

25

MODEL MT TRIBE

n°25 GIUGNO/LUGLIO/AGOSTO 2006

modeltribe è una testata di intrattenimento modellistico senza scopo di lucro

mosom
hobby show's report



wip

F12002 II
DG



XRay

numero doppio
motociclista



fdm :)

trustno1



clonazione4

manuale
freon/motociclista





E' arrivata l'estate...

... e con essa la voglia di svagarsi fuori casa, all'aria aperta, sui prati al mare, lontani dagli spazi chiusi. In periodi come questi il nostro amato hobby tende a risentire di un certo calo fisiologico legato proprio alle mille opportunità di svago che ci obbligano a prendere ed uscire di casa da soli, con la ragazza o con moglie e figli. Certo, a giudicare dal numero di neonati in seno al forum in queste ultime settimane si direbbe che la scorsa estate ci siamo dati da fare in parecchi invece di andare al mare ;-)

Torniamo all'hobby; questo mese ModelTribe vi offrirà una serie nutrita di articoli presentandosi come trimestrale. La cosa è occasionale ed è legata ad una serie di circostanze/coincidenze che hanno afflitto/coinvolto, un po' tutti i collaboratori di ModelTribe.

Con l'occasione ho approfittato per recensire e dare giusta luce ad un TransKit spettacolare, la Delta S4 by KenRally. Visto che c'ero ho fatto anche la recensione della Lancia 037 by Revell, necessaria per completare il tKit di Ken e dare luce alla splendida S4.

Sempre in questo numero troverete una rassegna fotografica della mostra che si è svolta in Ungheria a fine primavera, un breve report sul concorso di Monza dove i "nostri" hanno raccolto diversi riconoscimenti e un piccolo diario della giornata che ha caratterizzato il secondo raduno annuale del forum.

Per questo tre-numero abbiamo terminato l'avventura con DG pubblicando la seconda parte del suo WIP con la sua F2002 in scala gigante come protagonista. Realizzazione notevole a cui le foto, comunque, non riescono a rendere giustizia.

Con Freon proseguiamo il nostro viaggio nel mondo della clonazione. Questa volta affronteremo un passo delicato, in grado di innalzare notevolmente il livello dei nostri lavori in cambio di un po' di attrezzatura.

X-Ray Magazine ci presenterà due riviste: Retroviseur dalla Francia e VintageMotorsport dall'Inghilterra.

Un occhio di riguardo per lo spazio "Faccia da Modellista" dedicato questo mese a TrustNo1.

Purtroppo ci sono anche articoli che sono saltati per ragione varie. Dalla rivolta della tecnologia che si è abbattuta contro Alex46 alla rivolta del mercato delle bombole che ha colpito il nostro buon Chino. Fortunatamente questi articoli sono solo rimandati ma non cancellati. Abbiate pazienza e li vedrete presto su ModelTribe in tutto il loro splendore.

Alla prossima,

MotoCyclante

trustno1

Albinea (RE), 14.06.2006



Nome: Luca

Nickname: trustno1

Modellista da: 20 anni, direi. Ho cominciato così per gioco: F1, una portaerei, un paio di Focke Wulf, etc, per poi approdare alle moto, la vera passione.

Primo modello: redo fosse una F1 una McLaren di Senna e/o una Ferrari, giusto tenuta insieme con un pò di colla

Mod. realizzati: Ho perso il conto tra stradali e moto da GP

Nel cassetto: L'Aprilia RS250 nera di 10 anni fa

Prox modello: Prima è il caso di finire qualche bel progettino che ho in cantiere, comunque ho messo le basi per la M1 2003 di Nakano. Poi ci sarebbero tante altre moto da fare lavorando con stucchi, composti e creando le decal.

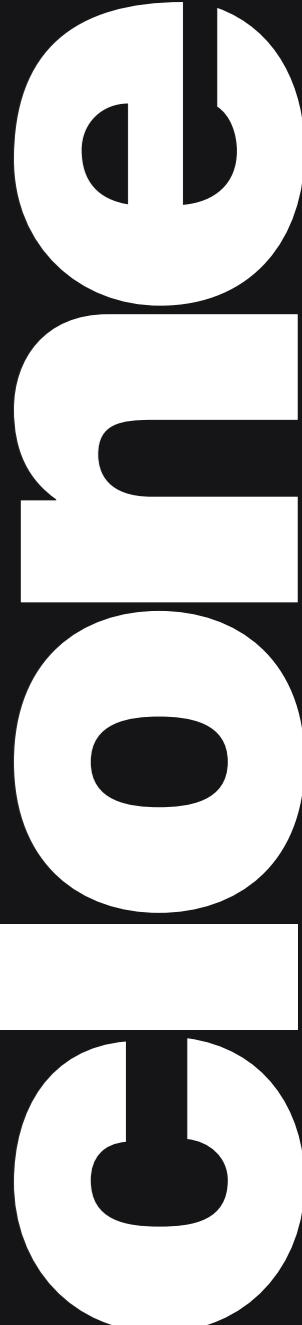
Auto VS moto= Devo scegliere tra motociclista e autociclista? Ormai è babbociclista :)

Punto forte : La manualità per le modifiche sarebbe anche

Punto debole: Tra una cosa e l'altra il tempo da dedicare al modellismo non è quello di qualche anno fa, se poi ci aggiungiamo che il modello appena iniziato è sempre il più bello... inconcludente!

motociclista
& freon

PARTE4



clonazione IV

manuale by motociclista/freon



Eccoci alla quarta puntata sulla clonazione. Questa volta affronteremo l'argomento con un vero esperto della clonazione. Un professionista. Freon, infatti, esegue clonazioni per professioni e data la natura dei pezzi che deve replicare, la parola d'ordine è assoluta fedeltà al master. Seguite con attenzione quanto vi sarà spiegato dal caro Freon e non disperate...chissà che presto su ModelTribe non troverete il progetto per costruire una camera stagna per le clonazioni in pressione o sotto vuoto?

Buona lettura,
MotoCyclante.

Stampaggio sotto pressione e in vuoto

Dopo la guida alla clonazione con gomma siliconica per colata di Davide (motociclista), vi spiego come eseguire la riproduzione in resina che sarà il prodotto finito dello stampo creato in gomma.

I modi per procedere sono tre: o si cola la resina nello stampo e si spera di evitare piccole e grosse bolle, o si cola la resina e si mette lo stampo sotto pressione, oppure si crea il vuoto intorno allo stampo.

Ora ci occuperemo delle ultime due opzioni.

Il recipiente.



La forma non ha alcuna importanza, basta che lo stampo sia sufficientemente comodo per poterlo riporre in gomma siliconica.
Il coperchio può essere di due tipi a seconda che utilizziate la tecnica del vuoto piuttosto



che quella in pressione. Scegliendo di estrarre aria dallo stampo, basterà un coperchio con una buona guarnizione; una volta stretto il coperchio, se la guarnizione funziona a mestiere, per effetto del vuoto che si forma all'interno, il coperchio verrà schiacciato contro il recipiente aumentando la tenuta.

Se invece si procede con la tecnica dell'aumento della pressione, il coperchio ha la necessità di essere ancorato al recipiente, questo perché se pompatte aria all'interno di un contenitore, il coperchio tende a sollevarsi. Ciò di cui avrete bisogno, quindi, sarà una buona guarnizione e dei buoni morsetti per chiudere il coperchio ed assicurarlo al recipiente.



Stampo in pressione.

Questo metodo si basa sulla legge fisica in virtù della quale un liquido è incomprimibile, quindi una volta colata la resina si depone lo stampo all'interno di un recipiente a tenuta stagna e si spara dell'aria al suo interno fino al raggiungimento di 2 ATM.

In questo modo, mi raccomando che la resina sia ancora allo stato liquido, l'aria presente all'interno del vostro stampo e quindi nella resina, che crea quelle fastidiosissime bolle che compromettono il risultato finale del vostro lavoro, saranno ridotte e di molto. Se lo stampo è stato fatto tenendo presente di posizionare i pezzi in modo da eliminare i sottosquadra, o quanto meno da ridurli, le bolle non saranno presenti nel soggetto da voi replicato.

La resina come detto deve essere ancora liquida; in questo modo potrete comprimerla tranquillamente senza alcun problema, facendo salire tutte le intrusioni d'aria verso l'alto eliminandole per merito della pressione.

