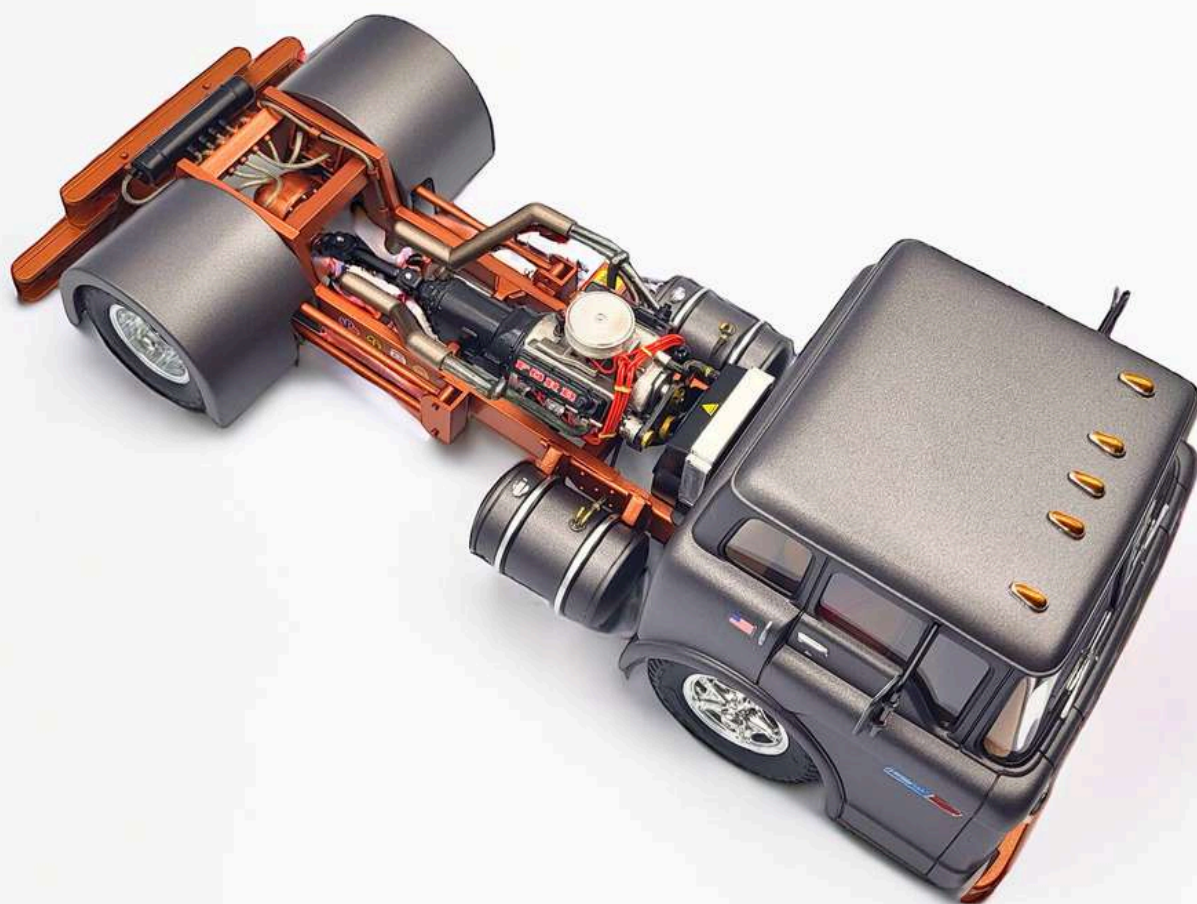


MAGAZYN MODELARSKI

NR 2/24
MAJ /2024

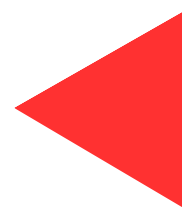
AMERICAN CARS SCALE MODELS



FORD C-600
TILT CAB CUSTOM

WWW.ACSM-CZASOPISMO.PL

TERMINARZ WYDARZEŃ MODELARSKICH



DATA/TERMIN	NAZWA WYDARZENIA
25-26.05.2024	VI Podhalański Festiwal Modelarski CIUPAGA 2024
3.06.2024	10 Sikorski Model Show
1-2.06.2024	Warszawski Festiwal Modelarski Babaryba 2024
22-23.06.2024	16 Inowrocławski Konkurs Modelarski
28-30.06.2024	IV Międzynarodowy konkurs modeli kartonowych i plastikowych, Ścinawka Średnia 2024
5-7.07.2024	XIII Bałtycki Festiwal Modelarski (Koszalin)
20-21.07.2024	XII ChełmŹyński Festiwal Modelarski
31.08-1.09.2024	Świdnickie Biennale Modelarskie 2023
7-8.09.2024	XV Festiwal Modelarski Jaworzno 2024
28.09.-29.09.2024	V Ogólnopolski Mityng Modelarski
05-06.10.2024	XII Festiwal Modelarski „Paprykarz 2024”
19-20.10.2024	VII Włocławski Festiwal Modelarski
1-3.11.2024	XXIII Konkurs Modeli Redukcyjnych w Łambinowicach
2-3.11.2024	X Konkurs modeli redukcyjnych „Galicjada 2024”

WSTĘP

Drodzy Czytelnicy,

Z przyjemnością przedstawiamy Wam drugie wydanie czasopisma modelarskiego A.C.S.M. w roku 2024!

W tym numerze zgromadziliśmy dla Was wiele fascynujących materiałów i modeli, aby zaoferować inspirację i rozrywkę wszystkim miłośnikom modelarstwa samochodowego.

Jedną z naszych nowych inicjatyw jest wprowadzenie rubryki "Unboxing", w której modelarze będą otwierać i prezentować nowe zestawy modeli, dzieląc się swoimi pierwszymi wrażeniami i planami budowy. Mamy nadzieję, że ta nowa rubryka okaże się ciekawą i inspirującą częścią naszego czasopisma.

Chcemy podziękować naszym czytelnikom za wsparcie i zaangażowanie. Wasze opinie i sugestie pomagają nam stale się rozwijać i dostarczać treści, które Was interesują.

Zapraszamy do lektury drugiego wydania ACSM w roku 2024! Mamy nadzieję, że materiały, które dla Was przygotowaliśmy, przypadną Wam do gustu i dostarczą mnóstwo inspiracji do kolejnych projektów modelarskich. Dziękujemy za to, że jesteście z nami!

Z wyrazami szacunku,

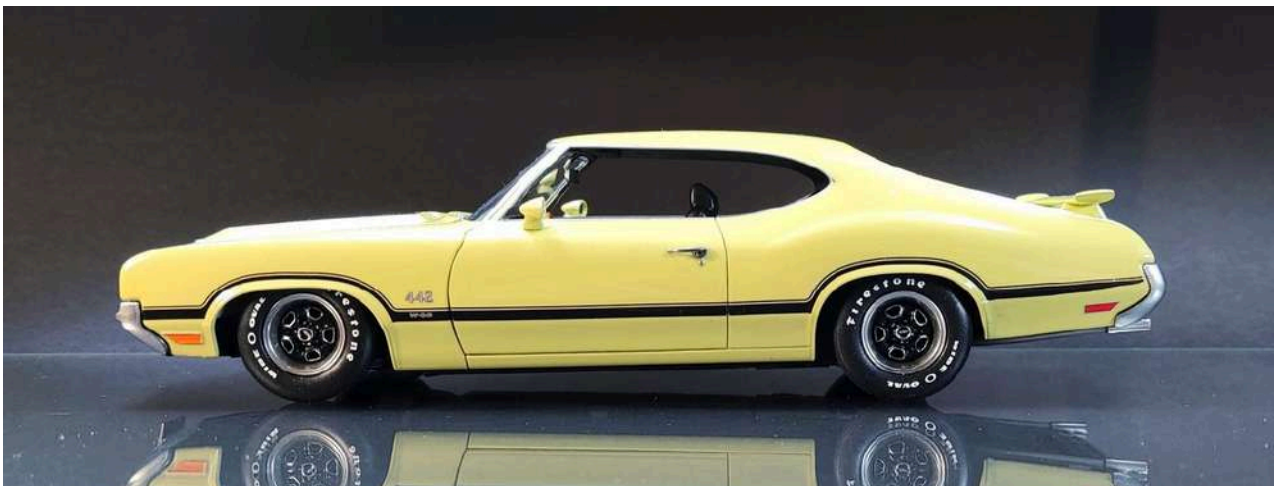
Anatol Karamanyan





RAINER HARDT

'71 OLDSMOBILE
MODEL: 442
REVELL
NO. 07695 | 1:25



HISTORIA: PRESTON THOMAS TUCKER

Wczesne Lata i Kariera:

1903-1944 Preston Thomas Tucker urodził się 21 września 1903 roku w Michigan. Przed rozpoczęciem kariery motoryzacyjnej pracował w różnych branżach, w tym w sprzedaży ubezpieczeń i branży filmowej.

Wpływ II wojny światowej: 1941-1945

Podczas II wojny światowej Tucker zyskał rozgłos jako przedsiębiorca zajmujący się produkcją wojenną. Wprowadził innowacyjne rozwiązania, takie jak karoserie na bazie opancerzonego pojazdu, znane jako "Tucker Tiger Tank."

Powrót do Cywilnej Produkcji: 1945-1946

Po wojnie Tucker wrócił do pomysłu produkcji cywilnych samochodów. W 1946 roku założył Tucker Corporation, aby zrealizować swoje plany.

Koncept Tucker 48:

Tucker 48, znany także jako "Tucker Torpedo," był rewolucyjnym modelem z licznymi innowacyjnymi funkcjami, takimi jak trzecie światło przednie, pasy bezpieczeństwa, środkowe umieszczenie reflektorów i składane fotele.

Fabryka Tucker: 1947-1948

W 1947 roku Tucker zakupił olbrzymią fabrykę w Chicago, gdzie planował produkować swoje samochody. Prace nad modelem 48 trwały intensywnie.

Trudności i Przeszkody:

W 1948 roku firma Tucker Corporation napotkała na liczne problemy, w tym finansowe i prawne. Ostatecznie Tucker był oskarżony o defraudację, co doprowadziło do procesu sądowego. W 1949 roku rozpoczął się proces sądowy przeciwko Prestonowi Tuckerowi. Mimo że został oczyszczony z zarzutów, firma już nie miała środków finansowych na kontynuację produkcji.

Koniec Produkcji i Dziedzictwo: 1949

Produkcja samochodów Tucker 48 została zakończona po zaledwie kilku zbudowanych egzemplarzach. Mimo że firma upadła, samochody Tucker zyskały status kolekcjonerski, a ich wartość wzrosła z czasem.

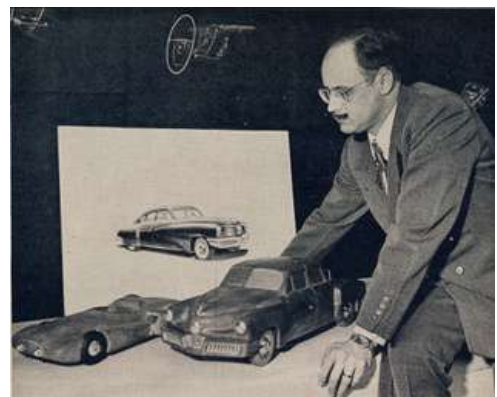
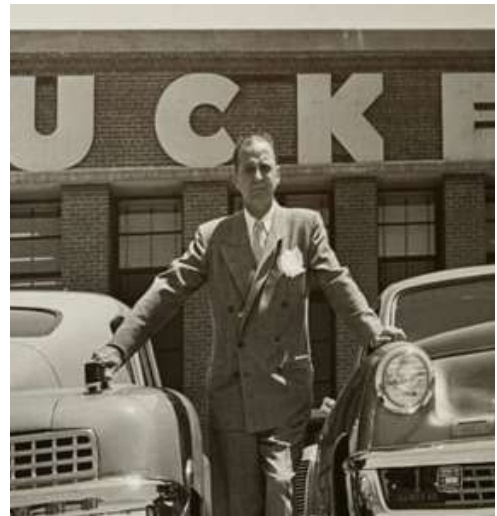
Późniejsze Lata: 1956-1957:

Preston Tucker prowadził później kilka przedsięwzięć, w tym produkcję karoserii samochodowej. Zmarł 26 grudnia 1956 roku w wieku 53 lat.

Dziedzictwo:

Mimo że przedsiębiorstwo Tucker Corporation nie odniosło sukcesu, nazwa "Tucker" stała się synonimem innowacji w motoryzacji, a samochody Tucker 48 są uważane za rarytasy i symbole amerykańskiego marzenia.

Historia Tuckera to fascynująca opowieść o próbach wprowadzenia rewolucyjnych pomysłów na rynek motoryzacyjny i walki z przeciwnościami. Jego wkład w kształtowanie przyszłości samochodów pozostaje niezapomniany.



TUCKER TORPEDO

Tucker 48 Torpedo

Tucker Torpedo, znany również jako Tucker 48, to samochód osobowy, który był produkowany przez krótki okres w latach 1948-1949 przez Tucker Corporation. Ten unikalny samochód został zaprojektowany przez Preston'a Thomasa Tuckera i był jednym z najbardziej rewolucyjnych projektów w historii amerykańskiej motoryzacji. Poniżej znajduje się krótka historia Tucker Torpedo:

Początki i Wizja Prestona Tuckera: Preston Tucker, entuzjasta motoryzacyjny, marzył o stworzeniu rewolucyjnego samochodu, który oferowałby zaawansowane technologie i innowacyjne rozwiązania.

Projektacja i Innowacje: Tucker Torpedo wyróżniał się liczbą innowacyjnych funkcji, takich jak trzeci reflektor "Cyclops" obracający się wraz z kierunkiem, bezpieczne zderzaki i składane foteliki z przodu, aby zwiększyć bezpieczeństwo w razie kolizji.

Silnik i Wydajność: Samochód był napędzany silnikiem typu H6 o pojemności 5,5 litra, który umożliwił mu osiągnięcie imponującej prędkości. W połączeniu z lekką konstrukcją i aerodynamicznym kształtem, Tucker oferował znakomitą wydajność.

Trudności i Upadek: Mimo entuzjazmu wokół projektu, Tucker Corporation napotkała na wiele trudności finansowych i prawnych. W 1949 roku firma ogłosiła bankructwo, a produkcję samochodów zakończono po zaledwie 51 zbudowanych egzemplarzach.

Dziedzictwo i Kultowy Status: Pomimo krótkiego okresu produkcji, Tucker Torpedo zdobył kultowy status wśród miłośników motoryzacji. Jego unikalne cechy projektowe i historia przetrwały lata, a dziś oryginalne egzemplarze są cennymi kolekcjonerskimi pojazdami.

Tucker Torpedo to symbol innowacyjności i ambicji, ale także historii związanej z trudnościami w amerykańskim przemyśle motoryzacyjnym po II wojnie światowej.



