

PADDOCK

magazine

01 / 2008

auto-moto hobby magazín o modelech

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



a spousta dalšího...



Lotus 107B





*Dobrý den
Vám všem,...*

...kteří jste sem nahlédli. Takový obyčejný pozdrav určitě není z naší strany špatný začátek. Určitě ne, pokud máme zájem přesvědčit vás, abyste poprvé přečetli náš magazín. Každý slušný člověk navazuje kontakt pozdravem, dalším slušným krokem bývá představit se. Takže kdo jsme a kde jsme se tady vzali? Možná Vám napoví naše logo. Volné sdružení Paddock vzniklo na internetu před několika lety a na začátku plnilo několik úkolů. Tím hlavním bylo spojit modeláře, kteří se zajímají o modely závodních a civilních aut, motorek a kamióňů. Zároveň jsme v té době založili webové stránky, které byly celkem solidně navštěvované a které měly propagovat naši činnost. Tehdy vznikl i název naší party a později i grafická podoba, na kterou chceme navázat.

Bývalý Paddock tímto pomalu uzavíráme. V čase ubylo času, každý z nás si našel vlastní způsob jak se zviditelnit nebo naopak ukrýt před veřejností. Přestože jsem stál u samého zrodu této aktivity, už bych si sám nevzpomněl, kolik nás na začátku bylo a kdo je vlastně v zakládající sestavě. Ono to už beztak není důležité, protože za ty roky nastalo přesně to, co jsme chtěli dokázat. Autíčkářů (motorkáři a truckeři prominou zjednodušující termín) je rok od roku víc.

Najednou se mezi námi začali objevovat podseky specialistů. Některé skupinky dělají F1, jiné WRC, NASCAR, tuning, MotoGP, Trucky... Za sebe s potěšením pozoruji jeden jev. Přestože na začátku bylo jisté špičkování mezi staviteli okruhových aut a mezi „bahňáky“, nikdy jsem se nerozhádali, nikdy se nenarušily naše debaty vulgaritami a animozitami, které jsou tak typické pro anonymní prostředí internetového fóra.

Nyní jsme na prahu další fáze. Stále jsme menšinovým žánrem, který nedokáže získat tolik čtenářů, abychom mohli vydávat vlastní papírový časopis. Přesto přišel čas, abychom se o nějaké periodikum pokusili. Každý z nás má teď možnost vyzkoušet, zda zvládne model nejen sestavit, ale zda ho také dokáže představit široké veřejnosti. Přestože v poslední době proběhly různé spekulace o tom, zda nás některá oficiální periodika přehlídí nebo ne, neberte vznik tohoto magazínu jako trucpodnik nebo podzemní odboj. Jsem optimista a věřím tomu, že někteří z nás dále budou publikovat i v Modeláři, v Novinkách, v magazínu KPM Bratislava, že se třeba někdo prosadí i v zahraničí. Na druhou stranu, na této půdě vyjde určitě víc materiálu o modelech aut, motorek a kamióňů než kdekoliv jinde na území bývalého Československa. Rád věřím tomu, že tento magazín přesvědčí k publikování i ty z nás, kteří doposud maximálně poslali pár fotek na internet do diskuse. Nápadů, které by měly maximálně zpestřit tento prostor je hodně, doufám, že je budeme v čase co nejvíce realizovat.

Pokud jste dočetli až sem, předpokládám, že projdete i zbytek magazínu. Přeji Vám, ať si vše užijete, ať se Vám modely a články líbí. Je to sice poněkud otřepané, ale zakončím obligátní parafrází klasika:

Paddock je mrtev, ať žije Paddock!

REDAKCE

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

PŘÍSPĚVATELÉ

Petr Horoško
 Franta Vopršálek
 Seweryn Wienert

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 úplaty.

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

www.paddockmag.com



6



24



27



21

| | | |
|--------------------|----|---|
| Úvodník | 2 | |
| Novinky | 4 | |
| Recenze | 6 | co nás čeká a nemine..... |
| | 11 | Lotus 107B / Ľubomír Michalík |
| | 13 | Subaru Impreza WRC 04 / Petr Hromada |
| | 15 | Tatra T 148 AD 20 / Petr Horoško |
| | | BMW 507 / Ľubomír Michalík |
| Představujeme | 18 | Ľubomír Michalík |
| Pohled za hranice | 19 | Seweryn Weinert (Polsko) |
| Pohled do krabičky | 27 | DAF XF 105 / Franta Vopršálek |
| | 29 | Prost AP 04 / Petr Hromada |
| | 31 | Ferrari 2007 / Ľubomír Michalík |
| | 32 | Ford Escort RS1800 / Vladimír Šuma |
| | 33 | Detail set Yamaha YZR M-1 / Petr Hromada |
| Srovnávačka | 24 | Ferrari 50 – MFH vs REJI MODEL / Ľubomír Michalík |
| Soutěže | 20 | Mosonmagyaróvár / Michal Falta, Vladimír Šuma |
| Fotostřípky | 34 | F1 GP Bahrajn 2008 / Michal Falta |
| Poradna | 35 | Čím barvím... / Petr Hromada |
| Reportáž | 39 | Rally Legend 2007, San Marino / Martin Petráš |
| Fotoreport | 45 | 24 Heures du Mans 2008 / Michal Falta |

CO NÁS ČEKÁ A NEMINE?

Vzhledem k tomu, že nejsme zatíženi žádnou minulostí, můžeme si dovolit informovat Vás o novinkách v oboru za takové období, jak se nám samotným chce. Pokud budu do budoucna toto téma editovat já, pak prosím, obraťte se s drby na moji adresu. Týká se to hlavně truckerů, protože o tom, co je u nich nového nemám přehled a náměty uvítám. Napoprvé jsem pro vás připravil souhrn novinek v oblasti závodních auta od začátku roku 2008, některé z avizovaných stavebnic jsou dnes již dostupnou realitou, jiné jen mlhavým projektem. Beztak každý ví, co se chystá a k čemu se schyluje, tak to alespoň zrekapitulujme. Jdeme na to....

Ještě jako vánoční dárek na poslední chvíli nám připravila teplická firma REJI MODEL obtisky na FORD Escort RS 1800 z italské Rally San Remo 1981. Ve stejné době přišla na trh i novoročenka stejné firmy pro fanoušky Vale Rossiho a to obtisky na Yamahy „The Doctor“, celokarbovou

ročník 69... Jo, kdybych se narodil tenkrát, byl bych dnes o rok starší... auto je to krásné, model dělá Profil24. Stejný výrobce zatím pouze inzeruje další novinku,



Citroën BX-4 TC z Rally Monte Carlo 1986. Prototyp stavebnice je už na firemním webu, zatím stále s poznámkou, že přijde nějaký Soon. Obojí bude 1:24.

Stejný Soon by měl na svět doprovodit také Renault Clio Maxi, sk. A opět v královském měřítku 1:24, výrobcem by měli být Scuderia Italia. Ale zatím nic konkrétního k vidění nebylo, probíhalo fotbalové mistrovství Evropy, kdoví, co měla Squadra Azurra na práci... Každopádně, modely této firmy provází dobrá pověst, těšit se můžeme...

Japonská Hasegawa dělá radost příznivcům Ferrari. Pokud spíte v červeném pyžamu a na žluté dveře jste si nalisovali černého koně, budete mít



radost Ferrari Testa Rossa 250. Bude určitě více verzí, tenhle klasik ale uchvátí srdce každého, nejen pravověrných tifosi.

Nejvíce Ferrari dnes asi chrlí jiný japonský výrobce, Fujimi. Ferrari F40 v závodní verzi rozšířil desítky stavebnic tohoto výrobce, které pojí vašeň, pro vozy z Maranello.

Koncem ledna na nás spadl z Teplic příjemný severočeský smog v podobě několika obtiskových archů, jmenovitě Impreza WRC 2001 posádky Kuzaj/Lukas z varšavské rally, Peugeot 206 WRC z Rallye d'Antibes, posádka Kulig/Baran, no a také Corolly Vency Pecha z pražského rallysprintu 2006 a 2007. Měřítko? 1:24 a 1:43. Pro všechny trpělivé masochisty

nám naše oblíbená firma nabídla také lepty na Xsaru WRC 1:24, takže kdo se trýzní nad stavebnicí od Helleru, může se nyní ještě škrábat plechem. A stačilo, aby uplynulo pár dnů a objevilo se avizo na další REJI MODEL obtisky, tentokrát Fiat 131 Abarth z RAC Rally 1977.

Francouzští Renaissance si zase jednou všimli, že Vale Rossiho vloni nebavilo pořád prohrávat na motorce a nabídli nám obtisky pro Ford Focus WRC 04 z Rally Monza 2007 (to je takový pouťák po italsku...) Auto je to hezké, ale že bych musel mít každý



Focus... Zajímavě vypadají i obtisky na Peugeot 307 WRC francouze Cuoqa z letošního Monte, Carla. Renaissance vybrala zajímavé zbarvení.

Zatím jsme se moc nebavili o japonských gigantech Hiro a S27. Srdeční záchvaty ve mně vyvolává především Lotus 72C ze sezóny 1970 od Model Factory Hiro. Jednou ho musím mít, zatím tiše šetřím a dělám přesčasy... Stejný výrobce inzeruje na léto Ferrari 2007, samozřejmě 1:20. Více o něm v tomto magazínu.

A jdeme do Brazílie. ACE models mám nějaké doma, kvalita stavebnic je spíše typu Hard core, mají ale zajímavé novinky. Ve formulovém



měřítku 1:20 je to Brabham BT 54, Jordan EJ 14, Minardi O2, Toleman TG 185.

V březnu přichází pilná firma REJI MODEL s obtiskem na Audi Quattro A2 z Rally Monte Carlo a z Rally San Remo 1982. Model Factory Hiro pak konečně nabídlo Full detail kit Ferrari F2002, takže další „Šumák ve dvacítce“.



testovací a Camel žlutou ze sezóny 2006. Vale tehdy dostal po dlouhé době na kokos, což se stane i vám, když dekály použijete bez úprav na základní stavebnici Tamiya. Správné řešení je, koupit si transkit od francouzské renesanční firmy z podzimu loňského roku.

Z daleké Asie probleskují zprávy, že Trumpeter se chystá taky na auta, prý něco jako Ford GT 40 1/12, už jste to někdo viděl? Já zatím ne, ale jak znám šikuly s klaksonem ve znaku, tak to asi bude pravda.

Autá z Le Mans mne chytají za srdce stále víc, kromě toho mám rád veterány, proto jsem se zálibou spočinul okem na prvních fotkách Matry MS 650 z uvedeného závodu,

Zanechme lascivních vtipů, které stejně nejsou legrační a upřeme pozornost na Mazdu RX 7



z Le Mans 1981. Opět krásné auto, výrobcem v měřítku 1:24 je Profil24.

Někdy během jara se začalo spekulovat o tom, že již zmíněná firma Renaissance se chystá vydat Ford Focus WRC 2008, Citroën C4 WRC a Ford Sierra Cosworth ve verzi Q8 z Rally Monte Carlo 1991. V případě obou WRC se objevili na webu fotky z přípravy prototypů, tak na tom asi něco bude, každopádně, tahle auta v měřítku 1:24 půjdou hodně na odbyt. Někteří skeptici sice už dnes pochybují o kvalitě a věrnosti těchto stavebnic, ale stejně si je nakonec zase koupí.

REJI MODEL strikes back a v dubnu nám předkládá Forda Escort RS 1800 z Rally Monte Carlo 1975. Auto hezké, který veterán není? Více by o modelu mělo zaznít někde v temných hlubinách tohoto magazínu.

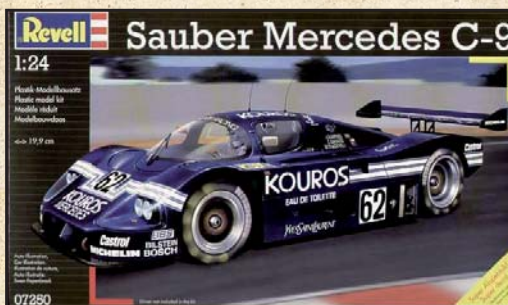
Ale hned vzápětí za Escortem přišla hlavní pecka! Opět REJI MODEL a transkit na na dvě verze (asfalt



a šotolina) Subaru Impreza WRC 2007. Jako základ použijete Imprezu 04 od Hasegawy, Když jsem držel transkit v ruce, velmi se mi líbil.

Když už měli v REJI MODEL modrou metalízu i v polévce, přidali nám nějaké konverzní materiály, například zadní spoiler k Impreze 05/06, dále podvozek na asfalt pro Imprezu 05 a samozřejmě sadu leptů. Že je vše v měřítku 1:24 asi nemá smysl připomínat.

Německý Revell občas potěší nějakou reinkarnací Hasegawy, mé oko zálibně spočinulo na přebalech krásných aut Sauber C9 a Porsche 956/962. Původní



majitel forem přidá do party Mazdu 767B Finish Line ve vlastní reedici. Poslední

plánovaným vzkříšeným LM prototypem je Porsche 962 od Tamiye... Vše samozřejmě 1:24

Tamiya, Tamiya, hmmm, to je mi nějak povědomé... mám matný dojem, že je to nějaká japonská firma, co dělá modely, už dlouho ale neměla žádnou novinku. Až v létě se



prý objeví supersport Nissan GT-R. Stejný model ale chystá v měřítku 1:24 také Fujimi a Aoshima. Taky bych čekal, že se japonští soudruzi lépe domluví při výběru typů.

Japonským gigantem zatím téma uzavírám, co se schumelí dále, o tom se rozepíšu v dalším čísle.

Petr Hromada

EWVRC.cz

Po všech stránkách rally...





Lotus 107B

Lotus je tím s bohatou históriou ovenčený niekoľkými jazdeckými a konštruktérskymi titulmi, avšak rastúce náklady na prevádzku tímu modernej F1 a neprítomnosť vodcovskej osobnosti, akou bol jej zakladateľ Colin Chapman, dohnalo spoločnosť k zániku. Jedným z posledných pokusov zvrátiť bohužiaľ neoddialiteľný zánik hrdého tímu bol Lotus 107B. Jazdeckú dvojicu tvorili Johnny Herbert a Alex Zanardi, ktorým sa podarilo v roku 1993 vybojovať 12 bodov v pohári konštruktérov. Johnny Herbert dokázal priviesť Lotus 107B trikrát do cieľa na štvrtom mieste, čo boli posledné výraznejšie úspechy tímu. Aj napriek tomu, že Alex Zanardi nedokázal nadviazať na úspechy svojho tímového kolegu som si vybral práve jeho monopost ako predlohu stavby. Japonský výrobca Tamiya, ktorý v poslednej dobe obracia svoju pozornosť iným smerom ako na F1, odviezol pomerne slušnú prácu. Krabíčka obsahuje výlisky, ktoré sú čisté, takmer bez žiadnych pretokov a kvalitné pneumatiky. Jedinou slabinou stavebnice sú dekály, ktoré na jednom z dvoch aršíkov obsahujúce logá sponzorov bielej farby, pôsobia zažltnutým dojmom.

