

Acción Press

euro

100 P.V.P. 1.100 ptas.

MENSUAL 6,61 EUROS

MODELO



480002 164009 00100



CON EL MUNDO A ESCALA POR MONTERA

Esto del número cien provoca en uno sentimientos encontrados; es como si el esfuerzo de todas las personas que han trabajado en la revista alcanzase aquí su culminación, pero dentro de unas horas habrá que terminar rápidamente la programación del próximo ejemplar y todo volverá a comenzar nuevamente y el cien será uno más y pertenecerá al pasado. Ya es pasado. En el contexto de un hobby que se ha sofisticado mucho por todo aquello de la luz que vino del espacio y que ha dado lugar a la aparición de toda una cohorte de intelectualoides de la cosa con sus teorías sobre los agujeros negros de la resina, o sobre la hipotética existencia de vida en los fotograbados, y a la aparición de modelistas conceptuales empeñados en acoplar una hélice y unas ruedas a un jilguero disecado, puede que alguien esperase de nosotros algún tipo de milagro extraño. Somos una revista de modelismo y lo único que se nos puede pedir es que hablemos de maquetas. Por lo tanto, el primer criterio para seleccionar el contenido del presente ejemplar ha sido el de hacerlo con naturalidad.

El mundo de los vehículos militares, piedra angular del actual estado de cosas que reina en el planeta-plástico, va a estar representado por dos de los mejores modelistas de la *new age*: Miguel Jiménez «Mig» con un carro tan moderno y revolucionario como el minúsculo Wiesel, y Joaquín García Gázquez con uno de los clásicos de la artillería autopropulsada de todos los tiempos, el Wеспе. Cada uno aportará su distinta visión personal en este homenaje al arma acorazada germana, especialmente en lo tocante a las técnicas de pintura de vehículos, que han experimentado un desarrollo formidable.

Conjuntados con los ya veteranos hemos querido que también recayese parte de la responsabilidad de completar el contenido de este número especial sobre dos *rookies* que publican por primera vez: Luis Pitarch y Jesús Marqueríe. El primero ha servido en las fuerzas españolas de pacificación en los Balcanes y se ha traído de allí unas estupendas fotos de los BMR. Es la primera vez que publicamos un reportaje gráfico realizado en «zona de guerra». Además de su interés modelístico, muestran también el frío y la desolación en un ambiente devastado por los combates. La foto grande del VEC apostado entre las ruinas y con la torre girada es un diorama. El segundo nos trae uno de los coches pilotados por Carlos Sainz en el Mundial de Rallies; el piloto español cuenta con una nutrida representación de incondicionales admiradores modelísticos. Jesús debe ser un fanático, porque ha colocado en su *psycho-kit* del Corolla hasta el último tornillo.

Bernhard Lustig es el *guiro* de la revista. El simpático modelista alemán no es exac-

tamente un novato y ya ha publicado cosas en *Modell-Fan*. El año pasado tuvimos la oportunidad de hablar con él en *Euromilitaire* y nos había prometido este artículo sobre la batalla de Berlín; un tema muy de moda ahora entre los aficionados a los dioramas.

Quienes siguen manteniendo viva la llama que brilla en el sacrosanto templo del purismo, santa Hasegawa y el beato Messerschmitt a la cabeza, son los que hacen aviones. En este sentido, y con permiso de algunos ciudadanos modelistas que habitan en lugares como Sevilla, Madrid o Tenerife, destaca el filón inagotable de la llamada «escuela valenciana». Alfonso Martínez va a ser el encargado de representarla en el apartado maquetístico pero la aviación no se acaba aquí: Pedro Luis Laborda ha prometido a los lectores terminar su excelente trabajo sobre los F-18 españoles subiéndose a un Hércules para hacerles fotos en vuelo; el único problema es que él todavía no lo sabe. Eduardo Cea sigue investigando los historiales de los escuadrones de la USAAF y estilizando los dibujos que realiza con su ordenador para ilustrar su monumental serie de artículos.

Completamos el contenido dedicando un espacio a las figuras, y el Frankenstein de Andrea pintado por David Romero es ideal por sus connotaciones «scratch».

Si cogemos el primer número de la revista, nacida allá por el mes de agosto de 1992, nos toparemos primeramente con el artículo de un tal Joaquín González, del comercio. Está bien que esto de empezar revistas lo haga un «histórico», según la escala evolutiva de los seres modelísticos: piedra, planta, animal, niñato, veterano, histórico, ángel. Un histórico es un veterano que además haya comido oreja a la plancha en las Grandes Bodegas Acuerdo. Por lo demás, el motivo por el cual Joaquín ha cambiado últimamente de verde oliva es uno de los insondables enigmas de este ordenado universo.

Algo que ha quedado demostrado a lo largo de todos estos años es que los que hacemos maquetas en este país somos, sobre poco más o menos, los mismos de siempre, aunque poco queda del subdesarrollado aquel que destripaba transistores y relojes, y que no le hacía ascos a cualquier plancha de plástico que encontrase casualmente en la cocina. El kit tal y como lo conocemos siempre seguirá llamando la atención de un grupo de irreductibles, pero el modelismo actual sigue interesando poco a los más jóvenes. Este hobby requiere mucha disciplina, poder dedicarle tiempo para alcanzar un elevado nivel técnico, y además resulta caro. Tampoco ha hecho mucho en pro de su difusión esa imagen de lo bélico reflejada en la mayoría de las miniaturas a escala, esa imagen de hobby

de derechas. De todas formas también es verdad que ahora los chavales que empiezan vienen pisando muy fuerte y, aunque poco a poco, cada vez hay más y mejores modelistas.