C.M. GORDON

'55 FORD F-100 STREET ROD
CLASSIC CRUISER
MONOGRAM | NO. 85-0880 | 1:24

Już mogę pokazać mój model z Monogram 1955 Ford F100, który zrobiłem dla swojego kanału na YouTube i skończyłem pod koniec lutego. Użyłem farb Cobra Motor Paints firmy Mig i Createx High Gloss Clear. Prawie cały model z pudełka, ale użyłem kół i opon z zestawu GTX Revell 1971 Dom.





CZASOPISMO ACSM I GRUPA MODELARSKA ACSM NA FESTIWALU KUSTOMHEAD

Wprowadzenie do świata kultury kustomowej



17-18 lutego br., we Wrocławiu, odbyło się wyjątkowe wydarzenie, które zgromadziło miłośników klasycznych amerykańskich samochodów, motocykli oraz rowerów custom - festiwal Kustomhead. To niezwykle spotkanie zapewniło uczestnikom możliwość podziwiania najbardziej fascynujących egzemplarzy w skali 1:1, ale także modeli w skali 1:24, prezentowanych przez naszych czytelników oraz grupę ACSM.



Dla tych, którzy nie są zaznajomieni z terminem "kultura kustomowa", to zjawisko, które wywodzi się z lat 40. i 50. XX wieku w Stanach Zjednoczonych, a dziś odnosi się do szerokiej gamy wyjątkowych i zindywidualizowanych pojazdów, które stanowią wyraz osobowości i pasji ich właścicieli.



Grupa ACSM, jako pierwsza grupa modelarska w Polsce, miała niepowtarzalną okazję uczestniczyć w tym prestiżowym wydarzeniu. Nasze modele w skali 1:24, stworzone z niesamowitą precyzją i pasją, były jednymi z największych atrakcji festiwalu. To dla nas ogromne wyróżnienie móc zaprezentować nasze dzieła obok prawdziwych klasyków motoryzacji.



Podczas festiwalu, nie tylko mieliśmy możliwość zobaczenia i porozmawiania z pasjonatami kultury kustomowej, ale także wymiany doświadczeń oraz inspiracji z innymi twórcami. To dla nas wyjątkowy moment, który z pewnością na długo pozostanie w naszej pamięci.

Dziękujemy wszystkim, którzy odwiedzili nasze stoisko i wspierali grupę ACSM oraz nasze Czasopismo ACSM. To dla nas ogromna motywacja, aby dalej rozwijać naszą pasję i kontynuować naszą przygodę z modelarstwem.

Z niecierpliwością czekamy na kolejne wydarzenia, na których będziemy mogli podzielić się naszą miłością do modelarstwa i kultury kustomowej z innymi entuzjastami!



Zapraszamy wszystkich miłośników motoryzacji do odwiedzenia oficjalnej strony wystawy Kustomhead!

Jeśli jesteś zafascynowany klasycznymi amerykańskimi samochodami, motocyklami i rowerami custom oraz chcesz zobaczyć najciekawsze egzemplarze w jednym miejscu, to ta wystawa jest dla Ciebie!

Na oficjalnej stronie wystawy znajdziesz więcej informacji o wydarzeniu, galerie zdjęć, relacje oraz wiele innych interesujących treści. www.kustomhead.pl Zapraszamy do odwiedzenia strony i podzielenia się swoimi wrażeniami z naszą społecznością!



Na wystawie miało miejsce też wydarzenie - uroczyste wręczenie nagrody za 2. miejsce w konkursie "Moja Wizja". Serdecznie gratulujemy Piotrowi Rezlerowi! Jego model wyróżnił się wśród wielu fantastycznych prac.

Nie możemy również zapomnieć o młodym modelarzu, Wojtku Rezlerze. Ten młody talent ma przed sobą świetlaną przyszłość w świecie modelarstwa, a już teraz jego pierwszy model zachwyca w naszym najnowszym wydaniu czasopisma. Czekamy z niecierpliwością na kolejne jego dzieła!



FRANCOIS FORTIER
impala x2



Ford Panel '37.

IRENEUSZ JAŚNIEWSKI



West Coast Customs to renomowany zakład tuningu samochodowego zlokalizowany w Burbank, Kalifornia. Zakład zdobył rozgłos dzięki swojej roli w programie telewizyjnym "Pimp My Ride", emitowanym przez stację MTV, gdzie prezentowano spektakularne przeróbki samochodów. Poniżej znajdziesz skróconą historię West Coast Customs:

Początki:

West Coast Customs zostało założone w 1993 roku przez Ryana Friedlingha. Początkowo firma działała w niewielkim warsztacie w Orange County, a jej głównym obszarem specjalizacji było malowanie samochodów.

Wzrost Popularności:

Firma zyskała na popularności w latach 2000-2001, kiedy to zaczęła zajmować się tuningiem samochodów. W tym czasie Ryan Friedlingh zdobył kontrakty na przeróbki samochodów dla wielu celebrytów, co przyczyniło się do wzrostu rozpoznawalności West Coast Customs.

"Pimp My Ride":

W 2004 roku firma stała się powszechnie rozpoznawalna dzięki programowi "Pimp My Ride", w którym ekipa West Coast Customs przekształcała zaniedbane samochody w spektakularne pojazdy.

Współpraca z Celebrytami:

West Coast Customs zyskało reputację jako miejsce, gdzie celebryci zlecają przeróbki swoich luksusowych samochodów. Firma współpracowała z wieloma gwiazdami, w tym z Snoop Doggiem, Justinem Bieberem czy Kim Kardashian.

Projekty i Nagrody:

W ciągu lat West Coast Customs przeprowadziło liczne spektakularne projekty, zdobywając uznanie za kreatywność i innowacyjność w świecie tuningu samochodowego. Firma otrzymała również nagrody, takie jak "Best of Show" na różnych targach motoryzacyjnych.

Ekspansja:

West Coast Customs nie tylko utrzymało swoją pozycję w Kalifornii, ale także rozszerzyło swoją działalność na międzynarodową skalę. Otwarto filie w różnych miejscach, w tym w Niemczech i Dubaju.

Dzisiaj:

Współczesne West Coast Customs oferuje szeroki zakres usług, w tym tuning, modyfikacje wnętrza, customowe malowanie, instalacje audio-video oraz przeróbki samochodów zabytkowych.

West Coast Customs pozostaje jednym z najbardziej rozpoznawalnych zakładów tuningowych na świecie, a ich projekty stanowią inspirację dla wielu entuzjastów motoryzacji.







MARCIN STRABURZYŃSKI

'65 CHEVY CHEVELLE

MONOGRAM | NO. 2715 | 1:24





Lista farb użyta do budowy:

kolor główny Creative Colors - Falcon Green

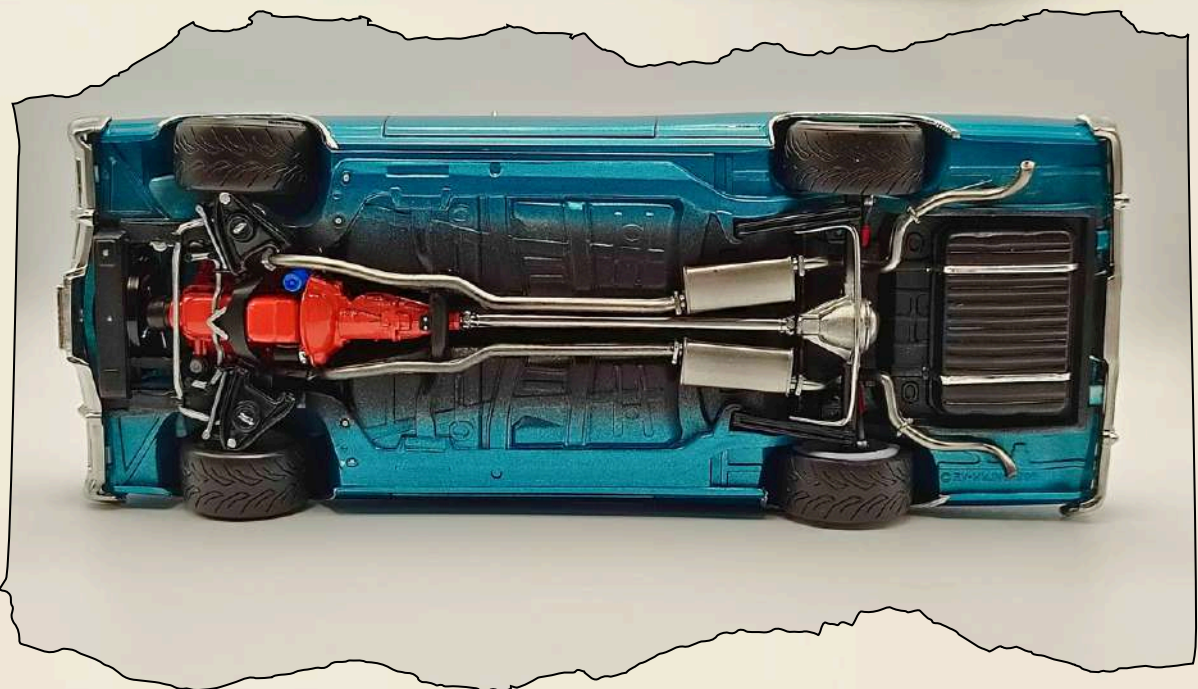
podkłady: Mr Surface 1200 szary (wszystkie części) oraz 1500 szary (karoseria)

Wnętrze: Tamiya NATO Brown

Silnik: Tamiya X7 Red + Tamiya X6 Orange (mieszanka na oko) Metalizery w podwoziu AK Xtreme metal: aluminium oraz steel.

Zderzaki chrom AK Xtreme metal (tamiya x1, bezbarwny 2k, Chrom Xtreme metal)

Tamiya clear Orange x26, clear Red x27, clear yellow x24 klosze kierunkowskazów, świateł stopu oraz przeciwmgielne Tamiya Black x1, semi-black x18, flat Black XF1, Bezbarwny mat i satyna to seria Tamiya LP: LP23 i LP24



- RECENZJE
- PORADY
- RELACJE Z BUDOWY
MODELI

SUPER MODEL

MAGAZYN MODELARSKI

NR INDEKSU 334022 • ISSN 1733-8964 • Nr 1(100)/2024 r. • CENA 32,50 zł (8% VAT)

NR 1

**100
NUMER**



**POLSKI FIAT
508**



**„SZPRYCHOWY
TITANIC”**

ISSN 1733-8964



02

9 771733 896413

Od redakcji:

Mamy wyjątkową przyjemność przedstawić naszego najmłodszego modelarza - Wojtka Rezlera. Wojtek, mając zaledwie 8 lat, samodzielnie zbudował swój pierwszy model amerykańskiego samochodu, demonstrując niesamowity talent i pasję do modelarstwa.

Jego praca jest nie tylko imponująca ze względu na młody wiek, ale również świadczy o wielkim potencjale, jaki w sobie nosi. Talent Wojtka i jego zaangażowanie w tworzenie modeli sprawiają, że jest on inspiracją nie tylko dla rówieśników, ale dla całej społeczności modelarskiej.

WOJTEK REZLER

**CHEVY SSR
TRUCKS
REVELL | NO. 85-4052
1:25**





DODGE VIPER HISTORIA LEGENDARNEGO SAMOCHODU

Viper - to opowieść o czystej miłości do prowadzenia samochodu bez żadnej elektronicznej pomocy. Samochód ten jest uosobieniem zmagania kierowcy z ogromną mocą.

Legenda głosi, że Robert Lutz, znany również jako Bob Lutz, ówczesny prezes Chryslera i twórca wielu znanych samochodów, w 1988 roku, po przeprowadzce z Forda, nadal jeździł Shelby Cobrą, ponieważ za bardzo lubił ten samochód, ale jadąc samochodem od konkurencyjnego producentowi było niewybaczalne z punktu widzenia etyki biznesu. Poza tym w tamtym czasie Chrysler nie produkował niczego podobnego do Cobry ani żadnego europejskiego supersamochodu, więc Lutz w pewnym momencie zdecydował, że musi to zmienić.

W 1987 roku Lutz utworzył zespół znany jako Four fathers (Czterej Ojcowie), w skład którego wchodził on sam, główny projektant Chryslera Tom Gale, inżynier Francois Castaing i Carroll Shelby, któremu powierzono rolę ideologicznego geniusza

Bob zebrał zespół inżynierów i polecił im zaprojektować samochód oparty na zasadzie Shelby Cobra. Aby to zrobić, konieczne było wzięcie największego możliwego silnika, jaki posiadał koncern, i skrzyżowanie go z możliwie najbliższym nadwoziem.

Tom Gale pokazał pierwsze szkice, skupiając się na Cobrze, a później z odległego rogu wyjął swoje wariacje na temat Dodge'a Stealth, co ostatecznie doprowadziło do powstania hybrydy, która wkrótce została ożywiona w glinie. Następnie samochód nazwano Viper, choć początkowo chcieli nazwać go copperhead - to także jadowity wąż, zwany inaczej miedziakiem. Później zaczęto nazywać silnik miedziakiem - ten sam legendarny V10.

Prototyp powstał już w 1989 roku. W samochodzie VM01 zastosowano jeden z największych silników Chrysler V8 stosowanych wówczas w ciężarówkach. Shelby nalegała na klasyczne V8, a Lutz na szalone V10, które miało stać się wizytówką Vipera.

Model przedprodukcyjny zadebiutował na Detroit Auto Show w 1989 roku.

Odzew na tę koncepcję był ogromny. To, co zrobił Gale, zszokowało wszystkich. Muskularny roadster na szerokich kołach, z ogromną maską, pod którą kryje się gigantyczny silnik, z rurami wydechowymi wychodzącymi po bokach. To była czysta, nieskrywana agresja.

Reakcja tych, którzy to widzieli, pokazała, że głupotą byłoby przegapić okazję do wprowadzenia takiej maszyny do produkcji seryjnej. Media sarkastycznie zapytały: „Czy Dodge ma chęć i odwagę, aby wprowadzić to do produkcji?”

Okazało się, że to wystarczy. Zamówienia na niego zaczęły napływać jeszcze przed zakończeniem pokazu samochodowego, więc projekt został natychmiast zatwierdzony.

Dyrektor generalny Chryslera, Lee Iacocca, dał projektowi zielone światło, a Lutz ponownie zebrał zespół, zatwierdził budżet w wysokości 50 milionów dolarów i dał mu trzy lata na doprowadzenie projektu do końcowego etapu.



MODEL PRZEDPRODUKCYJNY



PIERWSZA GENERACJA (1992 - 1995)

Dodge Viper RT/10 wszedł na rynek w 1992 roku. Był to roadster z napędem na tylne koła, wyposażony w niealternatywną „mechanikę” firmy Borg Warner. U podstawy korpusu znajdowała się rama wykonana z rur stalowych, na której zawieszono panele z włókna szklanego. Samochód posiadał niezależne zawieszenie wszystkich kół ze stabilizatorami, elementy układu wydechowego wykonane z materiałów kompozytowych oraz hamulce tarczowe dookoła (co było dość powszechne w Europie, ale nie w konserwatywnych samochodach amerykańskich). Stylistycznie samochód nie odbiegał od koncepcji i w pełni uzasadniał nadanie mu nazwy. Patrząc na roadstera od przodu i nieco z góry, nieuniknione były skojarzenia z jadowitym gadem. Uderzającą cechą charakterystyczną supersamochodu były rury wydechowe umieszczone w progach bocznych.