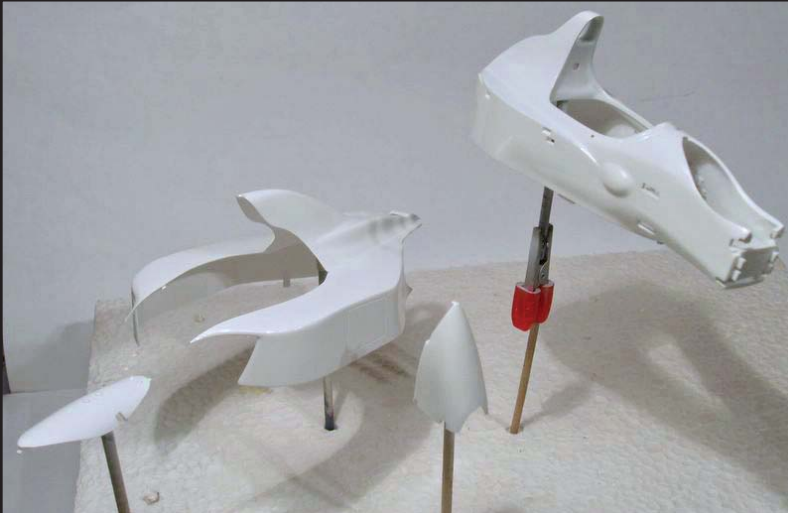
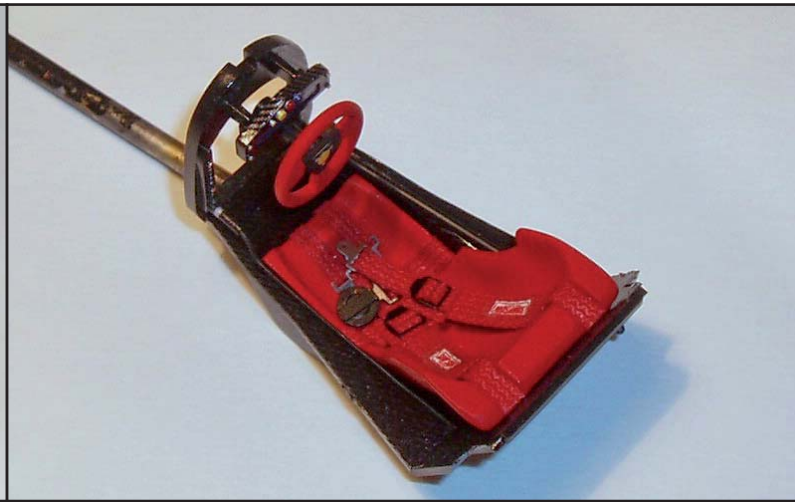
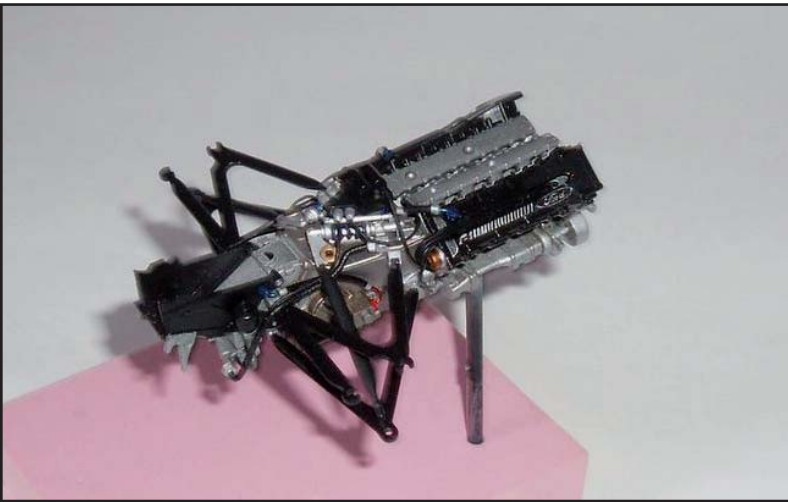
Samotnú stavbu predchádzalo zhromažďovanie fotodokumentácie. Tu bol trochu problém, pretože autá strediu štartového poľa nepútajú takú pozornosť fotografov a zbieranie podkladov bolo náročné. Keďže som sa týmto modelom pokúsil o svoju prvú detailnú stavbu a auto som chcel mať „otvorené“, bol som nútený sa obrátiť s prosbou o podklady na skúsenejších kolegoch modelárov.

Najväčšej pomoci sa mi dostalo od Petra Hromadu a Dalina Vyškovského, ktorým sa chcem týmto verejne poďakovať.

Po preštudovaní knižky od Tamiye, ktorú vydal výrobca presne k tomuto typu auta, som mohol zahájiť bezproblémovú stavbu. Začal som motorom, ktorý ale stavebnica neponúka v kompletnej podobe. Ak sa chcete priblížiť čo najviac realite, je potrebné okrem nastriekania čo najpribližnejších ocelových odtieňov motor doplniť chýbajúcou kabelážou a hadičkami. V dobe, keď som realizoval stavbu Lotusu 107B som nemal žiadne skúsenosti ani znalosti o tom, že drôty, opletané hadice a rôzne konektory, ktorými sú moderné autá vybavené a ďalšie doplnky v mierke 1/20 sú bežne dostupné na trhu. Spomínané doplnky som vyrobil svojpomocne z drôtov rôznych farieb a konektory som doslova vystrúhal s plastového odpadu.

Ďalším krokom bola sedačka a ak sa to tak dá povedať interiér kopytu. Sedačka má predtvarované bezpečnostné pásy, ktoré som odbrúsil vrtáčkou, pretmelil a nastriekal surfacerom. Na výrobu pásov som použil textil, ale bolo treba hľadať taký materiál, ktorý na okrajoch drží pokope. Nanesením dekálov s logom výrobcu a doplnením praciek od REJI MODEL boli bezpečnostné pásy hotové. Tie som po nastriekaní sedačky matnou červenou umiestnil na svoje miesto. Už spomínaný „interiér“ kokpitu som okarbonoval a jemne vylepšil konektormi a káblami vlastnej výroby.





Kolesá F1 podobne ako aj v iných motoršportových sériách sú okrem logá výrobcu na pneumatikách a diskoch označené rôznymi značkami. U tohto typu Lotusu boli pneumatiky označené štartovým číslom jazdca a šípkou označujúcou smer pohybu. Zhotovil som si šablóny a označenia som nastriekal. Na pneumatikách v stavebnici je v strednej časti behúňa deliaca linka, ktorú je nutné odbrúsiť brúsnym papierom. Disky kolies sú dvojfarebné,



ktoré som nastriekal hliníkom, potom vymaskoval a pokračoval v striekaní čiernou farbou. Nanosením dekálov boli kolesá hotové.

Pestrofarebný povrch kapotáže auta vyriešil japonský výrobca nie najšťastnejším spôsobom. Väčšia časť auta je bielej farby v kombinácii s dekálmi. Diely k sebe lícuju perfektne a tmelenie v ich prípade nebolo potrebné. Začistil som len drobné deliace linky foriem a celú kapotáž prestriekal bielim základom Gunze. Dôkladne preleštený povrch som nastriekal sprejom Tamiya TS-26 a po vyzretí nasledovalo opäť leštenie. Na takto pripravený povrch som naniesol prvé dekály. Pracovalo sa s nimi perfektne, až na spomínaný problém so zažltnutými nápismi. Nasávací kôš vzduchu za jazdcom je zelenej farby a na ten boli určené dekály, ktoré sa mali vyskladať na povrchu z niekoľkých kusov. Toto riešenie sam nepozdávalo a tak som sa rozhodol, že tuto časť kapotáže budem striekať. Pred vymaskovaním povrchu, na ktorom sú už nanosené dekály, odporúčam celok prelakovať, pretože pri odstránení maskovacej pásky môže dôjsť ich poškodeniu. Dosť podstatnú časť kapotáže som musel prekryť, preto som si pomohol páskou a mikroténovým vreckom. Po namiešaní zelenej farby požadovaného odtieňu som nastriekal nasávací kôš niekoľkými jemnými vrstvami, naniesol zostávajúce dekály a pripravil sa na záverečné lakovanie. Proces lakovania som opakoval niekoľko krát v určitých časových



intervaloch, počas ktorých som povrch dôkladne leštil. S prácami na kapotáži som súčasne finišoval aj s predným a zadným krídlom, na ktoré som naniesol okrem dekálov aj karbón.

Posledným krokom bola podlaha a závesy kolies, ktoré na tomto Lotuse ešte neboli z karbónu na rozdiel od dnešných monopostov F1. Podlaha je nastriekaná čiernou

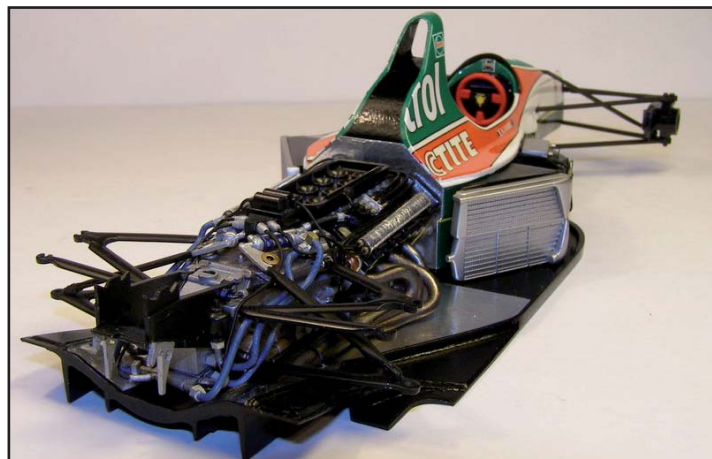


lesklou farbou od Tamiye, ktorú som použil ako základ pred nanosením karbónu od REJI MODEL. Hliníková samolepiaca fólia je vhodná ako imitácia tepelnej izolácie, ktorú som pred prilepením na podlahu mierne nakrčil, aby vyzerala vierohodne, ale chcel by som upozorniť, že na tento krok máte iba jeden pokus. Pretože pri nesprávnom umiestnení a následným odlepením môže dôjsť k poškodeniu predchádzajúcej práce a karbónu.

Všetky časti sadli na svoje miesto perfektne a žiaden vážnejší problém pri kompletizácii modelu sa neobjavil. Ja som sa snažil Lotus 107B trochu oživiť doplnkami v podobe podpier kapotáže a monitorom, ktorý je umiestnený na monoposte pred sediacim jazdcom sledujúci dáta telemetrie pri testoch. Na podpery som použil medený drôt, ktorý som zlepil sekundovým lepidlom a nastriekal hliníkom Humbrol a z plastových doštičiek som vyrobil monitor, ktorý som oživil vstupmi pre konektory a rukoväťou v hornej časti.

Tento model Lotus 107B s tak komplikovaným pestrofarebným povrchom, nie je až tak náročný ako sa zdá. Aj keď nepatrí medzi najatraktívnejšie autá F1 ako skvosty iných tímov, je to krásny kúsok do vitríny, alebo vhodný účastník na modelárskych akciách. V dnešnej dobe mám doma ešte jeden kus tohto auta, z ktorého plánujem stavať jeho nasledovníka Lotus 107C.

Lubomír Michalík







Plzeň areál
ASS DUKLA Plzeň

30.8.2008



Pod záštitou primátora města Plzně Pavla Rödla se koná
4. otevřené mezinárodní setkání modelářů

V areálu ASS Dukla Plzeň Vás čeká
40 kategorií a bohatý doprovodný program

www.pilsenkit.cz

SUBARU IMPREZA WRC 04

Ve světovém mistrovství v rally se za poslední roky vystřídal v nejprestižnější kategorii více značek. Ale jen jedna jediná, jen jeden vůz se stal pro fanoušky kultovní záležitostí. Subaru Impreza. Hodně lidí jezdí v běžném životě s Focusy, Xsarami, Fabiemi, ale kdo jezdí Imprezou je na to patřičně hrdý a tvrdí, že jiné auto už nechce. Nemohu posoudit, sám jsem si Imprezu vyzkoušel jen jako pasažér, ale akcelerace běžné civilní verze je vskutku impozantní. Není divu, že po tomto typu opakovaně sahají především oba největší japonské výrobci modelů, aby jej nabídli v měřítku 1:24 světovým modelářům. Jedna z variant, Impreza WRC z Rally Mexico 2005, skončila díky dovozcům na mém pracovním stole.

Model jsem obdržel na recenzi, takže jsem od začátku počítal s tím, že případné úpravy nad rámec stavebnice budou jen minimální. Vlastně jsem po nich sahal pouze v případě, že by neupravená pasáž působila vysloveně dráždivě.

Kvalita zpracování:

Když otevřete krabičku, na jejímž víčku naleznete užitečnou fotografii skutečného vozu v akci, najdete několik nabitých rámečků, přehledný návod, gumové pneumatiky a perfektní obtiskový aršík firmy Cartograf. Pokud mám hned od začátku hodnotit, pak jakkoliv jsou díly kvalitně vylisovány, tak ve srovnání třeba s konkurenční Tamiyou nebo třeba s českým Eduardem jsou díly jemně, ale viditelně poškrábané. Pomyslná stupnice kvality 1 – 5 bodů se zastavuje i tak na nadprůměrných 3,5 bodech.

Shoda s předlohou:

První díl, který každý asi vyjme z krabičky bude nesporně karoserie. Ta určuje, nakolik je model podobný předloze, ta určuje výsledný efekt. Při porovnání s fotografií se zdá celkem přesná, můžeme ji porovnávat i s verzí z roku 2004, kterou nabízí zmíněná Tamiya. Tady je patrný drobný rozdíl, ale kdo určí který model brát jako vzor? Já neměl možnost běhat kolem továrního „závodáku“ s metrem, výkresy nejsou, takže navrhuji kontumační skóre 4,5 bodu.

Interiér a detaily:

Tím patrně začnete stavbu. Co vás čeká? Pokud jsem porovnal stavebnici s dostupnými fotografickými podklady, nenašel jsem zásadní absenci nějakého důležitého prvku. Stále se ale nemohu zbavit dojmu, že na zpracování detailů mi něco nesedí. Všechny detaily působí jednotlivě velmi



jednoduše, ovšem uznávám, že po sestavení do celku efekt není špatný. To se týká jak vybavení kokpitu, tak dílů podvozku. Snad jen ta ochranná klec na mne působí příliš subtilně. Celkově bych v této kategorii stavebnici přidělil stále nadprůměrných 3,5 bodů. A co jsem „mimo soutěž“ s kokpitem provedl já? Opravdu jsem se chtěl držet toho, že stavím model hlavně z krabičky, proto jsem jen doplnil nové pásy, na které jsme použil barvené lepty Eduard. Dále jsem přes sítku nastříkal karbon na část ploch, další karbon jsem znázornil obtisky. Jinak stačilo jen barvou zvýraznit přepínače, případně použít opravdu bezchybné obtisky.

Minirecenze jako bonus:

Zmínil jsem leptané pásy Sparco od firmy Eduard. Použil jsem je poprvé a neubráním se nepopsat svůj názor. Takže: je fajn, že za prodejní cenu dostanete kompletní pár. Je fajn, že část znázorňující popruh je jemně rastrovaná. A nakonec je fajn, že výrobce si poměrně pohrál s provedením jednotlivých spon. Co je méně fajn? Jednak to, že plech se v tomto měřítku špatně tvaruje tak, aby





výsledek vypadal jako splývající tkanina. Dále se nevyhnete při manipulaci s dílem drobným oděrkám barevného potisku a kovový podklad na pásech opravdu nemá být vidět. Nezbyvá než opravovat. A poslední výhrada? Nevím podle jakého typu jsou pásy zpracované, ale určitě ne podle běžných pásů používaných ve vozích WRC. A bohužel, v nabídce jsou sice šestibodové pásy různých značek, liší se ale jen potiskem, samotný lept je identický. Teda pánové! A moje doporučení: jste-li úplní začátečníci, pak pásy použijte, jistě budou vypadat lépe než pouhý obtisk. Pokud jste pokročilý modelář, pak použijte jen spony, popruhy zahodte a celé pásy si konvertujte podle podkladů.

Zpět k stavebnici. Máme tu barvení a obtisky:

Barvení samozřejmě v rámci recenze hodnotit nemohu, snad jen řeknu, že jsou sice doporučené odstíny na finální provedení, ale já se držel svých osvědčených sprejů Tamiya a model jsem nastříkal odstínem TS-51 Mica Blue. Sice se modrá metalíza, typická pro Imprezy rok od roku jemně liší, nejsem si ale jistý, zda je to na modelu znát. Po nastříkání jsem aplikoval obtisky, které jsem už několikrát zmiňoval. Do třetice, jsou perfektní, dobře sedí na modelu, mají perfektní soutisk, výborně se aplikují a když už je třeba jim trochu pomoci, změkknou po změkčovacích vodičkách. Takže tady je volba jasná, čistých 5 bodů.

Výsledek:

Jednoduchý výpočet průměru bodů v jednotlivých kategoriích dává 4,125 bodů z maximálních 5. Tím je matematicky vyjádřena vysoká kvalita stavebnice. Ale abyste přece jen měli alespoň trochu názornější představu co vlastně dostanete do ruky. Model jsem s minimálními úpravami postavil s důrazem na čistotu provedení, pouze jsem nad rámec provedl výraznou patinu, neboť původní vůz absolvoval náročnou rally na šotolině. Takto provedený model jsem pak zkusmo přihlásil na MMČR 2006 v kategorii Masters. Výsledných 79 bodů bylo pro mne příjemným překvapením a nečekaným bonusem za stavbu recenzního modelu.

Petr Hromada

za vzorek děkujeme firmě



Tatra T-148 AD 20

Výrobce : ICAR

Měřítko : 1/87

Úspěšným složením odlévaných dílů lze získat do sbírky model jeřábu AD 20 na podvozku automobilu Tatra T-148. Návodů a triků jak na rezinové stavebnice již bylo zveřejněno nespočet, proto se omezím jen na nejdůležitější úpravy.

Kvalita odlitků podle mého názoru byla horším průměrem. Úměrně tomu bylo na dílech i tmelení a broušení. Odlitky kabiny a ramene jeřábu byly značně deformované. Rameno šlo podle postupu uvedeného v návodu vyrovnat přesně. S kabinou to bylo horší. I po opakovaných pokusech se nedařilo udržet ji v požadovaném tvaru. Nakonec bylo třeba odříznout nárazník a nahradit jej novým. Kabina nemá uspokojivě vyřešeno usazení na rám, a proto je nutné pod motorový kryt vlepít přepážku která zajistí správnou polohu. Doporučuji na suchu složit podvozek včetně kol a přepážku zalepit až po zkontrolování celého kompletu. Vyhneme se tak pozdějšímu utopení kol v blatnících. Úpravu vyžaduje i usazení motoru na rám. Jsou tři možnosti, zkrátit motor, vyfrézovat tunel do čela interiéru kabiny a nebo motor nepoužít. To ale nedoporučuji. Prázdný motorový prostor nepůsobí věrohodně. Nosná roura a polonápravy jsou připravené pro použití kovových osiček. Řešení pohodlné, ale nemodelové. Proto jsem polonápravy vyměnil za odvrтанé profily Evergreen a kola osadil čepy. Čep posloužil také pro uchycení do vrtačky. Bylo nutné odsoustružit část zalitého bubnu. U jeřábové nástavby bylo třeba slícovat kabinu s podlahou a vyrobit čepy pro hydrauliku. Zbytek stavby se obešel bez záludností a nesl se v duchu doplňování detailů podle fotek a prospektů.

