

REPORTAGE

Un mito su quattro ruote

La jeep originale, mamma di tutti i fuoristrada, dettagliatamente riprodotta in legno in tutti i particolari essenziali

Se gli Usa poterono vincere la seconda guerra mondiale non fu solo per i carriarmati, i bombardieri, le navi ed i sommergibili e neppure per la bomba atomica; fu per i mezzi di trasporto con cui riuscivano a portare enormi quantità di uomini e materiali là dove occorreva in un decimo del tempo che occorreva ai paesi dell'Asse per spostarne la metà. Fra i mezzi di trasporto usati

dagli americani il più famoso rimane la Jeep, un veicolo brutto e sgraziato, scomodo e rumoroso ma che si arrampicava là dove non riuscivano ad arrivare i muli, guadava i fiumi, non lo bloccavano né sabbia né fango e lasciava indietro qualunque veicolo militare nemico.

Il nome è l'abbreviazione di General Purpose Militar Vehicle, noi diremmo veicolo militare ad uso promiscuo.

Le prime Jeep furono prodotte dalla Willy's che aveva vinto il concorso bandito dall'esercito americano per un veicolo in grado di trasportare quattro uomini e 200 Kg su qualunque percorso; durante l'ultima fase del conflitto quasi tutte le altre case automobilistiche produssero, sul brevetto originale, centinaia di migliaia di jeep.

