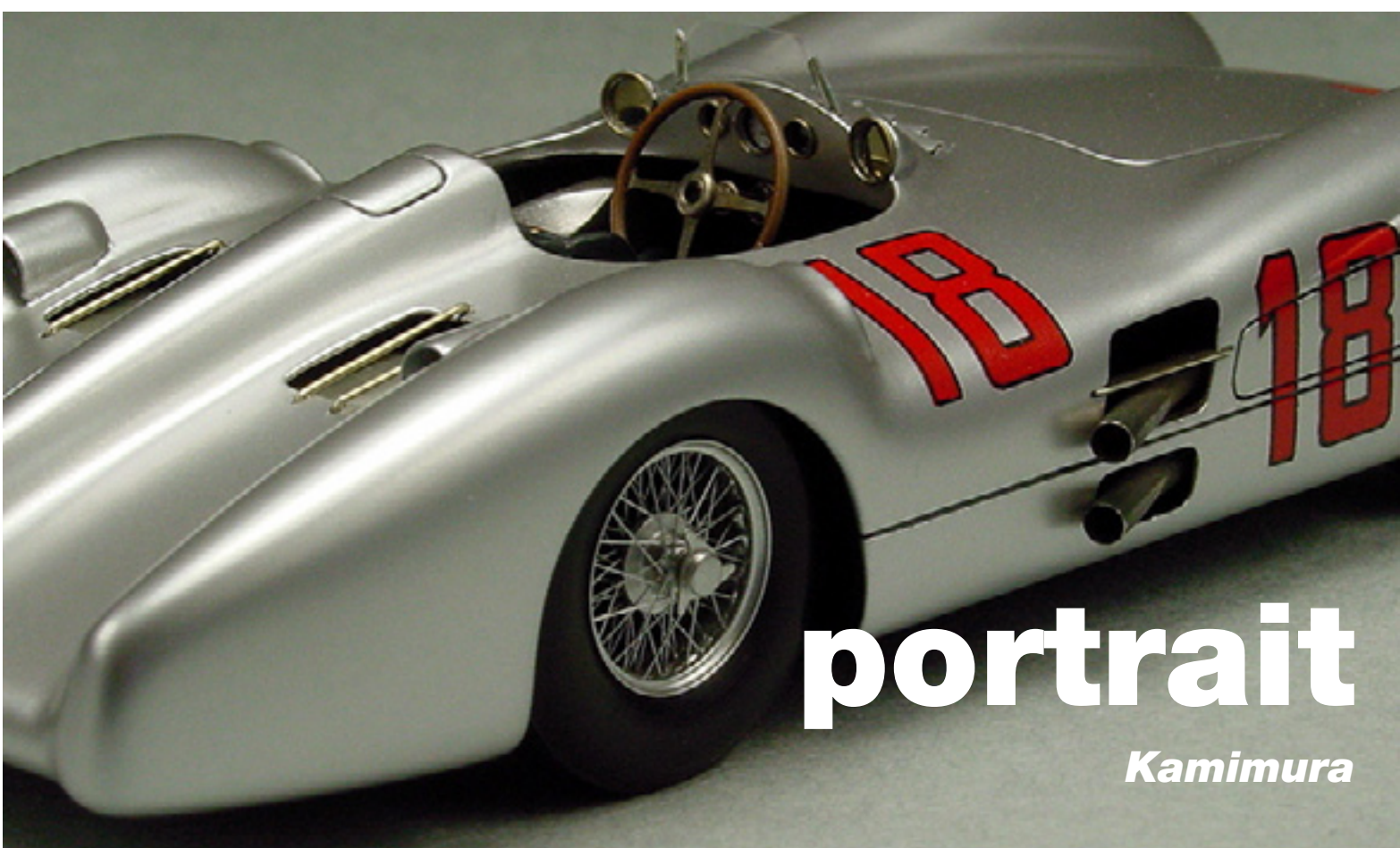


MODEL TRIBE

n°22 del 15 marzo 2006

modeltribe è una testata di intrattenimento modellistico senza scopo di lucro



portrait

Kamimura

wip

4° parte F430
robiturbo



recensione

F40LM
Luca68



fdm :)

superteo



clonazione

manuale
motocicliste





Nuovo numero, nuova avventura. Anche per questo numero ci si è fatti in quattro e quattro, stavolta è davvero il numero giusto. La veste grafica è cambiata, migliorata, evoluta sempre però mantenendo un collegamento...alle tradizioni ed al passato. Scherzi a parte, in questo numero abbiamo cercato di raggiungere nuovi obiettivi. Sono convinto che la squadra di ModelTribe in collaborazione con molti di voi, sia perfettamente riuscita nello scopo. Il numero delle pagine aumenta, il tasso di fuffa resta ancora prossimo allo zero e la collaborazione degli amici del forum tende ad aumentare. Le idee arrivano da più parti e col passare del tempo, ModelTribe acquista una connotazione sempre più concreta, sempre più seria pur restando una e-zine amatoriale.

In questo numero troverete la prima parte di una guida alla clonazione per mezzo di gomma siliconica e resina da colata, scritta dal sottoscritto, l'intervista al celebre Akihiro Kamimura, la recensione della Ferrari F40 di Luca68, la faccia da modellista di Superteo e la conclusione del fantastico lavoro di Robiturbo sulla F430.

Finite le considerazioni di massima gettiamo l'amo per i prossimi numeri.

In programma ci sono ancora interviste a personaggi del settore che ci racconteranno le loro storie, avremo un nuovo utente in faccia da modellista.

Dal prossimo numero partirà una nuova sezione dedicata al mondo delle due e delle quattro ruote. Il nome è ancora segreto (forse perché non c'è...), ma i contenuti saranno orientati ai personaggi che hanno reso famosi i mezzi che hanno guidato. Si partirà ad esempio da una M1 Tamia per parlare di Valentino Rossi e della sua storia. Saranno citati i kit disponibili sul mercato e i transkit o decal necessari per realizzare il maggior numero possibile

di moto guidate dal Dottore. Ci troveremo di fronte a recensioni trasversali di kit. Partendo sempre dalla M1 presa in esempio per Rossi, verranno elencate le varie combinazioni per realizzare anche la moto di Checa piuttosto che quella di Meandri, etc., etc.