Alguien dijo en cierta ocasión que el potencial modelístico de un país no debería medirse por la calidad de sus modelistas, sino por la cantidad de coleccionistas; personas que disfrutan con las miniaturas pero que no comulgan necesariamente con el trabajo que éstas implican y que pueden permitirse el lujo de pagar por poseerlas. La aparición de éstos resulta fundamental por varios motivos: su presencia ha permitido la profesionalización de aficionados que finalmente han encontrado en el modelismo un medio de vida; la importancia y valor que han adquirido algunas colecciones, pasando a engrosar en muchos casos el inventario de toda clase de museos; y finalmente la importante labor de mecenazgo que ejercen algunos coleccionistas.

Si existe un personaje curioso de entre todos aquellos que forman parte de la fauna modelística este es el modelista profesional, que no tiene porqué ser necesariamente el que más o mejor trabaja ni el que más medallas gana. Entonces...¿quién es un modelista profesional? Pues muy sencillo: es todo aquel que si alguna vez para de construir maquetas o de pintar figuras, ese mes no come. Con ciertos tintes bohemios el de antes, asociado a los viajes y la telefonía móvil el de ahora, el modelista profesional a lo largo de la historia siempre ha tenido un cierto complejo de cabezota ingenuo, al que le cuesta explicar con cierta coherencia el hecho de cómo se llega a vivir de esto. Esa gran mayoría de aficionados que miran con cierta envidia a este grupo de elegidos debería saber lo duro y triste que puede llegar a ser el convertir algo tan altruista como un hobby en un trabajo. Esto puede producir cambios de mentalidad en determinados sujetos verdaderamente lamentables; el que hace algún tiempo se ilusionaba por todo es ahora desconfiado y huraño, o un leviatán del kit que a nosotros, pobres sub-sub pegapiezas, podría fulminarnos con la mirada.

Tanto premio, tanta bondad económica y tanto accesorio han originado un ambiente de euforia y a creernos que «Tamiya va bien», y corren por ahí rumores de tipos que llevan una vida principesca por pintar cuatro soldados al mes. Existen muchos atajos y vericuetos para alcanzar el profesionalismo, desde el prestigio ganado en los concursos hasta el sencillo azar o las circunstancias personales de cada uno. También existen muchas maneras de ejercerlo pero en esto, como en casi todo, la fama siempre se la llevan los artistas.

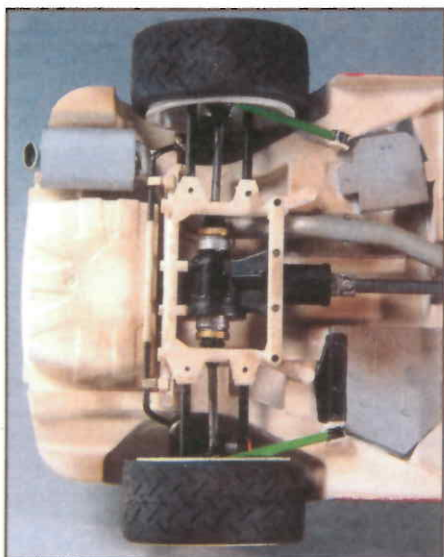
Toyota Corolla

Por Jesús Marquerie Bueno

Cuando Toyota fue suspendida de la participación en el Campeonato del Mundo de Rallies por irregularidades en su modelo «Celica», se planteó crear una nueva arma que compitiera ante el resto de las marcas, y por ello comenzó a preparar el que sería su futuro modelo de calle y también de WRC: el «Corolla».



El coche de competición sería un cuatro ruedas motrices, turbo, con motor delantero de dos litros y cuatro cilindros. Además, se le dotó de cambio secuencial tipo joystick con seis marchas, diferencial



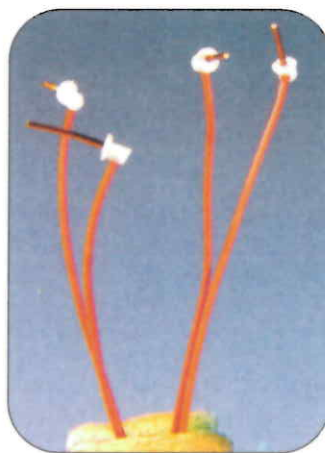
Colocación de las fijaciones de la barra estabilizadora trasera a los grupos de suspensión, mediante un alambre cubierto con una camisa de cable eléctrico terminado en aro, por el que introducimos dicha barra.

central y frenos hidráulicos que automáticamente captan el giro de las ruedas. Todo ello, junto con su reducido tamaño, le permitiría una gran adaptación a los tramos sinuosos. Debutó en el Rally de Finlandia de 1997, tomándose todo el resto de dicha temporada para probar el coche con miras a su entrada en el Campeonato del Mundo de 1998, con Carlos Sainz y Didier Auriol al volante.

El modelo escogido es de Tamiya a escala 1/24. En sí, las formas están muy conseguidas, aparte de que al tratarse de la versión de asfalto correspondiente al Rally de Cataluña de 1998, incluye ruedas anchas con neumáticos tipo slick, suspensión rebajada y faldón delantero más bajo; en definitiva, un aspecto más racing respecto la versión de rally de tierra.

