



Název produktu: Šrouby a matice 1,1 mm (360 kusů)
Katalogové číslo: CAL35049
Výrobce/prodejce: Calibre.35 / www.artur-m-c.cz
Cena: 360 Kč
Hodnocení: 80%

Ačkoli sada resinových šroubů a matic není primárně určena pro modely nákladních automobilů, skvěle se hodí pro ztvárnění drobných detailů při úpravách sériových stavebnic či scratch stavbách. K dispozici jsou šrouby a matice s podložkami či bez nich a to v různých kombinacích a v podobném provedení také nýty. Sada vždy obsahuje 360 kusů šroubů a matic či nýtů v jedné velikosti, přičemž na trhu je několik různých průměrů (řádově 0,5 – 1,5 mm). Díly jsou snadno dostupné například prostřednictvím e-shopu www.artur-m-c.cz a ocení je především zkušení modeláři, zvyklí na práci s velice drobnými díly.



Název produktu: Treadplate S.B. Single Finger Pattern („jednoprstý plech“)
Treadplate S.B. Polker Dot Pattern („děrovaný plech“)
Treadplate S.B. 5 Finger Pattern („pětiprstý plech“)
Katalogové číslo: A32 / A75 / A31
Výrobce/prodejce: M&G mouldings
Cena: 4.25 GBP
Hodnocení: 90%

Stylové leptané plechy (pro měřítka 1/24 – 1/25) různých vzorů od firmy M&G mouldings představují absolutní klasiku vzorů užívaných na nákladních automobilech po celém světě a kvalitou provedení vysoce převyšují plastové destičky nabízené například v doplňkových sadách firmy Italeri. Planžety o rozměrech 94 x 140 mm jsou leptané z tenkého (asi ocelového) plechu jsou dostatečně tenké a dají se zpracovat třeba pevnějšími nůžkami. Plechy s podobnými vzory vyrábí a nabízí také KFS. Doporučeno široké modelářské veřejnosti.



Název produktu: Air valve set (sada vzduchových ventilů)
Katalogové číslo: TQ-MT-3
Výrobce/prodejce: KFS
Cena: 5 GPB
Hodnocení: 70%

Překrásná sada celkem třiadvaceti vzduchových ventilů různých tvarů a velikostí pro ztvárnění vzduchových rozvodů na vašich modelech v měřítku 1/24 – 1/25. Díly jsou kvalitně odlity z měkkého kovu, který lze snadno opracovat i skalpelem. Práce s nimi nevyžaduje žádná úskalí a je vhodná i pro mírně pokročilé modeláře, kteří mají v úmyslu se zabývat ztvárněním vzduchových rozvodů na podvozcích kamionů č přívěsů a návěsů.



Název produktu: SCANIA 6 CYLINDER ENGINE (šestiválcový motor Scania)
Katalogové číslo: SCA-55
Výrobce/prodejce: J.C.Lescrenier / www.modelltrucksandparts.at
Cena: 12,90 EUR
Hodnocení: 60%

Stavebnice nákladních automobilů Scania 4. řady firem Italeri/Revell představují špičkový model s vidlicovým osmiválcovým motorem, zatímco na světových silnicích se častěji objevují slabší a menší řadové šestiválce. Pro přestavbu modelu na slabší verzi je k dispozici hezky zpracovaný motor od JCL, díky němuž není nutné „strouhat" celý motor z destiček. Resinové odlitky jsou hezké, ale chybějící malé detaily nechávají modelářské invenci dostatečný prostor pro „vyblbnutí". Při nákupu tohoto motoru, jehož cena je velice rozumná, je ale nutné se především zamyslet nad tím, že u automobilů Scania 124 bylo pro sklopení kabiny a umožnění přístupu k motoru nejprve nutné otevřít čelní masku chladiče a oba odklápěcí rohy, což by rozhodně nemělo být na modelu opomenuto! Snadné sestavení a kvalitní provedení dílů předurčuje tuto sadu pro široké modelářské spektrum, od začátečníků po profíky.

Franta Vopršálek

19.-20. 9. 2009
Galerie Butovice, Praha
eday
9. ročník největší modelářské výstavy v Čechách







eWRC.cz
Po všech stránkách rally...











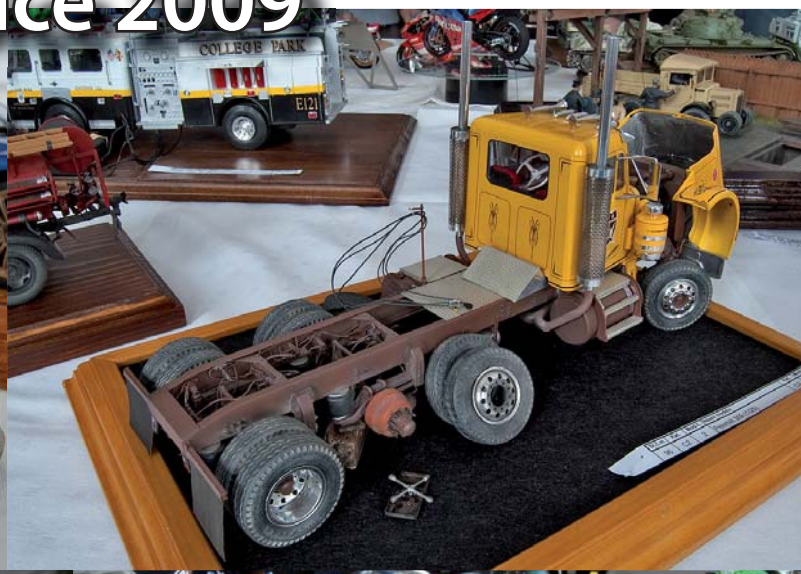






Pardubice 2009

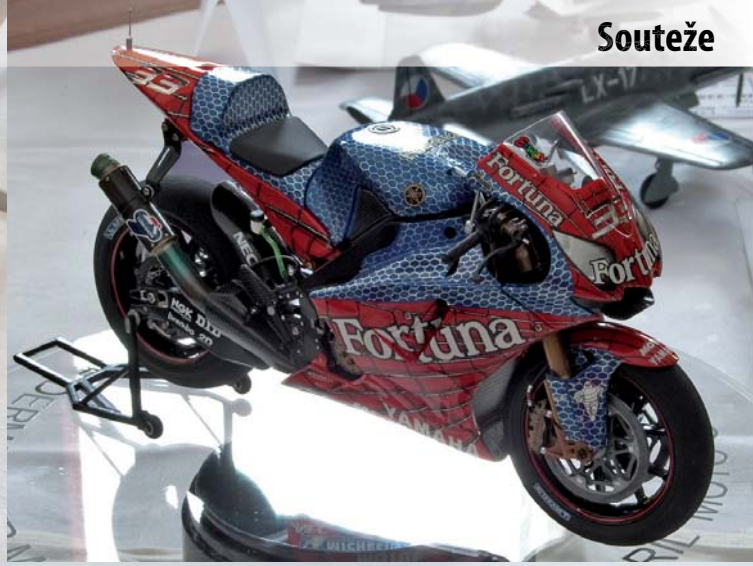









Kawasaki
GPZ
900R
St.č.m. 100
Kat. C3
Mod.č. 3
Název modelu
Kawasaki GPZ900R
Kat.