Ribadiamo, il nostro impegno è tanto ma molto del peso qualitativo e non quantitativo di ModelTribe dipende da chi lo legge. Fa piacere leggere i commenti sul forum di Giorgio Nanni, commenti come "bello", "letto per primo", "eccezionale", "complimenti a tutti", etc. ma fa altrettanto piacere nonché comodo leggere delle critiche costruttive. Se un argomento non viene trattato, provate a suggerirlo. Faremo il possibile. Se credete di poter fornire un contributo, fatecelo sapere.

Un ringraziamento a Sergioint e a Chino per aver proposto idee nuove e stimoli interessanti.

Grazie anche a tutti quelli che ci fanno i complimenti sul forum, sulla chat, per telefono (parliamoci chiaro, Model TIME trema! :))

Grazie a tutta la squadra di ModelTribe.

MotoCiclante (aka Davide).



superteo



Roma, 15 02 2006

Nome: Matteo

Nickname: Superteo

Modellista da: più o meno da quando avevo 8-9 anni

Primo modello: avrei detto prima schifezza... probabilmente un aereo militare. Penso un A-10

Mod. realizzati: fatti bene: Yamaha M1 del Dottore e la Mini Morris del '67; poi parecchi figurini tra quelli 1/32 (i 54 mm) e molto warhammer

Nel cassetto: parecchi... Mini Italian Job, Supra Fast and Furious, Honda RC Gibernau e Vale Rossi '02, Yamaha M1 Melandri, Impreza 2005, Lancer evo VII, Skyline r34, Mazda rx7, Ducati Desmosedici '04

Prox modello: dopo aver finito la vespa e l'R1 penso che farò la Mini Italian Job o la Supra Fast and Furious. Magari in contemporanea con qualche moto

Auto VS moto: tutte e due, senza particolare preferenza...anche se le moto mi danno sempre un'emozione in più forse per la loro aggressività e dinamismo delle forme.

Punto forte : con plasticard, stucco e compagnia bella mi sento molto abile e quindi con l'autocostruzione in generale...e anche con le clonazioni con gomma/resina me la cavo bene

Punto debole: la verniciatura ad aerografo purtroppo, ma piano piano si prende la mano... e poco a poco sto ottenendo dei risultati soddisfacenti

robitor



Wiprobitorbo's 430



I particolari

A questo punto abbiamo gli interni, il motore, il fondo e la carrozzeria.

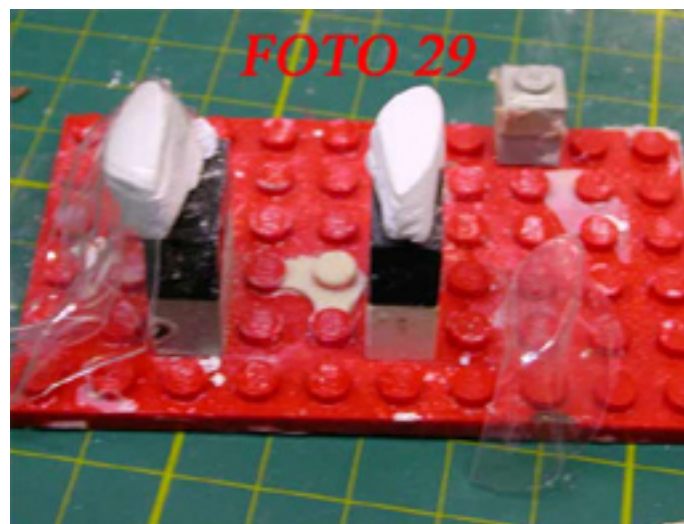
Cosa manca? Tutte le varie finiture che vanno a completare la vettura, come gli specchietti, i fanali anteriori e le luci posteriori, le ruote e infine le poche decalcomanie.

Parto dalle ruote recuperate, come detto all'inizio dell'articolo, da una Enzo Tamiya e modificate per farle alloggiare all'interno dei passaruota che nella 430 sono più stretti. Ho modificato solo i cerchi posteriori, poiché gli anteriori erano già della misura corretta. Ho scartato le gomme della Enzo perchè eccessivamente grandi (soprattutto le posteriori, mentre le anteriori potevano anche andare bene). Dato che non volevo utilizzare due coppie di gomme diverse, ho optato per l'utilizzo delle gomme della 360, di misura corretta come larghezza, che spingendo un po' si sono adattate anche al cerchio di maggior diametro della Enzo.



In questo caso mi sono concesso una "licenza modellistica" per i cerchi, essendo quelli della 430 con attacco a 5 dadi e quelli della Enzo con dado unico centrale. Tuttavia, anche se non ho voluto tentare la modifica, ho riprodotto le valvole di gonfiaggio con un filo elettrico di rame (foto 28).

La difficoltà incontrata nella realizzazione dei fanali anteriori è stata quella di riprodurre la calotta in plexiglass. Per far ciò mi sono avvalso di un foglio di acetato trasparente e di un pezzo di das. Con quest'ultimo ho preso il calco dei fanali e successivamente ho scaldato e sagomato l'acetato sul das, ottenendo i due gusci (foto 29) che andranno a coprire la parabola dei fari.



Per ricostruire le parabole dei fari ho utilizzato il solito foglio di plasticard per ottenere la base e con due tondini di diverso diametro ho ricavato i quattro alloggi delle lenti dei fari (due per fanale). Con delle strisce di Metal foil ho rivestito parte dei tondini per ricreare l'effetto cromatura, ed ho riutilizzato le lenti della 360 per creare i nuovi fari (foto30 e31).



Per il montaggio dei fanalini posteriori ho solo dovuto adattare le loro dimensioni alle nuove sedi più piccole di quelle della Enzo, un lavoro tutto sommato non troppo impegnativo (foto32).

L'ultima ed impegnativa prova è stata la costruzione degli specchietti retrovisori



esterni. Quello di destra, il più semplice, l'ho ottenuto modificando l'originale della 360, assottigliando l'attacco esistente e raddoppiandolo e dandogli infine la giusta forma meno arrotondata. Lo specchietto di sinistra invece, oltre alle modifiche apportate al destro, proponeva anche la scritta F430 incisa nello stesso.

