

numero 21 del 15 febbraio 2006

modeltribe è una testata di intrattenimento modellistico senza scopo di lucro



## WORK IN PROGRESS:

terza parte della 430 di Bobyturbo

## LIFESTYLE:

intervista a Roberto Quaranta;  
stile di vita e consigli da un guru del  
modellismo italiano

## FACCIA DA MODELLISTA: SUPERTEO

## CONCORSI ANNO 2006

: regole e info per la kermesse modellistica on line

## MCC 2005

: the winner in Kenny!!



**YAMAHA 1991-1992**

PRESENTAZIONE BY fREON

Rieccoci qui, un mese dopo, con il secondo numero di Modeltribe-nuova gestione.

I tre redattori stavolta hanno smaltito un po' dell'adrenalina che trenta giorni fa scorreva a fiumi per l'esordio sulla nostra e-zine, ma hanno se possibile ancora più voglia di offrire a tutti una lettura interessante, variegata e di qualità.

Nel numero 21 potrete quindi trovare tutte le rubriche che avete imparato a conoscere, a partire da FacciadaModellista, che ospita un forumista che scrive da una delle più belle regioni italiane, il palermitano Obiwan; inoltre Alex46 ci presenta il formato dei nuovi concorsi del forum, che a fine anno metteranno in competizione le migliori menti e mani di modellismo.net; a seguire la terza puntata del work in progress in cui Robitudo ci racconta come ha incredibilmente trasformato una 360 Modena nella sua splendida F430. L'articolo è il seguito delle due parti pubblicate a giugno e luglio dello scorso anno, e verrà concluso sul numero del mese prossimo: non mancate dunque al prossimo appuntamento!

Ma non è finita qui, perchè Freon farà venire l'acquolina in bocca a tutti i motociclettari presentando il transkit edito da Studio27 della Yamaha di Wayne Rainey, e Kenny stupirà tutti con la sua Kawasaki Superninja, degna vincitrice dell'appuntamento 2005 di Motospecial.

Infine, per concludere in bellezza, una grande sorpresa: un approfondimento che vuol essere un punto d'incontro tra chi considera i modelli in scala un grande hobby e chi invece va al di là, inseguendo traguardi assimilabili all'arte. Abbiamo così deciso di porre qualche domanda a R40, e lui ha accettato di buon grado di raccontarci un po' di sé.

Sperando di potervi offrire altri faccia a faccia di questo genere, invitiamo tutti a segnalare chi vorreste vedere intervistato su queste pagine: faremo di tutto per accontentarvi!!!

Buona lettura e buon modellismo!

Bootsy



F  
 a  
 c  
 c  
 i  
 a  
 d  
 a  
 m  
 o  
 d  
 e  
 /  
 /  
 /  
 S  
 t  
 a

<b>Name</b>	Francesco Fabio
<b>Nickname</b>	Obiwan
<b>Modellista da</b>	tanto, tanto tempo.
<b>Primo modello</b>	MIG 23 Flogger Airfix 1/72 che riuscì alla notte dei tempi.
<b>Modelli realizzati</b>	Aerei paracchi, diversi figurini e poche auto ma sto recuperando.
<b>Modello nel cassetto</b>	Tutti... e vi assicuro che sono tanti!!!
<b>Prossimo modello</b>	Non lo so, cambio idea ogni giorno!!!
<b>Auto o moto</b>	Al momento direi auto, ma anche aerei e figurini (di una cosa sono certo: non montarò MAI una nave in legno).
<b>Punto forte</b>	mah, credo mimetiche e invecchiamento per quanto riguarda gli aerei... sulle auto ancora non lo so, ho iniziato da troppo poco tempo.
<b>Punto debole</b>	Le cornici vetro mi fanno dannare, sto ancora sperimentando...



**Firma del titolare** .....  
 Palermo *F* .....

**Impronta del dito**  
 Indice sinistro

*la Redazione* .....

