PADDOCK magazine

03 / 2010

auto-moto hobby magazín o modelech





Novinky
Recenze
Představujeme
Pohled za hranice
A co dál? NOVINKA
Pohled do krabičky
Knihovna NOVINKA
Soutěže
Fotostřípky
Poradna
Reportáže

a spousta dalšího...





RACE-F1.COM Motoristický magazín

!POZOR!

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

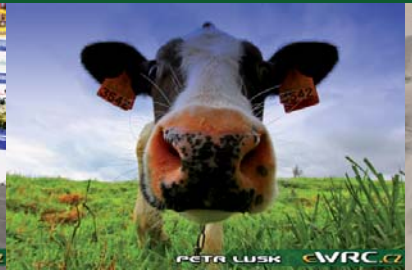
redakce@paddockmag.com

eWRC.cz

Po všech stránkách rally...









PADDOCK magazine

REDAKCE

Petr *„Dale Cooper“* Hromada
Vladimír *„Sumak“* Šuma
Michal *„Aress“* Falta

PŘISPĚVATELÉ

Dalimil Vyškovský
René Bobrovský
Petr Horoško
Miroslav Kovář
Michal Celušák
Jan Smaržík
Bronislav Robenek

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



18



14



41


47

Úvodník	4	
Novinky	5	Ferrari F60 - Tamiya
Recenze	9	Porsche 956 / *René Bobrovský*
	14	Arta NSX / *Petr Hromada*
	16	Tatra T138 S1 6x6 / *Petr Horoško*
	18	Calsonic Skylane GT-R 2003/ *Marek Skalský*
	23	Peugeot 206 WRC / *Petr Hromada*
Představujeme	13	René Bobrovský
Pohled za hranice	24	Tim van Dooremalen (Holandsko)
Pohled do krabičky	26	Andrea Moda S921 / *Dalimil Vyškovský*
	27	Peugeot 908 HDI LM2007 / *Miroslav Kovář*
	28	Lotus 72D / *Petr Hromada*
	31	Nissan Skyline GT-R R32 / *Michal Čelušák*
	34	Tyrrell 005 / *Petr Hromada*
Soutěže	25	ModellBrno 09 / *Vladimír Šuma*
	29	Pilsenkit 09 / *Vladimír Šuma*
	32	E-Day Praha 09 / *Vladimír Šuma*
	41	Česká Třebová 09 / *Michal Falta*
	52	Bratislava 09 / *Michal Falta*
Fotostřípky	36	Rally Legend 2008 / *Jan Smaržík*
Knihovna	37	Formula 1 technical analysis / *Petr Hromada*
	38	Pitwalk photo Collection 8 / *Petr Hromada*
A co dál?	55	Yamaha YZR M1 2005 / *Petr Hromada*
Poradna	39	Jak začít... (2) / *Petr Hromada*
	42	Karbony / *Petr Hromada*
Reportáž	47	A1Ring, Rakousko 2003 / *Bronislav Robenek*
Fotoreport	57	F1 - mix / *Michal Falta*



Nevím jak vás, ale občas mne napadá, proč vlastně ty modely ještě děláme? Modelařit jsem začal před neuvěřitelnými 27 lety a to nepočítám předchozí období lepení vystřihovánek z ABC. Oficiálně ale musím uvádět, že ve 12 letech jsem se přihlásil do kroužku plastikových modelářů v Havlíčkově Brodě, který vedla jedna z východočeských modelářských legend, pan Jan Tománek. Doba přála patosu a ideologiím, havlíčkobrodští modeláři chystali na další rok výstavu ke 40. výročí Slovenského národního povstání. Tehdy se zrodil nápad, vybudovat model celého letiště Tri duby v měřítku 1:72. A jelikož bylo potřeba hodně tehdy neexistujících modelů Lavočkinů LA-5FN, nezbývalo nic jiného, než je přestavovat z LA-7 od Kovozávodů Prostějov. Následující rok mi poskytl takové základy modelařiny, které bych přál každému. Začínat poměrně složitou konverzí z nekvalitní stavebnice, s omezeným výběrem barev, lepidel, materiálů, to je škola, na které se dá stavět.

Léta plynula, zájmy se obměňovaly, přesto mi pořád doma nějaký ten rozpracovaný model letadla na stole ležel. V prvních letech na vysoké škole jsem sice na chvíli modely vypustil, ale pak přišel další zlom. První dva modely aut od Tamiye. Konkrétně Bennetton 192 a Subaru Impreza WRC 98. Za pár let jsem objevil internet, na něm stejně postižené lidi Aresse, Šumáka, Dalina, Jirku DC a další a bylo hotovo. Následovaly roky stavení, shánění podkladů, psaní článků do časopisů, navázání kontaktů se zahraničními kolegy, zakládání magazínů a cest na modelářské akce. Ta doba dosud neskončila.

Předpokládám, že podobně dokáže své modelářské milníky zrekapitulovat každý z vás. Ne každý má na zádech podobnou kariéru, někdo toho naopak zažil mnohem více. Jsem si ale jistý, že každý z vás prožívá stále stejný pocit. Jsou to chvíle, kdy dokončíte zase nový model, postavíte ho do vitríny, pár dnů se mrzutě prohrabujete krabicemi nebo zevlujete v modelářském obchodě a pak sáhnete po další stavebnici. Je to trochu jako droga. Pokud ji vyzkoušíte vícekrát, zalíbí se vám to a těžko se toho budete zbavovat.

Dobrá, ale co nám vlastně těch pár kousků umělé hmoty, syntetické gumy, resinu a kovu doopravdy přináší? Čistě vědecky řečeno, stejně jako při jiných příjemných činnostech se nám i při modelaření vyplavují v mozku chemické látky zvané endorfiny, neboli, endogenní morfiny. Což vysvětluje přirovnání k droze. Bez ohledu na vědecké teorie pak stavíme modely většinou pro příjemné prožití volného času, pro kontakty s podobně postiženými lidmi od nás, ale dnes už vlastně z celého světa. Pro pocit vlastního vývoje a zdokonalování svých schopností, pro poměřování s dalšími modeláři, protože se nám líbí předlohy našich stavebnic a když už doma nemůžeme mít nějakou tu formuli, nebo kamion, tak alespoň chceme mít zmenšeninu. Stavíme také proto, že se při shánění podkladů o objektu něco dozvíme. Někdo staví modely proto, aby mohl vypadnout z domu na modelářskou akci, kde si dá pár panáků nebo piv s dalšími kamarády. Někdo se modely dokonce živí. Tedy ne, že by je jedl, ale vydělávají mu na kousek bůčku nebo na svíčkovou. To všechno mohou být motivace k tomu, abyste stále znovu a znovu kupovali další stavebnice, aby stále bylo co stavět, i když sami dobře víte, že při vašem tempu už máte teď doma sbírku nepostavených kitů na 100 let.

Přemýšleli jste někdy, co byste dělali, kdybyste se rozhodli dobrovolně své modely prodat? Nenapadlo vás také to samé? Totiž, že byste si za ty peníze koupili nové modely :-)

Hezké novoroční počtení vám přeje redakce Paddocku

Petr Hromada

Ferrari F60

Tamiya 1:20



V předchozích číslech jsme poněkud laborovali s formou rubriky Novinky. Dostali jste postupně dvě verze. Jednu čistě modelářskou, podávanou s určitým nadhledem, druhá varianta byla poněkud globální, serióznější. Ani jedna z verzí se zatím pro naše potřeby neukázala jako ideální. Problém je v kapacitě nás samotných, jako tvůrců. V nejistém termínu vydání, kdy novinka může pozbývat aktuálnosti a také v tom, že nejsme oficiální periodikum. Tím pádem nás nikdo nezásobuje spamem o tom, co která firma chystá. Za těchto podmínek jsme demokraticky dvěma hlasy Šumáka a mne rozhodli, že zkusíme pokaždé do této rubriky nachystat jedinou, ovšem naprostou aktualitu, až těsně před vydáním. Té se pokusíme věnovat trochu více. Pokud byste měli pocit, že podobné téma je obsaženo v pohledech do krabičky, pak věřte, že druhá jmenovaná rubrika bude záležitostí jakýchkoliv zajímavých stavebnic, doplňků a podobných věcí, nikoliv jen těch naprosto čerstvých.

Přestaňme kout pikle a věnujme se aktuálnímu hitu konce sezóny 2009. Zajímavých stavebnic vyšlo více, málokterá ale byla provázena takovou nedočkavostí, jako nečekaná, přesto vytoužená formule od Tamiye. Přes krizi, která zasáhla ve velké míře zemi vycházejícího slunce, se stará matička Tamiya, ke které se všichni rádi ještě přivineme, odhodlala k uvolnění peněz na licence a vydala pro nás absolutně čerstvý vůz. Vždyť Ferrari F60 se ještě prohánělo na trati, když se v internetových dražbách objevovaly první inzeráty na tento model. Kdoví, kde je prodejci sehnali, ale my jsme určitě mezi prvními, kdo vám o stavebnici něco bližšího napíše.

Vůz samotný je značně rozporuplná záležitost. Sám Luca di Montezemolo se o estetice tohoto auta vyjádřil nepřívětivě už před sezonou. Nemá smysl opakovat, že auta po změně předpisů nejvíce připomínají sněžné frézy nebo zahradní sekačky. Na druhé straně je to Ferrari... Ovšem do třetice: Je to Ferrari, co se moc nepovedlo a pokud na konci sezóny nebylo umístění finské jedničky v tabulce vyslovenou tragédií, pak jedině díky neuvěřitelnému umění jezdce. Druhý jezdec, brazilec Massa, odjel jen půlku sezóny a parkrát se také na špici ukázal. Samostatnou kapitolu představovali oba náhradníci za zraněného brazilce. Pokud „Look how bad you are" byl ještě považován za klauna, pak bezradnost G. Fisichelli jen svědčila o tom, že s tímto autem není něco v pořádku. Připočteme-li ještě četné kiksy v týmu samotném, přestaneme se divit, že tým sezónu odpískal a začal stavět model na sezonu 2010.

Stavebnice „efšedesátky" pro mne představovala zajímavý rébus. Čekal jsem, zda výrobce bude držet předchozí linii zjednodušených stavebnic, které se ale dobře staví, nebo zda nás, podobně jako přímý konkurent Fujimi, zahrne množstvím dílů a detailů, které ale jsou někdy na úkor snadnosti sestavení.

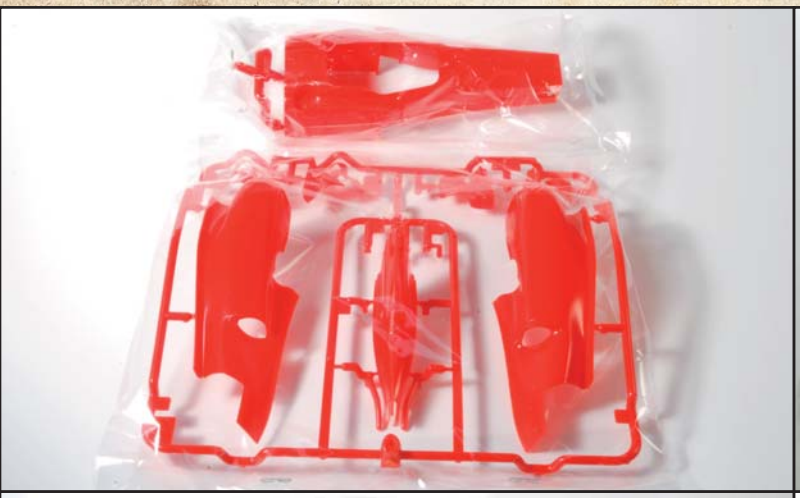


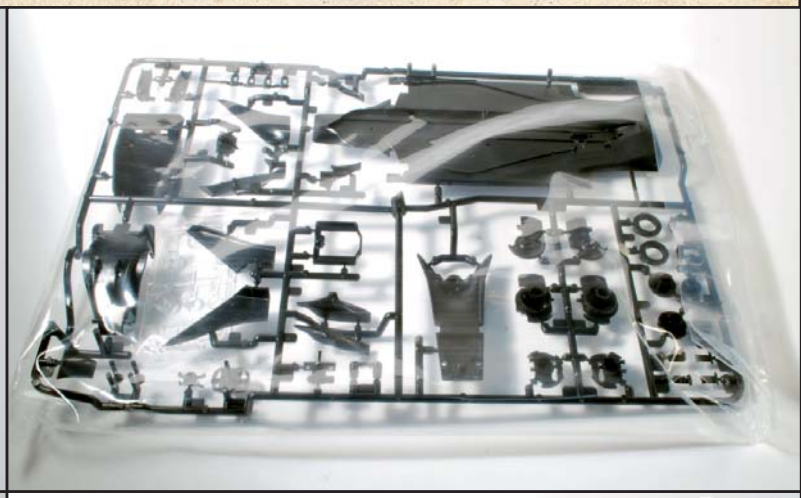
Když mi stavebnice konečně z Asie přišla, pochopitelně jsem do ní hned nahlédl. Verdikt je jasný. F60 je klonem předchozích stavebnic Ferrari 2000 a 2001. Zatím co poslední F1 od Tamiye Williams FW24 působila dojmem jít více do detailu a umožnila stavbu výrazně rozloženého vozu na montážních stojanech, F60 se vrací ke kořenům. Model je shodný i barvou plastu, hlavně však rozvržením dílů, dělením podsestav, i ty vyhazovače jsou umístěny podobně. Asi si budeme muset zvyknout na rozličnou filozofii nových F1 od Fujimi (Hasegawy) a od Tamiye. Výhodou koncepce Tamiya je nesporně fakt, že se firma snaží udržet vysoko laťku „stavitelnosti" modelu. Příjemné je i to, že díly karosérie jsou extrémně tenké, někdy je až problém na odtokových hranách udržet linii. Tenký plast se postupně vytrácí. Ještě jednou ale zopakuji. Máte-li doma například F2000, víte co čekat od F60.

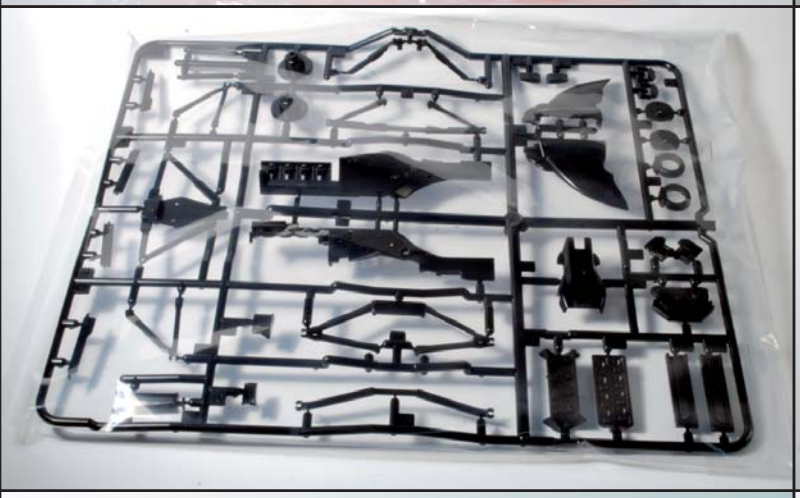
Několik změn přesto model nabízí: součástí modelu je malá planžeta s lepty. Ty obsahují vlastně jen spony pásů a šablonu na nástřik loga pneumatik. Kovové samolepky jsou jen dvě a to na zpětná zrcátka. Stavebnice nakonec nově obsahuje ještě aršík s pásy. Jedná se zřejmě o samolepku, zatím jsem aršík neotevíral. Příjemné je, že je předtištěné prošívání pásů. Pokud ale u zbylých modelů ve sbírce používáte tkaninu, asi vám „papírové" pásy nebudou stačit. Alternativně lze pásy nalepit jen z obtisků.

Hrubým nedostatkem stavebnice je fakt, že Tamiya má patrně jakýsi problém s firmou Marlboro. Že ve stavebnici chybí tabáková reklama, na to jsme si už zvykli. Že ale chybí i „čárové kódy", stejně jako nedávno u Ducati GP4 nebo Peugeotu 307 WRC, to hodně zamrzí. Kódy jsou už ale v produkci firem na doplňky, já jsem se stavebnicí objednával současně osvědčené Tabu design.

Co tedy říci jako verdikt? Nade všemi dojmy vítězí euforie z toho, že pramáti výrobců F1 je zpět s novým modelem, který udržel kvalitu nastavenou na posledních stavebnicích, dnes už ovšem

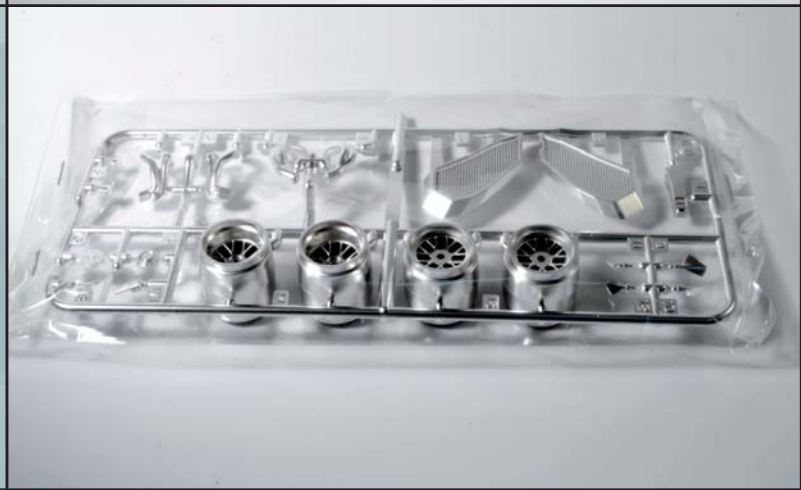












starých někdy i 10 let. Cena je u nás zatím otazníkem, patrně se ale nebude lišit od pořizovací ceny ze zahraničních e-shopů, kde model seženete mezi 900-1000,- Kč. Součástí verdiktu by ale mělo zůstat i přání, aby finance na licenční nároky nevyschly a aby nám oblíbená firma dokázala, že se k modelům F1 opravdu vrátí, nejlépe nějakou další novinkou.

Petr Hromada

Foto na této straně http://www.tamiya.com/

















KPM PROSEK PANTHERS

www.pantherscup.cz



PANTHERS CUP

20. 03. 2010

SPŠ Prosek
Novoborská 2

- Největší jarní modelářská soutěž v Praze
- Nové větší prostory
- Mnoho nových soutěžních kategorií
- Workshopy prezentované špičkovými modeláři
- Tématické přednášky
- Občerstvení na místě
- Historicky první bodovačka lodí
- Mnoho prodejců



Fenomén ´956

Historie

Na konci sezóny 1981 přišly velké změny pravidel pro stavbu závodních vozů pro sezónu 1982. Ze 6. skupin se utvořily jen tři A, B, C. Skupina C byla pro prototypy omezené danými rozměry a omezením paliva při závodech.

Porsche dva týdny po vítězství v Le Mans 1981, začalo tvrdě pracovat na prototypu, který by vyhovoval předpisům pro skupinu C. Vyvinuli nový hliníkový monocoque. Motor, hliníkový 6 válec, a zadní zavěšení byly namontovány na rámu. Zadní tlumiče byly namontovány na horní straně převodovky, aby neomezovaly proudění vzduchu pod podvozkem.

Po 9 měsících tvrdé práce ´956 debutovala v šesti-hodinovce v Silverstonu. Skončila celkově druhá, za Lancií ze staré skupiny 6, ale zvítězila ve třídě C.

To byl signál, co teprve přijde. V následujících čtyřech letech dominuje Porsche při vytrvalostních závodech. Čtyřikrát po sobě vyhrává Le Mans.

Klíčem k úspěchu bylo také, že Porsche umožnilo prodej vozů soukromím týmům. První dvě vítězství v LM 82-83 bylo dílem továrního týmu a v letech 84-85 soukromím týmem.

Stavba

Oba modely jsou z dílny Tamiya. Patří k tomu lepšímu co Tamiya vyrobila, zvlášť potěší milovníky odkryté motorové jednotky. Motorový prostor je celkem dobře ztvárněn a přidáním drátků, hadiček a fitinek se prostor hodně oživí. Jen je škoda, že Tamiya opomněla udělat přívodní hadice k chlazení zadních brzd. Přitom ve stavebnici ´962 to má provedeno, i když to není moc vidět, protože u ´962 kryt motoru není oddělovací. Stavba je pohodová jak to většinou u Tamiye bývá pravidlem. Jen bych chtěl upozornit na opatrné nasazování karosérie na šasi. Výfuky totiž přesahují profil a je nutné karosérii mírně roztáhnout.