EL CHASIS

Comenzando por el chasis, y antes de pintar, rellenamos la parte superior trasera que va debajo justo del depósito de combustible, con unas tiras de plástico, y a continuación, con masilla Milliput y lija al agua se repasa para impedir que se vea el hueco que tiene el chasis. También le haremos unos taladros pequeños de 0,6 milímetros



Para los cables de las bujías utilizamos una circunferencia de plástico obtenido con un sacabocados, al que unimos en el centro un trozo de tubo. Éste lleva un agujero perpendicular por el que introducimos el cable eléctrico rojo.

con un portabrocas, en los que pegaremos un trocito de cable eléctrico de la misma medida que servirá para sujetar las fijaciones tanto de los arneses de los asientos (uno a cada lado de ellos un poquito desplazados hacia atrás), como para las de la rueda de repuesto (uno atrás y otro delante de la posición de la misma). Nos aseguraremos que los agujeros realizados para la cincha de la rueda de repuesto no sean tapados por el depósito que se sitúa justo entre medias.

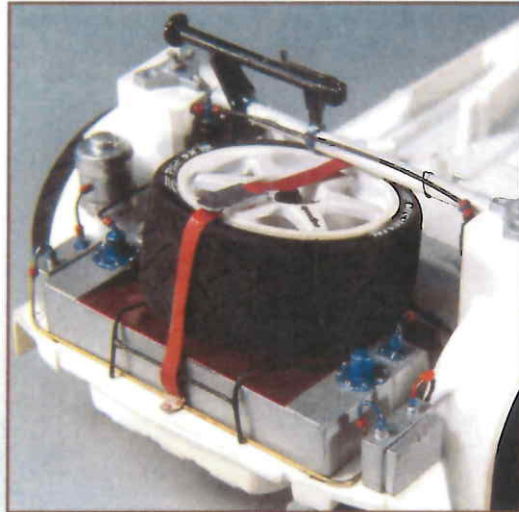
Continuando con la parte superior, realizaremos con un sacabocados sobre plancha de plástico unas tuercas que pegaremos en el medio de la sujeción de cada uno de los amortiguadores traseros (copelas). Una vez pegadas, le haremos un taladro en el centro, pegándole un trocito de alambre que

simulará el espárrago del tornillo. Para terminar, separaremos el bote que viene en la misma pieza que el depósito, en su parte izquierda, pegándolo a la aleta del chasis en su mismo lado. En la parte inferior del chasis añadimos a la transmisión unas tuercas donde se sitúan las uniones *cardan*.

Para la pintura del chasis utilizamos el aerógrafo por colores, enmascarándolos una vez secos. Comenzaremos con el color plata, con el que pintaremos la parte central; con aluminio mate las dos cajas traseras y la pieza de color negro, y con *gun metal* la transmisión. Todos ellos son acrílicos y esmaltes de Tamiya, excepto el color plata de Testors. De igual forma trataremos la parte inferior del motor, con sus colores correspondientes. Una vez hecho esto enmascaramos los detalles pintados y aerografiamos todo el chasis, por arriba y por abajo, con blanco brillante en esmalte, dando después en la parte inferior un ensuciamiento selectivo con aerógrafo y una mezcla de negro y marrón mate muy diluida. Los diferenciales se pintan tal y como indican las instrucciones, usando pigmentos de testors para los detalles en plata y oro. Sobre el tubo de escape damos aluminio mate en esmalte de Tamiya con el aerógrafo, dándole unas ligeras aguadas de negro mate de Vallejo en las uniones y tuercas y terminando con color oro y aerógrafo.

En cuanto a los cubre-cárter incluidos en el modelo, que se ensamblan en el chasis al final, los pintaremos con los tonos indicados, pero en lugar de pegarlos (ya que taparíamos el trabajo

Se observa que los materiales utilizados en la elaboración del motor se pueden encontrar fácilmente: hilo de cobre, tiras de plástico, chapa metálica, etc.



Aquí podemos apreciar el cableado posterior, realizado con hilo de cobre y una camisa de cable eléctrico para hacer las juntas.

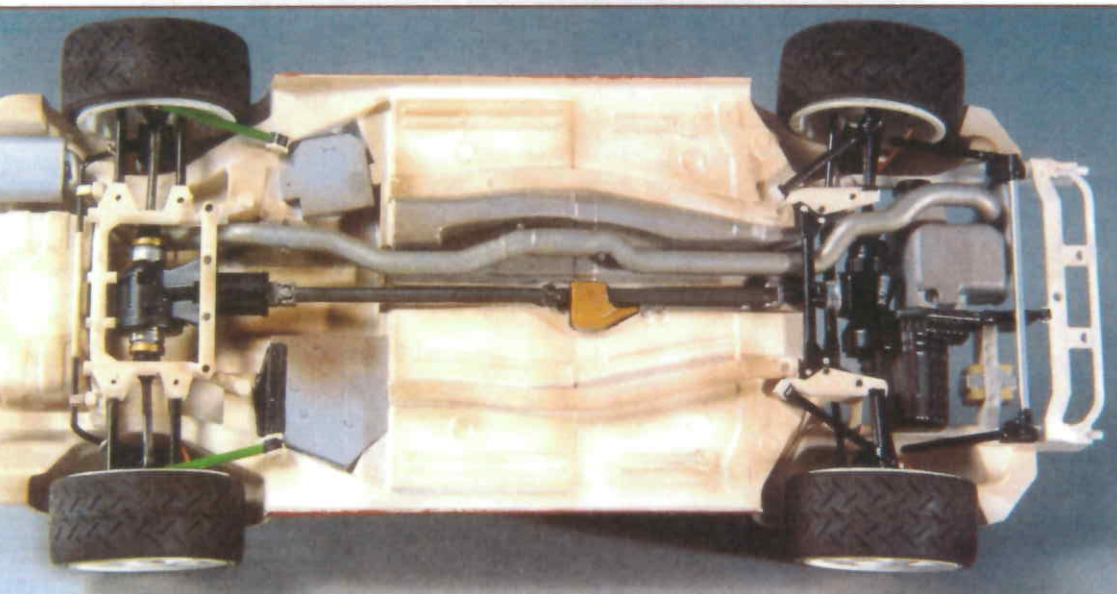
una camisa de cable eléctrico. Dicho alambre terminará en la parte opuesta a la rueda, de forma redonda, por la que meteremos el extremo de la barra estabilizadora a la hora de montarla en el chasis. Una vez hecho se pintará todo el conjunto con aerógrafo en aluminio mate. Después enmascaramos el interior de los muelles de amortiguación, aerografiándolos por encima en rojo para los delanteros y en azul para los traseros. Añadiremos una arandela hecha con plástico estirado en la unión existente en el amortiguador debajo de los muelles, pintando la parte superior de éste en dorado y la inferior en plata, ambos de Testors.