Come già anticipato nelle righe precedenti in occasione dello spazio editoriale, Faccia da Modellista ambisce a diventare uno strumento capace di raccontarci un po' meglio.

Per consentirci di riempire questo spazio ogni mese con una faccia diversa, abbiamo realizzato un modulo da riempire con le opportune risposte. Per adesso questo rimane una sorta di mini intervista a disposizione dell'e-Zine. Speriamo presto di poter includere delle vere e proprie interviste magari a modellisti illustri che hanno contribuito a turbare i nostri sogni di colla e pezzetti. Ovviamente lo scopo di questo spazio è di conoscerci tutto un po' meglio; di conseguenza sono ben accetti suggerimenti piuttosto che critiche.

By Motociclitante

# L'INTERVISTA...

L'inviato virtuale Motociclitante spara a raffica domande a R40, vediamo come è andata

**Motociclitante)** Ora fai il modellista di professione e le tue creazioni finiscono nelle collezioni come quella di Piero Tecchio; cosa facevi prima e cosa hai provato quando hai deciso di intraprendere l'attività di modellista professionista? E' stata dura? Mai pentito?

**Roberto40.** Ho sempre lavorato nel mondo della finanza, sino ad avere uno studio associato di consulenza. Più o meno una ventina di anni di tassi, rendimenti, mercati e chi più ne ha più ne metta. Ho tenuto corsi in Istituti di scuola media superiore ed altre amenità del genere. La scelta di cambiamento è stata graduale ed è stata anche una scelta di vita in corrispondenza del giro di boa dei quarant'anni. Chi ha passato questa età può capire.

No, non è stata dura, e l'unico pentimento è stato di non aver mollato tutto prima.

**M)** Il giorno che hai deciso di cambiare aria, di diventare un "artigiano", come è andata?

**R.** Come ho detto è stato tutto graduale. Già realizzavo dietro compenso, e gli amici ed i clienti spingevano nella direzione del professionismo. Posso dire che non c'è stato il fatidico giorno della svolta. Ed in fondo questo ha contribuito a vivere più serenamente questo cambiamento ed a rendere per la famiglia meno traumatico il tutto.

**M)** Il primo modello che hai realizzato da professionista, ufficiale, te lo ricordi cos'era?

**R.** Potrei dire che il primo modello pagato bene fu una Ferrari 250GTO, perché fu il modello che mi permise di passare ad una categoria di compenso decisamente superiore.

Non ero ancora "professionista" ma ero sulla strada buona.

**M)** Se un ragazzo volesse imitarti, lo dissuaderesti o lo inciteresti?

**R.** Difficile dire senza conoscere le sue capacità. Per mangiare come modellista bisogna essere veramente bravi. Non solo come realizzatore ma soprattutto come capacità di essere personaggio.

Solo assemblando modelli si finisce per disgustarsi a causa della mole di lavoro non sufficientemente compensato. Ho visto tantissimi ragazzi costretti a montare decine di modelli alla



volta per portare a casa la pagnotta. Dopo un po' ci si stufa e subentra la crisi di rigetto.

Ci vuole grande talento, grande rigore e disciplina. Cura maniacale per la perfezione anche se non si riesce mai a raggiungerla. Insomma, è una professione che è un'arte, che si esprime dopo un lavoro di preparazione personale e maturazione di idee e stile di vita. In una parola, Filosofia. Ancora non ho incontrato nessun ragazzo che incarni queste caratteristiche, ma se mi dovesse capitare di intravedere in un'opera questo talento sarei il primo ad incitarlo. Si può guadagnare veramente parecchio in questo settore. Ma si può fare anche la fame. Prima del modellista viene l'uomo, il personaggio.