Fortuna
Fortuna






KAWASAKI
Kat.
C3
Mod.č.
2
Mod.č.
Název modelu
Kawasaki Zephyr Z1R Replica


Embassy
GRAHAM HILL
25
25


Lucent
SUBARU
Playstation
Deutsche Post
SENSON
HEDGES


SCANIA



Audi S1



Lancia Stratos



Porsche



Lancia S4



Ford Mk. II



Lancia Delta Integrale



Ford RS 200



Opel Ascona 400

Stavíme modely civilních aut a motocyklů… aneb, jak začít

Při ohlasech na první číslo Paddocku se objevily dva extrémní názory. Na článek o modelářských barvách jedni kolegové reagovali tak, že se už nehodí presentovat tak všeobecně známá témata, druhý, opačný názor, byl od těch kolegů, kteří by rádi s „civilkou“ začali.

Druhé skupině jsme se rozhodli vyhovět a pokusíme se vytvořit seriál o tom, jak stavět modely civilních a závodních aut, motocyklů a kamiónů. Zkušenější kolegové prominou a tento článek s klidným svědomím přeskočí.

Začneme od samého základu. Jak si vybrat model, kde ho koupit, jaké máme k dispozici měřítka?

Civilní pozemní technika tak, jak ji definují pravidla Svazu modelářů ČR zahrnuje 3 základní typy dopravních prostředků:

A) Osobní a závodní auta
B) Osobní a závodní motocykly
C) Dopravní (nákladní) a užitková vozidla

Čtvrtou, potenciální variantu představují lokomotivy, ovšem ty jsou natolik mezi modeláři výjimečné, že se jimi nedokážu kompetentně zabývat.

Vybereme si tedy, kolik kol náš model bude mít a začneme se rozhodovat o tom, jestli se bude jednat o prostředek určený k převážení osob či nákladů, případně zda jde o prostředek určený k závodění.

Jaká nás čekají měřítka?

1:87 - spíše rarita. Jedná se o měřítko primárně určené pro vláčkaře. Stavebice jsou k sehnání spíše na burzách, na soutěžích, ve specializovaných prodejnách, nebo přes internet. Hlavně nákladní a užitková vozidla, výjimečně osobáky.

1:48 – asi pouze ojedinělé modely veteránů od firmy Tamiya, předurčené spíše jako doplněk k diorámatům letadel. Napadá mne Citroen 11, veterán z doby druhé světové války, který krom vojenského provedení výrobce se nabízí i jako civilní vůz. I tak auto spíše předurčené pro francouzské gestapo.

1:43 – tady už je to zajímavější. Jedno z hlavních měřítek pro závodní a osobní auta, ovšem u nás nikterak rozšířené. Ne tak v cizině, kde v tomto měřítku vznikají skvostné stavebnice hlavně závodních aut od Japonska, po Francii. U nás jsou dostupné hlavně plastikové stavebnice francouzského Helleru (nebo Airfixu), které představují hlavně současná auta třídy WRC, pár formulí 1.

1:32 – měřítko pro autodráhu. Ale i tak se dá u nás stavět díky Easy kitům Revell. Tento gigant světového modelářství si vybral k ztvárnění v tomto měřítku vozy WRC, DTM a Rally Dakar.

1:24 – asi královské měřítko žánru. V nabídce výrobců jsou četné kamiony, hasičská auta, osobní auta, auta WRC (Rally), DTM, G-téčka, vozy Lemans, formule 1, už zmíněný Heller dělá v tomto měřítku mj. motorky MotoGP (velmi jednoduché). Alternativní variantu měřítka mají američané, resp. čínani, kteří, kdoví proč, musí mít extra verzi 1:25.

1:20 – Hlavní měřítko pro vozy F1 je i pár výjimek v jiných žánrech. Měřítko zavedla asi japonská Tamiya, převzali ho výrobci maloseriových stavebnic Studio 27, Model Factory Hiro, Iritani a další… Dvě stavebnice má v sortimentu i Academy, nově se měřítku věnuje Fujimy a Hasegawa.

1:12 – Ideální měřítko pro motorky, ať už závodní nebo civilní. Ty představují většinu nabídky v tomto měřítku, lahůdkou jsou pak starší, ale pořád pěkné stavebnice Tamiya, představující vozy F1, ale i několik málo rally veteránů a Porsche z 24h Lemans.

1:9 – vždy se najde někdo, kdo musí vymýšlet něco extra, tady je to hlavně italská Italeri, která si vybrala tento atypický rozměr pro své modely motorek třídy MotoGP.

Měřítka tedy už známe, jak si tedy vybrat model?

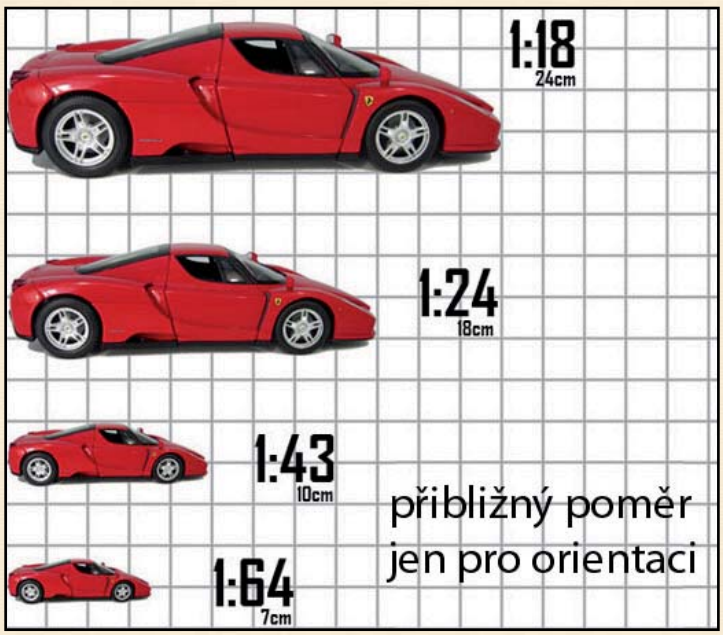
Chci stavět kamióny? Koupím si patrně stavebnici firmy Italeri v měřítku 1:24.

Chci stavět osobní auta? Asi si vyberu v nabídce v měřítku 1:24, ať už od firmy Revell, Heller, Hasegawa, Fujimy, špičkovou kvalitu nabízí Tamiya.

Chci stavět formule 1? Buď se rozhodnu pro Revell 1:24, ale nemůžu čekat nic moc kvalitu. Za stejnou cenu je lépe sáhnout po modelech Tamiya 1:20. Modely stejného výrobce 1:12 jsou dosti drahé a je riskantní s nimi začínat.

WRC a Rally? Nejlépe 1:24 Tamiya, Hasegawa, event. Heller, případně Heller 1:43 vhodný pro naprosté začátečníky.

MotoGP? Jestliže se chci učit, dát něco kolem 150,- Kč za modely Heller 1:24 není tak moc, jinak samozřejmě naprostou špičkou jsou motorky 1:12 firmy Tamiya. Stejné doporučení platí pro cestovní motorky. Stavět měřítko 1:9 od Italeri se asi nevyplatí, ale je to možnost.



Auta mistrovství DTM? Starší typy Tamiya 1:24, novější 1:32 od Revellu v nižší kvalitě.

Třída Lemans? Veteráni od Fujimy, éra 80. let Tamiya, z nejnovějších vozů pak Revell, vše 1:24, ostatní typy seženeme jen za extrémní částky přes internet v Asii.

Hasičská auta jsou v pár typech k dispozici od Revellu a Trumpeteru 1:24, resp. 1:25.

Rally Dakar: něco málo od Italeri 1:24, pak asi hlavně Revell 1:32, vyprodaná jsou už auta s touto tematikou 1:43 od Helleru..

