modeltribe é una testata di intrattenimento senza scopo di lucro. numero 12 del 20 gennaio 2005

vecchie glorie

inoltre:

- Ford Focus WRC 2003
- Ducati 888
- La modella

Buon compleanno Modeltribe

Sembra ieri, ma é passato un anno

nel dicembre del 2003, parlando nel forum di Modellismo.net, al professor Lapo venne un'idea tanto utopica da sembrare irrealizzabile: realizzare un giornalino fatto da noi e solo per noi, che trattasse solo di modellismo in plastica (o resina), con tematiche civili, senza trenini o soldatini. Intendiamoci, il fermmodellismo e il militare sono discipline nobili e difficili come la nostra, ma volevamo che dalla prima all'utima gli argomenti ci interessassero.

Dopo poco più di un mese, di questi giorni, solo che un anno fa, Giorgio Nanni pubblicava il primo numero di Modeltribe.

Erano solo quattro pagine, senza rubriche, impaginate in fretta e con colori che sembravano messi a casaccio...

Pian piano le pagine sono arrivate a superare le dieci unità, sono arrivate le rubriche "faccia da modellista" (assente purtroppo in questo numero), e "modella per i modellisti". In un anno abbiamo trattato auto da competizione, moto d'epoca, kit da 200 euro e trucchi da finti esperti...

Ma abbiamo anche osato di più, con l'inaugurazione di un WIP a puntate, la mitica 888 di Motociclante, e abbiamo anche avuto il coraggio di lanciare un concorso, il Motospecial.

Tra meno di cinque mesi si terrà il secondo concorso, il Racing Cars Contest...

Per celebrare un avvenimento come questo ci sarebbe voluto un numero speciale, ma a causa di importanti "turbolenze" personali del sottoscritto, il super numero slitta di un mese.

Per ora vi invito a gustarvi il numero che avete appena scaricato, che, per contenuti, non é certo inferiore agli altri.

Per il futuro l'auspicio é che modeltribe cresca ancora, che sempre più modellisti si divertano a scaricarlo e a scriverci.

L'invito a collaborare é sempre esteso a tutti, l'invito a fare domande, a chiedere informazioni, la voglia di scoprire tecniche e modelli...

Tra le iniziative per il prossimo anno, "editoriali" e non, voglio ricordare l'intenzione incontrarci a Bologna verso giugno, di effettuare un Maxiraduno alternativo alle fiere di Novegro, in una città che può essere considerata la "Terra di Mezzo" per noi appartenenti al forum.

Magari coinvolgendo Giorgio, con visita guidata al suo negozio (e soprattutto perché prenoti in pizzeria per 40 persone).

Purtroppo sono consapevole che non tutti potranno esserci, che le "colonne meridionali" del forum difficilmente potranno essere presenti, ma chissà che un giorno non si riesca veramente a festeggiare tutti insieme!

kenny

unamodella per i modellisti

Emanuela Folliero, italica bellezza, dimostrazione vivente che una quarantenne senza plastica aggiunta può scatenare gli ormoni degli uomini molto più che una insipida ragazzetta d'importazione

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

Non perdere il prossimo numero!!!

Modeltribe ha compiuto un anno, e il moRedattore ha in mente un numero speciale per l'evento...
NON MANCATE ALL'APPUNTAMENTO

per le discussioni e i suggerimenti:
www.modellismo.net/forum

per i numeri arretrati di modeltribe:
www.modellismo.net/modeltribe

Dedicato agli spericolati

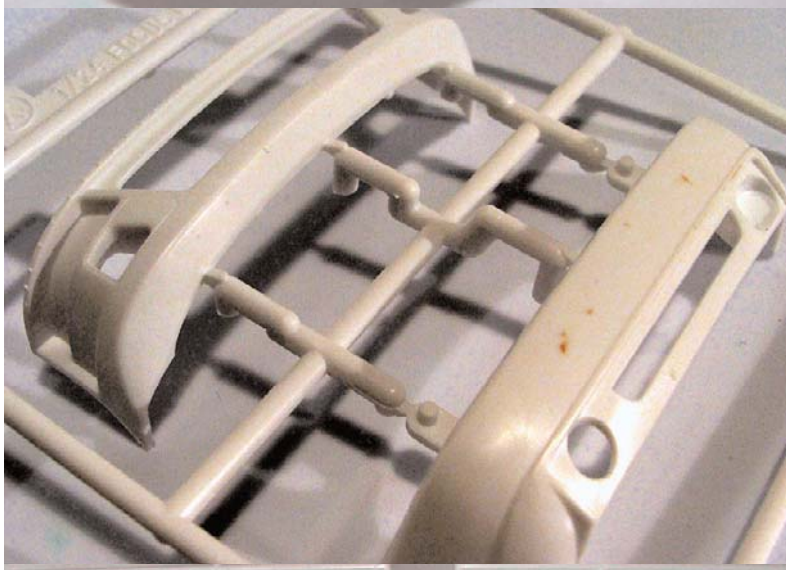
torna su Modeltribe il rally grazie alla Focus hasegawa

