



Honda NSR 500

inoltre:

- **Ferrari 126 CK MFH**
- **Ducati 888 Protar**
- **Modelfriends**





olti nuovi

Nuovi modellisti sperimentano l'ebbrezza di scrivere per ModelTribe

Lentamente arriva ottobre, antica-mera dell'inverno, le giornate si accorciano e la gente smette di bighellonare al sole, rintanandosi in oscuri laboratori per preparare le provviste (di carene e scocche) per il letargo.

La tendenza diffusa è questa: preparare la pelle dei modelli in estate, evitando noie nella verniciatura, e dedicarsi alla costruzione dell'interno durante i mesi freddi. La cosa genera discussioni tra chi mette da parte pezzi per decine di modelli e chi, come il sottoscritto, preferisce dedicarsi ad un solo modello in esclusiva, dall'inizio alla fine.

Ma veniamo al numero che state per leggere; consci che l'essenza del miglioramento è la crescita,

ModelTribe di ottobre propone tre articoli completi di indubbio interesse:

continua il diario di montaggio a puntate della Ducati 888 della Protar da pare di **Motociclitante**, che stavolta metterà a fuoco un aspetto succulento del suo lavoro, la termoformatura dei pezzi in plastica. Due nuovi redattori fanno il loro esordio in questo numero.

Il primo, **Sergoint**, propone il diario di montaggio della Honda NSR 500 del 1986, moto "vintage" che sta affascinando schiere di modellisti, in vista di una edizione in uscita a novembre di un modello simile.

Non si spaventino gli appassionati

delle quattro ruote, **Daniele VC**, il secondo esordiente, propone infatti un articolo destinato ai modellisti più esigenti, la Ferrari 126CK della Model Factory Hiro, casa che nel panorama modellistico si distingue per l'elvata qualità dei propri prodotti.

Questo mese il modellista che si autointervista è **Modelfriendss**, che molti di voi sicuramente ricordano per gli articoli apparsi sui numeri precedenti.

Non sono solo modellisti/giornalisti a costituire delle novità per ModelTribe, da questo numero parte infatti l'angolo della Modella del Modellista, piccolo spazio dedicato a chi ancora (nonostante la passione per i modellini) non dis-

degna la vista di una bella ragazza, tutto ovviamente nei limiti della decenza e del buon gusto.

Sono alla conclusione del mio quarto d'ora di chiacchiere moleste, ma vorrei finire con due auguri:

prima di tutto porgo a **Dax** le congratulazioni mie e di tutto il forum per la nascita del piccolo **Andrea**, che verrà sicuramente tirato su dal babbo a pane e kit Tamiya;

il secondo pensiero va al **Professor Lapo**, che deve sistemare qualche questione personale...

Aspettiamo con ansia un tuo ritorno in grande stile!!!

by Kenny



una**modella** per i modellisti

Come promesso ecco la prima di una lunga serie di donzelle, che ingentiliranno il nostro piccolo giornale. La modella di questo mese è la famosa Victoria Silvsted, svedese, bionda e prosperosa modella che da qualche anno si propone al pubblico del nostro paese.

Ovviamente chiunque sentisse offeso il proprio senso del pudore o la propria dignità è invitato a segnalarci il proprio punto di vista, con un PM al MoRedattore Kenny sul forum di modellismo.net

Non perdere il prossimo numero!!!

Il prossimo numero di modeltribe vedrà le pretendenti al titolo di "motospecial" dell'anno!

I motomodellisti del forum si sfideranno a colpi di fantasia e di ingegno per aggiudicarsi il titolo.

Nel prossimo numero si potranno vedere le creazioni che partecipano al concorso, tramite messaggio privato al moRedattore Kenny sarà possibile votare la propria preferita. Della moto vincitrice verrà pubblicato il diario di montaggio su Modeltribe di Novembre. **NON MANCATE!!!**

n costante evoluzione

Motociclista prosegue la genesi del suo Ducati 888!

Quando all'inizio feci la conoscenza delle elaborazioni dei modelli, la cosa che mi lasciava maggiormente turbato era la ricostruzione dei cupolini. Grossso modo, come replicare una carena mediante la scultura di materiale o come creare delle fascette per i tubi del radiatore per quanto difficili, non mi sembravano delle cose inarrivabili. Diversamente la creazione di un oggetto come il cupolino di una moto pensavo fosse frutto di processi estremamente complicati e propri dei modellisti facenti parte dell'Olimpo.