Pintaremos igualmente, ahora con negro X18, la caja central de estos conjuntos, y con estaño fino realizaremos la sujeción de las válvulas anti-retorno de las bombas de freno, las cuales irán pintadas en dorado. Con cable de color rojo uniremos dichas válvulas con las zapatas, previo agujero realizado con una broca en ambas piezas.

Los discos se pintarán en sus colores respectivos, detallándolos todos con aguadas de negro mate y pincel seco de aluminio mate. Los remaches de las cajas de los discos irán en plata.

LAS RUEDAS

En la llanta, y para incluir la válvula de hinchado, realizaremos un agujero con una broca por el que introduciremos un cable eléctrico, al que previamente le habremos eliminado parte de la camisa externa. Pintaremos las llantas con aerógrafo y blanco brillante, y para las tuercas y válvula utilizaremos negro X18 ligeramente aguado para que resbale hasta el fondo. Más tarde las tuercas se tratan a pincel seco con *gun metal* en primer lugar, para terminar con aluminio mate. En cuanto a los neumáticos, los lijaremos con lija de grano 600 hasta quitarles la rebaba central, eliminando de paso el acabado brillante que traen de origen para que parezcan usados.



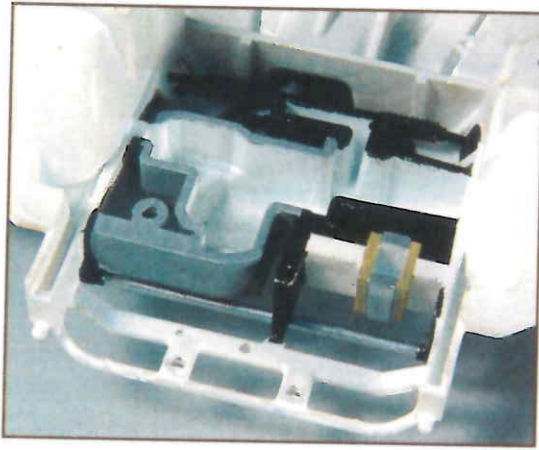
Sombreamos la parte inferior del chasis selectivamente con aerógrafo y una mezcla muy diluida de marrón con un poco de negro.

enroscados y así también poder quitarse para su visión.

AMORTIGUACION Y FRENOS

Una vez lijados y sin rebabas, añadiremos a los conjuntos de amortiguador-suspensión traseros las uniones con la barra estabilizadora. Crearemos unas piezas trapezoidales de plástico con un taladro en su parte superior, en el que pegaremos un alambre envuelto en

realizado), les taladraremos dos agujeros a cada uno en los sitios específicos, así como en su lugar correspondiente en el chasis, para que se sujeten mediante tornillos



El vano tal y como viene en la maqueta, listo para comenzar la fabricación íntegra del motor a partir de fotos.

embrague (un muelle directo al centro de su barra). Estos se simulan con una camisa de alambre, fijándola con hilo de cobre en sus extremos. Para pintarlo damos oro y plata al 50% en todo el conjunto

En la transmisión delantera destacaremos los cables rojos que van desde las pinzas hasta los bombines de los frenos.



EL INTERIOR

Para el ensamblaje del interior, y fijándonos en fotografías, vemos que el suelo de los ocupantes lleva a veces una chapa de aluminio agujereada que realizamos con plástico, trazando previamente en la lámina el lugar de las perforaciones y taladrándolas a continuación con una broca fina. Por último, y una vez hechos estos agujeros, cortaremos la pieza en su medida correcta y la lijaremos posteriormente. Así mismo variaremos el suelo del copiloto al eliminar la parte vertical izquierda, prolongando con plástico la zona frontal del reposapiés hacia la izquierda o centro del chasis. En cuanto al suelo del piloto, agujerearemos el reposapiés con una broca.

Pasamos al *pedalier*, en el que fabricaremos el embrague con plástico, igualándolo al del freno; el del acelerador lo rebajamos con lija hasta que quede más fino, practicando los agujeros típicos de este pedal. También colocamos por encima de los pedales un alambre al que se fijarán los muelles de retroceso del freno (dos muelles, uno a cada lado de la barra del pedal) y del

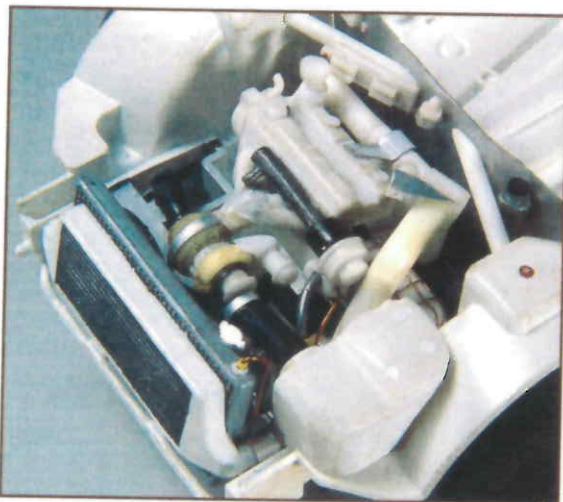
Luego enmascaramos para pintar los extintores con su rojo característico. Una vez pintados, haremos las sujeciones del extintor del piloto con una tira estrecha metálica, obtenida de las cápsulas que rodean los corchos de las botellas de vino, ya que éste es un material muy fino y manejable.