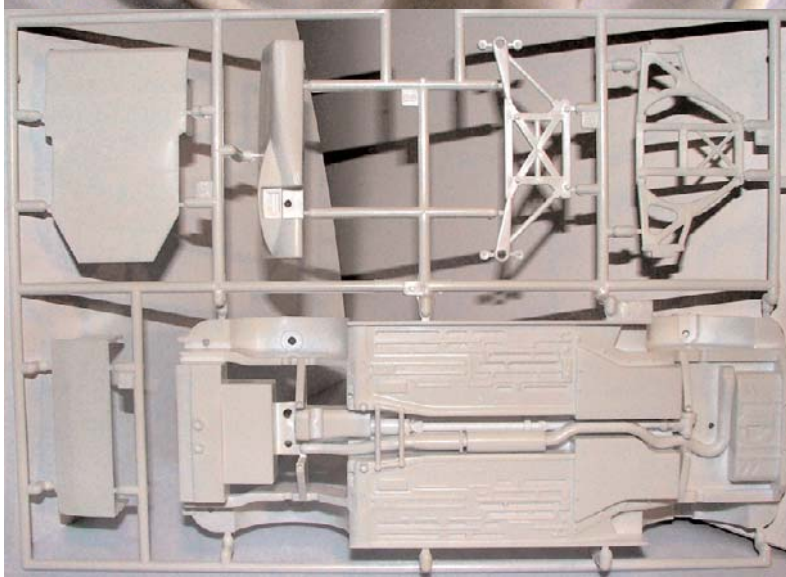
Ormai nessuno ci sperava più, d'altronde come biasimare i vari produttori di kit, l'eterna seconda la ford (nel 2003 quarta in realtà) non è certo un'esempio di scuderia vincente nel recente panorama del campionato WRC, quindi perché scomodarsi per realizzare un nuovo kit sull'evoluzione della focus che ha corso fino al rally di Turchia del 2003. Invece, mentre tamiya prepara la subaru 2004 e ristampa alcune glorie del gruppo B ecco arrivare Hasegawa con un nuovo kit 1/24 (codice CR-34) che riproduce la vincitrice del rally di Finlandia 2003, la Focus RS evo.2 di Markko MÄRTIN.

Il kit non è ancora uscito in italia, io l'ho prenotato a settembre su ww.hlj.com e mi è arrivato poco dopo l'uscita giapponese di fine ottobre, non sono stato il primo, ma quasi!

Il kit modellisticamente parlando è uno spiraglio di luce per chi come me segue e riproduce auto da rally soprattutto recenti, infatti le versioni (grafiche) della Focus Evo.2 sono molteplici. La prima con le decal del Team RS senza sponsor che ha corso il suo primo rally in Nuva Zelanda nel 2003, le altre che riproducono i due sponsor ufficiali BP e Castrol (la ford ha sponsor diversi sulle due auto iscritte al WRC) differenti dal 2003 al 2004, quindi minimo ci sono 5 variati, senza contare i diversi rally che hanno disputato. Purtroppo per ora ST27 e company non hanno ancora messo in commercio nulla di tutto ciò ma speriamo sia solo questione di qualche mese (considerando che la evo.2 dovrebbe correre così com'è anche nel 2005).

Ma veniamo al kit vero e proprio, in giro trovate qualche foto dei vari stampi che comprendono crrozzeria, trasparenti, fondo e scruscotto, paraurti (che sono separati dalla carrozzeria), rool-bar e interni, sospensioni, spoiler e accessori vari per un totale di 100 pezzi con in più decal (per la sola versione Castrol), retina, decal pneumatici (non ci sono le mascherature per i vetri accidenti), gomme e cerchi per assetto da terra (troppo stretti a parer mio). Per ora ho solo altri due kit hasegawa (Evo V e Corolla) più vecchi rispetto a questo e a prima vista non mi sembra ci siano particolari differenze, la qualità è buona e gli stampi precisi quasi quanto i tamiya, credo che il difetto





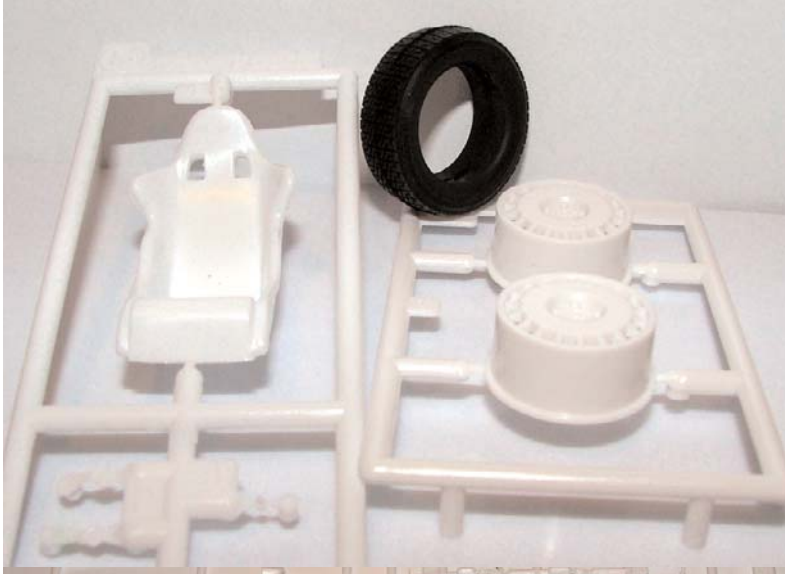
principale di Hasegawa rispetto alla concorrente n° 1 sia il minor numero di pezzi separati. Per esempio analizzando il fondo è evidente che l'albero di trasmissione e la marmitta sono fusi assieme al pezzo princpale e gli elementi di dettaglio del motore non sono granchè, quando invece la carrozzeria oltre ad avere i parauti separati ha anche due parti dei parafanghi anteriori da aggiungere, stuccare e levigare (poca cosa ma di cui non mi spiego il perché).

