OBSOLETI FIAT 500 IN SCALA

N.122 QUARTO TRIMESTRE 2015 € 6,90 WWW.MODELLIAUTO.IT

MODELLI AUTO

BMW i8
DI REVELL IN 1:24

COLLEZIONISMO E MODELLISMO

FORD E FERRARI

LE COVER
DI QUESTO NUMERO
MINICHAMPS E CMC IN 1:18

INCONTRO CON
BBR MODELS

COLLEZIONE
I MODELLI MARTINI IN 1:43

MASERATI

FIAT 1100

FERRARI 512S

FERRARI 512S "TARGA FLORIO" 1970

Guidare una macchina come la Ferrari 512S lungo il tracciato della Targa Florio era privilegio di pochi. Vettura pesante, poco agile ed a disagio su un percorso stradale. Il kit di Model Factory Hiro, oggi piuttosto raro, riproduce la Sport Prototipo di Maranello in maniera sommaria, tanti sono gli interventi necessari per ottenere un modello in linea con le attese del collezionista più smaliziato ed attento. Seguiamo le varie fasi di una lavorazione che ha richiesto, tempo, pazienza e tanta dedizione

Di **ALESSANDRO PRINI**

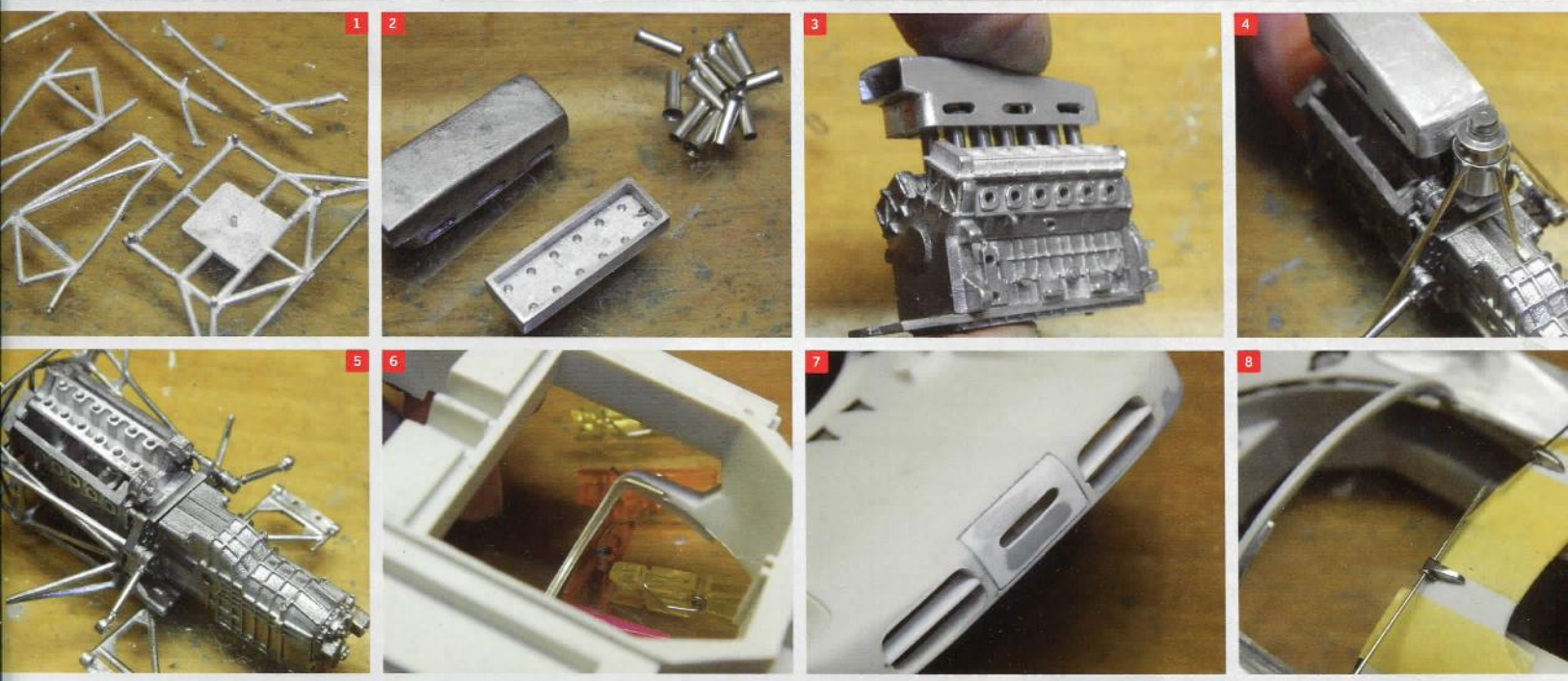
Era il 3 maggio 1970. Prende il "via" la 54° edizione della Targa Florio, competizione valida per il Campionato Mondiale Marche. La gara fu vinta dalla coppia Joseph Siffert - Brian Redman su Porsche 908-3 n.12 (modello già analizzato in precedenza), ma di fatto l'attenzione rimase focalizzata sulla coppia Nino Vaccarella - Ignazio Giunti a bordo della Ferrari 512S n.6, arrivati 3°assoluti, 1°categoria sport, 1°classe da 2001 a 5000 cc.