Qui proponiamo una romantica reinterpretazione, tutta in

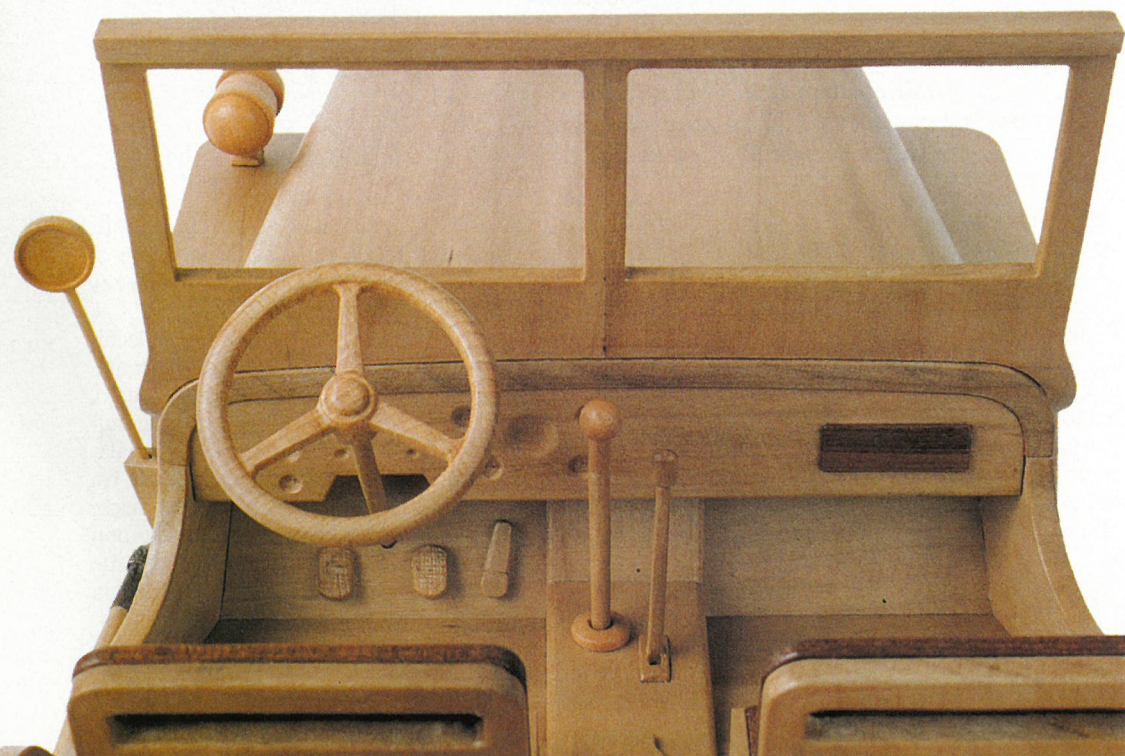
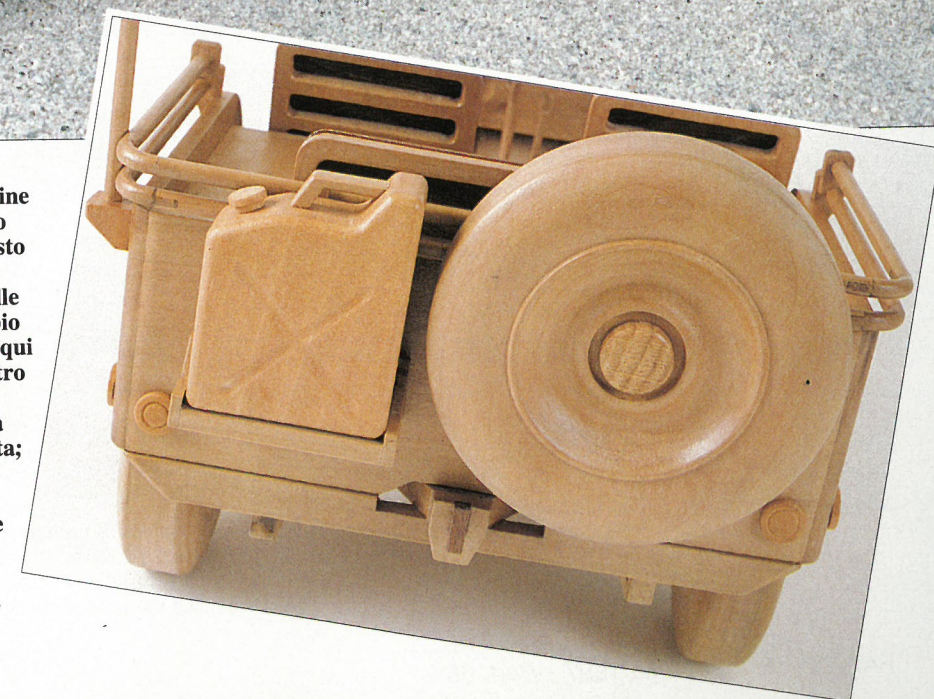
legno, del primo modello di jeep destinata ai modellisti più pazienti e precisi, rielaborata sui disegni originali.

Il legno usato è prevalentemente Moabi, reperibile in assicelle nei magazzini meglio forniti, di grana compatta e fibra diritta e quindi facile da lavorare, anche se è difficile da tirare perfettamente a lucido; per ottenere un bel contrasto rispetto al nocciola chiaro del Moabi, i sedili sono stati ricavati da assicelle di mogano.

Chi non trovasse il Moabi può usare qualsiasi tipo di legno che abbia le stesse caratteristiche, tiglio, betulla, acero e, fra le conifere, il cipresso, cercando sempre pezzi privi di nodi e con grana regolare. L'ideale, comunque, sarebbe trovare delle belle tavolette di radica che col loro naturale disegno a bolli e chiazze riuscirebbero a riprodurre in modo suggestivo l'originale mimetizzazione del veicolo.

»»

In queste pagine la jeep nel suo insieme, il posto di guida, arricchito dalle leve del cambio e del freno e, qui accanto, il retro con la tanica di riserva e la ruota di scorta; la scala ha permesso di riprodurre anche il gancio di rimorchio.



