

modelTRIBE

modeltribe é una testata di intrattenimento senza scopo di lucro. numero 07 del 15 settembre 2004

Modeltribe non rappresenta una testata giornalistica, viene aggiornato senza alcuna periodicit  e non essendo un prodotto editoriale non   sottoposto alla disciplina di cui all'art. 1, comma III della legge n. 62 del 7 marzo 2001



Valencia '03 by studio27

inoltre:

- **Ford RS200 Modeler's**
- **Diario Ducati 888**
- **Ibiza130 e Giada**



La pacchia é finita

Le prospettive al rientro dalle ferie

Molti leggeranno queste righe mentre sono in ufficio, alle prese con i ritmi perduti con le ferie.

Insieme al lavoro, al brutto tempo, alle incombenze che la vita di tutti i giorni ci riserva, noi modellisti ricominciamo a "modellare" per stemperare la tensione.

Dopo aver passato le vacanze vagando in cerca di un negozio ben fornito (chissà come mai andiamo sempre in posti dove il modellismo ancora non é arrivato) riprendiamo in mano i kit che avevamo lasciato da parte per l'inverno.

E, insieme ad essi, ritorna ModelTribe.

Il rientro, da questo punto di vista, si presenta piuttosto ricco, vediamo insieme cosa ci riserva questo numero.

Innanzitutto faremo la conoscenza (per chi non lo conoscesse già!!!) di **Ibiza130**, che non pago di proporci modelli sempre migliori, presenta la sua figlioletta, alla quale do il benvenuto a nome di tutti.

Siccome non é mai bello lasciare a metà discorsi iniziati, **Motociclante** continua il diario

di montaggio della sua Ducati 888 Protar, progetto che ormai esce dal campo del plastimodellismo per approdare al mondo dell'autocostruzione; un percorso che ritengo da solo valga una lettura di ModelTribe.

Siccome al peggio non c'è proprio limite, anche il sottoscritto si é cimentato in una realizzazione a scopo "giornalistico": gustatevi pertanto la Honda Rc211V "Rossi Valencia", un articoletto che potrà aiutare molti neofiti a capire meglio il mondo dei produttori di particolari da aggiun-

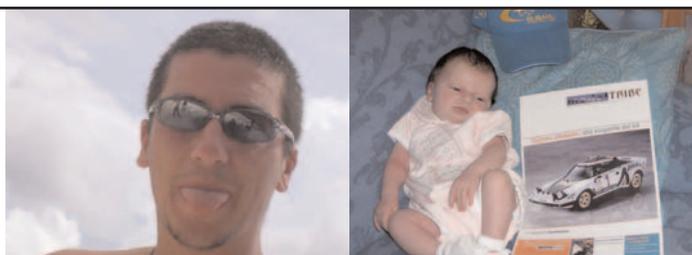
gere ad un kit.

Non disperino gli appassionati di modellismo automobilistico, il Barone **Willy** si é dato da fare per stupirci, prendendo dalla sua collezione di kit una vera chicca: la Ford RS200 gruppo B, splendido modello in resina prodotto dalla Modeler's e destinato ad un pubblico di veri intenditori.

Un'ultima cosa, prettamente da motociclisti.

I nostri auguri, apparsi nel numero scorso, sono serviti a qualcosa: a novembre arriva la M1!

by Kenny



facciamodellista Ibiza130 & Giada

Nome: Paolo Scotti

Nome da battaglia:

Modellista da:

Primo modello realizzato:

Modelli realizzati:

Modello nel cassetto:

Modello preferito:

Progetto nel cassetto:

Nome:

Data nascita:

Lecture preferite:

Primo modello che distruggerò:

Il mio primo modello:

Ibiza130, come la macchina che da poco ho venduto!

2 anni, praticamente da quando vi ho conosciuto.

Impreza 2001 GB da non vedere, non era nemmeno colorata!

Una trentina, pochi degni di nota

Auto da rally in generale, mi piacerebbero molto le S1600 o GruppoN.