Un'auto impegnativa, pesante, poco adatta al tortuoso circuito delle Madonie, tanto che lo stesso Vaccarella racconta nei suoi scritti delle sofferenze fisiche patite durante i turni di guida, sforzi che a poco hanno portato contro agilità e leggerezza delle piccole Porsche.

Anche in questo episodio agonistico, molti sono gli aneddoti e le curiosità, non riconducibili a poche righe di una testata modellistica.... dunque resta il modello: un auto particolare che ha fatto la storia del motorsport.

GENERALE

Un kit datato, non paragonabile all'attuale produzione della casa nipponica. Oggi molto raro, che talvolta appare in collezioni private o su mercatini internazionali. Il costo della scatola resta elevato pur non giustificabile dal contenuto. Una fase aziendale in cui si muovevano i primi passi verso una progettazione 3D mantenendo comunque lo spirito artigianale del kit. Ne deriva una sorta di ibrido con componenti evidentemente realizzati con software tridimensionali e altri tassativamente realizzati a ma-



Le parti tubolari che costituiscono il telaio, di manifattura grezza e deforme (1), con 12 capicorda da elettricista do consistenza ai tromboncini di aspirazione inesistenti (2), preconfezionamento del pacchetto di aspirazione rivisto (3), verifica degli ingombri e della massa di quanto prodotto (4), alloggiamento del blocco motore nel vano telaio per verifica degli spazi e degli allineamenti (5), fresatura dell'esile montante in resina e inserimento di tondino in ottone di irrigidimento (6), sostituzione di lastra foto incisa con plasticare per la paratia frontale (7), costruzione di adeguate cerniere (inesistenti) per consentire la naturale apertura/chiusura del cofano (8)

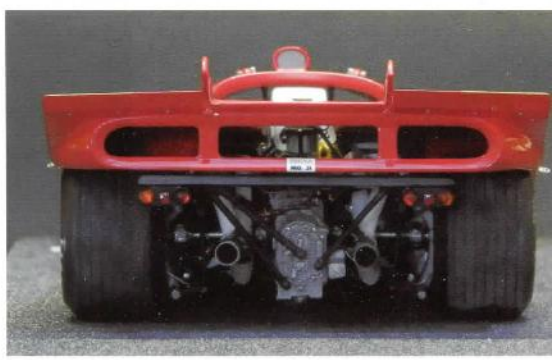
no. Il risultato è un modello con tanti "lati oscuri": necessità di revisione sia nella meccanica che nella carrozzeria. Alcuni non facilmente risolvibili. Oltre a ciò, parecchie asimmetrie e disassamenti probabilmente dovuti a stampi poco precisi o a deformazioni successive.
Le ruote restano sempre di dimensioni e proporzioni dubbie rispetto la realtà nonostante la buona qualità di disegno e dettaglio.

LAVORAZIONI. TRATTAMENTO MATERIALI

Come sempre tutti i metalli meritano di essere ben carteggiati (220-400-600) prima di un trattamento finale di lucidatura o verniciatura. Le resine lavate con acetone e carteggiate (800-1000). Operazione ripetuta in modo più leggero dopo le mani di fondo e di vernice finale.