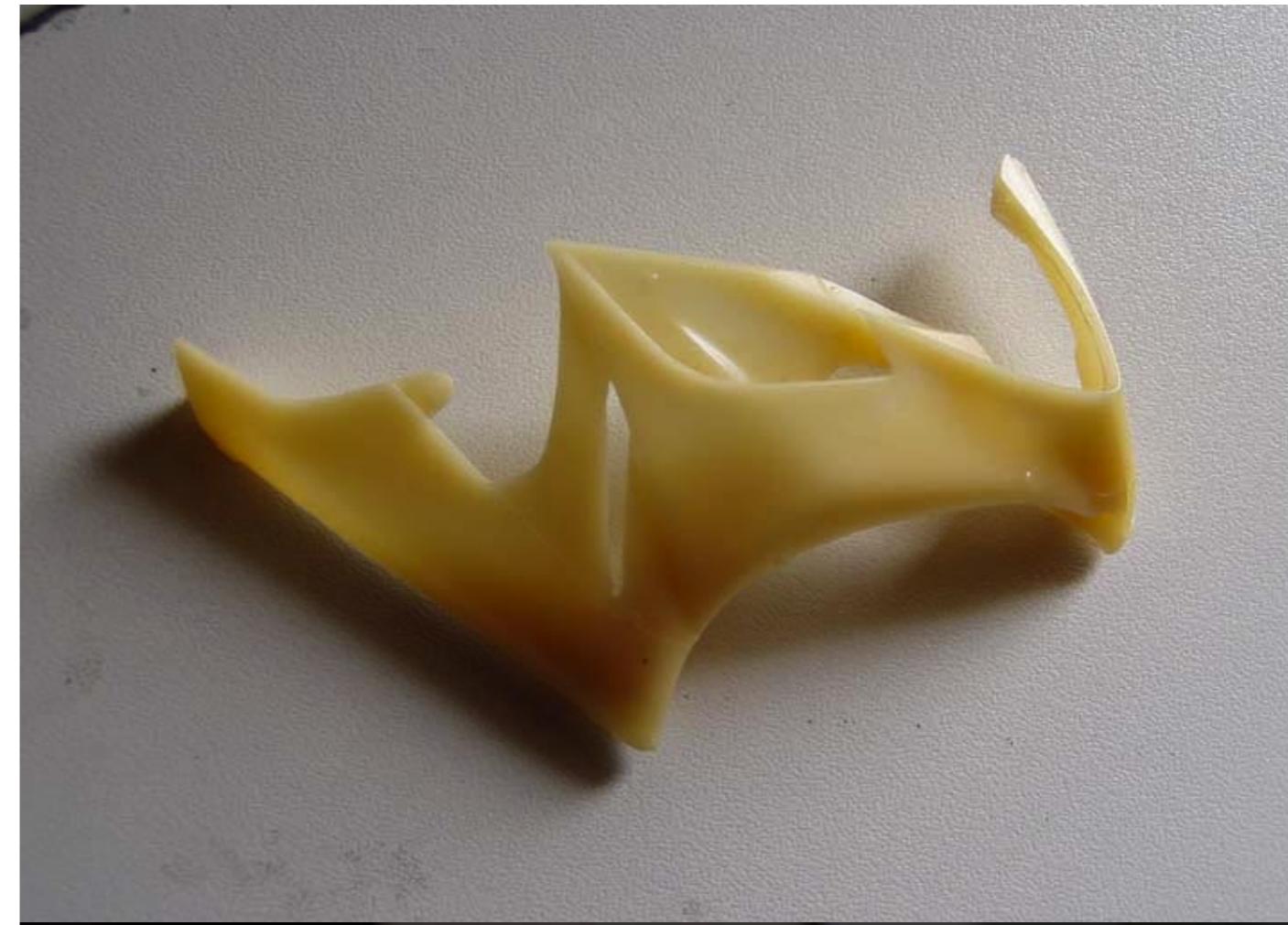
Nel caso ne rimangano alcune all'interno dello stampo saranno comunque molto ridotte, perché l'aumento della pressione schiaccia l'aria, che essendo un gas può essere compresso.

Per la creazione delle due valve, vi consiglio di utilizzare la tecnica che prevede un canale di ingresso della resina e i canali di sfogo (il numero dipende dal quantitativo di pezzi che dovete riprodurre), lo stampo così formato lo posizionate nel recipiente e colate la resina, così non perderete tempo prezioso a spostare lo stampo dentro al recipiente .



Chiudete il vostro pentolone e sparate l'aria al suo interno con un compressore.

Il risultato sarà una superficie più uniforme e compatta, liscia e levigata (sempre che il pezzo da riprodurre sia stato trattato con le dovute cure prima di creare le due valve dello stampo).



Lo stampo deve essere preparato assolutamente con canale di ingresso e i canali di sfogo, questo perché se preparato con le due valve da chiudere a panino (passatemi il termine) per la creazione del pezzo in resina, dovete colarne un po' in una valva e un po' nell'altra e aspettare che cominci il processo di solidificazione prima di chiudere le due parti.

Facendo così, pressare la resina diventa quasi inutile.

Le due valve devono essere sigillate in modo che la pressione non faccia fuoriuscire la resina. Il materiale è indifferente, basta che non sia silicone, altrimenti poi tocca tagliarlo per riaprire le valve.

Stampo sotto vuoto.

Il secondo sistema prevede invece l'estrazione dell'aria dallo stampo con la creazione del vuoto.

Il recipiente che vi serve è lo stesso, ma anziché pompare aria all'interno dello stesso la dovrete aspirare.

Il risultato finale sarà lo stesso, una superficie decisamente più compatta e priva di bolle.

Anche con questo metodo lo stampo deve essere fatto con canali di ingresso e di sfogo.

Direi che è tutto, altre cose da aggiungere non mi pare ce ne siano.

Con entrambi i metodi otterrete di sicuro un risultato di gran lunga superiore a quello che siete abituati a vedere con la colatura tradizionale della resina o con il metodo del panino.

Freon



F2002 II

wip by DG



Ferrari F2002 1/12 REVELL WIP

RADIATORI E PRESE ARIA LATERALI

Sono stati aggiunti molti dettagli auto-costruiti sulle prese aria laterali come centraline e sensori usando connettori perfect parts. I radiatori sono stati modificati aggiungendo una griglia metalllica (studio27 mesh) ed alcuni particolari sakatsu oltre a decine di rondelle e dadi perfect parts. Per la verniciatura è stato usato alclad2 alluminio per i radiatori e nero ts29 e decal carbonio st27 per le prese aria laterali



SOSPENSIONI RUOTE E FRENI

Nel kit revell è presente un foglio decals con tutte le parti in carbonio delle sospensioni.

In alcuni casi è stato usato alclad2 alluminio e bare metal foil. I cerchi sono stati sostituiti con quelli in alluminio del transkit sms.

I freni sono stati detagliati con fotoincisioni e con i perni

Revell's kit include one sheet with carbon decals for the shock absorbers. I've used, instead, AlcladdII Alluminium and Bare Metal Foil. Rims has been changed with the ones from Sms transkit. Brakes has been enanced using photo etched parts and nuts from sms set. Very tricky to change the brakes plastic structures to be

Ferrari F2002 1/12 REVELL WIP

Radiators and side air intake--

Lot of self builted details are been added on the side air intake, like sensors (using plugs from PerfectParts). Radiators has been enanched with a metal mesh from Studio27 and some parts from Sakatsu and Perfect Parts (nuts). I've used AlcladdII Alluminium for the radiators and black ts29 with carbon decal by Studio27 for the side air intake.

Shock absorbers, wheels and brakes.

Revell's kit include one sheet with carbon decals for the shock absorbers. I've used, instead, AlcladdII Alluminium and Bare Metal Foil. Rims has been changed with the ones from Sms transkit. Brakes has been enanced using photo etched parts and nuts from sms set. Very tricky to change the brakes plastic structures to be





in alluminio e dadi serraggio del kit sms (molto laborioso il lavoro di modifica della struttura dei pezzi in plastica dei freni del kit revell per far inserire correttamente i perni)

COCKPIT E VARIE

aggiunte antenne telemetria transkit sms, le telecamere sono state rivestite con carbonio st27 e alcuni particolari autocostruiti. Il sedile rivestito con carbonio st27 e nastro gommato opacizzato con carte abrasive 1200 per simulare la gomma di protezione. Aggiunta di tubi e particolari autocostruiti all'interno dell'abitacolo. Per le cinture sono state usate fibbie mgmodel e nastro rosso/giallo. In alcuni punti è stato aggiunto kevlar st27 e rondelle e dadi perfect parts e connettori sakatsu. Il volante è stato rimodellato nella parte posteriore ed anteriore. Per la superficie usato carbonio sms e fotoincisioni di per tutti i comandi. Il mozzetto del volante è stato realizzato con fotoincisioni mgmodel. le levette cambio sono fotoincise del transkit mgmodel.



used with the new hinges.

COCKPIT and the rest.

Once added antennas from SMS transkit, I've covered the cameras with carbon decals from Studio27. Seat has been covered always with Studio27 decal and with rubberized tape and opacified using 1200 sand paper to give it the protection rubber look.

For the cockpit I've used some pipes and other self built details. For the seatbelt I've used fasteners from MgModel and a red/yellow tape. The steering wheel has been customized in the front and rear face. I've used Studio27's kevlar and photoetched parts for all the switches. The gear balancer behind the steering wheel has been added from MgModel transkit.

For the side mirrors I've used part of a photoetched frame polished with 15000 sand paper.



F2002

by DG



cronache

raduno del forum 2006



52 raduno 2006

cronache...



Eccomi per quest'anno a raccogliere la scomoda eredità del di-Vino Kenny, che su Modeltribe di dodici mesi fa aveva aiutato tutti coloro che non erano potuti venire a Bologna ad immaginare la magica atmosfera del raduno 2005 di Modellismo.net. In questa occasione il mo-Redattore si è per così dire "ricciuzzato", tirandoci una spettacolare sòla, anche se con qualche giorno di anticipo.

Nonostante ciò, sabato 8 luglio si è svolta la seconda edizione di questa nostra festicciola, cui ha aderito splendidamente un buon numero di modellisti, ex-modellisti ormai in pensione e/o aspiranti tali.

Stesso programma dell'anno precedente, con ritrovo in stazione centrale nella tarda mattinata, pizzata in compagnia e finalmente la visita all'antro di chi ci ospita ogni giorno sul web; certo però che ritrovarsi dal vivo è tutta un'altra cosa...

Partiti con Alex46 e la sua morosa Beatrice (anch'essa ormai un'abitùe dei nostri raduni) da Milano, ci si avvia spediti verso Bologna, dove arriviamo non prima di aver fatto una sosta a Reggio Emilia per recuperare Trustno1, visibilmente dispiaciuto di dover lasciare la nuova e fiammante R1 nel garage per qualche ora: considerando che aveva la batteria scarica, ancora mi chiedo di cosa si preoccupasse!!!

Dopo essere giunti nel capoluogo emiliano e dopo aver rimpinguato a dovere le casse comunali tramite appositi parchimetri, ci avviamo verso il luogo di ritrovo dove Johnny ha vinto il premio puntualità essendosi presentato per primo... Si passeggiava tranquillamente, ignari dell'agguato che ci ha preparato il buon Chino con la combriccola bergamo/bresciana, che salta fuori all'improvviso da un bar salutandoci con gioia.

Chi in moto, come Ricciu, chi in treno, come Roswell_1947 e la moglie Renata, ormai sono arrivati tutti, o quasi! Gionc e Manto ancora non si vedono perché si sono già infilati da Nanni! Sciagurati, ma sono venuti qui per incontrare i compagni di forum o solo per i kit di Giorgio? Qualche dubbio sinceramente ci viene... Recuperati anche questi due, via tutti a piedi verso la pizzeria, dove troveremo Alessandro, colin mcrae e Marchinos... eccoci davvero al gran completo, si può iniziare a far lavorare le mandibole con una pizza e un bel birrone fresco!