Většina jeřábů opouštěla výrobní linky v jednobarevném provedení. Já jsem si vybral trochu pestřejší stroj, na kterém se již podepsal zub času a ruka majitele. S obtisky problémy nebyly, pouze šrafování bylo třeba nejprve upravit na požadovaný rozměr. Patina – pigmenty Star Dust + olej, opět dle již zmiňovaných metod. Poslední úpravou bylo nové zasklení kabiny jeřábové nástavby.

Model jsem měl v úmyslu posadit na silnici třetí třídy. Základní tvar podložky je vyfrézován z bukového dřeva. Na imitaci asfaltu jsem použil hliníkový prášek rozmíchaný s Herkulesem. Okolní terén je vytvarován za pomoci modelovací hmoty Noch. Patníky jsou vyfrézované z nálitků a lana smotaná z měděných drátků. Posouzení zda se záměr povedl již nechám na čtenářích.

Petr Horoško





BMW 507 Cabrio bavorská kráska



Nemecký výrobca Revell známy svojou širokou ponukou automobilov v mierke 1/24 uviedol v roku 2000 ako novinku na trh BMW 507 Cabrio. Nepraktická krabička, ktorá je typická pre Revell, obsahuje niekoľko rámečkov nie práve najčistejšie odstreknutých dielov nádherne tvarovaného auta. Inšpiráciou pri stavbe mi bol automobil, ktorý som našiel slušne nafotený v knihách z vlastnej knižnice. Návod v stavebnici som preštudoval, ale priznám sa, nepostupoval som podľa neho, pretože ako som spomínal, nie príliš kvalitné diely stavebnice si vyžiadali úplne iný postup. Zlepenie a vytmelenie karosérie bol prvý krok, po ktorom som sa venoval ladeniu dokonale hladkého povrchu. Ten si vyžiadala niekoľko okruhov striekania Surfacerom 1200 od Gunze s následným prebrúsením. Výrobca odporúča dve možnosti farieb karosérie a to striebornú a bielu, ale mne sa nepáčila ani jedna. Moja predloha na fotografiách bola v krásnom čiernom prevedení, ktorá mi hneď padla do oka. BMW som teda nastriekal čiernou X-1 (Tamiya) niekoľkými vrstvami a nechal dostatočne dlho vyzrieť. Počas práce na karosérii som sa venoval aj podvozku, na ktorom som pretmelil stopy po vyhadzovačoch a prebrúsil deliace linky od foriem. Podvozok som potom nastriekal Surfacerom a následne čiernou X-1.

Celohliníkový vidlicový osemvalec V8 so zdvihovým objemom 3168cm³ s dvoma ventilmi na každý valec a mechanická štvorstupňová prevodovka, boli výrobcom v stavebnici celkom dobre znázornené. Nastriekal som ich leštiteľnými pastami Agama rôznych kovových odtieňov, ktoré som neskôr vyleštil. S výsledkom som bol spokojný, preto som ich použil aj na výfukové potrubie a ostatné kovové diely auta.

Nepozdávali sa mi závesy kolies a to hlavne v prednej časti. Musel som upraviť závesné ramená, mierne som doladil špirálové pružiny a aj teleskopické tlmiče. Bez týchto úprav by vyzeralo auto ako motorový čln v akcii. Myslím, že tento problém je u modelov firmy Revell bežným javom, preto som sa nad tým ani moc nepozastavil.



Ďalším krokom bol interiér, ktorý som znázornil v koženom prevedení. Začal som sedačkami, pretože tie sú z dvoch kusov, takže po zlepení ich bolo treba tmeliť. Začistil som všetky diely a nastriekal bielym základom Gunze Base White. Aby sedačky vyzerali vierohodne a opotrebené tak som do všetkých preliačení nastriekal čierne linky matnou XF-1. Na to všetko prišiel nástreok Red Brown XF-64 a mierne rozleštenie dodalo sedačkám správny efekt opotrebovanej kože. Ten istý postup som aplikoval aj na tapacirung dverí a palubnú dosku. Horšie to bolo s rýchlostnou pákou, ktorá bola nepoužiteľná a vyrobenie novej bolo



Goertz. V prípade strechy je možnosť sa rozhodnúť z dvoch variant. Jedna je s rozťahnutou a druhá so zloženou, pre ktorú som sa rozhodol na mojom bavoráku. Chýbalo mi dokončiť už len zopár maličkostí, ako napríklad zadné svetlá a smerovky, ktoré som natrel transparentnými farbami X-26 a X-27 a tesnenie na ráme čelného skla matnou čiernou. Aršík dekálov obsahoval znaky BMW a niekoľko druhov poznávacích značiek.

Po skompletovaní všetkých dielov som sa trochu potrápil pri nasadení karosérie na podvozok, ale nakoniec to všetko do seba zapadlo.

nutnosťou. Podlaha je nastriekaná XF-60 Dark Yellow a po vymalovaní zostávajúcich drobností som celý interiér poskladal dohromady.

Stavebnica ponúka verziu karosérie s flexibilnou strechou, ktorú navrhol nemecký aristokrat gróf Albrecht

Na záver môžem skonštatovať, že moja skúsenosť so stavebnicou Revell aj napriek menším problémom bola celkom príjemná. Nedosahovala síce kvality japonského výrobcu Tamiya, ale ak človek chce, dá sa z nej postaviť slušný model nádherného auta, akým BMW 507 Cabrio určite je.

Lubomír Michalík



REJI MODEL

IMPREZA WRC 07 SWRT - RALLY PORTUGAL 2007- SOLBERG / MILLS

REJI
MODEL 143

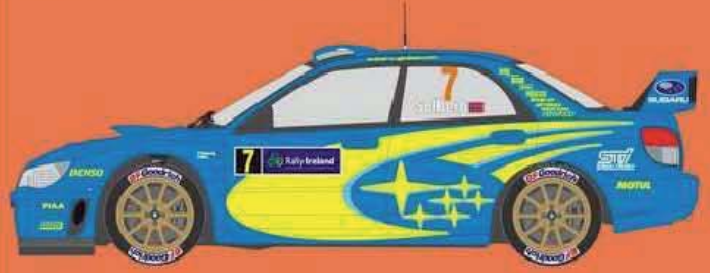
Pro stavebnice / for kits Hasegawa CR 35, 20225
Barva karoserie / Body color - modrá / blue Subaru 2007



IMPREZA WRC 07 SWRT - RALLY IRELAND 2007- P.SOLBERG / P.MILLS

REJI
MODEL 144

Pro stavebnice / for kits Hasegawa CR 35, 20225
Barva karoserie / Body color - modrá / blue Subaru 2007



IMPREZA WRC 07 SWRT - 3rd MONTE CARLO 2008 - ATKINSON/PREVOT

REJI
MODEL 152

Pro stavebnice / for kits Hasegawa CR 35, 20225
Barva karoserie / Body color - modrá / blue Subaru 2007



ESCORT MK.II "1800 RS" - CLARK / PORTER - 5th MONTE CARLO 1976

REJI
MODEL 103

Pro stavebnici / for plastic kit Revell 07374
Barva karoserie / Body color - Tamiya - lesklá bílá / pure white TS 26



FIAT 131 ABARTH - "MS ITALIA" - TOUR DE CORSE 1980 - BETTEGA

REJI
MODEL 115

Pro stavebnici / For plastic kit - Italeri 3690, Revell 07311
Barva karoserie / Body color - Tamiya TS 26



FIAT 131 ABARTH - "MS ITALIA" - MONTE CARLO 1981 - D.CERRATO

REJI
MODEL 115

Pro stavebnici / For plastic kit - Italeri 3690, Revell 07311
Barva karoserie / Body color - Tamiya TS 26



COROLLA WRC - WINNER RALLYSPRINT PRAHA 2006 - V.PECH JUN.

REJI
MODEL 149

Pro stavebnice / For plastic kits - Tamiya 24 209 / Hasegawa CR 24, CR 123, 20202 / Revell 07382
Karoserie / Body colour - overall Tamiya - bílá / white TS 26



COROLLA WRC - RALLYSPRINT PRAHA 2007 - VÁCLAV PECH junior

REJI
MODEL 148

Pro stavebnice / For plastic kits - Tamiya 24 209 / Hasegawa CR 123 / Revell 07382
Karoserie / Body colour - overall Tamiya - bílá / white TS 26



Jméno: Ľubomír Michalík

Nick: master

Bydliště: Partizánske/SK

Věk: 33 – keď tak na to teraz pozerám, neviem kedy postavím všetky tie modely čo mám doma a ktoré chcem ešte kúpiť.

Rodinný stav: poslušný manžel domáci, vykonávajúci povely nadriadenej manželky.

Profese: Vykorisťovateľ a sviňa – aspoň tak mi nadávajú zamestnanci.

Jaké modely stavím: Formule 1 – 1:20 Momentálne trénujem rôzne techniky a postupy práce na nepodstatných a nezaujímavých modeloch, ako napríklad Renault, McLaren... atď a keď dospejem do štádia, žebudemso svojou prácou spokojný, potom začnem stavať tie jediné správne F1, v ktorých absolvoval svoju jedinečnú kariéru KRÁĽ Formule 1 a najlepší jezdec všetkých čias – Michael Schumacher.

Jak dlouho stavím modely: Stavať modely sa pokúšam zhruba od roku 2005.

Oblíbená modelárska firma: Je mi to jedno, model sa dá postaviť takmer z čohokoľvek, záleží len na tom, koľko času tomu chce človek venovať.

Největší úspěchy: 1. místo Česká Třebová – Vehikl 2007, 1. místo Praha – Modelmánie 2007, 3. místo Bratislava – Plastiková zima 2007, 3. místo Nitra 2007.

Komu fandím ve sportu: Tak toto je sprostá otázka. Oblúbeného jednotlivca už nemám, pretože ten, ktorému som fandil si momentálne užíva dôchodok (M. Schumacher). Ale zo značiek je to samozrejme FERRARI.

Nemodelárske zájmy: Trochu sa pokúšam s kapelou tvoriť rambajs – máme za sebou nejaké demonahrávky. Momentálne máme pauzu, ale v lete to plánujeme opäť naštartovať.

Oblíbená hudba: Ako staršia osoba, ktorú už asi ťažko niekto prevychová, som mladosť trávil počúvaním Death Metalu, čo mi zostalo až do dnes.

Oblíbený film: Pred TV netrávim veľa času, ale keď už sa to stane tak sledujem F1. Vďaka perfektnému kamošovi mám slušný archív s pretekmi F1. A čo sa týka filmov, mám rád českú tvorbu.

Oblíbená knížka: Všetko čo sa týka F1

Obligátní otázka – Co rád jím a piju: V jedle priberčivý nie som, takže zjem všetko – nakoniec je to na mne aj vidieť a občas si dám nejaké to pivečko.





Seweryn Weinert (Polsko)

Lancia Delta #4 Auriol/Occelli – Rallye Monte Carlo 1992

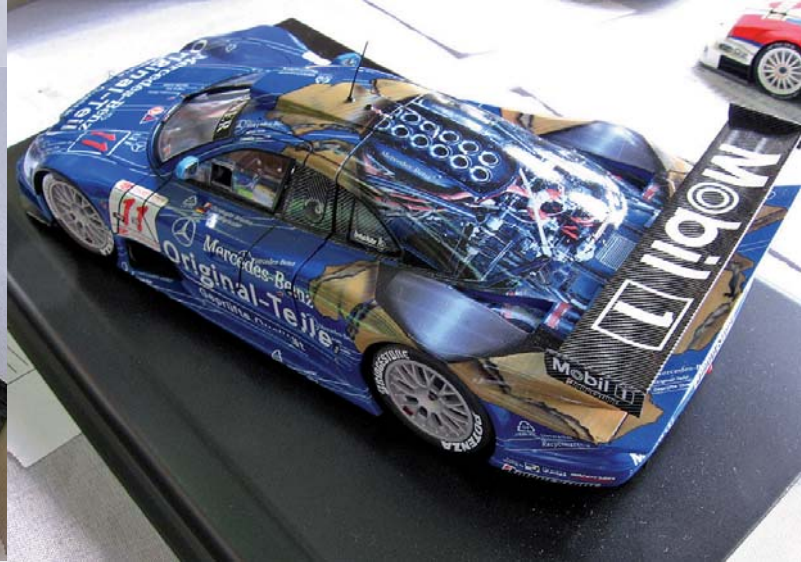
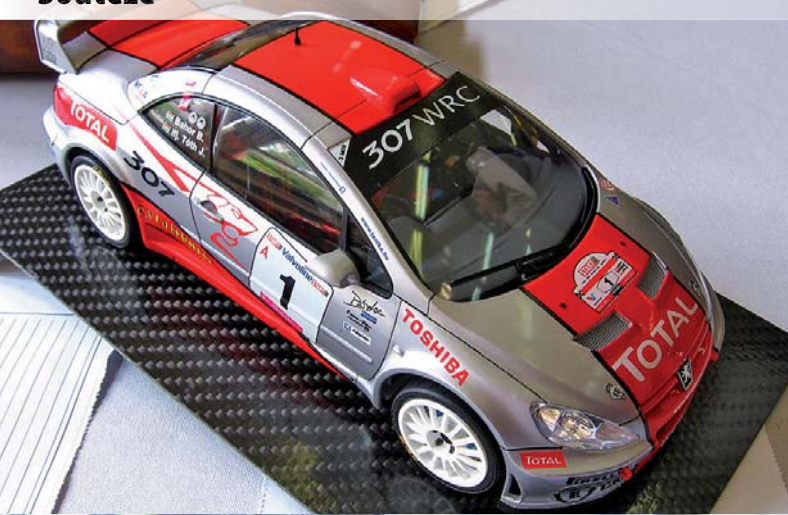


Chevy Monte Carlo #4 Sterling Marlin – Daytona 1995



Chevy Lumina 1990 #3 Dale Earnhardt





Mosonmagyaróvár (Maďarsko)





RAYBRIG NEX 800S



Mercedes 300S







FERRARI D50

Model Factory HIRO

REJI
MODEL



Úvod :

Ťažko sa porovnáva niečo, čo je neporovnateľné, ale pokúsím sa takpovediac o nemožné. Cieľom porovnávania bude Ferrari D50 od dvoch výrobcov. Jedným je japonské MODEL FACTORY HIRO (budem používať skratku MFH) a druhým české REJI MODEL.

Pôvod Ferrari D50 je treba hľadať u talianskej značky Lancia, ktorá sa po smrti Alberta Ascariho stiahla z F1. Hovorí sa o tom, že model D50 zdedilo Ferrari od LANCIE po nátlaku talianskej vlády – čo je na tom pravdy sa asi nikdy nedozvieme. Jedno je ale isté, išlo o rýchle a krásne auto nezvyčajného tvaru, nabité revolučnými myšlienkami schopné víťaziť. Za volant sa posadil Juan Manuel Fangio, ktorý sa s modelom D50 stal v roku 1956 majstrom sveta.

Po drobnom oboznámení sa s históriou, môžeme prejsť k porovnávaniu modelov.

Mierka :

Pred nákupom modelu Ferrari D50 je podstatné si premyslieť, ktorá varianta je pre vás zaujímavejšia.

Každý výrobca ponúka inú mierku – MFH 1:20 a REJI MODEL 1:24. Niektorí si povia, že to nemôže byť až taký veľký rozdiel, ale žiaľ áno. Ja mám doma obe stavebnice a pri porovnaní veľkosti dielov je cítiť rozdiel. Model od REJI MODEL som si kúpil v mojich ranných modelárskych začiatkoch, kedy som nepovažoval rozdiel v mierke za podstatný. Dnes je to pre mňa dosť podstatné, pretože časom som dospel k tomu, že sa budem venovať len modelom 1/20, preto som si zadovážil aj stavebnicu od MFH. Z môjho pohľadu je teda zaujímavejšie MFH, takže bod pre Japoncov.