Dopo molti esperimenti ho optato per ricreare lo specchietto con una colata di resina. Per prima cosa ho modificato lo specchietto in modo da avere la forma corretta, poi ho realizzato lo stampo dello stesso con gomma siliconica ed una volta pronto ho inserito all'interno la fotoinci-



sione della scritta nella posizione corretta. Alla fine ho versato la colata di resina all'interno dello stampo ed una volta pronta ho estratto lo specchietto con le fotoincisioni ancora ben "affondate" nella resina.



Con molta pazienza e delicatezza ho estratto la scritta dallo specchietto ed ho ottenuto l'incisione della scritta. Purtroppo non ho ottenuto un risultato perfetto a causa del poco spessore delle fotoincisioni che mi hanno costretto a sovrapporne tre, ma non sono riuscito a trovarne con dimensioni e spessori adatti (foto33 e 34).

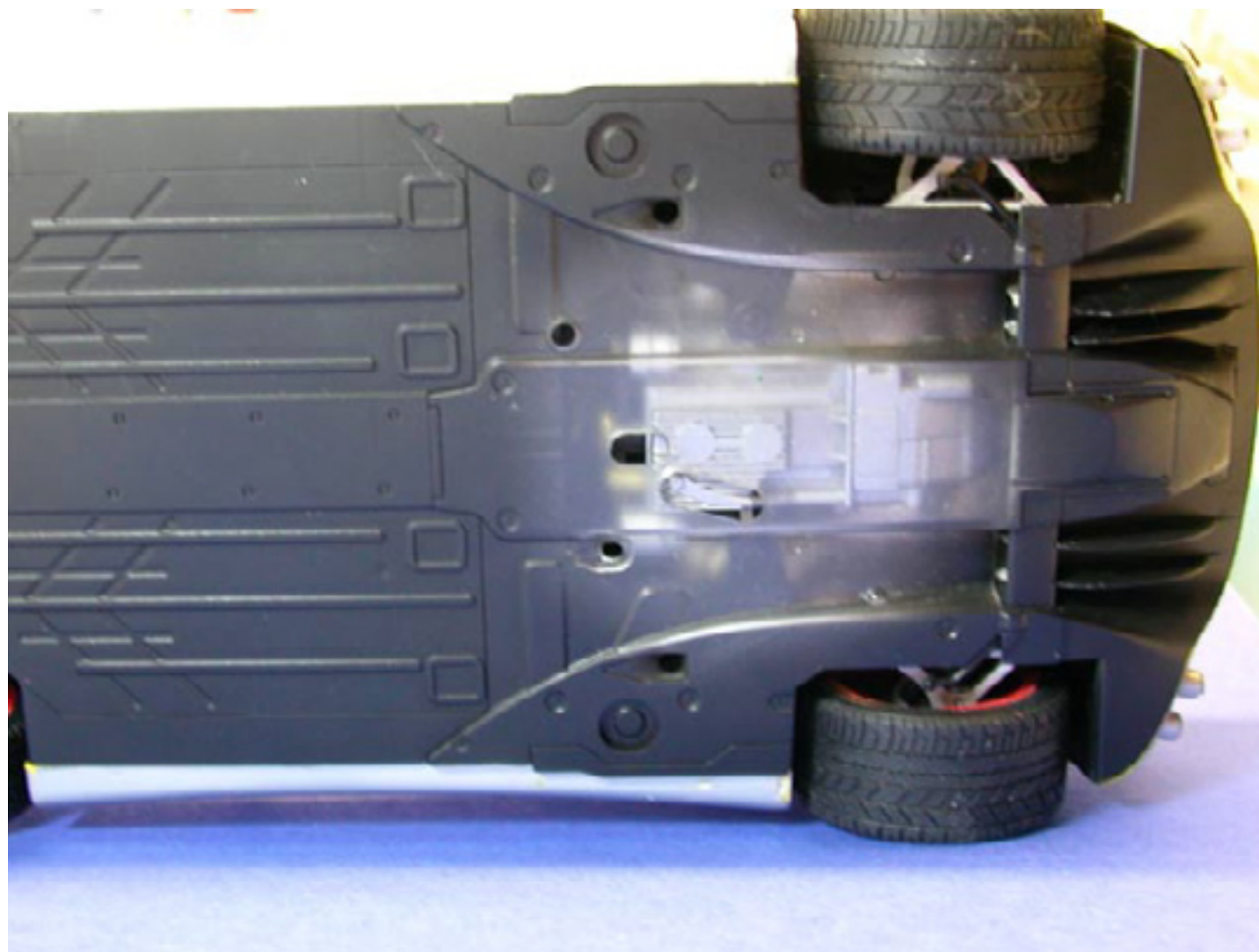
IL RISULTATO

Il risultato che ho ottenuto (foto 35-36-37) mi ha soddisfatto, ed è vicino all'obiettivo che mi ero posto ad inizio lavoro. I due mesi necessari alla realizzazione sono come volati.

Un ringraziamento va a tutti i partecipanti del forum di modellismo.it per i consigli ed il sostegno morale ed anche ad Emanuela per la sua pazienza!

Alla prossima!

Così Roberto – Robiturbo



F40 recensione by luca68

COMPETIZIONE



FERRARI F40 COMPETIZIONE TAMIYA
SCALA 1/24 COD.24284

La F40, presentata nel 1987, è nata per festeggiare i 40 anni della Ferrari, voluta dal Drake in persona, avrebbe dovuto rappresentare la summa di tutta l'esperienza e la tecnologia avanzata in uso nella massima formula applicata ad una vettura stradale. E così fu.

Io considero questa vettura come l'ultima modello a incarnare lo spirito della 'vera Ferrari', infatti è una macchina che, come con le vecchio GTO o SWB, si può usare su strada per tutta la settimana e trasformare in un vera vettura da gara alla domenica.

Ed infatti le F40 GT che hanno partecipato al campionato italiano GT nel 1992, preparate da Michelotto, non erano molto diverse dalle sorelle stradali: per regolamento le modifiche al motore, alle sospensioni e ai freni erano davvero irrilevanti, nel 1993 fu concessa qualche libertà in più tanto che Michelotto utilizzò alcune parti derivate dalle F40 LM.