Nie było łatwo oswoić „żmiję”. Ale roadster był gotowy dać wykwalifikowanemu kierowcy przyjemność przyspieszenia do „setek” w 4,6 sekundy, i prędkość ponad 260 km/h. We wnętrzu nie było się czym pochwalić: spartański (jak na bezpretensjonalny amerykański gust) wystrój, brak zewnętrznych klamek, bocznych okien, a nawet dachu. Dołączony materiałowy dach był przeznaczony przede wszystkim do przechowywania supersamochodu na zewnątrz, a nie do jazdy.



DRUGA GENERACJA (1996 - 2002)

W połowie lat dziewięćdziesiątych postanowiono zaktualizować model. Zewnętrznie „żmija” niewiele się zmieniła. Dzięki niskiej, przysadzistej sylwetce i ogromnej masce, na której z łatwością można było zaparkować mały samochód, konstrukcja samochodu wcale nie była przestarzała i nadal emanowała potężną charyzmą. Jedną z niewielu zauważalnych zmian zewnętrznych było przeniesienie rur wydechowych na ich zwykłe miejsce pod tylnym zderzakiem. Jednak inżynierowie znacznie przeprojektowali silnik, który stał się znacznie lżejszy i wydajniejszy. Moc wzrosła do 450 KM, przyspieszenie do „setek” wynosiło teraz zaledwie 4 sekundy, a prędkość maksymalna niewiele przekraczała 300 km/h. Pociągnęło to za sobą zmiany w zawieszeniu, które stało się sztywniejsze. Z myślą o bezpieczeństwie klientów Amerykanie wyposażyli supersamochód w poduszki powietrzne. Pojawił się także ABS, choć początkowo tylko jako opcja. Nadal brakowało innej elektroniki pomocniczej. Istota modelu nie uległa zmianie – był to samochód dla wprawnego kierowcy, który miał nie tylko nerwy ze stali, ale także mocne ręce i nogi.

O ile pierwszy Viper był dostępny wyłącznie w wersji otwartej, to w drugiej generacji pojawiła się także wersja o zamkniętym nadwoziu. Coupe nosiło nazwę GTS i miało kształt dachu Double-Bubble, jakby inspirowanego uwodzicielskimi krągłościami piękności opalających się na plaży. Ciekawy „sztuczek” – rolę dodatkowego światła stopu pełnił tylny emblemat z głową żmii. W latach 1997-2003 pod marką Chrysler do Europy dostarczano drugą generację Viperów. Aby nie szokować lokalnej opinii publicznej nieokielznaną mocą Ameryki, w tej specyfikacji zastosowano obniżoną wartość silnika. To prawda, że nawet w tej formie, przy lekko przyciętym „żądle”, w zręcznych rękach „żmija” mogłaby z łatwością „użądlić” kilka Ferrari i jedno Porsche.



TRZECIA GENERACJA (2003-2006)

Trzecia generacja Viper powstała przy bezpośrednim udziale koncernu Daimler, który w 1998 roku zawarł sojusz z Chryslerem. Za rozwój odpowiadał nowy dział Street & Racing Technology, stąd nazwa Viper SRT. Rozstaw osi wzrósł i chociaż wygląd zewnętrzny się zmienił, stając się bardziej kanciasty, pozostaje tak samo rozpoznawalny. Pod tym względem Viper jest nieco podobny do Porsche 911: w stu procentach rozpoznawalny z pokolenia na pokolenie, ale ciągły rozwój techniczny.

W tej generacji wydech ponownie został zamontowany z boku – nalegali na to fani, uznając to za charakterystyczną cechę samochodu. Roadster jako pierwszy trafił na rynek w 2003 roku, coupe pojawiło się z lekkim opóźnieniem i pojawiło się dwa lata później, tracąc po drodze skrót GTS. Teraz oba korpusy noszą nazwę Viper SRT-10. Trzecia generacja była dostarczana do Europy w latach 2005-2006, a w dostosowanie modelu do lokalnego rynku zaangażowani byli angielscy specjaliści z firmy Prodrive. Wnętrze zostało poważnie zmodernizowane, przybrało kształt kokpitu, przyrządy sterujące znajdowały się teraz nie w rzędzie, ale w kolumnie. Jakość materiałów i wykonania uległa poprawie, ale odbijający się echem plastik i odsłonięte śruby nie zniknęły. Pomimo zwiększenia rozstawu osi w środku nadal było ciasno. Wygodnie wyglądające skórzane krzesła miały minimalną regulację, ale mocno mocowały korpus. Ogromna kierownica, podobnie jak w autobusie, blokowała instrumenty, a przez niekończącą się maskę widoczność do przodu była całkowicie słaba. Zaletą było to, że zespół pedałów miał serwonapęd, chociaż same pedały były bardzo ciasne i wymagały sporo treningu fizycznego. Praktyczność nadal była kiepska – w bagażniku mieściła się tylko jedna średniej wielkości walizka, a o kole zapasowym nie trzeba było pamiętać. Próba otwarcia maski bez instrukcji mogła doprowadzić właściciela do szaleństwa – klamka do otwierania znajdowała się w przednim wlocie powietrza. Na tym tle niemal całkowity brak izolacji akustycznej uznano za oczywistość.

Podwozie kabrioletu, dzięki zastosowaniu aluminium, stało się lżejsze o prawie 40 kg, ale coupe pozostaje podobne do poprzedniej generacji. Postanowiono wymienić stary silnik na nowy, o jeszcze bardziej przerażającej pojemności 8,3 litra. Według standardów europejskich za nowość jeszcze 50 lat temu można było uznać silnik z pojedynczym wałkiem rozrządu umieszczonym w wypukłości bloku i dwoma zaworami na cylinder. Ale moment obrotowy 712 Nm to przekonująca odpowiedź na każdą krytykę. Moc ostatecznie wzrosła do 500 koni mechanicznych w roadsterze i do 510 koni mechanicznych w coupe. Teraz ośmiornica potrzebowała 3,9 sekundy, aby osiągnąć „setki”. dla wersji zamkniętej i 3,8 s. w wersji otwartej. Skrzynia biegów została zaktualizowana, stała się „mechaniką” T56 Tremec z 6 krokami. Maksymalna prędkość trzeciego Viperą wynosiła 305 km/h.



CZWARTA GENERACJA (2008 - 2010)

„Viper” numer cztery, zgodnie z ustaloną już tradycją, otrzymał poważne zmiany jedynie w części technicznej. Specjaliści z McLaren, Ricardo i Continental AG pomogli udoskonalić silnik. W rezultacie z objętości 8,4 litra zdobyto 600 KM. i 760 Nm. Wystarczająco, aby konkurować z wypuszczoną w tym samym czasie Corvette ZR-1. Przyspieszenie do „setki” zaczęło zajmować zaledwie 3,4 sekundy, a prędkość maksymalna wynosiła 325 km/h. Supersamochód otrzymał nowe sprzęgło dwutarczowe, mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, hamulce Brembo, zmodernizowany układ wydechowy i paliwowy. Skrzynia biegów Tremec T56 została wycofana i zastąpiona Tremec TR6060 ze wzmocnionymi synchronizatorami pierwszego biegu. Zastosowanie szybkich opon Michelin Pilot Sport 2 sprawiło, że zachowanie niesforne „węża” stało się bardziej neutralne na zakrętach.

Czwarty Viper jest dzieckiem kryzysu. Coupe weszło na rynek rok po upadku DaimlerChryslera, ale już w 2009 roku Chrysler ogłosił upadłość techniczną. Oczywiście w trudnych czasach firma nie miała czasu na supersamochody, a zarząd ogłosił zawieszenie produkcji. Ostatnie egzemplarze sprzedano w 2010 roku.



PIĄTA GENERACJA (2012 – OBECNIE)

Wstrzymanie produkcji czwartej generacji właśnie o to chodziło – nikt nie miał zamiaru rezygnować z charyzmatycznego supersamochodu. Plany wprowadzenia na rynek nowej generacji Vipera ogłoszono jesienią 2010 roku. Model został już opracowany pod patronatem Fiata. Prezentacja Vipera piątej generacji odbyła się w 2012 roku na Salonie Samochodowym w Detroit. Nowy Viper, który do tej pory pojawiał się wyłącznie w wersji coupe, został zaprojektowany na zupełnie nowej platformie i ma rozstaw osi wynoszący 2510 mm. W projektowaniu szeroko stosuje się stal o wysokiej wytrzymałości, włókno węglowe, stopy aluminium i magnezu. Model zmienił się radykalnie, a jednocześnie pozostaje całkowicie rozpoznawalny. Garbata sylwetka z długą maską, przesunięta do tyłu kabina z garbami na dachu, głębokie kanały powietrzne przed drzwiami, boczny wydech – wszystkie charakterystyczne cechy zostały zachowane.

Powiedzieć, że salon się zmienił, to nic nie powiedzieć. Po raz pierwszy od wielu lat wnętrze zaczęło odpowiadać wysokiej randze samochodu. Klienci nie będą już musieli znosić nieporęcznych tworzyw sztucznych i braku nowoczesnych opcji w samochodzie za sześciocyfrową cenę. Wysokiej jakości tapicerka ze skóry i Alcantary, klimatyzacja, tablica przyrządów z kolorowym wyświetlaczem, multimedialny ekran dotykowy z nawigacją, obsługa protokołu Bluetooth i dostęp do Internetu – to wszystko wreszcie stało się dostępne w Viperze. Serce „Vipera” wciąż jest takie samo ogniste – zmodernizowano potężne V10 czwartej generacji Vipera, uzyskując 640 KM. i 814 Nm. Kluczowe wskaźniki: 3,2 sek. do „setek” i maksymalnej prędkości 330 km/h. Skrzynia biegów również została odziedziczona. Układ zawieszenia nie uległ zmianie, zmieniono jedynie punkty mocowania wahaczy do ramy pomocniczej i przekonfigurowano geometrię. Ale najważniejsze, że w końcu pojawił się system stabilizacji, na który nalegał sam szef Fiata, Sergio Marchionne. Wydawałoby się, że zachowując wszystkie dotychczasowe zalety i eliminując większość poprzednich niedociągnięć, model powinien odnieść sukces na rynku. Ale nie, ze względu na niski popyt w 2014 roku montaż modelu został nawet zawieszony na dwa miesiące. Powodów było kilka. Po pierwsze, nowy zarząd zdecydował się promować Vipera pod marką SRT, bez wiązania się z Dodgem. Rynek nie był na to gotowy, nikt nie zadał sobie trudu, aby jasno wytłumaczyć klientom, czym jest ta nowa marka. Po drugie, debiut „żmii” dość mocno zepsuł stary znajomy – Chevrolet Corvette ze swoją Stingrayem. I po trzecie, cena przekracza 100 000 dolarów, co jak na amerykańskie standardy nie jest małą kwotą, zwłaszcza jak na model bez alternatywnej „mechaniki” i jedynie wersję z zamkniętym nadwoziem.



CO DALEJ?

Ale „żmija” nie traci ducha. Wprowadzono przenośnik, a w 2015 roku model otrzymał szereg zmian w technologii i wyglądzie, poprawiono konfigurację, nieznacznie zwiększono moc silnika i zmniejszono zużycie paliwa. Ale w najbliższej przyszłości moc będzie można znacznie zwiększyć, i to nie bez pomocy sprężarki. Chodzi o pojawienie się Dodge'a Challenge'a SRT Hellcat z silnikiem o mocy 717 KM, a okręt flagowy nie może pozostać słabym. Ale co najważniejsze, model ponownie jest oferowany pod historyczną marką Dodge, a powrót roadstera został już oficjalnie ogłoszony.

Seria specjalna.

Jak każdy inny kultowy samochód, Viper przeszedł szereg specjalnych modyfikacji, zarówno od samego Dodge'a, jak i od zewnętrznych studiów. Prawie każda generacja miała wersje limitowane, ale często różniły się one jedynie zestawem opcji. Było wiele samochodów sportowych opartych na Viperze, które z powodzeniem brały udział w różnych seriach wyścigowych. Oto niektóre z najciekawszych opcji zmodyfikowanych „żmij” certyfikowanych do jazdy po zwykłych drogach.

Żmija GTS-R. Jedna z pierwszych modyfikacji wyścigowych Viper'a. Po raz pierwszy powstał na bazie drugiej generacji modelu. 8-litrowy silnik rozwijał moc 750 KM. Większość paneli nadwozia została wykonana z włókna węglowego. Samochód zadebiutował w 1996 roku podczas 24-godzinnej wyścigu Daytona. Oprócz samochodów wyścigowych wyprodukowano 100 wersji drogowych Viper'a GTS-R o mocy obniżonej do 460 KM.

VIPER ACR

Seria samochodów wyścigowych, które są maksymalnie dostrojone do toru, ale mają pozwolenie na jazdę po zwykłych drogach. ACR (American Club Racing) oznacza American Racing Club. Po raz pierwszy wprowadzono go w drugiej generacji modelu w 1999 roku. Pierwszy Viper ACR miał 460 KM, 23 kg mniejszą masę, sztywniejsze regulowane zawieszenie, tylny spojler i koła BBS. Podczas pokazu tuningu SEMA 2014 Dodge zaprezentował samochód koncepcyjny Viper ACR nowej generacji. Po serii plotek i spekulacji ostatecznie ogłoszono, że produkcja ACR powinna rozpocząć się latem 2015 roku.



HENNESSEY VIPER VENOM 1000 TWIN TURBO

Ogólnie rzecz biorąc, studio Johna Hennessey'ego rozpoczęło eksperymenty z pierwszą generacją Viper'a w 1993 roku. Ale wtedy Hennessey Venom 500 Viper otrzymał wzrost tylko o 100 KM. Wersja Venom 1000 Twin Turbo z 2007 roku przyniosła studiu światową sławę. Potwór z podwójnym doładowaniem wytwarzał 1000 KM. Tylko pomyśl: przyspieszenie do „setki” to 2,35 sekundy, prędkość maksymalna to 411 km/h...



VIPER SRT-10 STARTECH

W czasach DaimlerChryslera Brabus zainteresował się krnąbrną „żmiją”. Niemcy nie mogli przejść obojętnie obok tak wyjątkowego modelu i chcieli zaprezentować swoją wizję Viper'a. Projekt został zrealizowany przez spółkę zależną Startech, stworzoną specjalnie do współpracy z samochodami Chrysler. Oryginalna wersja posiadała regulowane zawieszenie, ulepszone hamulce, 20-calowe koła Brabus z ekskluzywnymi oponami Pirelli i w pełni skórzane wnętrze. Następnie pojawił się program udoskonalenia silnika, z pojemności skokowej zwiększonej do 8,4 litra Niemcy usunęli 612 KM.



DODGE VIPER GTS
REVELL | NO. 07040 | 1:25



SEBASTIAN ANIELSKI

DODGE VIPER RT/10
REVELL | NO. 6260 | 1:25



SEBASTIAN ANIELSKI

MAREK SKOKÁNEK

DODGE VIPER GTS-R.