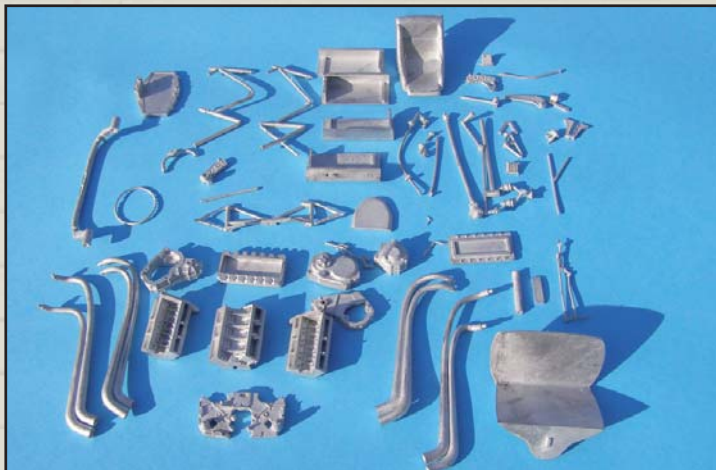


Kvalita a detaily :

Začnem s japonským MFH. Označenie Full detail kit na krabičke presne vystihuje jej obsah. Všetky diely okrem kolies sú odliate z bieleho kovu, čo pre mnohých asi nebude najlákavejšie. Jedna z nevýhod použitého materiálu je, že niektoré diely, hlavne tie väčšie sú ohnuté proti svojmu tvaru aj napriek perfektnému baleniu. Okrem nádherne tvarovanej karosérie je model vybavený aj pomerne slušne znázorneným trubkovým rámom, na ktorom bolo skutočné auto postavené.

Motor, prevodovka, výfukové potrubie a ďalšia drobotina zbalená v jednom sáčku dá trochu viac zabráť, pokiaľ ju vyčistíte od pretokov a vytmelíte nerovnosti.

Stavebnica obsahuje tri sady plechov, v ktorých nájdete okrem listových pružín aj výplet kolies, vnútornú časť volantu sieťky chladičov a mnoho ďalších dielov.



Ráfiky kolies sú sústružené a doplnené gumovými pneumatikami, ktoré majú perfektne znázornený dezén.

Stavebnica, ktorú mám doma predstavuje víťazné auto z GP Nemecka, na ktorej bol použitý predĺžený predok a ten bol farebne odlišný od ostatnej časti karosérie a to riešil výrobca dekálmi (Cartograf), ktoré obsahujú znaky Ferrari, štartové čísla a imitáciu „budíkov“.

V krabičke nájdete perfektne ilustrovaný farebný návod, v ktorom výrobca okrem postupu práce upozorňuje na použitie farebných odtieňov pri striekaní dielov. Návod odporúča použiť farby Gunze, ale pri dnešnej ponuke farieb na trhu je možné túto možnosť vynechať.

REJI MODEL použil na výrobu stavebnice resin, z ktorého je odliate takmer všetko, okrem pneumatík a zopár dielov z plechu. Resinové odliatky sú čisté bez bubliniek, aj keď v menšom počte, ako u MFH, pretože v tomto prípade nejde o Full detail kit. Stavebnica neobsahuje motor ani ďalšie vnútornosti a ostatné diely sú dosť zjednodušené. Ráfiky kolies sú odliate spolu so znázorneným výpletom, čo nepovažujem za najšťastnejšie riešenie. V dnešnej dobe REJI MODEL ponúka na trhu doplnkovú sadu kolies k stavebniciam áut tohto obdobia, ktorá obsahuje gumové pneumatiky, fotolepty s výpletom kolies a resinové ráfiky s nábojmi kolies. Ak stavebnicu Ferrari D50 od REJI MODEL vlastniete, alebo si ju zadovážite odporúčam túto sadu zakúpiť. Auto bude vyzeráť vierohodnejšie.

Okrem karosérie, ktorá je rozdelená na štyri časti a ráfikov kolies, nájdete v krabičke, sedačku, jednoduché prevedenie listových pružín a závesy kolies, ktoré ale neodporúčam použiť, okrem dielov z plechu. Tu by som radšej použil fantáziu na ich výrobu z náhradných materiálov. Fotolepty obsahujú aj pedály a vnútornú časť volantu, ktorý je v krabičke aj s resinu.

Dekály, ktoré výrobca ponúka, obsahujú znaky Ferrari a štartové čísla. Tu je možnosť si vybrať, z ktorých pretekov chcete auto postaviť, pretože v tomto období sa autá až tak nemenili, ale štartové čísla áno, preto ich REJI MODEL ponúka vo väčšom množstve.

Návod je jednoduchý, ako aj samotná stavebnica, aj napriek tomu, že výrobca v ňom píše, že ide o stavebnicu pre pokročilých modelárov.

Táto časť hodnotenia je ťažká, sú to dve neporovnateľné stavebnice, ktoré porovnať nie je možné. Obe stavebnice majú viac kladov, ako záporov, preto dávam bod oboj.



Balenie :

Ak si chce niektorý výrobca zobrať príklad, ako baliť stavebnice, tak je to od MFH. Krabička je z kvalitného lesklého kartónu červenej farby potlačená znakmi Ferrari a nákrešom auta, ktorá je vystlatá čiernym molitanom. Diely sú dôkladne zabalené v protinázarových fóliách a najjemnejšie časti sú v plastovej krabičke.

REJI MODEL je na tom podstatne horšie, ich krabička je z matného bieleho kartónu, na ktorej je nalepený obrázok ich postaveného modelu. Krabička by mohla byť aj menšia, na tak nízky počet dielov zabalený v igelitových vreckách, vyzerá dosť prázdne.

Preto dávam bod opäť MFH.

Cena :

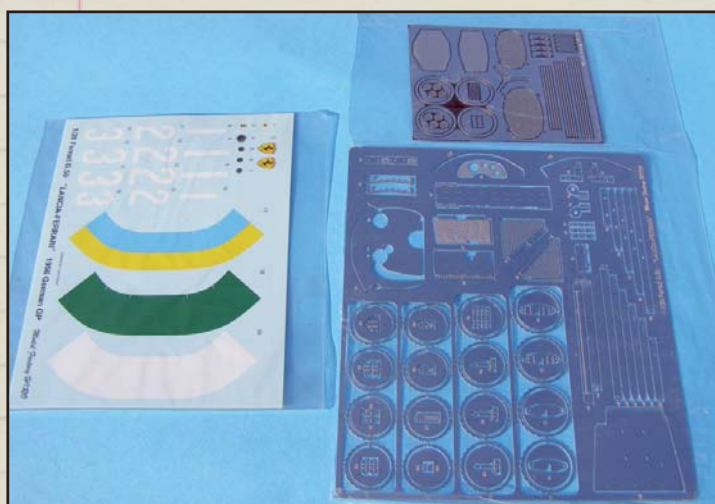
Tak ako u kvality a balenia oboch stavebníc je rozdiel aj v cene. MFH si za svoj Full detail kit v perfektnom balení dalo poriadne zaplatiť. Jeho cena sa pohybuje zhruba okolo 4 650 Sk, k čomu treba pripočítať balné a poštovné, pretože táto stavebnica sa v našich končinách bežne kúpiť nedá. Iné je to u Ferrari D50 od REJI MODEL. Nepamätám si presne, ale určite nebudem ďaleko od pravdy, že za ich výrobok som zaplatil približne 1 950 Kč. Neviem či majú túto stavebnicu ešte v ponuke, ale ich výrobky sa dajú kúpiť aj priamo na modelárskych akciách čo považujem za určitú výhodu oproti MFH. V tejto konfrontácii by som teda dal bod REJI MODEL.

Zhrnutie :

Ako som písal už na začiatku, porovnanie modelov od MFH a REJI MODEL je ťažko porovnateľné.

Hlavným rozdielom je, že japonská stavebnica je Full detail kit a tým má z môjho pohľadu na vrch. Z bodového hľadiska to vyšlo taktiež lepšie pre MFH (3:2), ale to je len môj úsudok, ktorý nemusí byť z vášho pohľadu objektívny. Chalani od REJI MODEL majú u mňa za to, že sa vôbec pustili do niečoho takého veľký obdiv aj keď mierka 1:24 z pohľadu modelára zameraného na mierku 1:20 tak povediac už nezaujímavá. Záleží na každom z Vás, pre ktorú možnosť sa rozhodnete. Či dať prednosť cene a jednoduchosti, alebo uprednostníte detailné prevedenie v kráľovskej mierke F1 – 1:20 .

Lubomír Michalík



Stavebnice: DAF XF 105
 Výrobce: Italeri
 Měřítko: 1:24
 Katalogové číslo: 3842
 Počet dílů: necelých 200
 Rok vydání: 2008

Úvod:

Letošní novinka firmy Italeri se dá nazvat jakkoli, jen ne horkou. Proč? Italové se v oboru kamionových stavebnic chovají už několik let stejně a tak lze mnohé předvídat. A stavebnice modelu XF 105 všechny předpoklady splnila takřka do puntíku. Bohužel.

Trh se stavebnicemi kamionů je od těch dalších modelářských (letadla, bojová technika) diametrálně odlišný. Mnohým to tak nepřijde a proto si na úvod přiznejme základní fakta:

- čím starší stavebnice, tím je kvalitnější a žádanější, velký zájem je o reedice stavebnic z let cca. 1985 – 1995
- čím je stavebnice novější, tím méně je věrná své předloze, neboť, ve snaze ušetřit, jsou v nových stavebnicích využívány díly stavebnic předchozích
- roční počet nových stavebnic uvedených na trh: max. 2
- velkou část aktuální nabídky tvoří několik notoricky známých kitů, které se opakovaně vrací na trh s čím dál nesmyslnějšími obtisky, které jsou však to jediné, co je vzájemně odlišuje
- doplňky (resin, lepty, obtisky) se do ČR nedováží, veškeré nákupy probíhají přes internet.

O předloze:

Model XF 105 je aktuální vlajkovou lodí pro mezinárodní kamionovou dopravu ze stáje holandského výrobce nákladních vozidel DAF (zkratka DAF vznikla ve 30. letech 20. stol. z původního



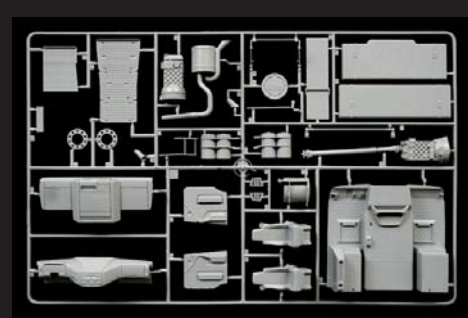
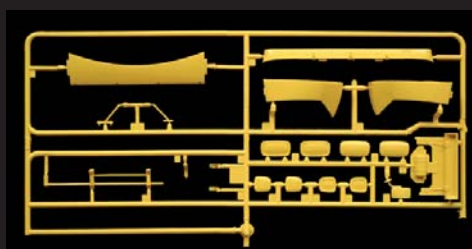
názvu Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek). 105ka, představená v roce 2006, jde ve šlépějích svých dobře zavedených předchůdců, modelů DAF 95 (přelom 80. a 90. let), DAF 95 XF (1998), DAF XF (2001), které byly vždy známé jako robustní a spolehlivá vozidla pro silniční nákladní dopravu, využívající osvědčenou konstrukci a zřikající se moderních technických výstřelků. Zatímco například Mercedes byl vždy známý pro svoji nadčasovost zejména v elektronických systémech, inženýři v DAFu si na zavedení nejmodernějších vymožeností počkali vždy až do okamžiku, kdy si byli jejich účelem a spolehlivostí zcela jistí. Současný model 105XF představuje aktuální evropskou špičku dálkových kamionů. Je vyráběn v nepřeberném množství podvozkových konfigurací (od 4x2 až po 8x4) v kombinaci s přeplňovaným vznětovým řadovým šestiválcovým motorem o objemu 12,9 litru ve výkonovém rozmezí 300 – 375 kW a 16-ti stupňovou manuální či 12-ti nebo 16-ti stupňovou automatickou převodovkou s třemi variantami kabin – dlouhá nízká, Space Cab a Super Space Cab (ve stavebnici). Více informací o předloze je k dispozici

na webu www.daf.com a to včetně výkresů jednotlivých podvozkových variant (sekce Bodybuilders info).

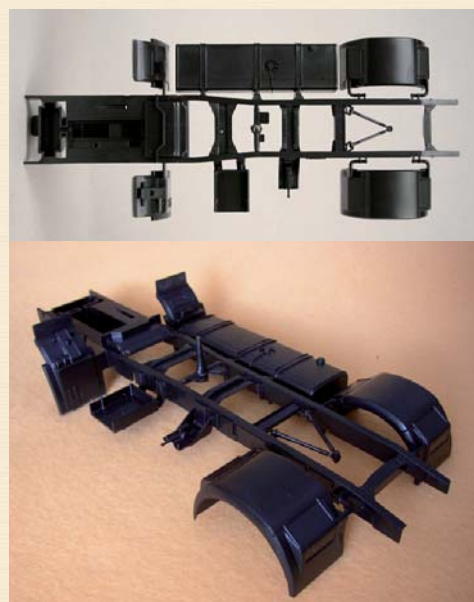
O stavebnici:

Stavebnice DAF XF 105 vychází z původní stavebnice firmy Italeri DAF 95XF (kat. č. 3807), resp. novější DAF XF (3834), které se objevovaly na trhu postupně tak, jak DAF modernizoval svůj výrobní program.

Prapůvodní stavebnice přinesla do kamionového modelářství něco do té doby neslýchaného, a bohužel nechtěného, a tím bylo drastické zjednodušení provedení celého modelu, které mělo podnítit upadající zájem o stavebnice nákladních automobilů menšími nároky na stavbu a sníženou cenou. Bohužel cena tzv. new concept stavebnic je dnes srovnatelná se běžnými stavebnicemi a drastické snížení počtu dílů se stalo trnem v oku velké části modelářské populace, na jejichž názory, bohužel, Italeri příliš neslyší. Pro new concept stavebnici je typické, že ztvárnění základního rámu vozidla je zredukováno tak, aby mohlo být provedeno jako jeden díl (namísto řádově dvaceti



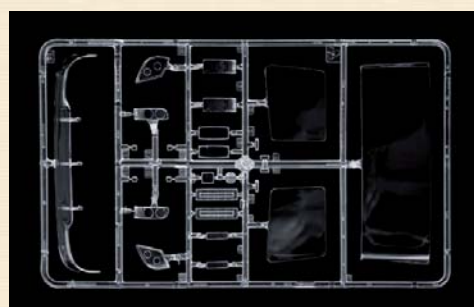
v původních stavebnicích), přičemž věrnost originálu musela na mnoha místech ustoupit technologii výroby a ve srovnání s klasickými kity stavebnice pozbyla motoru a jakýchkoli



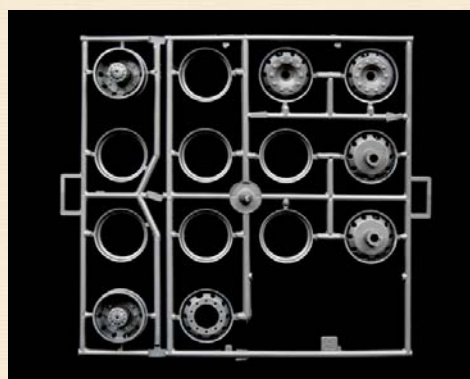
detailů motorového prostoru, neboť kabina vozu je u new concept modelu napevno usazena na podvozku bez možnosti jejího sklápění.

Zkrátka a dobře, pro mazáky to byl šok se kterým se smířují dodnes. Faktem ale je, že doba stavby nových modelů byla podstatně zkrácena a ne všechny ústupky měli zásadní vliv na snížení kvality modelů. Přiznejme si, kolik z nás věnovalo tolik péče motoru a jeho detailům jen proto, aby na soutěži zůstaly skryty pod kabinou?

Pokud se tedy smíříme se zjednodušeným provedením stavebnice, které je zcela evidentní ve srovnání se stavebnicemi z předchozích let, je zde ještě jedna věc se kterou je nutné se smířit. Skutečné vozy 95 XF – XF a XF 105 jsou si podobné. Stavebnice 3807, 3834 a 3842 jsou si však podobnější více než je zdravé. Pokud si odmyslíme rozdílnost nejdůležitějších agregátů – motorů a převodovek – jejichž detaily jsou ve stavebnici i při dobré vůli pouze



lehce naznačeny, stále zbývá mnoho dílů, které pocházejí z původní stavebnice (a skutečnému modelu 95 XF pochopitelně odpovídají), ovšem jsou již na míle vzdálené tomu, jak odpovídající díly vypadají na pozdějších modelech. Zcela nezměněný je například interiér, zejména podlaha a výplně dveří, téměř identický je také rám vozu, který nerespektuje změněné uspořádání jeho jednotlivých součástí. Zkrátka to, na čem šlo ušetřit, Italové zanedbali a zásadní péči věnovali změně exteriéru vozidla, která je pro neznalé diváky i modeláře, kterých je většina, zásadní. Zvenku tak bude hotový model vypadat jako XF 105, ale v interiéru kabiny ani na podvozku vozidla nehledejte zázraky.