Non sono sicuro, ma penso tutte le Subaru esistenti al mondo.

realizzare tutte le auto del rally del 2002 completamente aperte sotto le loro tende. Sto iniziando l'avventura...

Giada Scotti

16/08/2004 una leoncina

Modeltribe ovviamente

Penso che per il gioco delle probabilità sarà una Subaru

Il papi si sta attrezzando per farmi un'Impreza con le decal personalizzate

Preziosi manufatti

Il kit in resina di un'affascinante ed irascibile signorina

Nell'era del Gruppo B Ford stava preparando le sue armi allestendo il prototipo della RS1700T. La vettura, derivata dalla Escort Xr3i, aveva una scocca ancora imparentata col modello stradale e la sola trazione posteriore. Si fece in fretta a capire che un'automobile di quel genere avrebbe avuto la vita molto dura contro quelle che stavano delineandosi come le avversarie di ultima generazione. Sul viale del tramonto la 037, infatti, stavano emergendo vetture come la 205 Turbo 16, la Metro 6R4 e, in casa Lancia, l'erede della Rally a quattro ruote motrici, quella che sarebbe divenuta nota come Delta S4.

In Ford, quindi pensarono di far progettare ex novo una vettura senza compromessi, una vera Gruppo B non derivata da un modello di serie, ma con le corse nel proprio DNA.

Il parabrezza, le porte e i fanalini posteriori erano quelli della due volumi Sierra, ma tutto il resto trasudava...rally: Fu presentata la RS200.

Telaisticamente dotata di una monoscocca in alluminio e composito con sottotelai anteriore e posteriore a sostegno di motore (posteriore centrale) e sospensioni a quadrilatero con doppi gruppi molla-ammortizzatore ad ognuno dei quattro angoli, sembrava quanto di più evoluto ci fosse allora in una prova speciale. La particolare collocazione del cambio e del differenziale centrale rivolti in avanti garantivano, infatti, un bilanciamento e una maneggevolezza da riferimento.

La sua apparizione sui campi di gara del mondiale nel 1986 a causa di ritardi in sede

di omologazione, coincise con la soppressione per regolamento della categoria di appartenenza. Il suo acerbo stato di sviluppo non consentì quindi di andare oltre un terzo posto di Grundel in Svezia come miglior risultato iridato. Troppo poco per sembrare un riscatto appaiono le vittorie nelle serie nazionali di Gran Bretagna e Belgio e la successiva brillante carriera nei rallycross.

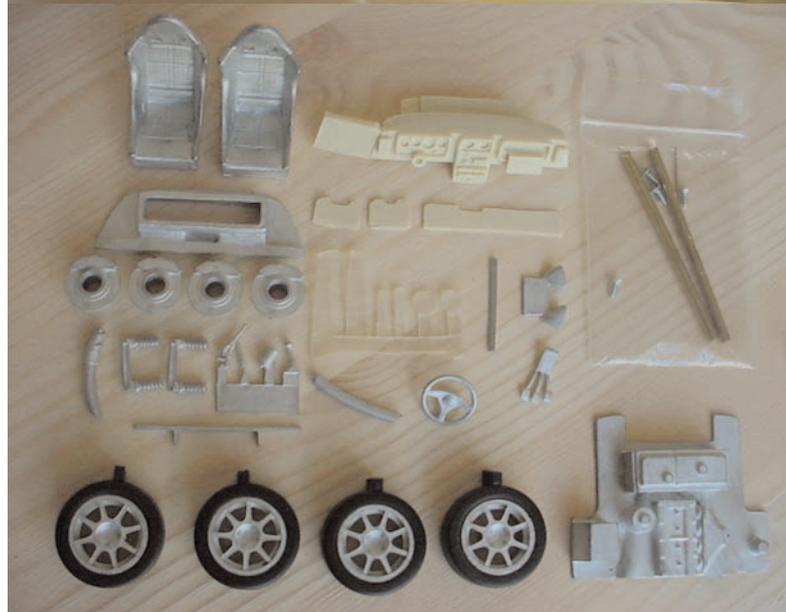
Probabilmente proprio a causa della breve e poco significativa presenza nelle gare mondiali la RS200 è stata parecchio snobbata anche dalle case produttrici di modelli in scala. Almeno nella scala cui facciamo maggior riferimento. In 1/24, infatti, la si è vista riprodotta solamente nel kit artigianale che andremo ad esaminare realizzato dalla giapponese Modeler's nel 1999.