SKALA 1:24.

PRODUCENT: STUDIO 27.

Model składa się z części żywicznych i metalowych. Zestaw prosto z pudełka nie pasował dokładnie do podwozia, a przednia część samochodu była wyższa niż powinna i była nieco z boku. Ale to były proste poprawki. Ponadto stworzyłem szczeliny z tyłu samochodu, których w modelu nie było, i wyciąłem otwory wentylacyjne przed przednimi drzwiami, które były oryginalnie zamknięte. Po tych modyfikacjach konstrukcja była w miarę gładka. Później napotkałem problem z naklejkami, które były wyjątkowo twarde, więc spryskałem samochód płynem zmiękczającym. Model budowałem około miesiąca. Mam jeszcze dwie wersje tego Vipera z innych lat gotowe do budowy, więc mam nadzieję, że trafią na stół w dającej się przewidzieć przyszłości.

Na koniec coś o mnie. Jestem modelarzem ze Słowacji. Modele samochodów przykuły moją uwagę na tyle, że założyłem własny sklep poświęcony głównie samochodom: www.hobbymodel.sk

W zeszłym roku zorganizowaliśmy pierwszą edycję konkursu modelarskiego HOBBY MODEL SHOW, który w dużej mierze koncentruje się na samochodach.

Mamy 11 kategorii konkursowych skupiających się na samochodach, z czego jedna dotyczy bezpośrednio samochodów amerykańskich. Serdecznie zapraszam do naszego konkursu modelarzy z Polski. W pierwszym roku wzięli udział modelarze ze Słowacji, Czech i Węgier. Całkowita liczba modeli inżynierii lądowej (samochody, motocykle i ciężarówki) wyniosła około 250 sztuk.

Po raz kolejny będzie mi bardzo miło, jeśli w wydarzeniu wezmą udział także modelarze z Polski. Na zawodach panuje przyjazna atmosfera, a przede wszystkim zależy nam, aby ta część modelarstwa była jak najbardziej widoczna.

LINK DO TEGOROCZNEGO
KONKURSU





CHEVROLETA MASTER-85 SEDAN DELIVERY Z 1939 ROKU

MACIEJ MISIORYN

Po projektach Oldsmobile 442 oraz Plymouth Duster czas na coś bardziej ucywilizowanego. Czas bowiem na furgonetkę z lat 40', amerykańskiego woła roboczego od Chevroleta, albo bizona bo to przecież Ameryka, a mianowicie Chevroleta Master 85 Sedan Delivery z 1939 roku.

Przyglądając się opakowaniu można by stwierdzić, że Revell sugeruje zbudować ten zestaw jako flotowe auto firmy produkującej drewniane beczki a dwu-kolorowa karoseria wraz z rzucającym się w oczy napisem „Kentucky” wpasowuje się w estetykę tamtych czasów. Projekt graficzny na pudełku wygląda prosto i elegancko, ale nie byłbym sobą gdybym nie szukał inspiracji gdzie indziej.

Otwierając instrukcję moim oczom ukazały się kalkomanie umożliwiające zbudowanie furgonetki... z której sprzedawane są lody, kolorowej, innej a zarazem banalnej w kolorystyce. Postanowiłem zatem zbudować coś unikalnego, wersję, której nie znalazłem na pierwszej stronie wyszukiwania w googlach wpisując Revell Chevy Sedan Delivery 14529.

Zestaw jest typowy dla rynku amerykańskiego, wysokie pudełko w którym znajdziemy czarno-białą instrukcję wraz z listą części przetłumaczoną na język francuski i hiszpański oraz wypraski w białym kolorze z bardziej miękkiego tworzywa niż to z których robione są zestawy na rynek europejski.

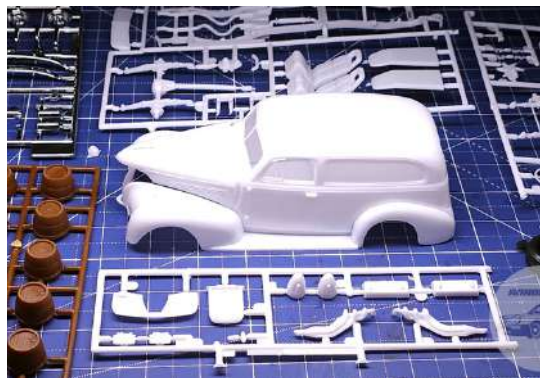
W opakowaniu, oprócz części z których złożymy np. podwozie i silnik 427 big-block V8, znajdziemy również brązową wypraskę umożliwiającą złożenie 5 beczek a ponadto chromowaną ramkę. Ogólną jakość zestawu oceniam na bardzo dobrą natomiast chromowane części pozostawiają pole do wykazania się cierpliwością lub tolerancją wobec słabych detali.

Z ciekawostek, model posiada zdejmowaną maskę oraz otwierane tylne drzwi co kusi o poświęcenie kilku chwil na detaliczną silnika i przestrzeni ładunkowej. W moim przypadku poprzestałem na podejściu prosto z pudełka, a przecież można by wyciąć bok, dodać markizę i wzbogacić tę przestrzeń o ładę z lodami, prawda? Ale to wersja dla tych bardziej odważnych i ambitnych :)

Bazowy kolor karoserii to X-2 White oraz XF-3 Flat Yellow na białym podkładzie Mr. Hobby Surfacer 1500. Następnie za pomocą taśmy odciąłem fragment maski i boku malując te obszary X-6 Orange uzyskując delikatnie bursztynowy kolor. Całość pokryłem bezbarwnym lakierem Mr.Hobby GX-112, który następnie przeszlifowałem i wypolerowałem za pomocą mini szlifierki z padami poprawiając potem bawełnianą końcówką.

Za papier ścierny posłużył mi zestaw o gradacji 4000,6000 oraz 8000 natomiast jako pasty, wykorzystałem produkty Tamiya Fine oraz Finish.

W przypadku wnętrza sugerowałem się instrukcją oraz tym aby jego kolorystyka nie odbiegała znacząco od koloru karoserii. Użyłem zatem Wooden Deck Tan XF-78 na szarym podkładzie Mr.Hobby 1500 dla tapicerki a na podłogę mieszanki X-2 White oraz XF-3 Flat Yellow, która pozostała mi po malowaniu karoserii.



Proces składania był przyjemny, instrukcja była w zdecydowanej większości punktów przejrzysta i zrozumiała a bazowe części jak karoseria czy płyta podłogowa proste co sprawiło, że model wygląda na zwarty. Podsumowując, dzięki różnym zestawom kalkomanii amerykańską furgonetkę od Revella można zbudować na 3 sposoby: auto dostawcze producenta beczek lub piwa korzennego a nawet mobilną lodziarnie. Każda z wersji ma swój urok i charakterystyczny schemat kolorów dzięki czemu model będzie wyglądał interesująco. Osobiście wybrałem nieoczywisty projekt, przyznam się, że podczas budowy obawiałem się, że uzyskam efekt kiczu, ale ostateczny rezultat bardzo pozytywnie mnie zaskoczył i auto nie wylądowało w płynie hamulcowym lub innym zmywaczu farb akrylowych.

Pozdrawiam, Adhoc Cars – Maciej Misiorny



ZACHĘCAM DO
OBEJRZENIA
RELACJI Z BUDOWY
TEGO ORAZ
POZOSTAŁYCH
AMERYKAŃSKICH
AUT NA KANALE
ADHOC CARS.

Rubryka

NASCAR

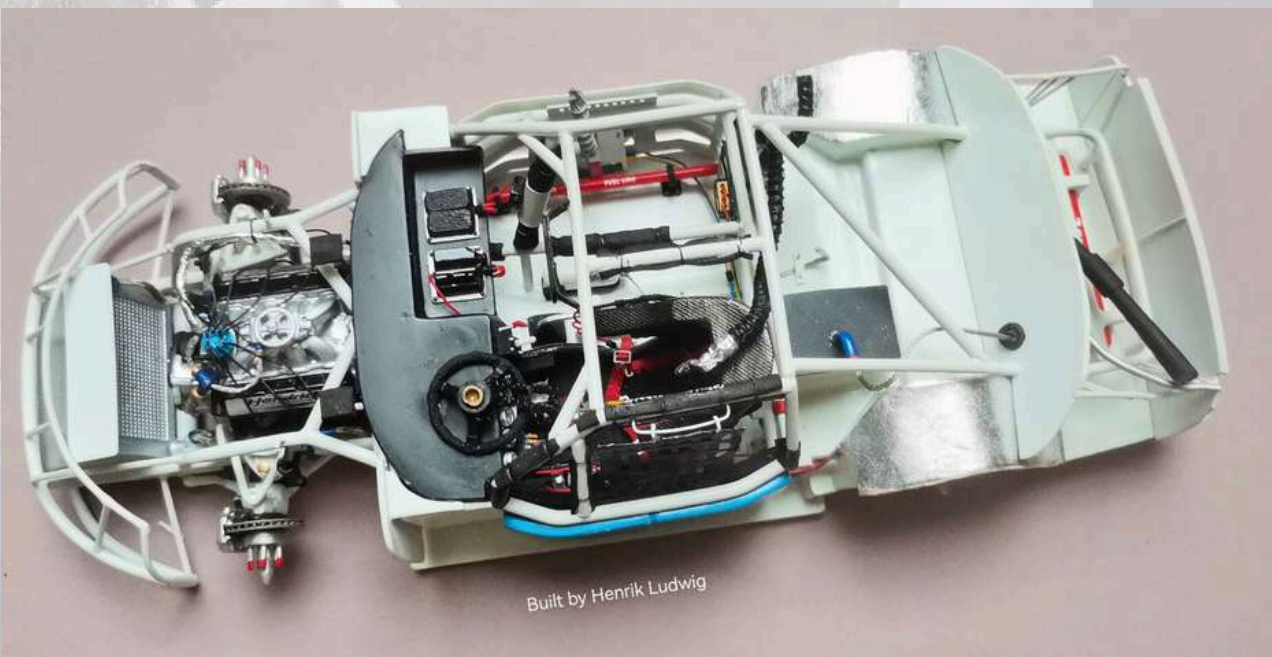
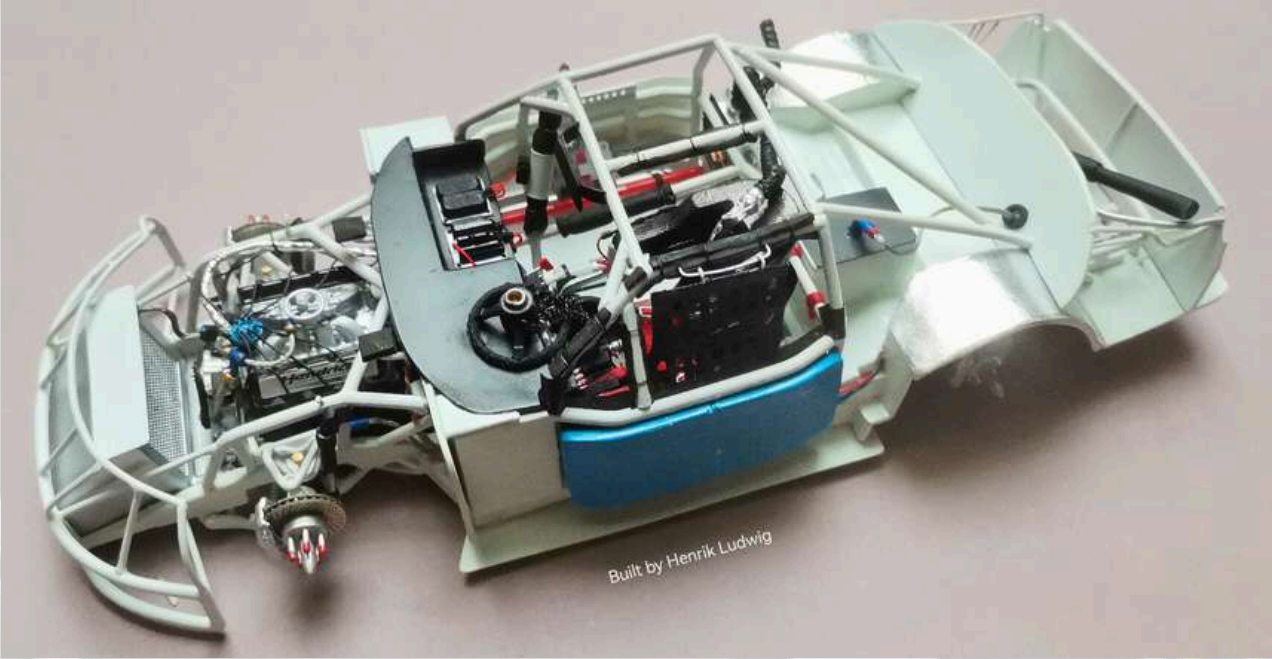
HENRIK LUDWIG

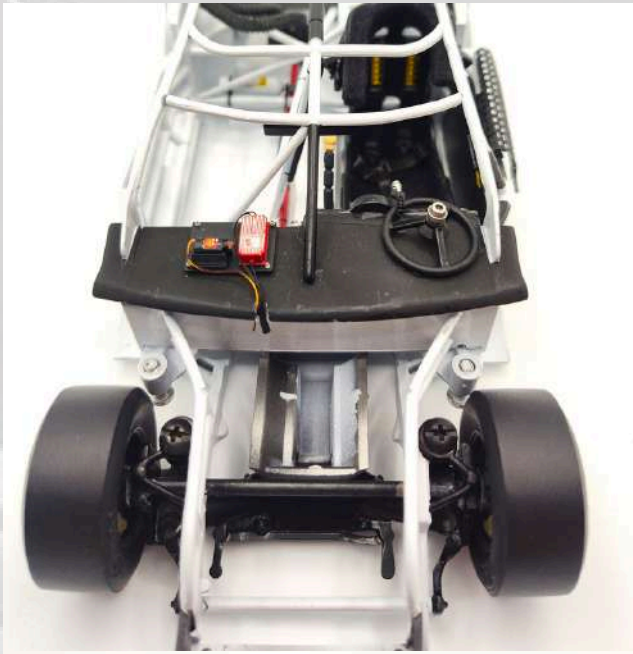
CHEVY MONTE CARLO SS 2006
NT 1995. REVELL
NO. 85-2031 | 1:24

Podstawą tego modelu był Revell Chevy Monte z 2006 roku w skali 1:24. Kalkomanie pochodzą od Powerslide, kolory od Tamiya, a przezroczysty lakier od Mr.Hobby. Wytrawione części tarczy hamulcowej, pasków i sworzni maski pochodzą od firmy Scaleproduction. Oprócz maski i pokrywy bagażnika wszystkie klapy są ruchome. Model został odtworzony od oryginału w najdrobniejszych szczegółach. Detale wykonałem sam z profili i paneli Evergreen, co było bardzo czasochłonne. Czas budowy tego modelu wyniósł pełne 9 miesięcy. Miło jest widzieć, że zainteresowanie modelem Nascar w Europie rośnie i każdego dnia dodawane są nowe modele. Jeśli jesteś zainteresowany, mój Facebook Henrik Ludwig lub Instagram [#henrik_lu_80](#)



Rubryka





Przedstawiam model w skali 1/24 serii Nascar, jest to pojazd #88 Dale Eathart JR. Chevrolet SS 2014.