**M)** Chi è stato il modellista che ti ha dato di più in assoluto?

R. Sono modellista da quando avevo circa otto anni, e senza interruzioni i kit mi hanno sempre accompagnato nella mia vita. Ho incontrato veramente molti modellisti, bravi, eccellenti, eccezionali. Da tutti ho cercato di carpire, capire il loro modo di vedere il modellismo. Non le tecniche, ma lo spirito con il quale si avvicinavano alle miniature. Ho assorbito le visioni dei grandi del militare, Bill Horan, S. Paine, F. Verlinden, T. Greenland, L. Pruneau ed altri miti. Qualcuno l'ho pure incontrato. Negli ultimi anni, quelli dell'1/43, ho avuto la fortuna di conoscere artisti spettacolari che mi hanno dato quello spunto per creare una mia visione. Cito Vincenzo Bosica e Akihiro Kamimura che hanno contribuito alla mia maturazione.

**M)** C'è gelosia delle proprie tecniche in questo campo? Quanto? Tu sei geloso delle tue?

R. Assolutamente no. E chi mi conosce sa quanto poco tengo segrete le mie tecniche. Bosica ama ripetermi che tutti possono tentare di imitare l'artista, ma nessuno ha le sue mani e la sua visione. Che è unica. Mi piace confrontarmi con altri modellisti. Non è una gara. Lo scambio di informazioni è la parte più importante per un modellista. Serve per migliorarsi e per divertirsi chiacchierando della propria passione. Tuttavia ci sono modellisti che sono gelosi delle proprie tecniche, atteggiandosi a maestri. Mi diverto molto quando mi capita di incontrarne uno.

**M)** Un modellista straniero che stimi? Uno italiano?

R. Ho già fatto il nome di Kamimura, ma un modellista che adoro e che reputo il numero uno è Matsuyoshi Hayakawa. Le sue opere sono ciò che vorrei dai miei modelli. In Italia come ho già detto, Bosica rappresenta colui che mi spinge nella ricerca. Pur essendo lontano dai miei gusti come finitura, egli non ha eguali nel mondo come capacità di "costruire". Chi ha la fortuna di conoscerlo sa cosa voglio dire.

**M)** La tecnica che ti hanno insegnato e che ti ha radicalmente cambiato la vita?

R. Sono un autodidatta impenitente. Nel senso che non adotto mai ciò che gli altri mi consigliano. Più che altro inserisco nella mia tecnica gli spunti che raccolgo nello scambio di idee con gli altri. Ho sempre cercato di creare un mio stile e quindi mi sono staccato sempre di più dalla concezione del

modellismo corrente. Ho introdotto nel montaggio tecniche che mi ispiravano, che a volte nulla avevano a che fare con il modellismo tradizionale. Sicuramente la saldatura e la brasatura hanno dato una svolta nel mio modo di fare modelli. Come pure la ricerca di un modo di verniciare che mi soddisfacesse. Credo che la verniciatura sia la cosa che più colpisce dei miei modelli. E chi mi ha visto verniciare, è rimasto piuttosto colpito. Lo stesso Luca Tameo, il giorno che riuscì a vedermi all'opera rimase alquanto sorpreso per la semplicità del procedimento.

**M)** *L'errore più frequente che vedi in giro tra i vari lavori di altri modellisti?*

**R.** Sicuramente la scarsa attenzione nella cura dei dettagli e la mancanza di valutazione della qualità della finitura. Ma ciò che balza evidente è una cosa che con la costruzione non ha nulla a che fare: l'assenza di senso critico verso i propri lavori. Il modellista non è mai soddisfatto del proprio lavoro ed è molto reticente nel definirlo "venuto bene". Anche di fronte ai miei lavori più apprezzati, ho sempre delle perplessità che mi impediscono di dire che è venuto bene.



**M)** *La decima domanda potrei anche trovarla ma, visto il personaggio che sei mi rimetto a te per consentirti di fornire una risposta a piacere che senti di voler comunicare a chi legge MT.*

**R.** Mi sentirei di consigliare a tutti, di prendersi **più tempo per costruire**. Nel senso che vedo un uso smodato di accessori, particolari pronti, fotoincisioni ed altro. Con la convinzione poi di aver fatto un modello eccellente. Un'attenzione sproporzionata nei confronti dei "prodotti"; come se questi fossero la discriminante tra un modello mediocre ed un modello eccellente. In realtà la discriminante è la capacità di inventarsi le soluzioni. A volte partendo da un tondino di ottone.