Viste le molte similitudine tra la versione gara e strada, Tamiya ha pensato bene di riprendere in mano il kit della stradale (rilasciato alla fine degli anni 80) e di 'aggiornarlo' alla versione GT (definizione più corretta di 'Competizione').

La vettura scelta è quella schierata dal Jolly Club nel 1993 e sponsorizzata da Monteshell (n. di telaio 80742) che pilotata da Marco Brand si aggiudicò il titolo vincendo ben 8 gare sulle 10 previste.

Questa stessa vettura, qualche anno dopo, ha corso nel campionato giapponese GT con i colori della Taisan, potremmo aspettarci una scatola nuova da Tamiya?? Ma incominciamo a parlare del kit. La boxart rappresenta già una novità, una nuova presentazione grafica più elegante del solito, dove sono rappresentate tutte

le matarozze che si trovano all'interno e viene anche indicato il numero di parti impiegate, ben 143.



Foto 1

Delle 7 matarozze che compongono il kit ben 5 sono le stesse del vecchio kit, la differenza più evidente è rappresentata dal fatto che la carrozzeria e le parti della vettura sono stampate in bianco. Ci sono anche altre differenze un po' meno evidenti: nella stampata B (foto5) il pezzo 2 è stato completamente rifatto per rappresentare lo scarico diretto senza il silenziatore (foto6) mentre la stampata D non è più cromata ma nera, va anche detto che della stampata D si utilizzeranno solo i 2 intercooler (foto7).

Le parti nuove sono raccolte su due telaietti (foto8) dove troviamo i cerchioni da gara, i bulloni esagonali per fissare i

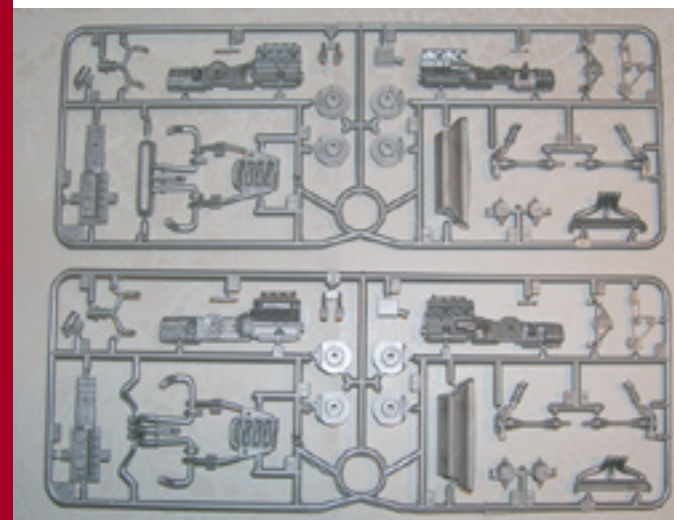


Foto 5



Foto 7

cerchioni, i dischi dei freni (di diametro maggiore rispetto agli altri), gli specchietti (che andranno attaccati ai vetri praticando due forellini sugli stessi), dei nuovi supporti per la fanaleria posteriore, il condotto di raffreddamento della valvola wastegate, l'estintore e la centralina da mettere nell'abitacolo.

Nel foglietto delle fotoincisioni (foto9)

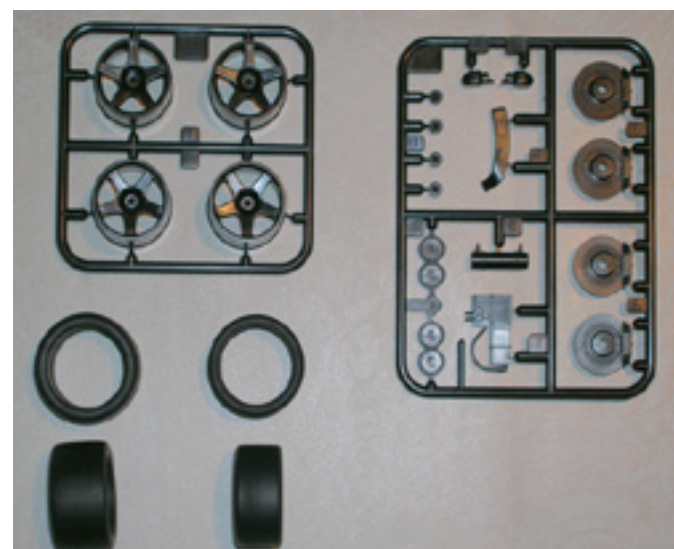


Foto 8

troviamo la griglia del cofano posteriore, i dischi dei freni, le griglie per i radiatori posteriori e gli intercooler, il gancio di traino anteriore, la paratia anticalore da mettere sopra gli scarichi, le parti riflettenti degli specchietti e il selettore per la leva del cambio (forato!!).

Le fotoincisioni di Tamiya sono leggermente più spesse di quelle di Studio27 e risultano quindi meno 'piatte' dando alle griglie un piacevole effetto tridimensionale davvero veritiero.

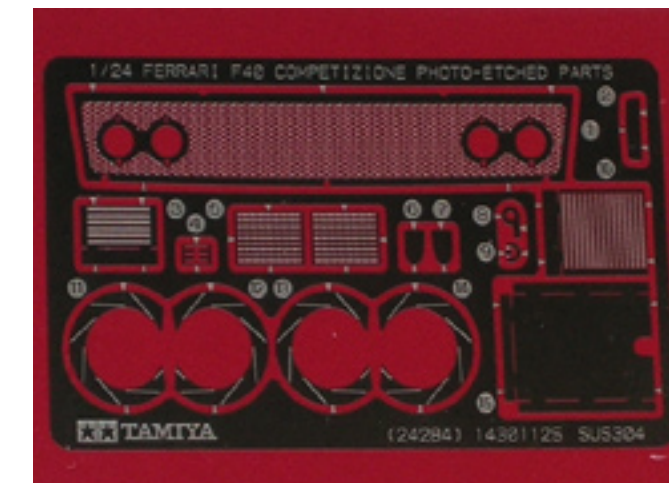


Foto 9

Completano il kit le mascherature per i vetri, le gomme slick, i 3 terminali di scarico in metallo bianco (veramente belli) e le decal dedicate stampate in maniera sempre precisa dalla nostrana Cartograph (foto10/11).