Model bazuje na zestawie Revell Snap-Tite max (gotowy model do poskładania).

Pomalowane elementy zostały zmyte i wyszlifowane do gołego plastiku.

Do modelu użyłem technologii 3D projektowania i drukowania (moje projekty osobiste) takie jak:

-Progi boczne z nitami i rurami wydechowymi.

-Koła z felgami w tym śruby, wentyle, piasty.

-Wlew paliwa

-Spinki maski i klapy

-Anteny

-Wzmocnienia szyby przedniej

-Układ zapłonowy

-Układ kierowniczy

-Deska rozdzielcza z przełącznikami

-Element podłogi

-Elementy fotela

-Gaśnica

-Logo tylnie Chevy

-Lusterko

-Mocowania

-Pianki na rurach

Pozostałe elementy wykonałem ręcznie, model pomalowany jest farbami mr. Hobby C i Creative Color, lakier błyszczący 2K Gravity Colors, podkład mr Hobby Syrfacer 1500 White.

Kalkomanie Mikedecals w tym koła, zegary, wloty powietrza.

Rubryka



@RAINER HARDT

74 PLYMOUTH GTX
MPC | NO. 0871 | 1:25



HISTORIA SILNIKA V8

W latach 20. XX wieku, inżynierowie poszukiwali sposobów na zwiększenie mocy i wydajności silników samochodowych. Jednym z nich był Francuz, Leon Levavasseur, który stworzył pierwszy silnik V8 już w 1902 roku. Jednakże, to Amerykanin, Henry Ford, który wprowadził go na szeroką skalę do produkcji seryjnej.

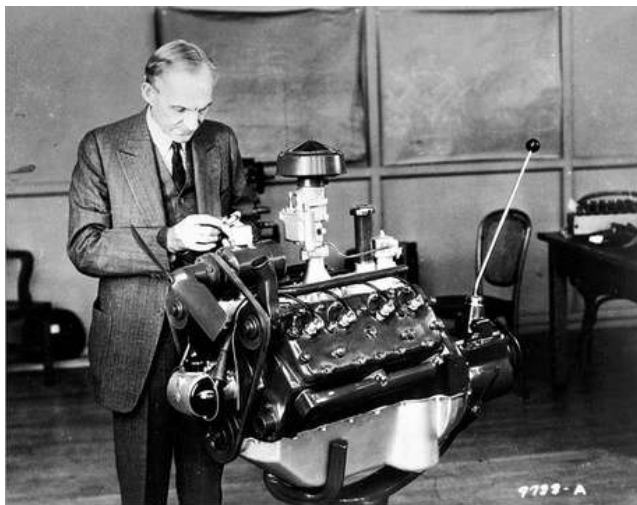
W 1932 roku Ford Motor Company wprowadził na rynek Model B z silnikiem V8 o pojemności 3,6 litra, który był dostępny dla klientów w atrakcyjnej cenie. Ten ruch był przełomowy, ponieważ sprawił, że samochody z silnikiem V8 stały się bardziej dostępne dla przeciętnej kierowcy.

Era lat 40. i 50. to okres, w którym silniki V8 zyskały ogromną popularność wśród producentów samochodów, szczególnie w Stanach Zjednoczonych. Konkurencyjne marki takie jak Chevrolet, Dodge, i Chrysler wprowadziły swoje własne wersje silników V8, co doprowadziło do intensywnej rywalizacji i stałego rozwoju technologicznego.

W latach 60. i 70. silniki V8 były wykorzystywane w różnych dziedzinach, od sportowych samochodów wyścigowych po luksusowe limuzyny. W tym czasie wprowadzono wiele nowych technologii, takich jak wtrysk paliwa i turbodoładowanie, które zwiększyły moc i efektywność silników V8.

W kolejnych dekadach silniki V8 ewoluowały dalej, stając się coraz bardziej wydajne, potężne i jednocześnie przyjazne dla środowiska. Dzięki ciągłemu rozwojowi technologicznemu, silniki V8 są nadal szeroko stosowane w dzisiejszych czasach, zarówno w samochodach osobowych, jak i w pojazdach komercyjnych oraz wyścigowych.

Historia silnika V8 to historia nieustannego dążenia do doskonałości w dziedzinie motoryzacji, a jego wpływ na rozwój przemysłu samochodowego jest niezaprzeczalny.



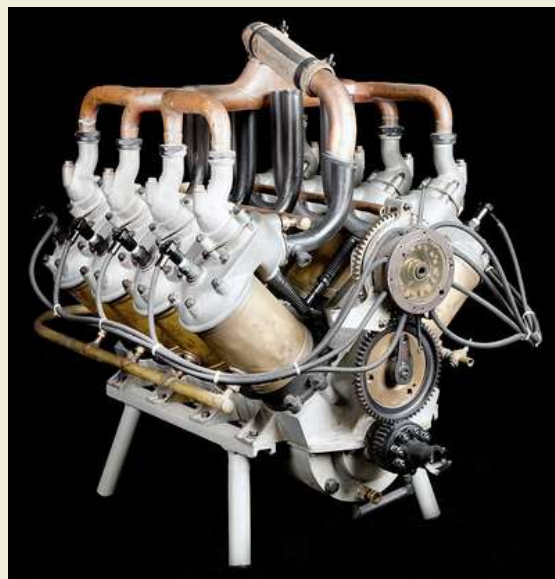
Silnik V8 to ikona amerykańskiej motoryzacji. Ośmiocylindrowa jednostka w układzie V po raz pierwszy w historii Forda pojawiła się w 1932 roku. Premiera silnika miała miejsce w ostatni dzień marca, a pierwszym samochodem, jaki go wykorzystywał był Ford Model 18.

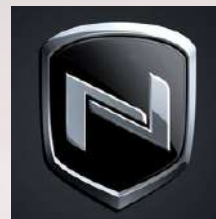
Motor miał 3,6-litra pojemności i 65 KM. Jednostka okazała się być wydajna, łatwa w naprawach i ze względu na projekt pozwalający na w miarę taną produkcję, szybko upowszechniła się na rynku. Silniki z rodziny flathead były na amerykańskim rynku do 1953 roku i doczekały się wielu modyfikacji, a dziś są wręcz kultowe, szczególnie w świecie hot rodów.

LEON LEVAVASSEUR Twórca pierwszego silnika V8



Pierwszy silnik V8 Leona Levavasseurego





MACIEJ GRAD

**1965 CHEVROLET
STEPSIDE**







LEGENDA

Ford L9000

Ford „Louisville”. Na początku lat 70, oddział Forda, z fabryką w Louisville w Kentucky wypuścił na rynek serie ciężarówek o oznaczeniu L. Seria ta składała się z dwóch mniejszych maszyn, o oznaczeniach 7000 i 8000, oraz z pełnowymiarowej serii 9000.

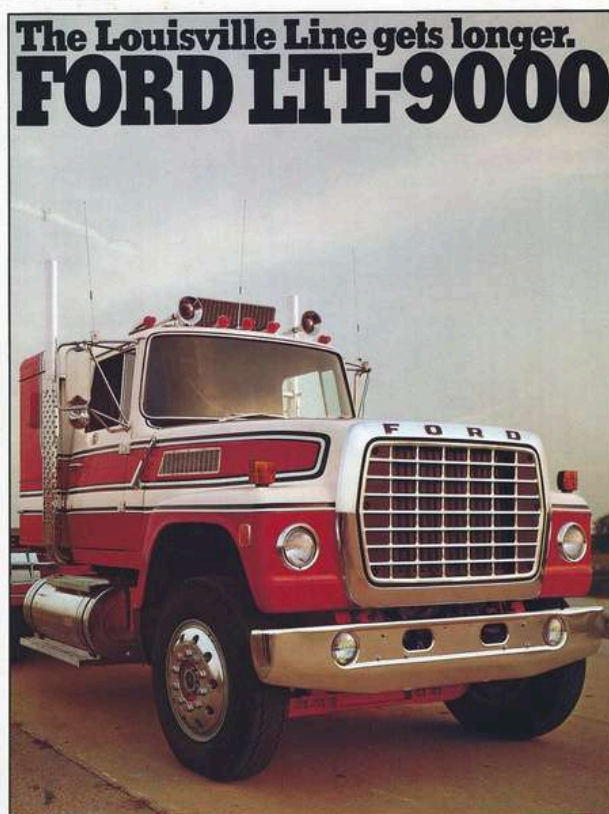
Zbiegiem okoliczności, seria L została nazwana przez użytkowników „Louisville” Dzisiejszym bohaterem jest największy z przedstawicieli, LTL9000. Ford wypuszczając tę ciężarówkę na rynek spowodował nie lada zamieszanie.

Jako producent budżetowy, plasujący się w tej samej grupie co Freightliner, czy International, rzucił wyzwanie największym. W ogromnej jak na amerykańskie standardy szoferce, dostawało się w standardzie pneumatyczne fotele, wspomaganie kierownicy, i jakże nie oczywistą w tej klasie maszyn, klimatyzację. Poza komfortem w kabinie, pod przestronną pokrywą silnika, Ford oferował duży wybór jednostek napędowych, począwszy od własnej konstrukcji, przez silniki Cummins'a po V8 ze stajni DD czy CAT.

Do tego dochodziły możliwość doboru odpowiedniej skrzyni biegów, oraz możliwość wyboru kilku wariantów mostów napędowych. Wszystko to sprawiało, że relatywnie tania ciężarówka mogła konkurować z takimi tuzami jak KW W900, MACK Superliner czy Peterbilt 359. A to z kolei spowodowało, że LTL 9000 był bardzo popularny w środowisku kierowców właścicieli, gdyż dostali od Forda maszynę doskonałą.

O jej niezawodności i olbrzymim sentymencie kierowców, może świadczyć fakt, że znalezienie oferty sprzedaży LTL 9000 graniczy z cudem.

Linia L wraz ze swoim LTL 9000 została wycofana z produkcji dopiero w 98 roku. Zastąpiła ją również udana seria Aeromax w skład której wchodziły ciągniki o oznaczeniach 106 (następca serii 7000 i 8000) oraz 120, który jest bezpośrednim następcą serii 9000. Linia Aeromax, jest ostatnią serią ciężarówek amerykańskiego oddziału Ford Motor Company Ltd.



FORD LTL9000

@PANBOCIAN



Poniższy LTL, został zakupiony jako U.S. Wrecker od Italeri. Model całkiem fajny, ale całkowicie nie pasujący do zabudowy holownika. By wydobyć jego piękno, zrobiłem z niego ciągnik siodłowy. Przez zastosowanie krótkiej sypialni, wyglądał trochę nieproporcjonalnie, więc po raz pierwszy skróciłem ramę. Wyciąłem całe 3cm. Pierwotnie Ford miał mieć czerwony dach, ale jakoś do mnie nie przemawiała ta koncepcja. Było nudno. Postanowiłem więc, w ramach pierwszych wprawek w malowaniu, namalować mu Dixie na dachu. Całość malowałem od ręki, więc co nieco tu i tam ucieka. Ale mimo wszystko uważam, że wyszło na prawdę klawo.



REMIGIUSZ ZYGAROWICZ

GMC - SONOMA



PRZETRWANIE

PIOTR REZLER

GMC - SONOMA
APO EDITION



Witajcie, modelarze! Dziś pragnie przedstawić Wam niezwykle model stworzony na bazie GMC Sonoma w skali 1:24. To nie jest zwykły kamper - to mistrzowskie dzieło, które przygotowano na czasy wytrwania z zombi.

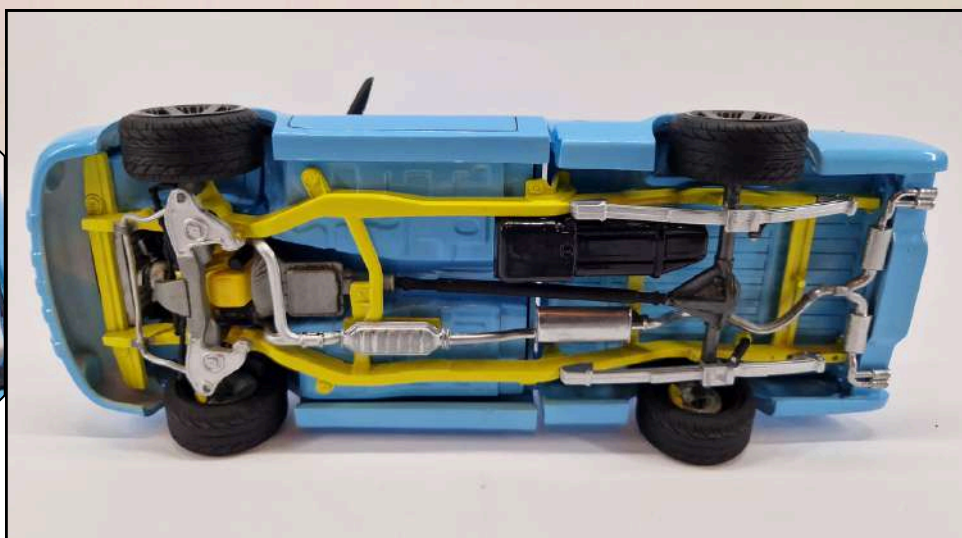
- Specjalne malowanie kamuflażowe, zapewniające kamuflaż w trudnych warunkach.
- Przestronne i funkcjonalne wnętrze, które może pomieścić zapasy, broń, oraz wszelkie niezbędne sprzęty do przetrwania.
- Wzmocniony silnik i specjalna opona terenowa, umożliwiające pokonywanie różnych przeszkód oraz szybkie ucieczki w przypadku ataku zombi.

Ten model to nie tylko precyzyjna replika samochodu, ale również kunsztowne dzieło, które przenosi nas w postapokaliptyczny świat. To idealny model dla miłośników motoryzacji i tematyki survivalowej. Gotowi na zombi apokalipsę?



PATRYK BEDNARZ

GMC - SONOMA



UNBOXING

NOWA RUBRYKA

Ogłaszamy nową rubrykę w naszym czasopiśmie - UNBOXING! To wyjątkowa sekcja, w której różni modelarze będą prezentować proces otwierania nowych zestawów modeli i dzielić się swoimi pierwszymi wrażeniami.

Każdy unboxing będzie wyjątkowy, ponieważ każdy modelarz będzie miał swoje własne spojrzenie na jakość i zawartość zestawu. Będziemy recenzować modele pod kątem szczegółowości, jakości wykonania, ilości detali oraz innych istotnych aspektów, które mogą zainteresować naszych czytelników.

Jeśli ta nowa rubryka przypadnie Wam do gustu, będziemy kontynuować jej publikację w kolejnych numerach czasopisma. Wasze opinie i komentarze są dla nas niezmiernie ważne, dlatego czekamy z niecierpliwością na Wasze reakcje!