**M)** *Nell'eventualità non avessi nulla in particolare da esternare (ma la vedo dura...), allora approfitto e chiedo: perché solo Formula1 in 1/43? E' una questione di estetica pura (ti piacciono di più e basta), oppure ti consentono di esprimerti maggiormente?*

**R.** In realtà io amo smodatamente le Sport degli anni 60/70. La mia passione per le Formula Uno la si deve a Polo Tron. Infatti cominciai a costruirle per lui ormai poco meno di una decina di anni fa. Egli cercava un montatore che sapesse fare le F1, molto difficili per via delle sospensioni, particolari ed altro. Paolo è molto esigente, ha inventato l'1/43 in Italia ed a visto tutto quello che c'era da vedere in questo settore. Vide in me quello che poteva soddisfare le sue aspettative e così fù. Puoi cominciò la mia collaborazione con Luca Tameo, che è sinonimo di F1 in 1/43, e la mia specializzazione diventò definitiva. Ma le Sport rimangono ancora il mio amore.

Per chiunque vuole saperne di più, immagini, diari di montaggio e quant'altro, potete trovare tutto sul sito internet [www.robertocave.it](http://www.robertocave.it)

# LA VINCITRICE DELL'ANNO 2005

## Kawasaki Ninja Playboy By Kenny

Prima di mettermi al lavoro per realizzare la special con la quale avrei partecipato al concorso, mi sono posto dei punti fissi.

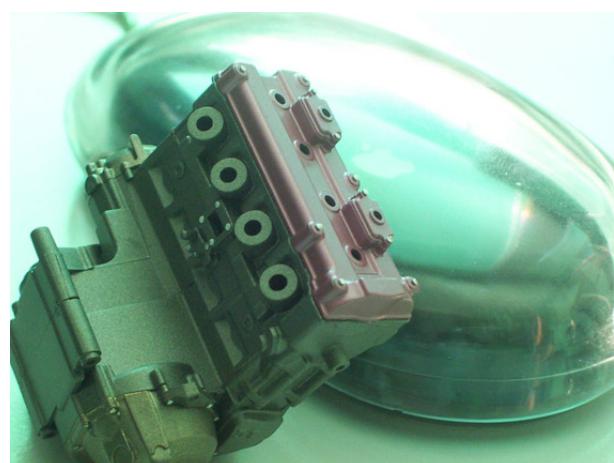
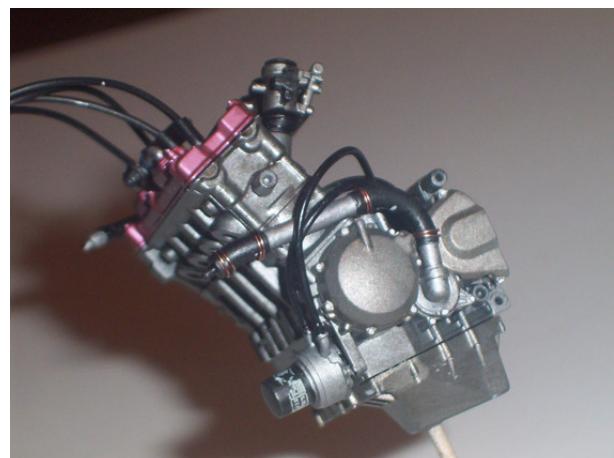
Il primo era che, dopo una special nudissima come era la Black Mix (vedi Modeltribe 10) avrei partecipato con una supersportiva carenata; sempre per rompere con il passato, assolutamente vietato il nero opaco, anche se fa molto prototipo da laboratorio.

Infine, il lavoro da fare sarebbe stato svolto precisamente, con un progetto alle spalle, prendendo in considerazione ogni parte della moto.