Foto 10

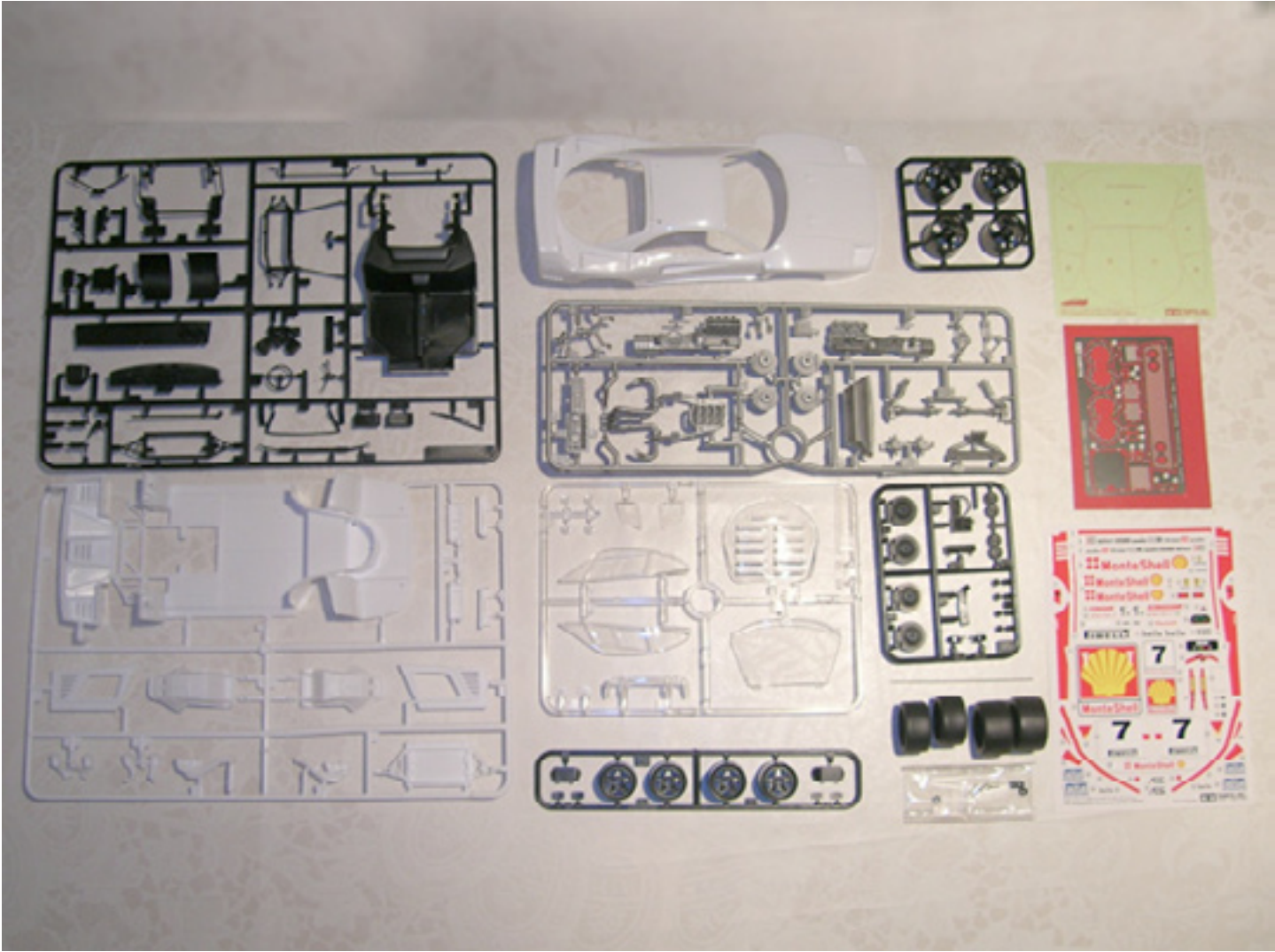
Come già anticipato sul forum, mi ha lasciato perplesso la mancanza del roll-bar di protezione all'interno dell'abitacolo, su altro forum mi hanno risposto che la F40

nasceva già nell’allestimento stradale con un roll-bar integrato nella scocca. Penso sia vero anche perché il kit della Fujimi in scala 1/16 della stessa versione non lo prevede e non penso che Tamiya prenda una cantonata così grossa. Le nuove parti aggiunte a questa versione rendono il kit ancora attuale, un’ottima base per lavori di elaborazione e super-dettaglio, ma anche il modello costruito ‘da scatola’ farà la sua bella figura nella bacheca magari proprio accanto ad una F40 stradale.

luca68.



Foto 11



F40
COMPETIZIONE



kamimura





Salve modellari, in questa occasione l'intervista ha colto uno tra i più talentuosi modellisti, riconosciuto a livello internazionale: Akihiro Kamimura. Mi piacerebbe dire che "non è stato facile ma ci siamo riusciti...". La realtà è stata ben diversa. Akihiro è una persona disponibilissima e gentilissima. E' stato tempestivo nello scambio di e-mail che ha portato a questa intervista e ha mostrato una umiltà ed una modestia fuori dal comune. Le sue risposte non sono mai banali e si riesce a cogliere qualche trucco senza dover leggere tra le righe. Già immagino gli acquisti in massa di vernice uretanica. Bene, mi sto dilungando troppo. Buona lettura.

MotoCiclante.

M) Vorrei poter conoscere la lingua giapponese solo per poter meglio seguire i diari dei modellisti giapponesi. C'è una spiegazione per questo talento comune nel fare lavori così particolari, precisi e puliti piuttosto che l'abilità nel saper costruire auto intere da zero o la pulizia nelle saldature così come nella verniciatura?

K) Abbiamo la reputazione di essere molto capaci con le mani. Siamo anche molto abili nell'implementare e rifinire le nuove tecniche. Inoltre ci sono molte pubblicazioni e riviste sul modellismo con delle guide e lavori di modellisti esperti. Il motivo dei diari su web dei modellisti giapponesi, così belli e dettagliati risiede nel fatto che mostrare i progressi in ogni aggiornamento e comunicare con in vari vi-



sitatori del sito funge da stimolo continuo per migliorarsi ,me compreso.