Continuamos con el tablero y sus instrumentos. A la palanca del cambio manual le cortaremos la pieza que la une con el conjunto motor, substituyéndola por un cable rodeado de una camisa de plástico. Hay que advertir que dicha barra lleva una tuerca en la parte más cercana a la palanca, realizada con un trocito de la misma camisa. También le incluiremos unos trozos cortados de plástico estirado y las tuercas de sujeción de los elementos que giran, así como las tuercas que sujetan la palanca al chasis. Pintaremos la mitad inferior de la bola con plata y la superior con gris alemán. El repartidor de frenado lo modificaremos quitándole el trozo de plástico por el que gira, substituyéndolo por hilo de cobre. Todo ello se pinta en los colores indicados.

EL SALPICADERO

En el tablero de instrumentos rebajaremos el cortacorriente con la cuchilla para que no quede totalmente unido al fondo. Con plástico realizamos los instrumentos de la consola situada frente al copiloto. También le pondremos una visera parasol al *tripmaster*, realizada con una delgada lámina sobrante de fotograbado. En la parte del piloto y como el volante se sitúa en realidad más alejado del asiento, cortaremos a izquierda y derecha de donde alojamos la pieza del volante, bajo los relojes, enrasando con el resto para que podamos pegar el conjunto del volante. Además, en la pieza B12 (pieza existente entre el volante y el cuadro), cortamos el extremo opuesto hasta donde se pone la pieza del cambio de marchas *joystick*. De esta manera, la distancia del volante al asiento aumenta.

En la misma pieza (B12) encontramos dos casquillos: uno grande, más cercano al volante, y pegado a éste uno más pequeño, que separaremos entre ambos y respecto a la pieza. Usaremos el grande para unirlo al volante. Del resto de la pieza vaciaremos el interior en la zona de unión, y después y al



Colocación de los componentes del motor realizados a «scratch». Todos deben encajar en el espacio disponible teniendo en cuenta la inclinación del radiador.

Ya tenemos todo listo para empezar a cortar los capós de la carrocería, los cuales mostrarán el trabajo realizado en los interiores.



fondo del hueco practicado taladraremos con una broca para insertar un alambre del diámetro adecuado, que se pegará a su vez en el casquillo grande que unimos anteriormente al volante (previo taladro). Para terminar, pondremos un anillo de cable eléctrico alrededor del alambre y cerca del casquillo grande. En cuanto al joystick, lo lijaremos hasta darle la forma idónea, ya que es ligeramente redondeado, para pintarlo posteriormente con negro X18.

LOS ASIENTOS

En cuanto a los asientos, los practicaremos en los laterales unas aberturas para que puedan pasar los cinturones, los cuales fabricamos con lámina de estaño muy fina que se pueda cortar en tiras de 2 mm y con la longitud adecuada, agrandándolos en los refuerzos de los hombros.

Pintaremos los cinturones en rojo mate, colocando a continuación los fotografiados de fijación y de ajuste de la plancha que trae el Celica de Hasegawa. Pondremos también en ellos la marca de los arneses, que recortaremos de las calcas originales de los cinturones, así como los conectores de los auriculares, que van situados en los arneses centrales de ambos asientos, a los que pegaremos un hilo de cobre pintado en negro que recorrerá las barras antivuelco hasta el panel de control en el techo. También fabricaremos las guías de fijación de los mismos a la carrocería, con la consabida rejilla atomillable que sirve para cambiar su posición. Pintamos los asientos de negro mate y de aluminio mate las guías, aplicando las calcas una vez secos. Unas pinceladas de barniz mate sobre las mismas igualarán el acabado con el resto del asiento.

DEPOSITO TRASERO

Como vimos al principio, en la preparación del chasis separamos un bidón del depósito de combustible (pieza B21), que pegamos a la aleta del chasis. Recubriremos su unión con masilla, lijando para igualar. A continuación cortaremos de ambos lados de este depósito las piezas laterales que van en color aluminio, pues existe una separación entre ellas y el depósito.

La rejilla inferior del suelo del piloto se realiza con plástico. Creamos las fijaciones del extintor con estaño y los tensores de los pedales con alambre y cable eléctrico.



La pieza superior separa el motor del habitáculo y está realizada con chapa metálica. Las dos piezas inferiores, corresponden a los aislantes metálicos de los colectores de escape y del turbo.



Piezas fabricadas con plástico, tubos, cable eléctrico, hilo de cobre para el muelle y estaño para la abrazadera del tubo negro.

Taparemos los huecos de éstas con lámina de plástico y lijaremos. De ellas salen hacia arriba cuatro entradas de líquido, de las cuales, la delantera (en sentido de marcha) situada a la izquierda



del depósito, se une con el bidón que se añadió al chasis mediante un conductor de líquido, y la trasera se une con la pieza

correspondiente del lado derecho. De la pieza derecha, el tubo de la entrada delantera desaparece por delante de la rueda de repuesto. Para hacer toda esta tubería practicaremos las entradas de las piezas con una broca, insertando un alambre fino, el cual llevará como juntas de unión la camisa cortada a medida de un cable eléctrico.