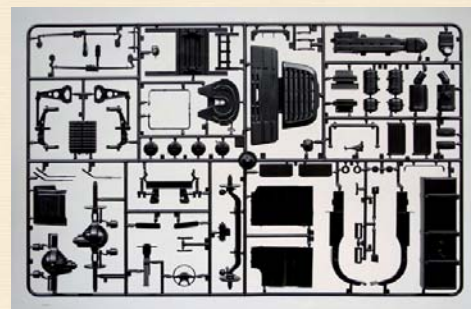


Kvalita výlisků a jejich detailů je vzhledem ke stáří stavebnice pochopitelně na dobré úrovni. Žádné otřepy, žádné propadliny, vše je poměrně dobře promyšleno a stavba neskýtá žádná úskalí. Nečeká Vás žádné složité lícování nebo hlídání geometrie. Díly do sebe zapadají dobře pomocí systému čepů, otvorů a drážek, tady není co vytknout. To platí ovšem jen do té doby, než vedle sebe položíte rámeček s díly DAFu a nějakého moderního obrněnce, třeba od Dragona. Zde je opět jasně vidět co je „mainstreamová“ stavebnice ukazující dnešní technologické možnosti výroby plastových stavebnic a co je spíše jen okrajová záležitost, na jejíž vývoj není třeba věnovat tolik prostředků, jako na bojovou techniku nebo létající aparáty. Je jasné, že kdyby „se chtělo“, mohly by díly stavebnice obsahovat mnohem více detailů, což platí především o podvozku, kde není nouze o všelijaké šrouby a hejblátka. Na druhou stranu je nutné si přiznat, že v umírajícím oboru stavebnic nákladních automobilů není stavebnice XF 105 žádná prohra. Díly kabiny jsou čisté, rovné, číré díly příkladné, pneumatiky ze skutečné gumy velmi reálně vyhlížející a výsledný model bezpochyby vypadá



jako skutečný kamion. Chyby v interiéru nejsou tak zásadní, zvláště pak pokud člověk staví model s nadhledem. Výplně dveří nejsou prakticky vidět, přístrojová deska na tom není zase tak špatně a motorový tunel lze lehce snížit a ruční brzdu přesunout z podlahy na přístrojovou desku. Na rámu je pak ku prospěchu věci především doplnění spodní části rámu tak, aby tvořil skutečný U-profil, což lze udělat poměrně snadno pomocí proužků plastiku a v případě zájmu i přemístění schránky s bateriemi a tlumiče výfuku na stranu spolujezdce a naopak palivové nádrže na stranu řidiče. Detaily motorového prostoru a převodovky jsou díky kapotáži natolik skryté, že není třeba se jimi zabývat.

Opravdovou výzvou je pro modeláře velikost modelu, respektive plocha kabiny a kapotáže. Již z prvního pohledu do krabice je patrné, že povrchová úprava kabiny nebude nic snadného, zvláště pokud vlastníte stříkací pistoli s menším průměrem trysky než je 0,3 mm. Velké rovné panely



kabiny i spoilerů doslova vybízejí modeláře k tvorbě pestrých barevných kombinací, o které není v praxi žádná nouze a na internetu je k dispozici dostatek fotografií skutečných vozidel. Věřím proto, že většina kupujících se vyvaruje použití infantilních obtisků slečny v bikinách, neboť kromě obtisku přístrojové desky a stříbrných pruhů na horní část kabiny, které věrně kopírují skutečné zbarvení, je zmíněná slečna stejně jako sada SPZ několika států, které jsou z nepochopitelného důvodu viditelně menší, než by měly v měřítku



1:24 být absolutně k ničemu, a najde si vlastní barevné schéma skutečného vozidla a nebo si za pomoci obtisků od výrobců doplňků vytvoří své vlastní.

Jste-li zvyklí, že se stavebnice zcela podobá předloze a k absolutní věrnosti originálu stačí několik málo úprav, připravte se na urputný zápas s Italskou ignorancí, stáhněte si z netu výkresy skutečného auta, nakupte hodně profilů a připravte se na půl roku těžké

dřiny. Jste-li hraví, umíte se povznést nad drobné nedostatky a smíříte se s absencí motoru a možností sklopit kabinu, čeká vás příjemná práce na jejímž konci na vás čeká model, který lze několika jednoduchými úpravami snadno dovést i do stádia soutěžního modelu. Vitriňák jako víno z této stavebnice postavíte za měsíc a ještě Vám zbude dost času na rodinu i kamarády.

Franta Vopršálek

Stavebnice: Prost AP 04
Výrobce: STUDIO 27
Měřítko: 1:20

O co jde?

Jde o multimediální kit. Asi by právě tento typ nebyl ničím zajímavý, nebýt toho, že právě na tomto voze debutoval ve světě Formule 1 jediný Čech, Tomáš Enge. Bohužel premiéra nebyla natolik oslnivá, aby jej v této vybrané společnosti udržela. Bohužel podruhé, právě tento vůz není předlohou pro popisovanou stavebnici. Podle katalogu byla verze z konce sezóny rovněž v nabídce, ovšem tu se mi již nepovedlo sehnat, čeká mne tedy konverze. Každý asi chápe, že právě vůz z GP Itálie hodlám stavět.

Ve stavebnici najdete resinový odlitek trupu vozu, který ale detaily příliš neoplývá. Smutná je především

absence otvoru v airboxu („komínu“). Obtisky pro potřeby vozu Tomáše Engeho bude nutné poněkud doplnit, další díly jsou odlity většinou z bílého kovu. Samozřejmě jsou gumové pneumatiky, disky kol jsou soustružené.

Jak se to bude stavět?

Jsou dvě možnosti: buď se pustíte do základní verze a postavíte například vůz legendy F1 Jeana Alesiho z Monacké GP nebo budete model konvertovat. V prvním případě počítejte, že budete muset být pokročilými modeláři. Práce s bílým kovem není bez komplikací, byť se jedná trochu o psychologickou záležitost. Odlitek vypadá totiž na první pohled podivně, když na něj ale nanese minimálně základovku, zjistíte, že je relativně čistě odlitý. Počítejte také, že na trupu bude nutno trochu (hodně) brousit, leštit a tmelit. Co se týká druhé varianty, tou je přestavba na vůz Tomáše Engeho. Tady se už jedná o úkol pro opravdu zkušené

a otrlé jedince. Musíte jednak sehnat někoho, kdo Vám namaluje obtisky a vytiskne je na ALPS tiskárně, jednak je nutná relativně komplikovaná úprava aerodynamických prvků na zádi. Tedy abych byl přesný, úpravy nejsou až tak komplikované, složitý je spíše sám tvar aerodynamických ploch.

Kde a za kolik to seženu?

Dnes už model seženete těžko. Při troše štěstí ještě tak na e-shopu www.mediamixhobby.com. Cena není rozhodně nízká. Popravdě se mi ji ani nechce prozrazovat. Jinak má asi většina z vás smůlu, model není dnes mezi nejdostupnějšími.

Stojí to za to?

Asi takhle. Kdo není Čech, nebo skalní fanda Tomáše Engeho, asi by do tohoto modelu peníze nevrátil. Koho se týká druhá varianta, půjde do toho, když tu možnost bude mít.

Petr Hromada



Stavebnice: **Ferrari F2007 Japan GP**
Výrobce: MODEL FACTORY HIRO
Měřítko: 1/20

O čo ide?

Ako sa stalo v poslednej dobe zvykom, firma MODEL FACTORY HIRO produkuje jedno Ferrari za druhým, čomu som ja osobne nesmierne rád. Ich pozornosti neušlo ani auto majstra sveta Kimiho Räikkönena z roku 2007 – Ferrari F2007.

Prvá a asi najväčšia slabina (ak sa to tak dá nazvať), ktorú by som chcel výrobcovi vytknúť je, že nejde o super-detailnú stavebnicu, ako je u MFH zvykom. Krabička obsahuje iba „telo“ auta a vonkajšie diely F2007, plus doplnky, takže stavebnica bez prítomnosti motora. Rezinová karoséria je čisto odliata, ktorá kvalitou prekonáva aj výlisky niektorých veľkých modelárskych výrobcov. Trochu nepochopiteľná je pre mňa voľba materiálu (biely kov), ktorý u Hira použili na drobné diely, ako sú napríklad predné a zadné krídla, závesy kolies a ďalšie aerodynamické diely.

Verzia z GP Japonska obsahuje pneumatiky s dezénom do dažďa, ktoré sú viac menej rarita u modelov F1. Sústružené disky kolies sú ozdobou stavebnice a s pneumatikami, na ktorých je logo Bridgestone Potenza vyzerajú fantasticky.

V krabičke sa nachádza planžeta s plechovými dielmi, ktoré by z rezinu,

alebo bieleho kovu vyzerali pre svoju hrúbku a jemnosť nereálne. Pribalené sú aj bezpečnostné pásy s prackami, ktoré sú štandardným vybavením stavebníc MFH.

U dekálov, ktoré pribalil výrobca do krabičky je problém ten, že neobsahujú všetko, čo sa na F2007 nachádzalo počas veľkej ceny Japonska. Bonusom stavebnice je červená farba od Finisher's, ktorá má totožný odtieň s Ferrari z konca sezóny 2007.

Ako sa to bude stavať?

Stavebnica je vybavená pekne ilustrovaným návodom, ktorý je v rodnej reči výrobcu (Japonsko), ale aj v anglickom jazyku. Podrobný návod obsahuje aj zoznam a čísla farieb Gunze, potrebných pre stavbu. Pri trocha zručnosti je možné z tejto stavebnice postaviť nielen GP Japonska, ako predpisuje výrobca, ale aj niektoré iné GP zo sezóny 2007.

S čím je to možné kombinovať?

Ak sa chcete čo najviac priblížiť realite je nutné dokúpiť k modelu dekály s logami tabakového gigantu Philip Morris – Marlboro, alebo imitáciu čiarového kódu, ktorý bol na autách Ferrari použitý aj pri GP Japonska z dôvodu zákazu tabakovej reklamy. Tieto dekály sú základnou nutnosťou pre stavbu tohto modelu a ďalšie možné doplnky, ktoré sú na trhu sa dajú považovať za nadštandard. Záleží na každom jednotlivcovi, ako ďaleko je



ochotný ísť, pretože model je určený skôr pre to, aby krásil naše vitríny, ako účastník modelárskych súťaží.

Ako to zohnať a koľko to stojí?

Samotné balenie modelu prezradí, že nejde o lacnú záležitosť. Prekrásna červená krabička označená štítkom „Official Licensed Product Ferrari“ vystlatá čiernym molitanom obsahuje pomerne dosť drahú hračku. Cena sa pohybuje zhruba od 4 000 do 4 500 Sk, ale čo by človek nedal za to mať tohto krásavca doma.

Bohužiaľ, ako väčšina z nás autičkárov vie, tento a jemu podobné modely sa v našich končinách zohnať nedajú, preto je nutné sa obrátiť na ázijské internetové obchody, ako napríklad www.raccoon-auto.com a jemu podobné.

Stojí to za to?

Klady a zápory som spomenul vyššie, takže záleží na každom individuálne, či si tento kúsok zadováží do svojej zbierky. Ide o kvalitnú stavebnicu atraktívneho auta, ktorá je veľkým lákadlom. Asi najväčšou nevýhodou je to, že nejde o detail kit a cena je napriek tomu dosť vysoká, ale FERRARI je proste FERRARI.

Lubomír Michalík



Mistrovství České republiky v plastickém modelářství

eday²⁰⁰⁸

Více než 1000 modelů letadel, tanků a bojové techniky, lodí, automobilů a motocyklů, lokomotiv a vlaků, figurek a dioramat

NEJVĚTŠÍ MODELÁŘSKÁ VÝSTAVA
V ČR ZA ÚČASTI NEJLEPŠÍCH
ČESKÝCH I ZAHRA NIČNÍCH
MODELÁŘŮ A MODELÁŘSKÝCH FIREM

DOPROVODNÉ AKCE
PRO NÁVŠTĚVNÍKY

SNADNÁ DOSTUPNOST  B
BEZPLATNÉ PARKOVÁNÍ



PRAHA

20. - 21. září 2008, 9.00 - 16.00

Nákupní centrum Galerie Butovice

(Radlická, Praha 5, prostory podzemních garáží)

více info na www.eday.cz

eduard

SMČR



Stavebnice: **Ford Escort RS 1800**
 Výrobce: REJI MODEL
 Měřítko: 1:24

O co jde?

Tento resinový transkit je určen pro reedici prastarých forem Esci znovuvydané firmou Revell. Model představuje poměrně málo v rally viděnou verzi klasického velmi oblíbeného „úzkého“ Fordu Escort. Rozdíl je hlavně v rozšíření blatníků ve stylu okružové verze a lehká úprava přední masky. Pokud vím, v Mistrovství světa se tento vůz objevil pouze na dvou soutěžích. V roce 1975 na Rally San Remo v Itálii s posádkami #3 Timo Mäkinen/Henry Liddon a #9 Roger Clark/Jim Porter, ale také v roce 1976 na Rally Monte Carlo s posádkami #11 Clark/Porter a #14 Mäkinen/Liddon.

Tato stavebnice obsahuje pouze dekálovou verzi pro vůz startovní číslo 11 posádky Clark/Porter z Monte Carla 1976. Krabička je z tuhého kartonu s typickou „kresbou“ Jozefa Žubora. Obsahuje resinovou karoserii, sedačky, přístrojovou desku a několik drobností. Dále je součástí již dříve samostatně vydaný set leptaných dílů pro stavebnice Escortů. Dekálový aršík jsme již zmiňovali. Poslední, co krabice obsahuje, je návod v klasické „ruční“ kresbě a bokorys se zbarvením vozu.



Jak se to bude stavět?

Odlitky jsou celkem kvalitní, občas můžete narazit na nějaké drobnější bublinky. Škoda jen, že mástrař neodstranil na původní plastové karoserii dělicí roviny forem, na tvrdším resinu je odstranění obtížnější. Drobnější díly jsou občas pokroucené. Leptaný aršík obsahuje vše potřebné, dokonce Vám i něco zbyde. Na co bych Vás ale chtěl při stavbě upozornit, je to že ve stavebnici Revell (Esci) je špatně ochranný rám. Je potřeba si s ním podle podkladů pográt. Jinak formy od firem Esci mají to nejlepší za sebou. Kapota motoru trpí bohužel velkou vtaženinou, která se pracněji odstraňuje. Formy jsou již dost „vybouchané“, ale při troše snahy se dá stavebnice spasovat.

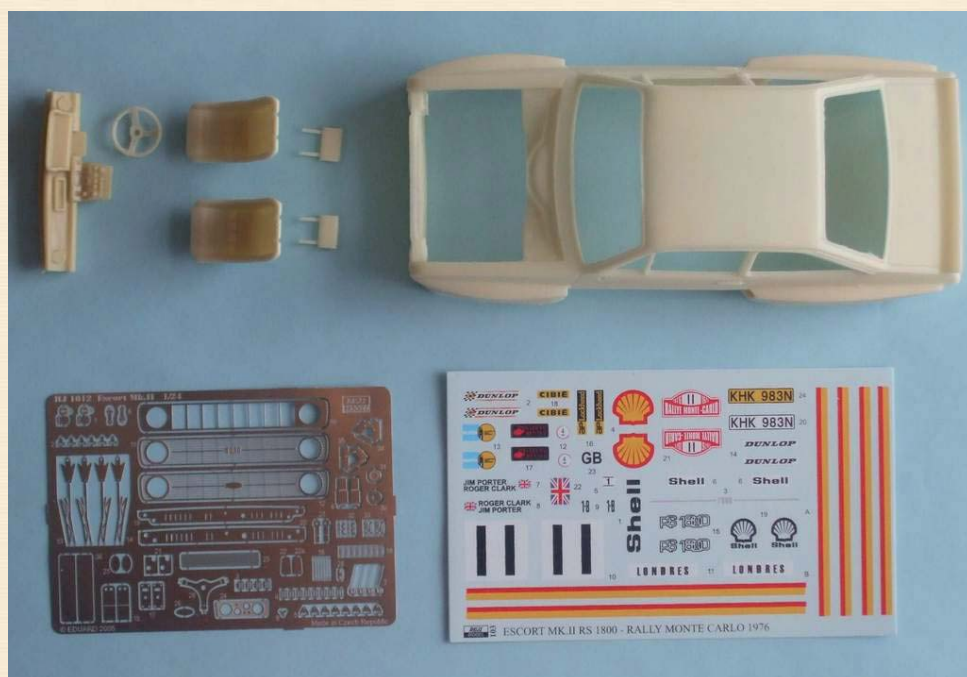
Jak to seženu a kolik to stojí?

Stavebnice firmy REJI MODEL se dají zakoupit v internetových obchodech (i zahraničních), na větších českých a „okolních“ modelářských soutěžích a dokonce i občas v prodejnách MPM. Jakožto „celoresinová“ přestavba stojí 1 200 Kč, je ale potřeba počítat i stavebnici na přestavbu.

Stojí to za to?

Předpokládám, že tato stavebnice není pro každého, ale i fajnšmekři se najdou, co musejí mít všechna rallye auta ve své sbírce. Na co bych ale hlavně chtěl upozornit, dříve než si transkit pořídíte, sežeňte si stavebnici pro přestavbu. Prý se špatně shánějí... Ale těm, co mají doma stavebnice nasyceny ve více exemplářích, by to nemělo vadit. Těším se na další překvapení z Teplic...