M) Ultimamente in Italia (generalmente in tutta Europa), le aziende che producono kit stanno vivendo un momento difficile. Alcuni ritengono che il motivo sia da imputare all'invasione sul mercato di prodotti die-cast, la maggior parte di questi prodotti in Cina e dintorni. Avvertite lo stesso fenomeno in Giappone? Prodotti come questi influenzano il mercato di artigiani come te o no?

K) Anche noi viviamo la medesima esperienza. Anche in Giappone c'è una flessione nella vendita di kit. In ogni caso, non penso che il numero dei modellisti stia diminuendo. I modelli finiti non sono l'unica cosa che amiamo del nostro hobby; ci divertiamo durante la loro costruzione e conoscere tutto ciò che si trova sul modello, di conseguenza la produzione di massa non può escluderci.

M) Ti ricordi qual'è stato il primo modello che hai realizzato da professionista?

K) Il primo modello che realizzai da professionista è stato una Williams FW19 Revell 1/24 per una rivista di modellismo. Ho dovuto lavorarci un bel po'. Le proporzioni erano buone ma ho dovuto sostituire le gomme con quelle provenienti da un kit Hasegawa ed ho dovuto tagliare le decal Rothmans, e così via. Le scadenze sono molto importanti anche per i professionisti. Tuttavia è bizzarro che adesso ho bisogno di una scadenza per spronarmi a finire un modello.

M) Cosa vorresti consigliare ad un modellista alle prime armi che volesse seguire i tuoi passi?

K) Suggestisco di iniziare con qualsiasi kit di auto da rally in scala 1/24. Puoi verniciarlo utilizzando le bombolette spray, imparare a stendere le decal e maneggiare dei particolari in metallo come le fotoincisioni. Se ci si vuole imbattere nella scala 1:43, l'acquisto di un buon aerografo e di un compressore, è fondamentale. Volendo fare un'auto da Formula1, consiglieri di sceglierne una dei primi





anni novanta, tralasciando le moderne Formula1, più complesse e ricche di particolari aerodinamici collegati al corpo macchina.

M) C'è stato per te un modellista che ti abbia insegnato qualcosa di veramente speciale? Chi?

K) Isao Nomura fu il pioniere dei costruttori di modellismo professionali in Giappone. Si è ritirato di recente, e nella sua carriera ha realizzato oltre 900 kit, tutti eccezionali. I trucchi, scegliere il modello giusto, le tecniche di base come saldare, stuccare e verniciare; fondamentalmente ho imparato tutto da lui. Sono stato benedetto nell'aver lui come maestro. Molto fortunato.

M) Esiste l'invidia nel campo del modellismo? Sei invidioso dei modelli di qualche altro modellista?

K) Amo moltissimo i modelli che costruisco. I modelli costruiti da altri? La Ferrari 355S di Patrice de Cont che ho visto al Retro-

mobile del 2003 era fantastica. Non riesco ad immaginare come sia stato capace di realizzare una cosa del genere.

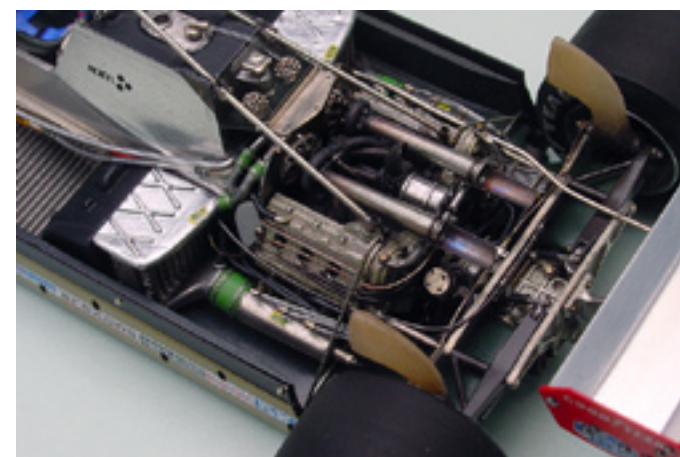
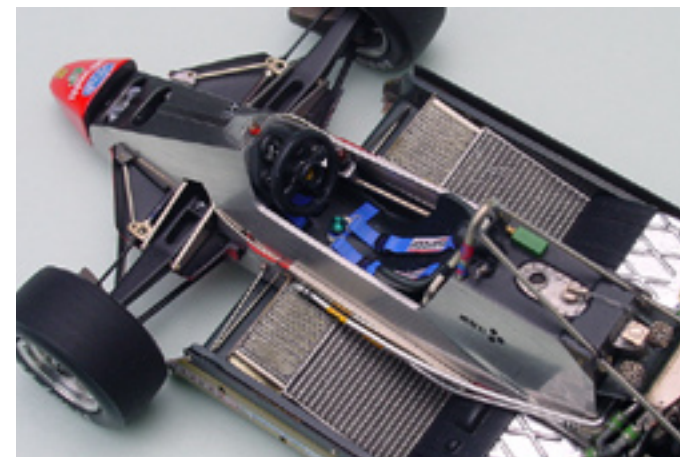
M) Un modellista giapponese che preferisci? Uno straniero?

K) Come ho risposto nella prima domanda, ci sono molti modellisti bravi in Giappone, per via della nostra cultura. Frequento due o tre appuntamenti ogni anno ed è molto interessante osservare i lavori degli altri. E' decisamente stimolante.

M) Quale tecnica hai imparato che ha letteralmente cambiato la qualità dei tuoi modelli?

K) L'impiego della vernice uretanica (superficie e trasparente), è stato decisamente rivoluzionario. Tempi drasticamente ridotti grazie al suo impiego. Attualmente sto sperimentando altri modi per lucidare sopra lo strato di trasparente.

M) Qual'è l'errore più frequente che riscontri negli altri modelli fatti da altri?



K) Noto spesso che le gomme, specialmente nelle Formula1, sono molto impolverate anche quando la scocca è lucida e pulita. Un po' di nastro potrebbe pulirle per bene quindi, provate!