Tra un boccone e l'altro, discussioni su cerchi francesi clonati (bene), decal carbonio cinesi, kit giapponesi e chi più ne ha più ne metta, il tempo è letteralmente volato,







50

Mosonmagyorvar 2006

report dal modelling show



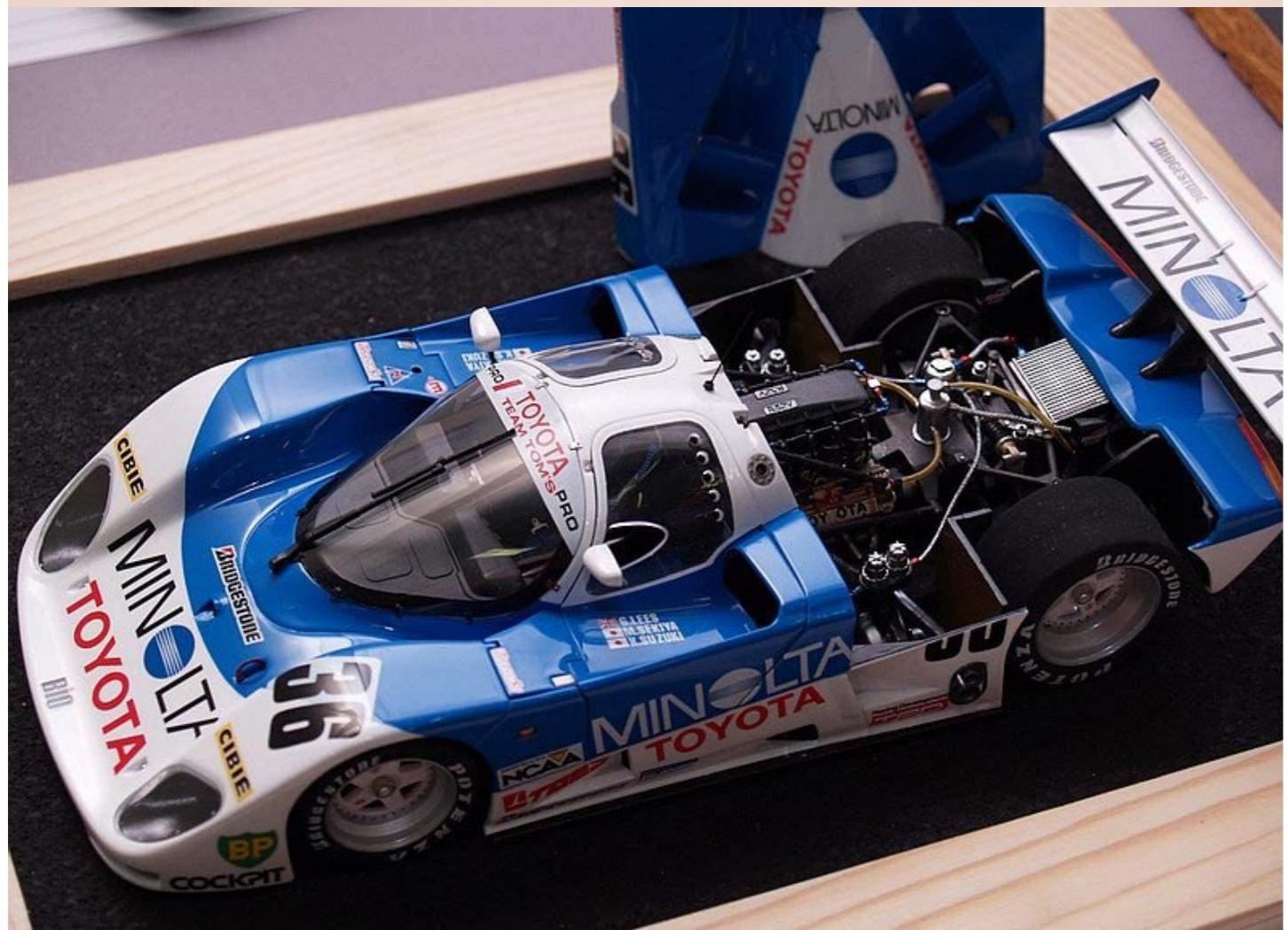
Aprile 2006, Ungheria, Mosonmagyorvar: probabilmente l'hobby show più importante dell'Europa dell'Est ed una delle mostre emergenti d'Europa tutta, con modellisti di 15 nazionalità presenti. L'intenzione, anzi il progetto, era di partecipare, a dirla tutta si era pure programmato un ritrovo (bene, da vedere come festa della birra più che come meeting ;)) del forum americano AF, con tanto di gadget, t-shirt, beh alla fine non è stato possibile.

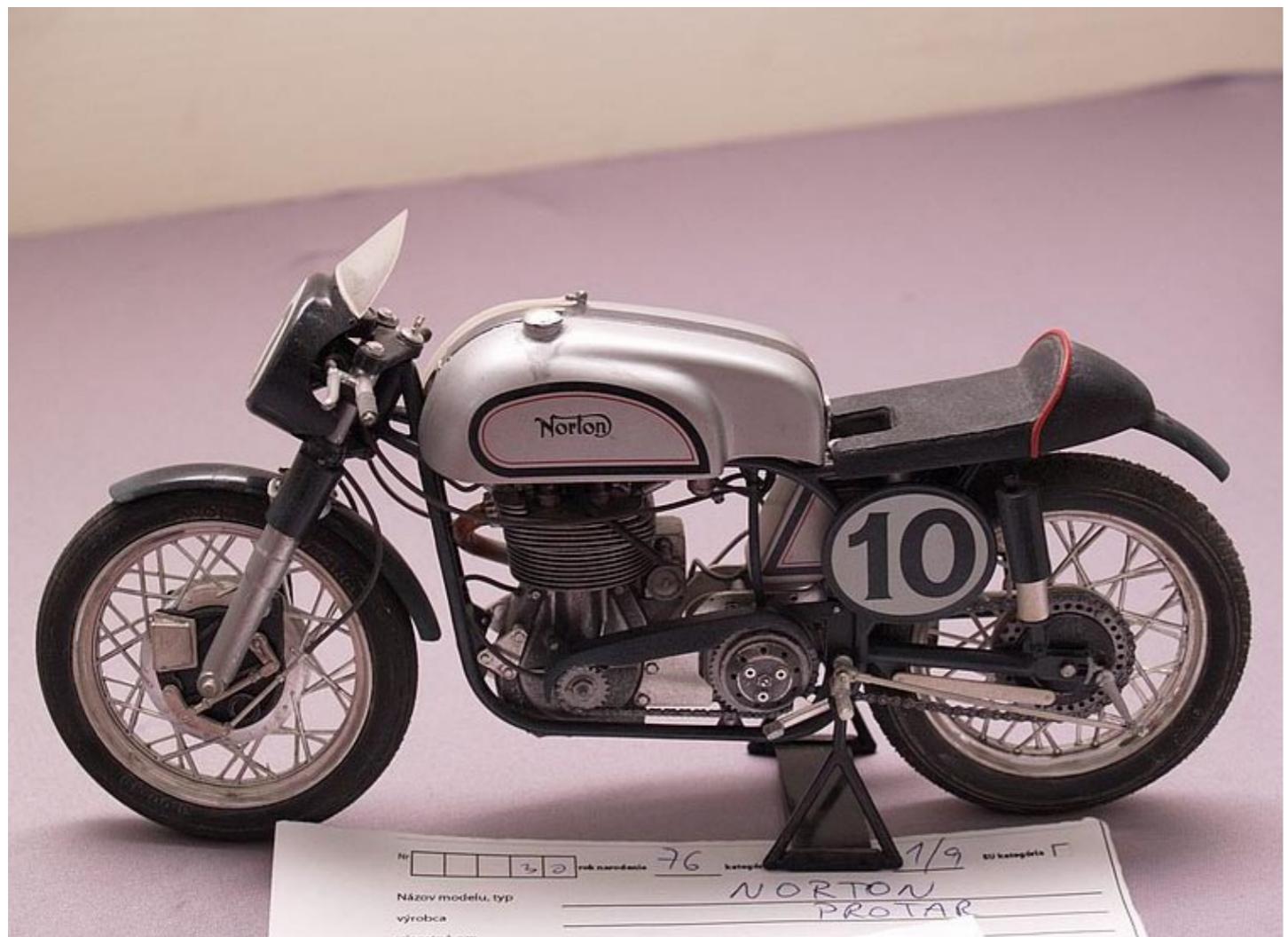
Possiamo invece darne conto grazie ad alcuni amici che ci permettono la pubblicazione delle foto: citerò gli usernames, più conosciuti dei loro nomi: Geronimo77 (tra l'altro uno dei mattatori dello show) Sjelic e HRmodeler che pure hanno portato a casa dei premi. Bando alle ciance lascio spazio alle immagini, che parlano da sole.