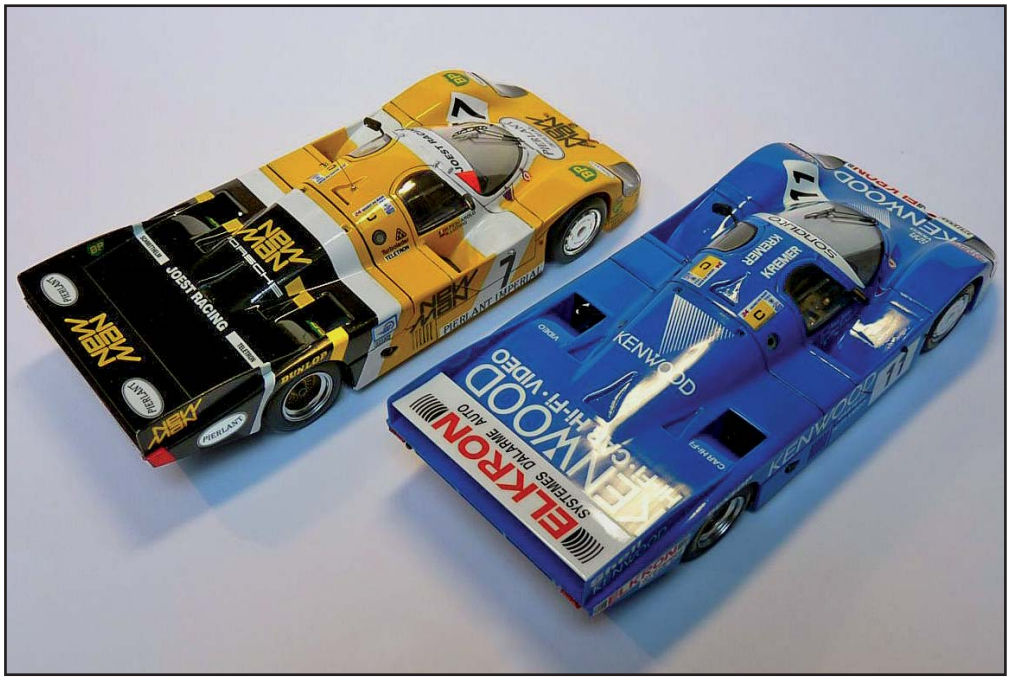
Předlohy

Le Mans 1984

#7 - je vůz stáje New-Man Joest Racing - piloti: Henri Pescarolo (F) / Klaus Ludwig (D) - tento vůz se stal absolutním vítězem.

#11 - Porsche Kremer Racing - piloti: Vern Schuppan (AUS) / Alan Jones (AUS) / Jean-Pierre Jarier (F) - hodně silná posádka, všichni tři se zkušenostmi z F1 /A. Jones byl mistrem světa 1980/ a navíc Vern Schuppan byl vítězem Le Mans 1983. Vlastně ten rok obhajoval vítězství. Bohužel toto všechno nestačilo a skončili celkově šestí.

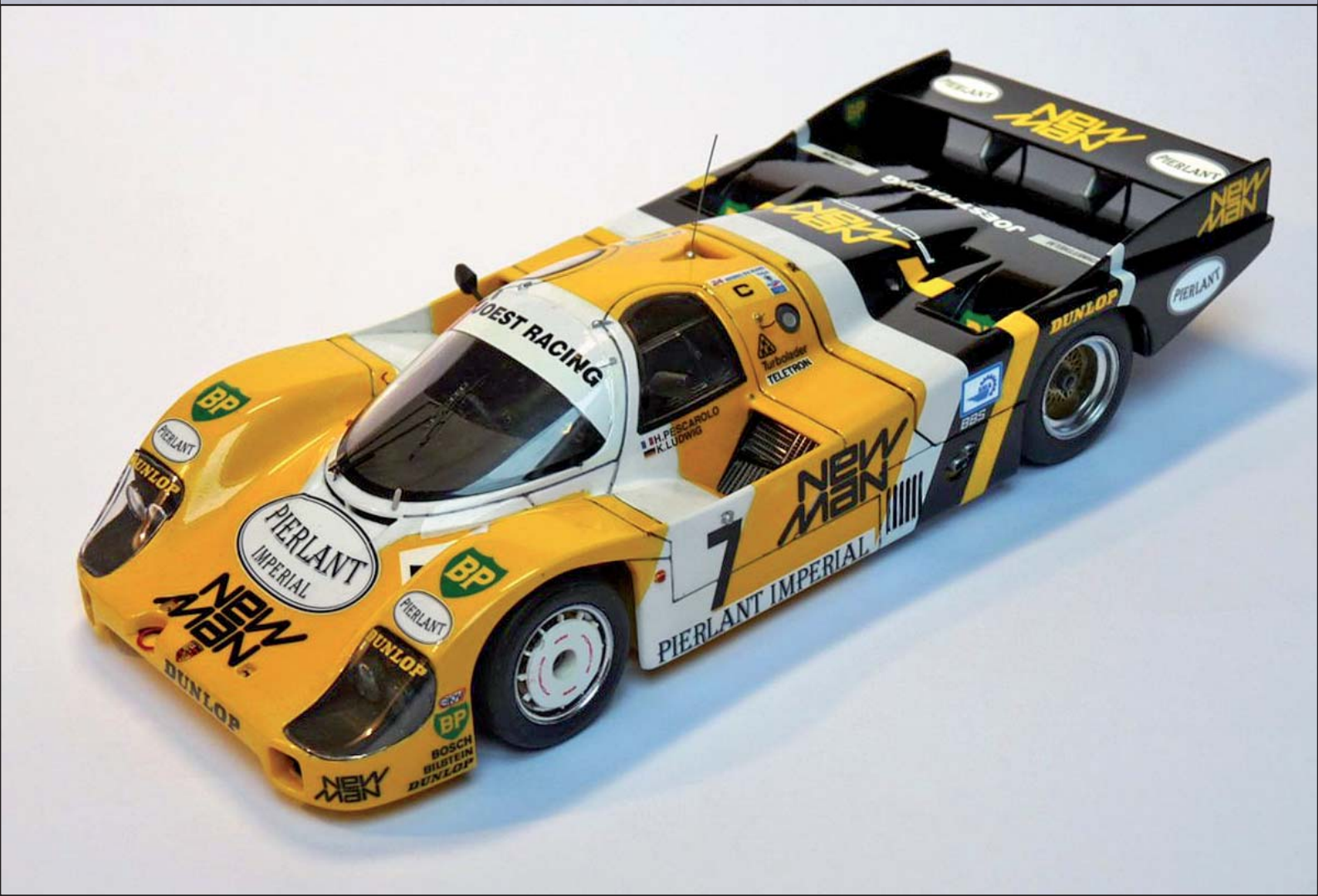
René Bobrovský




ELKRON
sonauto
ELKRON
Shell
CAR
HI-FI
VIDEO
KENWOOD
SYSTEMES
D'ALARME AUTO
ELKRON
ELKRON
Shell

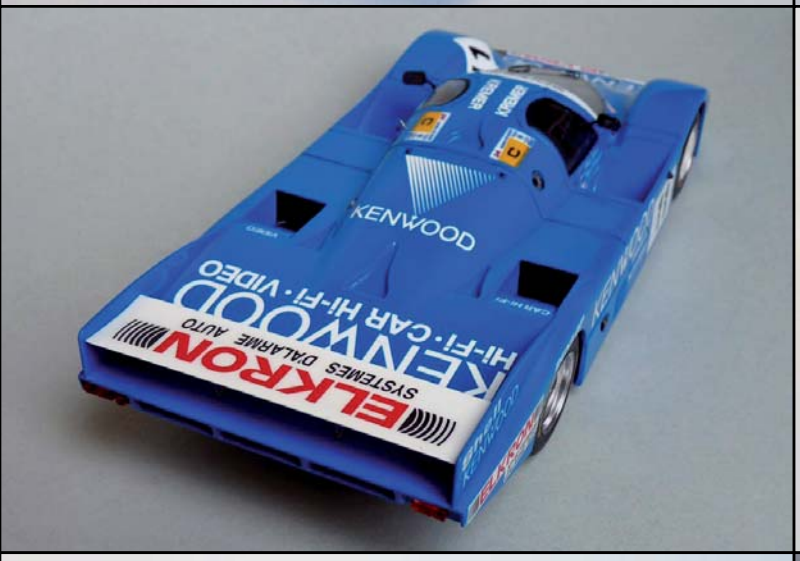

sonauto
Shell
KENWOOD
DUNLOP
ELKRON
Alain Jones
Jeon Schuppan
KENWOOD
CAR Hi-Fi
Hi-Fi-VIDEO
11
ELKRON
Shell
CAR
HI-FI
VIDEO
KENWOOD
ELKRON
CIBIE
ELKRON
BBS
BEHR
BILSTEIN
BOSCH


JOEST RACING
BP
PIERLANT
DUNLOP
NEW MAN
DUNLOP


JOEST RACING
PIERLANT
IMPERIAL
NEW MAN
BP
DUNLOP
7
PIERLANT IMPERIAL
Turbolader
TELETRON
BOSCH
BILSTEIN
DUNLOP


Shell
KENWOOD
ELKRON
11


NEW MAN
DUNLOP
PIERLANT
7
PIERLANT IMPERIAL


KENWOOD
ELKRON
SYSTEMES D'ALARME AUTO
Hi-Fi·CAR Hi-Fi·VIDEO


NEW MAN
JOEST RACING
DUNLOP
PIERLANT


Shell
KENWOOD
ELKRON
11
CAR Hi-Fi
Hi-Fi·VIDEO
BBS
BOSCH




KREMER
Alan Jones
Vern Schuppa
11
KENWOOD
CAR Hi-Fi
Hi-Fi·VIDEO
DUNLOP


Turbolader
TELETRUM
NEW MAN

Jméno: **René Bobrovský**

Nick: Beaver

Bydliště: Troubsko

Věk: 46

Rodinný stav: Ženatý

Profese: Restaurátor kamene

Jaké modely stavím: Auta co mají něco do činění s Le Mans

Jak dlouho stavím modely: dost dlouho už od dětských let a nejhorší je, že pokrok není vidět.

Oblíbená modelářská firma: asi Tamiya

Největší úspěchy: asi rodina.

Komu fandím ve sportu: jako patriot tak všem brněnským týmům.

Nemodelářské zájmy: asi hudba, filmy a hledání podkladů pro modely na netu.

Oblíbená hudba: jen ta dobrá např. Tool, Mars Volta, Frank Zappa, Killing Joke, Pearl Jam, Soundgarden...

Oblíbený film: jé, těch je od Monty Pythons, Tom Tykwer, Robert Rodriguez, Quentin Tarantino, Alejandro G. Inarritu, Kevin Smith.

Oblíbená knížka: Hyperion a vlastně všechno od Dana Simmonse.

Obligátní otázka – Co rád jím a piju: spíš co nepiju a nejím: domácí destiláty a vodní meloun, jinak všechno.



ARTA neznamená umění

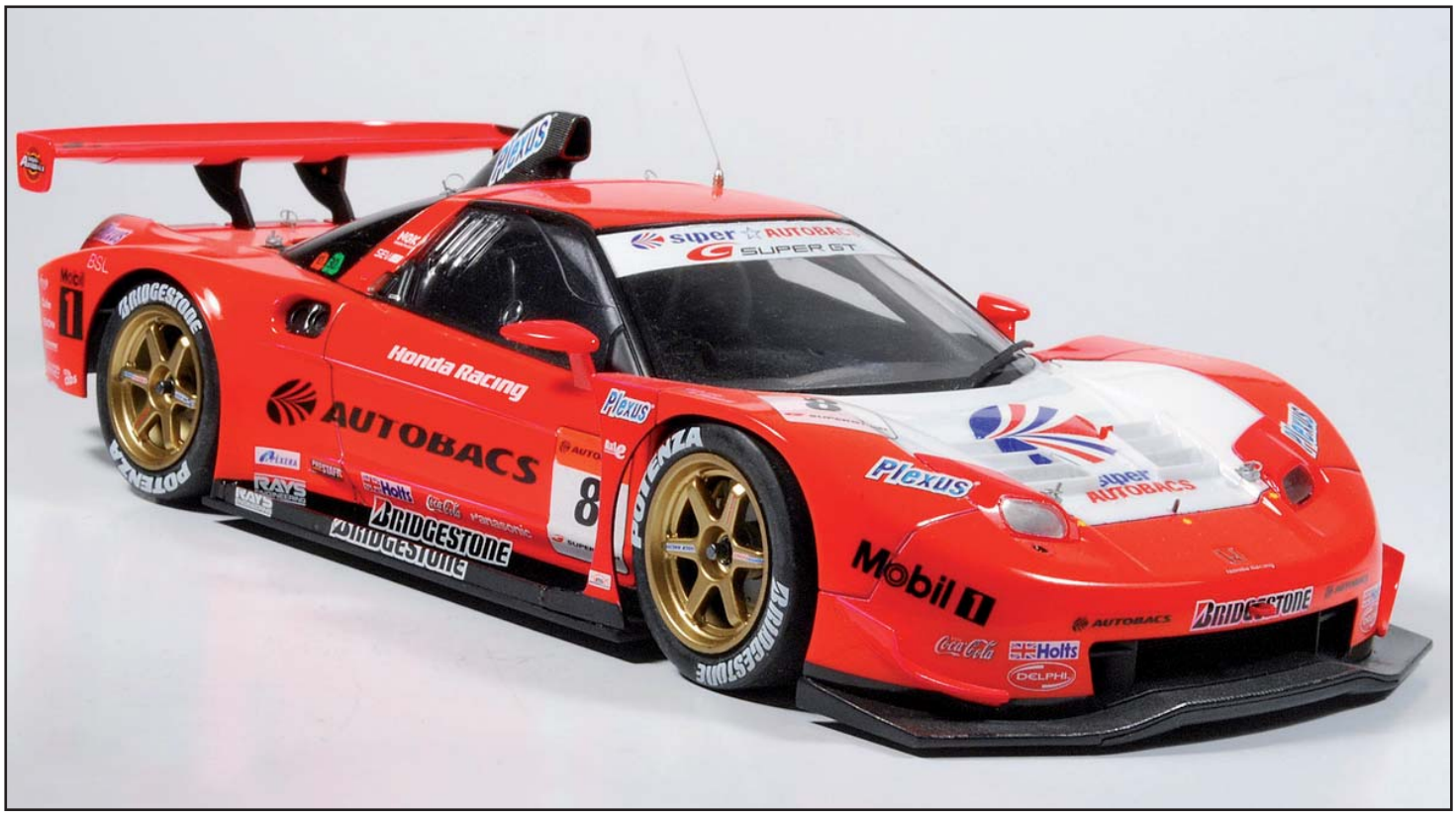


Když se mi dostala do ruky stavebnice Superhondy od Tamiye byl jsem trochu na rozpacích. Na jedné straně auto představovalo zajímavou výzvu díky dravým tvarům a atraktivnímu zbarvení. Na straně druhé: „ukažte mi alespoň deset modelářů, kterým se líbí trend firmy, která prosazuje kovové podvozky modelů pozemní techniky". Jako podezřelé vnímám vysvětlení, že je to kvůli tomu, aby modely nepůsobily díky lehké váze jako plastikové, ale aby budili svou pádností dojem solidního materiálu. Milí bývalí kolegové s letadly, buďte rádi, že strýček Tamiya ještě nevymyslel, kam vám těch 20 dkg železa může nacpat.

O japonském šampionátu vozů třídy GT toho moc u nás nevíme. Když jsem stavebnici Hondy z redakce obdržel, nejprve jsem prostudoval úvod návodu. Dozvěděl jsem se, že vůz jezdil i v jiných týmech, že stavebnice představuje zbarvení týmu bývalého pilota F1 Aguri Suzukiho, který vedl tým F1 Super Aguri a v roce 2005 reprezentoval v japonském mistrovství GT oficiálně tovární tým Honda. Následně jsem se obrátil logicky na internet, kde jsem ale krom žánrových obrázků vozu ze závodní dráhy (i v jiných zbarveních) nic lepšího nesehnal. Rozhodl jsem se tedy pro stavbu přímo z krabičky, což jsem si sám pro sebe zdůvodnil tím, že alespoň bude recenze objektivní.

Začal jsem podle svého zažitého zvyku a navzdory návodu karoserií. Dělám to proto, že když se nepovede nástřik, nemá model dál moc šanci a tak chci mít kritický okamžik za sebou. A ARTA je v tomto směru pravým prubířským kamenem. Většina karoserie je totiž v efektní svítivě červené barvě, kterou pro modeláře nabízí Tamiya ve formě spreje TS 36. Ten je transparentní, smrdí a neodpustí žádnou chybu. Pokud ji někde uděláte, můžete u této barvy umýt celý díl. Tentokrát naštěstí zabrala metoda opakovaných aplikací tenkých vrstev a výsledek mě příznivě naladil. Přistoupil jsem tedy k další lahůdce a tou byl podvozek.

Tady přišlo první zklamání. Když jsem jednotlivé díly částečně slepil a částečně šroubovákem smontoval, zjistil jsem, že zažitou tamiyáckou přesnost dílů bortí kovová platforma. Díly prostě nechávají mezery a to je u Tamiye smutné zklamání. Když už jsme u podvozku tak musím konstatovat, že provedení zavěšení zachraňuje jen to, že z něj není nic vidět díky širokým diskům. Opravdu bych se přimlouval za to, aby výrobce zanechal experimentů a vrátil se k polofunkčnímu detailnímu provedení v plastu.











V této fázi jsem náhle zjistil, že už mi moc dílů nezbývá. Přešel jsem tedy k prostoru pilota, kde jsem si dovolil jedny z mála úprav. Elektronické boxy jsem propojil pár kabely, na bočnice jsem nanesl „karbonové“ obtisky a na sedačku jsem vyrobil nové pásy z nabarvené dárkové mašle z galanterie a leptů REJI MODEL. Výrobce pásy odbyl bohužel pouze obtisky.

Tím se dostáváme právě k obtiskům. Ty jsou nesporně nádherné. Tamiya je opět svěřila Cartografu a to je tradiční zásah do černého. Škoda jen, že v aršíku chybí karbonové aplikace, ale nemůžeme chtít vše, že?

Podsestavy jsem smontoval a došlo na dodělávky. Pneumatiky jsem obrousil “dohladka“ a pak vypadají perfektně. Velmi se mi líbily samostatně vylisované náboje uchycení kol. Perfektním trendem je přidávání metaltransferů do nových stavebnic, kovová loga vypadají mnohem lépe a také kovové samolepky dodají na efektu zpětným zrcátkům. Anténa není na plastikové provedení nejhorší, ale stejně jsem udělal novou, tenčí. Rychlovypínače motoru jsou sice krásně vytištěny jako obtisk, na modelu by ale vypadaly slabě, vřele doporučuji jejich nahrazení leptem nebo nějakou vlastnoruční konstrukcí. Když vyřešíte tento poslední problém, zjistíte náhle, že je před vámi hotový model závodní Hondy v měřítku 1:24.

Co potěší?
- Vynikající obtisky
- Čistě provedená karoserie
- Efektní vzhled modelu
- Jednoduchá stavba
- Metaltransfery

Co nepotěší?
- Špatně pasující podvozek
- Nezaslepení podběhů a podvozku
- Na Tamiyu slabší detaily nahrazené obtisky
- Relativně těžké zbarvení

Co říci závěrem? Model je poměrně vhodný pro začátečníka pokud se dokáže poprat s náročným barvením. Tamiya ale nabízí stavebnici i v alternativním, tedy jednodušším zbarvení (například v tmavě modré). Výsledek vypadá rozhodně efektně. Zkušeného modeláře může frustrovat zjednodušený podvozek a zavěšení kol. Kdybyste chtěli model stavět na soutěž, budete mít asi problém s podklady. Může se tedy stát, že se rozhodujícím faktorem při koupi pro vás stane relativně vyšší cena stavebnice.

Petr Hromada

za vzorek děkujeme firmě MPM



Tatra T 138 S1 6x6

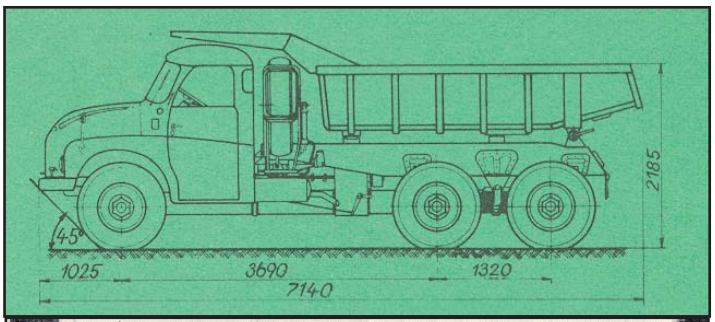
Předlohou pro model byl jednostranný sklápěč Tatra T138 S1 6x6 v prvním provedení. Jako základ pro stavbu jsem zvolil model firmy IGRA T 138 S1. Výrobce si ovšem jako předlohu vybral vůz pozdější produkce, kdy se na podvozky montovaly vyšší korby. Částečně si také zjednodušil práci, neboť použitá korba se více přibližuje typu T148. Tato měla třetí a šesté žebro zhruba třikrát širší, než ostatní. U T138 bylo zesílené pouze poslední, šesté žebro, za které byla korba upevněna k rámu.