Stále populárnější vozy mistrovství NASCAR? Zasurfujte po internetu a v zahraničí nakupte Monogram nebo Revell 1:24.

Kategorie „sběratelské speciality". Modely všech žánrů od japonských, brazilských, českých, italských a francouzských výrobců, k sehnání jen přes internet a za velké peníze (čtyřmístné částky)... Vyráběné technologií odlévání z epoxidových pryskyřic nebo z bílého kovu, malé série. Nevhodné pro začátečníky.

Výběr podle obchodů a značek. V Čechách, na Moravě a na Slovensku je nejzásadnějším dovozcem firma MPM. Ta do svých sítí prodejen dodává hlavně modely japonských výrobců. Takže tam si zajdeme pro auta a motorky hlavně od Hasegawy, Tamiye, Fujimi. V Tescu nebo v síti běžných hračkáren koupíme asi nejspíše Revell, možná Heller, Italeri. Sběratelské modely z epoxidu či kovu? Máte jedinou šanci, nakupujte v zahraničních e-shopech.

A teď čistě racionální pohled na věc. Jsem začátečník, chci, aby se mi první model alespoň trochu povedl. Nechci, aby byl drahý, ale zase netrvám na nejlevnějších modelech. Žánr pro mne zatím není důležitý, protože se chci hlavně naučit stavět auto nebo motorku, sbírky budu zakládat později… Chybí mi taky v tuto chvíli barvy, nemám ještě vytvořené materiální zázemí pro modelářství?

Po zvážení finanční náročnosti, nabízené kvality ve stavebnicích a náročnosti na stavbu a materiál mi asi jako nejvhodnější výběr připadá kapotované auto od firmy Tamiya… Rozhodně doporučuji zvolit jednobarevný vůz, kombinace barev zvyšuje rizika nepovedeného provedení. Možná budou někteří kolegové nesouhlasit, ale jako nejjednodušší barva karoserie mi připadá stříbrná metalíza, resp. chcete-li, světle šedá metalíza. Pokud použijete sprej Tamiya TS-17 Gloss Aluminium, máte relativně dobrou šanci nasprejovat karoserii tak, aby byla jednolitá a hladce lesklá. Podobně dobrou zkušenost mám ještě s modrou metalízou Tamiya TS-50 Mica Blue. Pokud mi tedy uvěříte, pak je vhodné vybrat si v měřítku 1:24 některý cestovní vůz, například Porsche Boxter. Zkrátka vůz, kterému bude slušet modrá, nebo šedá metalíza. Pokud byste se rozhodli pro závodní vůz, nejvíce splňuje uvedené podmínky Peugeot 206 WRC ze sezony 2000. Ten jezdil ve stříbrné barvě, pouze s nálepkami sponsorů.

Výše uvedené tipy jsou samozřejmě míněny jen jako nejjednodušší rady, každý modelář si určitě na začátku kariéry bude vybírat i podle osobního vkusu. Přesto snad popsaná fakta umožní začátečníkům zorientovat se ve světě modelů civilní techniky.

Petr Hromada

RYCHLÝ TIP

Dvousložkové laky

Poté, co jsem se několikrát na modelářských forech netajil s přechodem na dvousložkové lesklé laky firmy ZERO paints, jsem byl zahrnut několika podobnými dotazy: „jak s nimi vlastně pracuji?" Rozhodl jsem se tedy, že své zkušenosti přenesu pro zjednodušení do našeho magazínu.

Jaké dvousložkové laky používám?

Sám pracuji s lakem anglického výrobce ZERO Paints, 2 Compounds Lacquer. Určitě jsem ale nebyl první, kdo ve větší míře začal v našich končinách podobné laky využívat. Osobně jsem se inspiroval hlavně modely slovenského kolegy Ronalda Kvarty, který ale nepoužívá ZERO, podle jeho informací využívá vlastně klasické, dvousložkové autolaky.

Proč právě tyto laky?

Odpověď je podle mého jednoduchá. Nabízí vysokou tvrdost povrchu, který lze přitom opracovat smirkem a doleštit, pokud se vyskytne při lakování chyba. Navíc se s těmito laky mnohem lépe „obalují" obtisky na závodních autech a motorkách, takže výsledný lesk modelu nepostrádá onu kýženou „hloubku".

Jak laky míchám?

Používám návod výrobce. Mísím 2 díly laku na jeden díl tvrdidla, přičemž ale vynechávám doporučených 10% ředidla. Dělám to proto, že i v této základní směsi nemám problém s průchodem laku pistolí, hustší lak pak snižuje riziko stékání přebytečné vrstvy po modelu a je právě možné ho aplikovat více na uvedené obtisky.

Jak lak stříkám?

Jednak bych měl říct, že nemám speciální stříkací pistoli, ale lakuji obyčejnou levnou fixírkou firmy VK models. Při samotném lakování se snažím nanášet vrstvu laku na díl rovnoměrně tak dlouho, až začne být povrch lesklý. Pak díly odložím a lakuji další součástku. Spotřeba je poměrně vysoká, na jednu průměrnou kapotu formule 1:20 nebo motorku 1:12 spotřebuji kolem 6-8 ml laku. Když nastříkám všechny díly, vrátím se chronologicky k prvnímu lakovanému a pohledem kontroluji kvalitu povrchu. Lak se zatím trochu rozlil do hladké plochy. Pokud někde vystupuje relief obtisku a pokud není povrch hladký, nástřik opatrně opakuji. Díly zajistím proti jakémukoliv kontaktu s okolím a nechám je schnout, nejlépe někde za sklem, minimálně 12 hodin.









Modelmania 2009









Flocking

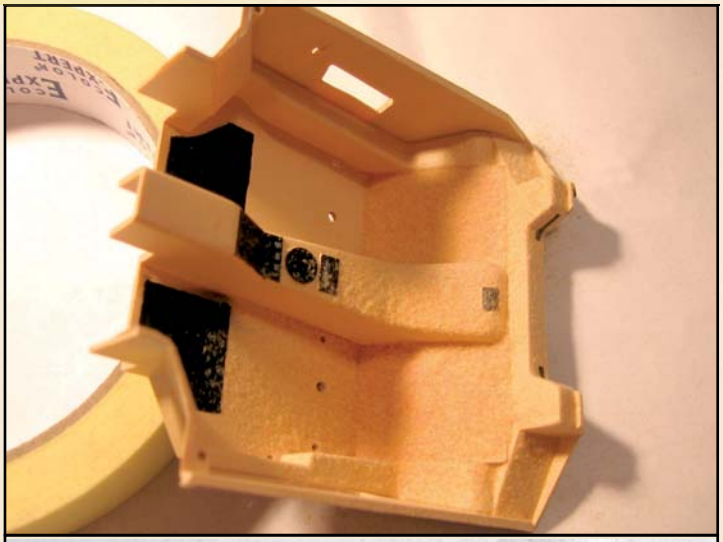
Na stránkách Alexe Kustova (www.italianhorses.net), který se zaměřuje na civilní auta a hlavně na ty s „koníkem“, jsem mimo mnoho jiných zajímavých návodů objevil také návod na flokování. Jde vlastně o jemné krátké chloupky, nebo jak říkám „rozemletý koberec“, který v interiéru auta vytváří strukturu koberečků a čalounění. Velice se mi to zalíbilo a chtěl jsem to také odzkoušet. Když kamarád dělal objednávku z internetového obchodu (díky „Michale G“), tak jsem mimo jiné přidal do svého seznamu i krabičku flokovacího prášku v broskvové barvě, protože jsem se chystal na Lamborghini LP 400 od „Tamky“. Flokovací prášek dorazil, ale bohužel neměli černý a šedý, který jsem chtěl také. Úplně náhodou jsem si všimnul nápisu na tričku, které u nás dělá na zakázku firma s pracovními oděvy a vlastně na tyto nápisy používají podobný nebo stejný „rozemletý koberec“, jako mi přišel za několik liber z e-shopu. Opět musím poděkovat „Michalovi G“, který má ve zmiňované firmě známé a malý sáček černého a šedého prášku mi obstaral.