Vladimír Šuma



Stavebnice: Yamaha YZR M-1
2004 Super Detail Up-Set
Výrobce: TOP STUDIO
Měřítko: 1:12

O co jde?

Multimediální set, za pomoci kterého je možné detailně pozvednout již tak precizní stavebnici motocyklu YAMAHA YZR M-1 MotoGP, který sedlal v sezoně 2004 mimo jiné legendární „The Doctor“ Valentino Rossi. V setu dostanete k dispozici dvě planžety leptů, kterými lze nahradit některé konstrukce kostry a motoru, které nelze z plastu lisovat v ideální tloušťce. Na první pohled zaujmou lepty brzdových kotoučů. Dále set obsahuje soustruženou hliníkovou koncovku výfukové trysky a sáček s polyuretanovými odlitky především velkého množství konektorů, kterými moderní stroje královské motocyklové třídy doslova přetéka. Každý konektor musí být na konci nějakého kabelu, k jejich imitaci slouží několik drátů a gumových hadiček. Návod Vám nastíní, jak vyrobit návlek na samotný konektor. Pro použití setu není třeba samotnou stavebnici nijak zvlášť upravovat, postačí, když pozměníte několik málo dílů. Když už je řeč o návodu, tak ten v pravém slova smyslu nečekejte, do krabičky jsou pouze přiloženy dva archy s fotografií upgradovaného modelu. Fotky obsahují popisky, který díl byl na který detail použit.

Jak se to bude stavět?

Nemám zatím osobní zkušenost s celým setem, ale jednu Yamahu jsem již stavěl, stavebnice je vynikající. Vzhledem k tomu, že jsem již



jednotlivé konektory od Top Studia bezproblémově použil na jiných projektech, očekávám naprostou pohodu. K použití tohoto setu nemusí být člověk génius, výsledek přitom bude jistě velmi efektní!

S čím to mohu ještě kombinovat?

Kromě výše uvedené základní stavebnice doporučuji zvážit kombinaci s obtisky tabákových reklam, například od REJI MODEL, STUDIA 27, nebo od TABU DESIGN. Pokud byste chtěl někdo vyzkoušet opravdovou lahůdku, je v internetových hobbyshopech k mání obtiskový set na YAMAHU týmu Fortuna, která propagovala film Spider-Man. Pokud vím, v nabídce je mají dvě firmy, MSM Creation a Scale Motorsport. Nabídka odlišných zbarvení je však mnohem větší. Samotná Tamiya vydává krásnou kovovou přední vidlici k tomuto motocyklu, ta určitě model nepokazí. Jinak mi připadá přikupování dalších leptů zbytečné, set obsahuje vše podstatné. Nezapomeňte ovšem na karbonové dekály!

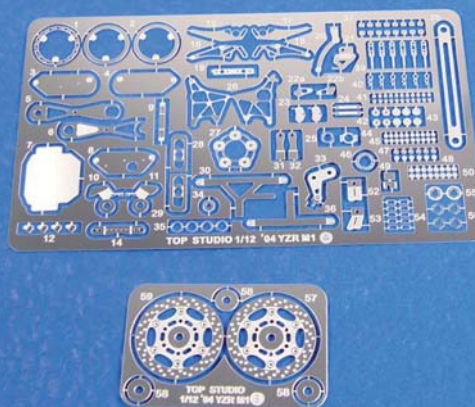
Jak to seženu a kolik to stojí?

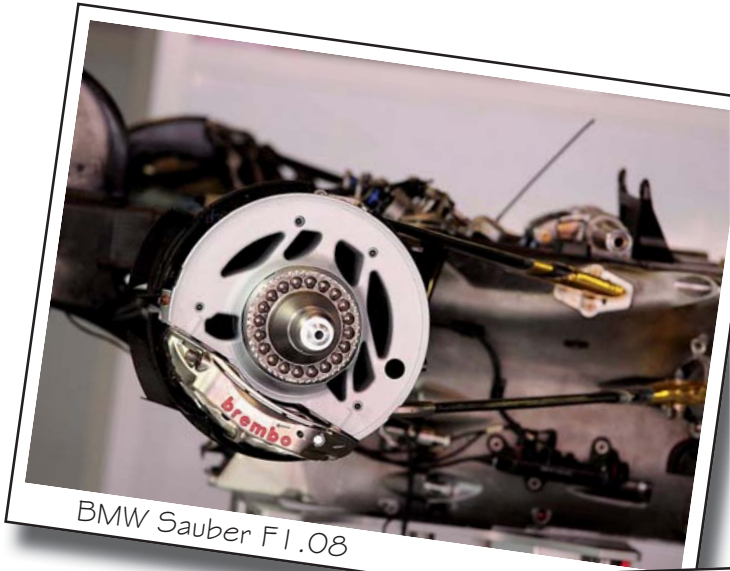
U nás těžko. Kdo ale ví, co je to internet a disponuje mezinárodní platební kartou, má možnost objednat set na některém zahraničním, většinou asijském hobbyshopech. Zatím pro nás asi stále je důležitá cena, ta kolísá od 1 000,- do 1 500,- Kč v přepočtu. Podle mé zkušenosti je cena nejnižší jednoznačně na www.hobbyeasy.com, cenu Vám kalkulačka na jinak nepřilíhých rychlých stránkách vyhodí přímo v Kč.

Stojí to za to?

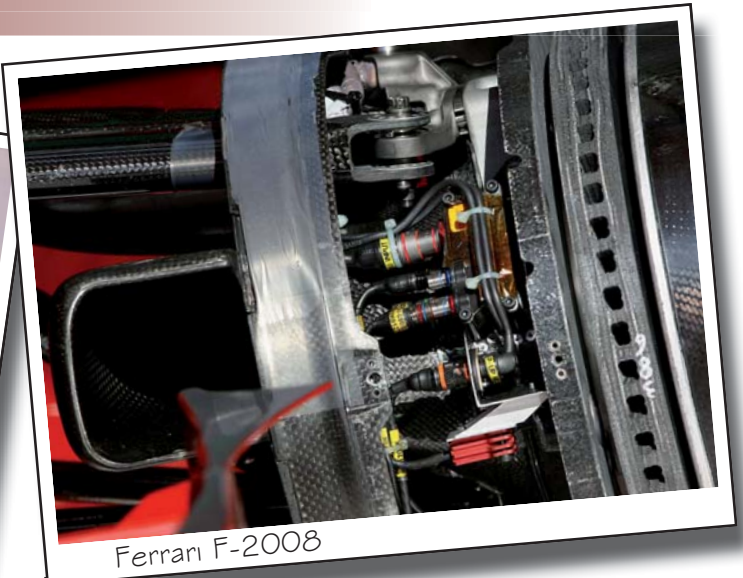
Pokud chcete stavět model na soutěž, nebo jste fanatici detailu, pak určitě! Pokud nemáte větší ambice, zvažte cenu. Samotná stavebnice zakoupená u nás v kamenném obchodě vyjde na obdobnou částku a je velmi kvalitní.

Petr Hromada

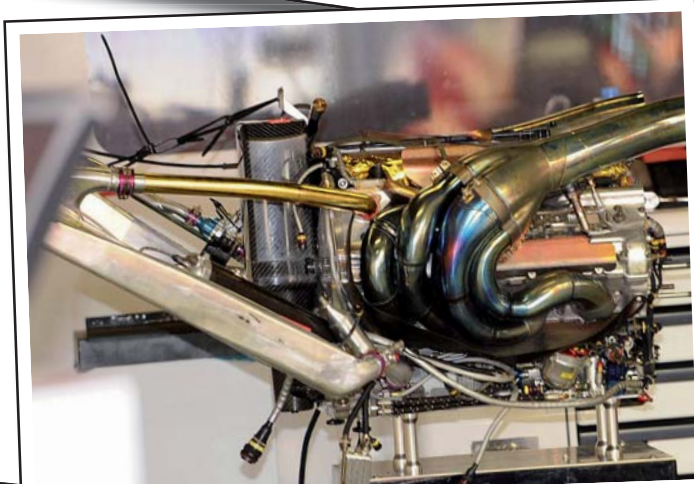




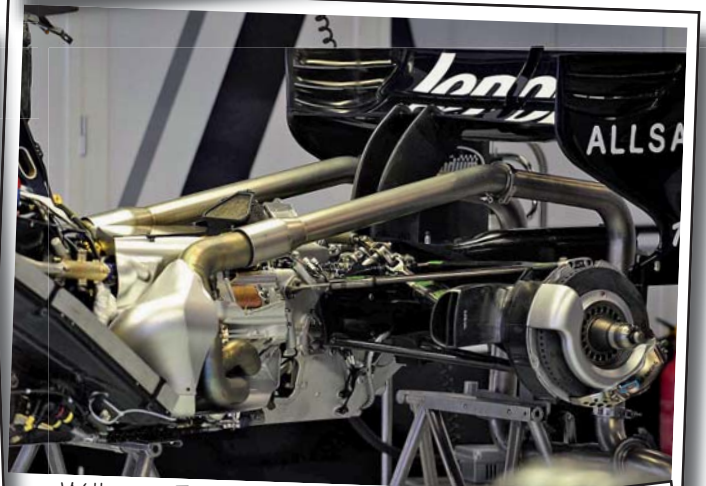
BMW Sauber F1.08



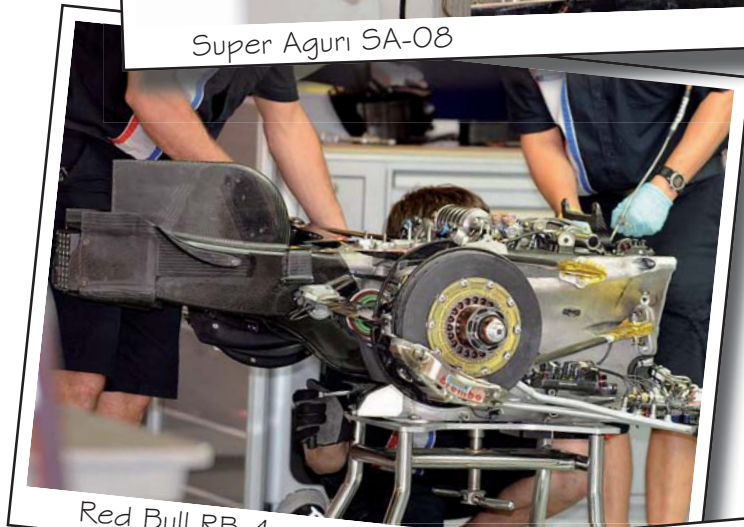
Ferrari F-2008



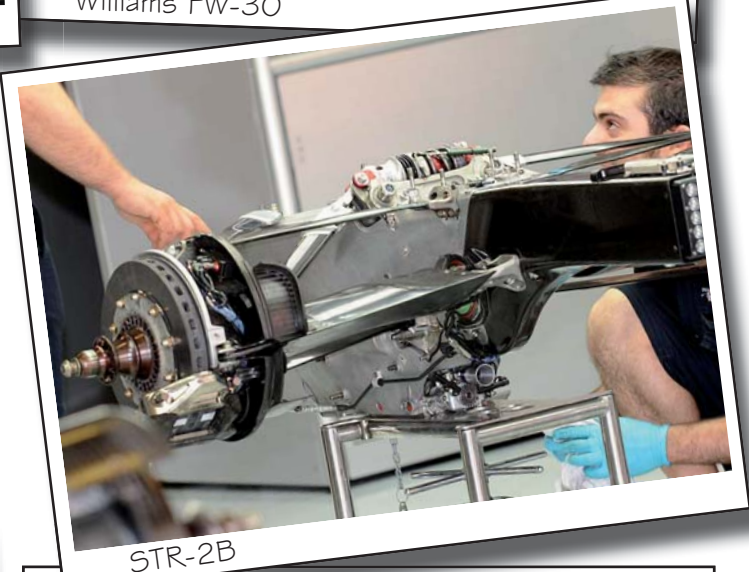
Super Aguri SA-08



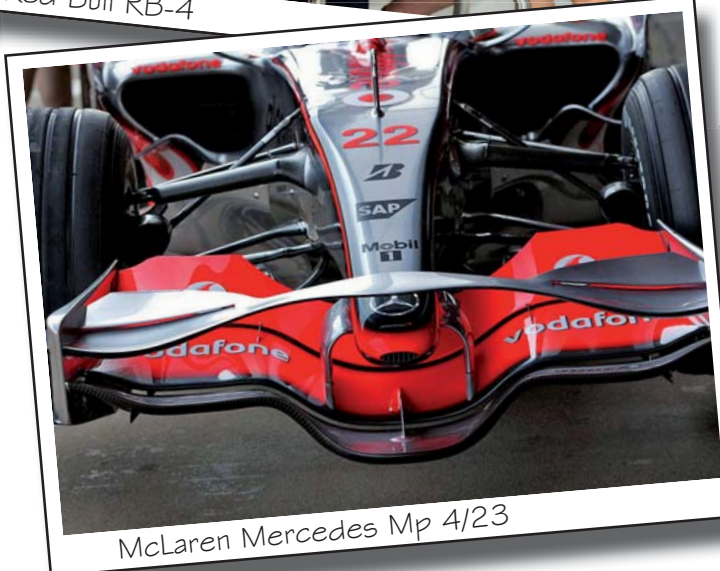
Williams FW-30



Red Bull RB-4



STR-2B



McLaren Mercedes Mp 4/23



McLaren Mercedes Mp 4/23

Čím barvím?

Pokusím se na tomto prostoru shrnout běžné barvy, které jsou běžně použitelné pro stavbu modelů aut a motocyklů. Výčet není konečný, vycházím z barev, které jsem sám někdy použil. Do souhrnu jsem nezapojil finální laky, které jsou samostatnou kapitolou.

AGAMA – lihové barvy

Pro mě naprostá klasika. I kdyby čert na koze jezdil, budu je v budoucnu používat. Běžně s nimi pracuji tam, kde je potřeba matná barva. Šedé odstíny používám na palubní desky, černou na sedačky. Zlatá a hliníková Agama je velmi povedená, například na zlaté disky kol ji volím rozhodně raději, než doporučenou Tamiyu. Stříbrná metalíza pro změnu je velmi dobrým podkladem pro hliníkové bloky motoru. Ale pozor! Matnou oranžovou Agamu občas používám i na karoserii, samozřejmě po nezbytném prolakování.



Výhody: rychlé schnutí, velmi nízká cena, velmi dobrá dostupnost, téměř nevysychají, zahuštěnou barvu lze bez problémů zresuscitovat kapkou originálního ředidla přímo do lahvičky, exponované odstíny vypotřebují doslova do dna. Při dobrém ředění solidní povrch. Lze je velmi snadno umýt Agama Purisolem. Vzhledem k ceně není problém je tónovat podle potřeby třeba i přímo do původní lahvičky, barva zůstane opět dlouho použitelná.

Nevýhody: nepříliš použitelné na štětec. Někdy naleptávají povrch. Matné odstíny. Sice relativně dost odstínů, ale určené vesměs na vojenskou techniku.

Země původu: ČR
Orientační cena: 30,- Kč
Dostupnost: vysoká

Slušná muzika za málo peněz!

AGAMA – metalické pasty

Velmi dobrá věc. Kovové pigmenty naprosto věrných odstínů v nějakém pastovitém vehikulu. Nanášet se dají například hadříky, nebo papírovými kapesníčky, nejhladší povrch je ale po nastříkání. Výrobce už dal na trh i ředidlo. Chvilí po nastříkání lze vyleštit do vysokého stupně kovového lesku. Perfektní především na motory, brzdy, výfuky, prostě na místa se surovým kovem. POZOR! Nelakovat, efekt se pak vytratí! Moje osobní zkušenost



je velmi dobrá hlavně u barev na vypálená místa výfuků, modře pálený kov je zatím nejlepší, co jsem viděl.

Výhody: výborný efekt!

Nevýhody: nepovedené plastové lahvičky, časté vysychání, reakce s podkladovou barvou nutno vyzkoušet (pozor při nanášení na surfacery), při nanášení roztíráním se často současně i z dílu stírají. Nepoužitelné na štětec, nevhodné na malé díly.

Země původu: ČR
Orientační cena: 40,- Kč
Dostupnost: vysoká

Výborný efekt po získání zkušeností!

AGAMA – emaily

Používám jen minimálně na malé plochy a na štětec. Matné odstíny schnou tak pomalu, že se z nich stala legenda. Sáhnu po nich nejspíše tam, kde chci napouštět spáry, event. na Dry Brush.

Výhody: množství odstínů

Nevýhody: nevyzpytatelné schnutí, malé využití, postačí jen základní skupina: černá, stříbrná, zlatá, pár metalíz. Pozor, na patinování motoru je velmi dobrý odstín Barva oleje!



Země původu: ČR
Orientační cena: 40,- Kč
Dostupnost: vysoká

Nahraditelné!

AGAMA – transparentní laky

Velmi dobré! Poskytují kvalitu srovnatelnou se stejnými laky od Tamiye za nesrovnatelně nižší cenu, platí pro ně hodnocení stejné jako u „lihovek“. Vhodné na zadní světla a blinkry, perfektní na zvýrazňování šroubení u motorových armatur (i štětcem).