FORD F-350 SUPER DUTY CREW CAB MENG MODEL | NO. CS-001 | 1:24

W klejeniu modeli najbardziej lubię dwa momenty. Ten pierwszy, gdy otwieram pudełko i oglądam wypraski, studiuję instrukcję i zastanawiam się, jak skleić i pomalować model. Druga ulubiona chwila to ta, w której przyklejam ostatni element (najczęściej są to klamki drzwi lub wycieraczki) i rozpoczynam sesję foto.

Chcę Was zaprosić na spotkanie z modelem wyprodukowanym w Chinach przez firmę Meng. Producent ten specjalizuje się głównie w modelach militarnych, ale wypuścił też kilka motocykli w skali 1:9, trzy wersje Forda GT-40 w skali 1:12 oraz 5 modeli samochodów.

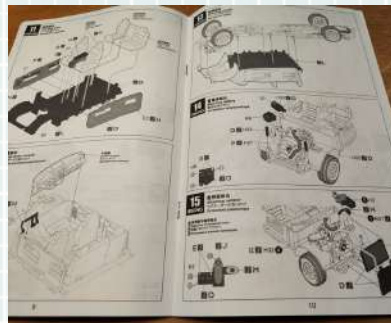
Gdy w 2014 roku jako pierwszy ukazał się Ford F-350 od razu wiedziałem że muszę go mieć. Kupiłem go chwilę po premierze za jakąś rozsądną cenę i był to dobry krok. W tej chwili ten model na zagranicznych portalach aukcyjnych wyceniany jest na trzycyfrową kwotę wyrażoną w obcej walucie.

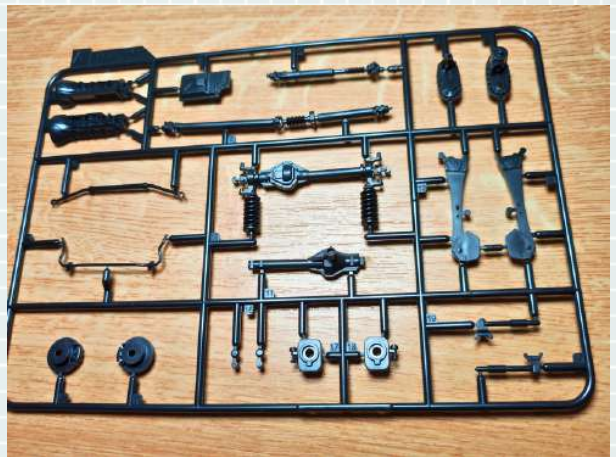
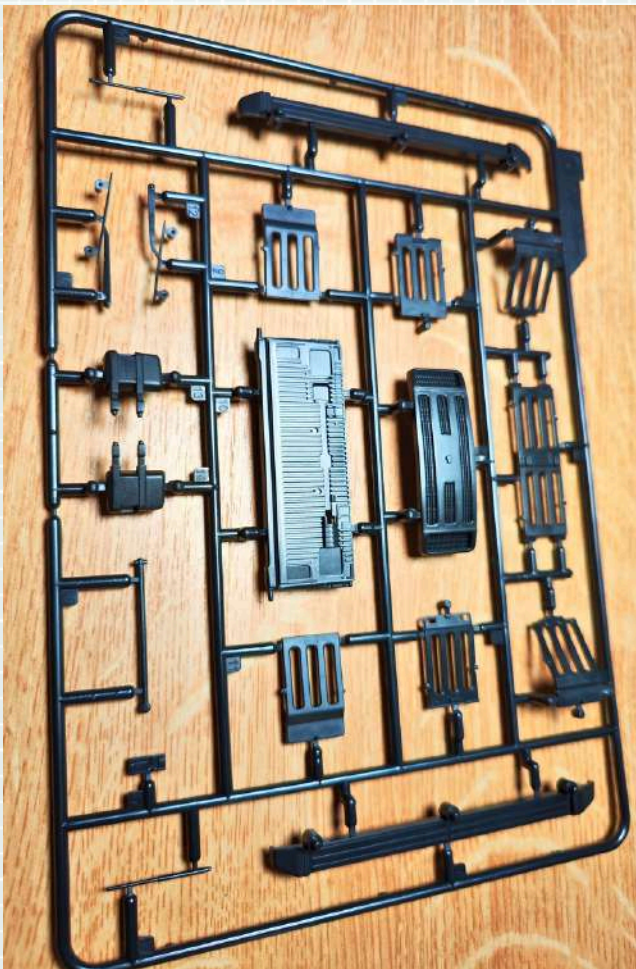
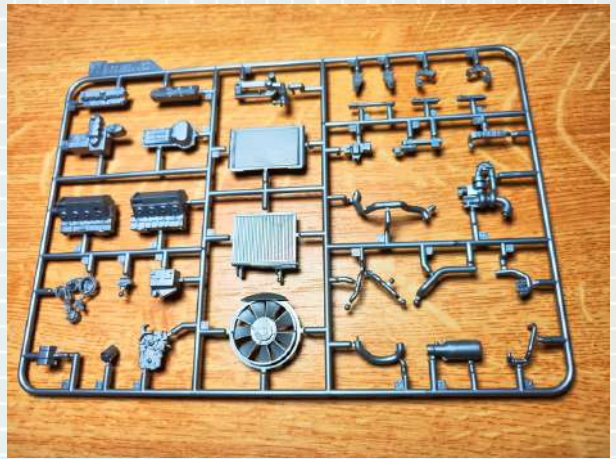
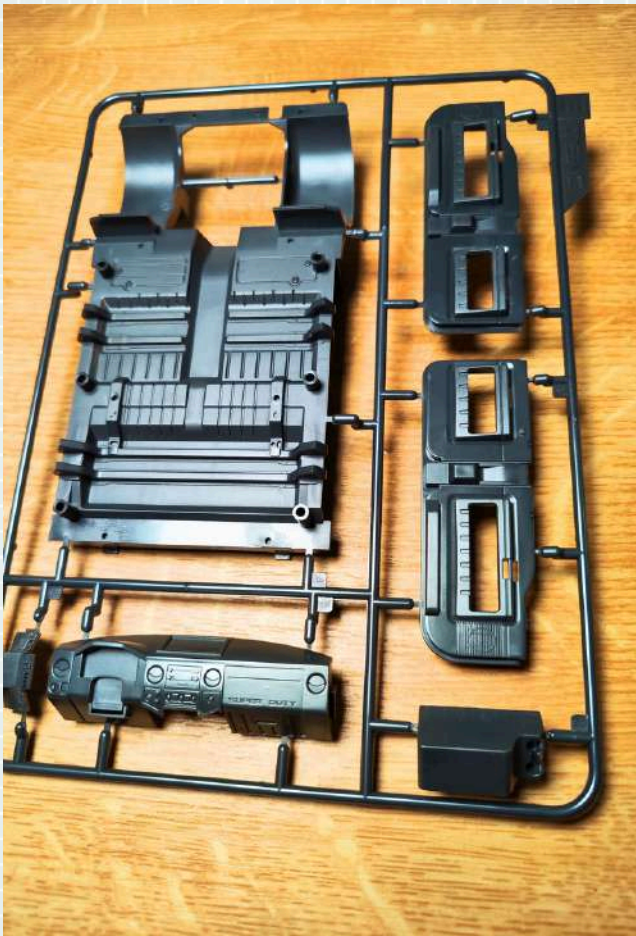
Pudełko jest bardzo duże, takie jak na pełnowymiarową ciężarówkę.

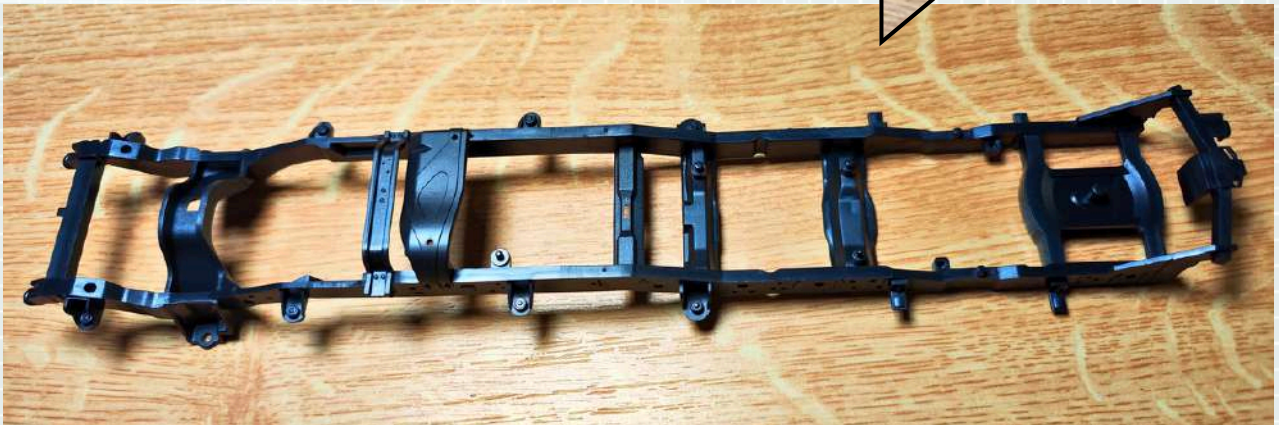
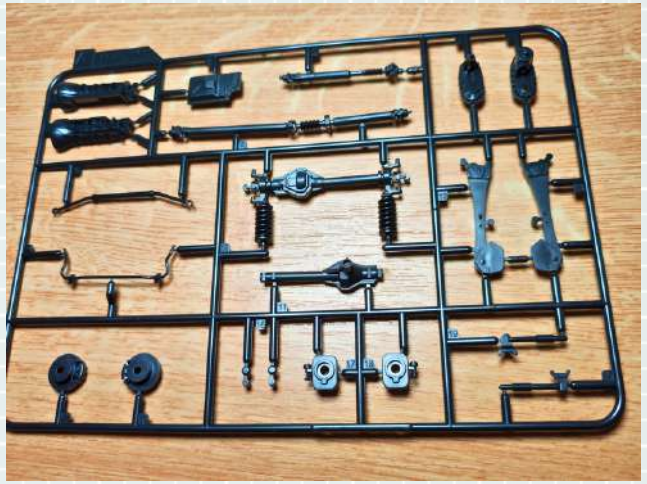
Wykonane z grubego kartonu, z dodatkowym zewnętrznym „zasuwaniem”. W środku mamy 10 wyprasek z częściami, oprócz tego ramę i kabinę. Trzeba zwrócić uwagę, że każda wypraska zapakowana jest w osobną folię, a oszklenie ma jej dwie warstwy, co minimalizuje ryzyko zarysowania. Sama instrukcja w formie książki jest bardzo czytelna i przejrzysta. Kalkomanie dość skromne, ale doskonałej jakości. Przede wszystkim są zegary, których malowania nie opanowałem w stopniu zadowalającym po ponad 20 latach zajmowania się tym hobby. Mamy też maskę do malowania przedniej szyby oraz bardzo dobrej jakości „wkłady” do lusterek.

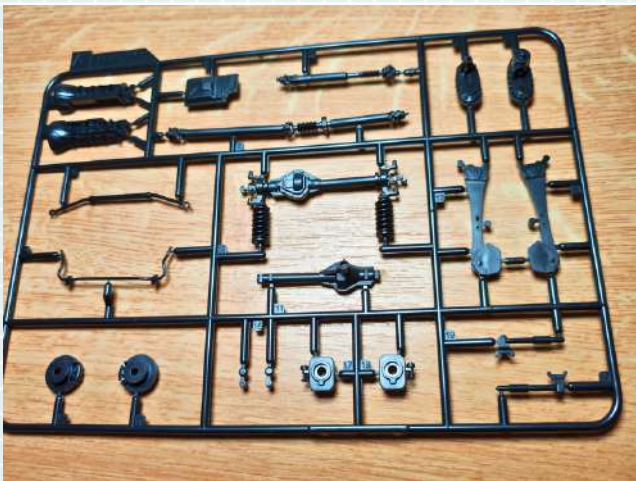
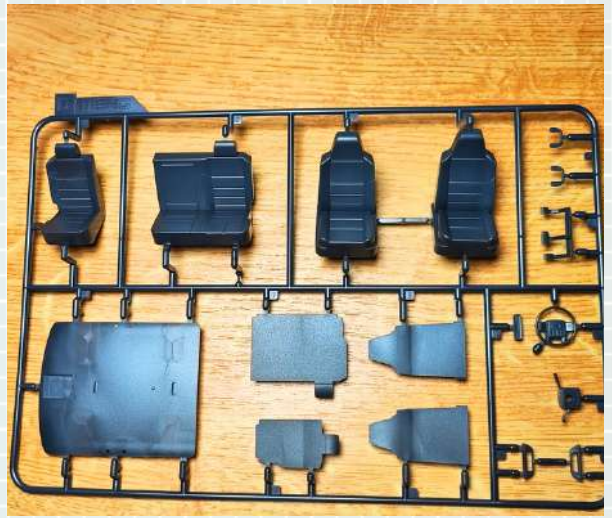
Popatrzmy na same wypraski. Wykonane są bez żadnych zbędnych nadlewek, w doskonałej jakości i szczegółowości, rzekłbym że na poziomie japońskich producentów.

Pewne zdziwienie budzi przedni most napędowy odlany razem ze sprężynami zawieszenia, ale przynajmniej te sprężyny są w jednym kawałku, a nie składają się z dwóch części, których dopasowanie jest często absurdalnie trudne. Model jest duży – rama to prawie 28 cm długości, dla porównania pokazałem model przeciętnego pickupa. Chromy bardzo dobrej jakości, wypraska zaprojektowana w przemyślny sposób. Powinno się udać wyciąć elementy bez uszkodzenia powłoki w widocznych miejscach. Model czeka na sklejenie już bardzo długo, ale chyba powoli dojrzewam, żeby zacząć go budować.









Historia Chevroleta Corvette drugiej generacji upatrywać można głęboko w czasie produkcji pierwszej. W 1957 roku powstał concept car nazwany "Q-Corvette" zaś dwa lata później - wyścigowy "Sting Ray" Williama "Billa" Mitchella.auta te nie były co prawda bezpośrednimi prototypami Corvette C2, jednak bezproblemowo można dostrzec w nich inspirację dla drugiej generacji flagowego modelu Chevroleta. Jednocześnie oczywistym stało się, że czas C1 dobiegł końca (konceptyjnie od początku bazował on na rozwiązaniach z przełomu lat 40 i 50, więc pomijając jednostkę napędową i skrzynię biegów, na początku lat 60 był już przestarzały. W połączenie tych inspiracji kluczowy wkład miał "Larry" Shinoda - amerykański projektant pochodzenia japońskiego, który odpowiedzialny jest za design Corvette Sting Ray. Właściwe prace rozpoczęły się już w 1959 roku, więc trzy lata przed prezentacją nowego modelu. Rozważano różne koncepcje - w tym umieszczenie silnika z tyłu jak w Chevroletie Corvair lub rewelacyjnym Porsche 356 lub umieszczenia silnika centralnie, pomiędzy fotelami kierowcy i pasażera a tylną osią, co w tamtym okresie stanowiłoby prawdziwą rewolucję. Z powodu gigantycznych problemów ze sterownością modelu Corvair oraz nawyków amerykańskiej klienteli, która preferowała tradycyjne rozwiązania, z tej szalonej koncepcji jednak zrezygnowano. Postawiono na design.