Úprava výšky korby nebyla moc velký problém. Více času zabralo broušení a tmelení po rozšíření korby na správný rozměr. Prospekt uvádí šířku 2438mm, což je v měřítku 28mm. Korba modelu IGRA je široká pouhých 26mm. U větších měřítek se dva milimetry dají přehlédnout, ale tady je to moc. Po úpravě bylo nutné vyrobit nový ochranný štít kabiny. Ten je vyfrézován z plastové destičky. Posledním bodem na korbě byla instalace nových čepů. Žebra jsem ponechal v původní podobě. Abych pravdu řekl, bylo to asi dílo mé lenosti.

Na kabině bylo třeba zbrousit nárazník, proškrábnout spáry na dveřích a motorovém krytu. Dále pak vyříznout okénka v zadní stěně kabiny. Je až neuvěřitelné, že výrobce toto neudělal. Rovněž chybí jakýkoliv náznak prolisů na zadní stěně kabiny. Ta ale ta nebude moc vidět, proto jsem se do úprav nepouštěl. Do motorového krytu jsem vlepil leptanou mřížku a nad ni nápis Tatra (Hauler).

Rám dostal nové prvky pro usazení korby, hydraulické rozvody a držáky světel. Nejvýraznější změny se dočkala schránka na nářadí a konzola rezervy. Na nosnou rouru jsem vlepil nový vzduchojem, brzdové válce, rozvody vzduchu a táhla řízení. Model dostal odlévaná kola ze sady Hauler. K barevné úpravě jsem našel pomoc v hospodě. Tam se po několika pivech pamětníci naprosto přesně shodli v jakém odstínu Kaolinka první stoosumatřicítky dostala. Podstavec je slepen z balzy a potažen epoxidovým tmelem. K stříkání používám barvy Agama, na patinu pigmenty Star Dust a olej.

Petr Horoško














Calsonic Skyline GT-R 2003



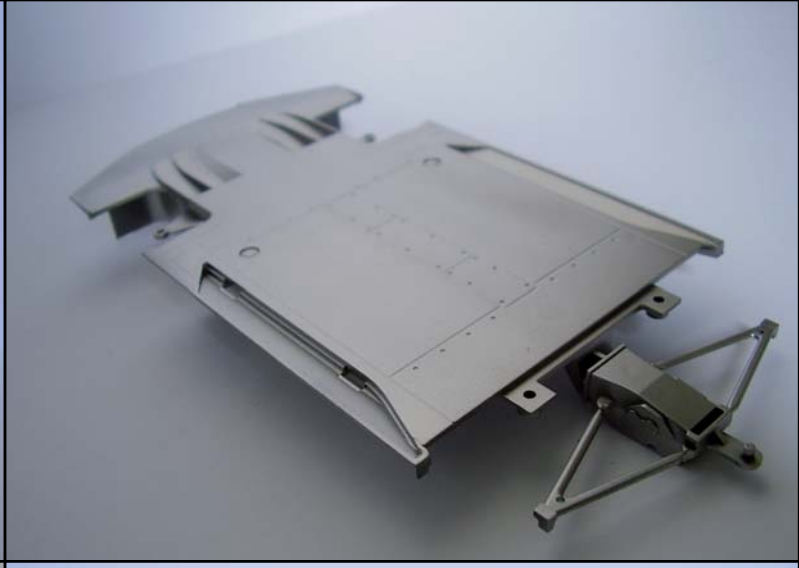
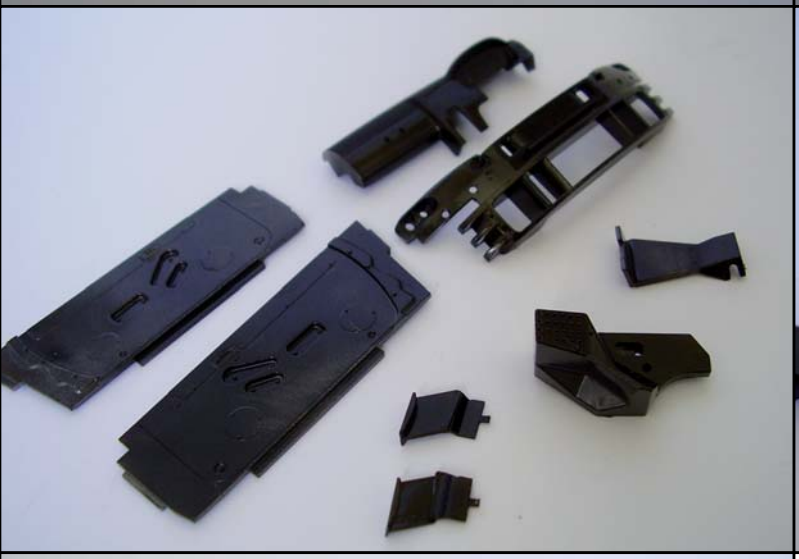
Tak, tento Nissan Skyline som si vybral preto lebo, už dlhé roky sa mi Skyline veľmi páčil, nechcel som sériový model, ale niečo čo ma štýl. Farby Calsonic som si vybral vzhľadom k tomu že už ma nebavilo pozerať na tie všetky Skyline vo farbách Xanavi.

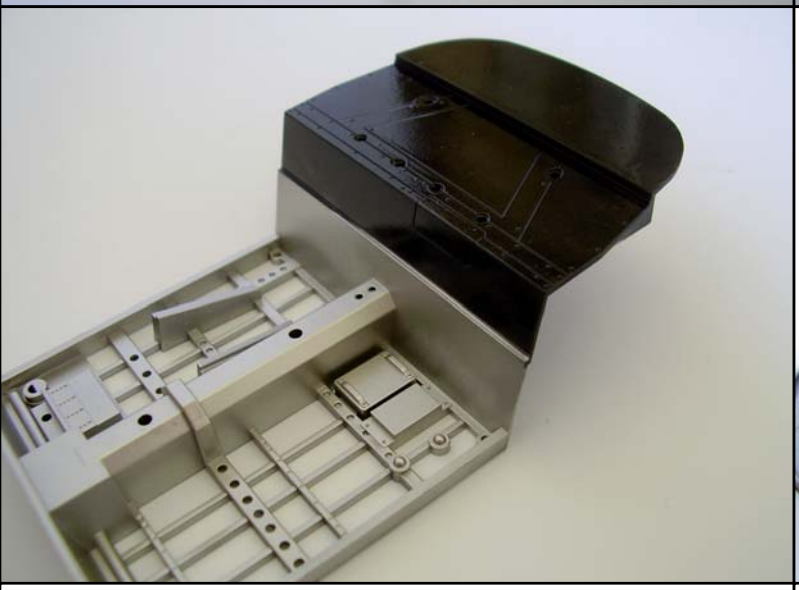
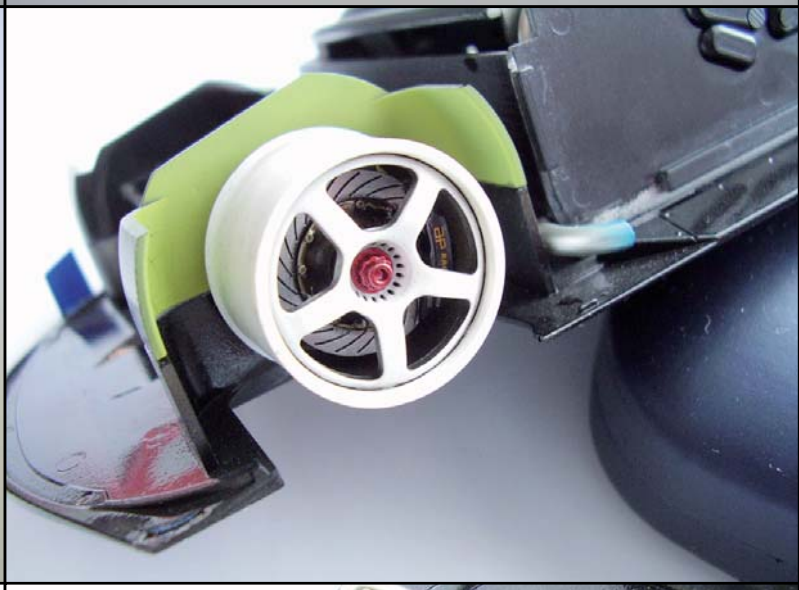
Stavbu modelov som začal prilepením drobností na karosériu a zbrúsením deliacich rovín, prerýpaním všetkých špár, niektoré miesta bolo treba aj pretmeliť. Po vybrúsení som na auto nastriekal fixírkou od Revellu biely základ od Tamiye, striekal som to fixírkou pretože ked striekam airbrushom s 0,30mm triskou tak mi ten zaklad dosť práši, ďalej som pokračoval prebrúsením celej karosérie brúsnym papierom zrnitosti 2000. Ďalej nasledovalo nastriekanie celej karosérie modrou farbou, približne odtieňu aké sa striekali na tieto nádhery, farba bola od firmy DuPont.

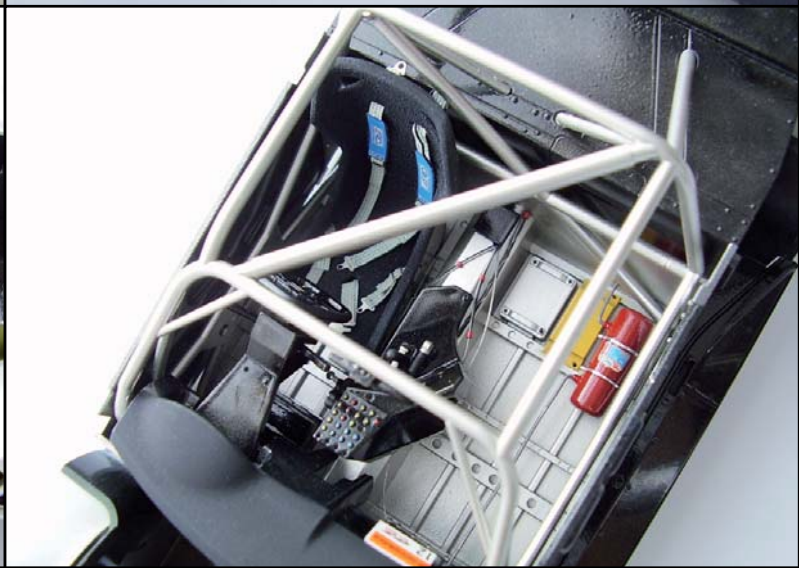
Nasledovalo prelakovanie celej karosérii akrylovým lakom X-22 od Tamie, keďže som vtedy dvojzložkový lak od Zero paints nemal k dispozícii. Následne som zapustil špáry emailovou XF-1 od tamiye a naniesol decály, príjemne ma prekvapilo, že do týchto stavebníc už Tamiya balí decály od firmy Cartograf. S lepením nebol žiaden problém, no niekde som pre istotu použil aj vodičku od Gunze Mark softer. Následovalo prelakovanie celej karosérie dvojzložkovým lakom od Zero paints, najprv troška jemnejšie potom poriadne mokrou vrstvou. Na tento model som chcel otestovať techniku striekania imitácie carbonových dielov, to znamenalo že som si oblepil rámi okien a iné carbonové časti na karosérii a krídle, nastriekal som vrstvičku emailovej farby X-32 – Titanium silver, nato priložil sieťku jemnej zrnitosti a jemne striekal čierny acryl X-1, potom som po odkrytí sieťky jemne tónoval tiež akrylom X-1. Pokračoval som odmaskovaním carbonových dielov a prestriekaním celej karosérie lakom od Zero paints. Ďalej som zbrúsil jemný pomaranč a prechody decálov brúsnym papierom zrnitosti 2000 a 2500, lak som sa pokúšal vyleštiť s mnoho leštidlami ale s výsledkom som nebol spokojný, to znamenalo že som celú karosériu znova jemne predrúsil a odmastil. Nasledovalo striekanie celej karosérie fixírkou od Revellu s cieľom dosiahnuť vysoký lesk a minimum nedostatkov, čo si myslím že sa mi celkom podarilo, ďalej som sa už karosériu nepokúšal leštiť.

Pokračoval som stavbou podvozku, na ňom som taktiež použil techniku striekaného carbonu a cevlaru. Pokračoval som viac-menej podľa návodu, Kolesá som z vnútra nastriekal čiernym matnym emailom XF-1 Taktiež od Tamiye, na pneumatiky som naniesol decál a prelakoval



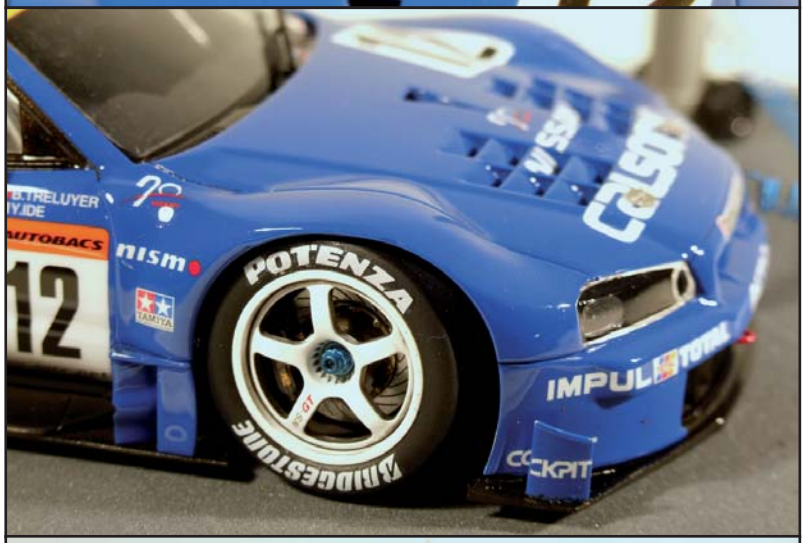














matným lakom Vallejo, nechcel som aby sa mi pri navliekaní gumy na disk narušila čistá plocha na pneumatike bez viditeľnosti okrajov decálov, tak som disk jemne potrel čistiacim prostriedkom na riad a guma na disk išla veľmi ľahko.

Ďalej som sa pustil do interiéru. Všetky potrebné carbonové diely do interiéru som si nastriekal spolu s podvozkom. Začal som striekaním sedačky. Ako prvé, som vyvŕtal naznačené otvory na pásy a začistil sedačku od deliacich rovín a pretmelil miesta po vyhadzovačoch.

Ďalej som postupoval nastriekaním bieleho surfaceru z väčšej diaľky, naniesol som na celú sedačku farbu FX-1, na zadnú stranu sedačky som štetcom naniesol vrstvičku laku, na lak som naniesol decál imitácie cevlaru, celú sedačku som z predu prelakoval matným lakom Vallejo pre bezpečnosť pri ďalšej manipulácii, na decál vzadu som štetcom naniesol vrstvu laku od Zero paints. Na sedačku som si narezal pásiky z látky ktorá imituje skutočné bodové pasy, o širke 2mm. Ako spony som použil zvyšné plechy ktore sa mi doma povaľovali od firmy Hasegawa. Na samolepiacu fóliu som naniesol decál výrobcu pásov a následne nalepil do sedačky spolu s pripravenými pásmi. Interiér som nechcel veľmi detailovať, ale zase som ani nechcel aby tam nič nebolo, takže som sa rozhodol v interiéri narobiť nejakú tu kabeláž, načo mi poslúžili olovené drôty od KPM Bratislava a vlasce naťahané zo zvyšných plastových stromčekov. Ťažší oriešok bolo striekanie skiel, ktoré zvnútra mali masku ale z vonku podľa podkladov bola časť pokrytá carbonom.

Ďalej som karosériu poskladal dohromady, potom som zobral leštiacu pastu od firmy Sheron a po celej karosérii som ju naniesol v tenkej vrstve vatovou tyčinkou, po vyschnutí pasty som celú karosériu vyleštil flanelovou handričkou a nedostupné miesta vatovou tyčinkou. Stavba sa blížila ku koncu tak som na auto na auto dolepil všetky drobnosti vrátene zámkov kapoty ktoré som si vyrobil z plastovej doštičky a medeného drôtika z cievky.

Keď som mal auto v cajchu, tak som sa pustil do podložky, ako základ mi poslúžil hliníkový rámik na obraz. Podľa skla som vyrezal brúsny papier zrnitosti 600 a vložil aj so sklom dnu. Ako prvé som si zhotovil stolík na náradie z hliníkového plechu, hliníkovej pásky a plastovej doštičky, sud a bombu na vzduch mi vytočil otec na sústruhu. Sud som nastriekal a následne naňho zhotovil uzáver z plastových doštičiek. Na bombu som zhotovil budíky z kúskov plastu a hadicu z medeného drôtika.

S modelom som celkom spokojný, stavba bola skoro bez komplikácií...

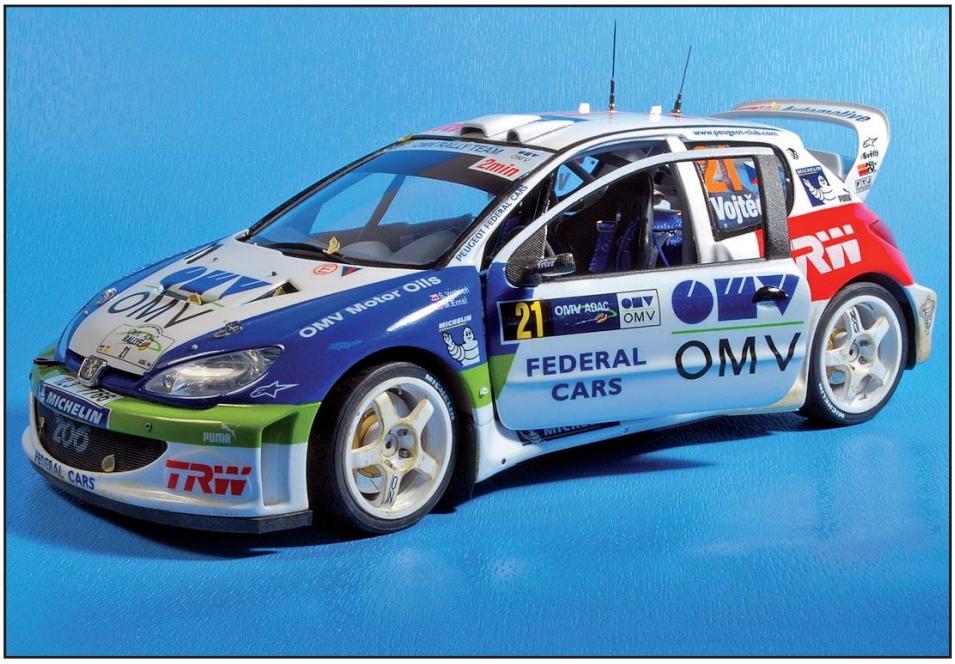
některé foto: Vladimír Václavik

Marek Skalský


12
calsonic
NISSAN
B.TRELUYER
Y.IDE
AUTOBACS
nismo
EBBRO
TOTAL
calcom CK sales
BRIDGESTONE
POTENZA
IMPUL
ALTIA
COCKPIT


calsonic
12
Calsonic Kansai
NISSAN
calsonic
BRIDGESTONE
TOTAL
IMPUL
ALTIA

Jak to v životě chodí…?



Někdy se to tak prostě stane… Přijdete domů, honí vás mlsná. Prolezete ledničku, vzpomenete si, že vlastně po 70té tento rok už dva dny hubnete, sáhnete po televizním programu, zjistíte, že jediný slušný film začíná v půl jedné v noci. Otevřete knížku, ta ale začíná natolik depresívně, že ji zase zklamaně zavřete. Fajn, řeknete si, tak se aspoň podívám do police, mohl bych zase začít dělat nějaký model. A jak se tak prohrabujete krabicemi, pod šedivou vrstvou prachu najdete krabici, ve které jste se vrtali před nějakými třemi lety. Shodou okolností to může být třeba krabice s modelem Peugeotu 206 WRC, kterou jste kdysi chtěli dělat s otevřenými dveřmi. A opět, čistě náhodou, zjistíte, že jste tehdy vyřízli docela slušně řidičovy dveře, vybudovali solidní základ „futra" a vzpomínáte, proč jste to tehdy zapíchli. A v ten moment na to příjdete: Vše ztroskotalo na tom, že Vás už nebavilo vyřezávat díry do ochranného rámu, který Tamiya v oblasti bočnic vyplnila.

Najednou vám to začne rychle myslet… Už máte rok konečně Proxxon vrtačku a ta za vás ty díry vyrobí během pár minut. Neodoláte a začnete to hned zkoušet. Netrvá to dlouho, stojíte v oblasti plastové drti a poněkud nepřítomně prohlížíte značně odlehčenou levou bočnici ochranné klece a přemýšlíte, co s tím dál.

