

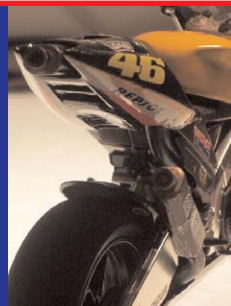
## lanzia stratos: alla scoperta del kit



in questo **numero:**

**FINALMENTE SI PARTE!  
È NATO**

**modelTRIBE**



**Freon in cattedra:**  
la brunitura degli scarichi

**ModelTribè é giovane...  
...e ha bisogno di TE!**

Scrivi i tuoi commenti, i tuoi suggerimenti o pensieri.

Facciamo crescere questa idea!

# Si parte!

ebbene sì, come recita il titolo che avete appena letto, è ora di partire con questa nostra iniziativa, se volete coraggiosa, di creare una rivista dedicata al modellismo statico che sia alternativa alle proposte editoriali generaliste e nazionali.

Ovviamente non abbiamo la presunzione di sostituirci alle testate di settore, ma solamente vogliamo unire le nostre conoscenze per realizzare uno strumento che intrattenga e che aiuti i modellisti ad apprendere tecniche e trucchi per migliorare i propri lavori.

Ma ora basta chiacchiere e tuffiamoci nel nostro hobby preferito.

Buon modellismo a tutti!

>> *by Kenny*

titoli di testa

## I DOVEROSI RINGRAZIAMENTI

Per ogni opera che inizia è buon auspicio ringraziare chi ha contribuito più o meno attivamente.

Con la consapevolezza che non è possibile citare tutti, ringraziamo Buddha77, moderatore di Modellismo.net, che con il suo lavoro ha creato il clima ideale per la collaborazione dalla quale è nato ModelTribe; ringraziamo tutti i modellisti che hanno spinto affinché ModelTribe nascesse e che contribuiscono con la loro esperienza a far crescere il nostro gruppo; grazie a Freon e Modelfriends che hanno realizzato gli articoli di questo primo numero.

Infine un grazie particolare a Giorgio Nanni, amministratore di Modellismo.net, senza il quale non ci saremmo conosciuti (e magari ora si starebbe tutti davanti alla TV). Benvenuto ModelTribe, e che la forza sia con te!

## lanCIA stratos

### il kit hasegawa della leggenda dei rally

Parlare esaurientemente della Stratos e delle sue vittorie risulta abbastanza arduo in quanto è una vettura che ha fatto la storia del rallysmo mondiale, mi limiterò quindi ad accennarne gli eventi principali. Nata dalla matita di Nuccio Bertone fu presentata al salone di Torino nel 1970 come Dream Car. La Stratos colpì subito per le sue linee avveniristiche e per le scelte tecniche adottate. La Lancia, in quel periodo, era alla ricerca di una vettura che potesse degnamente

sostituire la Fulvia e che potesse contrastare le Alpine Renault prepotentemente apparse nel panorama rallystico di quegli anni, a tale scopo il progetto venne sviluppato e nacque così un modello avveniristico, caratterizzato da una grande penetrazione aerodinamica, di forma compatta e con gli organi meccanici facilmente accessibili. Grazie alle sue caratteristiche tecniche e ai suoi criteri costruttivi la Stratos si propose all'attenzione degli addetti ai lavori come la

destino commerciale. Venne adottato il propulsore Ferrari Dino, sei cilindri a V da 2418cc, sospensioni a quattro ruote indipendenti, telaio a piattaforma, struttura della carrozzeria in profilati di acciaio rivestita in lamiera ma con largo uso di leghe leggere, materiali compositi e vetroresine.

Come prescritto dai regolamenti sportivi vigenti in quell'epoca venne prodotta in una serie di 500 esemplari, necessari per l'omologazione nel Gruppo 4, e fece il suo esordio agonistico nel novembre 1972 in Corsica, con Sandro Munari al volante. Pochi mesi dopo al Rallye Firestone di Spagna ottenne la prima vittoria di un'interminabile serie che portò la Stratos a vincere tre titoli del mondiale rally consecutivi dal 1974 al 1976, con 62 vittorie assolute, quattro titoli di campione Europeo Conduttori, quattro titoli di campione Italiano per un totale di oltre 180 affermazioni in gare concrete





svoltesi sotto l'egida della FIA, oltre ad innumerevoli primi posti in gare nazionali ed internazionali minori. I francesi l'hanno soprannominata "bête à gagner", come dire asso pigliatutto, d'altronde solo un'altra vettura può vantare un palmares paragonabile ed è anch'essa una Lancia, la Delta.