Nel tempo, a furia di vagabondare in Internet, ho avuto modo di osservare i maestri giapponesi. Guardando i loro diari, la creazione dei trasparenti sembrava la cosa più banale del mondo.

A quel punto ho provato a seguire un procedimento che si trova a metà tra la dottrina giapponese e la pecionaggine. Il mio metodo è sicuramente migliorabile ma per adesso si è dimostrato sufficiente per le mie esigenze.

Scopo:

ricreare il cupolino del Ducati 888 Race. L'originale fornito nel kit risulta appartenere ad un altro modello, presumibilmente un 851 strada, più piccolo, troppo basso e troppo spesso.

Procedimento:

La prima cosa da fare consiste nel creare lo stampo su cui copieremo il nuovo cupolino.

Per creare questo stampo che chiameremo negativo-definitivo, dobbiamo effettuare una serie di passi.

1) creare uno stampo partendo dal cupolino originale, quello sbagliato per intenderci.

Prendiamo il cupolino e copriamolo con un foglio di pellicola trasparente per alimenti in modo da proteggerlo.

Prendiamo del DAS e "anneghiamo" il cupolino nel DAS cercando di non creare dei sottosquadri, altrimenti, una volta asciugato lo stampo, sarà impossibile separarlo dal cupolino



Come potete osservare la pellicola in eccesso è stata rivolta all'interno del cupolino e con il DAS abbiamo creato anche una specie di base per lo stampo.

Una volta asciugato il DAS (attenzione perché il tempo è davvero parecchio), sarà difficile estrarre il cupolino originale quindi cercate di separarlo dallo stampo quando quest'ultimo è ancora leggermente fresco ed elastico. Senza forzare troppo o modificare lo stampo col rischio di creare un cupolino che non entri nella carena...



Ecco lo stampo separato dal cupolino (a sua volta senza più pellicola trasparente).

Con lo stampo appena creato che chiameremo positivo-provisorio andiamo a creare il nostro negativo-provisorio.

Per prima cosa, cercare di stendere un altro velo di pellicola trasparente all'interno dello stampo positivo-provisorio. Adesso prendiamo dell'altro DAS ed inseriamolo all'interno del positivo-provisorio. I due stampi non si attaccheranno grazie alla pellicola che rimarrà incastrata tra i due gusci impedendogli di mischiarsi.

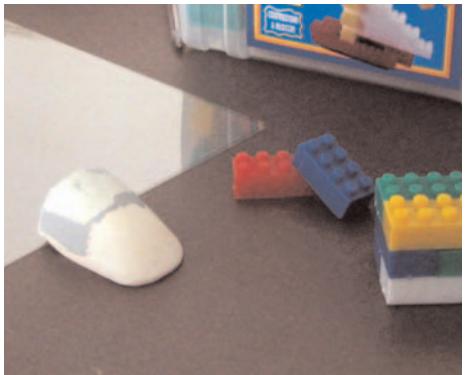
Anche in questo caso, cercate di separare i due elementi quando l'ultimo stampo è ancora leggermente fresco.

Lo stampo appena ottenuto sarebbe buono per creare un cupolino identico a quello dal

quale siamo partiti, quindi su di questo dobbiamo operare le modifiche che serviranno per creare il nuovo cupolino. Nel mio caso si è trattato di aggiungere del materiale. A questo punto visto che si trattava di poca roba ho deciso di impiegare il costoso milliput. E' fantastico e soprattutto asciuga in pochissimo tempo rispetto al DAS. Ho cercato di seguire il profilo originale e di prolungarlo. Alla fine ho stuccato e carteggiato più di una volta con il risultato che potete osservare nella foto successiva.



La parte grigio chiara in alto è il milliput mentre quella grigia scura al centro è normale stucco (tipo Molak o Tamiya).