Un paio di dati statistici:

- 1672 modelli da 15 nazionalità
- 173 modelli civili
- PODI: Gold | Silver | Bronze
- CZE 21| 19| 18
- HUN 14| 13| 19
- SVK 6| 6| 7
- ITA 6| 3| 3
- POL 4| 8| 7
- CRO 3| 2| 0









FORD FOCUS RS WRC Francois Duval



Un sentito grazie a Gergo, Sasa e Zeljko per il materiale fornитoci!

gionc :)

rs2000

ford

recensione

bootsy

motociclisti
recensione
lancia
delta
c4



52 Ford RS200

recensione by bootpsy



Dopo il grande successo del modello in 1/24 della Lancia Delta S4 Martini e Totip commercializzata dal modellista giapponese Kengo Nishi, meglio noto come Ken, ecco affacciarsi sul mercato dei kit artigianali un nome nuovo: Bruno Aguiar. Portoghese, appassionato rallysta, è l'uomo che sta dietro al marchio BBA design, che da pochi mesi firma una riproduzione della Ford RS200. Come Nishi, Aguiar è modellista da molti anni e l'idea di produrre un kit inedito nasce circa tre anni fa dalla necessità di autocostituire pezzi per i propri progetti. La scelta cade così sulla RS200, la Gruppo B preferita da Bruno e portata in gara da un pilota molto apprezzato dallo stesso, Stig Blomquist. Il fatto che tale modello non sia mai stato realizzato da alcuno in scala 1/24 convince definitivamente Aguiar sulle proprie chances di riuscita nel progetto: nel giro di un anno produce quindi sia i master, sia gli stampi per poter duplicare i vari pezzi del kit in resina. Superato l'ostacolo delle decal, il nuovo kit era pronto per essere immesso sul mercato in 150 esemplari (non uno di più, a meno che il successo del kit non convinca il suo creatore a tornare sui suoi passi, e sui suoi stampi...) ed ad un prezzo indicativo di 130 euro.

Acquistandolo, ci troveremo davanti ad una confezione molto semplice ma altrettanto robusta, con stampata una foto della RS200. Il kit contiene un totale di circa settanta pezzi, quasi tutti in resina, ben imbustati e protetti da pluriball per evitare qualsiasi possibile danneggiamento; il foglio di istruzioni è composto da quattro pagine ben congeniate con spiegazioni in portoghese e in inglese e i codici dei colori di riferimento della Tamiya. Le decal sono ben stampate e riproducono le vetture portate in gara da Blomquist e Grundell nei rally mondiali del 1986 in Portogallo, Svezia, Grecia e Gran

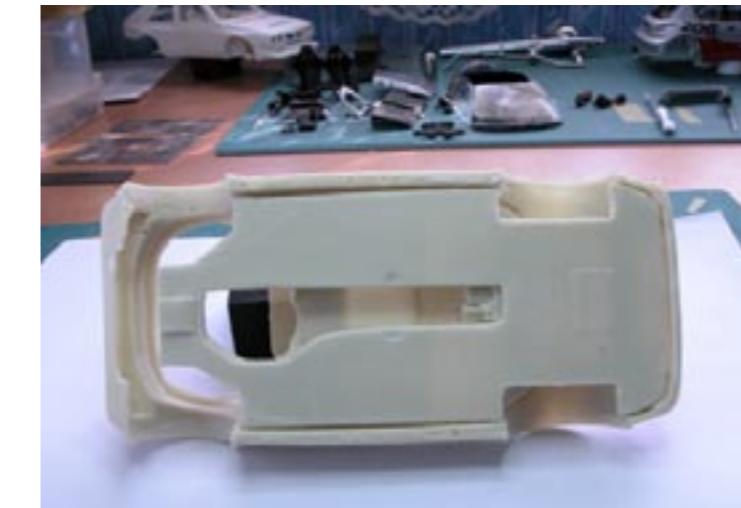


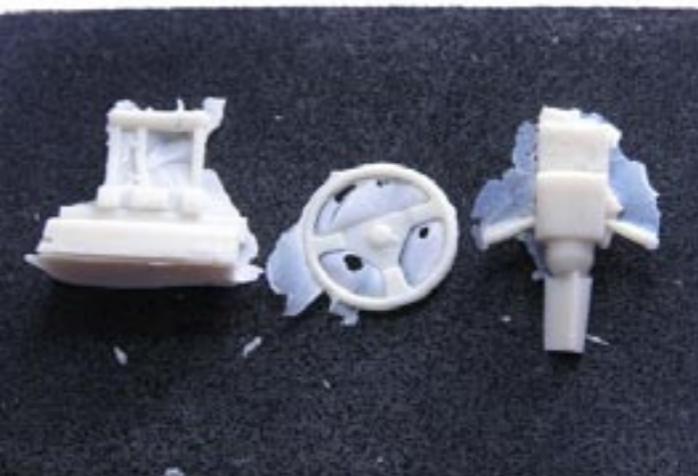
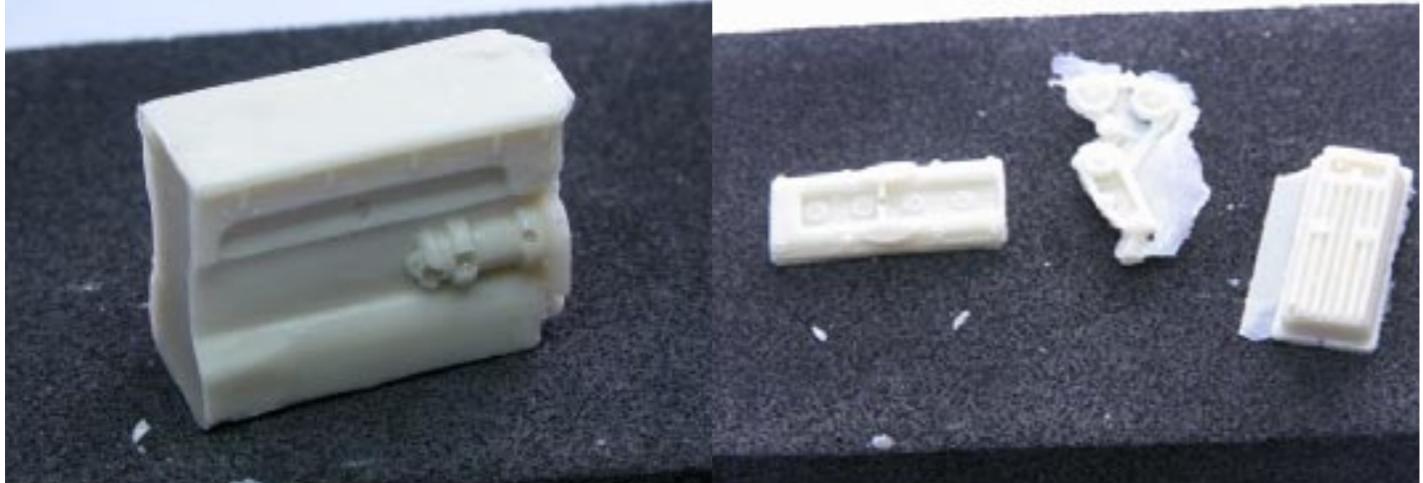
Bretagna. Per questi ultimi tre rallyes sono in progetto due transkit aggiuntivi che riproducono cerchi e gomme da terra e da neve. Quelli da asfalto inclusi nel kit sono perfetti per il rally portoghese e anche per il R.A.C., dato che furono usate coperture di questo genere durante la prova spettacolo domenicale. La scocca si presenta benissimo, perfettamente stampata e con pochissime bolle d'aria da stuccare. Il fatto che la grossa presa d'aria sul tetto e le bocche laterali poste dietro le portiere siano unite al resto della scocca potrebbe tuttavia rendere difficoltosa



la pulizia dei punti più nascosti, se non si è provvisti di un buon set di lime. Le linee sono abbastanza ben marcate, ma il ridisegnare quelle dei montanti delle portiere con uno scriber potrà sicuramente far guadagnare punti alla qualità del modello finito. Una parte che invece non è altrettanto all'altezza è il fondino, che necessita di un maggior lavoro di preparazione e non fornisce alcun dettaglio della meccanica e pochi degli alloggiamenti dei particolari all'interno dell'abitacolo.

Le ruote sono eccellenti: sono stampate in tre parti, compreso il pneumatico, sempre in resina. Molto pulite, con i dadi di fissaggio e i rivetti ben evidenziati, andranno a sposarsi bene con i dischi dei freni, anch'essi ottimamente riprodotti. I pezzi per il motore sono numerosi, a partire dal blocco, proseguendo con la testa, le pulegge con le cinghie di trasmissione,





molto lucido e stampato con pochissimo film trasparente intorno alle singole decalcomanie. Come detto in precedenza permette di riprodurre le vetture di due piloti e quattro rally diversi.

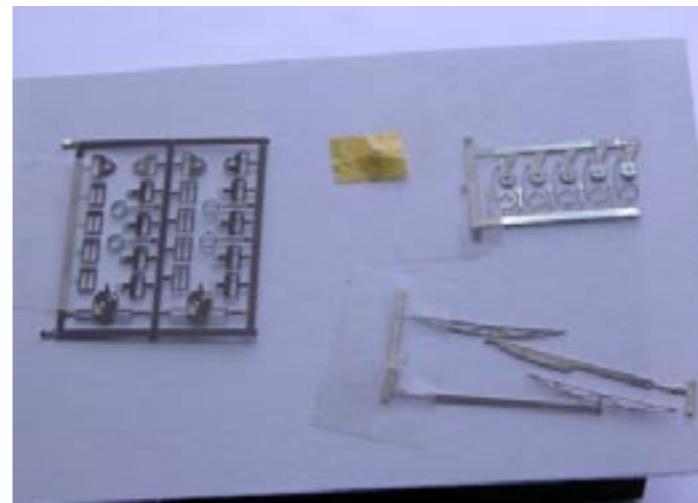
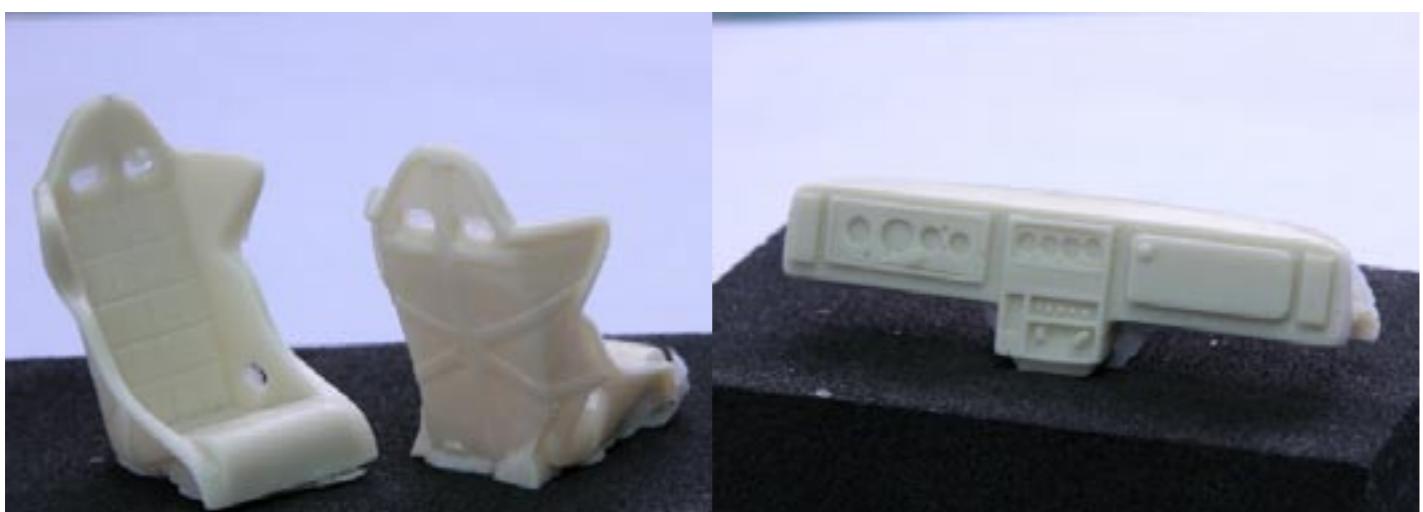
Decisamente possiamo quindi considerare questa RS200 un kit ben riuscito e un bel esperimento, che Bruno potrebbe decidere di ripetere (a sentire lui) anche con soggetti diversi della stessa tematica se il successo di pubblico premierà questa sua prima creazione.