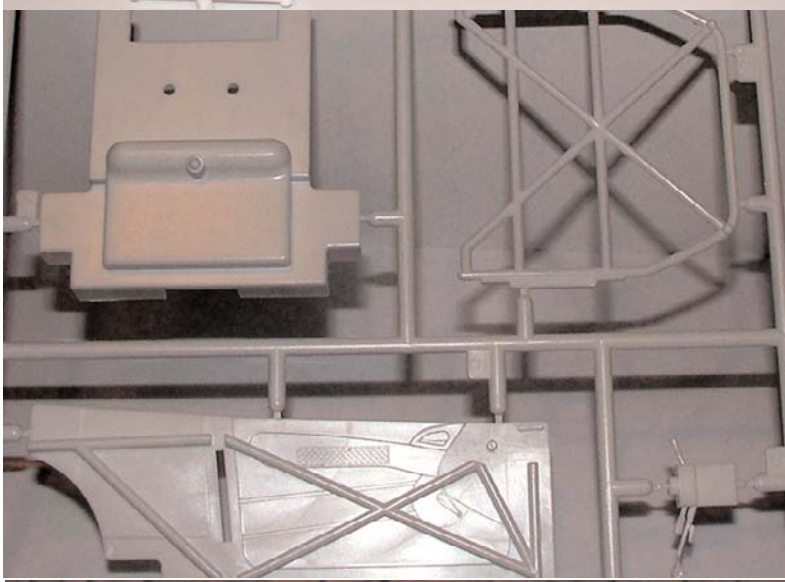
Gli interni, a differenza per esempio della Mitsubisci evo V, sono separati in vari pezzi (anche per il fondo) ma ci sono diverse note dolenti, prima di tutto il rivestimento interno delle portiere che integra i pezzi del rool-bar (una bella schifezza), i sedili non sono certo i più realistici che si vedono in giro e udite udite gomma e cerchio di scorta sono un'unica fusione di plastica; ma dico io nei vecchi kit manco c'era, ora la fanno con una soluzione talmente orribile che era quasi meglio non averla. Nemmono gli elementi del cruscotto sono particolarmente curati ma lavorandoci sopra un po credo che tutto sommato possa uscirne un buon lavoro. Osservando attentamente mi sono accorto che sempre riguardo al cruscotto c'è la possibilità di installare due leve del cambio differenti (come sono differenti quelle usate da Martin e Duval), sono inclusi anche specchietti dell'altra tipologia (usata in alcuni rally), la parte bassa del paraurti anteriore esiste in due altezze diverse e le stampe di sospensioni, dischi freni e cerchioni sono separate dalle altre, speriamo sia prevista una versione da asfalto (magari quella che ha vinto questanno il rally di corsica).

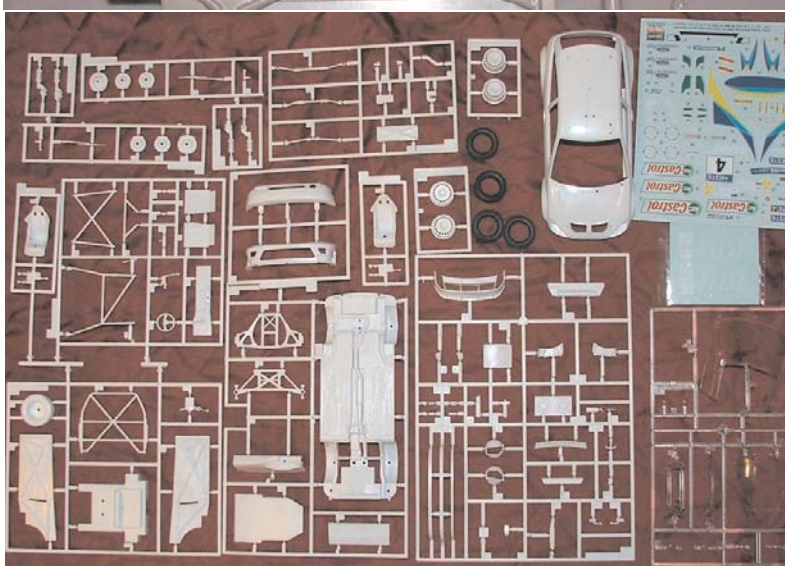
In ultimo aggiungo che i fari anteriori sono già a doppia parabola ma fusi assieme alla carrozzeria il chè può essere un bene o un male (io personalmente fatico sempre ad attaccarli quindi preferisco faticare un po' di più con la verniciatura) e che le linee dei pannelli non sono molto marcate quindi o ripassarle o dare mani di vernice molto leggere.