Per il nostro scopo, questo stampo che possiamo chiamare oramai negativo-definitivo deve essere ulteriormente lavorato. Per facilitare la lavorazione durante la termoformatura, dobbiamo eliminare quella specie di bordo. Quando ci presenteremo per la termoformatura ci troveremo con questi elementi: uno stampo in misto DAS-milliput, un piediestallo (che io ho fatto con una colonna di mattoncini tipo LEGO), ed un foglio di acetato trasparente. Badate a non acquistare il trasparente per Laser che, essendo concepito per resistere alle alte temperature, vi risulterebbe totalmente inutile.

Andiamo con i nostri pezzetti in prossimità dei fornelli e posizioniamoci nella maniera che ci risulta più comoda. Io ho scelto di mettere lo stampo su un fornello per trovarlo ancora un po' più in alto e staccato dalla superficie del piano cottura.



Tra il piedistallo e me, si trova il fornello che servirà per scaldare il foglio di acetato



Come vedete dalle immagini, voi dovrete:

- ritagliare una striscia di acetato
 - mentre la stringete tra le mani, passate sul fornello acceso (occhio alle mani) e stateci sopra per alcuni secondi.
 - il fornello scalderà l'acetato che diventerà morbido.
- Spostatevi di corsa sullo stampo...



....e premete bene cercando di far aderire alla perfezione il foglio sullo stampo.

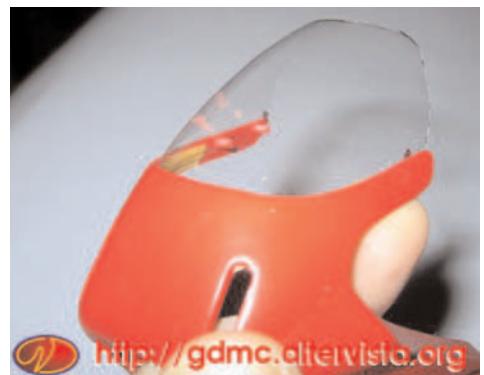
Se viene male non preoccupatevi. Ripassate il foglio sul fuoco. Si riammorbiderà come un fazzoletto e potrete ritentare.

A questo punto date una ritagliata al cupolino per eliminare il grosso e posizionate lo per verificare le misure

I puntini disegnati con il pennarello indelebile serviranno per tagliare via il materiale in eccesso.

Ed ecco una vista del cupolino ultimato e montato.

by Motociclista



S

olo per veri duri

La Ferrari della Model Factory Hiro è un modello proprio per pochi

Settembre 1980. La Ferrari che ad ogni corsa non perdeva campione del mondo in carica l'occasione di dare spettacolo e, grazie alla 312T4 pilotata da Scheckter, ma scoraggiata dal

deludente comportamento della 312T5, si lancia in una nuova avventura motoristica mettendo in pista la 126CK motorizzata con un avveniristico motore a 6 cilindri turbocompresso di 1500 c.c. di cilindrata.

L'esordio ufficiale avvenne durante le prove del GP d'Italia, ma

svoltosi quell'anno a Imola, ma la scarsa affidabilità del motore costrinse i tecnici ad accantonare il nuovo modello fino al campionato 1981.

All'inizio della stagione '81 la 126CK si dimostrò subito abbastanza competitiva ma l'affidabilità lasciò a desiderare fino al

GP di Monaco dove Gilles Villeneuve con una gara a dir poco strepitosa vinse davanti alla Williams del Campione del mondo Jones; il successo venne bissato nel Gp successivo in Spagna dove Villeneuve vinse un'altra epica gara davanti ad altri 4 piloti con un distacco di 1 secondo e 24 centesimi!!!!!!

Da quel Gp la 126CK non vinse più, anzi collezionò molti ritiri

per rotture varie, ma la stagione non passò inosservata anche grazie ai numeri di Villeneuve

l'occasione di dare spettacolo e, in alcuni casi, di seminare lungo il circuito pezzi di vettura.

Il Gp del Canada fu memorabile: sotto un gran diluvio il piccolo pilota Canadese fece alcuni giri con l'alettone anteriore piegato fino alla completa ostruzione della visuale e per non perdere tempo ai box trovò un metodo

tutto suo per risolvere il problema.

Villeneuve iniziò a prendere cori doli in maniera sempre più violenta fino a che l'alettone non volò via al tornante dalla parte opposta ai box; per la cronaca

Gilles finì quel gran premio al terzo posto.