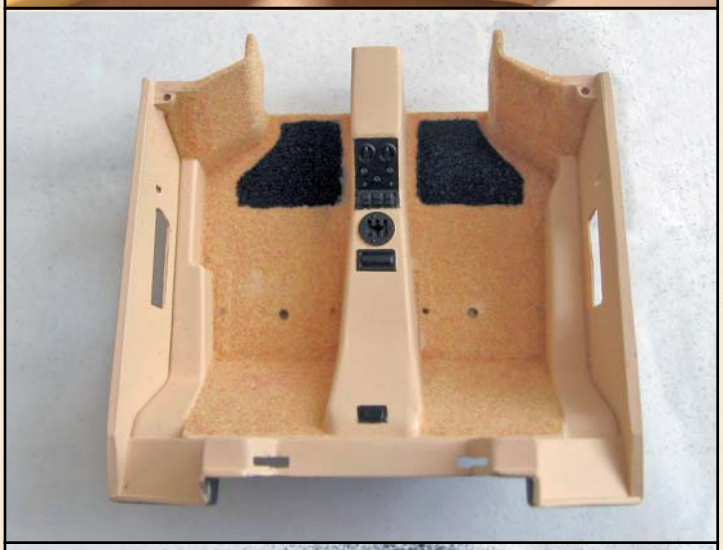
A můžeme jít na věc. Nejdříve díly které chceme „oflokovat“, natřeme nebo nastříkáme základní barvou jako je barva prášku. Dále k tomu potřebujeme, jak je vidět na obrázku, lepidlo Herkules, sítko, štětec a nějakou misku na zředění Herkulesu. Místa můžeme natírat i po částech a na ně pak ze sítka, stejně jako když „cukrujeme perník“, sypeme prášek. Nemusíme nic vykrývat, protože po chvilce zavadnutí sklepeme přebytečný prášek zpět do sáčku pro nové použití. Sítko je pro flokování nutné. Zkoušel jsem nasypat prášek na lepidlo jen tak rukou, ale povrch byl velice nerovný. Takto jsem vytvořil koberec v broskvové barvě v interiéru Lamborghini včetně černých koberečků pod nohy.

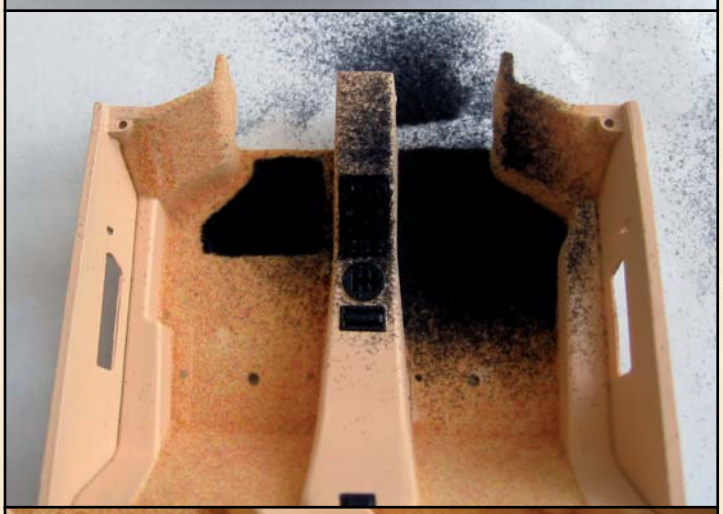
Další použití, které jsem vyzkoušel byly sedadla na Subaru. Nejdříve jsem je natřel černou barvou Vallejo, pak na zadní část nanesl kevlar a na hlavové opěrky obtisky podle návodu. Postupně jsem natíral části sedadel rozředěným Herkulesem a „cukroval“ černým flokovacím práškem. I když se na některých místech jako jsou například oblé hrany sedadel prášek hůře chytá, můžeme klidně na již flokovaná místa znovu přidat lepidlo a posypat práškem. Opatrně jsem nanášel lepidlo kolem obtisků, aby byly po očištění přebytečného prášku vidět. Zkusil jsem bokem nanést obtisky na flokované místo, držely, ale v tomto případě byla lepší varianta flokování kolem obtisků. Po proschnutí jsem sedadla ještě lehce, ale opravdu lehce přestříknul polomatným (matný, jsem zrovna doma neměl) lakem Vallejo. Hlavní důvod bylo stříbření obtisků, ale sedadla tím navíc dostala „semišový“ nádech, což se mi líbilo. Možná by stálo za zkoušku lakem na exponovaných místech udělat „oleštěný“ nebo s trochou barvy i ušpiněný povrch sedadla, koberce apod. a patina je na světě.

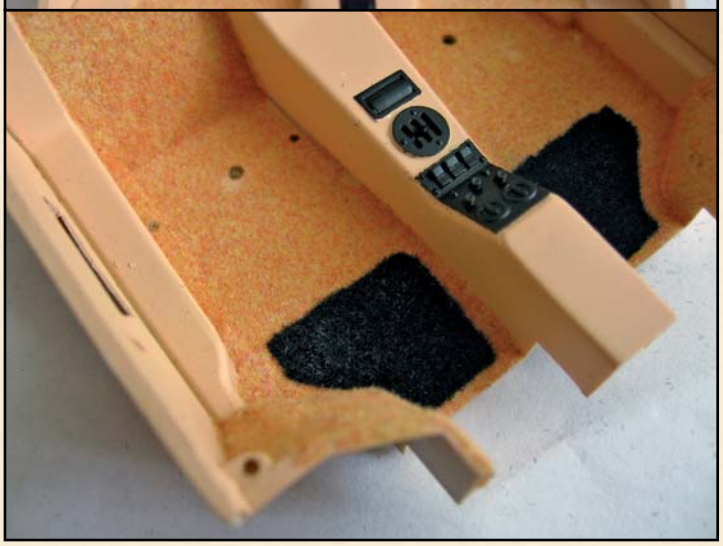
Myslím, že je to velice jednoduchá metoda, kterou každý lehce zvládne a model to posune zase o malý stupínek výš. Sehnání různých barev flokovacího prášku buď v podobných firmách jako se to podařilo mně nebo asi i reklamních agenturách by neměl být velký problém.