Nel 1977 vi fu la fusione della squadra corse Lancia con quella FIAT che gareggiava nel mondiale già da qualche anno, come conseguenza la Lancia fu costretta a ridurre il suo impegno nel campionato, collezionando una sola vittoria con Munari al Montecarlo. Il 1978 fu l'ultimo anno ufficiale della Lancia, costretta a fare da team di supporto alla FIAT. la Stratos dovette cedere il passo alla FIAT 131 Abarth, non perché fosse ormai superata, ma per una precisa esigenza di marketing dettato da casa FIAT la quale tendeva a voler privilegiare una vettura per famiglie rispetto ad un'automobile nata espressamente per le corse che poco aveva in comune con le auto di tutti i giorni.

Dal 1979 in poi le apparizioni della Stratos nel mondiale furono affidate a scuderie private o semi-ufficiali; le uniche vittorie furono ottenute dalla Lancia-Cardonnet al Montecarlo 1979 ed al Tour de Corse 1979 e 1981 con Bernard Darniche ed al Sanremo 1979 con Tony Fassina.



## **Di seguito riassumo i titoli conquistati durante la sua brillante carriera:**

Campionato Mondiale: 1974 – 1975 - 1976

Campionato Europeo: 1976 – 1977 - 1978

Campionato Italiano: 1976 – 1977 – 1979 - 1980

## **Il modello:**

Hasegawa ha messo in commercio quattro kit di questa vettura riproducenti diverse versioni. La scatola con il codice CR-032, uscita per prima, riproduce la vettura sponsorizzata Alitalia numero 1 vincitrice del Rally di Montecarlo 1977 con Sandro Munari e Silvio Maiga.

A differenza del modello della 037, su questo kit il motore è assente così come non vi è alcuna parte della carrozzeria rimovibile.

Il kit è stampato in plastica bianca e nera e contiene, oltre che alla scocca, altre cinque stampate, di cui una dedicata ai trasparenti, un sacchetto con le quattro gomme ed un piccolo sacchetto contenente il materiale per fare i paraspruzzi posteriori e l'antenna.

Il kit è dotato di un abitacolo completo, comprensivo dei due sedili anatomici ed il cruscotto. Hasegawa fornisce delle decalcomanie rappresentanti le cinture di sicurezza, io però preferisco usare quelle reperibili sul mercato come accessori che sono sicuramente più realistiche tenendo conto che tutti i dettagli sono ben visibili attraverso l'ampio parabrezza e i finestrini laterali.

Le istruzioni sono chiare e comprensibili, suddivise in 14 passi ben documentati. Vi è inclusa una mascherina per tagliare i paraspruzzi posteriori, oltre le istruzioni dettagliate per la verniciatura e la guida per posizionare correttamente le decalcomanie.

Le decalcomanie sono sistemate su

una pellicola di supporto praticamente inesistente ma, a mio avviso, il verde utilizzato per riprodurre la livrea Alitalia è troppo chiaro e poco coprente con il risultato, una volta applicate sul modello, di apparire poco realistico. Sono inclusi tutti i loghi degli sponsors, i numeri ed i nomi del pilota e navigatore. Questo kit è sostanzialmente di buona fattura anche se Hasegawa non è riuscita a mantenere l'ottimo livello ottenuto con la 037 in quanto questo modello non è esente da grossolani errori tra cui, oltre alle sopra citate decals, vi sono le forme dei parafranghi allargati posteriori completamente errate e non confacenti a quelli utilizzati nel periodo cui il kit si riferisce. Le dimensioni dei cerchi posteriori e relativi pneumatici sono troppo stretti rispetto alla realtà.

## **accessori e decals per il kit hasegawa**

Hasegawa ha messo in vendita separatamente, come ormai consuetudine, un set di fotoincisioni per migliorare e dettagliare ulteriormente il modello. Tali fotoincisioni comprendono la griglia frontale, il tergicristallo, gli specchietti, i ganci cofano ed altro ancora.

Il set di fotoincisioni comprende anche un foglio d'istruzioni che indica il corretto posizionamento di tutti i pezzi, sfortunatamente ci si può solamente affidare alle illustrazioni in quanto le didascalie sono in giapponese.

La ditta giapponese "Studio 27" ha immesso sul mercato una serie di Grade-up che comprende un set di fotoincisioni, sicuramente più complete di quelle proposte da Hasegawa, e un set di ruote in alluminio.