Malgrado le due vittorie e le avventure/disavventure della stagione la 126CK è stata stranamente a lungo snobbata dai produttori di kit e diecast di tutte

le scale e ancor oggi la scelta è alquanto limitata; l'avvento della rete internet ha però aperto nuove frontiere modellistiche permettendo a tutti di conoscere

ditte "artigianali" ai più sconosciute fino a pochi anni fa che a volte propongono modelli poco riprodotti.

Il kit preso in esame è prodotto dalla ditta giapponese Model Factory Hiro (una costola di Studio27 a quanto ho capito) in

La scatola squisitamente jap



scala 1/20, è definito dalla casa un "piccolo" sacrificio a volte si "Full metal full detail kit" e fa riferimento alla Ferrari 126CK Gp

Canada 1981; questo non è da considerarsi propriamente un kit per tutte le tasche visto il prezzo quasi inavvicinabile ma la qualità generale del prodotto è a dir poco eccellente; poi si sa noi modellisti siamo un po' pazzi ed

può fare. La confezione si presenta molto bene, in cartone rigido e piuttosto spesso di un bel rosso vivo ce, ma la cosa che stupisce è l'assoluta "immobilità" dell'interno (cosa assai rara nei kit): scuotendo la confezione infatti non si muove niente dentro la

La cura dedicata all'imballaggio



scatola e all'apertura si capisce il perché di tutto questo. All'interno sono stati inseriti dei fogli di gommapiuma nera che bloccano il contenuto quasi questo fosse un modello finito. Ottima ed elegante come idea. La prima sorpresa negativa però, la troviamo al momento di studiare il piano di costruzione che è alquanto problematico nella comprensione sia per il fatto che i disegni sono tutti raggruppati in 4 paginette abbastanza confuse ma soprattutto perché praticamente tutte le spiegazioni fondamentali sono scritte solo ed unicamente in giapponese!!!!.

Passato il momento di stupore prendiamo in mano questo piccolo capolavoro; tutto il kit è in metallo bianco ed è suddiviso e compresso, ad esclusione della carrozzeria, del pianale e del telaio che sono di notevoli dimensioni, in due minuscole bustine di nylon (peccato visto il prezzo elevato del modello avrei preferito una miglior e maggior suddivisione pezzi) con un peso complessivo dell'insieme decisamente elevato.

Le linee generali sono veramente azzeccate, il metallo non presenta particolari difetti, a parte una certa rugosità facilmente eliminabile con un po' di carta vetrata, e le prove a secco evidenziano un'incredibile precisione negli incastri (cosa solitamente rara nei modelli in metallo per di più semiartigianali) tanto che mi pare quasi di aver in mano un Tamiya in metallo, la

sospensioni sia anteriori che posteriori (parti sempre molto delicate per la buona riuscita di un kit di formula 1) sono eccellenti e comunque di facile montaggio ed allineamento, in linea generale quindi non riesco a trovare grossissimi difetti o pecche nell'insieme del modello.

Il numero di pezzi è decisamente elevato, infatti oltre tre grandi elementi principali si contano ben (vi assicuro li ho contati uno ad uno) 104 pezzi in metallo e qualcosa come 295 fotoincisioni di varie misure (al conteggio però mancano i rivetti, la loro dimensione mi creava problemi nel conteggio ma ad occhio e croce dovrebbero essere una cinquantina), a questo dobbiamo aggiungere ovviamente gli pneumatici rain visto che il GP si corse sul bagnato che presenta-

no una scolpitura incredibilmente realistica, una serie di parti tornite come i cerchioni e i dischi freno (favolosi) che incorporano il mozzo di fissaggio per le ruote filettato e una serie di pezzi in ottone per la riproduzione della parte interna del cerchio e i dadi di fissaggio delle ruote filettati per permettere il montaggio e lo smontaggio dei cerchi in modo

realistico; a tutto questo si aggiungono viti, fili per cablaggi, foglio di acetato per il vetrino anteriore, un bellissimo foglio di decal (con una spaziatura tra i singoli elementi fin troppo elevata) e ovviamente le cinture di sicurezza che nel kit sono in tessuto e di provenienza Studio27.