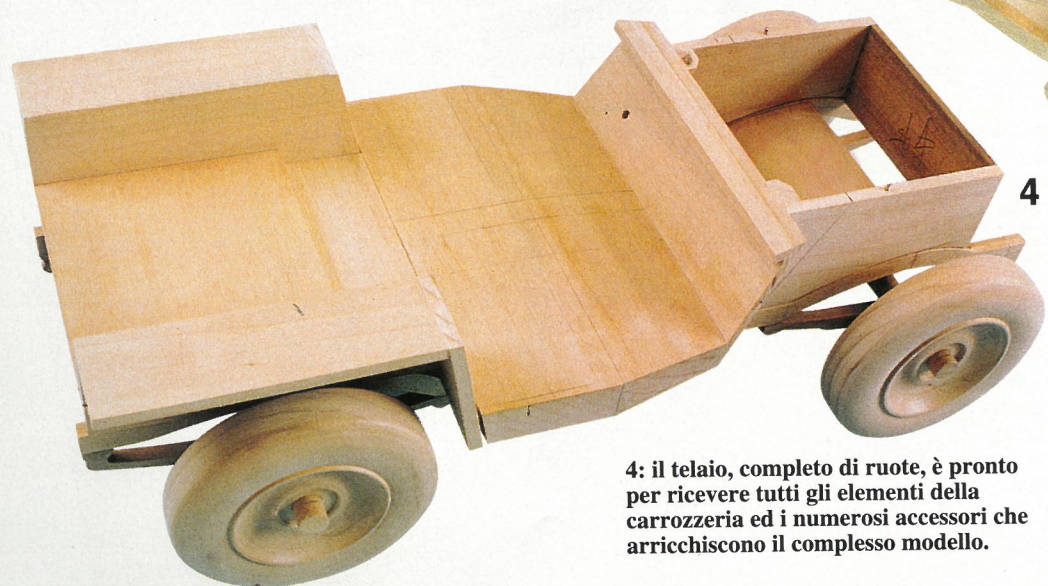
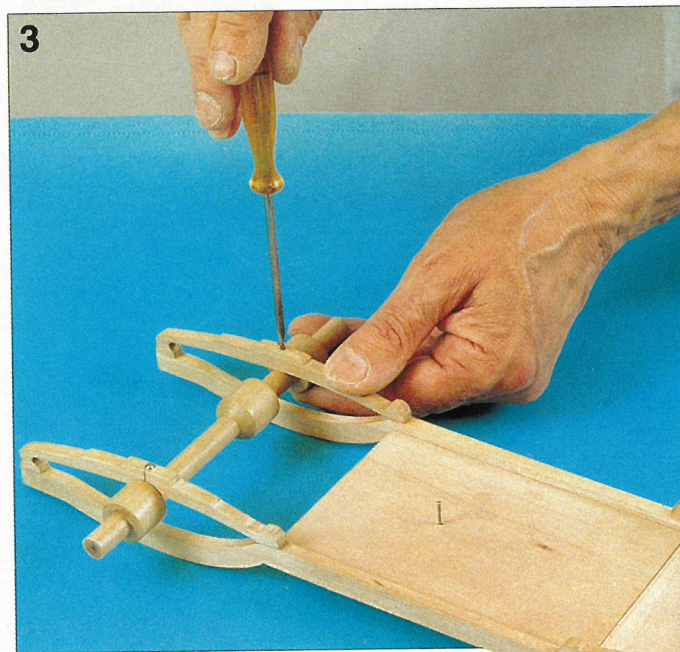
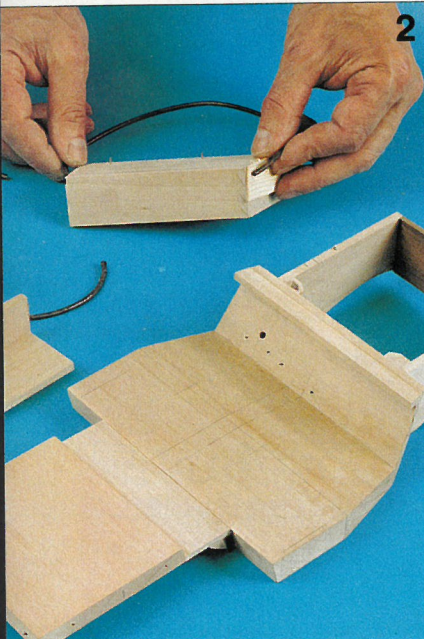
un mito su quattro ruote



1: già pronti longheroni, balestre, frontale e sedili, si taglia a misura uno dei parafango posteriori.