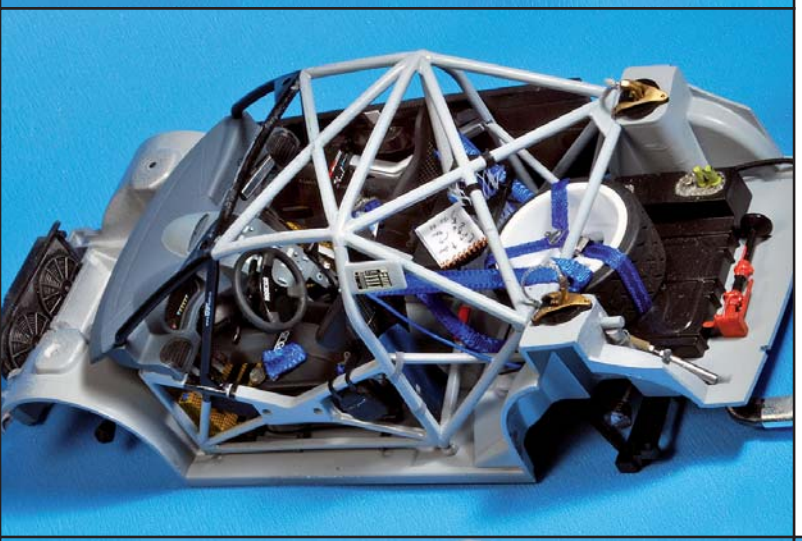
Začnete si v duchu blahořečit, protože jste ve svém svatém nadšení včas zabrzdili a díl vám zatím drží ještě pohromadě. Odřezané a v prach a páru proměněné profily kostry nahradíte Evergreeny, vytmelíte perforovaný plochý střed, ve kterém se profily kříží a hele, ono to najednou vypadá jako použitelný díl. Neváháte a spojíte celou kostru ochranné klece, zatmelíte spoje, řeknete si, že ještě před rokem byste se s tím tolik nepiplali, tak se za to pochválíte. A protože to bourání bočnice není zase taková zábava a protože z předchozích zkušeností si vybavujete, že stejně do kokpitu nebude na druhou stranu ve tmě vidět, necháte pravou bočnici nevyřezanou, protože co? Protože tam stejně na to nikdo nepřijde, no ne?

Prohledáte pracovní stůl a vybavíte si, že tam někde leželo CD s fotkama P206ky od Honzy Smarży, na kterých je detailně nafocené auto, se kterým jezdili bratři Vojtěchové. Napadne vás, že by bylo fajn postavit jejich pežotku, tak si dáte na internet inzerát, že sháníte obtisky od REJI MODEL na jejich auto. CDéčko namůžete najít, tak se rozhodnete













aspoň dopít to zvětralé pivo ve sklenici vlevo na stole, no né, kdo by to řekl, že jako pivní tácek slouží zrovna hledaná placka s fotkami.

Na fotkách je spousta detailů, tak doplňujete vybavení kokpitu. U dveří zvoní pošťák, nese obálku z Hongkongu, no není to divné, že jste před týdnem objednali lepty na tohle auto? Pravda, jedná se o novější verzi, ale to nevadí, když ty krásné lepty od Hobby designu prohlížíte. Nakonec jsou tak krásné, že je Vám líto je použít, tak ze sta dílů pečlivě oddělíte leptanou rohožku pod nohy spolujezdce a zbytek si schováte na jindy. U srdce vás hřeje pocit, jak jste dobře investovali.

Pošťák zvoní znovu, když mu z každé nohy opatrně oddělíte jednoho psa, vypraví ze sebe, že vám ještě nese ty obtisky, co Vám je poslal až ze Slovenska kolega Martinek. Se slovy, že už nepřijde se pošťák loučí, vyprovázen štěkotem psů.

Kokpit máte hotový, potěší Vás, že před lety jste zhotovili i podstatnou část podvozku. Seberete pod stolem kapotu a jdete barvit… Ledničkový kompresor má zanesené sání, což ještě v tuto chvíli netušíte a jdete směle stříkat bílou barvu. Protože zanesené sání způsobí nízký tlak, barvou model spíše poléváte a tak jste svědky zajímavého experimentu. Pokud barvu ZERO nanášíte na model jinak, než v aerosolu, pomalu schne a rozežírá plast stavebnice. Zatím se ale ještě utěšujete, že hluboké zvrásnění bílého povrchu je jen nakrabacená barva a za dva dny ji s lehkou hlavou začnete brousit. V ten moment si musíte nasadit zpátky čelist, protože jste zjistili, že ty vlny jsou přímo v plastu. Nezbývá vám, než abyste celou, opakuji, celou kapotu vybrousili a vytmelili. Nakonec to nějak zvládnete, šikovný otec Vám opraví kompresor a vy konečně kapotu nastříkáte. Bílou barvu doplníte červenou určenou na Ferrari z let do roku 2004 a modrou „Tyrrell“. Zelená barva „OMV“ je oříšek, namícháte ji nakonec podle obtisků, i když není ideální. Nalepíte obtisky, vše zalakujete dvousložkovým lakem a necháte vše zaschnout.

Po zaschnutí doplníte povrchové detaily, namontujete podvozek, z papíru vyrobíte podběhy blatníků, nasadíte kola, auto podle fotek ušpiníte, doděláte dveře a kdo by to byl řekl? Máte hotový model…

Jo, jo, tak to někdy v životě chodí.

Petr Hromada



Tim van Dooremalen (Holandsko)

Subaru Impreza P2000 #20 Bourne/Stacey - Rallye Australia 2001 (1/24)



Mitsubishi Evo IX #22 - van Iersel/Bos - RDO 2008 (1/24)



Mitsubishi Lancer WRC05 #10 Galli/D'Amore - Rallye Deutschland 2005 (1/24)



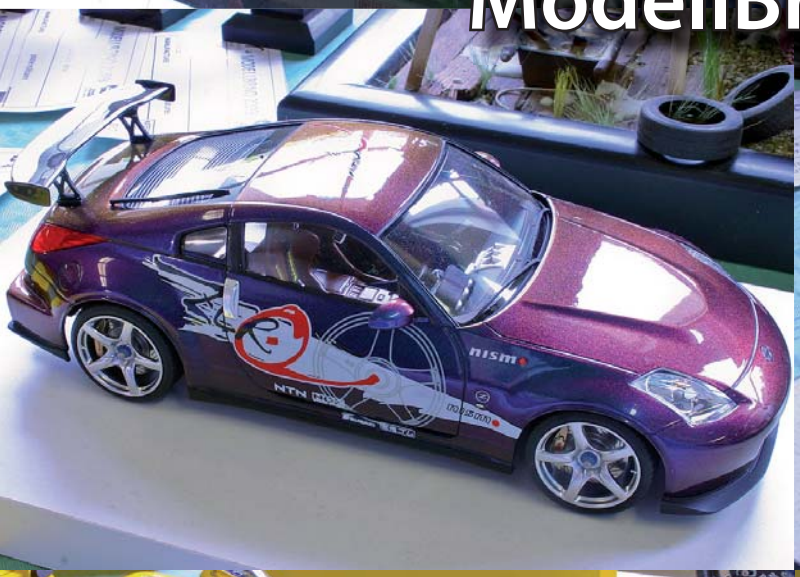








ModellBrno 2009









Stavebnice: Andrea Moda S921
Výrobce: Roll Out models
Měřítko: 1:20

Možná není úplně vhodné dělat recenzi modelu garážového výrobce, a navíc auta, které si zřejmě jen tak někdo nekoupí. Nicméně, tenhle model si to zaslouží z nejednoho důvodu, ať už je to potenciálně nově vznikající výrobce, či právě proto, že to není "další Ferrari, další McLaren", nebo pro samotnou kvalitu provedení kitu.

Tím autem je Andrea Moda, tým, o němž většina dnešních fanoušků F1 ani neví, že vůbec existoval. Koneckonců, existence byla krátká, a v závodě auto diváci až na jednu výjimku spatřit nemohli, výkony celého týmu byly poznamenány nekompetencí managementu a sérií neuvěřitelných výkonů v negativním slova smyslu, časové odstupy vozu v tréninců proti nejlepším se často měřily v desítkách sekund.

K historii více jinde, pojďme se podívat do bílé krabičky s nápisem S921.

Výrobce – co se skrývá za jménem Roll-Out models, lze spíše tušit než tvrdit, poprvé bylo o tomto jméně více slyšet až v letošním roce ze země chrličů modelů všech druhů – Japonska, všechno nasvědčuje k tomu, že jde o osobu modeláře, který v touze postavit si auto, které mu asi žádný výrobce neudělá, si jej, jak jinak, vyrobil sám, a nenechal si prototyp pro sebe. Jedná se pravděpodobně o silně malosériovou kolekci, na žádném z větších internetových obchodů jeho výrobky nenaleznete. Andrea Moda je jeho prvním komerčním počinem, a rozhodně ne nepovedeným.

Model je poměrně jednoduchý, neobsahuje žádné "vnitřnosti", v krabičce najdeme plný resinový odlitek těla vozu, do kterého bude třeba vyfrézovat otvor pro nohy jezdce; otvory pro sání vzduchu v bočnicích a nad hlavou jezdce jsou poměrně čisté a nebude s nimi příliš práce. Trošku horší je rytí na karosérii, jde vidět, že master byl dělaný ručně a rytí není vždy úplně rovné a stejně hluboké, ale to lze těžko vytknout malovýrobci, když se stejným problémem často neúspěšně zápasí gigant typu Studia27. Z resinu je také podlaha vozu, ta velmi dobře lícuje s vrchní částí auta; sedačka a blok převodovky (ten je opravdu spíše blokem, detailisté budou dolepovat žebrování a dodělávat detaily).

Pár dílů z bílého kovu, závěsy, křídla, disky kol, brzdy, chladiče a další drobnosti jsou trošku hrubší, než by purista očekával, ale v žádném případě to nebude o nějakých zásadních dodělávkách a opravování chyb, vše je relativně čistě odlito; snad jen chladiče brzd vypadají až příliš "hranatě" a bude na nich potřeba trošku zapracovat pilníkem.

Maličký aršík leptů obsahuje bočnice křídel a přezky pásů, křídla vypadají excelentně, přezky pásů jednoduše, ale uvěřitelně.

V krabičce nám zbývají pneumatiky a obtisky. Pneumatiky jsou evidentně od Tamiye, což je skvělá zpráva, právě u nich se lze u menších výrobců často setkat s nepříjemným překvapením. Obtisky jsou zřejmě od pohledu nejlepší částí kitu, nechci chválit dne před večerem, přece jen obtisky člověk ohodnotí lépe až při práci než od pohledu, nicméně tisk vypadá velmi precizně a slibují příjemný zážitek při osazování.



Ke stavebnímu návodu není příliš co dodat, vzhledem k pár dílům stavebnice není nijak složitý, dvě stránky ukazují kompletaci modelu, na jedné stránce rozložení sponzorských nápisů.

Celkové hodnocení? Jednoduchý, ale "neodbytý" kit, kvalitou nestíhá většímu konkurentovi Studio27, ale zřetelně předčí brazilské ACE Models, které jsem hodnotil minule. Hezký model, za který bohužel zaplatíte o něco více než za kit od zmíněného Studia27, ale to je pochopitelná daň za maloprodukci a sběratel, který takovouto raritu "potřebuje" asi na nějakou tu stovku hledět nebude.

Kde koupit? To je asi nejtěžší otázka, jak jsem psal, v žádném větším obchodě nenajdete, zbývá možnost obrátit se přímo na výrobce http://rollout.blog.so-net.ne.jp/ bez znalosti japonštiny doporučuji najít ve změti znaků emailový kontakt. Další možností (tu jsem zvolil já) je požádat svůj oblíbený japonský obchod o sehnání kitu, u menších obchodů by to neměl být extrémní problém.

Dalimil Vyškovský

Stavebnice: Peugeot 908 HDI FAP Le Mans 2007
Výrobce: Studio 27
Měřítko: 1:24

Čtyřiadvacetihodinovka v Le Mans patří k nejsledovanějším motoristickým událostem vůbec. Prototypy z Le Mans jsou pro mě nejhezčí auta ze všech závodních serií… Modely závodních prototypů – zejména slavné a již zaniklé skupiny C dříve v hojném počtu vydávala Tamiya i Hasegawa. Kdo chce mít ve sbírce auta z posledních let nemá (bohužel) jinou možnost, než investovat nemalé finanční částky do resinových stavebnic od japonských Model Factory Hiro a Studia 27.

Stavebnice obsahuje 4 resinové díly, potom sáček dílů z bílého kovu, „skla" z acetátové folie, gumové pneumatiky a vysoustružené disky kol. Samozřejmě nechybí malá planžeta s fotoleptanými díly a obtisky od Cartografu. K mému překvapení jsou u modelu ještě jedny stejné navíc, jako náhradní. Motor a jiné vnitřnosti (zbytečnosti) model neobsahuje jak je u Studia zvykem. Hlavní část karosérie s podvozekem je tedy z resinu a při bližším prozkoumání a testování sestavitelnosti mohu říci jediné – WOW! Vše sedí jak má. Povrch je hladký bez viditelných chyb se spoustou detailů. O nějakých „bublinách" nemuže být ani řeč. Spáry jsou stejně hluboké, takže rydlo nebude potřeba.

Z kovových dílů, kterých je celkem 35, je například celé zadní křídlo, sedadlo řidiče, volant, přístrojová deska, brzdové kotouče atd. Kvalita je myslím slušný standard Studia 27. Za největší úskalí při stavbě považuju přesné vyříznutí skel a krytů světel z acétatové folie. Tady bych pro jistotu uvítal náhradní „zasklení" navíc.

Obtisky nabízí postavit si vůz č.8, který dojel v Le Mans 2007 s posádkou - Sebastien Bourdais (F), Stéphane Sarrazin (F) a Pedro Lamy (P) na celkovém druhém místě za Audi R10 TDI, nebo vůz č.7 s posádkou - Nicolas Manassian (F), Marc Gené (F) a Jacques Villeneuve (CAN), kteří pro poruchu motoru do cíle nedojeli.

Model 908-ky je na první pohled vynikající a kdo by rád měl ve sbírce tohoto Peugeota, určitě nebude kvalitou zklamán.

Jediné mínus je, ale to není chyba modelu – polovina karosérie je z karbonového vlákna, takže spotřeba karbonu bude značná a určitě cena, ale s tím potencionální kupec určitě počítá. Já měl navíc to štěstí, že jsem 908-ku koupil s výraznou slevou na HobbyEasy. Nakonec si neodpustím jediné – bravo Studio 27!

Miroslav Kovář



Stavebnice: Lotus 72 D
Výrobce: STUDIO 27
Měřítko: 1:20



O co jde?

Do ruky dostáváte sběratelský luxus, přinejmenším podle ceny stavebnice. Pokud bych měl stavebnici k něčemu přirovnat, pak k extrémně nastavenému drahému sportovnímu automobilu. Stejně jako on bude upoutávat snoby svojí značkou, stejně jako se tvrdě nastavený sporťák špatně řídí běžnému řidiči, tak se toto bude nelehko stavět. Stejně jako u supersportu bude extrémní i cena. Klasická je i předloha. Černozlatý Lotus dovezl v roce 1972 k prvními titulu mistra světa Brazilce Emersona Fittipaldiho, s většími či menšími modifikacemi pak základní drak Lotusu 72 jezdil od roku 1970 až do roku 1975. Studio 27 pak samozřejmě nabízí ve své produkci i uvedené alternativní podtypy.

Jak se to bude stavět?

Stavební obtížnost je charakterizována už samotným materiálem. 80% dílů je totiž z bílého kovu. Plast na modelu nenajdete, hodně dílů obstarávají lepty. Ty nabízí i šablony ke stříkání loga výrobce pneumatik, takže radujte se, využijete je i na jiné modely. Pneumatiky jsou samozřejmě gumové, disky kol jsou soustružené z hliníku. Jen zadní křídlo je odlité z resinu. Dílů je hodně, počítejte s obráběním a leštěním nezvyklého materiálu. Stavebnice se mi ale na druhou stranu zdá celkem chytře vymyšlená, právě relativně velké využití leptů by mohlo usnadnit komponování kovových dílů do detailně propracovaného modelu F1, který je škoda nerozkrytovat. Základní stavebnici nabízí možnost odkrytí přídě vozu, plus sejmutí štítu kolem jezdce s detailně provedeným kokpitem.

Jak se stavebnice shání?

Pokud máte peníze, pak relativně snadno. Stačí ji objednat přes některý zahraniční e-shop, prozatím je poměrně dobře k dostání. Problémem je stálý pokles kurzu koruny vůči dolaru, který stavebnici nyní značně prodražil.

Kolik to stojí a má to svoji cenu?

Platí podobné neurčité konstatování jako u pohledu na Tyrrell 005. Cena stavebnice se stále mění, v podstatě pořád směrem nahoru. Já měl štěstí, model jsem získal ještě v relativně měnově příznivější době. Podobně drahé modely získávám výhradně v rámci honorářů, protože přinejmenším o jejich ceně se dá mluvit jako o luxusní. V tuto chvíli je a asi zůstane Lotus nejdražším klenotem mé sbírky. Spokojen mohu být s tím, že jsem neváhal a na odběru stavebnice jsem se domluvil v době, kdy mne stála asi o 1/3 méně práce, než bych musel odvést dnes. Určitě se tedy jedná o stavebnici určenou těm, kteří to s modely aut myslí smrtelně vážně a mají možnost uvolnit si na ně i nějaké finanční prostředky. Odhadované náklady bych vyjádřil asi jednoduchou rovnicí: Cena jednoho Lotusu 72 se rovná ceně plus minus 10 stavebnic modelů F1 od firmy Tamiya zakoupených v sítí MPM. Hodnota stavebnice je pak vyvážena výběrem jednoho z nejatraktivnějších vozů formule 1 v celé historii, možností dotáhnout ze stavebnice detaily a vysokým sex-appealem úspěšně dokončeného modelu.

Petr Hromada













Pilsenkit 2009










CORVETTE
COMPUWARE
64
GTI
Mobil 1


19
GAULOISES
PlayStation
YAMAHA
elf


AEG
OLYMPIA
62
JAPAN
DUNLOP
E.G. HERRMANN
H.SCHULLER
NISSAN MOTOR CO.LTD.
4
1970
Nissan Bluebird 1600 SSS
EAST AFRICA SAFARI RALLYE WINNER


TOTAL
6 ACROPOLIS
Clarion


AEG
OLYMPIA
62
MICHELIN
Castrol


69
REPSOL
HONDA
HRC
brembo
SHOWA


65
HONDA
HRC
Lorin



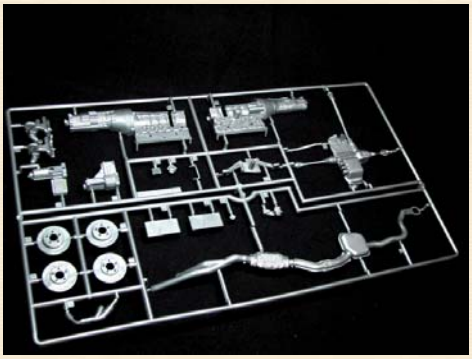
Stavebnice: **Nissan skyline GT-R R32 nismo S1**
Výrobce: Fujimi
Měřítko: 1:12



Je to model od FUJIMI zo série AXES číslo 5, ktorý vyobrazuje auto vyladené firmou Nissan Motorsports International. Tento kit je určený pre úplných začiatočníkov ako aj pre skúsenejších modelárov. Ponúka možnosť zložiť si ho bez farieb čisto pomocou šrobováku a priložených skrutiek.



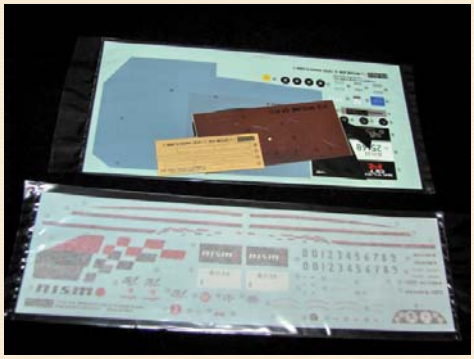
Obrovská krabica obsahuje výlisky samotného modelu odliate z ABS plastu, sáčky s pántami dverí, skrutkami, kovovou sieťkou medzichladiča, samolepkami a dekálmi na verziu Nismo od Cartografu. Prvé čo zaujme po otvorení krabice je na 24kové pomery obrovská karoséria, tvarovo celkom zhodujúca sa s originálom. Kapota má podľa mňa príliš nevýrazný prelis. Je tu priložený aj kompletný Nismo aero packet aj keď pre túto verziu využijeme iba prieduchy pre



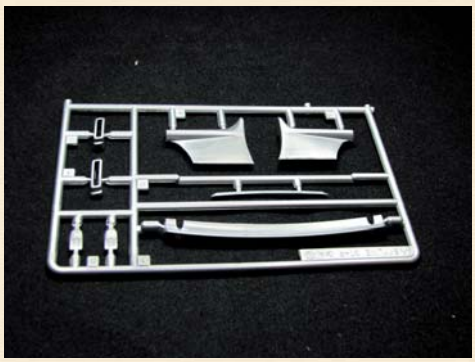
N1-dničkový nárazník, ktoré nemajú nič spoločné s predlohou a lištu na prednú hranu kapoty. Podvozok a motorový priestor sú hodne zjednodušené na takúto mierku a vnútorné blatníky siahajú príliš vysoko ku kapote. Zato motor vyzerá veľmi dobre. Umožňuje nechať odkrytované káble od sviečok, ktoré treba samozrejme vyrobiť. Turbá detailami veľmi neoplývajú sú to len ploché šuľky pripomínajúce skôr parenicu, ale nič čo by sa nedalo napraviť. Na druhej strane sanie ktoré sa s trochou snahy dá oživiť o mechanizmus škrtiacej klapky. Stavebnica obsahuje jednu sadu kolies (model LM GT4) s pneumatikami značky Pirelli, čo je škoda pretože v dekáloch sú reklamy na Bridgestone Potenza RE-01, ktoré majú krásny dezén. Zrejme to je licenčnými záležitosťami.