Così, una volta scelta la Suzuki Hayabusa come soggetto da elaborare, ho scelto di "vestirla" come la cugina da motomondiale Xr89. Non avevo fatto i conti con un asiatico farabutto che non mi ha spedito il kit che mi ero aggiudicato su Ebay. Preso dal panico sono incappato però in uno scambio fortunato, consistente nel dare a Trustno1 una yamaha TZM Telkor in cambio di un Ninja 1200 Kawasaki. A quel punto bastava decidere il risultato finale e le tapppe intermedie per arrivarvi.

Sono partito dal motore, al quale ho aggiunto i cavi delle candele e una splendida testa rosa perlato. Le aggiunte si sono limitate alle fascette sui manicotti del raffreddamento. Una modifica minima ha interessato il comando della frizione, al quale ho aggiunto la molla del ritorno.

Una delle cose che maggiormente mi attirava era il forcellone posteriore monobraccio, una soluzione che da sempre mi affascina, ma non sono riuscito a procurarmene neppure uno da kit in disarmo. Piuttosto che cedere, ho segato il bibraccio della scatola del ninja e ho modellato una capriata ex-novo col milliput.



Dopo ventiquattro ore ho iniziato a scolpire l'informe agglomerato di materia con trapanino elettrico, alternando punte sottili a frese di varie forme, allo scopo di realizzare il passaggio per la catena. Il risultato è però deludente, a causa della fretta, che non mi ha fatto fresare e carteggiare con la dovuta attenzione.

L'effetto finale è simile al marmo verniciato di cromo...

Per consentire alla catena di combinarsi al forcellone è stato necessario tagliarla. Le saldature sul braccio del forcellone sono ottenute mediante la stesura di vinavil.



Siccome volevo una moto racing, o almeno che lo sembrasse, ho chiuso le prese d'aria laterali col milliput, rifinendo il lavoro col putty tamiya. Inoltre, il modello originale presenta delle bizzarre pinne aerodinamiche sulle fiancate, pinne che ho pensato bene di fresare...

Per continuare l'opera di "corsaiolizzazione" della maxi moto di Akashi, ho chiuso uno dei due fori per i fanali, per far assomigliare il bolide ai mezzi che partecipano alle gare di endurance. Per realizzare tale modifica ho tagliato in due il pezzo trasparente che va a chiudere le parabole; una parte, quella che sarebbe rimasta trasparente, ha conservato anche la zona mediana, quella che viene coperta dal cupolino e che serve per ancorare il vetro al gruppo fari. L'altra parte invece l'ho incollata al cupolino, dove l'ho stuccata e successivamente carteggiata, al fine di non far sembrare il faro semplicemente tappato.

A quel punto l'unica sovrastruttura ancora da adeguare restava il codone. Il modello tamiya consente di tenere scoperto il sellino del passeggero o di coprirlo con l'apposito coperchio, da montare alla fine, altrimenti sarebbe impossibile montare il codone e la sella. Siccome trasformando il codone in monoposto non era più possibile seguire la procedura prevista dalle istruzioni, ho dovuto segare il sellino passeggero, conservando solo la parte che, una volta montato il tutto, sarebbe rimasta coperta. Ciononostante il montaggio della sella e del codone è stato quanto meno difficoltoso.

A questo punto dovevo solo decidere come



Queste ultime sono composte, ognuna, di tre elementi: una molla con ganci e due asole sagomate. Questi particolari li ho costruiti da me utilizzando del filo elettrico di rame, un ago e un taglierino, oltre ovviamente a delle pinzette con testa ad ago. L'interno della moto ha poi ricevuto qualche cablaggio poco convinto, realizzato con del filo elettrico unipolare, del filo di rame e delle centraline autocostruite segando a pezzi il radiatore della FZR (lo stesso che non avevo montato sulla Black Mix dell'anno scorso).

Il serbatoio, per le parti che rimarranno a vista, è stato coperto con delle decals carbonio, mi sembra della bbr.