2: per tenere in pressa durante l'incollaggio pezzi tanto piccoli occorrono i delicati morsetti a molla che non rischiano di romperli.

3: gli assi, torniti, si fissano alle balestre con vitine passanti; i capi delle balestre (senza biscottino) sono spinati ai longheroni.



4: il telaio, completo di ruote, è pronto per ricevere tutti gli elementi della carrozzeria ed i numerosi accessori che arricchiscono il complesso modello.

Nel disegno i pezzi sono tutti in proporzione; basta farne una fotocopia ingrandita alla misura che si desidera per il modello, per avere una guida sicura per le dimensioni dei vari particolari.

Come termine di raffronto diciamo che quella illustrata ha un passo di 240 mm, è lunga, fuori tutto, 400 mm, è larga 170 e le ruote hanno 88 mm di diametro.

La jeep, comunque, è uno dei più comuni modelli in

scatola di montaggio e ce ne sono di tutti i prezzi; acquistandone uno abbastanza economico abbiamo a disposizione, in tre dimensioni, tutti i pezzi nelle proporzioni esatte per riprodurli in legno.

La sua realizzazione richiede un buon seghetto da traforo, meglio se a motore, un tornio abbastanza preciso, ovviamente il trapano, sgorbie e scalpelli di misure piccole, lime e raspe ad ago, un'infinita pazienza ed una notevole abilità manuale.