NDR: Come alcuni avranno intuito dall'uso di foto già "conosciute" l'articolo del nostro SuperBootsy si basa su fonti "outsourcing": questo giustifica il nostro atteggiamento entusiastico su determinati punti del modello che invece ad un esame più attento rivelano qualche pecca. Contiamo quanto prima di darvene un assaggio "di primo dente".

sione, radiatori, serbatoio e scarichi.

Per gli interni troviamo i sedili (con tutti i rinforzi sulla parte posteriore) e il cruscotto con i dettagli degli indicatori e degli interruttori netti e puliti. A questi si aggiungono volante, piantone di sterzo e pedaliera e il roll-bar, una combinazione di pezzi in resina e rod di metallo da adattare alla forma corretta. Tra i pezzi non in resina ci sono i cristalli anteriore e posteriore termoformati in acetato (quelli laterali non ci sono, ma non dovrebbe essere difficile realizzarli per un modellista capace di cimentarsi con questo genere di kit), tre foglietti di gomma in tre colori differenti per realizzare il paraspruzzi, a seconda della versione da riprodurre e infine una retina per coprire prese e sfoghi d'aria.

Conclude il kit un piccolo foglio fotoinciso con gli "hardware" per le cinture di sicurezza (cui va aggiungersi il materiale rosso per realizzare la cintura stessa), ganci fermacofano e tergilavavetri. Il foglio decal infine è un altro punto a favore del lavoro di Bruno,



25 Lancia delta S4

recensione TK by motocyclante



Forse uno dei transkit più attesi negli ultimi tempi. Realizzato artigianalmente, in casa, da un modellista che, personalmente, ritengo estremamente talentuoso, molto umile ed estremamente gentile.

Ora che ho terminato la serie di avverbi, passiamo al transkit vero e proprio.

Iniziamo dalla scatola in perfetto stile sexy-shop, del tutto anonima e informale. Ed ora iniziamo il viaggio vero e proprio all'interno di questa piccola realizzazione artigianale.

All'interno della scatola, risiedono 5 buste ed un oggetto avvolto nel pluriball. La con-



fezione è stata degnamente studiata per sopportare numerosi trasbordi senza rischiare di rovinare il prezioso contenuto.

Nella prima bustina, il set di dischi necessari per completare le ruote. Ken ha trovato diversi problemi nel realizzare le ruote in gomma vera e propria, separate dal cerchio ed in fine ha optato per una soluzione tutto sommato buona. Cerchio e gomma in un unico pezzo di resina. Con dischi a parte completerà il disegno del cerchione.

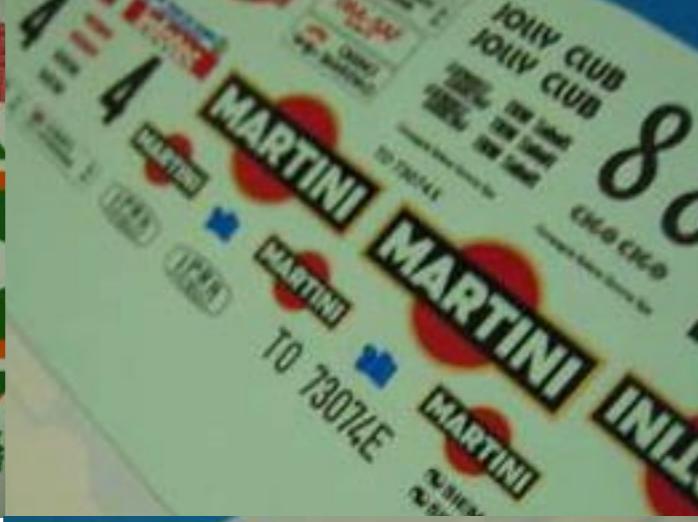
Nella seconda busta una parte dei dettagli di meccanica necessari per popolare il vano motore della S4. I pezzi vanno "cucinati" con altri ingredienti presi dal kit Revell/Hasegawa della Lancia 037 con non pochissime difficoltà. C'è bisogno di un po' di lavoro per raggiungere un buon risultato il che esclude il pubblico dei neofiti tra i papabili di un kit simile.

Ed ecco le tanto famose ruote con il cruscotto, la vasca da inserire nel pianale di provenienza Hasegawa e la scatola filtro da apporre in testa al motore, nell'apposito vano. La qualità della resina e la precisione dei pezzi è davvero notevole se si considera che tutto frutto di una produzione "casalinga. Anche i deflettori posteriori sono perfetti, lisci e privi di bolle d'aria.

Il cruscotto è ben dettagliato e, anch'esso, privo di bave post-stampaggio.

Nell'ultima mini-bustina, i trasparenti per le luci posteriori e le frecce centrali. Il resto dei trasparenti, relativamente ai fari verrà mutuato dal kit Hasegawa.

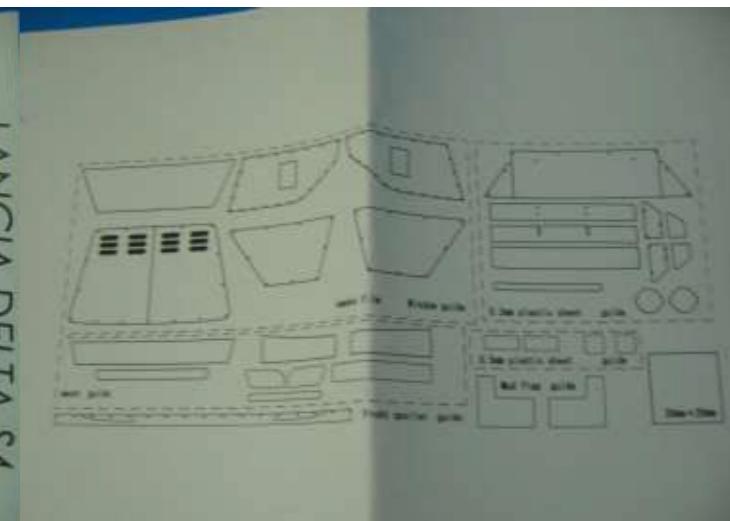
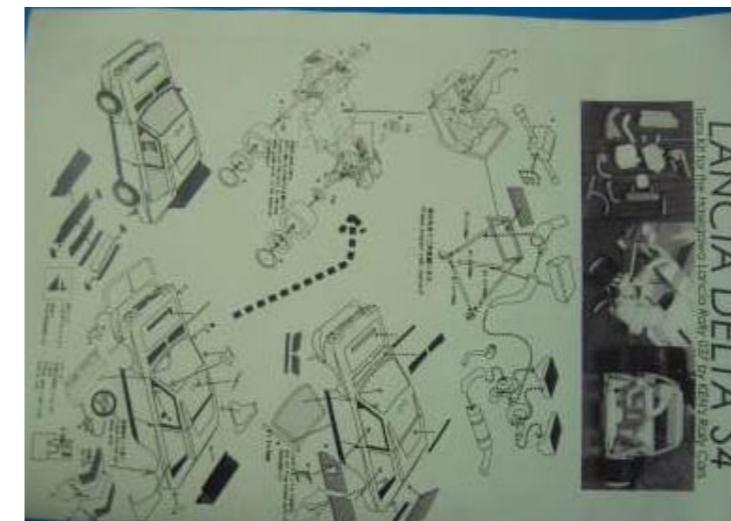




Ed ora le decal. Ken con uno sforzo notevole ha realizzato ed incluso nel suo tkit, un set di decal in grado di realizzare la versione Martini guidata dal compianto Toivonen e la versione Totip. Le decal sono composte da tre fogli di cui uno stampato industrialmente in serigrafia e gli altri stampati con ottimi risultati dallo stesso Ken in ambiente ALPS su pellicola trasparente.

Ken ha realizzato un foglio di decal dove trovano posto delle basi bianche da apporre prima delle varie tabelle porta-numero al fine di dare maggior corpo ed eliminare la trasparenza delle decal (che immagino a questo punto essere molto sottili) in luogo della consueta stampa a fondo bianco.