Basta così, personalmente credo non sarà un lavoretto proprio facile (anche la veniciatira richiede diverse e mascherature) ma ne vale certo la pena, in assetto da asfalto la Focus evo.2 è ha una livrea molto aggressiva, io ho già i cerchi a 4 fori della All Model (cod ALM012 su mediamix) e decal riciclate del Sanremo 2003 (solo terzo Martin), adesso tocca a qualcun altro di voi.

Johnny





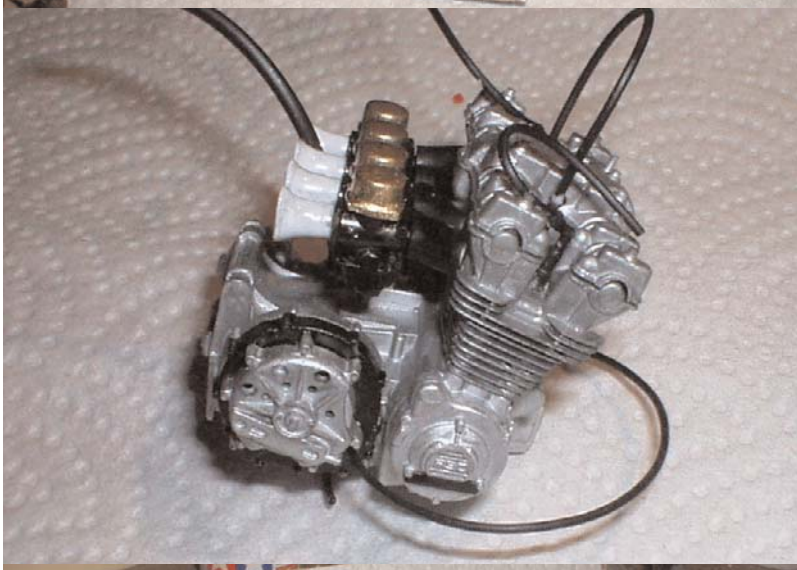


Honda RS 1000

Chi l'ha detto che solo le novità possano emozionare?

Partiamo con un poí di storia.
Nel lontano 1976 la Honda decide di dedicarsi seriamente alle gare di resistenza ed inizia a sviluppare la RCB, negli anni successivi gli esperimenti e lo sviluppo di questo modello portarono alla nascita della Honda RS1000 endurance racer, equipaggiata con un 4 cilindri in linea della DOCH da 999cc. sviluppava oltre 150hp, un vero e proprio "mostro" di potenza e tecnologia per quei tempi. Infatti, nel 1981 Mike Baldwin e David Aldana, piloti del team Honda francese, vinsero la prestigiosa "8 ore di Suzuka". La versione del 1982 fu leggermente modificata per difendere il titolo, migliorare l'erogazione e il confort dei piloti impegnati in queste lunghe gare, purtroppo le migliorie non portarono ai risultati sperati, in quell'anno la corsa fu vinta da una Honda CB900F e negli anni successivi la RS1000 non vinse più a Suzuka.

Ma passiamo al kit: le versioni disponibili sono la racer e la stradale del 1982, io ho optato per l'affascinante racer.
Aprendo la scatola e sfogliando le istruzioni si nota che i pezzi non sono moltissimi, ma i particolari, soprattutto sul motore, sono parecchi. Il propulsore é veramente ben curato, i pezzi sono circa 20 e le plastiche, leggermente più spesse del solito, combaciano perfettamente; i colori da utilizzare sono l'alluminio e il cromo, per il gruppo carburatori il nero semiopaco, nero opaco, grigio metallizzato, oro e bianco, poi come al solito ho fatto pesanti lavaggi con lo smoke. Il telaio é in tubi e va verniciato in nero lucido, l'incasso del motore e della batteria, che va posizionata posteriormente, non comportano nessun tipo di difficoltà, il tutto va su perfettamente come negli ultimi kit Tamiya. Essendo quasi tutto a vista ho aggiunto qualche cablaggio, la batteria e la centralina di sinistra sono state forate per poterci infilare i tubi per un minimo di impianto elettrico, poi ho sostituito i tubi dell'olio con della treccia della Sakatsu verniciata in cromo.
Passiamo ai cerchi, le razze non sono piene e ogni cerchio é composto da 2 pezzi per facilitare la verniciatura all'interno, le gomme sono un vero disastro, la linea di giunzione é veramente enorme, ma con cartavetro e pazienza il problema si risolve. Forcellone, forcelle e manubri sono molto solidi, le plastiche sembrano addirittura più dure del solito e questo fa si che l'assemblaggio del tutto risulti facile e veloce.



Nel kit ci sono le carene intere per realizzare la versione stradale, queste vanno tagliate e le mezze carene vanno applicate al cupolino. Per dar la giusta angolazione alle semicarene ho prima incollato il tutto e poi tagliato con un tagliierino lungo la linea segnata nella plastica. Serbatoio e codino sono in 2 pezzi ciascuno, combaciano perfettamente, non é stato nemmeno necessario usare lo stucco, ho solamente dato un leggera carteggiata. Dopo aver verniciato il tutto di rosso ho iniziato ad applicare le decal, scoprendo che sono di ottima qualità, le ho ammorbidite con il gunze e scaldate un po' sotto una lampada, anche strapazzandole non fanno una piega, non si rompono e aderiscono molto bene. Arrivati a questo punto mancano alcuni particolari e líassemblaggio, ho aggiunto il filo del contagiri e quello del fanale, il vetrino di quest'ultimo l'ho verniciato ad immersione con giallo trasparente e diluente. Per l'assemblaggio bisogna solo fare un poí attenzione al cupolino, questo va agganciato ai tubi che riparano il motore e la pressione delle semicarene tende ad alzarli leggermente nella parte inferiore. Unica nota negativa il posizionamento del fanale, dalle foto della moto reale sembra sia posizionato leggermente più esterno rispetto al kit, purtroppo quando me ne sono accorto era troppo tardi e non ho potuto rimediare.