Zbyněk Koupý









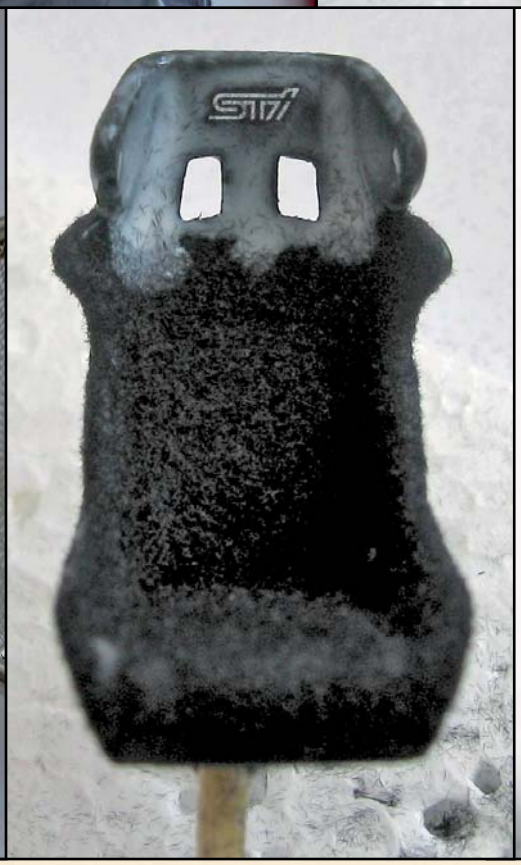





erkules
Rapidlio pro domácnost a
Rapidlio pro domácnost a

















Mosonmagyaróvár 2009










Philips Car Systems
Larini
MICHELIN


CORVETTE
COMPUWARE
GMAC
Mobil 1
MOTOROLA


11
BRIDGESTONE


LIQUI MOLY
STARCRAFT
2
BOSCH
DUNLOP
NIGRIN




DODGE
105 Marlboro
Marlboro


1955 Chevrolet Bel Air


POLICE
15 PCT


JOE'S GARAGE


POLICE
15 PCT
7692






TELECOM


MARTINI RACING
MARTINI RACING
PREP
4
SESTRIÈRES
SPORTLINE
MARTINI
MICHELIN




POČKÁME...
Rusko, zima 1942 – 43
Citroën 15 cv



Jak jsem neviděl Doctora a propadl motorkám…

Běží červenec 2008. V novinách čtu stručnou zprávu: Při letošní brněnské CARDION Grand Prix motocyklů bude den před zahájením tréninků poprvé otevřena Pit lane pro veřejnost. Zájemci si mohou objednat omezený počet vstupenek, výtěžek z jejich prodeje bude věnován charitativní organizaci Riders for Health. Divák pak bude moci strávit dvě hodiny na boxové uličce, týmy otevřou garáže, jezdci budou k dispozici divákům k fotografování a budou rozdávat podpisy.

Když jsem se tuto zprávu dočetl, hned mne začala zajímat. Přece jen, letos jsem moc dovolené v létě nevyčerpal, takže když si jeden den vezmu, bude načase. Mé předškolní děti už vědí, kdo je Lukáš Pešek, začínají obcházet krabičky s modely, zaslechly už i slovo Rossi. Sice mne modelářsky zajímá hlavně formule 1, eventuálně rally, na druhou stranu, obojí je momentálně trochu v krizi. Nikdo neví, jak se bude WRC vyvíjet, ve Formuli 1 člověk kolikrát ještě 2 týdny po dojezdu neví, kdo vlastně vyhrál. Takže sledování MotoGP ve veřejnoprávní televizi přináší už dnes poslední opravdový sportovní zážitek, byť poněkud inhibovaný nazaměnitelným huhlavým hlasem komentátora.

Sedl jsem k počítači a začal jsem dotahovat detaily: Manželka ušetří den dovolené na jindy, její místo v posádce zaplní mladší bratr David, poloprofesionál ve sportovní fotografii. Zbývající členové výpravy budou šestiletý syn Matěj a pětiletá Kateřina, za které není ani třeba platit vstupné. Čekání na brzdové destičky vyřazuje ze hry Suzuki SX 4 jako dopravní prostředek, pojedeme tedy Fordem Fiesta. Brněnský automotodrom je hodinu jízdy od mého bydliště, stačí tedy vyjet kolem poledne. Vstupenky obejdnávám přes internet, sice jsou doručeny až po třech týdnech, ale 13. srpna večer ukládám do postele děti s tím, že zítra je čeká zajímavý den…



Ráno děti sice cestovní horečku zahánějí zlobením, ale pohrůžka, že nepojedeme na motorky, nakonec funguje. Bratr má kupodivu jen čtvrt hodinu zpoždění, takže vše je v normě. Dopoledne je nakonec prodchnuté dobrou náladou, na olympiádě sympatická Kateřina Emmons nad ránem získala svou druhou medaili ve střelbě, náš havlíčkobrodský rodák Marek Švec má navíc v poledne zápasit v semifinále olympijského turnaje. Chvíli s bratrem kalkulujeme, zda se vyplatí počkat na přenos, nakonec to vzdáváme. Jako zanícení sportovní fanoušci samozřejmě většinu cesty diskutujeme o olympiádě, bratr popisuje detaily své výpravy do Pekingu, která jej čeká další týden. Náladu trochu pokazí zprávy v rádiu, Marek boj o semifinále nezvládl. Co se dá dělat, pro tuto chvíli házíme olympijskou monstrakci za hlavu, blížíme se k okruhu. Po sjezdu z dálnice jsem překvapený, jak blízko je to k záchytnému parkovišti u cílové rovinky. Je prakticky prázdné, proto pohodlně dojedeme co nejblíže ke vstupu na okruh, příjemně překvapují hlídající kluci v oranžových vestách, kteří v rozporu s cedulí nechtějí stovku za parkování a posílají nás ochotně dál.

Máme asi 20 minut náskok, jíme chvatně štrůdl, který jsme dostali na cestu, a jdeme ke vstupu do paddocku. Za branou už jsou postavené první stany s autorizovanými suvenýry jednotlivých týmů, podchodem procházíme pod cílovou rovinkou a zastavujeme před brankou k Pit line. Je tam v ten moment asi 150 až 200 lidí, jdeme zatím pod skromný stín u parkoviště. Hned narážíme na souseda mých rodičů, který mi kdysi ochotně půjčoval zahraniční leteckou literaturu v dobách, kdy jsem byl modelářsky zařazený v mainstreamu. S jeho synem probíráme motorky a čerpáme informace o tom, jak podobná akce probíhala při předchozím závodě Superbiků. Velmi fotogenicky vypadá průhled do paddocku, kde jsou v řadě seřazeny všechny ty krásně barevně vyvedené tovární kamiony. Děti jsou zatím v pohodě, přestože musí chvíli čekat a teplota je kolem 29 stupňů Celsia.



Zatímco zevlujeme po projíždějících lidech v týmových tričkách na mopedech, s překvapením mezi nimi objevujeme Dani Pedrosu a Alvaro Bautistu. To začíná vypadat zajímavě, do této chvíle jsem ještě pořád měl podezření, že jezdci jsou někde na cestě do republiky a v depu uvidíme maximálně české závodníky.

Ve 14:00 se branka otevírá a ramenatí pánové v černých kalhotách, černých brýlích a bílé košili nás pouští dovnitř. Já vedu dceru, brácha na chvíli adoptuje syna Matěje, sraz si dáváme pro jistotu u nájezdu do boxů, to pro případ, že se v poměrně ukázněné tlačenici rozdělíme. Vše klape a ve 14:12 stojíme na atmosférické dlouhé rovince před vjezdy do garáží.

Hned na kraji je malá fronta, sedí tam české naděje, které pojedou závod do 125 ccm na divokou kartu. Postupně lovíme podpisy Lukáše Šembery, Andrejky Toušlové, do hovoru se dáváme s Michalem Práškem, který je krajanem z Havlíčkova Brodu. Když to zjistí, dává se do řeči, zajímá se, kde tam pracuji, všichni ochotně dávají fotky a plakáty navíc, dětem píší věnování. Kdyby se už nic jiného nedělo, děti se ocitají v sedmém nebi, protože právě získali fotky s podpisy opravdových závodníků.