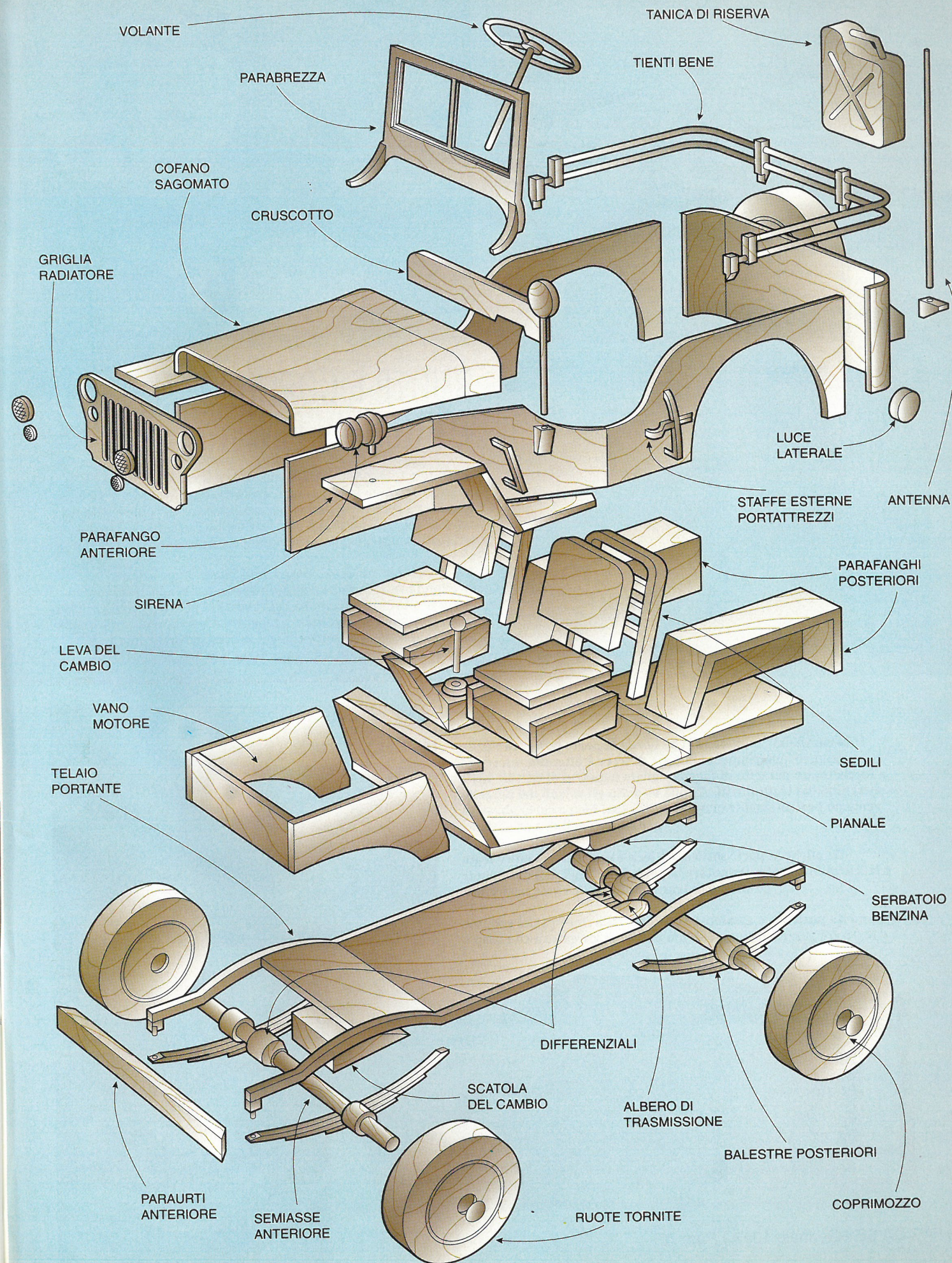
Riprodotta il disegno alla scala voluta, si ricalcano sulle tavolette i contorni dei particolari che poi si ritagliano col seghetto da traforo e si rettificano con raspa e lima o si torniscono; torniti sono le ruote coi dadi di blocco, gli assi, il volante, il suo piantone ed altri piccoli particolari.

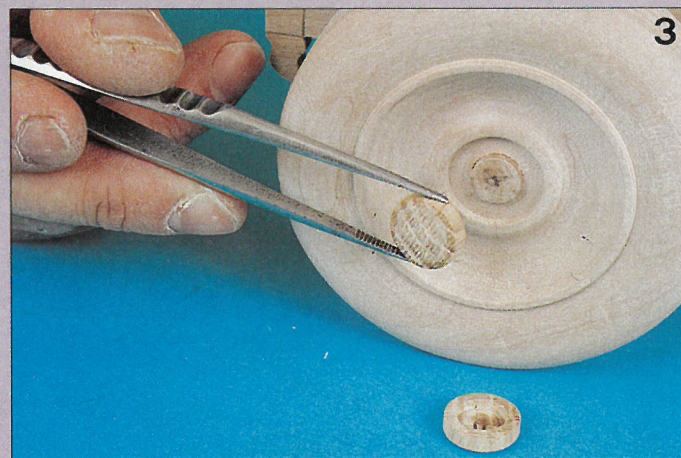
L'unione fra i pezzi è generalmente fatta con la colla; dove le superfici di contatto sono troppo esigue per garantire la tenuta dell'adesivo, l'incollaggio è rafforzato con spinette di betulla

(pezzetti di normali stuzzicadenti).

Il montaggio comincia dal pianale del telaio al quale si fissano i longheroni sagomati; a questi si fissano gli assi e le balestre. Realizzata la carrozzeria, la si fissa al telaio e comincia il delicato lavoro di fabbricare ed applicare tutti i particolari più minuti dalla cui perfetta realizzazione dipende la validità del modello.