Ha inoltre nel suo catalogo ben 11 fogli di decals per poter costruire altrettante versioni della Stratos che vado di seguito ad elencare:

Lancia Stratos "Alitalia" Monte Carlo/Sanremo 1975

Lancia Stratos "Marlboro" San Remo 1974

Lancia Stratos "MOTORAC" Monte Carlo 1979

Lancia Stratos "Pirelli" Monte Carlo/Sanremo 1974

Lancia Stratos Marlboro "1974 Season"

Lancia Stratos Concessionari Lancia '79 San Remo

Lancia Stratos Camel '78 San Remo

Lancia Stratos LeAutomobile '80/81

Lancia Stratos Olio Fiat '80 San Remo

Lancia Stratos Rothmans '81 Targa Florio

Lancia Stratos Chardonnet '78-80

## edizioni speciali

Successivamente Hasegawa ha introdotto sul mercato altri 3 kits proponendo altrettante versioni:

La scatola con il codice CR-033 riproduce la vettura sponsorizzata Alitalia numero 11 vincitrice del Rally di Montecarlo 1975 con Bjorn Waldegaard e Hans Thorszelius, è possibile fare anche la numero 1 di Sandro Munari e Mario Mannucci che in quell'occasione si ritirò per noie meccaniche. Purtroppo anche per questo kit permangono i difetti elencati precedentemente tranne che per le decals che sembrano con i colori corretti.

La scatola, in edizione limitata, con il codice 20217 riproduce la vettura sponsorizzata Cardonnet che nel 1979 partecipò al Rally di Montecarlo ed al Tour de Corse con l'equipaggio Bernard Darniche e Alain Mahé. Su tale Kit sono state finalmente corrette le forme dei parafranghi posteriori ma rimangono sottodimensionati i cerchi ed i pneumatici.

Come ultima uscita, sempre in edizione limitata, viene proposta con codice 20218 la vettura sponsorizzata Pirelli vincitrice del Rally di Sanremo del 1978 eccezionalmente alla guida di Markku

Alen, l'ultima vittoria iridata della Stratos. Ora non ci resta che attendere le prossime novità che Hasegawa vorrà deliziarsi in futuro, magari la Fulvia HF o la Delta S4, chissà.....

>> by Modelfriends

## LA BRUNITURA DEGLI SCARICHI

### Effetti speciali garantiti!

Quante volte avete visto degli effetti che rendono i modelli realistici e vi siete chiesti come ottenerli?

Ecco di seguito una guida efficace per realizzare le bruniture e le ossidazioni degli scarichi motociclistici.

Il pezzo grezzo lo si colora con il cromo in modo da dare un effetto metallo più realistico. **FOTO1**

Poi si procede con la mascheratura delle zone di saldatura con delle striscioline di nastro tagliato molto sottili. **FOTO 2**

Poi sulla parte vicino ai collettori di scarico si dà l'oro

meglio se con effetto cromatura (tipo spray che si trova in tutti i colorifici)

### FOTO 3

Ora con i colori trasparenti arancione e blu (io uso i Tamiya) cominciate a segnare le zone dove intendete fare le bruciature e le ossidazioni.

Attenzione a non insistere troppo con l'arancione altrimenti l'effetto non sarà



delle zone di saldatura con delle striscioline di nastro tagliato molto sottili. **FOTO 2**

Poi sulla parte vicino ai collettori di scarico si dà l'oro

meglio se con effetto cromatura (tipo spray che si trova in tutti i colorifici)

Ora con i colori trasparenti arancione e blu (io uso i Tamiya) cominciate a segnare le zone dove intendete fare le bruciature e le ossidazioni.

Attenzione a non insistere troppo con l'arancione altrimenti l'effetto non sarà

troppo realistico. **FOTO 4**

Ora con il fumè scurite le zone di saldatura che sono ancora coperte con il nastro,



facendo attenzione che il colore si depositi un pò sui lati del nastro e aspettate che si asciughi il tutto. **FOTO 5** Rimuovete le striscioline di nastro e scurite un pò la saldatura con dell'altro fumè.

Lo scarico è finito.

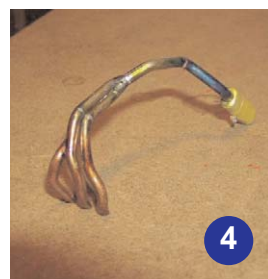
Per quel che riguarda le foto qui pubblicate, lo scarico è stato

fatto a pennello con colore diluito pochissimo altrimenti sul cromo di base tende a scivolare.

Bisogna stenderlo con poco colore sul pennello in modo da depositare solo un velo sottile.

Con l'aerografo è tutto un pò meno complicato, bisogna solo fare attenzione che il colore sia diluito bene in modo che non sia né troppo liquido né troppo denso.

Vi consiglio in questo caso di fare delle prove prima di procedere.



>> by Freon

