

| |
|--------------------------|
| N° ISCRITTO _____ |
| AUTO _____ |

ESTETICA ESTERNI

| TIPO DI VALUTAZIONE | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | BONUS |
|------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--------------|
| paraurto ant. e post. | | | | | | | | | | | | |
| omogeneità tinte | | | | | | | | | | | | |
| minigonne | | | | | | | | | | | | |
| cofano | | | | | | | | | | | | |
| fissaggio componenti | | | | | | | | | | | | |
| spoiler | | | | | | | | | | | | |
| stuccature | | | | | | | | | | | | |
| verniciatura | | | | | | | | | | | | |
| aerografie | | | | | | | | | | | | |
| lucidatura della carrozzeria | | | | | | | | | | | | |
| allargamenti | | | | | | | | | | | | |
| lisciature | | | | | | | | | | | | |
| pulizia e stato di usura | | | | | | | | | | | | |
| TOTALE | | | | | | | | | | | | |

Come interpretare la scheda

Un punto-punto per capire e compilare al meglio la scheda proposta

- nei componenti *paraurto ant post, minigonne, spoiler, cofano* un punteggio per la scelta del componente lo stato di usura (*in negativo si intende ammaccature per sassi graffi o crepe*)
- con l'omogeneità si controlla che il colore sia uguale nei pezzi distinti, potrebbe essere diverso da punto a punto per via di un errore nella preparazione del colore durante le varie tappe, dalla distanza della spruzzatura dalla carrozzeria o anche per un differente tempo di esposizione al sole. Con la luce solare dovrebbe essere possibile verificare l'effettiva omogeneità del colore o se esistono delle differenze per errore di carrozzeria;
- il fissaggio dei componenti rimane generalmente nascosto ed è quasi impossibile controllarlo senza smontare ogni parte del mezzo. Nonostante ciò si potrà notare la ricerca della precisione nel montaggio stesso, magari per gli spazi vuoti lasciati tra un componente e un altro, per il rispetto della linea (*nei casi di cofani montati, spoileri più alto da un lato, minigonne fissate con viti;*

- le stuccature possono trovarsi nel cofano, nelle prese d'aria aggiuntive, nelle minigonne, nei paraurti. Ovunque si voglia e si riesca a lisciare un componente *-se non vengono effettuate correttamente* possono lasciare spazio a crepe dovute a differenti dilatazioni termiche o ad eccessive vibrazioni subite. Inoltre se non è stato inizialmente carteggiato bene lo stucco, si potranno notare alcune ondulature soprattutto nella zona cofano;
- la verniciatura (*così come la aerografia*) ha una particolare lavorazione alle spalle, il tutto deciso in base alla scelta del colore, dalla passata di fondo o quella del trasparente. Scegliendo ad esempio un *glitter*, questo richiederà più *pagliettature* e più passate di trasparente per rendere sufficientemente liscia la superficie. Nel caso opposto quest'ultima rimarrà molto granulosa, ma non per forza valutabile negativamente perché potrebbe trattarsi di una scelta del *tuner*

Esempio di scala dei colori più valutati dai *tuner* negli ultimi tempi:

- opaco
 - pastello
 - metallizzato
 - perlato
 - glitterato
 - camaleontico
- con la lucidatura ci si accerta che non esistano aloni dovuti agli eccessivi lavaggi e /o alla scarsa *lucidatura annuale* generalmente consigliata dal proprio carrozziere. Peggio ancora se il lavaggio viene effettuato in modo automatico da spazzole a setole dure, l'antonomasia del disastro per un mezzo elaborato esteticamente;
 - gli allargamenti vengono valutati in base all'ampiezza ed alla stuccatura che richiedono linee particolarmente ricercate per poter raccordare paraurti e minigonne cercando di non far notare difetti di lavorazione;
 - le lisciature consistono in eliminazioni di linee originariamente previste nel mezzo (*in Germania viene chiamato Clean Style*). È possibile eliminare maniglie, serrature, tergicristalli, sedi delle targhe, frecce laterali, paracolpi, giunture della carrozzeria, in alcuni casi estremi si realizza un tutt'uno tra paraurti e telaio. Gli unici pezzi a rimanere staccati sono portiere anteriori e cofano per l'uso ovvio dell'auto e della ordinaria manutenzione del motore;

Un consiglio?

Nel fare le valutazioni è consigliato tenersi su una media accettabile sin dall'inizio, così da non esagerare e incorrere nell'errore semplice.

Sarà successivamente possibile modificare il tutto assegnando magari un punteggio maggiore ad un mezzo considerato particolarmente meritevole. I voti **non sono scolastici**, anche un 5 può essere considerato un punteggio accettabile. Valutando lavori migliori si potrà gradualmente alzare il voto **mantenendo comunque lo stesso metro di valutazione adottato fino ad allora**. È importante non toccare le auto dei partecipanti per evitare discussioni, anche per mezzi non *all'ultimo grido*. Nel caso cui sia davvero necessario, si potrà chiedere il permesso al proprietario per escludere malintesi. Ciascun *tuner* si impegna anche in base alle possibilità economiche, sono quindi da evitare pareri personali offensivi come *che schifo di auto poteva fare di meglio* e simili. Ad ognuno i propri gusti ed il proprio stile!