M) Resina, metallo bianco o plastica? Qual'è il tuo materiale preferito e perché?

K) Non ho preferenze per quanto riguarda i materiali fintanto che il modello sia stato ben riprodotto nelle proporzioni. Dal punto di vista dei collezionisti, il metallo è maggior-

mente apprezzato per via del maggior peso che conferisce a tutto il modello.

M) Tra i tuoi modelli non mi è mai capitato di vedere un modello con parti apribili. C'è un motivo?

K) No, a dire il vero mi è stata commissionata una Superior (Make Up) Ferrari 250 GTO, scala 1:43. Comincerò a costruire qualcosa verso la fine di quest'anno o all'inizio del prossimo.

M) Hai mai costruito un modello di pura fantasia? Ad esempio una Ford GT40 col motore di un'auto da Formula1?

K) No, mai fatto però sembra una cosa interessante. Lo proverò in futuro.

M) Hai una foto di quello che ritieni il tuo modello migliore?

K) Mi piace molto la foto della mia Mercedes W196, ovviamente la vettura reale è decisamente più bella. Mi piacciono le macchine classiche degli anni sessanta e settanta, Formula 1 e sportive.

M) Che lavoro fai?

K) Sono un fisioterapista ed agopuntore ma non impressionarti! L'agopuntura giapponese non è dolorosa come quella cinese. Poi posso riutilizzare gli aghi per le antenne in 1:43, dopo averli disinfettati. Direi che il lavoro primario stia aiutando il secondo!

M) Quando e come riesci a ricavarti il tempo per modellare?

K) Dal momento che svolgo la mia attività di fisioterapista a casa non ho bisogno di fare grossi cambiamenti quando devo modellare. Solitamente lavoro ai modelli la mattina presto, prima di ricevere i pazienti e durante la pausa pranzo. La sera voglio stare

solo con la mia famiglia anche se non è sempre possibile quando ci sono delle scadenze. A volte devo dedicare al modellismo anche dieci ore al giorno.

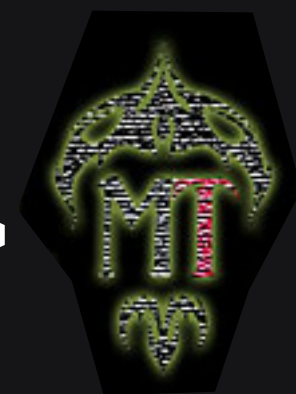
M) Cosa significa per te "Good dwells in small thing" (il bello dimora nelle cose piccole - ndr).

K) L'ispirazione mi è venuta leggendo una frase in un articolo del famoso architetto Mies van der Rohe: "Good dwells in the details" (il bello dimora nei dettagli).



motocicclante

motorcycle



clonazione

manuale by motocicliste



Clonazione – Prima parte



Il processo della clonazione consente di replicare dal singolo pezzo fino ad una scocca intera. Questo consente al modellista di concentrare i propri sforzi sulla realizzazione di un pezzo per poi replicarlo in più copie perfettamente identiche. Un processo così comodo presenta anche diverse difficoltà. La prima e la più temuta è quella della formazione di bolle d'aria tanto nello stampo, quanto nel pezzo finale in resina.

A questo punto andiamo a conoscere gli ingredienti per realizzare una copia in resina.

La gomma siliconica, i componenti per creare la cassa in cui realizzeremo lo stampo e la resina che darà vita alla nostra copia.

Per prima cosa abbiamo bisogno di un materiale in grado di copiare alla perfezione il più piccolo dettaglio dell'oggetto che andremo a replicare: la gomma siliconica.

La gomma siliconica: è un materiale tipicamente bi-componente formato dal materiale principale e dal suo catalizzatore in grado di innescare il processo che

trasformerà la gomma siliconica da liquida in solida. In questa sorta di guida utilizzeremo la gomma siliconica prodotta dalla Prochima®, ditta tra le più note e specializzate nella realizzazione di prodotti per scenografie e simili.

Il prodotto in questione della Prochima® si chiama GLS-50® e viene venduto in diversi formati caratterizzati dal diverso peso. Caratteristica della gomma siliconica è la sua durezza, chiamata in gergo shore che specifica quanto è dura. Questa caratteristica non ha un valore di qualità assoluto. In pratica non esiste il miglior valore in assoluto bensì quello che contraddistingue il miglior compromesso. Mediamente questo valore si attesta attorno al 50. Una gomma più morbida consente di copiare anche il dettaglio più microscopico. L'aspetto negativo è che uno stampo molto morbido consentirà un numero inferiore di copie visto che ad ogni copia lo stampo tenderà a slabbrarsi per consentire il distacco da esso dell'oggetto appena duplicato.

Una gomma più dura, di contro, potrà seguire in maniera relativamente peggiore i dettagli del soggetto da replicare ma avrà una vita più lunga e, di conseguenza consentirà di riprodurre un maggior numero di copie.

Il GLS-50® ha un'eccellente resa sia per quanto riguarda la capacità di copiare i dettagli che per quanto riguarda il numero di copie in grado di essere riprodotte prima di degradare e cominciare a perdere piccoli brandelli.

Per questo tipo di gomma siliconica il catalizzatore viene aggiunto in percentuale di peso, il 5% circa.

La cassa per lo stampo

Realizzabile con qualsiasi cosa sia in grado di contenere la gomma siliconica, lo stampo viene mediamente realizzato mediante l'utilizzo di quelli che sono stati i compagni di giochi d'infanzia per molti di noi: le costruzioni o LEGO®.

I mattoncini posseggono una enorme versatilità in quanto consentono di realizzare profili irregolari. Essendo in plastica, poi, la gomma non si attacca minimamente alla sua superficie consentendone il continuo riutilizzo, praticamente all'infinito. Altra caratteristica è quella di poterne trovare in gran quantità nei propri giocattoli, negli scatoloni di quando eravamo bimbi o nei grandi magazzini in versione commerciale e meno costosa.