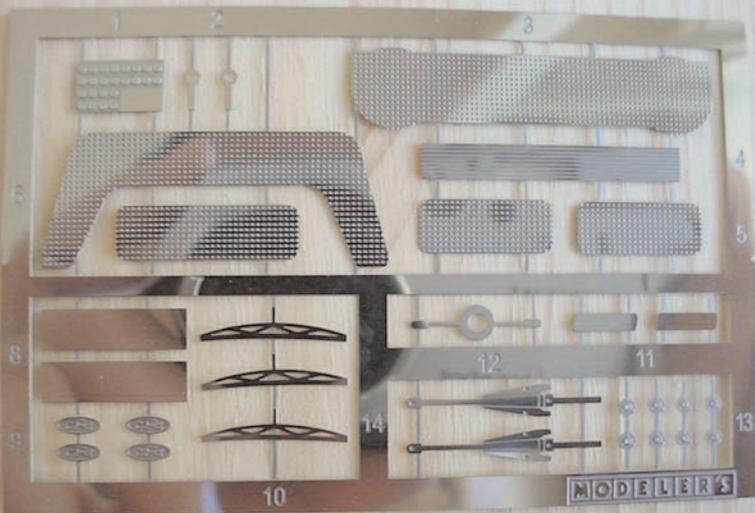


La scocca del modello



Il livello del dettaglio - Sotto: il contenuto del kit





I particolari fotoincisi

Note per l'elevata qualità e per il prezzo non popolare le scatole di montaggio di questa azienda sono un punto di riferimento per gli appassionati del genere e questa RS200 non tradisce le aspettative.

L'approccio è con una confezione di rara accuratezza cui non si è abituati maneggiando kit "speciali". La scatola in cartone pla-

ni. Di bell'aspetto le decals ottimamente stampate, apprezzabile il foglietto in PVC azzurro con, fustellate, cinture di sicurezza e paraspruzzi.

Belle le istruzioni, anche dal punto di vista estetico, corredate di foto in bianco e nero degli step di assemblaggio.

Per iniziare a gustarsi il lavoro



Le decals contenute nel kit

pressoché immune da imperfezioni o bave di stampaggio. Le linee stranamente armoniose ed eleganti per una Gruppo B sono fedelmente catturate e la cura posta nella lavorazione di quello che è il pezzo più importante per la riuscita del modello rendono davvero appagante il solo maneggiarlo. Davvero notevole la pulizia e la precisione delle linee di giunzione dei pannelli di carrozzeria e della grigliatura alla base del parabrezza.

Il fondino è anch'esso in resina ed è molto massiccio, il che lo rende praticamente insensibile a torsioni e flessioni consentendo un preciso accoppiamento con la carrozzeria. Su di esso va installata la meccanica che per via del lunotto avvolgente e molto esteso rimane in bella vista. Qui risiede il peggior difetto del kit. Tutto quanto andrebbe riprodotto della "sala macchine", motore in testa, è ricavato con lo stampaggio in metallo bianco di un pannellino con abbozzate in rilievo le forme della meccanica da abbellire con pochi accessori separati. Il sottoscocca è assolutamente piatto, ma non per motivi aerodinamici...

Un po' deludente vista la caratura del prodotto.

Va un po' meglio nell'abitacolo con sedili e plancia ben modellati, volante, leve del cambio, del freno a mano e pedaliera ben dettagliati da assemblare su di un pianale davvero spoglio. Assenti i pannelli del rivestimento interno delle porte.