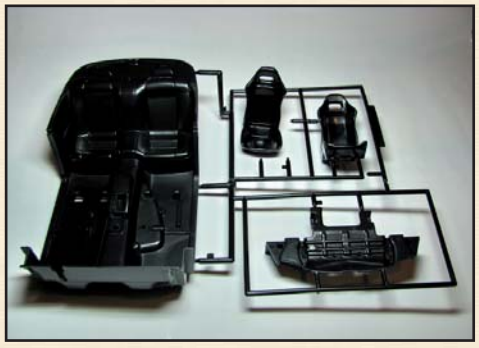
Brzdové disky sú vŕtané a hryzú do nich brzdiče s logom Brembo. Sú tu aj tepelné štíty brzdových kotúčov Tlmiče sú robené klasicky ako u 24kových modelov. Interiér pôsobí veľmi realisticky až na uchytenie sedačiek systémom klik-klak a absenciu bezpečnostných pásov.



Kit taktiež obsahuje samolepky na dvojtónové čalúnenie (pre lenivých). Orámovanie okien je riešené čiernou samolepkou čo mi príde ako fajn nápad



a zjednodušenie práce. Keby sme to chceli spočítať a podčiarknuť tak máta táto stavebnica viacej plusov ako mínusov. Je vhodná aj pre začiatočníkov, mierka poskytuje nespočetné množstvo úprav vylepšení a detailovania, impozantná veľkosť. Na druhej strane niekomu



môžu vadiť skrutky na viditeľných miestach, prepady na výliskoch ktorých je požehnane, alebo žiadne kábliky a lepty ako sme zvyknutí u Tamiye. Myslím že táto stavebnica, ako aj ďalšie z tejto série by nemali chýbať v kitníku fanúšika Skyline-ov a menšieho masochistu. Teším sa až si reznem.

Michal Celušák









E-Day Praha 2009










L2
TROJAN
750




46




46
BREIL
Nastro Azzurro
HRC
PlayStation
HONDA


OMV
FEDERAL CARS
MICHELIN
TRW


L4


OPEL
DEKRA
5
OPEL TEAM JOEST
BILSTEIN RECARO MICHELIN
BOSCH
207
Měřítko : 1:24
Výrobce stavebnice : Tamiya
Opel Calibra V 6 DTM
Hlavní kategorie
L2
Trophy


Kawasaki
Ninja
17


vitaphone
Telemedizin · Notfallservice
GTR
1


Mobil 1
WARSTEINER
D2
PRIVAT
11


207
Opel Calibra V 6 DTM
MICHELIN
Pilot
TEAM FORD
Mobil 1


205


NGK
TOTAL
HONDA
1


YAMAHA
DUNLOP


Alice
DUCATI
ADVANCE
MICHELIN
55

Stavebnice: Tyrrell 005
Výrobce: ACE Model
Měřítko: 1:20

O co jde?

V tomto případě se připravte na modelářský hardcore. Stavebnice by se dala charakterizovat jako pouhý polotovar pro ztvárnění modelářsky i historicky zajímavého typu. Tyrrell 005 byl vozem, se kterým se podařilo Jackie Stewartovi ovládnout sezónu 1973. Bohužel na jejím konci na tým Tyrrel čekal nejen titul, ale i smrt mladého a talentovaného F. Ceverta. Stavebnice má tělo vozu, včetně masivního předního spoileru, odlito z napohled hladkého a vyleštěného resinu. Na druhý pohled odhalíte mnoho bublinek, které členitý povrch výrazně znehodnocují. Ze stejného materiálu je i podlaha vozu s napevno instalovanou sedačkou pilota. Motor, zavěšení, bohužel i sací koš, to vše je z bílého kovu. Většina menších dílů je již od výrobce ohnutá, což nepotěší. Něco málo dílů je v leptech, pneumatiky jsou ze syntetické gumy. Stavebnice je navržena na bázi motoru Cosworth, část dílů je tedy zkopírovaná od Tamiye. Pokud vám nějaký motor zbyl v plastu od původního výrobce, asi jej raději použijte. Ke tvarům vozu zásadní výhradu nemám, detailů je ve stavebnici také relativně dost, otázka je, zda půjdou použít.

Jak se to bude stavět?

Opravdu věc jen pro zkušené modeláře, sám jsem si zatím netroufnul. Prvním oříškem bude už jen začištění karoserie a vytmelení děr. Detailistu čeká hodně práce s výstupy vzduchu na kapotě, které jsou řešeny jen jako solidní lišty. Narovnávání bílého kovu také nebude legrace, osobně počítám, že část dílů vezmu z nějaké nadbytečné Tamiye a část vyrobím znovu. Velkou neznámou představují dekály. Zapomeňte na Cartograf, brazilské obtisky jsou velkou nejistotou. Zatím jsem s nimi měl tu čest u Iritani a překvapení čekalo na každém kroku.

Jak se stavebnice shání?

Spíše špatně. Brazilská produkce ať už od Iritani, ACE, Alfy, Wolfa nebo jiných podobných výrobců je obecně špatně dostupná. Rozuměj, teď mluvím opravdu jen o internetových nákupech, v kamenném obchodě tohle nenajdete. V poslední době jsem ale nějaké ACE našel na tomto shopu: http://www.mediamixhobby.com.sg/shop/cars/1-20-scale. S obchodem máme dobrou zkušenost, berou i neembosovanou Mastercard.

Kolik to stojí a má to svoji cenu?

Cena modelů dostupných výhradně z dolarové ciziny neustále kolísá. Podobné modely si sám nekupuji, odebírám je jako naturální honorář. ACE jsou ale určitě levnější než japonská resinová produkce. Konkrétně tento model v uvedeném obchodě vychází na přelomu roku 2009/2010 zhruba na 140 Eu. Já jej však získal o několik set korun levněji v dobách lepšího kurzu koruny a od jiného dovozce. Pokud na jiném místě magazínu jsem ochoten připustit, že i vyšší částka za model Lotusu 72D může být pro sběratele adekvátní, u Tyrrellu jsem již skeptičtější. Model málokdo zdárně postaví, cena je přitom vysoká. U nás si stavebnici asi pořídí jen nejzarytější fanda, ostatní si počkají, jestli na Tyrrell také jednou nedojde v běžné masové produkci.

Petr Hromada



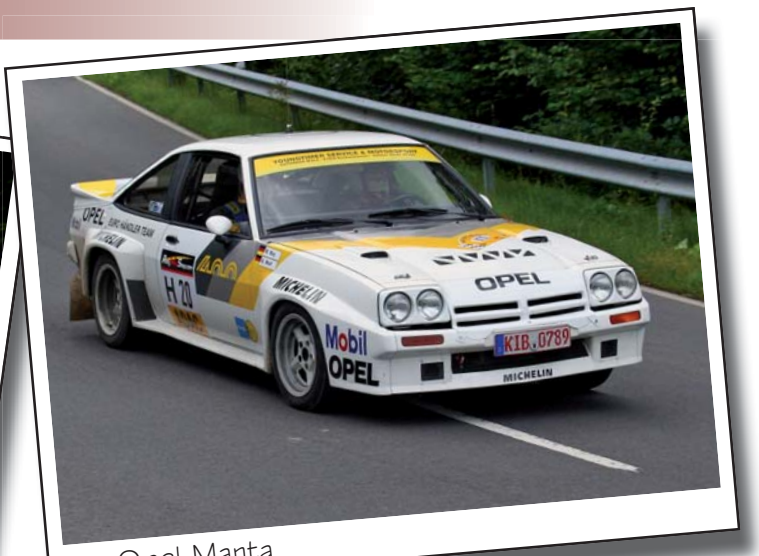








Porsche 911



Opel Manta



Audi S1



Austin Healey



Fiat 131



Lancia Delta Integrale



Toyota Celica TCT



Opel Kadett B

Formula 1 technical analysis 2007/2008

Girgio Piola

Nakladatelství GirgioNADAEditore, Milano 2008

K této knížce jsem přišel čistě náhodou. Vloni na podzim ji dovezl z Modelworldu v Telfordu pan Bárta. Později ji nabídl mně a přiznám se, nešlo odolat.

Znáte pana Paola Di Alessia? Pokud ano, víte že jmenovaný pán se věnuje technickým kresbám detailů na vozech F1. Část jeho kreseb můžete občas vídat i u nás, v časopise Formule. Ve stylu těchto nákresů je i mnou recenzovaná brožura od jiného italského kreslíře, Girgia Piola.

Knížka je vytištěna v atypickém čtvercovém formátu, vydání je brožované, kompletně v barvě. Rozebírá všechny nasazené typy vozů F1 ze sezóny 2007. Evoluce jednotlivých typů jsou zakresleny jak formou bokorysů, tak nákresy dílčích detailů. Čistě těchnické doprovodné texty jsou v angličtině.

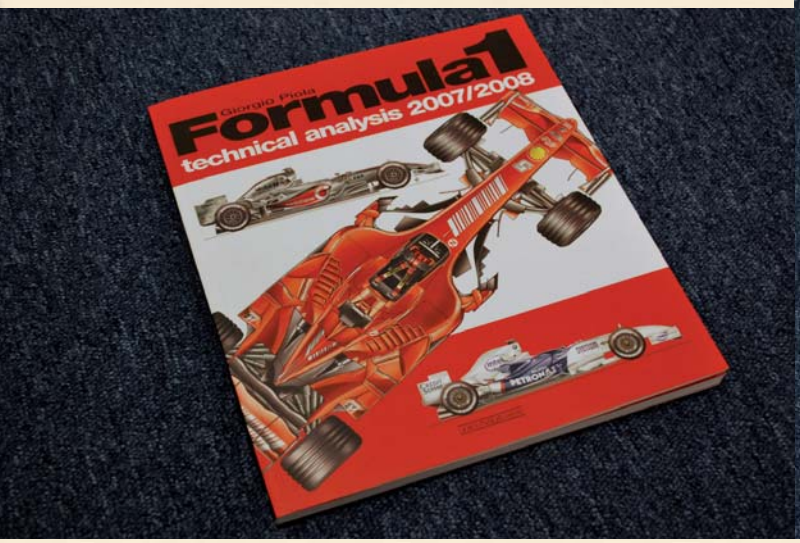
Knížku bych jednoznačně doporučil všem zájemcům o moderní vozy F1, jako všechno i tato publikace má svá „ale". Ty lze shrnout do dvou bodů:

Zaprvé ji u nás běžně neseženete, případným zájemcům nezbývá, než složitě pátrat na internetových knihkupectvích.

Zadruhé, ze zmapované sezóny seženete modely alespoň části typů výhradně od Studia 27 nebo od Model Factory Hiro (jedinou výjimku představuje Ferrari 2007 od Fujimi), což nejsou stavebnice pro české a slovenské modeláře s průměrnými příjmy.

Výtěžnost této knížky je, bohužel, značně nízká, přesto si myslím, že publikaci ocení každý nadšenec pro automobilové závody. Sám mám sice slabost hlavně pro techniku ze 70. let, přesto estetiku aerodynamických variant šéfkonstruktérů jako jsou Adrian Newey, Rory Birne, Pascal Vasselon, Patrick Head a dalších musím ocenit.

Petr Hromada





Pitwalk photo Collection 8

MotoGP Racer's Archive 2006

Nakladatelství Dainippon Kaiga Co.,Ltd.,Tokyo 2007

Publikace ze série Pitwalk jsou patrně zatím to nejlepší, co se může na papíře dostat do ruky modeláři se zájmem o modely závodních motorek. Na křídovém papíře dostanete do ruky zhruba 1cm silnou brožuru formátu A4, kompletně v barvě. Celá věc má jediný háček: Většina dílů je vyprodaná. Sám mám (zatím) k dispozici pouze jediný díl, pokud by ale byla šance někde sehnat další čísla, asi nebudu váhat. Jednotlivá čísla se dají rozdělit patrně do dvou typů. Jedna část je věnovaná jednomu významnému typu. Druhá část pak představuje souhrn všech typů MotoGP v jedné konkrétní sezóně. Přiznám se, že jsem zatím ještě nesehnal kompletní soupis všech čísel, ovšem odhaduji, že sezónní publikace jsou zřejmě věnovány sezónám 2003-2006.

Jak vlastně takové číslo vypadá? Zkusím popsat brožuru, kterou mám štěstí vlastnit. Publikace řadí jednotlivé značky podle umístění v sezóně, mnou vlastněný ročník 2006 začíná tedy Hondou. Hlavním továrnám je věnováno kolem 12 stran, z 90% vyplněných barevnými fotografiemi detailů motocyklu nasazeného značkou v sezóně. Pochopitelně převažují tovární stroje, publikace ale myslí i na satelitní týmy. Většinou jsou u každé značky první strany věnované boční fotografii formátu A4, vždy zakryté i odkryté motorky z obou stran. Dále jsou menší fotky zmíněných detailů. Na závěr každé kapitoly naleznete přehled jednotlivých velkých cen, resp. statistiku značky pro všechny tovární i klientské týmy. Poslední stránky kapitoly představují všechny pravidelné jezdce na daném typu ve formě fotky závodníka a bokorysu jeho stroje v měřítku 1:12. Škoda, být i přední, zadní a boční pohled, neznám lepší věc na tvorbu konverzí. I tak ale výkresy pomohou, v modelářském měřítku zahrnují skutečné alternativy používané jednotlivými týmy a závodníky, takže na strojích REPSOL Hondy se skutečně liší stroj Daniho Pedrosy a Nicky Haydena.

Poslední stránky představují ve zkratce stroje ze zimních testů IRTA, nakonec knížky je kompletní tabulka mistrovství světa jak u jezdců, tak týmů. Je smůla, že to málo textů v publikaci je v japonštině, informační hodnota fotek je ale i tak ohromná. Asi jen doplním, že podle mnou vlastněné verze 2006 mohu doplnit detaily stavebnice Hondy 211RCV 2006 (týmy REPSOL, LCR, Konica Minolta), Kawasaki Ninja ZX-RR, dále ji použiji u konverzí Yamahy YZR M-1 (verze CAMEL a Tech3 2006, plus verze z počátku sezóny 2007) a Ducati GP 5 a GP6. Výtěžnost je tedy vysoká.

Jak už jsem jednou napsal, problém je v tom, že díly jsou vyprodané, já svůj sehnal přes Ebay, cena jednotlivých knížek je pak kolem několika set korun. Za tu dobu, co knížku mám, se mi ale investice bohatě vrátila. Pokud se vám někdy naskytne možnost jednu z publikací sehnat, neváhejte…

Petr Hromada









Stavíme modely civilních aut a motocyklů… aneb, jak začít (2)

V minulém čísle magazínu jsme pro vás shrnuli základní produkci modelů, měřítek a typů, dali jsme vám nějaké tipy, s jakými modely nejsnáze začít. Naše rady můžete a nemusíte brát vážně. Předpokládám, že tento článek každý zkušenější modelář přeskočí jak americký dálkař. Ale jak jsme už napsali, pár lidí se o basální informace zajímalo, takže pojďme stvořit pokračování.

Vybavení:

Předpokládejme, že jste si nějaký ten model koupili a chcete se do něj konečně pustit. Budete k tomu potřebovat nějaké základní materiály a nástroje. Jsou většinou shodné s tím, co budete potřebovat na model letadla nebo tanku. Přesto se pokusím nabídnout alternativní možnosti, které sám používám.

V první řadě musíte díly modelu nějak dostat z rámečku. Ve shodě se všemi encyklopediemi nedoporučuji díly vystřihovat nůžkami. Respektive, možné to je, sám občas zahřeším, ale nikdy ne se záměrem oddělit díly definitivně. Když už nůžky použiji, tak jen proto, abych rámeček přestříhal co nejdále od dílu, čistě kvůli separaci dílů ze stromečku. Rozhodně vhodnější jsou malé kleštičky, které lze koupit ve většině modelářských prodejen. Já je nemám, proto požívám nejraději obyčejnou žiletku. Je-li neopotřebovaná, udělá čistý řez. Je ale třeba být maximálně opatrný, žiletka ráda nařízne i samotný díl, případně vaši ruku. Pokud ale techniku zvládneme, pak můžu garantovat, že odbrušování nálitků bude minimální. Alternativní je odřezávání skalpelem, pak je ale nutné místo řezu podložit například dřevěnou destičkou, jinak tlak na plast způsobí vyštípnutí materiálu.

V další fázi je nutné díl zbavit otřepů, dělících rovin a nálitků. Nejvhodnějším nástrojem, který je obecně doporučován, jsou buď speciální modelářské pilníky nebo alespoň pilníky jehlové. Opět je lze koupit v modelářských prodejnách nebo v lépe vybavených hračkárnách. Jehlové pilníky v sadách i jednotlivě, v méně obvyklých průřezech, pak nakoupíte v železářství. Opět ale nabídnu alternativu. Pilníky na měkčím plastu nechávají často stopy, zvláště, jsou-li hrubší. Proto je už téměř nepoužívám, dávám přednost smirkovému papíru, zhruba hrubosti 400. Na přístupné plochy stačí brousit plochou, do detailů a záhybů dílu se dostanete ostře přeloženou hranou smirku. Pokud je papír moc měkký, lze jej vyztužit například zasunutím plastové destičky, párátka, nebo špejle. Díky tomu, že pracujete s papírovým brousítkem, vyhnete se riziku, že broušený díl „naříznete".

Díly máme oddělené, je ale třeba je také nějak spojit. Možnosti jsou vcelku široké. Opět každý modelářský obchod nabídne množství lepidel. Za patrně nejlepší volbu by asi platilo řídké vteřinové lepidlo s aplikátorem. Díl prostě lepidlem potřete, srovnáte, po aplikaci aktivátoru teprve lepidlo začne fungovat. Bohužel, není to nejlevnější, proto osobně sahám po běžném „komerčním" vteřinovém lepidle. Většinou je to Loctitte, obvykle mi jedna tubička vyjde na jeden model. Výhoda je, že lepidlo koupím v každém obchodě. Nevýhodou vteřinových lepidel je „mlžení" v místě aplikací, proto lepidlem neplýtvejte, zvláště při lepení již barvených nebo čirých dílů. Další možností jsou lepidla na bázi rozpouštědel. Léta jsem s úspěchem užíval obyčejný Toluen. Tato lepidla ale narušují plastik a obvykle bývá problémem spojená místa opravovat. Část modelářů pak používá na kabinky a čiré díly lepidlo filmové. I když celkem není problém jej na soutěžích sehnat, zatím jsem ho nesháněl. Čiré díly většinou lepím pomocí bezbarvého laku.

Dobrá a jak vlastně lepidlo na díl aplikujeme? Pokud se nejedná o řídké vteřinové lepidlo s aplikátorem, pak nám nepomůže štěteček, protože po jedné aplikaci by byl na vyhození. Stačí ale klidně párátko, dobře poslouží drátek s očkem nebo špendlík zaražený do staré tužky, nebo násady od štětce. K jeho vyčistění stačí kov vyžíhat nad svíčkou. Opět mám osobní tip. Při slepování větších dílů, například ze dvou polovin (monokoky F1), se hodí díly nasucho přiložit k sobě, lepidlo aplikovat na proužek papíru a ten pak protáhněte mezi oběma polovinami. Je to čisté a lepidla tam dáte přesně tolik, kolik je nutné. Pokud potřebuji přilepit plošší nabarvené díl,y pak se hodí ještě jeden trik. Rozetřete si trochu lepidla po papíru



a po této skvrně pak díl styčnou plochu lehce protáhněte. Pokud lepidla nedáte moc, zůstane vám ho na dílu přiměřené množství. Jako příklad podobné aplikace nabízím třeba lepení „nádechů“ na závodních vozech, ale funguje to třeba také na štítky kabinek u letadel.

