



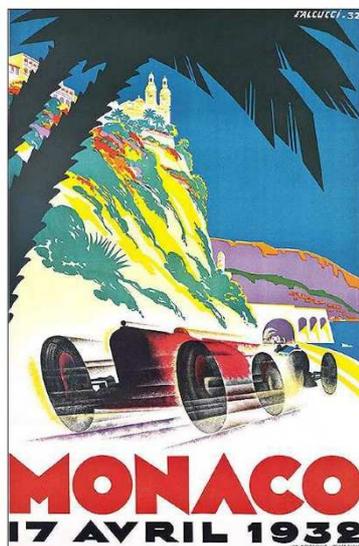
NASCITA DI UN PROGETTO (PRIMA PARTE)

(di Pino Bottaro bottarog@tiscali.it)

L'UNIONE FA LA FORZA!

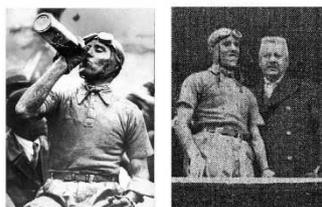
Questo modo di dire, più volte utilizzato nel nostro parlare quotidiano, può essere certamente applicato alla sintonia esistente tra Tazio Nuvolari e L'Alfa Romeo; un grande pilota e una grande Casa Automobilistica che hanno unito i propri talenti per ottenere strabilianti risultati. E ciò, in piccolo, è quello che abbiamo sperimentato nella nostra comune passione di modellisti (affiliati al “Club Modellistico San Giusto” di Trieste) io e il mio fraterno amico Stefano, quando ci siamo proposti di realizzare questo particolare progetto, consistente nell’unire la macchina all’uomo, vere e proprie icone di tal motto!

Tutto è nato nell’estate del 2021, durante una vacanza nella splendida città di Mantova, quando abbiamo visitato il “Museo Tazio Nuvolari” e siamo rimasti affascinati dalla storia del pilota di Castel d'Ario e delle sue incredibili gesta. Alcuni mesi dopo, girovagando in un negozio di modellismo, mi sono trovato davanti alla bella scatola dell’Alfa Romeo 8c 2300 “Monza” in scala 1/12 dell'ITALERI nella livrea di quando ha conquistato il “Grand Prix” di Monaco il 17 Aprile 1932 con “Nivola” al volante (**FOTO 1 e 2**) e, ovviamente, mi è stato impossibile resistere alla tentazione di acquistarla. È così che il progetto ha avuto inizio.



TAZIO NUVOLARI & A.R. 8c 2300 (1:12 scale)

MONACO GRANDPRIX 1932



Alfa Romeo
8 c. 2300

trionfa al
IV GRAND PRIX AUTOMOBILE DE MONACO

classificandosi:

1^a assoluta con Tazio NUVOLARI
2^a assoluta con Rudy CARACCIOLA

tutti con
Carburante STANDARD SPECIALE
e
STANDARD MOTOR OIL RACER

Hanno contribuito all'affermazione:
Gli Acciai Nazionali COGNÉ
le Candele CHAMPION
i carburatori MEMINI
gli impianti elettrici BOSCH

SOC. AN. ALFA ROMEO - MILANO
CAPITALE L. 80.000.000 INTERAMENTE VERSATO
DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

**Fig. 1 e 2: NUVOLARI TRIONFA CON L'ALFA ROMEO
AL GP DI MONACO DEL 1932**



ALFA ROMEO 8c 2300 "MONZA".

CARATTERISTICHE TECNICHE (FOTO 3)

L'Alfa Romeo 8c 2300 è stata sicuramente una delle auto sportive più interessanti e celebri degli anni '30 e per le sue prestazioni, affidabilità e tecnologia, poteva essere considerata al "top" nel panorama automobilistico dell'epoca. Con un motore 2336 cc da 8 cilindri in linea-blocco e compressore volumetrico a lobi Roots erogava una potenza di 165 cv. Questo, anche grazie alle soluzioni geniali del suo progettista, l'ingegnere torinese Vittorio Jano, che, oltre al motore biblocco, introdusse un'altra rivoluzionaria novità con lo sdoppiamento dell'albero a camme, facendone accoppiare le due parti al centro; ciò mediante degli ingranaggi elicoidali di cui il primo, in acciaio, governava le due porzioni dell'albero mentre il secondo, in bronzo, azionava compressore, dinamo e pompe dell'acqua. Le altre caratteristiche meccaniche del veicolo erano più o meno simili a quelle del tempo, con un cambio a 4 marce, freni a tamburo, sospensioni ad assale rigido e balestre semiellittiche con ammortizzatori a frizione. Il tutto portava l'auto al peso di 1260 kg a serbatoio vuoto.