Apprezzabile la fornitura di fari, indicatori di direzione e luci posteriori stampati in resina trasparente anche se purtroppo di aspetto un po' troppo opaco. Non creano particolari problemi gli indicatori anteriori e i gruppi ottici posteriori che vanno colorati con smalti trasparenti e lucidi, ma le lenti dei fari consigliamo vivamente di sostituirle con altre in polistirene da recuperare da qualche kit abbandonato di quelli che solitamente il bravo modellista conserva in un angolo del suo atelier.

La vetratura è in pezzo unico termoformato da un foglio di acetato di buona trasparenza, ma appaiono scarsamente definiti i dettagli come per esempio le aperture scorrevoli sui plexiglass laterali caratteristiche delle vetture da competizione.

Numerose le fotoincisioni comprendenti anche i classici ovali col marchio Ford in rilievo finemente riprodotti, un po' troppo



Le istruzioni per il montaggio

stificato, oltre che robusta, è elegante. Aiuta a convincersi di aver speso bene i propri soldi.

Tutto è ordinatamente raccolto in bustine di plastica, la scocca col fondino, i pezzi in resina, i pezzi in metallo, il termoformato con la vetratura, le ruote con gli pneumatici, gli assalini e le fotoincisioni

finito sono presenti nella confezione due foto a colori del modello finito una di tre quarti anteriore e una di tre quarti posteriore. Maniacalità tipicamente giapponese.

La scocca è incantevole. Stampata in resina poliuretanicamente è totalmente esente da bolle e



Io non mi stancherei mai di guardarlo!



Il retro del gioiello Modeler's

semplificati, invece, i tergicristalli e le numerose grigliature di coda e frontale. Anche in quest'ultimo caso è consigliabile il ricorso alla sostituzione attingendo fra quanto offerto in aftermarket da artigiani specializzati anche nazionali.

Belle infine le ruote corredate di pneumatici in gomma anche se, visto che si è scelto di riprodurre

la vettura vista in gara al RAC, sarebbe stato opportuno prevedere coperture scolpite anziché slick.

Si tratta indubbiamente di un prodotto per esperti, di un kit destinato ad un pubblico di esigenti appassionati, forse più per la drammatica reperibilità (ne è ormai cessata la produzione) e per il prezzo elevatissimo (poco

sopra gli 80 Euro all'epoca del lancio, ma molti di più oggi se se ne trova una alle borse scambio...) che per la difficoltà nel montaggio. Quest'ultima drasticamente ridotta dalla notevole precisione negli accoppiamenti e dalle non moltissime parti da assemblare.

I difetti rilevati non compromettono di certo la riuscita di un

modello degno di apparire nella più prestigiosa delle collezioni. Lavorando per la loro eliminazione si contribuirebbe però ad elevare al livello di eccellenza quello che comunque è un pezzo di notevole qualità.

by Willy71

Mi faccio la special

Una versione extra di un modello diffuso

Il modellista statico è notoriamente una persona esigente, costantemente alla ricerca di particolari e teniche che rendano il suo modello il più simile possibile alla realtà.

Logico quindi che la normale produzione di serie dei kit non lo soddisfi appieno, essendo disponibili centinaia di livree da realizzare. A colmare tale lacuna pensano i produttori di decals alternativi, i quali forniscono ai modellisti più esigenti la possibilità di realizzare repliche di moto in aggiunta a quelle che i produttori di kit consentono di fare.

In questo articolo vediamo la realizzazione della replica della moto con la quale

Valentino Rossi ha chiuso la stagione 2003, stagione che lo ha visto trionfatore per la terza volta consecutiva nella classe regina, la MotoGP.