Una volta finita quasi ci si rattrista, la moto non é esteticamente bellissima, ma é molto particolare ed affascinante, kit é veramente molto divertente.

by Sergioint

Ritorno al lavoro

dopo le ferie, Motociclante riprende la 888

Cari amici affezionati e non, rieccoci con la mia 888, la saga continua.

Allora, riprendiamo dall'avantreno che adesso vede le forcelle interamente ricoperte dal fondo, pronte per essere verniciate.

Dopo aver pensato a diversi modi per ricreare il vetrino d'ispezione del livello dell'olio nel motore ho deciso che l'uso del ClearFix della Humbrol, rimaneva la soluzione migliore. Ho preso uno stuzzica denti, l'ho impregnato nel ClearFix e ne ho lasciato cadere una goccia all'interno della finestrella d'ispezione. Ho rimosso l'eccesso assorbendolo con un foglio di carta per cucina ed ho aspettato che asciugasse il tutto prima di cambiare posizione al motore onde evitare che il liquido non si asciugasse in piano.

Per l'annoso problema delle pedane ho dovuto montare il codone al fine di evitare l'interferenza di quest'ultimo con le pedane del pilota. Quindi, non fidandomi delle due viti previste nella parte posteriore, ho forato anche quelle che sarebbero dovute rimanere delle finte viti di fissaggio. Grazie al mio prode trapanino e ad una delle micrometriche punte, ho forato mantenendo quella che poi simulerà la guarnizione della vite (una sorta di rondella di gomma).

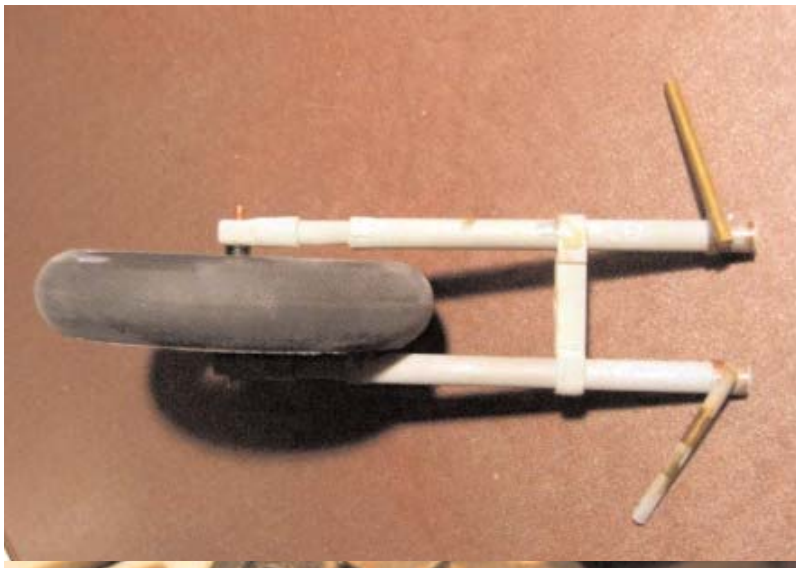
Eccoci di nuovo qui, dunque. L'originale e la copia, il Paradiso e l'Inferno. Questa foto mi è servita per capire in che punto si sarebbe dovuta trovare la pedana e, di conseguenza, dove sarebbe dovuta essere la relativa staffa.

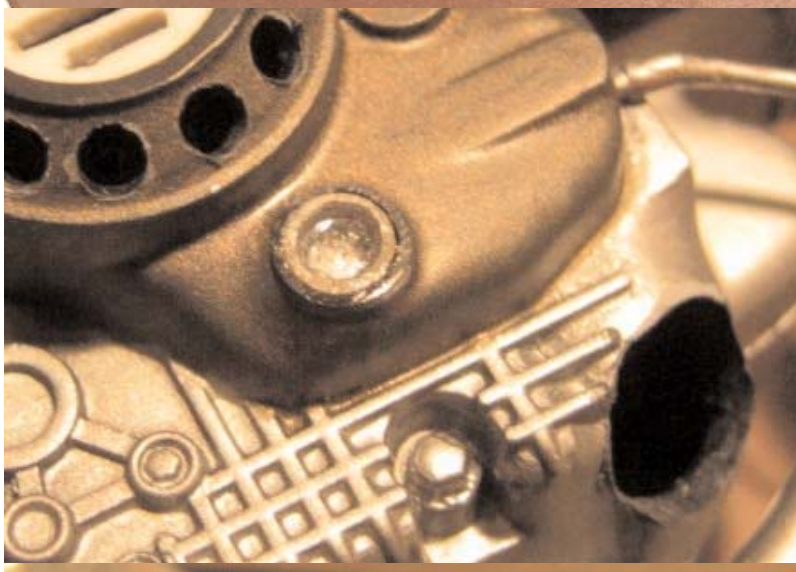
Ho trovato un metodo relativamente semplice e veloce per cercare di creare un prototipo per le staffe. Ho semplicemente tagliato un piccolo rettangolo di carta...
foto0_0008

...l'ho posizionato sul modello...