Per la livrea ho fatto tesoro della mia dimestichezza con photoshop al momento di studiare la grafica che la moto avrebbe avuto, e con Illustrator per disegnare le decals.

Scelto il main sponsor in maniera molto ruffiana, ho scelto i colori definitivi: rosa perlato e nero opaco, nonostante quest'ultimo mi fosse inviso per i tre comandamenti iniziali.

Ho recuperato i marchi Playboy in internet, li ho ritracciati e ho fornito a Freon il file digitale affinchè lo stampasse con la sua stampante dedicata.

realizzare lo scarico. Scartata la soluzione sotto la sella, usata ed abusata l'anno scorso, ho deciso di tenere l'originale.

Un imprevisto mi ha però costretto a modificarlo leggermente.

Mentre asciugava la colla, ci ho rovesciato sopra un barattolo di cromo model master, rendendo così necessario carteggiare il terminale. Per fortuna, così facendo, ho ottenuto un terminale antracite con la scritta "titanium" in cromo in incisione. A completare il tutto ho aggiunto due sottili decals rosse a contorno della scritta e le molle di fissaggio.



Poi, con molta calma ho steso le decals color cromo con la delicatezza che richiedevano.

Molte sono però i dettagli tralasciati: primo fra tutti la presenza dei buchi per le frecce, che ho dimenticato di stuccare e che poi ho lasciato in quanto il termine di consegna era scaduto e mi sembrava da carogne approfittare del fatto che avevo ancora 15 giorni di tempo per rimediare.



# FERRARI 430 ATTO TERZO

seconda parte del wip di robiturbo, meccanica e interni

Riprendiamo le redini del lavoro fatto da Robiturbo, il quale ci mostra gli interventi "meccanici e degli interni operati sulla sua creatura.

## LA MECCANICA

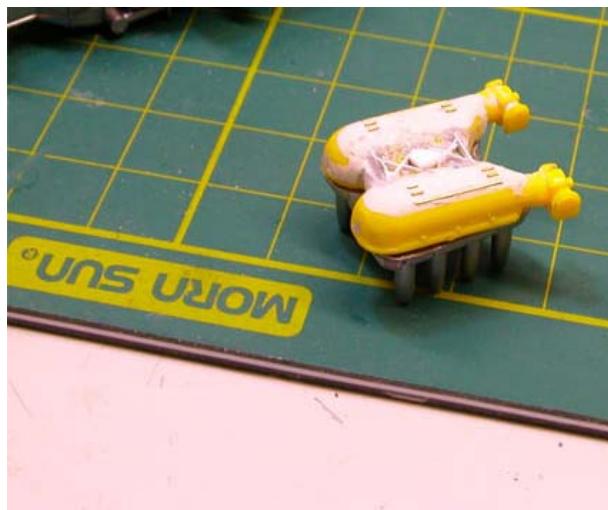
Semplificando un po' la modifica avrei potuto limitare i cambiamenti alla sola carrozzeria, ma secondo me le cose o si fanno bene, oppure non si fanno (che poi riescano è un altro discorso... ma per lo meno ci provo!); quindi via anche alle modifiche di meccanica!

La zona degli estrattori non è proprio una zona meccanica, ma più aerodinamica. La differenza col modello vecchio sta nell'aggiungere quattro alette che dividono l'estrattore, e qui l'amico plasticard viene in aiuto.

Il motore mi sembrava la parte che necessitava di meno modifiche, ma un più accurato studio delle foto in mio possesso, ha denotato parecchie differenze tra le due motorizzazioni, a partire dai cassonetti d'aspirazione, fino ad arrivare alle scatole filtro, passando per le testate ed i vari cablaggi.