La base di partenza per riprodurre tale moto è la scatola di montaggio Tamiya "Honda Rc211V Telefonica", cod. 14094, facilmente reperibile in qualsiasi negozio di modellismo. In aggiunta al kit Tamiya bisognerà procurarsi il set di decals prodotte dalla Studio27, disponibile presso qualche negozio oppure nei migliori store online. Il set è composto da due fogli di decal e dalle istruzioni per la stesura e per la modifica delle carene. Per realiz-





I capolavori fatti a mano di Freon

zare una copia fedele della moto del campione di Tavullia, infatti, bisognerebbe ricostruire con dello stucco apposite parti delle carene edel parafanco anteriore. Consci che non tutti sarebbero in grado di procedere a tale operazione, Studio27 include anche le decal per le carene originali. E questa opzione è stata la mia preferita...

realizzato sullo stampo di quello S27, prodotto dal sempre geniale Freon.

La realizzazione del modello procede seguendo normalmente le istruzioni del kit Tamiya, prestando però attenzione ai particolari e alla colorazione della moto di Rossi: ad esempio, la frizione della Telefonica non è uguale a quella della Repsol.



Una vista complessiva di una follia grafica

come me, con le decal ha un brutto rapporto. Per quanto le superfici da coprire siano ampie e articolate, le decal si adattano perfettamente, docili docili, senza crepe o pieghe imbarazzanti.

L'ammorbidente usato in questa stesura è il Mr. Mark Softer, equivalente del Gunze tappo verde. E le decal quasi non necessitano di ammorbidente, che uso solo per assicurarmi che aderiscano nei punti più complicati. La stesura, pertanto, è decisamente alla portata di tutti, basta solo avere un po' di pazienza per adattare le decal alla complessa forma della Rc211V. La qualità delle decal appare chiara anche osservando la precisione delle stampate e la vivacità dei colori.

Per quanto riguarda gli scarichi, mi sono limitato a rifinirli con del Tamiya putty, a colorarli in maniera realistica (vedi ModelTribe n°1) e ad aggiungerci delle molle realizzate a mano con del filo elettrico.

A questo punto molti si domanderanno una cosa: perché acquistare delle decal in aggiunta al kit, quando Tamiya ha messo in commercio una scatola di montaggio "all inclusive"?

Intanto, la qualità delle decal Studio27 provate in questo articolo è molto superiore a quella delle decal del kit; gli scarichi della scatola, come proporzioni, non corrispondono a quelli usati nella realtà.

Infine, al di là della soddisfazione di costruire una moto fuoriserie, il



Le molle autocostruite

Per rendere più attraente e corrispondente al vero il modello ho aggiunto anche lo scarico a tromboncino, utilizzato per la seconda parte della stagione dalla HRC.

Il kit per la modifica allo scarico è anch'esso prodotto dalla S27, ma per l'occasione ho potuto utilizzare uno scarico in resina,

Giunto alla posa delle decal (la parte che più ci interessa) rimango sbalordito dalla qualità S27: è la prima volta che ho la fortuna di usare decal di questo produttore, e capisco gli elogi che vengono rivolti: gli adesivi sono molto sottili, ma al contempo sono molto resistenti ai "maltrattamenti", cosa gradita da chi,

**La foto rende bene l'aderenza delle decal alla moto...
...e certo non per merito mio!**



caso della Rc211V é eloquente: Tamiya cavalca la tigre, proponendo lo stesso modello innumerevoli volte con modifiche sensibili, ma questo non accade per tutti i modelli soprattutto per le moto con sponso tabaccai o per le superbike, costringendo il modellista ad acquistare decal di altri produttori.

In conclusione, consiglio a tutti quanto volessero rendere veramente particolare un proprio modello, almeno una volta nella propria "carriera" modellistica, di provare a fare il salto di qualità.

by Kenny



Noi possiamo vederla da sopra... gli avversari l'hanno vista da dietro

O

rgoglio italiano

Prosegue il diario di montaggio della 888 Protar

Rieccoci con la mia "creatura" italiana al 100%. Italiana la moto scala 1:1 e italiano il modello scala 1:9. Più passo il tempo su questo modello e più mi domando chi me lo abbia fatto fare. Solo i risultati che arrivano ogni tanto, lentamente, vedendo i pezzi che prendono forma, mi ridanno la spinta per finire il lavoro.