La finezza dei dettagli è eccellente, il motore è realizzato molto accuratamente e con un numero di accessori elevato, le



I piani di montaggio



Particolari fotoincisi e acetati



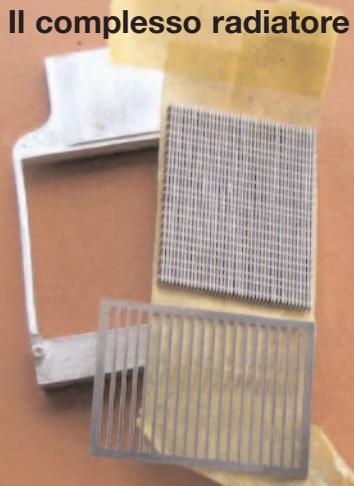
Solo queste cose valgono il prezzo del kit



Particolari da gioielleria



Il complesso radiatore



pezzi di cui 69 fotoincisioni) malgrado ciò il suo montaggio da scatola non appare sinceramente complicato, ma sarebbe un delitto montarlo così da scatola senza arricchirlo di tutti i cablaggi particolarmente ricchi ed in vista all'epoca, visto anche che vi è la possibilità di lasciare il modello completamente aperto.

Il prezzo di questo gioiellino?

Premesso che in Italia è di diffi-

cile reperimento (io l'ho acquistato direttamente in Giappone grazie ad un amico che lavorava nel paese del Sol Levante), questo si dovrebbe aggirare intorno ai 250/300 €, mica male per questo piccolo capolavoro, ma volette mettere, averlo li in esposizione nella vostra vetrina di casa?

by Daniele VC

La scocca e il telaio aperti



facciada modellista: Modelfriends

Nome: Roberto

Nome di Battaglia: Modelfriends, nasce dal nome che io ed altri amici abbiamo scelto per commercializzare dei fogli decals che abbiamo prodotto per diletto.

Modellista dal: L'esperienza modellistica nasce nel 1970 con la costruzione del mio primo modello, un idrovolante bimotore inglese (di cui non ricordo più il nome), della serie delle mitiche buste Airfix in scala 1:72, incollato con l'attacchutto (quello che fa i fili) e rigorosamente non verniciato, fa seguito un F-106 della ditta Aurora in scala 1:144. Poi vuoto modellistico fino al 1978 in cui riprendo con la costruzione di un A-7D Corsair II in scala 1:72 della Matchbox. La produzione continua con svariati modelli rigorosamente di aerei fino al 1980 dove a causa degli studi prima e lavoro poi, interrompo nuovamente fino al 1993, da qui parte l'attività modellistica seria che continua tuttora, in questo periodo si aggiungono ai modelli di aerei anche le realizzazioni di automobili ed inizia l'accumulo di kits in magazzino.

Primo Modello Realizzato: Busta Airfix idrovolante bimotore inglese 2° Guerra Mondiale.

Modelli Realizzati: dal 1993 ad oggi 38

Modello nel Cassetto: Mc Donnell Douglas F-15 C Eagle della Tamiya in scala 1:32 super dettagliato (Kit già in magazzino)

Prossimo Modello: Incostruzione Lockheed F-104S Starfighter scala 1:48 Hasegawa



volte ritornano

Non sempre le moto vecchie vengono dimenticate: NSR 500 del 1986

Il kit è di una Honda nsr 500 del 1986, moto su cui Wayne Gardner vinse il mondiale nel 1987 e arrivò secondo nell'86 e nell'88 dietro ad Eddie Lawson su Yamaha, tra l'altro è l'unica versione disponibile nella scatola. Aprendo il kit si scopre che i pezzi non sono moltissimi, ci si trova di fronte a 2 stampate in plastica collaggio e tutto si risolve. Il tutto va colorato con X18 Tamiya a parte qualche particolare e i carburatori che vanno in XF56. Poi ho passato a pennello secco un gesso chiaro per dar "volume" al motore e con uno spillo ho cromato bulloni e viti. A questo punto si va ad incollare il primo tubo per il raffreddamento dove vanno applicate



Il montaggio del motore nel telaio

più una mezza stampata trasparente, oltre alle decal ed ai vari accessori.

ben 6 fascette, ce ne saranno altre nei passaggi successivi e in questo kit sono

Partiamo dal motore, sono praticamente obbligatorie, principalmente 4 pezzi più il blocco dei carburatori, l'assemblaggio non è difficile, ma i pezzi non combaciano perfettamente, comunque far pressione sulle plastiche durante l'in-

data la presenza di ampie prese d'aria nelle carene, che lasciano in vista importanti particolari del motore.