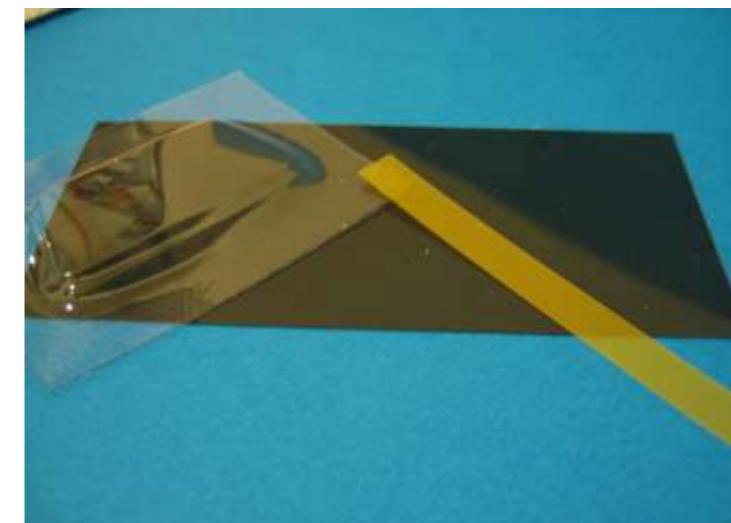
Ed ecco la mappa delle decal, per realizzare entrambe le livree. Un lavoro certosino in cui viene specificato anche se la tal decal debba essere mutuata dal set di decal provenienti dal Kit Hasegawa.



Il piccolo foglio delle istruzioni, indica come procedere per realizzare la splendida S4. Non siamo ai livelli di un kit tamiya come chiarezza ma la distanza non è abissale. Iscrizioni in inglese e giapponese con chiari simboli volti a chiarire quando il lavoro è il medesimo per il lato opposto o quando quel tale pezzo debba essere preso dal kit Hasegawa. In testa anche tre foto direttamente estratte dal suo WIP, che mostrano tre passaggi chiave. Il tutto in bianco e nero.

Come dubitare della precisione di un orientale? Ken ha pensato addirittura alle dime, per ritagliare i vetri, i parafanghi e, dulcis in fundo, il complesso alettone posteriore.

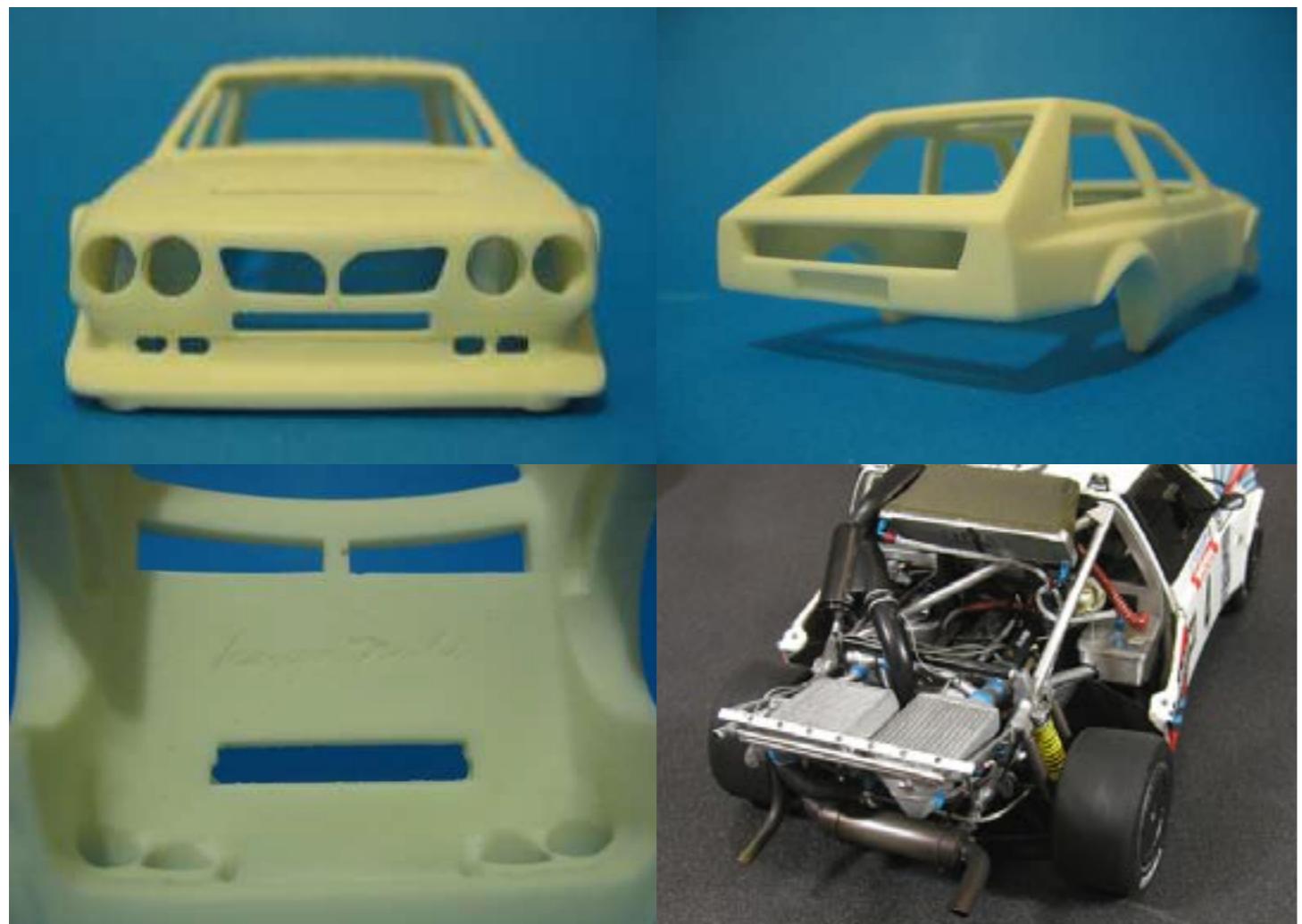
Ops, dimenticavo, il trasparente per realizzare il lunotto anteriore, i vetri laterali e vetro cofano motore. La bandella gialla credo serva come paraspruzzi da inserire sotto al



paraurti anteriore.

In ultimo, lei, la regina, la scocca. Seguendo il WIP originale, nato dall'elaborazione di un kit della Modelers, si capisce quanto studio, lavoro, smonta e rimonta ci sia stato dietro a questo tkit. Solo il passaggio in cui l'intera coda viene segata per allungare la scocca, mi ha turbato. La forma della S4, sembra sia stata egregiamente catturata. Anche per questo oggetto in resina di vasta dimensione,





nessuna imperfezione, nessuna bolla d'aria.

In conclusione, il sotto scocca, firmato Kengo Nishi.

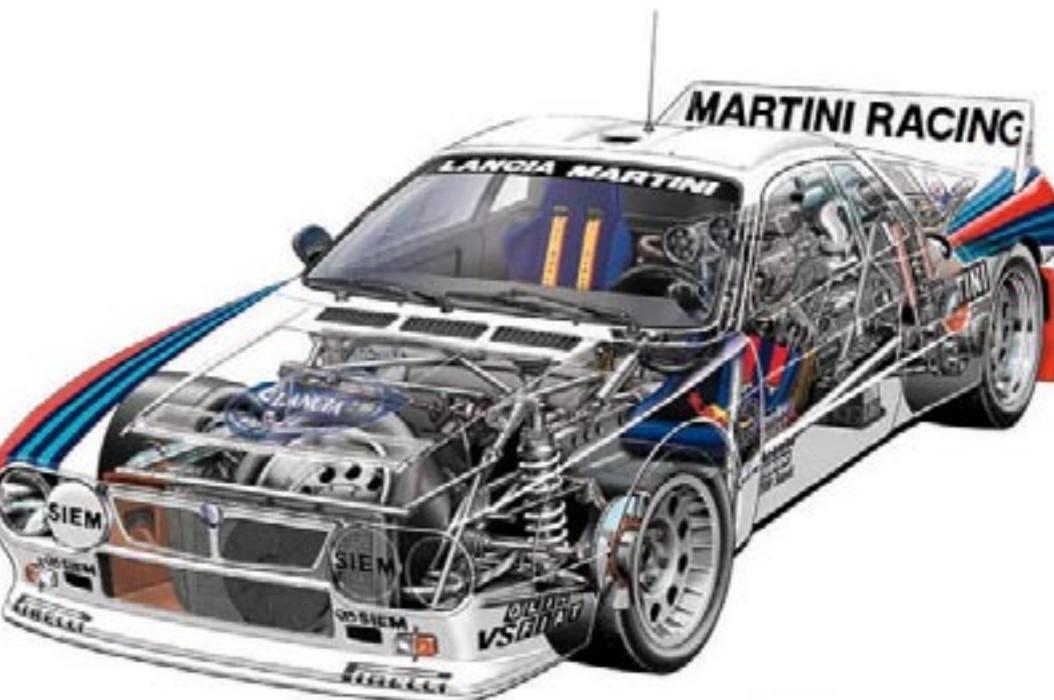
Il giudizio su questo kit non può che essere positivo. Non si tratta solo dell'unica alternativa ai kit della S4 oramai fuori produzione. E' un prodotto ben fatto che non sfuggirebbe al fianco di blasoni del calibro di Studio27.

MotoCyclante
motocyclante@lamateriagrigia.com



Lancia 037 revell

recensione TK by motocyclante



Molti penseranno, "cidenti, 'sto kit è identico a quello che ho io...che è della Hasegawa". In realtà i due kit sono effettivamente identici. Figli degli stessi stampi. Io stesso, nel momento dell'acquisto, ho messo a confronto le stampate dei due kit. Identiche in tutto e per tutto. Una delle pochissime differenze viene operata dalle decal. Mi si dice che quelle giapponesi siano pessime, mentre quelle tedesche sono notevoli (mi giunge voce che siano di produzione nostrana, by Zanchetti).

Il motivo per il quale ho acquistato questo kit è principalmente legato alla realizzazione della Delta S4 in congiunzione al tKit di Ken Rally, descritto su questo stesso numero di ModelTribe. In ogni caso, qualora si fosse intenzionati ad acquistare il suddetto kit espressamente per realizzare la 037, allora le informazioni che seguiranno potrebbero esservi utili.

Come intitola la scatola, con questo kit si può realizzare la versione vincitrice del Rally d'Acropoli del 1983. Una notazione nel basso della scatola, avverte sulle decal di qualità eccelsa incluse nel kit.