Díly už umíme oddělit, začistit, přilepit. Zbývá barvení. Zatím vynechám barvení karoserie, to je na samostatný oddíl. Soustřeďme se v tuto chvíli na menší díly. 90% dílů na modelech barvím stříkáním, štětcem dělám jen drobné barevné plochy. Pro začátečníka je ale určitě jednodušší menší díly barvit štětcem. Štětce doporučuji spíše kulaté než ploché. Nejsem ale na „štětcování“, tak nechci radit nesmysly. Dbejte každopádně na to, aby štětce měly měkčí vlas, aby ho neztrácely, aby se netřepily a aby byly vhodné na aplikace typu barev, co jste si pořídili. Alespoň část vašich štětců by měla mít špičku, alespoň jeden další by měl být na konci do ostré hrany. Naučte se barvy ředit přiměřeně. Hodí se, když barva je zároveň dost tekutá na to, aby zatekla do spár a udělala rozhraní. Zároveň ale musí barva krýt, což při ředění berte v potaz hlavně u světlých tónů (bílá, žlutá, ale i červená). Někdy se hodí detaily jen zvýrazňovat otíráním polosuchým štětcem, jindy musíte plochu natírat několika křížem aplikovanými vrstvami. Zkrátka, každá rada je drahá, nezbývá než se barvení poctivě naučit a hlavně přizpůsobit si ho svým podmínkám. Při výběru barev doporučuji pro začátek stařičké emaily Humbrol, základní shrnutí výhod je provedeno v prvním čísle Paddocku.

A co ty karoserie? Pokud to s auty a motocykly myslíte vážně, pak je nutné se hned od začátku naučit dobře a rovnoměrně roztírat barvy štětcem nebo si pořiďte stříkací pistoli. Nanášení barev nástřikem je stále nejeefektivnější, navíc krom barvy tak lze aplikovat i bezbarvé laky. Pokud do pistole zatím nechcete investovat, pak je možné naučit se díly nastříkat spreji Tamiya. Rád je dosud používám a první modely jsem s nimi dělal. Platí pro ně zásada čistého povrchu a bezprašného prostředí. Raději díly nastříkejte více málo krycími vrstvami, než abyste dali barvy více a tavám pak stekla. Pokud postup zvládnete, máte šanci v několika vrstvách dosáhnout čistý a lesklý povrch.

I modely aut a motorek se tmelí, ale pro začátek asi nebudete tmel příliš používat. Typickým příkladem jsou asi hlavně poloviny monokoků u F1 nebo poloviny nádrží u motorek. Nejlepší je užití bílých tmelů, které dělá například Tamiya a jsou málo vidět pod barvou. Tmelená místa je vůbec vhodné překrýt nástřikem nebo nátěrem základové barvy nebo surfacerů. Díky nim si také ověříte, že tmelení splnilo svůj účel. Tmel lze nanášet různými špachtlemi, pro osobní užití mi dostačuje ploché párátko. Opět vrstvu tmelu nepřehánějte, rozpouštědlové plniče mohou v silnější vrstvě naleptat plast dílu. Pokud nespěcháte, raději tmelené místo zkontrolujte s odstupem, tmel se mírně propadá a je to vidět.

Tolik k základním radám pro stavbu prvního modelu. Příště si povíme nějaké speciality a na závěr textu zkusím připojit pár univerzálních tipů.

Petr Hromada

RYCHLÝ TIP

Stalo se Vám, že máte doma stříkací pistoli, ale barvu, kterou zrovna potřebujete, lze sehnat jen ve spreji?

Pak máte pouze dvě možnosti:

A/ Použití spreje

B/ Přestříkání barvy ze spreje do lahvičky nebo jiné nádobky a pak použití oblíbené pistole

Pokud se sprejem neumíte, budete mít pravděpodobně větší spotřebu barvy a asi nedocílíte Vámi požadovaného výsledku...

Přestříkání barvy ze spreje do jiné nádoby a její použití provedeme takto:

- **Sprej dokonale promýcháme.**
- **Na sprej nasadíme vhodné brčko či jinou trubičku.**
- **Nádobku zakryjeme (lepenkou, fólií, víčkem s otvory), aby nám při přestřikování barva „neexplodovala“.**
- **Opatrně začneme přestřikovat. Pozor, aby nádobka nepřetekla.**
- **Po skončení nádobku neuzavírejte víčkem, jen jej lehce na nádobku položte, aby plyn kterým byl sprej naplněn, měl možnost uniknout.**
- **Po cca 30 minutách je barva připravena na stříkání pistolí a nádobka se dá uzavřít**
- **Barva je „hotová“ na stříkání, není ji potřeba nijak ředit.**
- **Pistoli čistíme vhodným ředidlem, podle typu spreje.**

Vladimír Šuma











Česká Třebová 2009









Rychle, stručně a krátce o karbonu...

U modelů závodních aut a motorek mladších zhruba 25 let se stalo nezbytností napodobit vzhled dílů z uhlíkatých vláken, obecně nazývaných karbon a kevlar. Záměrně říkám „obecně nazývaných“, protože uhlíkové kompozity nejsou jednotné, jejich povrch se výrazně liší a někdy je těžké vůbec říci, co je vlastně co... Struktura vláken je velmi pestrá, pokud se do podobného problému na modelu pouštíme, pak nám nezbyde, než vyhledat fotky reálné přelohy a držet se jich.

Způsob napodobení CF dílů na modelech je v zásadě dvojí:

1. Použití CF obtisků od některého z výrobců doplňků (Studio 27, REJI MODEL, Museum Collection, Scale Motorport a další...)

2. Nastříkání dílů pomocí mřížek nebo sítěk.

Je vám až doteď něco nejasné? Pokud ne, dovolil bych si dát několik obecně použitelných rad a tipů.

Použití obtisků:

- Základní rada zní: Kupte si změkčovače. Vodičky od Gunze ale i od Agamy jsou nezbytnou pomůckou při tvarování obtisku prakticky na jakýkoliv povrch.

- Existují aršíky s předtištěnými šablonami na některá auta, nebo motorky. Většinou je ale nebudete mít k dispozici, navíc je většina těchto šablon o trochu větší, počítají s přesahem. Dělejte si tedy vlastní šablony z obyčejného papíru, zkoušejte si je na dílech, teprve pak je překreslujte na vlastní CF obtisk na zadní stranu. Některé šablony stadno vyrobíte natlačením dílu do papíru, otisky hran dílu pak stačí na papíře jen vytáhnout tužkou. Před stříháním každého dílu si dobře rozmyslete, jak díl budete aplikovat a zda to vůbec půjde.

- U složitých dílů nastříhávejte obtisky kvůli lepšímu tvarování, snažte se ale předem odhadnout, jak bude po nastřižení změněna struktura „proužků“ na obtisku. V ideálním případě budou proužky na celém dílu navazovat. Alternativou je polepování složitějších dílů více kousky obtisku. Příkladem je například karbonování předních světel Subaru Impreza WRC 2001, kde použijete kolem 10 drobných dílů.

- Každý kousek obtisku nanášejte s mírným přesahem. Přebytečnou část obtisku buď změkčovačem ohněte na nepotřebné místo na dílu, nebo po zaschnutí tento převis strhněte přes hrany jemným smirkem. Stejně lze řešit různé menší otvory v dílech, nechte je původně přelepené, teprve po zaschnutí je perforujte a buď strhněte opět smirkem, nebo na ně přidejte změkčovač, který vám díl do malého otvoru stáhne.

- Při skládání více dílů CF dekálu preferujte stříhání podél linek, stejně tak navazování. Rozhraní souběžné s linkami je opticky málo nápadné. Stejně postupujte i při přelepování poškozených obtisků, opět se snažte „záplaty“ stříhat podél linek... Pokud na složitý díl potřebujete natvarovat podílné linky (blatník u motorek) raději linky postupně slučujte do užšího místa (budou mizet jakoby do ztracena), než abyste navazovali „schodem“.



- Nesnažte se lepit celý povrch naráz, nejprve postupujte po částech, změkčujte každý složitější tvar zvláště, pokračujte teprve po vyschnutí. Pokud se vám budou dělat pod změkčovačem boule, bublinky, pak je po zaschnutí propíchejte třeba injekční jehlou a znovu aplikujte změkčovače.

- Karbonový povrch sjednocujte. Většina CF dekálů je o stupeň světlejší, na modelu působí nápadně. Polepený díl tedy nejprve přestříkejte tmavým transparentním lakem od vhodného výrobce (pozor, aby lak neničil konkrétní obtisk!). Po vyschnutí aplikujte další vrstvu čirého laku (polomatného, nebo lesklého), tu můžete po vyschnutí opakovat. Až bude povrch vyschlý, okarbonovaný díl přebruste jemným smirkem do hladka, doleštěte leštícími pastami a znovu finálně zalakujte. Tento postup zahladí drobné nerovnosti způsobené bublinkami, rozhraním částí obtisku a podobně. Ideální je díl v některé fázi přelakovat dvousložkovým lakem, který je na vyhlazení nejlepší. Pod vrstvou „smoku“ se navíc ztratí i napojení linek, tímto způsobem můžete dosáhnout i extrémně hladkého a lesklého karbonového dílu.

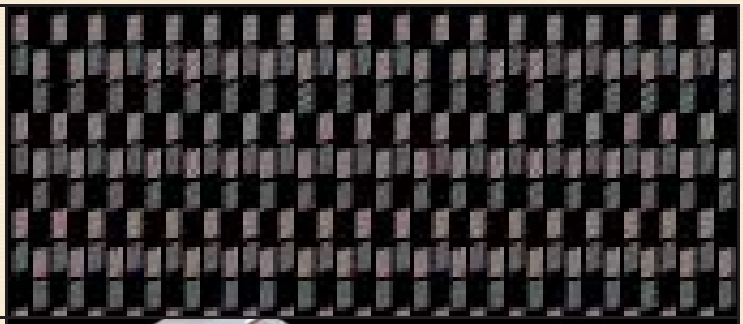
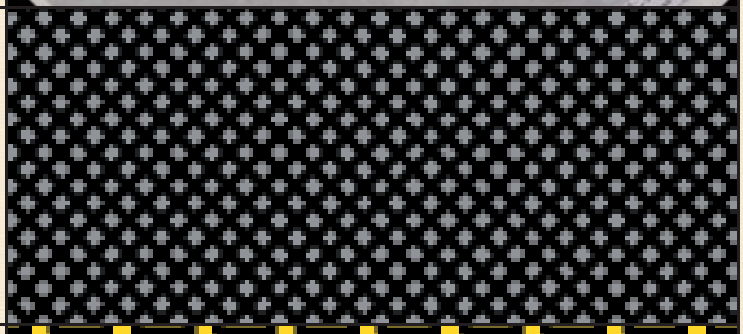
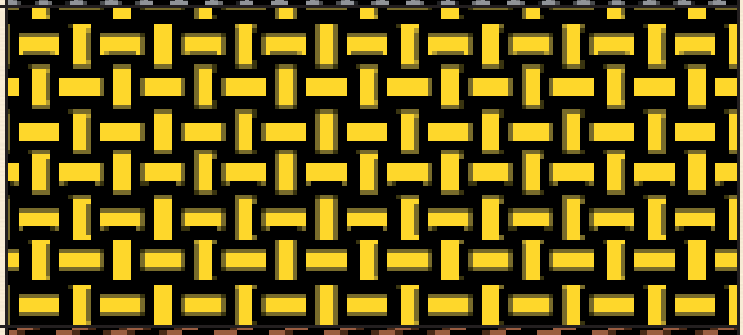
- Na tónované CF díly jsou ideální průhledné obtisky REJI MODEL, pod které stříknete základní barvu. Ta určí barevný tón celého dílu, obtisk dodá již jen proužky, nebo mřížky. Doporučuji preferovat jako základní barvy metalízy.

Stříkání karbonu.

Existují speciální leptané šablonky, v zásadě se ale jedná stejně jen o různá sítka, klidně tedy použijte jakoukoliv síťovinu, kterou lze natvarovat. Díl napřed nastříkejte například šedou metalízou, pak přiložte sítko a přes něj aplikujte černou. Metoda je použitelná hlavně na méně viditelných místech, její výhodou je rychlost... Povrch většinou není srovnatelný s obtiskem, ale třeba v temnotách bočnic uzavřených aut jej lze plně akceptovat. Podstatné je, aby síťovina přilehla k dílu co nejlépe, při jejím oddálení se struktura vytrácí (což někdy může být i žádoucí...). Nastříkaný díl má většinou síťovanou strukturu až příliš výraznou, hodí se opět povrch přestříkat „smokem“.

Jinak nezbývá, než doporučit, aby si každý našel své oblíbené postupy, uvedené rady by vám ale měli pomoci jít cestou slepých uliček. Na závěr připojuji tabulku kolegy Dalina, který před časem zformuloval obecné rady použití různých struktur CF materiálů na vozech F1, tabulka by vám měla pomoci v situacích, kdy nebudete mít dostatek podkladů.

Karbony a F1

Scale Motorsport **Hi-Definition Composite Fiber** vhodný na starší vozy F1 z poloviny 80. let.	
Studio27 **Karbon** hodí se zejména na interiéry (vnitřek kokpitu atp.), ale i na sání k chladičům nebo podlahu závodních aut. Novinkou je 3D Karbon, který se nelakuje.	
Scale Motorsport **Karbon (takový ten „tečkovaný“)** hodí se na křídla, chladiče brzd, skořepiny sedaček atp.). V měřítku 1/12 pak vnitřní plochy kapot motocyklů.	
Scale Motorsport **Karbon/kevlar (černá, žluté pozadí)** hodí se na některé monokoky, sedačky, airboxy, rohožky pod nohy.	
Scale Motorsport **Karbon Black/Bronze** hlavně na modernějších autech, prakticky celá moderní formule je jimi pokryta (zavěšení, křídla, karosérie).	
Scale Motorsport **Karbon Black/Pewter (černošedá)** patrně nejuniverzálnější vzor. Opět vhodný na spoilery, vnitřní bočnice kokpitů, podlahy, nejvíce ho najdete na MotoGP, kde má jasnou převahu.	

Dalimil Vyškovský & Petr Hromada



Grand Prix Rakouska trochu jinak

Vzpomínka na první a jak to vypadá i mou poslední návštěvu závodu formule 1 - A1Ring, Rakousko 2003.

Prolog

1975

Vidím to jako dnes a byl to pro mne nezapomenutelný zážitek - poprvé vidět formuli 1 v televizi!!! V roce 1975, kdy mi bylo 12 let, mne uchvátila Velká Cena Rakouska. Počasí bylo strašné, lilo celý závod. Očekával jsem triumf domácího Niki Laudy, ale ten se v dešti utopil. Nebylo na trati jezdce, který by snad jednou nedostal hodiny nebo nevyjel z tratě. Myslím, že každý několikrát. Jako hrdina, kterému jsem pak vždy fandil, byl tehdejší vítěz Vittorio Brambilla. Ale i on svůj vůz rozbil hned za cílovou čarou. Asi v polovině závodu jsem se rozhodl nahrávat alespoň komentář p. Pecháčka na magnetofon Sonet-duo. Průběh závodu byl pro mne naprosto fantastický. Pak jsem si jej donekonečna pouštěl… Ani mne tehdy nenapadlo si přát něco takového vidět na vlastní oči, být při tom. Na Nurburgringu, Osterreichringu, Zandvoortu, Monze, Monte Carlu, Silverstone… Bylo to naprosto nemožné. 20 let jsem o tom jen snil. Po 25 letech jsem už věděl, jak by to šlo uskutečnit, ale Bernie chce tak moc peněz…



2003

Čtvrtek 15. 5. 2003

Dojeli jsme s Aressem večer kolem 20 hod a roztáhli stan přesně podle plánu v kempu označeném jako „Red", asi 5 min od naší tribuny. Kemp byl už značně zaplněn. Akorát jsme se zabydleli, setmělo se. Všimli jsme si ale, že vstup na tribunu je otevřen tak nás nemohlo nic zadržet a za tmy se vydali na první obhlídku. Našli jsme si svá místa a odhadovali ve tmě, co vlastně uvidíme. V boxech se svítilo, jen před stájí Ferrari byl nějaký ruch. Aress tvrdil, že je právě vidět proč jsou červení nejlepší, že na to ostatní kašlou, jen Ferrari maká. Já mu řekl, že by se měli stydět za to, že na svou práci nestačí když ji musí dodělávat po nocích, jak jsou neschopní (že by trénovali doplňování paliva???). No v takovém duchu se neslo naše víkendové červenošedivé soužití. První noc jsme hrubě podcenili. V kempu byl neustálý hluk a lomoz, muzak (hudba dělající kravál, neslouží k poslechu). Účelem kempování na závodech F1 je dělat větší kravál než okolí a tím pádem je neslyšet. Ale na to jsme si další noci zvykli a mělo to i své výhody - pořád se něco dělo. Ale nejstrašnější byla zima. Ze spacáků jsme se neodvážili vylézt. Nevěděli jsme kolik bylo stupňů, ale asi hodně málo když auto bylo zamrzlé a na zemi námraza jak jsme ráno zjistili.

Pátek 16. 5. 2003

Po snídani jsme co nejdřív vyrazili na obhlídku. První věc co nás potěšila a pohladila na duši byly vystavené vozy proběhlých GP právě z dávno uplynulých let a my aspoň prohlížením dohánělí zameškanou minulost. Po nakrmení foťáků prvními sousty (pěkně si u toho pomlaskávali, tuto prohlídku jsme si nenechali ujít každé ráno) nastal čas vyhledat svá místa na tribuně…

Trvalo mi asi 15 minut si uvědomit, na jak skvělém místě jsme. Přímo bylo vidět více jak 80% celé trati. Od startovní čáry počínaje, skvělý pohled na nejdramatičtější zatáčku okruhu Castrol, až nahoru k Remus, pak výjezd z Gosser, Laudovu zatáčku, vozy se dají sledovat až před Rindtovu zatáčku kde je les, a pak nájezd


GOODYEAR
11
Agip
GOODYEAR
Agip


Carlos
saudia
TAG
25
WILLIAMS



do Mobil zatáčky. No a to už se na vás budou řítit 300 km rychlostí k nájezdu do první zatáčky Castrol, kde musí brzdit na 110km/hod a znovu akcelerovat na plný plyn… V podstatě jsme měli pocit, že stačí vztáhnout ruku a dotkneme se asfaltu. Přímo naproti nám na nás čekala velkoplošná TV, která byla neustále po celé 3 dny v provozu (bez jediné reklamy!). Všechno v ideální vzdálenosti, tak jak by mělo být. Očekával jsem lecos (znám Brněnský, Mostecký okruh, byl i za 3 ploty na chvíli v Maďarsku), ale takový přehled, to mi vzalo dech…

A to už začaly první vozy vyjíždět, ale to na mne opravdu v té chvíli už bylo moc, ani nevím, kdo vyjel jako první, ačkoli je všechny znám. Nic jsem neviděl. Tekly mi slzy.

Páteční den byl hodně nabitý F1 a že bylo, na co koukat dokazuje vůbec nejlepší čas M. Schumachera za celý víkend 1:07,9 Čtyři celé hodiny čistého času F1 a k tomu 1 hodina F3000. Kvalifikaci Porsche Cupu jsme už opustili zhruba v 17 hod. Museli jsme přeci někde najít, za co utratíme tu slabou měnu, ty euro chechtáky. Následujících 24 hod jsem přemýšlel, jestli to stojí za to přivézt dětem nejdražší trička jejich celých životů až do dospělosti, mne osobně v daný moment nezaujalo nic, co by vyjadřovalo mou dosavadní neutralitu (opravdu ??? zakuklenej šedivák!!!). Aressovi se zvlášť zalíbil bodyguard u Mercedesu, ale nedal se koupit.

Rozhodli jsme se projít až na druhý konec okruhu k zatáčce Gosser, jelikož tam měli zítra přijet naši kamarádi, tak ať víme jak se tam dostat. Všude se prohlížely lístky, při každém přechodu mezi jednotlivými částmi Bernieho ráje. Zrovna jsme stáli před vchodem k části SuperGold3 a Silver.

Říkám „pojď" zkusíme to tady" „Ne, tam nás nepustěj, koukej na ně" zněla červená odpověď. Málem jsem toho nechal, ale otočil jsem se a šel do útoku. Slečna byla opravdu neústupná, jala se mi vysvětlovat, že moje místo je zcela jinde. Vysvětloval jsem ji, že chceme jen projít, že samosebou vím kde je moje místo. Po mém dvojím „Do you understand me??" a jistě milém úsměvu sklopila oči, mávnul jsem na Aresse a bylo to. Když už jsme byli tam, „tak přeci se nějak musíme dostat na Silver tribunu" nahlas uvažoval ještě nevykuklenený šedivák. „Já tam nejdu, vždyť nás vyhoděj" mlel svou pořád červenej. Tak jsem opět vyrazil do boje. S odhodlaným výrazem jsem vstoupil na zakázanou tribunu a přísným pohledem zpražil osobu, co měla na sobě bundu „Securitas". Na tribuně jsme zhodnotili situaci jak co a kde je vidět a naše koupená SG2 pro nás stoupla na ceně.

Následující odstavec je věnován Gerhardovi, průkopníkovi prolízání plotů F1.