Passiamo al telaio, 3 pezzi con lo stesso problema del motore; il tutto va colorato in

alluminio. L'inserimento del motore nel telaio mi ha causato qualche piccola difficoltà a casa delle imperfezioni delle plastiche, problemi peraltro risolti. Vi consiglio di far delle prove a secco anche prima di incollare il telaio. Stesso consiglio per gli scarichi, questi vanno colorati con X18 con i 4 silenziatori in cromo. I cerchi li ho verniciati con una mano di primer e 2 di bianco, le gomme le ho passate con la cartavetro a grana medio fina per eliminare la linea di stampata e per conferire l'aspetto di pneumatico usurato. Per l'ammortizzatore e per il forcello-mortaio non ci sono particolari problemi di assemblaggio, vanno usati l'alluminio, il cromo e il metallic grey. Il disco freni è



Uno dei momenti più belli: la moto sta in piedi!

in gun metal con i bulloni in cromo, la catena sempre in gun metal, ma spennellata a secco con metallic grey. Ora tocca alle forcelle, le istruzioni indicano una miscela di X6 e XF56, arancione e metallic grey, ne esce un colore inguardabile ed indescrivibile, consapevole del fatto che un modellista dovrebbe cercare di riprodurre il più possibile la realtà ho scelto di colorarle in metallic grey con una punta di titanium gold, il modello deve rispecchiare l'originale, ma deve anche piacere.

Arrivati a questo punto mancano solamente carene, cupolino, serbatoio e codone. Carene e cupolino sono in 2 pezzi di plastica trasparente, combaciano perfettamente e l'incollaggio è molto semplice, basta solo passare leggermente la cartavetro sulle giunture. Serbatoio e codone 2 pezzi più la base del serbatoio, tutto in plastica bianca, purtroppo qui i pezzi non sono perfetti, se si fa combaciare il serbatoio al codone rimane una fessura di quasi un millimetro, quindi si è reso necessario l'utilizzo di stucco apposito, operazione da ripetere almeno due volte in quanto lo stucco è soggetto a ritiro in fase di essiccazione. Passiamo alla colorazione, 2 mani di primer, 3 mani di bianco in bomboletta Tamiya, poi si passa alle mascherature per verniciare di blu. Il kit non ha gli adesivi come per la Nastro Azzurro di Rossi, ma la plastica è leggermente

segnata e si individua facilmente il punto esatto da mascherare. Non ho usato blu Tamiya, ma una bomboletta di "blu oriente" della Voilà presa in ferramenta, una sola mano pesante è più che sufficiente, non cola, non fa bollicine e asciuga perfettamente in circa un'ora, a mio parere un'ottima alternativa alle costose bonze Tamiya, peccato non ci sia un'ampia gamma di colori. Le decal si stendono che è una meraviglia, tanto da risultare qualitativamente superiori, e non di poco, a quelle dei kit più recenti commercializzati da Tamiya. Ho usato pochissimo ammorbidente, solo in alcune zone particolarmente critiche, in più le decal che vanno posate sulle parti mascherate aiutano a coprire eventuali imperfezioni. Manca solo l'assemblaggio, si parte dalle carene, poi si passa alle forcelle e ai manubri con annessi tubicini. S'incolla il vetrino del cupolino e per finire si aggiungono codone e serbatoio, il tutto senza grandi difficoltà. In definitiva, questa NSR è un buon kit, la qualità non è paragonabile alle ultime novità, ma si assembra senza grosse difficoltà e abbastanza velocemente anche con mani meno esperte.

by sergoint



Il forcellone di questo piccolo gioiello



Assemblaggio delle sovrastrutture



La vista panoramica ci fa ammirare le forme



Vecchia, ma sempre splendida