Pierwsza makieta była gotowa już w 1960 roku i zaczęło się jej dopracowywanie, w tym po raz pierwszy w historii tego modelu w tunelu aerodynamicznym. Zespół projektowy zajął się także zupełnie nowym podwoziem - płyta podłogowa Corvette stała się cięższa i bardziej masywna, lepiej przenosząc przeciążenia. Jednak dzięki mniejszej karoserii z cieńszym poszyciem nowy pojazd ostatecznie był nieco lżejszy niż poprzednik. Znacznie poprawił się rozkład masy.

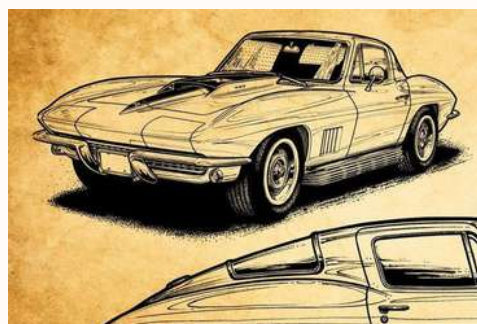
Zgodnie z dość powszechną i dziś praktyką postanowiono wykorzystać części i patenty znane z poprzedniego modelu - tutaj podobieństwa widać było przede wszystkim w desce rozdzielczej z dużymi, czytelnymi zegarami (choć na konsoli środkowej dołożono zegar oraz radio, które nie miało prawa tam się zmieścić więc postanowiono umieścić je... pionowo! Tył wozu, wraz z lampami nawiązywał do "boat tail" z końca produkcji C1, postanowiono pozostawić także podwójne reflektory z przodu. Tutaj postawiono jednak na innowację - światła były otwierane i gdy nie były używane, ich blok obracał się o 90 stopni, chowając się w karoserii tak, by nie zaburzać jej linii. Nie było to co prawda odkrycie w amerykańskiej motoryzacji - takie lampy miał już DeSoto z 1942 roku a wcześniej otwierane reflektory stosował między innymi Cord, było to jednak przywrócenie ich do świadomości konsumentów po niemal dwóch dekadach niebytu oraz uczynienie ich jedną z cech charakterystycznych Corvette - utrzymano je w czterech kolejnych generacjach, aż do premiery C6 w 2005 roku. Maskę posiadała fałszywe wloty powietrza, na boku karoserii znajdowały się przetłoczenia podobne do skrzeli rekina. W połączeniu z dwudzielną tylną szybą (która zapewniała koszmarną widoczność) oraz "rekinim nosem" karoserii dawało to naprawdę drapieżny wygląd.



1963 - 1967



CONCEPT CAR "Q-CORVETTE"



Pracowano także nad wersją cabrio, zaś projekt dostał niesamowicie dużo czasu na dopracowanie - już w 1960 roku wiadano, że C2 wejdzie na rynek dopiero w roku modelowym 1963, zaś do produkcji musi być gotowy w drugim półroczu 1962 roku. W porównaniu z tempem projektowania pierwszej Corvette były to warunki niemal luksusowe.

Wóz nadal posiadał hamulce bębnowe, zostały one jednak znacznie poprawione względem C1 i Corvette już jako-tako hamowała biorąc pod uwagę, że najmocniejszy z czterech oferowanych silników miał moc 360 koni mechanicznych, co i dziś wydaje się całkiem przyzwoitym wynikiem dla relatywnie lekkiego samochodu sportowego (no, może nie z tej pojemności - 327 cali sześciennych, czyli 5,4 litra). W sierpniu 1962 roku rozpoczęto produkcję na potrzeby dealerów i w nowym roku modelowym, 1963 wzbudziła ogromne, międzynarodowe zainteresowanie.

Nowa Corvette została zaprezentowana jednocześnie w wersji coupe i cabrio. W porównaniu do poprzedniczki katalog opcji prezentował się imponująco - wśród nich między innymi wspomaganie kierownicy i wspomaganie układu kierowniczego, dedykowane tylko do Corvette sportowe alufelgi, cztery opcje silnika. Nowy aparat zapłonowy był znacznie bardziej wydajny od poprzednika, pamiętającego czasy drugiej wojny światowej. Znacznie powiększono także... zbiornik paliwa, przez co C2 w odróżnieniu od poprzednika mógł stać się "połykaczem autostrad"

Efekt? 21,513 sprzedanych Corvette C2 - fenomenalny wynik, nieosiągalny dla żadnego rocznika C1.

Pomimo wciąż obowiązującego zakazu ścigania się zespołów fabrycznych poza granicami kraju, Chevrolet wciąż po cichu marzył o LeMans. Wszakże nie wykluczano startów klientów indywidualnych. Z myślą o nich, Chevrolet wprowadził specjalny pakiet - Z06, który zapoczątkował tradycję "wyczynowych" edycji specjalnych Corvette. Obejmował on między innymi wzmocniony silnik z wtryskiem paliwa oraz zupełnie unikatowe elementy zawieszenia, przez co Corvette Z06 była niemal dwukrotnie sztywniejsza niż "cywilna" wersja. Co ciekawe, Z06 było po prostu oznaczeniem z formularza zamówienia pojazdu, więc formalnie była to po prostu kolejna wersja wyposażeniowa standardowej Corvette a nie specjalna wersja. Pakiet kosztował 1818,45 dolarów, co przy cenie bazowej 4252 dolarów zbliżało się do połowy wartości. Pomimo to, wersja ta cieszyła się sporą popularnością i wyprodukowano 199 sztuk, które obecnie są jednym z największych rarytasów kolekcjonerskich. No, może oprócz wersji Grand Sport, która była de facto niesamowicie podkreślonym podwoziem Corvette, przeznaczonym do zabudowy wyścigowej, gdyby AMA zdjęła zakaz ścigania się zespołów fabrycznych. Nie zdjęła, więc projekt został szybko anulowany, zaś Grand Sport nigdy nie znajdował się w regularnej sprzedaży. Powstało tylko pięć takich podwozi, każde z nich zostało zabudowane diametralnie różnie. Co ciekawe, wszystkie przetrwały do dnia dzisiejszego i znajdują się w rękach kolekcjonerów, żadne z nich nie jest jednak własnością Chevroleta.

Na rok modelowy 1964 wprowadzono dwie szczególnie widoczne zmiany - dwudzielna tylna szyba rzeczywiście okazała się bardzo niepraktyczna i zmieniono ją na konwencjonalną, jednoczęściową. Drugą zmianą była likwidacja fałszywych wlotów na masce samochodu (jednak... zostały przetłoczenia pod nie). Oprócz tego wprowadzono szereg drobnych zmian w stylistyce oraz delikatnie wzmocniono droższe jednostki napędowe w katalogu, przez co dzięki ulepszonemu wtryskowi udało się osiągnąć fenomenalną moc 375 koni mechanicznych (zmiana gaźnika na wtrysk, bo jednak kosztowało prawie 540 dolarów). 60 lat temu w seryjnym samochodzie! Zmianie uległo także zawieszenie - poprawiono komfort podróżowania, bez większej utraty osiągow.

Zaskakujący był spadek sprzedaży coupe w tym roku - było to tylko 8303 sztuk, co przy ponad 13 000 cabrio wyglądało naprawdę osobliwie. Przyczyn tego upatrywano głównie w nieszczęsnej tylnej szybie z 1963 roku (która została zmieniona, ale zła sława złej widoczności do tyłu pozostała przy Sting Rayu) oraz dyskomforcie u wysokich pasażerów (wóz miał drzwi zachodzące na dach, co miało ułatwiać wsiadanie, jednak ograniczało miejsce nad głową). Wynik sprzedaży był mimo wszystko doskonały - 22,229 sztuk - kolejny rekord Corvette.



'63 CHEVROLET CORVETTE



'63 CHEVROLET CORVETTE-Z06



ZMIENIONA TYLNA SZYBA 1964

Rok 1965 nie przyniósł większych zmian w stylistyce - we wnętrzu zmieniono kilka drobiazgów, wygładzoną maskę, pozbawiając ją przetłoczeń pod fałszywe wloty powietrza z roku modelowego 1963. Boczne wloty powietrza z poziomych stały się pionowe, jeszcze bardziej przypominając rekina. To właściwie tyle jeśli chodzi o stylistykę chyba, że pomyślimy o opcjach takich jak felgi typu spinner za 322 dolary, lub wydechu wychodzącym na bok, jak w samochodach NASCAR. Mechanicznie zaszły jednak bardzo istotne zmiany - po pierwsze - całkowicie przebudowano układ hamulcowy - Corvette dostała teraz tarcze na wszystkich czterech kołach, co poprawiło skuteczność hamowania o około 30%, co stanowi kolosalną różnicę. Dla tradycjonalistów pozostały hamulce bębnowe ale jako dodatkowo płatna opcja, za nieco ponad 60 dolarów. Wspomaganie kierownicy było dostępne już dla wszystkich wersji silnikowych (1964 roku opcja była dostępna tylko dla dwóch słabszych jednostek). W efekcie zanotowano niewielki wzrost sprzedaży która wynosiła 23,562 sztuk.

Rok 1966 był początkiem końca Corvette C2. Wiadomym stało się, że lada chwila zastąpi go nowa generacja, przygotowywana na podstawie concept cara Mako-Shark, który stanowił swoiste laboratorium na kołach. Optycznie zmiany były niewielkie - zmieniono żebrowane wloty powietrza na kratki i usunięto wloty z dachu, jako zupełnie niewydajne. We wnętrzu po raz pierwszy jako opcja pojawiły się zagłówki. Przyczyniły się one do powstania jednej z najrzadszych konfiguracji wnętrza Corvette - tapicerka cała z czerwonej skóry, fotele z zagłówkami, klimatyzacja i elektrycznie sterowane szyby - w tej konfiguracji powstało tylko 7 kabrioletów i 33 coupe.

Nieco więcej działa się pod maską - większe jednostki wzmocniono, przez co ich deklarowana moc wynosiła odpowiednio 390 i 425 koni mechanicznych. Ponad 400 koni w lekkim, sportowym, DROGOWYM aucie z połowy lat 60! Fenomenalny wynik, co do którego... nie jesteśmy w 100% pewni. Dość popularną amerykańską praktyką w tym czasie było celowe... zaniżanie (sic!) mocy silników, żeby nieco uspokoić skołatane serca ubezpieczycieli, którzy niejednokrotnie odmawiali ubezpieczenia takich drogowych potworów szczególnie, gdy właściciel miał już wypadkową historię za kółkiem sportowego auta. Szacuje się więc, że maksymalna moc najsilniejszego C2 z 1966 wynosiła nie 425, a około 450-460 koni mechanicznych.

Efekt? Kolejny rekord sprzedaży - 27 720 sztuk, wcale nie taniego samochodu, rzadko wyjeżdżającego z fabryki jako totalny "golas" Bazova "Vette" z tego rocznika kosztowała 4085 dolarów, jednak nierzadko wybierano konfiguracje przekraczające 6000 dolarów.. Corvette oprócz projektu prestiżowego, stała się programem przynoszącym niemałe zyski.

. Rok 1967 był dla C2 rokiem, którego miało nie być. Na ten rok planowano prezentację i produkcję następcy. Jednakże zespół, pod kierownictwem przedstawionego w poprzedniej części tego artykułu Zory Arkusa-Duntova uznał, że potrzebuje jeszcze czasu na idealne dopracowanie nowego modelu w tunelu aerodynamicznym. Tym samym, produkcja C2 przedłużyła się nieplanowanie o rok. Tym samym zmiany były naprawdę skromne - lekkie przeprojektowanie wlotów w przedniej części (pięć mniejszych zamiast trzech większych, które były bardziej podatne na zapychanie liśćmi i wpadanie drobnych kamieni). Dołożono także pojedyncze światło cofania (zupelna nowość) przeprojektowano także kołpaki, specjalnie dla tego rocznika. We wnętrzu lekko przeprojektowano tapicerkę, zaś największą zmianą było przeniesienie hamulca ręcznego z deski rozdzielczej w tradycyjne miejsce obok fotela kierowcy.



'65 CHEVROLET CORVETTE



CONCEPT MAKO-SHARK



W układzie napędowym nie poczyniono większych zmian, oprócz wprowadzenia do oferty sportowego silnika L88 o nominalnej mocy 430 KM przy 4600 obr./min. Realna moc była jednak znacznie większa i przy odpowiednim ustawieniu silnika oraz 103-oktanowej, wyścigowej benzynie osiągnąć można 560 KM przy 6400 obr./min co stanowiło wówczas kosmiczny wynik a nawet dziś nie pozostawia wątpliwości co do tego, że mamy do czynienia z samochodem sportowym. Praca tego silnika bardzo przypominała typowo wyścigowe jednostki, przez co wielu miłośników modelu uważa go za najlepszy silnik w dziejach flagowego Chevy. Zamówienie L88 do Vette kosztowało 1500 dolarów ekstra, więc zdecydowało się na nią tylko około 20 klientów. Kolejny rarytas kolekcjonerski. Innym, poszukiwanym rarytasem jest hardtop z pokryciem winylowym - dla generacji C2 dostępny wyłącznie w 1967 roku.

Prezentacja nowego modelu planowo się opóźniła, jednak już od sierpnia 1967 można było zamawiać Corvette trzeciej generacji (oznaczonej jako rok modelowy 1968). Było to również oficjalne opóźnienie, komunikowane klientom, przez co sprzedaż znacznie spadła, wynosząc w ostatnim roku C2 - 22,940 egzemplarzy - prawie 5000 mniej niż rok wcześniej. W ostatnim kwartale 1967 roku zaczął się rozdział pod tytułem "C3" - jak się później miało okazać, najdłuższy w historii Chevroleta Corvette.



1967 CHEVROLET CORVETTE
C2 SILNIK L88



New for 1967 are four-lamp flasher control on steering column, center handbrake, console placement of fresh-air vent controls.



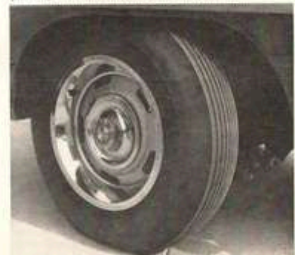
1967 CORVETTE

needed with the air injection pump to provide adequate cooling under idling conditions. All things considered, the Sting Ray is a big value for the money. It matches any of its European competitors for useful performance and walks away from most of them; it's quiet, luxurious and comfortable under ordinary conditions; easy to tune and maintain; and even easy on fuel if its performance isn't indulged too often. Quality of assembly is lacking, however, and the following items were items on our test car: several rattles; improper clutch adjustment; an air leak over the windshield; choke setting; sticky throttle linkage; and a fresh-air vent that wouldn't shut off. The improvements we would most wish for in the next Corvette series would be lighter weight, improved body structure and quality control, and a better ride on poor surfaces. But in the meantime the Corvette ranks with the best sports GT cars the world has to offer, regardless of price. It is significant to note that with the power assists omitted, the Corvette tested can be bought (through the normal buying process) for approximately \$4000.