MECCANICA E TELAIO

Il telaio, ridotto al guscio che intrattiene il motore, è incredibilmente delicato e con tolleranze "zero", oltre ad una definizione veramente grossolana: tubicini da assemblare tra di loro con incastro maschio-femmina. Un sistema che, come di consueto, non tollera spessori aggiunti (colla), e che richiede una grande precisione oltre ad estrema delicatezza.
I particolari in metallo sono stati lavorati parecchio specie se la finitura deve ricordare l'alluminio lucidato e in qualche caso hanno meritato rifacimento completo. Scarsi i dettagli e il dimensionamento di alcuni componenti come



Tre immagini che rappresentano il risultato dello sforzo costante verso la ricerca di allineamenti e simmetria fin dall'inizio della lavorazione, nonché la calibrazione di spessori e masse di ogni componente del modello: una delle attenzioni principali per il buon esito del manufatto

Il cassoncino di aspirazione di dimensioni eccessive e i tromboncini quasi inesistenti. Il primo è stato rivisto; i tromboncini ricostruiti.
Grande attenzione è stata dedicata alla compatibilità di tutti i grandi e piccoli componenti, affinché come sempre tutto combaci perfettamente e sia rapportabile al suo contenitore (carrozzeria). Una semplice disattenzione verso qualcosa può avere gravi conseguenze sul risultato finale.
L'assetto è stato corretto intervenendo sulla lunghezza delle sospensioni e sull'angolazione dei bracci in quanto assolutamente "disorientati". Analogamente gli scarichi hanno subìto particolare attenzione per forma e allineamento. Il telaietto terminale meritava di essere rifatto ex-novo ma, mi sono limitato a renderlo credibile sostituendo solo alcune appendici.

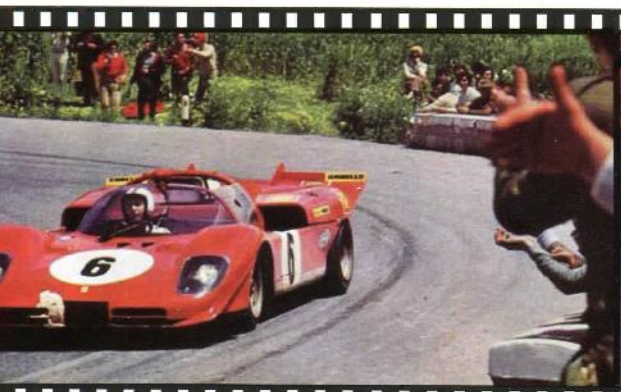
FONDINO-ABITACOLO

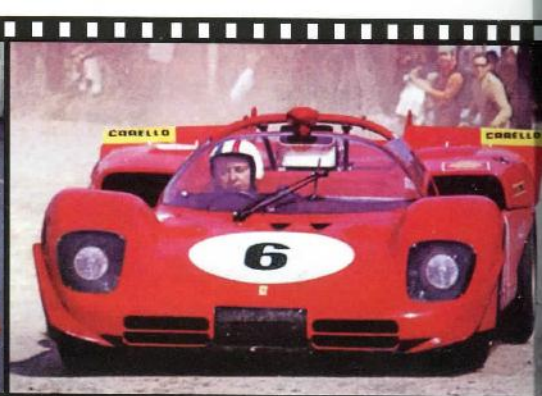
Abitacolo molto semplice in resina con enorme sedile in metallo senza elementi degni di nota.
Il cruscotto, per forma e distribuzione strumenti non apparteneva alla vettura in oggetto ed è stato rivisto sulla base della documentazione relativa con lavorazioni a stucco e frese, con nuovi pulsanti e levette. I piccoli dettagli dell'abitacolo, di scarsa fattura ed errata posizione sono stati ripensati come estintore e leva cambio.