Prestižní box číslo 1 má Karel Abrahám. Zatím je před garáží vystavená jen motorka a přilba, ale ono se to určitě ještě vyvrbí… Hned vedle má garáže tovární Kawasaki a Suzuki. Technici jsou už zjevně na tyto akce zvyklí, proto je jedna z motorek vystavena před boxy. A aby si divák užil, za pár minut jednu suzuki na stojanu mechanici nahodí… Sleduji pohled mých dětí, oběma svítí oči nadšením, ovšem zvláštní výraz temperamentnější dcery Kateřiny dává tušit nebezpečí…

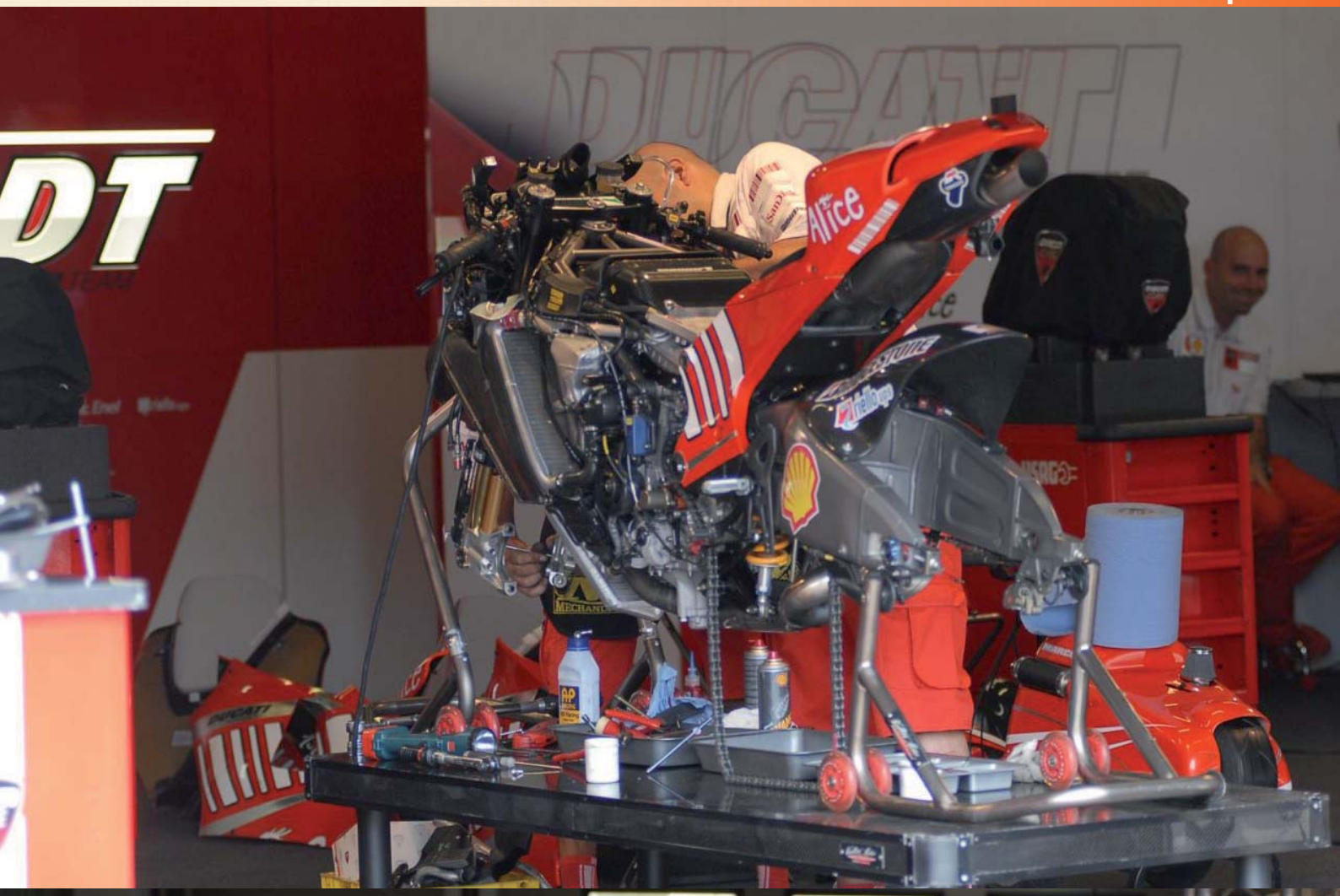
Začínám chápat její zanícené dotazy před několika minutmi, jestli ta (patnáctiletá…) paní Andrejka je opravdu závodnicí. No, Kačenko, tebe budu muset hodně hlídat..

Když nastartovala Suzuki, nesmí se nechat u Kawasaki zahanbit, mechanik furiantsky kroutí plynem, jako by chtěl naznačit, že v řevu na konkurenci Kawina stačí.V každé garáži je minimálně jedna motorka odkrytá, bratr tedy plní úkol a brigádnicky zadarmo fotí pro nejprestižnější automodelářský časopis na území bývalého Československa.

Posouváme se dále po uličce a narážíme na první opravdové eso. Před garáží postává Alex de Angelis, ochotně pózuje lidem, rozdává podpisy. Bohužel, nemá vlastní fotky, proto se zmocňuji několika oficiálních plakátů. Anglicky prosím Alexe, jestli bych si s ním mohl pořídit fotku, bratr kvůli „dlouhému" objektivu z povzdálí gestikuluje, že děti, co stojí přede mnou, se do záběru nevejdou. Nedá se nic dělat, bratr mačká spoušť, ještě podání ruky s Alexem a přání hodně štěstí do nedělního závodu. Alex dojel v desítce, tomuto sympaťákovi ze San Marina to přeju.

Vedle mezitím mizí v garáži první jzdec, kterého jsem nezastihl, slavný Dani Pedrosa… No nic, jedeme dál, on tu ještě někdo bude. A opravdu, poté, co chvíli okukujeme tovární Ducati, u Alicie se objevuje Toni Elias. Ten chytil v druhé polovině sezony superformu, po chabém začátku začal jezdit na podium a v neděli bude přes start z 15. pozice zachraňovat čest italské továrny. Na focení je tentokrát méně času a prostoru, proto jej vzdáváme, opět nejsou fotky, musí posložit zase plakát. Ale zvládneme potřesení rukou, milý úsměv závodníka a přání úspěchu.




DUCATI
Alice


HONDA
thaihondapttsag
ptt
14
RK


Kawasaki
Racing Team
elf
MONSTER
BRIDGESTONE
NICHIRIN
NGK
2X10
AKRAPOVIC
Beta
F.C.C.
CLUTCH


RAUCHEN VERBOTEN
RIZLA+
SUZUKI
NGK
MITSUBISHI
BRIDGESTONE

Mezitím se vytváří před boxy Fiat Yamahy dav asi 200 lidí. Ti vydrží celé dvě hodiny stát před boxem a nadšeně vyvolávat svoji ikonu, Valentina Rossiho. Garáž přitom neustále hlídá i televizní štáb, bohužel, zbytečně. V jednu chvíli registruji nadšený křik a někoho drobného, kdo před garáží zdraví chvilku diváky, později mám pocit, že to byl Jorge Lorenzo. Vale ale zůstává skryt.

U týmu Daniela Eppa se už ale objevuje hosteska, co by potřebovala nakrmit, a začíná rozdávat plakáty a fotografie. Už jsme poučeni, víme, že to znamená, že se brzy objeví někdo z jezdců. A opravdu, za chvíli je tu hlavní domácí tahák, Lukáš Pešek. Opět ochotně pózuje, podepisuje. Spokojím se s jedním plakátem a jednou fotkou s podpisem, i na fotky by to snad vyšlo, ale je tam velká tlačenice. Bratr zatím alespoň Lukáše zdokumentuje v Nikonu.