Pasando al depósito central, de los cuatro conductos que tiene el delantero de la derecha llevará una tubería que se esconde



Desde el radiador continuamos las entradas del mismo con tubo de plástico, doblado y lijado para adecuarlo a las formas del vano.

igualmente por delante de la rueda de repuesto y el trasero lo dejaremos tal cual. Al trasero izquierdo se le añadirá otra conexión que pasará horizontalmente, por detrás de la entrada de combustible (que no viene en la maqueta), la cual pondremos sobre el conducto que falta por explicar, es decir, el delantero izquierdo, correspondiente a la entrada exterior de gasolina. Para hacerla utilizaremos una camisa de cable industrial con el grosor conveniente, al que le introduciremos un alambre grueso y poco maleable que una vez curvado e introducido en la camisa le dará la curvatura deseada. Posteriormente recubriremos todo el conducto dándole vueltas con hilo de cobre y

pegándolo en su parte interior con cianoacrilato. Taparemos los extremos con masilla y sobre éstos colocaremos unos casquillos, fabricados con chapa fina.

Para pintar usaremos plata de Testors sobre el bidón que unimos al chasis, rodeándolo, una vez seca la pintura, con dos tiras finas de estaño. También pintaremos con plata las piezas que separamos del depósito trasero y la entrada de combustible. El depósito se pintará con aluminio mate, siendo la superficie donde se sujeta la rueda de color rojo

El motor listo para pintar, en el que destacan el turbo y la caja de cambios. Falta incorporar el alternador detrás del tubo negro, el cual corresponde a la salida de gases.

metálico H87 de Gunze Sangyo, todos aplicados con aerógrafo. Las entradas para las tuberías del depósito se pintarán de azul



Para los auriculares utilizamos las orejeras de un antiguo kit, a las que añadimos los fotografiados de Hasegawa.

la pieza base del conjunto. Con plástico haremos un caja rectangular a la que pegaremos una tapa superior y, encima de ésta,

dos tiras de plástico que simularán, una vez talladas, las tapas de los árboles de levas. Situaremos en el borde izquierdo de ambas la entrada de aceite al motor y la entrada de un tubo. También daremos al conjunto una ligera inclinación hacia atrás mediante lima y lija por la parte inferior del mismo.

Continuaremos con la caja de cambios, que va situada a la derecha, la cual fabricaremos uniendo tiras de plástico para darle el grosor necesario y lijando posteriormente. Para simular las características formas de dicha caja pegaremos trozos de hilo de cobre muy fino a lo largo de la misma, y una vez secos éstos otros perpendiculares. Aplicaremos a todo el conjunto una capa de cianocrilato para que rellene las uniones.

El siguiente paso consiste en dar forma al conjunto del turbo y las salidas de escape. Tomando medidas de

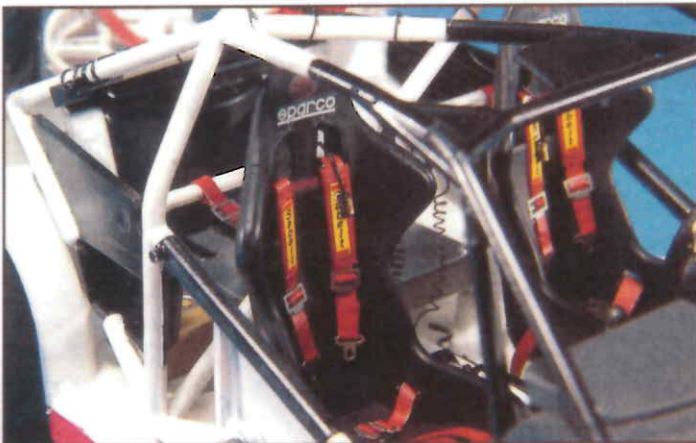
metálico, con sus remaches en plata. A las conducciones se les da una mezcla de plata y oro al 50%, excepto las conexiones con los distintos depósitos que se pintarán con rojo y azul. Una vez seco el depósito realizaremos sobre él una estructura de hilo de cobre que, pintada de negro, servirá de soporte para la rueda de repuesto.

EL MOTOR

En el radiador decoramos la pieza B26 frontal con blanco brillante, enmascarando después para pintar el resto tal como indican las instrucciones, dando a los ventiladores pincel seco con gris. Llegados a este punto, realizaremos la tarea más difícil de la maqueta, el motor, ya que no viene incluido



El cableado del arco de seguridad se hace con hilo de cobre pintado de negro, fijándose con trozos de plástico estirado.



Los cinturones de seguridad se realizan con estaño, dándoles una caída que resulte natural. A éstos se añaden los fotografiados de Hasegawa y las propias calcas de los arneses que trae el modelo.

en el modelo. Para esta tarea nos ayudaremos de las fotos obtenidas en revistas de automovilismo, observando en ellas las proporciones y situación de los elementos que lo componen.

Empezaremos por fabricar el bloque del motor, ya que es



El pedalier se detalla con una barra superior en la que se fijan los muelles de retroceso de los pedales, y el volante con el cable de datos que lo une a la centralita del vehículo.