Del modello furono costruiti in totale solo dieci esemplari (successivamente fu messa in produzione anche una versione da strada, con alcune modifiche alla carrozzeria) e durante il Gran Premio d'Italia del 1931, con Tazio Nuvolari al volante, l'automobile toccò l'incredibile velocità per l'epoca di 167 km/h, arrivando prima al traguardo e conquistandosi in tal modo il soprannome "Monza".

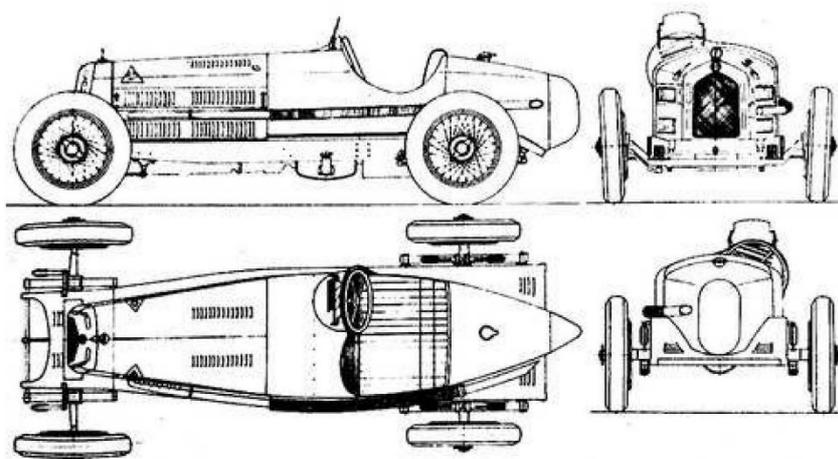


Figura 3: SCHEMA TECNICO DELL'ALFA ROMEO 8C 2300 MONZA

IL MODELLO

Presentato in una confezione molto curata e dalla generosa grandezza, il kit è nell'azzeccata scala 1/12 ed è composto da più di 300 pezzi, di cui 30 parti cromate. **(FOTO 4)**

Il prezzo non è economico ma è commisurato al livello di accuratezza. Sono infatti presenti particolari estremamente dettagliati con fotoincisioni, viti e bulloni in vero metallo, tubi di gomma, cordame per il tubo di scappamento, una retina di nylon per la protezione del radiatore e pneumatici in gomma molto ben realizzati. Anche il motore è assai particolareggiato e, a modello assemblato, grazie ai cofani laterali apribili, è possibile apprezzarne la qualità. Le ruote sono sterzanti comandate dal volante e le sospensioni, particolarmente complesse nella loro costruzione, contribuiscono a dare un ulteriore effetto di realismo a tutto il modello.



Figura 4: LA SCATOLA DI MONTAGGIO

COSTRUZIONE ED ELABORAZIONE

Pur se la costruzione, nella sua complessità, necessita di un buon livello di tecnica ed esperienza, la qualità della stampa dei pezzi consente sempre un assemblaggio preciso e tale da richiedere in fase finale l'uso di pochissimo stucco (questa è una vera gioia per ogni modellista !!).

Va comunque seguito passo dopo passo il dettagliato libretto d'istruzioni, in modo da non commettere alcun errore nell'assemblaggio di un modello così complicato. Nello sviluppo del montaggio e per i dettagli mi sono basato sulle foto dell'esemplare esposto presso il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (MI) ma, sostanzialmente, tutta la costruzione è avvenuta con i pezzi da scatola. L'unica modifica rilevante ha riguardato il sedile e, considerata la grande qualità del kit, mi sono avvicinato ad una soluzione particolare (e nuova per me), acquistando una confezione di "Adhesive Cloth Genuine Leather tone for Seat" della ditta giapponese "MODEL FACTORY HIRO". Ciò mi ha permesso di foderare (praticamente di pelle vera) il seggiolino del pilota, tagliando a misura i morbidi pezzi di pelle adesiva, cui ho dovuto comunque aggiungere - anche se in modo molto moderato - della colla cianoacrilica a lenta essiccazione in modo da ottenere una perfetta adesione del rivestimento su tutta la sagoma del pezzo. **(FOTO 5 e 6)**