Quella che da ricerca dei particolari è diventata quasi un'ossessione mi costringe a tempi lunghi e spero che la mia pazienza regga...e anche quella di chi segue il mio lavoro.

Le prime forcelle ricostruite in tubi di rame per sostituire le brutte originali in lega, sono state rifatte una seconda volta. Le prime erano imprecise e grossolane in diversi punti.

La seconda coppia di forcelle ha visto la luce in un paio di ore, un quarto del tempo rispetto alla

prima copia.

Eccole con le piastre di sterzo e le piastre di supporto per le pinze dei freni. Queste ultime sono state incollate con colla cianoacrilica e non saldate. Nessun motivo in particolare per usare la colla al posto della saldatura: avevo perso lo sta-

gno. Ci sono ancora molti dettagli da migliorare come le piastre inferiori che hanno un po' troppo gioco con i foderi delle forcelle. Le piastre superiori dovrebbero essere arricchite con delle colonnine di serraggio che assicurano le pia-

stre ai foderi.

Nel frattempo ho notato che i fondelli degli scarichi erano discreti ma l'assenza di un foro reale verso il silenziatore. Ho provato a forare e alesare il fondello originale ma il risultato non è stato soddisfacente. A questo punto ho deciso di

**La nuova forcella.
Non servono commenti.**



**Le fasi della realizzazione dei nuovi scarichi.
Nelle foto a destra, dettaglatura del motore**



ricreare i fondelli con del rame in tubi e fili. Saldò sul bordo del tubo, un segmento di filo che farà da bordo di rifinitura.

Saldatura finita

Primo confronto e poi via deciso, taglio il fondello originale e incollo il mio con della colla cianoacrilica.

Per adesso credo ne sia valsa la pena.

L'effetto da dietro, mi soddisfa. Ora si dovrà stuccare qualche punto e poi via col Primer.

Adesso passiamo a migliorare il motore. Indubbiamente possedere il manuale d'officina del modello in questione, è stata una cosa positiva per molti versi. Per altri no. Sapendo che sono presenti certi particolari, non consente di ignorarli in fase di riproduzione.

Per quanto possibile ho cercato di riprodurre quanti più elementi possibile.

La versione SBK del modello presenta un carter frizione forato ed alleggerito per motivi di peso e di aerazione del gruppo a secco della frizione.

Il mio primo tentativo di riprodurre le feritoie sul coperchio lo definirei mediocre.

Noto anche che il vetrino di ispezione livello olio è stato malamente riprodotto così come il filtro dell'olio, appena accennato.

Via tutto.

L'oblò di ispezione è stato realizzato con un tubo in rame di adeguata misura con fondo in plasticare sottile. Il vetrino è stato realizzando con una goccia di ClearFix; un prodotto nato per fissare le decal e per



riprodurre i vetri sulle strumentazioni.

Nel frattempo inizio a foderare la parte interna del forcellone, originariamente piena di buchi e di segni dello stampo.



Adesso, sempre grazie al manuale d'officina mi accorgo che il radiatore dell'olio deve essere collegato ai cilindri. Decido di creare le tubature impiegando dei tubi in



rame.

Per lavorare agevolmente i tubi di rame e per non sciacciarli nel piegarli, decido di cuocere il rame. Per fare ciò va messo il rame su un fornello e aspettare che il rame arrivi al calor rosso. Attenzione a non esagerare o il rame si scioglie come ghiaccio.

Dopo questa operazione il rame diventa duttile e malleabile. Nelle foto il modello con la nuova griglia, i fori del carter di dimensioni maggiori e più simili agli originale.

Si può anche notare la presenza di qualche cablaggio. Le candele e gli iniettori.

Alla prossima.

by Motocicliste