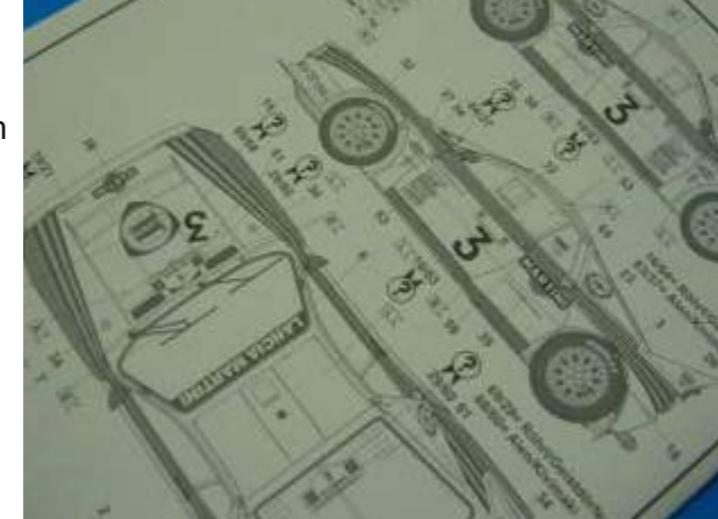
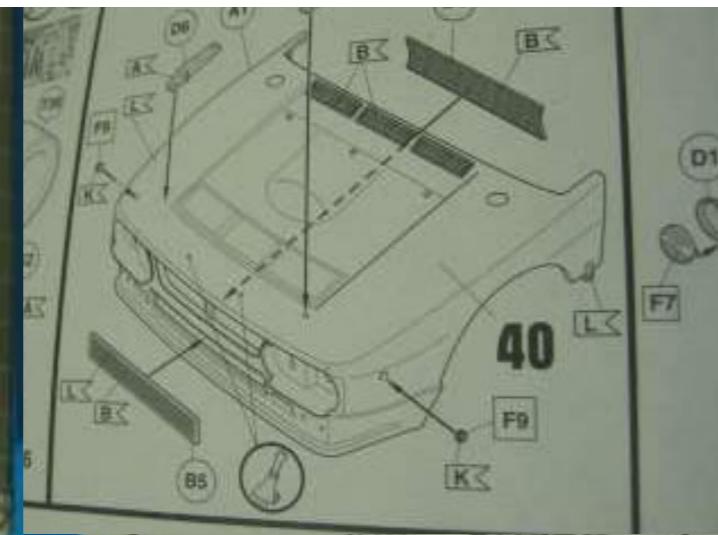
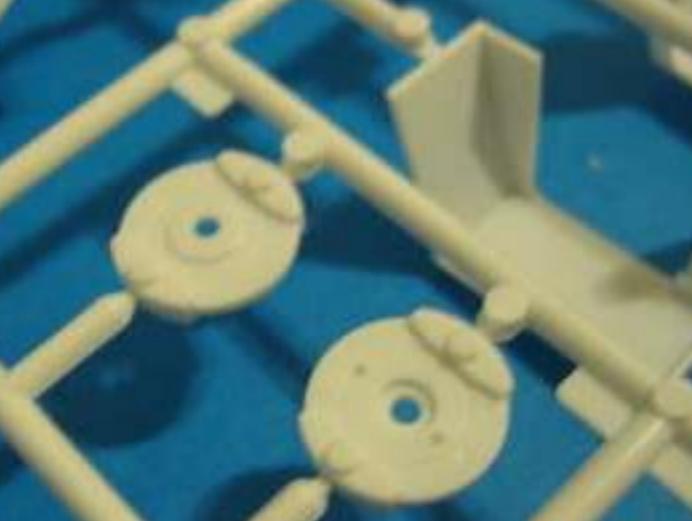
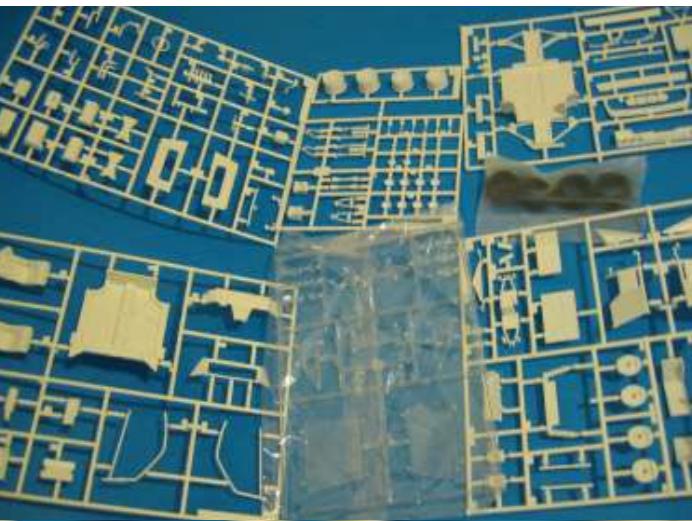
Il foglio con le istruzioni piuttosto chiaro, è preceduto da qualche informazione in più lingue sulla vettura e dall'elenco dei pezzi che, a mio avviso, non fa mai male.





La mappa delle decal è chiara ma non a colori.
Le decal, almeno sulla carta sembrano ben definite. Sulla qualità in fase di lavorazione non so dire molto ma mi fido del nome del produttore.

Ed ecco, una vista d'insieme delle stampate presenti nel kit. Se avete l'occasione di confrontarlo con un kit by Hasegawa, noterete la perfetta somiglianza delle stampate.



Il livello dei dettagli della meccanica nascosta alla vista non è dei migliori, anzi, se si vuole lasciare qualcosa esposto, i lavori da fare non sono pochi.

Ed ecco la scocca, ancora unita dallo sprue originale visto che non intendo intaccare il kit prima di iniziare a lavorarci seriamente.

A giudicare dal lavoro svolto da KenRally per realizzare una 037 di buona fattura, le forme di questa Revell/Hasegawa non sono proprio perfette. Dal WIP presente sul suo sito è stato necessario effettuare un lavoro di miscelazione tra la scocca del kit in questione ed un altro kit, ben più prezioso, della Modelers.

In linea di massima, la linea, il carattere della macchina è stato discretamente catturato. Il costo del kit è relativamente basso; sui 29 euro per il kit tedesco; qualcosa in più se proveniente da Hasegawa.

MotoCyclante
motocyclante@lamateriagrigia.com



25 concorso A&M₂₀₀₆

bando e regole:



1) N° 2 concorsi, auto e moto, scala libera:

- già, da quest'anno sparisce il concorso dedicato alle sole moto special, ma ci saranno solamente 2 categorie, una per le auto e una per le moto, la scala dei modelli da presentare è libera, 1-12, 1-24, 1-25, 1-43 etc etc.

2) Ogni concorrente potrà partecipare con n° 3 modelli x concorso:

- per poter avere un maggior numero di modelli presenti al concorso, ogni partecipante potrà concorrere con 3 modelli per ogni concorso (nell'estremo un concorrente potrà partecipare con 6 modelli, 3 per il concorso auto e 3 per il concorso moto);

3) Ogni votante potrà assegnare al massimo 2 votazioni per concorso:

- al momento della votazione, ogni utente, anche se non partecipante a nessun concorso, potrà votare per 2 modelli per ogni concorso;

4) Date e modalità:

- vista la possibilità di poter partecipare con 3 modelli per concorso, ogni utente può decidere a sua discrezione se aprire sul forum di modellismo.net, il Work in Progress del suo lavoro.

Per venire in contro alle varie esigenze dei forumisti ci saranno 3 date "fondamentali" per entrambi i concorsi:

- dal 16 ottobre 2006 al 31 ottobre 2006 ogni partecipante comunicherà alla redazione di Modeltribe la volontà di partecipare al/ai concorsi, elencando i modelli presentati e aprirà nell'apposita sezione sul forum, un topic con la/le realizzazioni finite, aprendo a sua scelta il WIP dei modelli stessi;

- dal 01 novembre 2006 al 24 novembre 2006 sarà aperta nella sezione Modeltribe il topic dedicato alle votazioni, con le modalità elencate sopra;

- il 4 dicembre 2006 verranno resi pubblici (ovvero il conteggio) dei vincitori.

XRay

by motociclista



Modeltribe

52

xrayretroviseur & vintage motorsport



X-Ray Magazine è giunto a questo nuovo appuntamento con un doppio servizio. I giornali esaminati per questa occasione provengono dalla Francia e dall'Inghilterra. Entrambe riviste notevoli anche se per me che non conosco il francese, quella inglese si sia rivelata più fruibile e, forse, con qualche contenuto in più.