Vracím se o 20 metrů zpět, kde se divákům poctivě věnuje další jezdec. Usměvavý Ratthapark Wilairot postává s Lukášem Peškem před boxy asi nejdéle. Ještě za chvíli, kdy zkouším vystát frontu před boxem Valentina Rossiho, si brácha půjčuje děti a jde je s ochotným Thajcem vyfotit. Mezi tím vším pobíhá nenápadný Lukáš Šembera, který tak překvapil v neděli, když ho člověk na Pit line vidí, poslal by ho tak do 6. třídy základní školy.

Máme za sebou hodinu a děti jsou stále svěží. S bratrem Davidem jsme perfektně zkoordinovaní, když se já tlačím pro podpisy, David kryje děti, když já přebírám Matyho s Kačkou, brácha cvaká spouští. V tuto chvíli se neděje nic nového, proto usazujeme děti do týmové budky na zídce, napájíme je vodou





z PET láhve, David pořizuje fotku na památku a pomalu se procházíme na druhý konec boxů, ke garážím slabších kubatur. Tady už, bohužel, jezdci nefigurují, zato jsou vidět odkryté Aprilie, Derbi, KTM a další stroje. Jestli bych mohl nějak ovlivnit vedení Tamyie, pak bych je chtěl přesvědčit, aby dělala i tyhle třídy. Ty motorky jsou krásné a na ochranných známkách by to určitě vyšlo levněji než MotoGP.

Vracíme se pomalu zpět uličkou a pozorujem dráhu. Pořád někdo jezdí cílovou rovinkou na mopedech. Jelikož moc jezdců podle tváří neznám, teprve podle vlasáče Simoncelliho nám dochází, že nejvíce jezdců je právě na trati, někteří patrně dokonce vozí VIP hosty. U Caffé Laté se mezitím vystřídali jezdci, Lukáš už toho opravdu asi musel mít dost, proto jej střídá muž s typicky německým jménem, Sandro Cortese. Lovím další podpis a na začátku rovinky objevujeme druhého konkurenceschopného Čecha. Karel Abrahám, zvaný Abaja, má nádherné plakáty, takže jej hned o dva připravíme, plus o jednu fotku. Kája se ochotně na vše podepíše stříbrným fixem, to ještě netuší, že si zase v neděli (letos nikoliv naposledy…) ustele v kačírku.

Je 15:30, Matěj je fit, Kačenka poprvé projevuje zájem o návrat domů. S bratrem krátce probíráme strategii, sázíme ještě na to, že na poslední chvíli se některé eso ukáže. Kačka je po doplnění tekutin zase spokojená, proto s Matějem a strýčkem Davidem hlídají budku Alicie Ducati, zatímco já, po zhodnocení reálných možností, vynechávám Yamahu a protlačím se ke garážím Casey Stonera. I zde stojí celé dvě hodiny asi padesátka vytrvalých fandů, kteří rozebírají podrobně detaily z jednotlivých závodů, kupodinu jsou trochu mimo kolem ostatních jezdců, takže jim mohu se schovývavým úsměvem poskytnout pár informací,



je naštěstí znám za necelé dvě minuty. Přestože máme všichni, včetně dětí, jinou představu o opravdu kvalitním jídle, zaháníme ve Velkém Meziříčí všichni úspěšně hlad. Děti hranolky dojídají ještě v autě, mé podezření, že ty dvě návštěvy ročně v hamburgrárně vyžadují hlavně kvůli hračkám v menu, se brzy naplní. Tentokrát je to nějaký nesmyslný přehrávač, který nekvalitně chrastí neskutečně blbou diskopísničku, bohužel, u každého jinou. Domů už to naštěstí trvá opravdu jen krátkou dobu, takže nestačím zešílet. Přesně v 18:00 stojím u domu, bratr odjíždí do Brodu a doma probíhá dělení plakátové kořisti.

ač jsem toho do dneška moc nevěděl. Kolem se neustále skanduje „Kéjsí….! Jú áár the Best!“, jelikož je ale za 10 minut konec, rozumně to vzdávám a opouštíme Pit lane. Děti mi ještě zapózují na stupních vítězů a jdeme k podchodu. Nakonec zjišťuji, že mi unikl již jen Chris Vermeulen, všechny ostatní jezdce, co se objevili, jsme stihli.

Hned za brankou registruji, spolu s dalšími asi 10 lidmi, drobného mladíka na mopedu. Polámaný Jorge Lorenzo jede do paddocku. Stačíme jej ještě obklopit, Jorge rozdá pár úsměvů, pár podpisů a pak se slovy „Sorry…“ projíždí kolem ochranky… Nebyl jsem dost rychlý, snad příště…

Už hodnotíme pomalu výlet, když jdeme kolem stanu se suvenýry Vale Rossiho. Zaskočí nás výprodejní ceny „vše za 1O Eu“, nebo „vše za 250 Kč“. Dětí mají zájem o čelenky s kšiltem, já se nechávám zlákat opravdu krásnými tričky. Bohužel, kamenem úrazu se stává italská obsluha. Díky předchozím kontaktům s italštinou rozumím trochu apeninským kletbám, takže se ve frontě chvíli bavím… Když ale stojím 15 minut přímo u pultu a oba prodavači jaksi přednostně obsluhují všechny mladší fanynky, které přišly dávno po mně, nákupy vzdávám. Děti jsou zklamané jen 10 vteřin, beru to jako terapeutický úspěch a slibuji jim, že si vše vynahradí cestou zpět na opožděném obědě u McDonalds.

Ve chvíli, kdy hrozí první krize ze strany ratolestí, vyhlašujeme s Davidem hru proti trudomyslnosti „ Kdo uvidí první McDonalds?“, vítěz

Musím zkonstatovat, že dvě hodiny sledování nádherných motorek u mě vzbudily velký zájem o věc, takže jsem hned druhý den otřel prach na rozpracované Yamaze týmu Fortuna. Díky kabelovce jsem stačil sledovat i kvalifikaci, v neděli pak vlastní závod. Z DVD jsem si projel několik starších závodů a dal jsem si závazek: Ještě letos postavím svou druhou motorku, od příštího roku se začnu motorkám rozhodně více věnovat. V těchto závodech jsou ještě k vidění souboje, komisaři nekomplikují závody svými zásahy a není nutné lámat si hlavu, pro jaké stroje bude napřesrok vypsáno mistrovství světa a jestli v Brně nebudou motorky jen ob jeden rok. Už teď mám naplánováno, že za rok jedeme do Brna s dětmi znovu. Letošní návštěva za to stála, vrátili jsme se s fotkami, plakáty, s podklady pro stavbu modelů, jediní zklamaní byli nakonec asi jen fanoušci Vale Rossiho, kolega Doctor se neukázal…