Emission-reducing air pump is on right front of engine. Wire isn't standard - accordion hose was an emergency replacement.



The handsome new 8-in.-wide standard wheel. Power steering plumbing can be seen aboard, just under frame rail.



ROAD TEST 1967 CORVETTE

PRICE	CHASSIS & BODY	ACCOMMODATION	GENERAL
Basic MSRP \$4270	Rally frame - steel ladder frame, separate floorpan body	Seating capacity, persons 2	Curb weight, lb. 3160
As tested \$4824	Brake type: vented discs, 11.75-in. diameter; single calipers	Seat width 2 x 18.0	Tire weight 2040
	Sweet area, sq. in. 461	Seat back adjustment, deg. 2	Weight distribution (with driver), front/rear, % 49/51
Engine	Wheel type & size disc, 15x14K	Driver foot rest, in. 90	Wheelbase, in. 98.0
Basic cc 307 x 82.8	Tires UniRoyal Laredo 7.5-15	Driver 22 in. tall 85	Track, front/rear 53.5/58.2
Equipment cc 4200 x 87.5	Steering type recirculating ball	Driver 75 in. tall 75	Overall length 175.1
Displacement, cc/cu. in. 5556/327	Overhaul ratio 12.5:1		Width 69.4
Compression ratio 10.75:1	Turns, lock to lock 2.3		Height 49.4
Max. hp 300 @ 5500	Turning circle, ft. 21.0		Frontal area, sq. ft. 19.7
Engine rpm 111	Front suspension, independent with unequal-length A arms, coil springs, tube shocks, anti-roll bar		Ground clearance, in. 5.0
Turned to rpm, 30-in. 3400	Rear suspension, independent with lateral leaf spring, lateral shims, 10-pinion, halfshafts, trailing arms, tube shocks		Overhang, front/rear 32.0/45.1
Equipment mph 78			Stable track space, cu. ft. 8.0
Calibration one Holley 4-V			Fuel tank capacity, gal. 18.5
Type fuel required premium			

DRIVE TRAIN	OPTIONAL EQUIPMENT	MAINTENANCE	CALCULATED DATA
Clutch diameter, in. 11.0	Included in "as tested" price:	Crashbox capacity, qt. 5.0	Lb./hr. (1000-wt) 11.8
Gear ratios, 4th (1.00) 3.26:1	AM/FM radio, 4-speed parking, locked slip disc, power steering, 2-travel, exhaust emission control, door horns	Filter change interval, mi. 6000	Mph./1000 rpm (4th gear) 27.1
2nd(1.85) 4.90:1	Other: various engine options, automatic transmission, air conditioning, power windows, competition equipment	Chassis lube interval, mi. 6000	Engine revs./mi. (60 mph) 2000
3rd(1.37) 6.27:1		Tire pressure, psi 34/24	Police revs./mi. 1425
4th(1.00) 8.47:1			Rpm @ 2500 ft. 3020
Synchro mesh no oil 4			Equivalent mph 182
Final drive ratio 3.26:1			Co. 1/2 in. oil 325
Optimal ratios 5.08:1			8.6 T wheel index 36.4
			Brake swept area, sq. in. 261

ROAD TEST RESULTS

ACCELERATION

Time to distance, sec.

0-100 ft.	3.5
0-200 ft.	6.1
0-300 ft.	9.0
0-400 ft.	11.3
0-500 ft.	13.4
0-100 ft. (1/4 mi.)	18.0
Speed at end of 1/4 mi. mph	36.5

Time to speed, sec.

0-30 mph	3.4
0-40 mph	4.6
0-50 mph	5.9
0-60 mph	7.8
0-70 mph	10.0
0-80 mph	12.9

Filling reservoir time, sec.

To 2000 or going 55 mph	4.9
Normal driving, mpg	14-18
Cruising range, mi.	250-375

SPEEDS IN GEARS

4th gear (5500 rpm), mph	121
3rd (5100)	81
2nd(5500)	48
1st (5500)	30

BRAKES

Power slip from 80 mph: 75

Control: excellent

Fade: first attempt of increase in pedal effort required to maintain 50% g deceleration rate is six

Slip: from 80 mph: 38

Parking: hold 30% grade: no

Overall brake rating: very good

SPEEDOMETER ERROR

30 mph indicated - actual 27.0
40 mph 35.4
60 mph 55.3
80 mph 78.1
100 mph 91.8
Odometer, 33.0 mi. actual 9.5

ACCELERATION & COASTING

Chevrolet Corvette C2 powstał w "złotej erze" amerykańskiego modelarstwa samochodowego. Dużi producenci samochodowi po prostu nie mogli sobie pozwolić, żeby ich nowości nie znajdowały się na rynku modelarskim. Modele były dostępne w salonach, czasem także dorzucano je w roli gadżetu do zakupu. Były obecne u dealerów, wryły się w pamięć pokolenia. Nie dziwi więc, że pierwsze modele C2 pojawiły się już w 1963 roku za sprawą AMT oraz nieco zapomnianego już dziś Palmer Plastic - piszę w liczbie mnogiej, gdyż od razu dostępny był w wersji cabrio i "zadaszonej" i to od obu firm.

Ta druga wersja z kolei sprawiła sporo problemów w nazewnictwie i u różnych producentów spotkamy się z opisami Sting-Ray, Stingray i Sting Ray. Oczywiście do oznaczenia tego samego modelu. Modele te doczekały się niezliczonych wznowień, reworków, edycji specjalnych i kilkunastu przepaków. Niektóre z nich były kastrowane z tego co było wówczas znakiem rozpoznawczym AMT - dodatkowymi elementami do budowy kilku wersji tego samego modelu (najczęściej spotykane były 3w1, rzadziej 2w1 a najrzadziej 4w1). Powstały więc edycje sportowe, wyczynowe, okolicznościowe, zestawy łączone z innymi generacjami Corvette.

Model odświeżano w 1988 i 1998 roku, zaś najnowsze wydane pochodzi z 2023 roku, więc bezproblemowo możemy kupić go w sklepie. Palmer Plastic przestało istnieć w 1975 roku, ich modele pomimo sporego uproszczenia i pewnej toporności osiągają wysokie ceny na rynku wtórnym, podyktowane sentymentem pokolenia dorastającego w latach 60.

C2 pojawiła się także w filmach - między innymi w komedii "Austin Powers". Nie umknęło to Revellowi, który w 2000 roku wypuścił chyba najefektowniejszą C2 w barwach amerykańskiej flagi, w zestawie z figurką agentki Felicjty Shagwell. W 2000 roku powstał też model w wersji Snap-Kit, który Revell wznawia co kilka lat.

Jeden z największych rarytasów w kwestii C2 stanowią modele Grand Sport - wypuszczone w 1995 roku przez dość niszową, japońską firmę Accurate Miniatures były przez lata poszukiwane przez kolekcjonerów, mając tylko jedno wznowienie, w 2005 roku. Sytuacja ta utrzymywała się aż do 2012, kiedy to na przepak zdecydował się Revell i dostępność znacznie wzrosła. W kraju kwitnącej wiśni powstał jeszcze jeden model wart uwagi - wyścigowy Sting Ray, zaprezentowany w 1965, który przez 20 lat pozostawał najlepszym modelem Corvette C2 aż do reworku od AMT i zaprezentowaniu Stingraya przez Monogram w 1985 roku.



Piękna rdza

MIHÁLYI ANDRÁS

1969 OLDS W-30 4-4-2
AMT | NO. 31854 | 1:25



@ROB KIEKENAPP



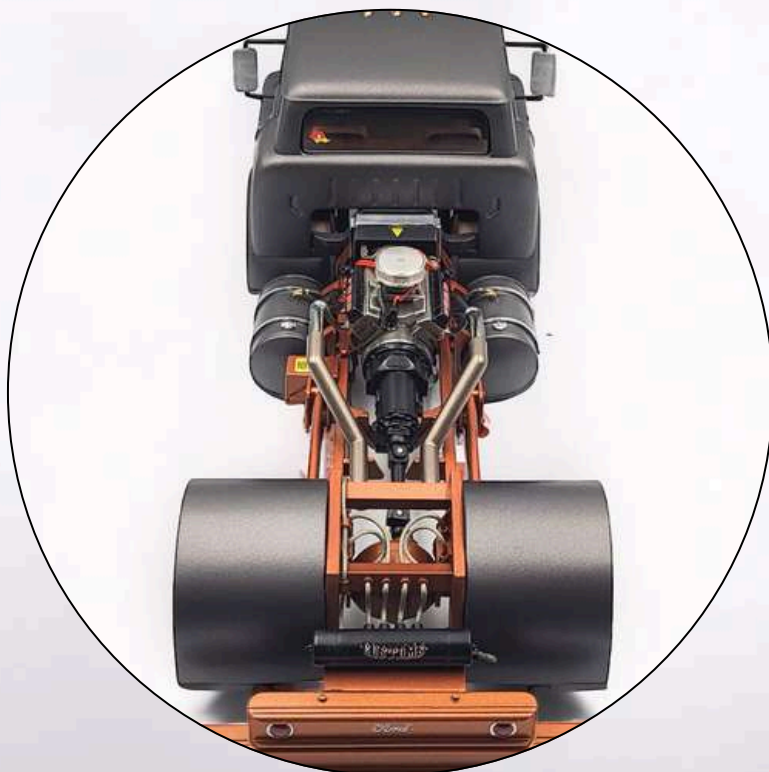
@RAINER HARDT

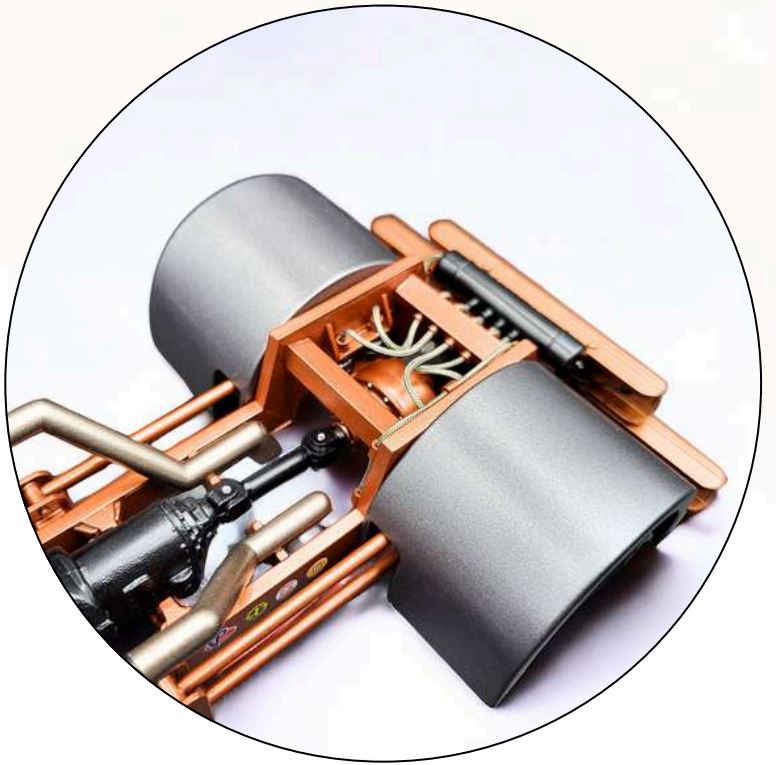
Jak nisko możesz zejść - lub: kto potrzebuje miski olejowej?
Skończyłem swój pierwszy model samochodu w tym roku.
61 Chevrolet Impala SS firmy Lindberg w skali 1:25.
Tak, jej ukończenie zajęło trochę czasu, ponieważ nie byłem
zadowolony z kolorów i powierzchni (i nadal nie jestem). Farba
została zdarta dwa razy.
Koła pochodzą od Golden B3D, a naklejki ze wzorem tapicerki
pochodzą od Mr. Model - obie firmy robią swoje w Brazylii.
Mam nadzieję, że podoba Ci się ta drażliwa księżniczka.



FORD C-600
TILT CAB CUSTOM

ANDRZEJ JAROSŁAWSKI

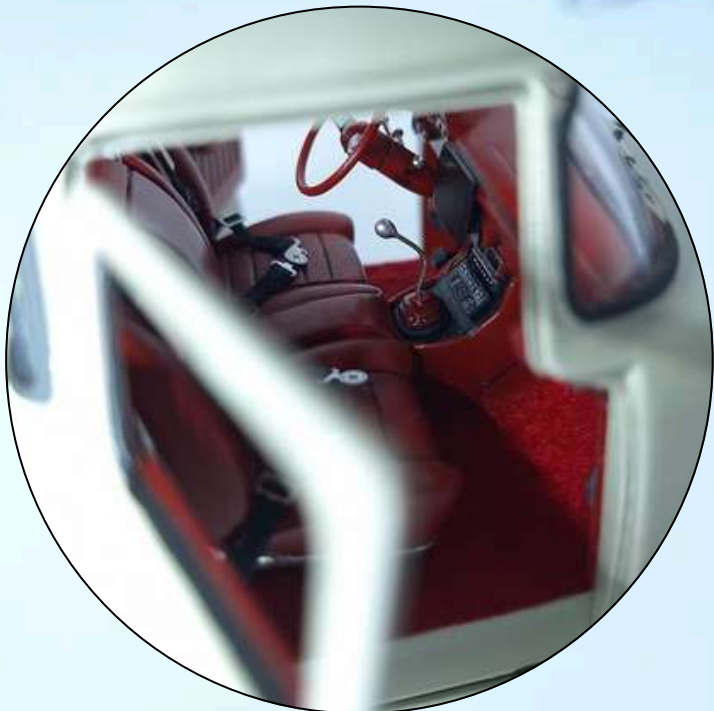




FORD F150-GT500

@KEVIN TAYLOR





MAGAZYN MODELARSKI

AMERICAN CARS SCALE MODELS



ACSMCZASOPISMO@GMAIL.COM

WWW.ACSM-CZASOPISMO.PL

"Zapraszamy wszystkich entuzjastów samochodów amerykańskich i modelarzy do udziału w wydaniu naszego czasopisma, poświęconego ciekawostkom na temat amerykańskich samochodów i modelom w skali. Jeżeli jesteś pasjonatem motoryzacji i chciałbyś podzielić się swoją wiedzą oraz fascynacją z innymi, to jest doskonała okazja do tego!

Jeżeli chciałbyś/chciałabyś wziąć udział w napisaniu artykułu w naszym czasopiśmie i podzielić się swoją wiedzą albo pokazać swój model, prosimy o przesłanie krótkiego opisu na adres e-mail ACSMczasopismo@gmail.com

W odpowiedzi otrzymasz dalsze informacje dotyczące udziału oraz potwierdzenie publikacji twojego artykułu albo modelu.

Serdecznie zapraszamy wszystkich, którzy kochają amerykańskie samochody i chcieliby poszerzyć swoją wiedzę na ten temat.

Będzie to niezwykła okazja do wymiany doświadczeń oraz zanurzenia się w fascynującym świecie motoryzacji!



WWW.ACSM-CZASOPISMO.PL