...ed ho messo, in ultimo, il gruppo pedana-pompa del freno posteriore, in posizione.

Con un pennarello di quelli a punta fine per scrivere sui CD, ho toccato la carta in alcuni punti cercando di tracciare dei punti di





riferimento che in seguito avrei potuto unire per definire il profilo della staffa. Ecco il risultato su carta.

Taglio della sagoma e prova del tutto

Ecco, quindi da cosa partirò per ricostruire 'sta staffa che mi sta ossessionando. Di fianco c'è il gruppo pedana-leva freno e pompa.

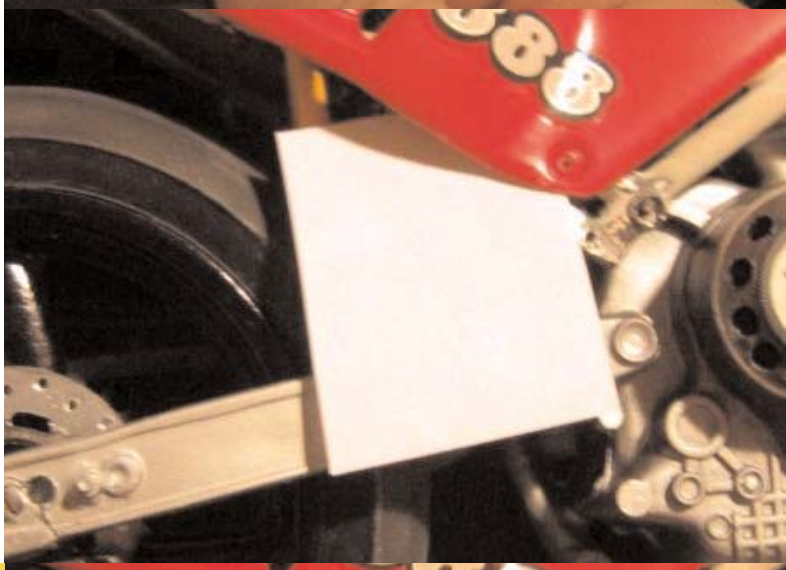
A questo punto ho dovuto scegliere il materiale che avrebbe costituito la staffa. Munito di calibro e pazienza ho misurato i vari fogli di plasticard e quelli di ottone e rame. Morale della favola è che dopo una decina di moltiplicazioni ho optato per un foglio di alluminio ramato (di quelli che si comprano in cartoleria per essere sbalzati). Lo spessore è molto sottile e quindo comodo da lavorare. Non credo che vi si possa saldare sopra qualcosa e questo sia per il materiale che non credo sia saldabile chimicamente, sia per lo spessore, davvero molto sottile.

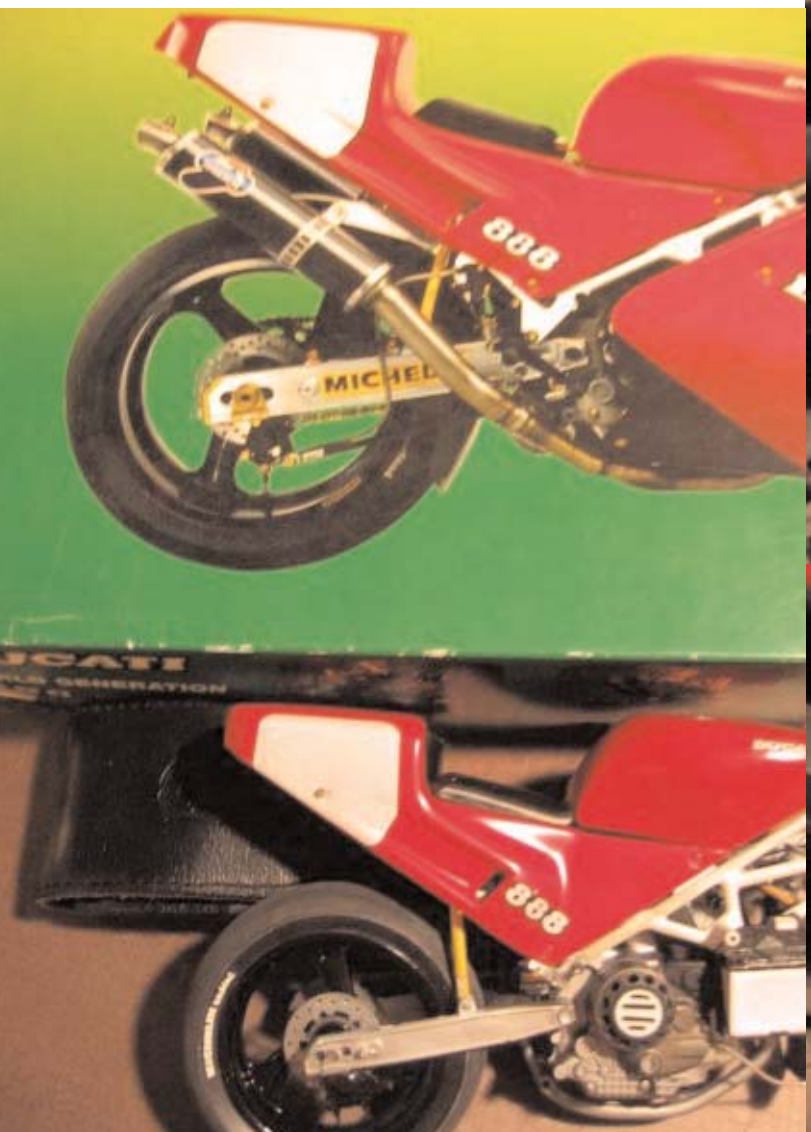
Ho preso quindi la mia sagoma e l'ho assicurata sul foglio di rame con del nastro per mascherature della tamiya.