>>>





RUOTE E COPRIMOZZI TORNITI DI FINO

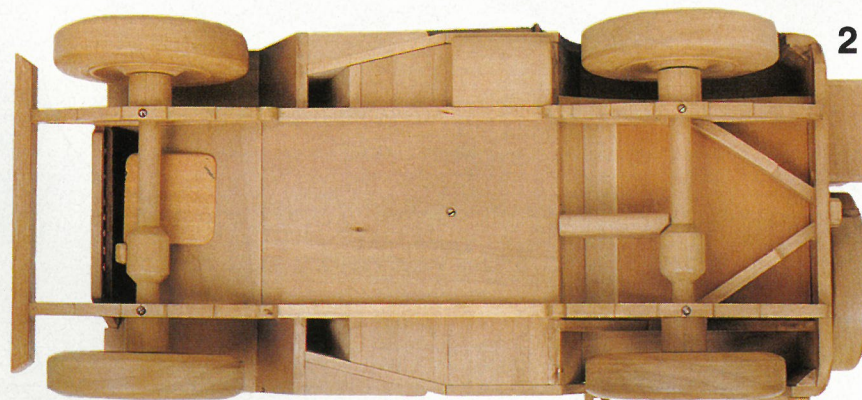
1: le ruote si torniscono dal pieno o, se il loro diametro lo consente, si ottengono con una sega a tazza; l'uso del tornio è comunque necessario per creare cerchione, copertone e sede del coprizzo; questo si può ricavare anche tagliando a fette un tondo di ramin o faggio di adeguato diametro.

2-3: inserita la ruota sul mozzo, la si blocca in posizione incollando sull'estremità, appena sporgente in fuori, del mozzo stesso il coprizzo con una sola goccia di adesivo cianoacrilico o epossidico che non coli fuori a bloccare il movimento della ruota. Si noti anche la precisione con cui la mascherina frontale si incastra, leggermente arretrata, sotto il cofano.

1: la curva del "tientibene" che borda la parte posteriore della jeep, originariamente in tubo di ferro è ottenuta inserendo a forchetta un pezzetto di faggio tagliato a quarto di cerchio nelle estremità dei tratti diritti. A colla asciutta gli spigoli del pezzetto vengono pazientemente lavorati con raspa, lima e carta abrasiva per raccordarli con precisione.

2: anche la parte sotto della jeep è particolarmente curata e fedele all'originale. Da notare la perfezione degli assi delle ruote e l'albero di trasmissione sulle ruote posteriori.

3: molta pazienza e assoluta precisione nella finitura del volante, a tre razze, che qui vediamo in fase di levigatura con raspa.



Va da sé che la precisione dei particolari deve aumentare di concreto con le dimensioni del modello: in un modellino lungo 100 mm è inutile riprodurre pezzi tanto piccoli che neppure si riuscirebbe ad apprezzarne la precisione mentre in una jeep di mezzo metro risulta necessario costruirli e montarli.

Nel modello fotografato ci si è tenuti in una via di mezzo: le uniche parti mobili sono le ruote, folli sugli assi. Nulla vieta - anzi siamo lieti di pubblicare realizzazioni più complete - di realizzare la mobilità del parabrezza, che nell'originale può essere ribaltato in avanti, l'apribilità delle portiere e del cofano e, perché no, perfino di montare una cappotta ripiegabile a compasso. I lettori che vogliono cimentarsi nell'opera possono mandare foto ben chiare di tutti i particolari del genere, con un paio di righe che descrivano la tecnica costruttiva usata per realizzarli, i materiali impiegati e le dimensioni totali del modello.



Ecco una piccola panoramica degli accessori di cui è dotato il modello; sotto la ruota si vedono vanga, accetta, paletta per il contrassegno del veicolo e antenna radio. A sinistra il volante, già montato sul suo canotto, e il tunnel con già fissata la leva del cambio; sopra a questa si vede la sirena, tornita. In basso il montaggio delle "imbottiture" di mogano sulla panchetta posteriore.

un mito su quattro ruote