Výhody: ve své kategorii nejnižší cena, perfektní efekt

Nevýhody: žádné, snad jen ten úzký okruh využitelnosti.

Země původu: ČR

Orientační cena: 40,-Kč

Dostupnost: vysoká

Na zadní světla ideální!

AGAMA – akryly

Nepříliš použitelné. Pod lakem okamžitě puchýřkují a loupou se, odstíny vhodné spíše na bojovou techniku. Vzhledem k dobrému krytí se ale hodí na zvýrazňování přepínačů, lze použít na drobné opravy na závěr stavby, po lakování.

Výhody: velmi dobré krytí i u světlých tónů.

Nevýhody: malý lesk, příliš rychlé zasychání při práci se štětcem.

Země původu: ČR

Orientační cena: 40,- Kč

Dostupnost: vysoká

Zklamání!



ALCLAD

Metalizéry určené pro ztvárnění kovových povrchů. Opět se nelakují, je vhodné pod ně aplikovat lesklý černý podklad, napodobí i chrom! Klasika ve svém žánru, patrně to nejlepší co můžete sehnat. Nenapodobitelné!



Výhody: ten povrch prostě jinak neuděláte! Neředí se! Rychlé schnutí.

Nevýhody: nepoužitelné jinak, než stříkáním. Cena, dostupnost (Buď dovoz přes internet nebo burzy).

Země původu: Anglie

Orientační cena: 160–180,- Kč

Dostupnost: horší

Nepopsatelné slovy!

FINISHERS

Klasika pro civilkáře. Odstíny určené pro konkrétní automobilky a týmy. Autentické sady. Výborné, ale dnes už mám něco lepšího. Nenahraditelné ale tam, kde jsou jedinými producenty určitých odstínů. Viz například sada MP na McLareny, nebo sady na Ligieri, Prosty apod. Dá se říci, že nemají chybu, snad jen ta nutnost podkladových barev u některých odstínů zdržuje.

Výhody: vysoká kvalita s vyváženou rychlostí schnutí, výborným povrchem, autentické odstíny.

Nevýhody: dostupnost (jedině internetový dovoz). Speciální ředidlo. Cena. Nutné základovky.



Země původu: Japonsko
 Orientační cena: 100,-Kč
 Dostupnost: horší

Výhody jednoznačně vítězí nad nevýhodami!

HUMBROL – emaily

Barvy našeho mládí. Na civilce už skoro vytlačeny modernějšími výrobky, odstín H85 ale zůstává superklasikou pro polomatné černé díly. Použitelnost stejná jako u emailů Agama, na karoserie už asi nemají valný smysl, spíše na drobné díly. Emailům asi zvoní hrana, stejné barvy Revell ani nehodnotím.



Výhody: dostupnost. Množství odstínů. Dobré pro práci se štětcem. Lesklé odstíny.

Nevýhody: emaily jsou již dnes obecně zastaralé typy barev.

Země původu: Anglie
 Orientační cena: 50,-Kč
 Dostupnost: velmi dobrá

GSI Mr.COLOR

Spíše nejsou nutné. Cena je dosti vysoká, vyžadují vlastní ředidlo, event. zpomalovač schnutí a za ty peníze seženete jiné odstíny, přímo určené pro závodní i civilní auta a motorky. Jednou jsem za drahý peníz v nouzi koupil a nepoužívám, zájemcům odprodám.



Výhody: špičková kvalita mezi akryly pro bojovou techniku. Perfektní povrch.

Nevýhody: o něco níže zjistíte, proč za ty prachy raději pořídíte něco jiného.

Země původu: Japonsko
 Orientační cena: podle typu barvy, řádově stokoruny.
 Dostupnost: solidní

Spíše šetřete na jiné..., lépe se hodí třeba na tank nebo letadlo.

TAMIYA – akryly

Spíše již zašlá sláva: Ano, byly to první použitelné akryly, ale špatně schnuly, povrch nebyl dokonale tvrdý, odstíny doporučené výrobcem neseseděly na 100%. Spektrum odstínů již dnes nedosahuje požadované množství. Transparentní laky byly asi to nejlepší, ale nyní je Agama válčuje cenou.



Výhody: dostupnost, cena, nesmrdí tak odpudivě.

Nevýhody: málo odstínů, podivně vyhlížející metalízy, měkký povrch, zastaralé....

Země původu: Japonsko
 Orientační cena: 80,- Kč???
 Dostupnost: dobrá

Překonané!

TAMIYA – spreje

Nejrychlejší způsob barvení: Nemusíte ředit, relativně rychle schnou, některé odstíny jsou údajně autentické pro civilní a závodní auta. Donedávna jsem je používal skoro na všechno,



včetně drobných dílů. Práce s nimi ale vyžaduje zkušenosti, zručnost, ztráty barvy jsou velké. Přesto mají své neocenitelné místo.

Výhody: velmi dobrý lesk, rychlost, slušné schnutí, odolnost po vyschnutí, dobré odstíny.

Nevýhody: zápach, vysoké ztráty barvy, cena, nutnost naučit se s nimi pracovat. Nevhodné na malé opravy, pokud uděláte chybu, často nutné předělat znovu celý díl.

Země původu: Japonsko
Orientační cena: 160,- Kč
Dostupnost: dobrá

Po zvládnutí technologie vysoce elegantní!

ZERO Paints

To nejlepší nakonec. Pro mě objev roku! Cena je relativně vysoká, ale o barvu se vás podělí klidně víc, odstíny vypadají skvěle a jsou míchané na míru jednotlivým autům a motorkám. Povrch vypadá velmi dobře, po nalakování až fantasticky. Nemusí se



ředit, velmi málo schnou, dodávka například z www.hiroboy.com je excelentně rychlá. Určeny primárně ke stříkání, ale drobnou opravu štětcem (například na setřených hranách) zvládnete taky. Už vím, čím budu v nejbližší době barvit!

Země původu: Anglie
Orientační cena: 150,- Kč
Dostupnost: horší

Na karosérie v tuto chvíli nic lepšího neznám!

Petr Hromada

! POZOR !

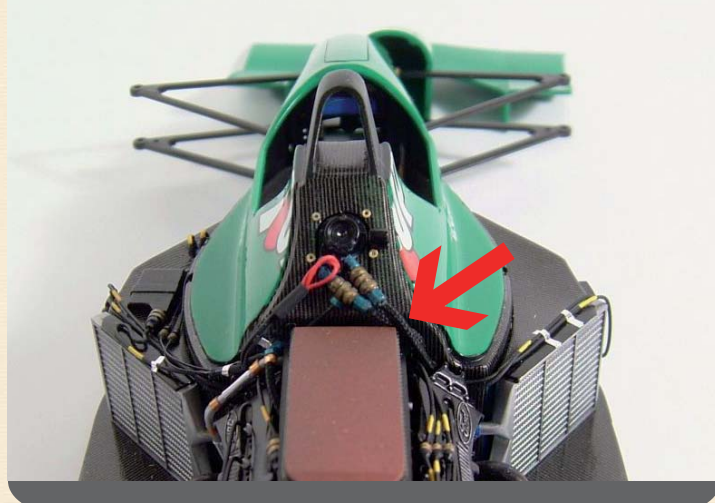
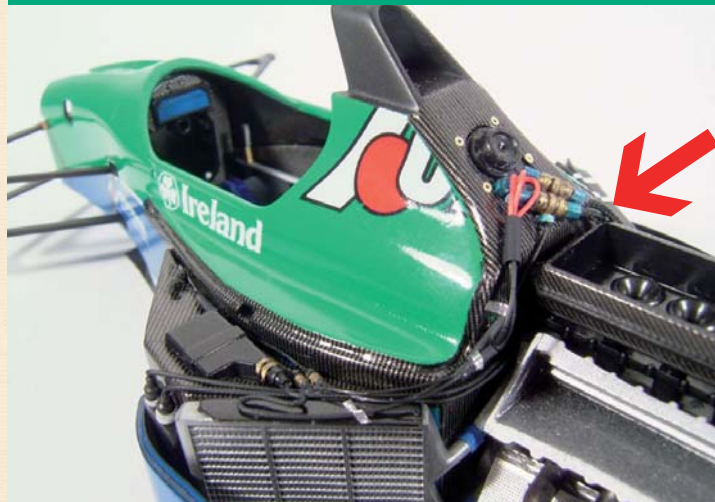
Tento časopis nám můžete pomoci vytvářet i Vy. Posílejte články, recenze, příspěvky, nápady, tipy... Těšíme se

redakce@paddockmag.com

RYCHLÝ TIP



Často jsem dotazován, čím napodobit oplétané barevné hadice na motorových armaturách. Silnější průměry sice nabízí zahraniční výrobci, s tenkými je ale problém. Nejlepší zkušenosti mám se smyčkami od stuh k mobilním telefonům. Vláknem je nutné na řezu zajistit vteřinovým lepidlem kvůli třepení. V každé prodejně najdete všechny základní barvy, opatrným nastříkáním lze barvu i doladit. Pozor, vybírejte podle smyček, protože šířka stuhy Vám zbytečně navýší cenu. Ideální je, když vás prodáváč nechá vybrat konkrétní kusy, protože některé smyčky jsou volněji pletené a mohou být silnější. Na snímku příklad stuhy za 35,-Kč, 2 kusy by měly pohodlně stačit na jeden motor jednoho auta.





...jmenuje se to **Rallylegend**

Je konec roku 2006 a já přemýšlím nad tím, kde jsem letos byl na rally a co jsem vlastně viděl. Český pohár Mitsubishi mě nikdy nebavil, takže vrcholem sezony pro mě byla druhá návštěva finské Jyvaskyly a tři dny v transu při sledování světové špičky na finských horizontech. Ale co dál? Další rok Finsko vynechám, třikrát stejný závod, to už je moc i na mě. A pak to přišlo! Vždyť v jednom z Rally byl článek o tom, že v Itálii pořád existují závody, kterých se účastní speciály legendární skupiny B. Takže vyházet všechny ročníky na zem a hledání může začít. Podařilo se... jmenuje se to Rallylegend, jede se to začátkem října 2007. Druhý den už mám internetové stránky (www.rallylegend.com) a v němém úžasu prohlížím fotky a videa. Tam musím jet!! To musím vidět!!

Ale sám jet nemůžu, potřebuju někoho, kdo se o mě postará a tím je můj nejlepší společník na takové akce – Ladá, můj otec. Ale i tak, potřebujem někoho dozadu, kdo bude podávat jídlo z kufru, každá zastávka nás bude brzdit. Další telefonát a je to. Sedadlo za mnou patří Smaržovi, který mi oznamuje, že zná ještě jednoho dobrodruha, který by do toho šel s náma, ale problém je ten, že ho neznáme. Takže krátká historka pro představu a je to – Hofi jede taky... Jako poslední se přidává Pavel a jeho nezapomenutelná dvojčata, naštěstí pojedou v jiném autě. To mi udělalo docela radost, cestou do Finska mi totiž málem rozebrali Zafiru © Teď jen vydržet těch deset měsíců... Málem bych zapomněl, když jsem tahal info o cenách ubytování v Itálii z kamarádky, řekla mi, že žila pár let v Maranellu. Maranello, no jooooo – Ferrari, tak tam bych určitě měl jet, Enzo a FXX od Tamky se válí ve skříni, pár fotek by se hodilo...

Takže: je 3. října a my vyrážíme směr San Marino. Zafira je až po strop narvaná jídlem a alkoholem, víc my ostřílení chlapi nepotřebujem. Ještě rychle pro tatíka do Vyškova, potkat se s Pavlem a je to tady. Po 10ti měsících čekání jsme na cestě. Cesta ubíhá docela rychle. Už v Mikulově Smarža s Hofim konečně mluví trochu po našem, takže padly i jazykové bariéry. Párkrát možná zbytečně zastavujem na benzinkách, ale je to nutné. Pavel potřebuje nakrmit dravou zvěř, najezený dvojčata přece jen rychleji usnou a my přicházíme o skvělé pěstní souboje v autě před námi... no co už, začíná nás bavit satelitní navigace, která se občas probudí a na dálnici z Vídně na Klagenfurt nám oznámí, že jedem špatně a máme se co nejdříve otočit... No jo, paní v navigaci má sice krásný hlas, ale zcela určitě postrádá orientační smysl, ale aspoň se nenudíme.

Blížíme se k Milánu a začínáme zjišťovat, že paní v navigaci smysl pro humor rozhodně nepostrádá, hlavně na kruháčích. „Potřebujem na Maranello, ty blbko, řekni, kde to je!“ Ale zase nic: „Jakmile to bude možné, otočte se...“ Na to nemám nervy, rozmlátit to nemůžu, je to Smaržovo, takže přichází na řadu mapa a cedule. Motáme se po okreskách, já pořád melu svou o tom, že jsme už určitě u Maranella, takže se musíme chytit nějakýho Ferrari a pak už stačí jet za ním... Smích zezadu mě přesvědčuje o tom, že kvalitě dieslového siláka v Zafire věřím jen já.



Galleria Ferrari



Ale pozor!! Cedule Maranello a je to tady, tady se rodí ti nejsilnější koničci, tady se zrodila legenda. Na první benzince, která vypadá jak ty naše z dob pozdního socialismu zastavujeme a jdu zjistit, kde že je ta jejich továrna a muzeum. S otevřenou hubou stojím ve dveřích a nechápu – u pokladny se „válí“ zadní slick i s diskem, nad pokladnou visí podepsaný zadní křídlo od samotného Enza a všude kolem fotky, fotky, fotky, tady starý špinavý závodní boty ve skleněné bedýnce, vedle „ojetý“ rukavice a za pultem vysmátý italský důchodce, kterému to přijde normální. Opatrně se anglicky ptám, kdeže je ta jejich Galleria Ferrari. „Si, Galleria...“ a zbytek nevím, italsky se nechytám. Tak dělám, že vím o co jde a vyrážíme do centra. Při výjezdu z benzinky mě málem sestřelí žlutá Modena, o které jsem si myslel, že jí to chvilku od několik desítek metrů vzdálené křižovatky potrvá. Hmmm, byla to chyba...



Maranello je malé, ale na každém rohu je Ferrari store, všude ti rychlí parchanti na skůtrech, kteří jsou nebezpeční ze všech stran. Nakonec se daří, míjíme hlavní bránu továrny na sny, dáváme přednost pár kouskům Ferrari, které jedou starší chlapíci v tmavých brýlích a bílých košilích „vyzkoušet“ na nedaleký testovací okruh. Aspoň si to myslíme, podle toho, jak vystřelí z brány... hmmm, zvuk je opravdu brutální. Parkujem a skoro běžíme do muzea. Jen Smarža chce z auta ještě vzít deštník. Je neskutečný vedro a on chce deštník? Aha, už vím proč, jemu není fakt nic svatý, on sebou táhne do Maranello stříbrný deštník McLaren! Vchod do muzea je impozantní, na zdi velký vzpínající se osel (ten Smarža si fakt koleduje), o kousek dál visí na zdích jen tak poházený kastle od pár starších modelů. Cena za vstup je příznivá, když máte sebou dítě, je to ještě levnější.

Takže si okamžitě adoptuji jedno z dvojčat, kupuji výhodný lístek a skoro utíkáme dovnitř. A zase ta otevřená huba... stojíme v boxové uličce. Vlevo boxy, přede mnou stojí Schumiho „efjednička“, z roku 2001, vedle ten bazmek na tankování a na pravo „přes cestu“ jsou na zídce monitory a židle Jeana Todta... No nazdar, tady bych chtěl umřít. Všude samý Ferrari, poháry, skleněná vitrina plná modelů všech F1, které kdy Ferrari mělo. Na druhé straně u zdi jsou zase vyskládané motory. Ale něco mě táhne do patra, takže pár schodů,



letmý pohled do výstřihu jedné z průvodkyň muzea... a sakra... poslední schod mi jaksi nevychází a já „na čtyřech“ končím před Enzem. No moje nervy, to je teda něco! 26 mega v celé své kráse! Když se narovná, je mi to do pasu. Tak tohle si nekoupím, musel bych mít tak 170 cm maximálně a poloviční váhu. Zatímco já jsem doběhl k Enzu po čtyřech, Smarža už leží před Testarosu a fotí. Fotí všechno. Nemá smysl se zaměřovat na detaily. Asi za dvě hodiny stojíme zase před muzeem. Já trochu zklamaný, že jsem neviděl FXX, dvojčata zpcená jak se bavili tím, že se honili se zaměstnancem muzea, který po každém doteku ruky leštil kastle exponátů a pořád nechápal, že na jedno dítě je těch tápanců moc.