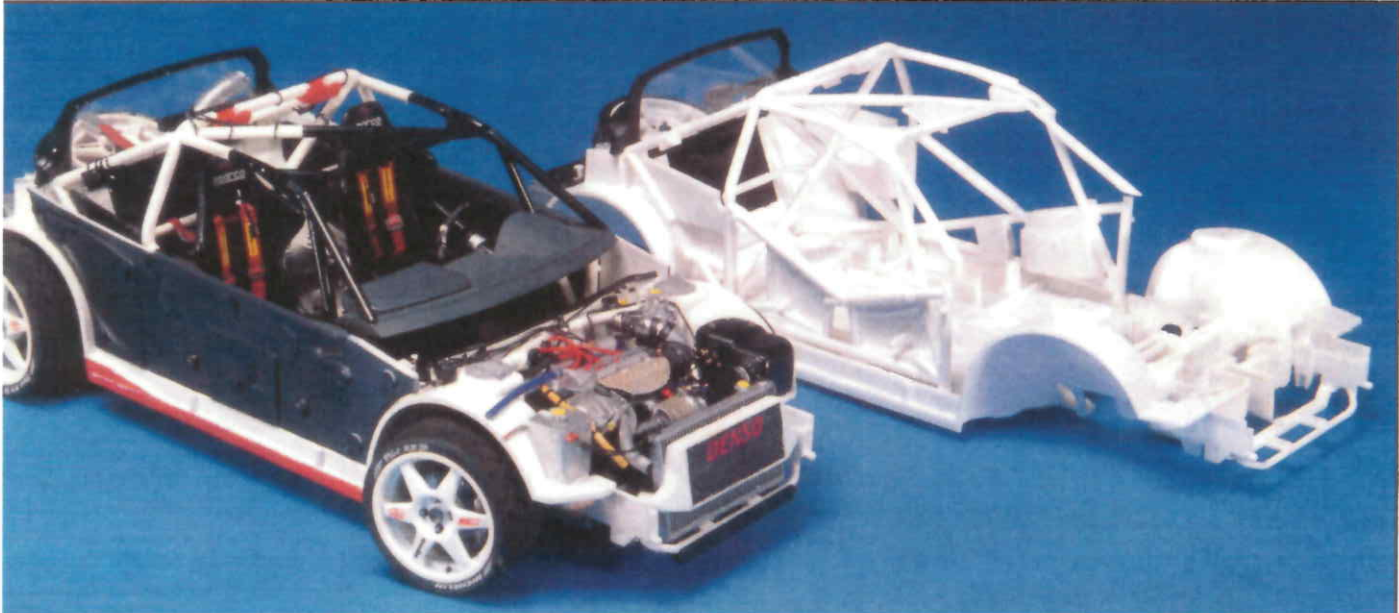
En la consola central del salpicadero rebajamos los laterales del cortacorriente y fabricamos la caja de fusibles, así como los conductos que recorren toda la transmisión.

la situación de los mismos, cortamos un trozo de plástico que lijaremos teniendo en cuenta que se inclinan hacia el suelo en la parte frontal, para lle-

A la hora de poner las calcas, además de ayudarnos con los líquidos Micro, cuidamos que éstas encajen con sus correspondientes en las partes móviles.

gar a unirse al turbo. Éste lo realizamos partiendo de un tubo redondo de plástico, al cual iremos encajando un anillo de cable eléctrico enrollado sobre él, un casquillo de plástico más ancho y una pieza realizada con masilla, tomando todo ello la forma de dicho elemento. Su unión con los escapes, y la de éstos con el bloque motor, se realizará con una lámina fina de plástico de forma rectangular y con las esquinas redondeadas, simulando una junta normal de las existentes en los motores.

Del turbo salen dos colectores hacia ambos lados y paralelos al radiador. El de la izquierda es el de salida del tubo de escape, que realizaremos con plástico calentado para darle la forma correcta, ya que se retuerce para encajar con el escape que lle-



Esta foto muestra las diferencias entre el modelo tal y como es comercializado con la labor de detallado realizada por nosotros. El tiempo invertido en la realización tiene su recompensa.



Una vez terminado el interior comprobamos que la carrocería encaja con todos los elementos extras, incluyendo las bisagras del portón trasero.



Vista del motor una vez terminado, incluyendo la calca del radiador y las copelas de los amortiguadores.



Despiece de la carrocería con los elementos que hemos abierto: el capó delantero y el portón trasero.

lo separa de los escapes. Para hacerlo, cortamos un trozo de chapa que rayamos con la cuchilla, haciendo líneas paralelas en todos los sentidos. Lo cortamos y lo

piezas como tubos, depósitos, etc. que existen en el modelo real, así como el aislante de la misma en su parte superior y que sirve para dar estanqueidad al vano-motor cuando el capó está cerrado. Lo haremos cortando un tubo de plástico a lo largo e introduciendo la plancha en dicha abertura. También observamos que de la misma salen los refuerzos del chasis, realizados con tubo de plástico, y que terminan en la base de las copelas de los amortiguadores delanteros, realizadas con el sacabocados, tomando como patrón las que vienen en los amortiguadores traseros. Para finalizar, fabricamos el resto de tubos, cables, depósitos y conectores que encontramos en el coche real, así como las planchas aislantes de los escapes y el turbo, realizadas con chapa fina metálica.

va el modelo. El del lado derecho es el tubo de admisión de aire que conecta el turbo con una caja situada sobre el chasis. Está realizado con un tubo de goma sobrante de otra maqueta, en cuyo interior situamos un alambre para darle la curvatura necesaria, y que uniremos a la caja que alimenta de aire al turbo. Todas las uniones se tapanán después de pintar con tiras de metal a modo de abrazaderas. La caja de alimentación también se realiza como el bloque motor, pero como lleva dos alturas pegaremos una lámina de plástico, desbastando con lima y lijando posteriormente para obtener las formas redondeadas de la misma, teniendo un cuidado especial para que se adapte a las formas del chasis. También fabricaremos un



Para pintar aerografía-mos color aluminio mate a todo el motor; *gun metal* a la caja de cambios; negro satinado a la caja derecha de admisión del turbo y blanco brillante al separador del motor con el habitáculo y sus soportes. Sobre estos colores iremos dando toques con otros tonos en los distintos elementos, incluyendo arandelas, abrazaderas, tubos de distintos grosores, cables eléctricos, etc.