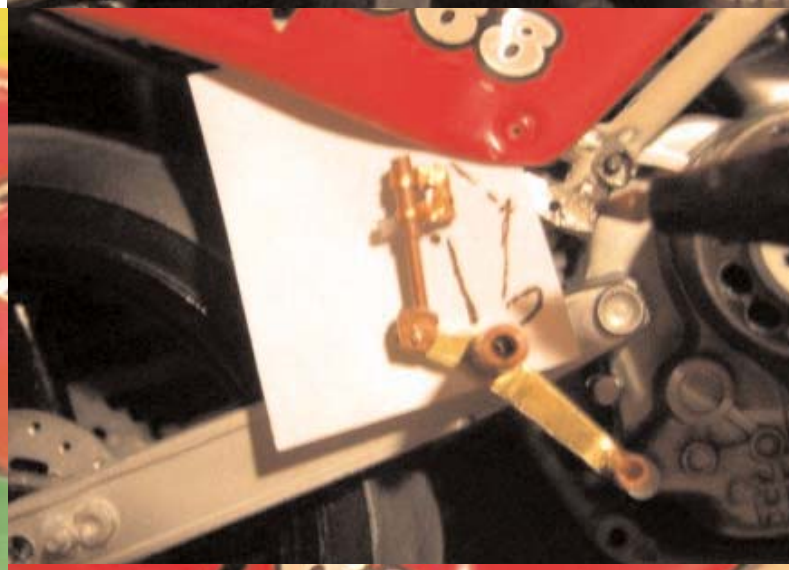
Dopo il primo taglio, senza troppe rifiniture, il pezzo si presentava così:

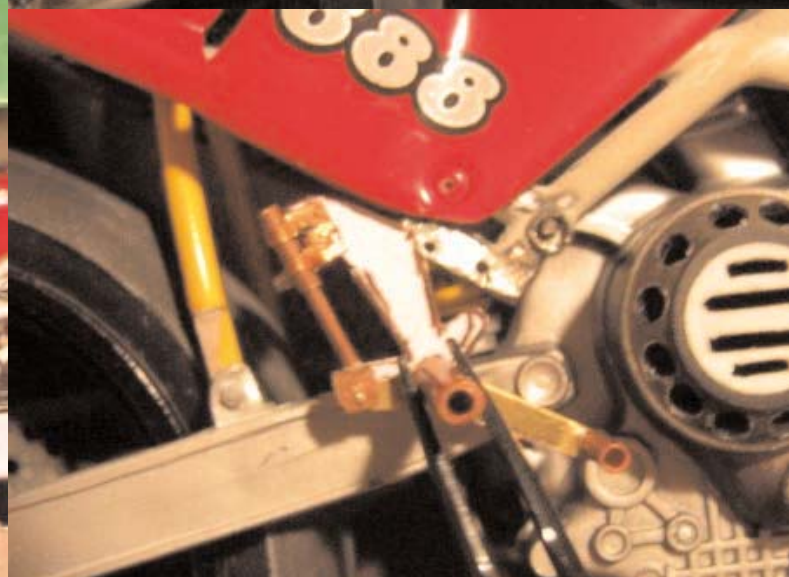
Ciò mi ha imposto di dare una stirata alla staffa, cosa che ho fatto poggiandola su un cartone prima di spianarla con il manico di un paio di forbici.

Una bucatina nei punti giusti...









Ed ecco il tutto montato ed incollato grazie a sua maestà, LA colla, ATTACK. Il risultato mi ha soddisfatto. Adesso devo solo realizzare una piccola staffa che congiunga quei due buchi che vedete liberi senza utilizzo. Nella realtà non esiste ma, vi giuro, meglio di così non riuscivo a fare.

Adesso tocca al freno posteriore. La pinza non è quella presente nel modello originale ma, come molti altri pezzi di questo kit, fa parte del set di pezzi per la versione stradale. Cercando di ricreare il raccordo per la tubatura del liquido dei freni mi sono accorto che il tutto finiva un po' fuori.

A questo punto ho tagliato parte del raccordo presente sulla pinza ed ho provveduto a forarla...

Adesso va bene.