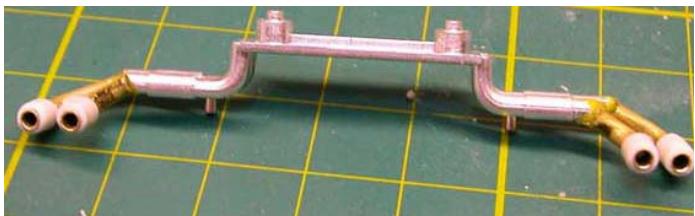
Partendo dai cassoncini d'aspirazione, ho dovuto rifare la struttura che li unisce, sempre col fido plasticard, stuccando il tutto e ricreando le righe in rilievo che "circondano" la scritta Ferrari con fili di rame rigidi.

Per il fondo piatto, ho voluto sfruttare la parte trasparente che Tamiya ha inserito nel kit, ma lasciarlo così com'era non mi convinceva affatto, e allora ho sfumato il contorno in modo da creare un effetto "raggi x".



Di diverso disegno sono anche gli alloggi dei filtri dell'aria, più che nella forma, nelle scanalature in superficie, quindi ho coperto tutto con stucco, e una volta asciutto ho intagliato quelle nuove.

Passiamo ai terminali di scarico. Avendo modificato la posizione delle uscite degli scarichi abbassando il tutto, bisognava modificare anche i tubi, e per far ciò ho deciso di tagliare gli originali e sostituirli con altri ricavati da un tubicino d'ottone. Per ottenere la piega del tubo senza schiacciarlo, ho inserito nello stesso un listello di plastica del diametro corretto e con l'aiuto di una dima ho effettuato la piega. Per poi sfilare il listello di plastica ho scaldato il tubo e una volta ammorbidente la plastica, l'ho tolta dal tubo. Per poi simulare il terminale vero, ho inserito sulla parte finale del tubo, un altro tubo stavolta di plastica levigato per renderlo tondeggiante.



## GLI INTERNI

Studiando attentamente le differenze interne delle due vetture si notano: le bocchette d'aerazione di diverso disegno; la palpebra del quadro strumenti adesso "staccata" dalla plancia; la strumentazione stile Enzo (la console centrale è quasi identica alla precedente); il volante con il famoso "manettino" per la regolazione elettronica del differenziale e col pulsante d'avviamento del motore ed altri particolari di minore importanza. Sono partito dal volante aggiungendo il manettino e il pulsante d'avviamento, per poi passare alla costruzione delle bocchette d'aerazione create con il solito foglio di plasticard forato e sagomato. Per costruire la parte interna ho unito ad un listello di plasticard cinque alette messe a "stella", ed una volta assemblato il tutto ho ricreato l'effetto carbonio con l'utilizzo di una retina e passando l'x-10 dato ad aerografo.

Per la palpebra strumenti, una volta eliminata l'originale, l'ho sostituita con due fogli di plasticard sovrapposti in modo da simulare la cucitura. Per la moquette interna ho utilizzato il borotalco, passando precedentemente della colla vinilica diluita con acqua e poi cospargendoci il talco e successivamente verniciandolo con nero opaco Tamiya xf-1. Ho aggiunto anche le cinture di sicurezza, ricavate da un nastro telato e con fotoincisioni Merikits.

Per scegliere il colore degli interni, mi sono basato su di una foto dell'auto originale, che accostava al grigio metallizzato della carrozzeria una pelle grigia per sedili e interni portiera, e per ottenere una tonalità simile, ho miscelato il grigio chiaro Tamiya con alcune gocce di nero opaco, fino a raggiungere una gradazione di colore simile.



# YAMAHA YZF 500 1991-1992

trans-kik studio 27



Ecco la recensione di uno dei più bei trans-kit “storici”, la Yamaha di Wayne Rainey del motomondiale '91 prodotto dalla ormai famosa azienda giapponese Studio 27.



Analizziamo nel dettaglio cosa troviamo all'interno della scatola, partendo dalle istruzioni di montaggio scritte in giapponese e inglese, ma ormai, il modellista esperto si basa più che altro sulle immagini che sulla descrizione...comunque sono composte da un solo foglio stampato fronte e retro dove troviamo esposto il contenuto del trans-kit, le istruzioni di montaggio e infine, nell'ultima parte, lo schema a colori per la posa delle decal, la colorazione delle carene sia per la versione dell'anno 1991 sia per l'anno 1992.