Fig. 5 e 6: PARTICOLARI DEL SEDILE RIVESTITO IN PELLE

Fig. 7: PROVINI PER LA VERNICIATURA

VERNICIATURA

E' stato per così dire il “momento catartico” di tutto il lavoro poiché per la prima volta mi sono trovato a dipingere ad aerografo un modello di dimensioni così importanti e tali da non consentire la benché minima imperfezione (problematica che non si presenta in maniera così accentuata nelle scale minori). Perciò, prima di iniziare ho fatto molte ricerche sul web per trovare consigli su come procedere e, una volta chiaritemi le idee, ho dato inizio alla verniciatura utilizzando un aerografo doppia azione con ugello da 0,35 mm e pressione da 0,8 bar. Per prima cosa ho steso il primer (un Surface Primer di Tamiya diluito al 70%), controllando che tutta la superficie fosse completamente omogenea; successivamente ho dato una base di colore alluminio (LP 63 Titanium di Tamiya), su cui ho poi spruzzato l'Italian Red LP 21 Tamiya (colore che in diversi siti web è indicato come il più simile al rosso Alfa Romeo). In ogni caso, per maggior sicurezza, prima di procedere alla fase finale, ho fatto delle prove di verniciatura con la sequenza che avrei utilizzato, dipingendo alcuni foglietti di plasticard e comparandoli poi alla luce del sole con le foto dell'Alfa Romeo esposta ad Arese (questa tecnica l'ho imparata da mio zio carrozziere, che la usava per essere sicuro di ottenere una giusta miscelatura di colore). **(FOTO 7)**

Poi, sempre a spruzzo e utilizzando le comode “painting masks” fornite nel kit, ho verniciato con il bianco Tamiya LP 2 i numeri di gara presenti sulla carrozzeria e sul radiatore. **(FOTO 8 e 9)**



Fig. 8 e 9: PARTICOLARI DELLA CARROZZERIA E DEL RADIATORE

Un capitolo a parte merita la verniciatura del motore, per il quale ho utilizzato i colori della “ALCLAD II”, a mio parere insuperabili per ottenere un reale effetto metallo! Per la parte blocco motore ho usato il White Aluminium alc 100 e il Tamiya Italian Red, per la sezione cambio il Duraluminium alc 102, per la zona punterie e accessori il Polished Aluminium e per altri particolari minori lo Stainless Steel alc 115 (**FOTO 10 e 11**). Sottolineo inoltre due concetti fondamentali per l'uso di questi speciali colori: primo, la perfetta pulizia delle superfici da dipingere e secondo, la verniciatura dei pezzi con una base di nero lucido prima di dare i colori metallici (io uso l’Humbrol Gloss 21).

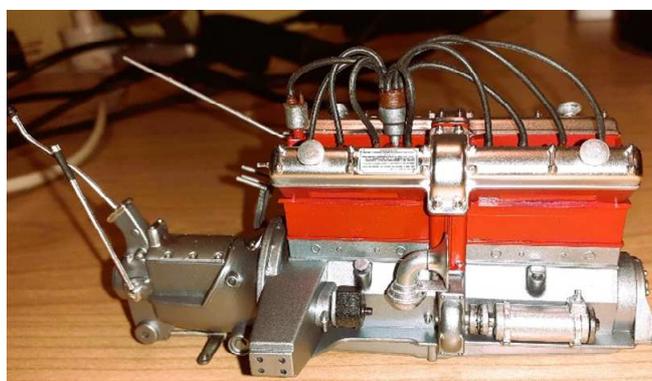


Fig. 10 e 11: PARTICOLARI DEL MOTORE

Infine, volendo rappresentare il veicolo durante le prove pregara del GP, ho eseguito un leggerissimo weathering con colori ad olio, sia sul motore sia in alcune zone della carrozzeria e, dopo aver dato gli ultimi ritocchi, ho sigillato tutto utilizzando il trasparente Clear Tamiya LP9. (**FOTO 12 e 13**)



Figura 12: IL “WEATHERING” SUL MODELLO



Figura 13: IL MODELLO CONCLUSO

CONCLUSIONE

Finito il modello con le sue generose dimensioni e la dovizia di particolari (primo fra tutti il motore), mi sembrava però incompleto privo del suo famoso pilota, una figura talmente prorompente ed avventurosa da entrare non solo nel "Gotha" dei più importanti Campioni automobilistici di tutti i tempi ma da vedersi anche dedicata una moltitudine di saggi, modelli di orologi e perfino canzoni (quale quella dell'indimenticabile Lucio Dalla!!). Purtroppo però sul mercato non esisteva alcuna riproduzione compatibile nella scala 1/12 e quindi, perseguendo il motto "l'unione fa la forza" ... ho pensato di lanciare una sfida all'amico Stefano, ottimo figurinista, chiedendogli se fosse in grado di realizzare il grande "Mantovano Volante".

Ed è così che ora passo a lui la parola, anzi la penna, per la seconda parte! **(CONTINUA)**