Pensavate che fosse finita? Sbagliato, adesso tocca lavorare sul lato opposto. Qui, ho usato una tecnica simile a quella già utilizzata per il fianco destro. Solito pezzetto di carta ma stavolta tenuto un posizione da una punta di trapano. Poco più in basso si vede un'asta di rinvio che però, non ho utilizzato. Ho saputo che nella versione superbike dell'888, come su molte moto da competizione, il cambio è rovesciato quindi, l'eliminazione della suddetta si è resa necessaria. Peccato, mi piaceva.

Ed ecco su carta la sagoma della staffa per il piede sinistro.

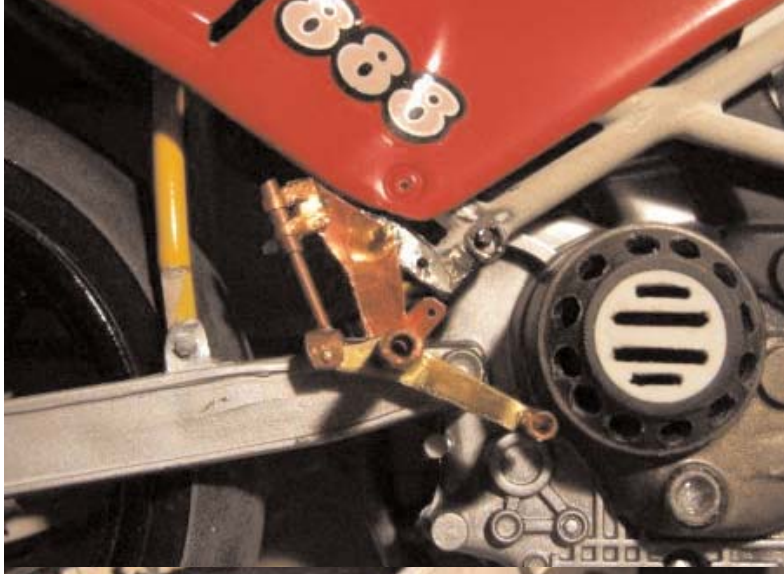
Ecco la staffa riprodotta e montata in accoppiata con la nuova leva del cambio. Anche questa soluzione mi soddisfa.

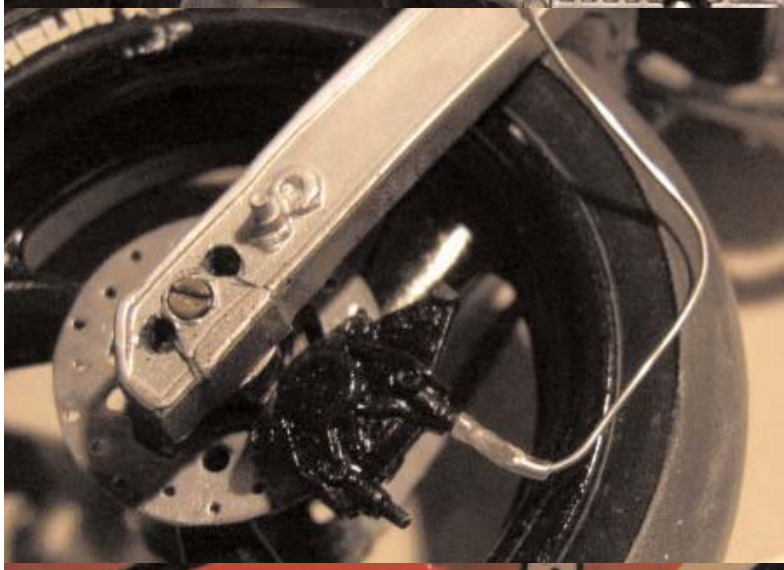
Con questa foto ho potuto constatare un buon allineamento tra la pedana destra e la sinistra. Nella vecchia versione le pedane sembravano i pedali di una bicicletta.

Adesso tocca alla carena. Dopo un momento di perplessità, qualche mese fa, decisi di separare il cupolino dalle pance laterali proprio perché ritenevo e ritengo tuttora che, lavorare nel dettaglio un motore per poi chiuderlo per sempre, è una boiata. Adesso ritengo che il mio motore non sia da esposizione ma, oramai, le carene sono tagliate e quindi sotto per la creazione di nuovi sistemi di attacco e fissaggio.
Qui ho affiancato i pezzi per vedere se serve qualche ritocco...

A questo punto ho preso una striscia di plasticard dalla forma trapezoidale. Se avessi usato un rettangolo semplice, una volta fatto aderire alla carena, per seguirne il profilo avrei perso materiale d'appoggio. In questo modo ho mantenuto una striscia di plasticard perfetta all'uso. Incollata con attack.

Adesso mi sono dovuto concentrare sulle pance della carena. Inizialmente provai ad incollarle ma la scarsa qualità dei pezzi (non complanari), mi costrinse ad impiegare un fazzoletto di plasticard...ma non servì nemmeno quello, quindi li ho riseparati e mi sono inventato questo sistema ad incastro per non farle muovere. Su un lato ci sono due qua-





dratini sovrastati da una linguetta. Sull'altro c'è una striscia che si va ad incastrare sotto quella sorta di ponticello presente sul fianco opposto.

Eccole incastrate

A questo punto ho forato le fasce precedentemente incollate sulle carene laterali e con degli spilli ho fissato il cupolino al resto della carenatura.

E anche per questo mese è tutto.