Pokračovali jsme z tribuny Silver směrem k Remus ale ouha!!! Kam jsme dohlédli, všude samý plot!! Nešlo jít dál!!! Co teď'?? „A jsme v prdeli!" zase mlel svou červenej. Jelikož mi Gerhard vyprávěl, co se mu povedlo v Zandvortu (88?), šel jsem to prozkoumat detailněji. Oproti tehdejší době byly ploty opravdu pevně sešroubovány, přelízat to nešlo, to by nás ochranka asi sestřelila. Ovšem v jedné slepé uličce byla mezera mezi plotem a stromem!!! Díky Gerharde!!! Kdybys nám o tom cos vyváděl, neříkal, nehledal bych u Bernieho díru.

(Halóóóóóó Bernie slyšíš???? Máš tam díry ty nenažraná obludo!!! Utíkají Ti chechtáky…)



Tak jsme se protáhli mezerou a šli lesem někde směrem k Remus. Ovšem mezi námi a tratí se neustále zvětšovala rokle a houština, i šedivej už měl černý myšlenky. Došli jsme na kraj lesa, před náma louka co teď'?? A kam?? Když vylezem na volnou louku tak nás odstřelí Bernieho snajpeři!!! Jiná cesta nebyla. Po prvních krocích jsme si všimli, že nejsme první, kdo tudy šel. K. May psal, že když jsou ohlá stébla trávy, opakující se po mezeře šířky kroku, jsou to lidské stopy. Tak jsme po nich šli.

Přešli jsme tedy úspěšně bez úhony louku a hele!!! Další plot!!! Spíš ohrada. S blížícím se cílem červenej převzal aktivitu. „Hele ten plot není prišroubovanej !!!" Fakt, jeden díl jsme odsunuli a už jsme byli vevnitř ohrady dalších plotů. Zjevně jsme tam neměli co dělat. Nějací kluci si tam kopali s míčem, kolem nákladáky. Na kraji ohrady už stál „securitas" ale nás si nevšímali, my jsme byli za jejich zády. Situace začala houstnout. Byli jsme v pasti. Náhle z venku sem přijíždělo auto. Řidič si sám odsunul u „securitas"


Media Centre
A1
A1
A1
A1
A1


Vodafone
TOYOTA
TOYOTA
TOYOTA
LUCKY STRIKE
BMW Power

jedno plato plotu a prošel dovnitř. Hurááá, byla jasná cesta ven!!! Udělal jsem to samé co ten chlap před náma a vyzkoušeným pohledem obšťastnil „securitas“. Bylo jím jasné, že s takovými by si neměli nic začínat. Opět na svobodě!!!

Došli jsme tedy až k našemu cíli (zatáčka Gosser). Vyhodnotili možnosti výhledu. Zpáteční cestou jsme šli po staré části okruhu (už legálně, pro veřejnost). Z asfaltu na mně opět dýchal pro mne památný rok 1975. Všimli jsme si, že za plotem zhruba každých 150m - 200m stojí hlídka se psem!!! Čili v prostoru kde jsme se inkognito pohybovali byli psi na povel a bez obojku!!! (Bernie hlídej si ten svůj ráj!!!) Až teď nám došlo jaký hrdinský čin a pod jakým nebezpečím jsme provedli.

Na noc jsme zkusili vymyslet strategii spánku bez zastávky. Celkem nám pomohlo dotankovaní paliva na plnou nádrž (propan - butan hořák) a pneumatiky se studenější směsí (deky). Celkem už to šlo, ale chtělo to ještě před závodem doladit.

Sobota 17. 5. 2003

Událostí dne byla ostrá kvalifikace a závod F3000. Aress trvale okupoval nejvýhodnější místo k focení. Bez větších problémů si držel pole position mezi fotografy. Inu Ferrari se nezapře, kdo umí ten umí, ovšem musí se proto něco dělat (jak říká). S přibývajícím časem atmosféra houstla. Tribuna se začala opravdu zaplňovat. Výhled na Castrol zatáčku byl vynikající, tak se borci ukažte!!!

Start!!! S jednotlivými závodníky atmosféra houstla až by se dala krájet, části tribun vzdychaly a výskaly s ohledem na mezičasy a časy jezdců. Opravdové drama na ostří nože předvedl Webber. Ačkoli jsou fotografové na lecos zvyklí a pohled na ně se řítící vůz je nechává klidnými, s jistotou že to jezdec zvládne, Webber je totálně dostal. Špatně odhadl brzdný bod a chtěl srovnat vůz výjezdem pod plným plynem. S neklidným vozem se řítil plnou rychlostí k hrazení, které už včera ochutnal Wilson. Tribuna stála na nohou. Zvládnul to o chloupek!!! Fotografové padali jak hrušky a hledali pak dlouze sve nádobíčko. Nad očekávání hodně jezdců pokazilo svoji kvalifikaci, což zase dávalo příslib k dramatickému závodu. Na tribuny postupně docházeli Ti, co se přišli podívat na



šumiho. Raikonen před ním zajel dosud nejlepší čas a nikdo ani Barichello se nedostal před něj!!! Zbýval jediný Schumi. Tribuna vřela!!!

Při jeho výjezdu začalo rodeo. Arogantní tifosi vstali, aby dali jasně najevo kdo se na šumáka může dívat a kdo ne. Díky tomu jsem musel se škodolibostí sledovat jak jim poklesla čelist když byl Schumacher v Remus na pokraji hodin ale bravurně to zvládnul. Jelikož jsem už ho viděl tady hodněkrát před touto jízdou, bylo mi jasné, že pokud se nestane něco výjimečného, vyhraje kvalifikaci. Po zvládnutém smyku a minimální ztrátě 0,1 sec na prvním mezičase bylo pro mne vše jasné a přestal jsem s arogantními tifosi bojovat o výhled. Po vítězném čase MS začali tančit červení národní tance. Tribuna vybuchla nadšením a zklamáním zároveň.



Červení fanoušci mi pomohli svou arogancí rozhodnout, nikdy k nim nebudu patřit. Po kvalifikaci Aress šel za svými rudými druhy vynést do nebes rudou barvu a já si nenechal ujít F3000 a našeho Janiše. Závod byl skvělý. Na Janišovi bylo vidět, že k nejlepším má ještě dlouhý kus cesty. Ale je mladý a možná to přijde. Po


HSBC
FOSTER'S


Marlboro


BENSON
HEDGES
LIQUI MOLY
POTENZA
BRIDGESTONE
brother


SUPERFLUID
POTENZA



závodě jsem šel nakoupit trička, asi to nejlepší co dětem udělá radost. Obzvláště dcera Jitka se konečně dočkala červeného trika s M.Schumacherem !!! Syn hned po příjezdu v pondělí ráno si vzal na oplátku na sebe triko šediváků. Pro sebe jsem vzal jen program ke GP, ve kterém je shrnuto 25 let závodů F1 na okruhu. Nebyl jsem rozhodnut k vůli sobě cokoli koupit, co by mělo patřit k náklonnosti k nějaké stáji. Sešli jsme se u stanu, uvařili skvělou večeři, samozřejmě probrali denní sled událostí. GPL ani Nascary nepřišly zkrátka. Pomluvili jsme všechny lidi v klubu na Hofylandu. Červený nebo šedý, pomluvili jsme je všechny. Strategie na poslední noc se ukázala jako nejlepší. Jelikož to byla poslední noc, děly se věci. Takřka neustále byly na obloze menší či větší ohňostroje. Vyspali jsme se skvěle (opravdu), v tomto ohledu to byla nejlepší noc.

Neděle 18. 5. 2003

Po sbalení nastal čas očekáváni. Šli jsme nakoupit Aressovi to k čemu se rozhodl - čepici, deštník, propisku. Od kterého týmu nemusím dodávat. Zabrousili jsme ještě k Mercedesům a Aressovi se zalíbila jejich čepka. Trochu jsem po ní předtím pokukoval, ale přeci nebudu nosit nějaké týmové barvy. Ale když mi ferrarista navrhne ke koupi konkurenční čepici, že je skvělá, nemohl jsem odmítnout. Vyklubal se ze mne šedivák. V neděli 18. 5. 2003 na poslední GP Rakouska.

Popisovat průběh závodu by bylo nošením dříví do lesa. Z daného místa, které jsme měli to bylo naprosto fantastické, dokonce i červené jsme na tribuně zkrotili. Při opakovaných startech jsem měl srdce v hrdle hned 3x, tím pádem se vstupné vyplatilo jako na 3 GP. Při prvním vydařeném to byl teda zážitek!!! JumboJet hadra. Vydával jsem blíže neurčené zvuky blahem. Schumacher nasadil hned k trháku a opravdu za to rval. Pořád se něco dělo a vlastně byl problém se rozhodnout na co se dívat. Tak takovou nudu bych si nechal líbit každých 14 dní. Drama v boxech červených, kdy chtěli opékat svého nejlepšího muže, lehký déšť. Alonsův vyteklý olej, souboje Raikkonen-Barrichelo, Villeneuve-R.Schumacher-Coulhard to všechno ani nejde vyjmenovat.

Asi to byl zkrácený závod, jelikož bylo brzy po všem. V kempu jsme se postavili do řady aut k výjezdu, bylo nám sděleno, že výjezd bude otevřen zhruba za 2 hod (18 hod). Ostatně nebyli bychom Češi kdyby jsme stáli útrpně ve frontě. Všimli jsme si, že východem jen pro diváky občas vyjede ven nějaké auto. Zkusili jsme tedy zasadit poslední ránu Berniemu. Autem jsme vjeli mezi diváky a jeli s nimi krokem až k východu. „Securitas" u východu nám ještě pomohli udělat místo na výjezd ačkoli tam byla značka zákaz vjezdu…

Poslední akcí stojící za zmínku bylo už na našem území, kde jsem předal řízení vozu Škoda Felície 1.4 LXi vítězi Mezinárodního mistrovství České republiky Grand Prix Legends. Na několikerý pokus jsme se rozjeli, a když se to konečně povedlo tak špatným směrem… Rozhodně to vnáší asi špatné světlo na dobré jméno série a Sosák by se měl zamýšlet nad připouštěním adeptů k závodu.

Epilog

Popisovat na živo sledování víkendu F1 a ještě na takovém místě na kterém jsme byli, není dost dobře možné. Rozdíly v technice jezdců či průběhu odřazování rychlostí, průběhy otáček různých motorů, to je to co neumím blíže popsat. Ze sportovního hlediska je M. Schumacher jednoznačně nejlepší, před jeho výkonem nelze než smeknout. Přes 10 sec ztrátu v boxech jednoznačně zvítězit, předjet aktuálního vedoucího jezdce bylo brilantní.

Pro dramatičnost závodu byla škoda, že spadlo jen těch pár kapek, ale díky bohu i za ně. Rovněž škoda odpadnutí Montoyi, mohlo dojit k dalšímu skvělému souboji. Ale to už jsou jen nicotné drobnosti pro vyšperkování jedinečného klenotu, kterým poslední závod na A1-Ringu byl. Pro diváky jako my zcela nezapomenutelné. Byl to fantastický výlet se vším všudy. Při vší soudnosti nevíme, je-li možné vše co jsme mohli vidět, vidět i někde jinde.

Při umístění dnešních tratí, a jejich sportovních možností bude velice těžké případný jakýkoli zážitek vyrovnat natož překonat. Já osobně doufám že F1 se na A1Ring opět vrátí. A mám tip na ještě lepší sedadlo na tribune SG2…

článek publikován 1. 6. 2003, autor fotografií Michal Falta
http://robenek.blog.idnes.cz/c/64140/Grand-Prix-Rakouska-trochu-jinak.html

Bronislav Robenek











Bratislava 2009










52


VOLKSWAGEN




BABYCRESCI
BONTEMPI
SACHS
BOSCH
9
SACHS
Shell


20
Gulf Porsche
20


NISSAN
calsonic
xanavi
64
CIBIE
BOSCH
64


Burns
Reid
SUBARU


totip
totip
totip
totip
totip
ricambi LANCIA
VS


calsonic
NISSAN
Calsonic
BRIDGESTONE
IMPUL
TOTAL
ALTIA


BOSSI
YAMAHA
YAMAHA
YAMAHA
MOTUL


Fortuna
Castrol
HONDA


HONDA
devil
RK NGK
Castrol
HONDA


ZZR




PLASTIKOVÁ ZIMA


KPM

Yamaha YZR M-1 2005 Tamiya 1:12



V naší nové rubrice bychom se rádi zaměřili na možnosti úprav existujících stavebnic, dostupných na trhu. V tomto čísle vám nabídneme minirecenzi dvou motorek firmy Tamiya, doplněnou výčtem nejdostupnějších konverních setů a úprav, díky kterým získáte alternativní verze obou motocyklů.

Základní stavebnice:

V minulém čísle jsem popsal stavbu Yamahy třídy MotoGP ze sezóny 2004. Stavebnice je ze 60% shodná se stavebnicí následující verze 2005 od stejného výrobce. Tamiya používá stejný rámeček, ze kterého nepoužijete hlavně rám, airbox a vidlici. Naopak, v krabičce 2005 naleznete rámeček s novým rámem, přední vidlicí, s několika detaily a především rámeček s novou kapotáží, která byla u varianty z roku 2005 odlišná. Jelikož jsem měl možnost stavět obě varianty motorky, mohu jen potvrdit, že stavebnice je velmi kvalitní. Osobně mám raději verzi 2005, která je celkově jednodušší. Oběma verzím mohu z pohledu modeláře vytknout asi jen jednu zásadní věc. Tou je prázdný prostor ve vnitřních stranách zadní vidlice. Absence zaslepení je sice vidět jen při cíleném zkoumání modelu, ale přesto mi vadí. Stavebnici výrobce nabízel zatím jen v základní variantě výročního provedení z GP Valencie a z GP USA, obě bez možnosti stavby modelu motocyklu Vale Rossiho.Výrobce nás však oblažil nyní pseudonovinkou, reedicí s obtisky na motorku číslo 46. No, popravdě řečeno, od tak renomovaného a takřka monopolního výrobce bych už konečně čekal významnější počin.

Když už zmiňuji starší verzi 2004 v duchu této rubriky tak jen stručně o tom, že tento model lze upravit na verzi týmu Fortuna z GP Portugalska 2004 pomocí obtisků firem Crazy Modeler a Renaissance. V obou případech je nutné manuální zkrácení štítku. Stavba je popsána v Paddocku č.2. S existujícím konverzním setem Studia 27 na variantu z roku 2003 nemá recenzent osobní zkušenost.

Sezóna 2005

Postačí pouze obtiskové aršíky. Pravděpodobně se mi nepodaří zmapovat všechny dostupné, ale pokusím se uvést ty, které jsou dostupné a umožní modeláři postavit maximální počet verzí.

V sezóně 2005 jezdil tovární tým v základním barevném provedení kapoty v modré metalíze. Kupodivu tuto verzi Tamiya nenabízí. Obtiskový aršík pro toto zbarvení seženete přes zahraniční e-shopy například od Studia 27, nebo MSM Creation. V současnosti je však už méně dostupný. Opět jsem ale zaregistroval, že Tamiya přebalí svou stavebnici i do této verze. Při Velké ceně Valencie tým nasadil výroční retro zbarvení v bílé perleťové barvě, při Velké ceně USA pak retro žlutý nátěr. Obě verze si od Tamiye můžete koupit. Druhým týmem, provozujícím Yamahu v této i následných sezónách, byl tým Tech 3. Za béčko Yamahy jezdil v roce 2005 Marco Melandri a Toni Elias. K dispozici je opět aršík od Crazy Modeler a další lze pořídit od Rennaisance. V posledním čísle jste viděli model od Marca postavený s jeho využitím. Osobně vlastním aršík od Crazy Modeler, dnes bych si ale zvolil Rennaisance. Crazy totiž počítá se základním nátěrem kapoty na žluto a s obtiskem červených ploch, což mi při převaze červené na kapotě nepřipadá šťastné. Zbarvení je ovšem velmi atraktivní, sponzor Fortuna odkázal na tvorbu moderního malíře Miroa a modré oko na kapotě je vskutku uměleckým počinem.

Zvláštní alternativu představuje nový počin nového výrobce obtisků, firmy Nicolecron, která inzeruje jako novinku dekály na stroj z roku 2005 polepený reklamou na Fiat 500. Motorka ale byla jen presentační, nikdy v závodě nejela.

Sezóna 2006

Yamaha prošla dalším vývojem, změnil se sponzor, kvůli problémům s vyvážením motocyklu se kombinovaly nové díly kapoty se starším provedením. Při přestavbě můžete dnes použít dva resinové sety. Chronologicky první byl set od Rennaisance, který jsem zatím neměl v ruce a nemohu jej tedy hodnotit. Od léta jste si mohli koupit i konverzní díly od REJI MODEL. Přestože jsou obě sady dnes téměř vyprodané, nemohu se o druhé z nich nezmínit. Modelář jménem Charon byl ještě před rokem na českém Modelforu neznámou identitou. Díky neutuchajícímu entusiasmu se ovšem rozhodl pustit do přestavby modelu od Tamiye na verzi 2006. Svůj postup zveřejňoval průběžně na internetu, kde zaujal uvedenou teplickou firmu. Ta převzala mastery a použila je v kombinaci s vlastními obtisky do konverzního setu. Přestože na počátky stavby mnoho modelářů zpochybňovalo osobu masteraře, musím konstatovat, že Charon svůj úkol zvládl velmi dobře. Pokud jsem měl možnost porovnávat konverzní díly s publikací PitWalk, tvar dílů solidně odpovídá předloze. Jedinou chybu jsem zaznamenal na spodní straně podsedlovky, kde má být prolis nad zadním blatníkem. K setu REJI MODEL mám takto pouze dvě výhrady. Set neobsahuje bohužel kompletní díly na konverzi, odlišné detaily si budete muset dodělat sami. Druhá výhrada je ke kvalitě odlití.

Samotná firma REJI MODEL nabízí 3 obtiskové varianty - tovární provedení Camel, karbonovou variantu bez reklam z předsezoních testů a stroj Carlose Checy z „B týmu“ Tech 3.

Tovární zbarvení si můžete postavit i z aršíků Rennaisance, Crazy Modeler, MSM Creation a dalších. Crazy Modeler nabízí i zbarveí z GP USA 2006, kde na kapotě dominoval motiv americké vlajky. Pro vlastní stavbu doporučuji brát v potaz vývoj motocyklu. Pokud budete stavět tovární motorku z úvodu sezóny, použijte kompletní set. Pěkný přehled získáte právě z návodu k aršíku Crazy Modeler, kde jsou jednak uvedeny změny podsedlovky, jednak kombinace osobních emblémů Vale Rossiho. Ve druhé polovině sezóny se totiž technici pokusili zamezit vibracím zadní části motocyklu návratem k podsedlovce modelu 2005. Tu tedy můžete v tomto případně z konverzního setu vynechat. Pokud budete stavět motocykl Carlose Checy, vynecháte i konverzní přední štítek, Checa opět používal starší verzi.

Sezóna 2007

Chcete-li model z této sezóny, máte možnost stavět motorky z první poloviny sezóny, ve druhé byly změněny další díly, které byste museli sami upravit. Pokud ale použijete výše uvedený set od Renaissance nebo REJI MODEL, můžete na něj aplikovat obtiskové archy odpovídající zbarvení továrního týmu z roku 2007. Základní provedení-verzi z většiny sezóny sponzorovanou Fiatem si pořídíte od Studia 27. Od Museum Collection nebo Renaissance máte možnost pořízení poměrně drahého aršíku s patrně nejpestřejším zbarvením závodního motocyklu všech dob. Reklamní provedení na Fiat Cinquecento „Twist" bylo nasazeno v GP Nizozemska 2007. Bohužel, aršík dnes už je k mání spíše jen na internetových dražbách. Poslední obtiskovou variantu z roku 2007 nabízí opět Rennaisance. Jedná se o bílý motocykl z GP Austrálie, který propagoval Fiat Abarth. Na bílé kapotě se vyjímá typická silueta štíra. Pokud je mi známo, obtisky pro tým Tech 3 ze sezony 2007 nejsou běžně dostupné. Pro všechny zájemce o stavbu Yamahy z předloňského roku doplňuji tu nejzásadnější informaci. Motorka používala odlišné ráfky. Naštěstí si je celkem levně můžete objednat od firmy Top Studio.

Sezóna 2008

Motocykl doznal řadu změn, přesto jej lze stále přestavět z původní stavebnice Tamiya. Tu možnost vám ale dává zatím jedině špičkový set firmy Top Studio. Za čtyřmístnou cenu dostanete k dispozici možná nejlepší doplňkový set, který jsem měl možnost vidět napříč všemi oblastmi modelářství. V setu je skoro kompletní model, ze stavebnice toho opravdu použijete jen málo. Díly jsou extrémně dobře odlité, v první části uvedenou chybu na zadní vidlici mastrař rovněž odstranil. Zbytek setu představuje několik set detailů, které umožní model kompletně odkrytovat. Věřte mi, že několik setů si určitě z finančích důvodů nepořídíte. Stačí vám ale alespoň jeden na to, abyste pochopili, jaké sety si do budoucna od výrobců přejete. Výrobce set aktuálně nabízí ve dvou verzích – tovární stroj sponzorovaný Fiatem mistra světa Vale Rossiho a druhou možnost pak představuje motorka pomalovná jako fotbalový dres nasazená ve Valencii 2008. Alternativní zbarvení stroje J. Lorenza nebo týmu TECH 3, případně motorky z testů IRTA, opět nabízí nově firma Nicolecron.