Passiamo ora alle parti vere e proprie del modello: le carene sono in resina, gli stampi sono di buona fattura, non ho rilevato fastidiosi slittamenti degli stampi che creano alle volte delle mancanze di resina.

Le immagini che riportate nella pagina mostrano il blocco codone/serbatoio e le due metà, sempre tagliate sulla linea longitudinale in stile Studio 27, delle carene - cupolino che fanno blocco unico con parte delle due espansioni laterali, quest'ultima scelta non molto apprezzata, per il prezzo elevato del trans kit qualche particolare si poteva definire meglio.



Sempre in resina è fatto il blocco motore e telaio in unico pezzo (foto 4), cosa questa non molto gradita a dire il vero, soprattutto se si vuole realizzare la moto priva di carene, ma con una buona dose di documentazione fotografica e buona volontà si può ricavare qualcosa di buono, se non ottimo.....

Il motore nonostante tutto, anche se ovviamente non raggiunge il dettaglio di un motore composto dà più pezzi, non è poi così male.



Abbandoniamo ora le parti in resina e dedichiamoci alle parti in lega di piombo.

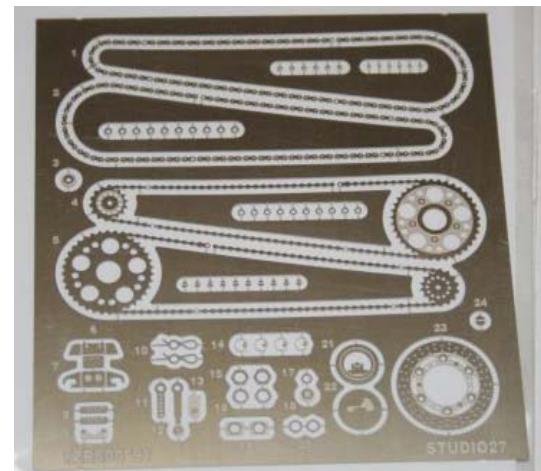
Ce ne sono davvero molte: possiamo notare il forcellone con pinza posteriore integrata sul lato Dx dello stesso, parafanghi anteriore e posteriore. Le espansioni, o meglio parte delle espansioni, dalla foto si nota che a differenza dei kit Tamiya non si collegano al motore come si dovrebbe ma "muoiono" sotto il codone, parlo ovviamente delle marmitte superiori, questo perché (si vede dalle foto di Telaio/motore) la parte superiore della culla del telaio è piatta e piena, questo è un problema perché a meno che non si voglia autocostruire il motore, il modello deve essere lasciato rigorosamente chiuso, idem per le marmitte laterali, che rimangono attaccate alla carena. In fine le decal: guardando il foglio presente si può notare che il trans-Kit permette la realizzazione di due versioni la colorazione riferita all'anno '91 oppure '92.



Nel secondo caso però ci sono delle modifiche da apportare alle carene, quindi se optate per la '92 vi consiglio di munirvi di documentazione fotografica e provvedere alla modifica.



La moto reale in versione 1991.....



..... e in versione 1992.

# A&M Contest 2006

Regole e modalità del contest on-line dedicato al modellismo statico civile

Finalmente, dopo svariate domande e richieste del pubblico, la CoReDazione della Vostra testata di intrattenimento preferita, conferma l'idea del concorso on-line ma con qualche modifica rispetto alle precedenti versioni.

In poche righe, vi illustriamo le nuove "regole" per poter partecipare:

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

- già, da quest'anno s'è sparso 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**, apprendo 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.

Per la "consegna" dei modelli, stiamo attrezzando la CoReDazione di un indirizzo di posta elettronica dedicato.....dateci tempo per imbastire il tutto, seguiteci e vi daremo le info nei prossimi numeri.