CARROZZERIA

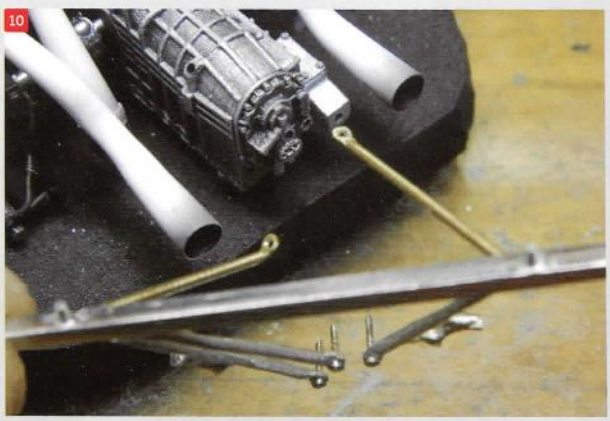
Come sempre ottima la qualità della resina, senza soffiature di stampaggio. Peccato per i gravi contrasti formali tra cofano, cellula abitacolo, portiere (in metallo) e cofano posteriore, dovuti quasi sicuramente a deformazione da catalizzazione ritardata fuori stampo. Dunque un lavoro di riconquista degli allineamenti grazie al forte calore di un asciugacapelli. La sola apertura che mi è stata concessa doveva essere il cofano posteriore, dunque portiere e muso sono stati giuntati e rifiniti in opera. Il frontale del muso era inclinato a destra con prese d'aria non allineate: il tutto è stato ripre-

Tre immagini che riassumono il modello nel suo complesso, sia con cofano chiuso che aperto





9


10

11

12

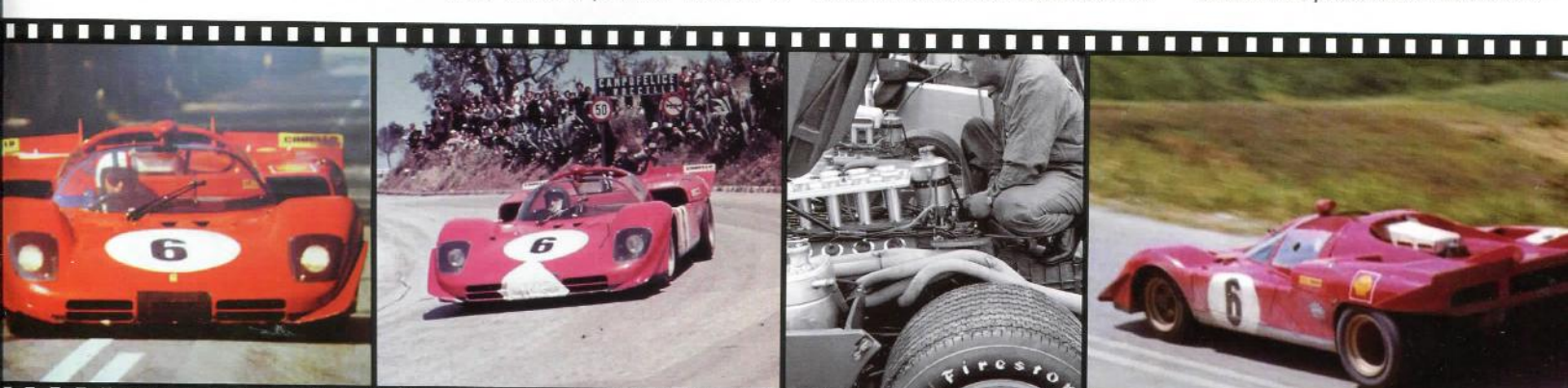
In quanto Spyder, l'abitacolo in piena vista rispecchia l'ambiente della Targa 1970 con mappe e volantini dell'epoca ridotti in scala

Un nuovo serbatoio di recupero dell'olio completamente autocostruito (**9**), il nuovo telaio posteriore a supporto del cofano rivisto con aste in ottone e ancoraggi ricavati da spilli in acciaio (**10**), i canali dei cerchi sono stati allungati compatibilmente alla larghezza degli pneumatici con l'ausilio di porzioni di cerchio in plastica (**11-12**).