Dávám další šanci navigaci s cílem San Marino a jedem! Cestou na dálnici, projíždíme Imolou a to nám nedalo, takže za chvilku stojíme ve slavné zatáčce Tossa, ale za plotem. „Když už jsem tu, nebudu na to hledět přes plot“ říká tatík a za moment je na druhé straně a vybíhá nahoru na tribunu. Babča říkala, že už jsem ve věku, kdy nedohlíží on na mě, ale já na něho, takže rychle přes plot a za ním. Rychlá fotka nahoře na tribuně a pokračujem. Na dálnici zkouším, kolik to jede bílému Gallardu – no, je to hodně i na Zafiru, nebudu ho trápit, blikám na něho, že jako díky za demonstraci síly a sleduju, jak mi mizí jeho světla v dále...





Republica di San Marino

Je tma a my jsme u San Marina. Plány na noc ve stanech vzali za své, nejsme nejmladší, potřebujem hotel. Když mi už ve třetím hotelu zklamaně sdělují, že mají z důvodu rally plno, smutně se vracím ke zbytku výpravy. U vchodu si všímám, že noc v tomto „nic moc“ hotelu na hranicích San Marina stojí 150€, takže je nakonec dobře, že mají plno... Ale před hotelem je něco, kvůli čemu jsme sem jeli. Na vleku je Renault 5 Maxi. Už se nemůžem dočkat, až ho zítra uvidíme na trati. Vracíme se do Rimini najít hotel. Hledat v říjnu hotel v letovisku, to může napadnout jen nás. Nikde nic, buď je plno, nebo je draho, nebo je zavřeno (a to je ve většině hotelů). Takže hledáme něco na pobřeží. To správné místo je Igea Marina, typické letovisko – bohužel zavřené. U skupinky místních teenagerů na skútrech se moje angličtina nechytá a já si začínám myslet, že 16 let studia angliny byl ztracený čas. Oni prostě mluvit nebudou, i když evidentně rozumí. Ale Hofi má nápad! A dokonce to říká po „našem“. „Dé mu škopek, třeba nám zato poradí“. Funguje to, máme ho následovat... Jenže to jsem netušil, že to 30ti kilový děcko je asi mladší brácha Rossiho. Na kruháci pokládá skútr skoro na zem, koleno pár cm nad zemí a ten malej šmejď nám ujíždí. Ale na rovince to prohrává, my ho dojíždíme a on nám ukazuje otevřený hotel. Dostává slíbenou odměnu a my se ubytováváme. Cena je rozumná, 25€ za noc a snídani. Jen máme na říjen trochu nestandardní dotaz. Počká na nás pan majitel se zavřením, až se vykoupeme? No chápou, teď před půlnocí, v říjnu, kdy už půlka Italů chodí po ránu v rukavicích a kulichu si sem přijede pár výletníků a chtějí se koupat. Ale ukecáváme to na 15 minut, berem skvělý vynález z Božkova – Zelenou a pak fofrem k vodě. Hmmm, studí, nápad, že se okoupem na Adama má pouze jednu chybu, do vody

**„Dé mu škopek, třeba nám zato poradí“.
Funguje to, máme ho následovat... Jenže
to jsem netušil, že to 30ti kilový děcko je
asi mladší brácha Rossiho.**

vlítli Adamové, z vody vylézají Evy... fakt to studí, ale je to moře. Zelená nás probírá a vracíme se celí šťastní na pokoj. Pavel už uspal upírky, tak si dáme pár panáků na dobrou noc, Hofi ještě na malé plynové bombě cosi vaří a vymýšlíme plány na další den.

San Marino je krásný a moc. Kopec uprostřed roviny, nahoře zámek, k němu spousta serpentín, které Oply skvěle zvládají, i když Zafira místy na jedničku. No, převýšení 800 metrů asi 25 km od moře a to skoro z nuly, to dá zabrat. Pavlova Astra je na tom o poznání líp, do příštího roku jsme si dali se Smaržou závazek, že zhubnem. Odbočujem k bývalému olympijskému stadionu a zase ty otevřený huby... jsme v servisní zóně. Motáme se jak v tranzu mezi Stratosama, Deltama v továrních barvách, vedle ve stanu zrovna nastartovali obě 037 zároveň. Z toho jde až mráz po zádech... Kolem probíhá Smarža a my nechápem, kam se žene. Aha, našel Alenovu Lancii Deltu S4 ze San Rema. A ke všemu ještě originál. Musím uznat, že jsem si z něho dělal srandu zbytečně. To auto se už začíná líbit i mě. Je to něco nestutečného, že máme možnost se dotknout legend, které i po tolika letech nahánějí strach. Rám z trubek, kastle z laminátu, pod zadkem nádrže a za zádama motor s brutálním výkonem. Už chápou, proč tyhle auta pořád dokážou nadchnout víc než WRC. Žádná elektronika, žádné počítače a aktivní diffy. Prostě jen neskutečná síla a blázen, který se nebojí to řídit. Jen jedna věc mě hodně mrzí. A to ta, že tento ročník nebude mít na startu hlavní ohlášenou hvězdu. Letos měl všechny posádky v okolí San Marina „školit“ Colin McRae se svou vítěznou Imprezou z RAC 1995. Jaká smůla, že svět přišel o tuto žijící legendu.





Sekundovat mu měl Juha Kankkunen, který se nakonec kvůli nemoci omluvil. Ale ještě zbývá Mikki Biasion a Sandro Munari a ti rozhodně nepojedou pomalu. Jen jedna věc mě ještě zarazila, nikde žádný Audi nebo MG Metro.

Později zjišťuju na netu, že na německé Eifel rally zase není moc Lancií, takže je asi něco mezi nebem a zemí. Smarža mi sděluje, že ten starší prošedivělý pán, který je až po pás v motoru Stratosu je Giuseppe Volta, majitel slavného týmu a ještě stále aktivní jezdec. Nesměle se ptáme, zda si můžeme něco nafotit, Volta nám okamžitě otevírá dveře a dělá místo, abychom si mohli nafotit jeho auta. Sám pojede s jednou Lancií 037, takže bude o zábavu postarané. Hofi je mimo z Poršáků, takže s tím se jen potkáváme v servisu při pobíhání a focení všeho, co má motor. Potkáváme pár kluků z Olomouce, kteří nám radí, kam se vydat na RZ. Oni preferují noční superspeciálku ve městě, my se vydáváme za město a projíždíme si jednu RZ a hledáme si místo na dívání. Snažíme se o natočení onboardu, ale v momentě, kdy jsem vystartoval se začal Hofi rozplívat nad okolní přírodou, takže sice máme video, ale místo tatíkova diktátu tam máme samé: „dívej se na tu skálu“, „ty woe, to je kopec, tady musí letět“. Smarža ho nakonec zklidňuje všeříkajícím „Ten blbec tu hubu snad nezavře“ ☺ a dál točíme. Ticho tentokrát ruším já, abych oznámil posádce, že nám asi hoří brzdy. Kopec je fakt prudký, samá zatáčka, kde se musí jít až do jedničky. Musím krotit své závodní geny, tohle není rally speciál, tohle je rodinný autobus, kterému zrovna asi odešly brzdy ☹ ☹

L4¹⁵⁰L1→P1⁵⁰brzda brzda L7→P9 přes horizont na štěrk, tak to vidím já a tady to bude dobrý, věřte mi. Tak jo, máme místo a dvě hodiny čas do prvního průjezdu. Baví nás tu místní rallyboys, hlavně jeden s takovým tím italským tříkolovým nákladáčkem v barvách Martini, který tu L7→P9 dává na ručák a málem to převrací ☺. Setmělo se, já našťavaně odkládám kameru, tatík se mi směje, že to říkal, že to tahám z auta zbytečně. Ještě mě zachraňuje před útočícím

pavoukem, kvůli kterému bych byl schopný utéct až do Alp a už je to tady. Miluju auta s rampama a Mikki Biasion má na autě rozsvícené všechno co jde. Delta funguje naprosto perfektně, jede jak po kolejích. Při odrazení se ozývá „střelba“ z výfuku, turbo odfukuje a Mikki posílá bokem auto do L7. Jenže mitfára asi zaváhal a zapomněl mu říct, že ta L7 váže P9 a proto Mikki zastavuje Deltu pár desítek cm před páskou a vyděšenými diváky. Ale to by nebyli Italové, okamžitě začli řvát jako v transu a mohutně povzbuzovat. Zpátečka, zamávání, jednička a Delta mizí dlouhým powerslidem za horizontem. A pak to jde za sebou – Stratosy, 037, Delty, MonteCarla, Sierry, BMW, Fiaty a mezitím samozřejmě spousta těch Hofiho Poršáků. Přemýšlím nad tím, jak se zde asi trénují RZ, protože Biasion rozhodně nebyl poslední, který vyděsil diváky tím, že tu pravou nedal. Krásný průjezd předvádí BMW M3, zadní náhon je prostě divácky vděčný. Bohužel jediný Peugeot 205 T16 zvládá ještě poslední levou před horizontem, pak vypovídá službu motor a tak zastavuje hned vedle nás. A z toho zase máme radost my, takže můžeme fotit. Pilot se snaží domluvit motoru, zatímco mitfára si čte noty a vypadá, že ho to nezajímá. Asi po deseti minutách už zase lítají plameny z výfuku a P205 odjíždí. Super – uvidíme ji ještě zítra. Je konec a to hodně rychle, tohle není nudný český mistrák plný Mišáků, takže to fakt uteklo hodně rychle. A rozhodně to tady nikdo neprodal. Vracíme se na hotel s plánem, že se zbavíme většiny alkoholu, který máme. Únava ale dělá svoje, takže jsme rádi, že vidíme postel.

V sobotu vstáváme brzo, po snídani je naplánovaný menší výlet, který mě až takovou radost nedělá. Cestou do San Marina je velké Letecké muzeum (prý největší v Itálii – aspoň to tak mají na letáku). Dakota, ve které létala M. Monroe, zbytky letadel z tragie v Rammsteinu a další oceloví ptáci mě nezajímají, takže zatímco ostatní pobíhají po muzeu, chrápu v autě na parkovišti. Budí mě dvojčata tím, že zkouší, jestli mi vadí prsty v očích a nose. Vadí, takže rozdávám výchovné pohlavky, dvojčata mi to vrací a protože jsou rychlejší, vzdávám to a vyjíždíme na superspeciálku. Jedeme už po paměti, navigaci radši nedráždíme, stejně by nám paní řekla, že se máme otočit. Trať speciálky vede přes

nějakou továrnu nebo kapitalistické JZD, ale série zatáček, výhled na skálu s hradem San Marino a možnost sednout si na svodidla je tím nejlepším, co může být. Přijíždí první předjezdci – G. Volta a za ním Munari s Pirelláckým Stratosem. Volta to dává vyloženě pro lidi, kde to jde, točí kolečka a pálí gumy, potom „zapackne“ o plyn a mizí. Nemá smysl popisovat, co se tam dělo, to se musí zažít. Jedinné, co vzpomínky na dobu sk. B kazí jsou pásky a pořadatelé, kteří hlídají diváky. Ale vidět třeba S4, která smykem projíždí mezi lidmi, kteří si zahrávají se



životem, to zrovna nemusím a už vůbec nemusím být jedním z nich – zlatý svodidla. I když za zádama je díra jak do pekla. Hodit záda by znamenalo min. pár zlomených žeber – v tom lepším případě.

Na druhý průjezd se přesouváme blíž k cíli, vybíráme místo na mezi nad tratí a čekáme. Začíná pršet, což je dobře. Dlouhá rovinka naplno, po které se jde natvrdo na brzdy a odbočuje do ostré doprava do kopce slibuje ty nejlepší fotky. A zase je tu Volta... Má odjet 3 kola, ale pokaždé u nás točí kolečka, když jede po čtvrté, je to divný, popáté to neřešíme. Jezdí prostě tak dlouho, dokud chce, nikdo ho z tratě nevyhání a pořadatelé jsou rádi, že je show. Z okruhu odjíždí až poté, co zrušil na své 037 předek, ale ani to ho zjevně netrápí. Průjezdy na vodě jsou to nejlepší co jsme si mohli přát, vidět třeba driftující Porsche 911 a slyšet zvuk vytočeného motoru, to je něco naprosto úžasného! Trochu nám vrtá hlavou Delta EVO II se jmenovkou Gardemeister, helma ve známých barvách a úplně odlišný styl jízdy od ostatních posádek. Tonimu nevyšel start na Korsice, tak asi na poslední chvíli vzal start na Rally legend. Dodnes nevím, jestli to byl on, ve startovce nebyl, ale přijde mi divný, že by někdo jel s cizím jménem na okně. Když jsem u těch známých jmen, musím dodat, že s jednou Deltou jezdil i otec Valentina Rossiho. A rozhodně tam nebyl na výletě...

Je konec, poslední auto projelo cílem, rally skončila. Splnil se mi sen vidět speciály sk. B v akci, i když už ne v takovém nasazení jako ve své době. Ale udržovat tyto auta je hodně náročné a to nejen finančně, takže si dokážu představit, že rozflákat to není sranda.

Ještě jsme se rozhodli vyškrábat až úplně nahoru na skálu a vidět hrad. Ty serpentiny jsou snad ještě prudší, v některých jsem málem couval, naložené auto trpí na jedničku, než se dostanem nahoru je tma a mlha. Nahoře je zima, třepu se v kratásch jak pes a modlím se, ať jsme zase rychle dole. Nakonec jsem se rozhodl být tvrdý a projít si hradby a nádvoří. Jak jsem už psal, převýšení je 800 metrů, dole pobíhají Italky v bikinách a nahoře se chodí v zimní bundě s deštníkem. Jen já jsem si vykračoval v trenkách... Cestou dolů míjíme fotbalový stadion, ukrytý mezi zatačkami, na kterém před pár týdny hrál překopávanou i český národák. No, řeknu vám – kopnout balón mimo hřiště, tak za ním běžíte až k moři, kdo nikdy neviděl ten kopec – neuvěří.

Poslední noc v hotelu trávíme likvidací alkoholu a pánskou jízdou po městě. Tatík nezůstává nic dlužen své pověsti chlapa, který nezkaží žádnou akci, takže nám každému vrazí do koutku doutník a vyrážíme. Vzhledem k zavřenému letovisku chodíme prázdným městem, takže jsme pány situace. Zelená došla, zbývá udělat pár fotek, skupinovou nám dělá místní četník, který neřeší, že jsme nalití a ochotně čeká s foťákem, až se poskládáme do hledáčku.

V neděli vyrážíme domů, narozdíl od Pavla, který odjel už v sobotu večer, protože měl nějakou rodinnou akci. Po cestě navštívím Benátky, kde se nezapomenem ztratit. Jsme hrdinové, páni tvorstva,

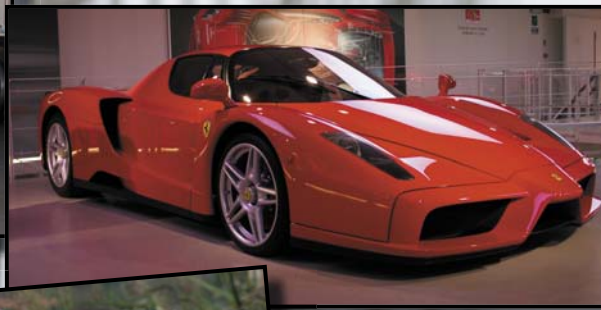
mapu nepotřebujem, nejsme žádní blbci. K mému a Smaržově úžasu je přímo na vrcholu nejvyššího a neznámějšího mostu přes kanál modelářský obchod. Ale žádné nákupní orgie se nekonají, je to tam samý kovák. V rohu se krčí zaprášené krabice s motorkama od Tamiye a pár krabiček s technikou. Já ve své naivitě prohlížím regál po regále a hledám Ford Cosworth, auto mého srdce. Nic, ani v Benátkách nejsou – škoda.

Cesta domů utíká poměrně rychle, poslední zápletkou je v podobě prasklé žárovky HB3, která v Itálii a Rakousku stojí 30€. „Na to kašlu, ve Slavkově na benzince stojí 120 Kč, to dojedu“ hrdě prohlašuji a modlím se, abych nepotkal Carabinieri. Tatík pospává, navigace je vypnutá, protože je jasné, jak by to skončilo. Se Smaržou celou cestu domů stavíme virtuální modely, řešíme detaily, které se jen tak na netu neobjeví a přemýšlíme, které modely musíme postavit a jak. Kolem páté odpoledne jsme zpět u mě v Bučovicích. Vítá mě moje hacienda, babča a pes, který je rád, že dostal pár italských psích hraček...

Co dodat na závěr? Určitě tento výlet doporučuji každému, kdo chce alespoň takto zažít dobu, kdy se po každém průjezdu ježily i chlupy na zádech. Cenově to vychází i se zajištěním do Maranella a Benátek cca na 2 000 Kč/osoba (nafta, dálniční známky a parkovné) při 4 lidech v autě. Na speciálku ve městě se platilo 5€, to byl jediný poplatek. Myslím, že i s jídlem a pitím se dá v pohodě počítat s 5ti tisícovou investicí při výletě za podle mě těmi nejlepšími rally auty všech dob...

Martin „Koudy“ Petráš







24 HEURES DU MANS
14-15 JUIN 2008

DUNLOP

www.lemans.org

Réservation: 0 892 69 72 24

76^e EDITION

DUNLOP **RMC**