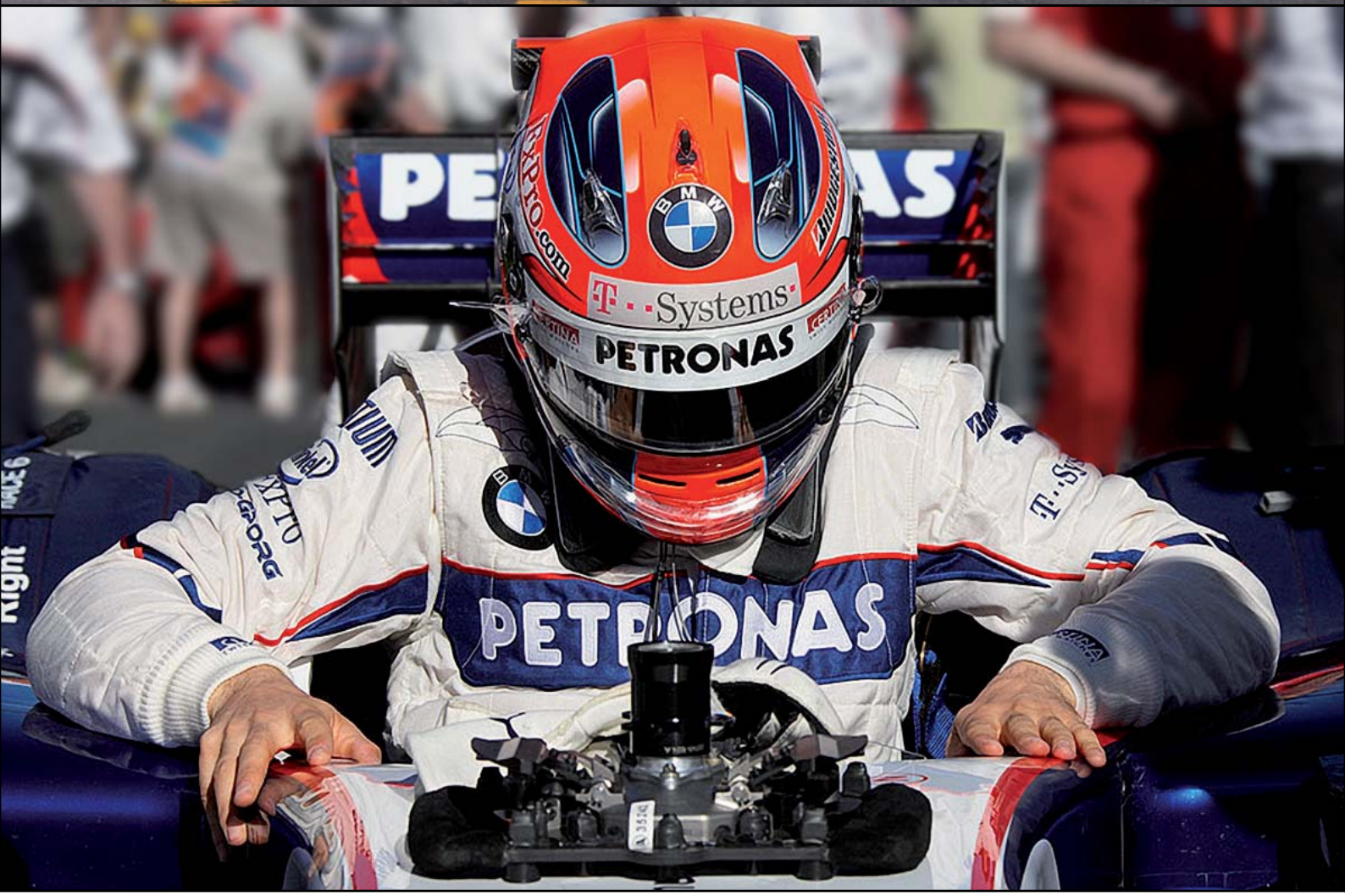
Petr Hromada




KBS
TOYOTA
PHILIPS


DENSO
TOYOTA
TOYOTA
Panasonic
Panasonic


Panasonic
ideas for life
Panasonic
TOYOTA
TOYOTA
DENSO
DENSO


BMW
T-Systems
PETRONAS
PETRONAS

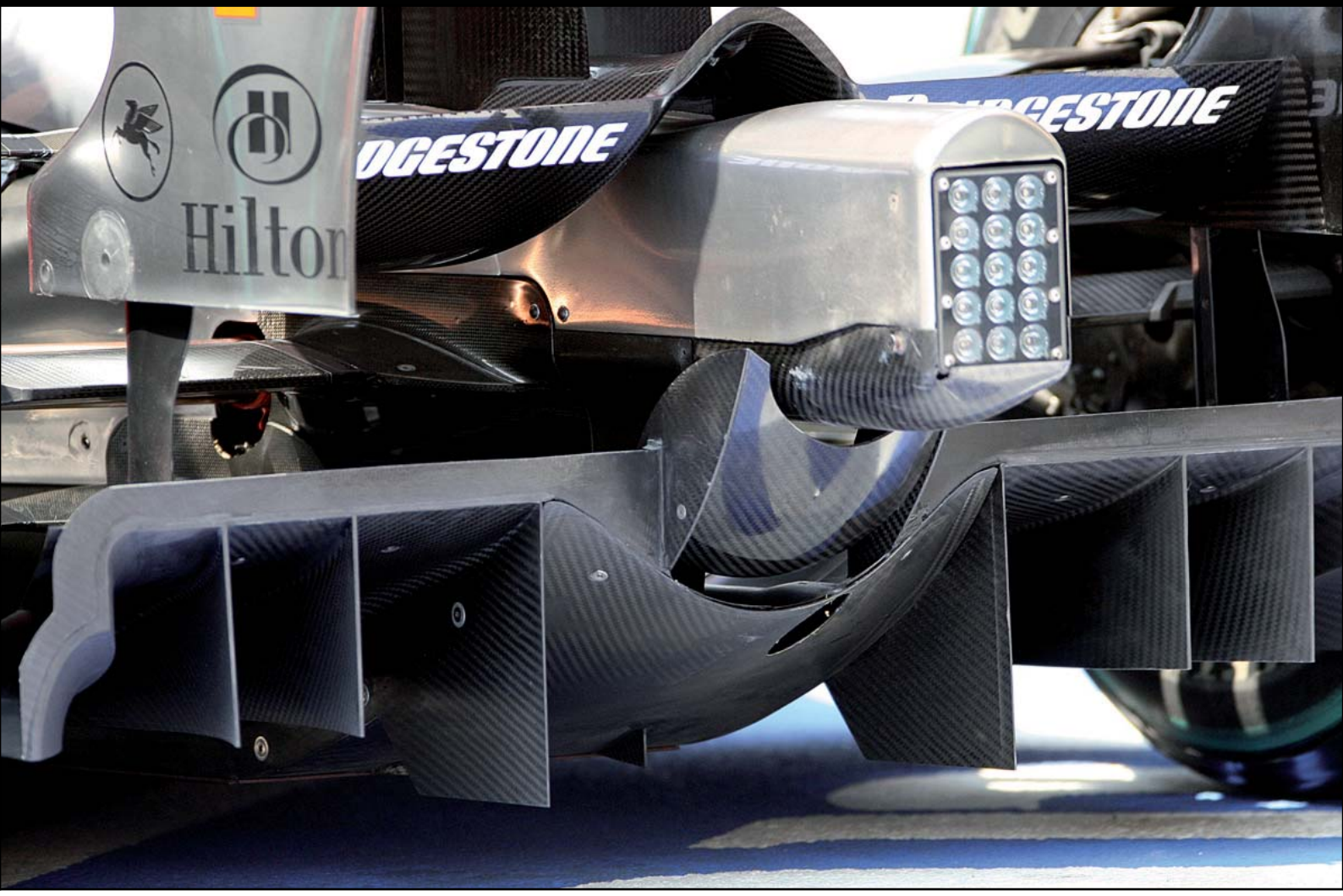

PHILIPS
RBS
ORIS
Swiss Watches
at&t


TOYOTA
-GP.ORG




Santander
BRIDGESTONE
BRIDGESTONE


WILLIAMS F1


Hilton