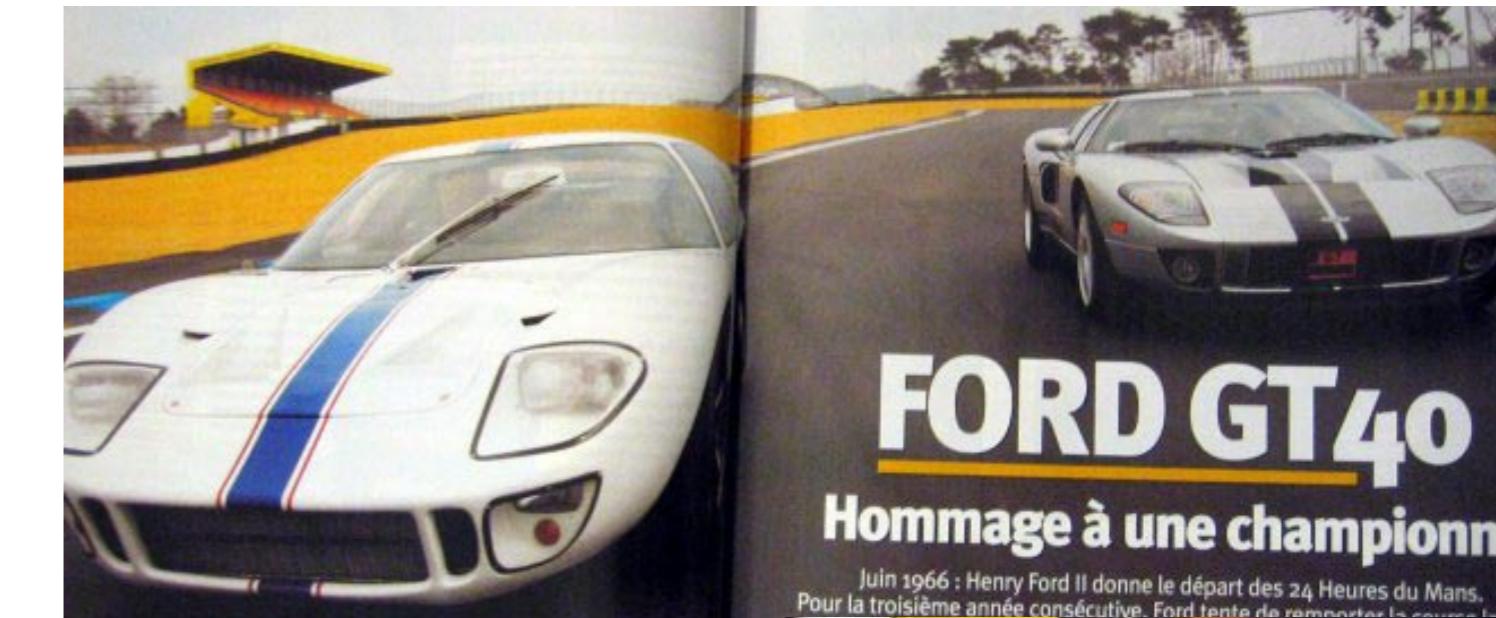
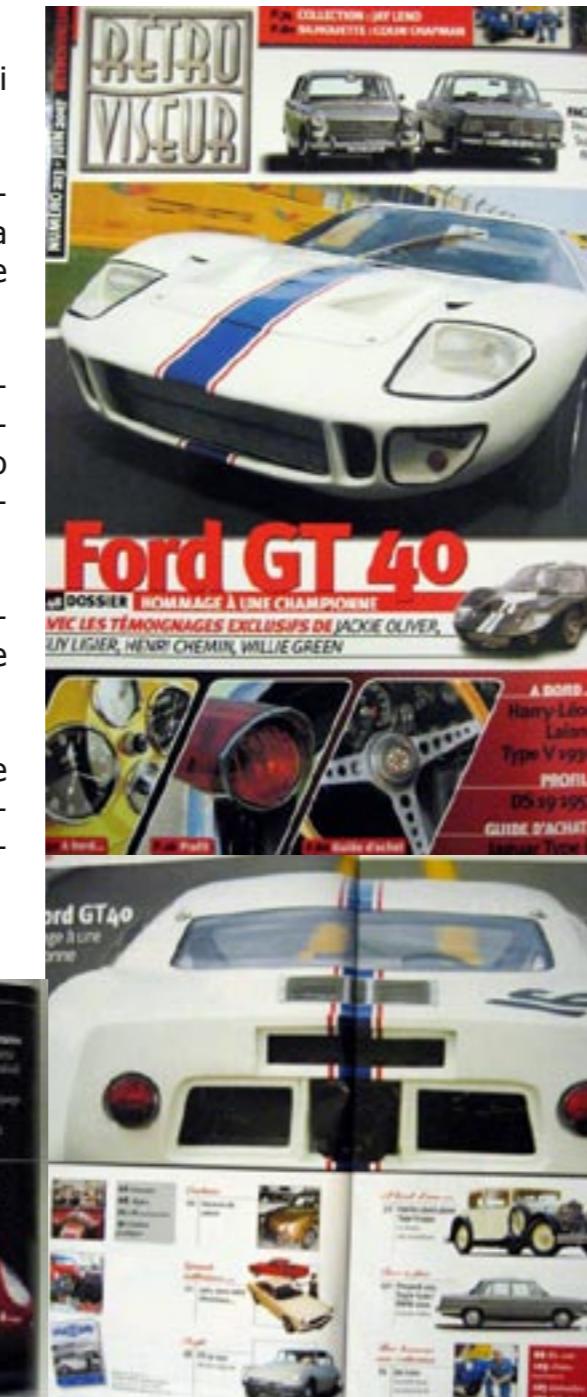
Partiamo con la francese, Retroviseur, numero di Giugno 2006.

La cosa che mi ha catturato all'istante, non conoscendo affatto la vettura, è stata la copertina con il muso della Ford GT40, una delle più belle vetture mai prodotte.

Il costo non proprio basso è stato completamente dimenticato di fronte alla possibilità di possedere una sorta di monografia su questo mostro d'altri tempi e del quale, tutto sommato, conosco veramente poco.

L'indice a doppia pagina continua a darmi speranze su quella che potrebbe essere una delle più belle riviste in mio possesso.

All'interno della rivista sono presenti numerose fotografie di buona qualità e di dimensioni medie anche per accompagnare piccole news provenienti dal mondo delle corse d'altri tempi.



Ed eccoci finalmente all'inizio del tanto atteso articolo. Purtroppo, non conoscere il francese ha contribuito a rendere meno redditizio il contenuto della monografia. Le foto sono discrete, non tutte recenti, diverse in bianco e nero. In conclusione non molto utili da un punto di vista delle referenze utili alla realizzazione di un modello in scala.

Tra le foto c'è questa con in primo piano il cofano della versione Gulf. Il set è un'officina dove si restaurano solamente Ford Gt 40; un sogno.

Utile una serie di referenze di siti internet dove prendere contatti con officine esperte nel restauro di GT40 e concessionari specializzati nella commercializzazione di Ford GT40. Fateci un giro; si trovano foto di modelli interessanti con livree più o meno classiche. Qualcuno espone anche foto dettagliate degli interni ma...nulla di trascendentale.

In chiusura, anche un piccolo spazio dedicato alle repliche in miniatura quasi a lanciare una sfida: riuscirete a farne una più bella di queste?

Al momento della stesura dell'articolo, il sito internet (www.retroriveur.fr/) non era disponibile.



Questa rivista mi ha letteralmente affascinato. Forse non mi aspettavo foto così belle e testo così avvincente. Sto parlando della rivista "Vintage Motorsport", numero di Maggio/ Giugno 2006.

La vettura in copertina m'ha fatto subito pensare alla Hesket (recentemente prodotta come Kit e Montato da Modellismo90 di Roma) e non ho saputo resistere. Forse anche perché ha quel gusto delle macchine che riescono tanto bene a maestri del calibro di Kamimura.

Tanto per dare una piccola idea, questo, è il grado di dettaglio che viene dedicato alle foto. Ci sono immagini anche dell'interno del vano motore piuttosto che la vettura privata della carenatura superiore. Grazie a questo tipo di dettagli, realizzare un avantreno che, non dico sia completo di tutto al 100% ma almeno non sia privo di particolari fondamentali, diventa cosa più semplice.

Un motore bello anche solo da vedere.

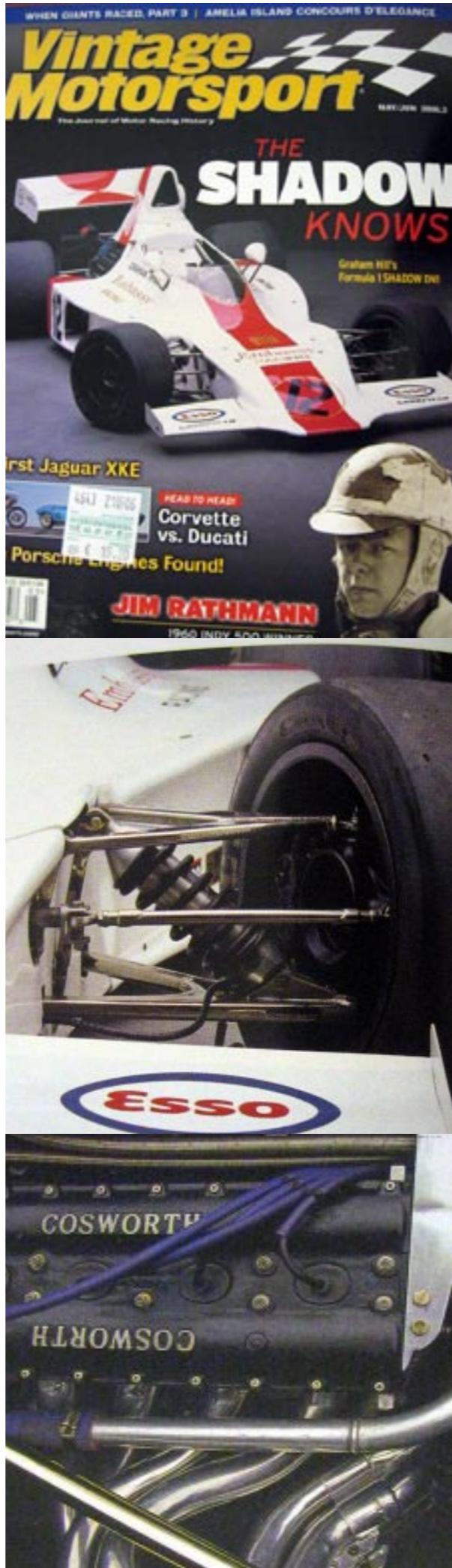
La tentazione di inserire tutte le foto presenti nell'articolo era forte ma...chi desiderasse approfondire non dovrà far altro che reperire un arretrato.

La rivista ha un sito internet (<http://www.vintage-motorsport.com/>), da cui è possibile visualizzare l'indice del numero attualmente in edicola, l'indice con i contenuti dei numeri precedenti; è possibile sottoscrivere abbonamenti, richiedere arretrati e scaricare qualche foto interessante.

In fondo all'articolo tutti i riferimenti delle riviste.

Alla prossima.

MotoCyclante
motocyclante@lamateriagrigia.com



Queste sono le statistiche di maggio:

- n.23 1559
- n.22 1013
- n.13 732
- n.21 378
- n.11 371
- n.14 364
- n.17 310
- n.20 303
- n.19 279
- n.18 246