MONTAJE DEL INTERIOR

Empezaremos por eliminar las rebabas y marcas del molde a todas las piezas que forman el arco de seguridad. También rebajaremos con una fresa el interior de las bolsas

Para sujetar el capó delantero abierto utilizamos una varilla de plástico estirado, que colocamos en sendas perforaciones de la carrocería y del capot.

pegamos con cianocrilato al alternador, además de sujetarlo a éste con un muelle realizado con hilo de cobre. A continuación, a la izquierda del alternador, fabricamos una polea en la que incluiremos una tira de estaño para la correa del mismo.

Continuando con el motor, en su parte posterior existe una plancha de metal que lo separa del habitáculo, fabricada con chapa metálica cortada y doblada a la medida. Sobre esta plancha colocaremos diferentes

porta-objetos, para colocar en la del copiloto un bloc de notas fabricado con un trozo de plástico y un alambre enrollado para formar las anillas del mismo. Se pintan con aerógrafo en los colores indicados, enmascarando entre unos y otros. También fabricaremos unos tubos que recorren los laterales de la transmisión entre los dos asientos, realizados con alambre en el que insertamos, a espacios regulares, unas abrazaderas hechas cortando un tubo de plástico. Pintaremos la del piloto con negro satinado, dejando la otra tal cual, es decir, con el tubo



En el frontal destacan los cierres del capó, las fijaciones de la parrilla de faros en el parachoques y la anilla de remolque, hecha con hilo de cobre.

depósito que existe en el lado izquierdo, así como el alternador. Este último se hace pegando varias tiras de plástico hasta conferirle el grosor adecuado y, a base de lima y lija, darle la forma redondeada. Colocaremos sobre él una lámina de metal curvada en la que habremos perforado unas líneas, y en su parte derecha un tubo en forma de «S» que irá a parar a la izquierda del radiador. Dicho tubo va recubierto en su parte derecha por un trozo de metal aislante que

En el techo colocamos tres antenas y un círculo negro: la emisora de la cámara de TV.



en metal y las arandelas en negro. Llegados a este punto empezaremos a montar las piezas acabadas en el orden indicado por las instrucciones con excepción de los asientos, pues habremos de tener en cuenta los cinturones de seguridad, ya que van pegados al suelo del chasis con sus correspondientes fotograbados y enrollados en la barra horizontal que hay detrás de los mismos. Primero meteremos los cinturones por la barra dejando ésta suelta, pegando luego los asientos, para continuar con el resto de la jaula. Una vez terminado pondremos los cables que tiene el arco de seguridad, hechos unos con plástico estirado y otros con hilo de cobre pintado. Para su fijación vamos dando unos puntos de cianoacrilato hasta completar todo el recorrido y seguidamente ponemos las abrazaderas hechas con plástico estirado.

CARROCERIA

Una vez eliminadas las rebabas y las fijaciones de los capós (que sustituiremos por los de la plancha de fotograbado de Hasegawa), comenzamos a «romper» la carrocería. Como vamos a abrir los capós delantero y trasero nos vemos obligados a utilizar una segunda carrocería, puesto que el corte a realizar debe quedar lo más exacto posible. En una de ellas recortaremos por el interior de los capós para ir lijando hasta el borde, dejando los huecos abiertos. De la otra obtendremos los capós propiamente dichos, recortando por el exterior de la carrocería y lijando hasta que encajen perfectamente. Tendremos cuidado en el frontal para dejar las parábolas de los faros vistos, así como eliminar la parrilla delantera central, que también sustituiremos por la del fotograbado de Hasegawa. Seguidamente realizamos

dos agujeros con el portabrocas en el parachoques delantero para introducir en ellos las fijaciones de la parrilla de los faros, fabricadas con una camisa de alambre en la que introducimos por su parte más estrecha un lazo de plástico estirado. Justo detrás colocaremos una barra que recorre transversalmente el vano-motor por delante de éste. En ella se sitúan las fijaciones de los faros así como un aislante central de metal que realizaremos con chapa y en el que perforaremos unos agujeros a distancia equidistante entre ellos. La doblaremos y la cortaremos.

También fabricamos con plástico en la parte inferior del capó delantero todo el entramado de refuerzo, evitando que roce sobre algún elemento del motor.


Para la pintar la carrocería usamos blanco TS26 en espray, teniendo cuidado en no sobrecargar su aplicación para evitar



En los retrovisores sustituimos la pintura negra satinada por calca que imita la fibra de carbono, sobrante de otros modelos.

encharcar las superficies. Una vez seco podemos enmascarar el borde de las ventanas y los tiradores de las puertas para pintarlos con aerógrafo y negro satinado.

Con el portón trasero hay que tener mucha atención, ya que cada pieza (lleva dos con el cristal entre medias) tiene una inclinación específica para que encaje en el hueco creado en la carrocería. En este punto tenemos que recortar las piezas traseras de los faros a lo largo de la parte cercana al portón, tomando como guía el cristal, puesto que al abrirlo el cristal y los faros se sitúan en la misma línea, sin sobresalir éstos sobre el transparente. Este portón se une a la carrocería mediante unas bisagras hechas con alambre, dándolas la forma característica y sirviendo para fijarlo tanto si está abierto como cerrado.

Terminaremos la maqueta colocando las calcas con los consabidos líquidos Micro, recortando previamente el soporte de las mismas pues el acabado final lo merece, incluyendo las de los espejos retrovisores que imitan fibra de carbono. 



La pintura de los marcos y de las cerraduras se realiza con aerógrafo y negro satinado, habiéndose enmascarado sobre la base de pintura blanca.