Doufám, že uvedený soupis vám umožní relativně snadno doplnit sbírku o modely slavné a krásné motorky. Zatím jsem neposkytl komentář k modelu ze sezóny 2009, byť podle některých odborníků není problém použít set Top Studia. Většina doplňků uvedených v textu vám umožní postavit model v ceně zhruba do 1.500,- Kč, což za komerčně nedostupný typ považuji za snesitelné. Jedině v případě stavby motocyklu z roku 2008 si připlatíte mnohem více. Ovšem proč si někdy v životě neudělat Vánoce, že?

Petr Hromada

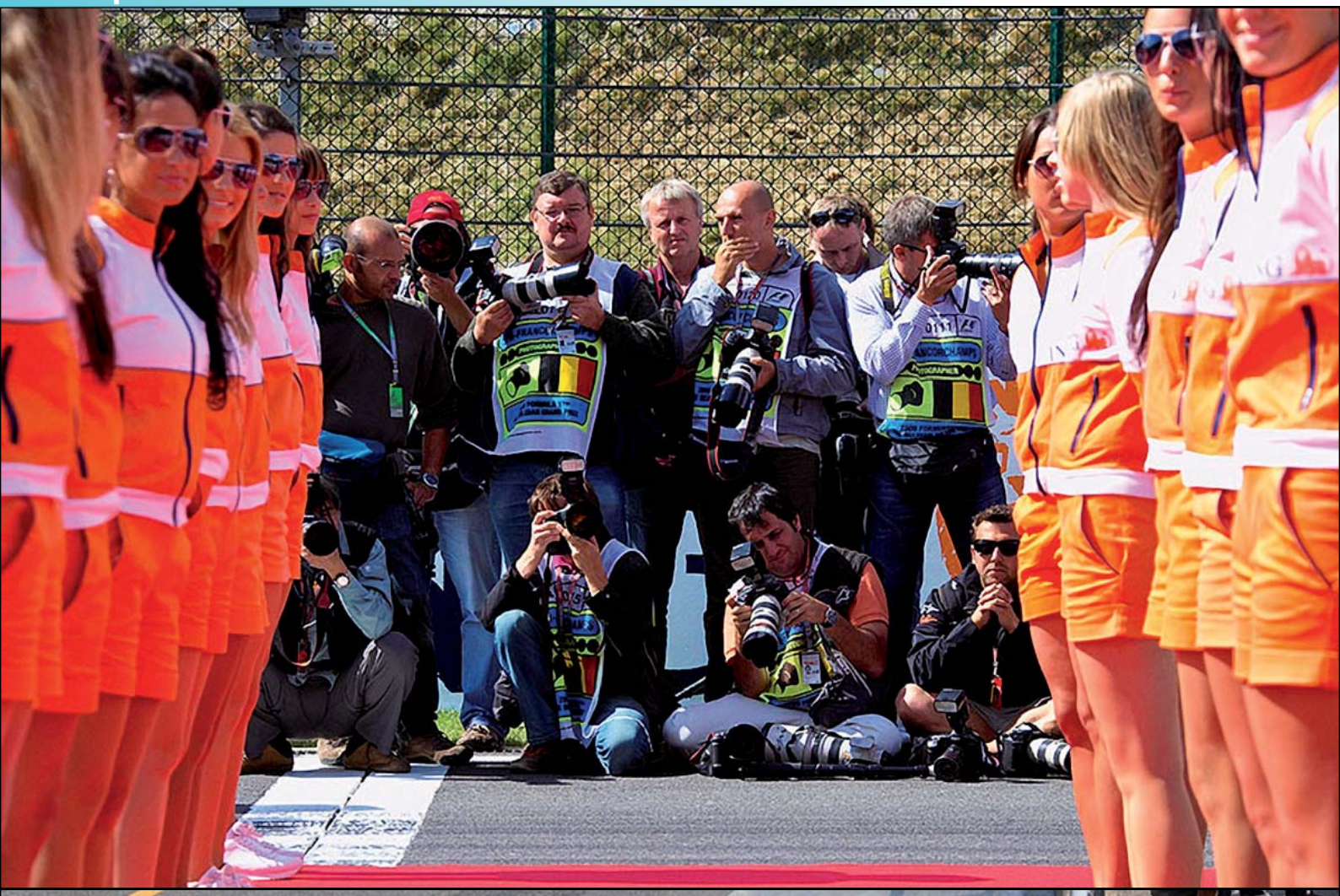







LG
vodafone
SAP
vodafone
vodafone

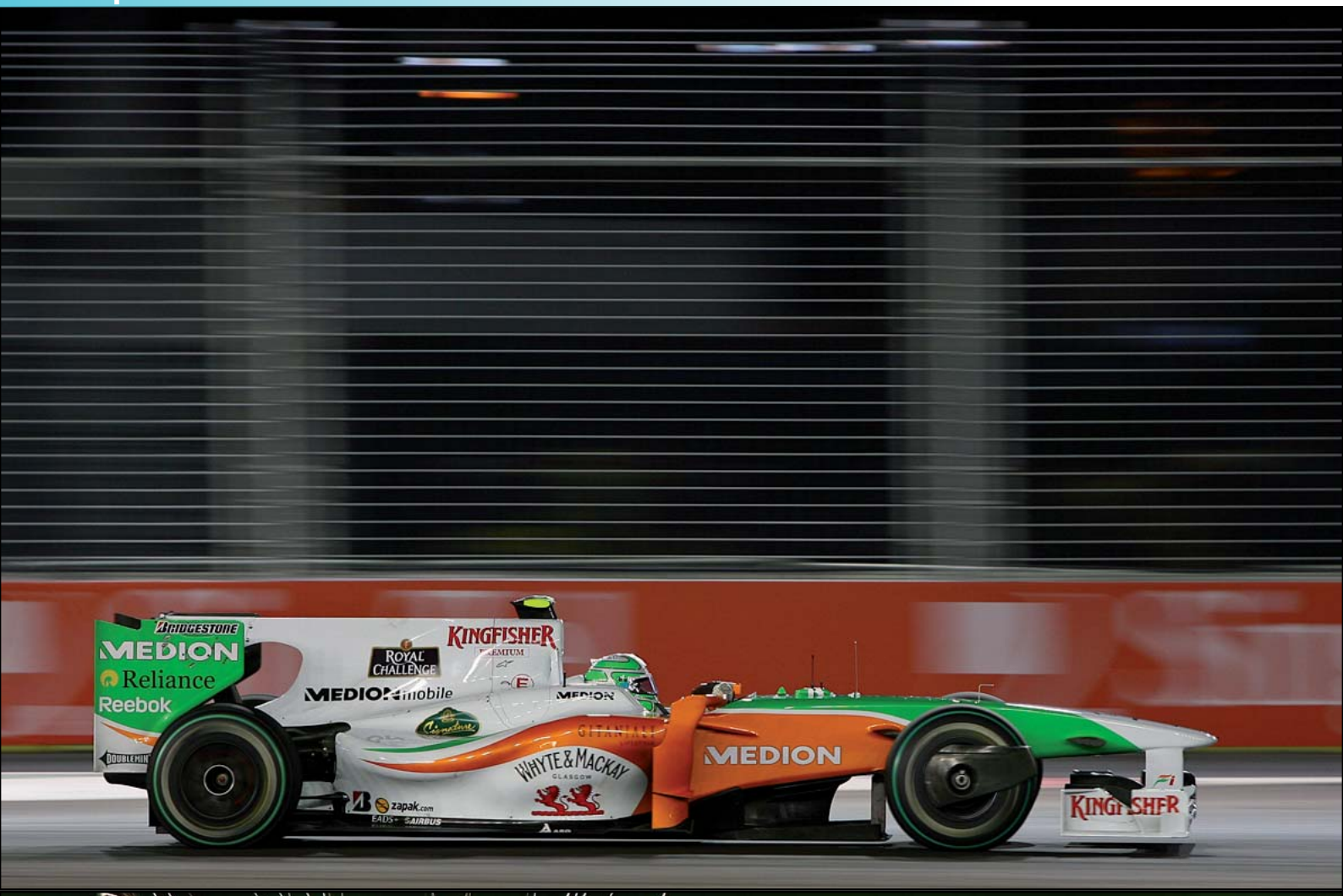

SingTel
POTENZA
BRIDGESTONE

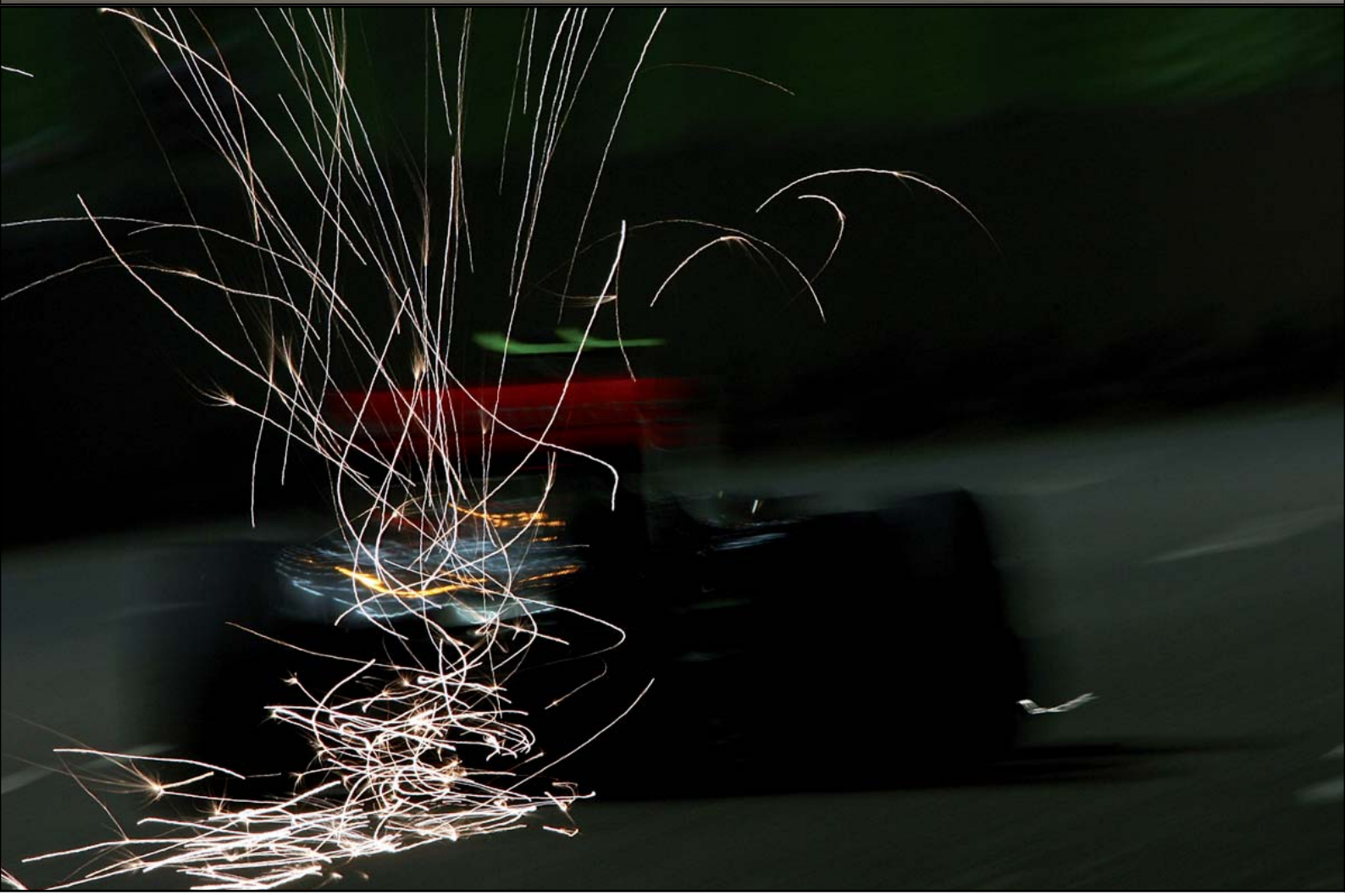



MIG


ETIHAD
AIRWAYS


KINGFISHER


BRIDGESTONE
MEDION
Reliance
Reebok
ROYAL CHALLENGE
KINGFISHER
MEDIONmobile
WHYTE&MACKAY
zapak.com
MEDION
KINGFISHER

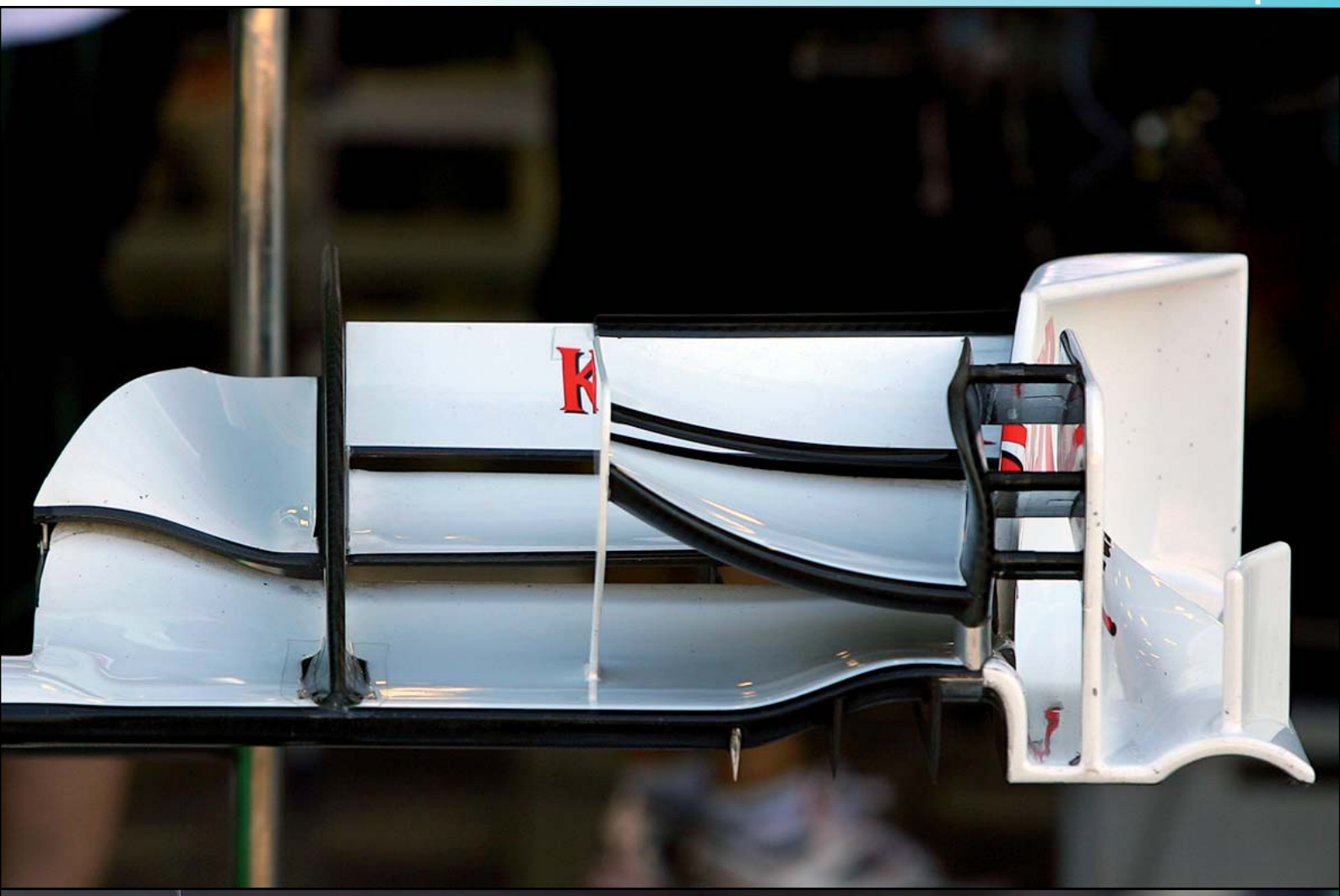



OIKOS
Arai
U BOARD




Bridgestone
Vodafone
Mobil 1
SAP
Vodafone
Bridgestone
Vodafone


V-Power

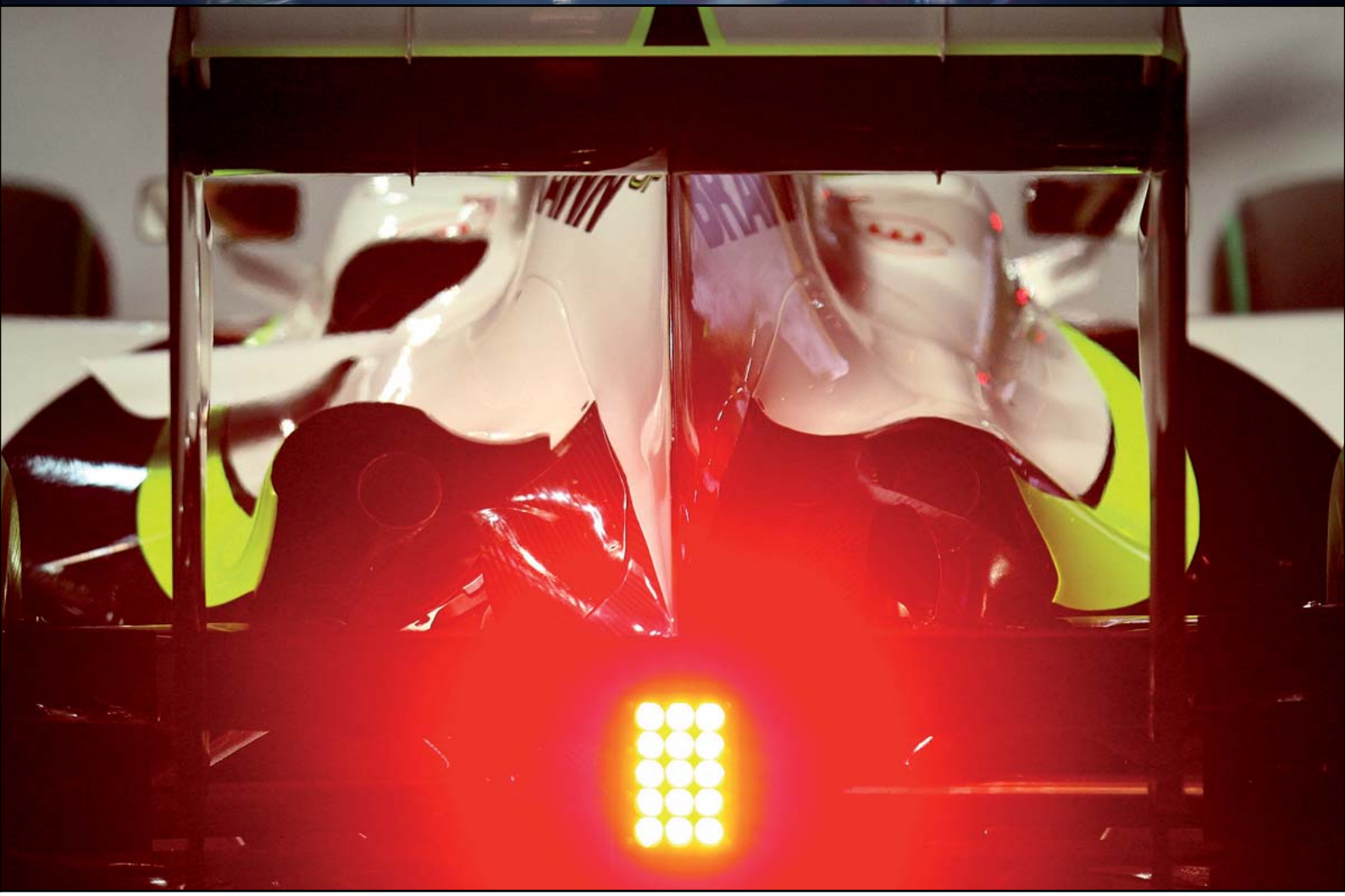



N
-10
RADIO
OIL
KERS
BBAL
DRINK
RAIN
INTER
WET
F.WING
TRC
MULTI
FUEL
MIX
DRY
WET
PACE
ENG
+1
FAIL
OK
WING
REV
WARM


Virgin
MIG


MEDION
FLY
KINGFISHER
vodafone


MUMM
MUMM
G.H. MUMM
KETTEL




TERGAL
MI 2101
ESCUDERIA
MONTJUICH