so con ausilio di forte calore, plasticard e stucco.
È stato appassionante il lavoro alle cerniere del cofano posteriore apribile, assolutamente inesistenti. Con due spilli, due pezzetti di metallo bianco e due forcelle fotoincise di recupero, credo di essere riuscito a restituire un componente fondamentale, e per realismo, e per necessità di aprire e chiudere il cofano agevolmente.
La cornice del parabrezza, molto esile e fragile (anch'essa deformata) è stata irrigidita e stabilizzata dall'interno con un tondino di ottone affinchè potesse ricevere la termoformatura del parabrezza in modo semplice e inequivocabile. Un velo di fondo grigio ha messo subito in evidenza infinite piccole imperfezioni – invisibili sulla resina nuda e immediatamente corrette con una tela da 600-800.
Altra lavorazione degna di nota è stato il mettere in relazione un cofano eccessivamente arrotondato in coda, con le due fotoincisioni che costituiscono le appendici aerodinamiche orizzontali sinistra e destra. Di per se non avrebbero mai combaciato.

RUOTE

Validi i cerchi in metallo bianco su canale in tubolate tornito con battistrada dei pneumatici corretto. Il



Dettaglio del sedile rimodellato e rivestito con texture riprodotta con decals disegnata al PC (**13**), dettaglio della spazzola tergicristallo con tubicino per getto d'acqua (**14**), il cassoncino e il serbatoio ricostruiti e inseriti nel cofano posteriore (**15**), dettaglio disegnato al PC e realizzato in decal dell'adesivo di conformità all'iscrizione della vettura (**16**), dettaglio auto costruito del blocco alimentazione con parti elettriche, protette da paratia anticalore (**17**), un primo piano finale della vettura aperta (**18**)

MATERIALI ADOTTATI

VERNICI A SPRUZZO

FONDO GRIGIO OPACO alchidico	(Talken)	carrozzeria
FONDO BIANCO OPACO alchidico	(Talken)	carrozzeria e componenti
Ferrari RED LUCIDO nitrocellulosa	(Lechler)	carrozzeria
ALLUMINIO LUCIDO acrilico	(Duplicolor)	meccanica-telaio
NERO OPACO nitroindustriale	(Lechler)	meccanica

VERNICI A PENNELLO

SEMIGLOSS BLACK n. 85 enamel	(Humbrol)	varie
MATT BLACK n. 33 enamel	(Humbrol)	varie
METAL COTE n. 27003 enamel	(Humbrol)	varie
GLOSS RED n. 19 enamel	(Humbrol)	varie
CLEAR red X27 lacquer	(Tamiya)	luci post.
CLEAR orange X26 lacquer	(Tamiya)	luci post.

ADESIVI

CIANOACRILATO	(Grip- medium)
EPOSSIDICO bicomponente lento	(UHU-plus)
VINILICO TRASPARENTE	(Tesa)
VINILICO BIANCO	(Bindan)

STUCCHI

STUCCO PASTA NITRO	(Tamiya)
NITRO GRIGIO	(Gunze – Mr.Surfacer 1000)
STUCCO EPOSSIDICO 2C	(Tamiya)

COADIUVANTI

PLASTICARD 0,5/1/1,5 mm.	aggiustamenti vari
PASTA ABRASIVA/POLISH	lucidatura

diametro generale, come dicevo, comprensivo di pneumatico e cerchio risulta sempre sottodimensionato rispetto la realtà e qui anche nella superficie di appoggio.

FOTOINCISIONI

Come nei kit dell'epoca, complessivamente la dotazione è sufficiente o scarsa, e curioso è il tentativo di eccedere con microdettagli incompatibili con il modello. Tuttavia lo spessore della lastra è ben calibrato conferendo rigidità e lavorabilità al singolo pezzo.

DECALS

In questo caso sono piuttosto soddisfatto (a prescindere dalla semplicità della decorazione): il materiale era molto duttile, resistente, elastico e coprente: molto semplici dunque le fasi di manipolazione, posa e fissaggio. Ad asciugatura terminata rimane una superficie molto naturale e lucida.

VARIE

Avendo già posizionato il casco di Nino Vaccarella nell'abitacolo dell'Alfa 33-3 del '71, ho preferito non riproporlo e introdurre una variante con mappe, volantini e appunti di gara mentre i guanti sono stati realizzati con il consueto stucco epossidico modellato. MA

L'aspetto generale del modello posizionato su basetta con simulazione asfalto e riportante la preziosa targhetta con autografo di Vaccarella