La resina



Anche per questo materiale fondamentale ci affideremo ad un prodotto della Prochima®, la resina da colata Sintafoam®. Anch'essa disponibile in diverse quantità e dotata di una data di scadenza. Pertanto quando fate acquisti badate bene alla scadenza onde evitare inutili e faticosi nonché inutili lavori. Il Sintafoam® viene venduto in due barattoli da mischiare al 50% per dar vita alla resina. Ultimamente la Prochima® ha immesso sul mercato una versione di Sintafoam® con un tempo di essiccazione leggermente superiore. Questo rende più facile l'eliminazione delle odiose bolle d'aria che vanno ad incastrarsi nello stampo e che successivamente costringono all'uso di stucature per colmare i fori lasciati nell'oggetto.

Ma ora andiamo avanti e vediamo all'atto pratico cosa comporta la decisione di clonare un particolare piuttosto che una scocca intera.

Per questo articolo ho deciso di clonare forse uno dei soggetti meno semplici: una scocca intera di un modello in scala 1:43 prodotto da BBR. Il motivo è legato al desiderio di fare una versione apribile della berlinetta della casa di Maranello. Il timore di rovinare una scocca così bella, però, mi ha spinto a tentare la strada prima attraverso una copia di basso valore per poi, eventualmente, rifare lo stesso lavoro ma con mano più sicura sulla scocca originale.

Cominciamo.

Per prima cosa prendiamo il soggetto che intendiamo duplicare e laviamolo al fine di eliminare ogni residuo della lavorazione industriale tra cui i distaccanti che sono agenti oleosi che potrebbero compromettere la realizzazione dello stampo.



Per l'operazione basterà uno spazzolino da denti con setole non eccessivamente dure, dell'acqua tiepida e detersivo per piatti.

Dopo aver sparso un po' di detersivo sulla scocca, passeremo delicatamente e su tutta la scocca, lo spazzolino da denti cercando di andare a pulire anche il più recondito interstizio. Una volta certi di aver pulito tutta la scocca, si procederà al lavaggio della stessa.



Si trova in quasi tutte le cartolerie ed ha il vantaggio di essere riutilizzabile quasi all'infinito. Non tende a seccarsi e basterà conservarlo in un sacchetto per alimenti per garantirgli lunga vita. Col freddo tende ad essere più duro, meno duttile e modellabile. Basterà lasciarlo vicino ad una fonte di calore per un po' per renderlo più morbido e lavorabile.

Continuiamo con la preparazione. Prendiamo un cartoncino e posizioniamolo sul nostro piano di lavoro.



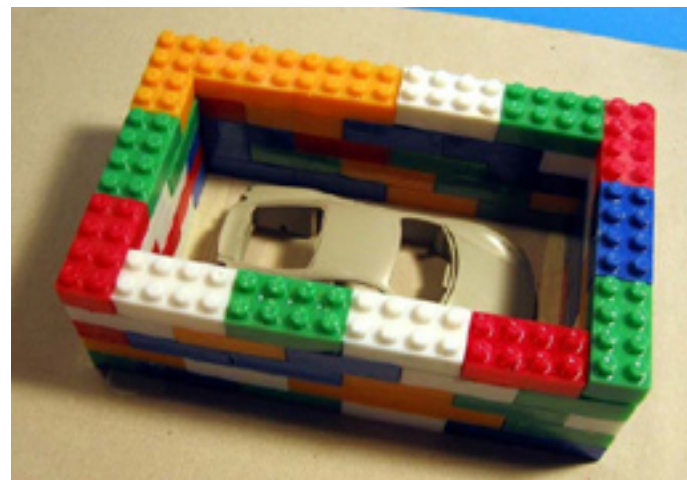
Ecco la nostra scocca linda e tinta.



E qui introduciamo un altro importante protagonista del nostro lavoro: il pongo.



Posizioniamo la scocca sul cartoncino e con l'aiuto di nastro da carrozziere definiamo una sorta di bordo per il nostro stampo. Con l'aiuto dei mattoncini iniziamo a costruire la cassa per il nostro stampo.



Ecco realizzato uno stampo in grado di contenere la nostra scocca. Assicuratevi di lasciare un po' d'aria tra lo stampo ed il soggetto. L'altezza dello stampo deve essere sufficientemente alta da impedire alla gomma di tracimare dallo stesso e colare fuori.



A questo punto riponiamo la scocca e stendiamo una sfoglia di pongo alta circa un centimetro e che sia più vasta dell'area racchiusa dal nostro stampo. Successivamente poggiamo lo stampo sul pongo e premiamo leggermente al fine di lasciare una leggera impronta nel das.



Una volta rimosso lo stampo, con l'aiuto di una miretta o di un bisturi, rifiliamo il das e rimuoviamo l'eccesso di das. E qui viene il bello. Per ovviare alla presenza di fori e sottosquadri dobbiamo fare un buon uso del das al fine di non incastrare la scocca all'interno dello stampo.



In questa occasione la scocca è parallela al piano di lavoro. Credo che inclinare la scocca rispetto al piano sia più vantaggioso, specie se si lavora con stampi dotati di canali di colata e vie di fughe per l'aria ma di questo parleremo in un'altra occasione.

Nella foto si vede come il das si fermi alla base della scocca. Questo risultato è stato ottenuto aggiungendo dei piccoli quantitativi di das a congiunzione tra lo strato di base precedentemente creato. Il das aggiunto è poi stato lavorato con l'aiuto di mirette che hanno reso più morbido e meno brusco il passaggio tra il das e la scocca.



Ora è tutto pronto per accogliere la colata di gomma che andrà a costituire la prima delle due valve del nostro stampo. Assicuratevi di colmare con del das eventuali buchi o fessure presenti tra il bordo dello stampo ed il das.

A questo punto bisogna preparare la gomma. Consiglio di procurarvi dei semplici ma essenziali strumenti. Un contenitore come il barattolo di yogurt da 500 gr o una ciotola in plastica di quelle usa e getta.

Versate la gomma nella ciotola (circa 250, 300 gr) ed il catalizzatore necessario misurabile con una siringa da 5cc. Mescolate il catalizzatore alla gomma aiutandovi con un cucchiaino di plastica. Assicuratevi di mescolare molto bene i due componenti. Diversamente si creerebbe un composto disomogeneo che potrebbe asciugare

solo in certe parti, mentre resterebbe per sempre liquido in altre rendendo il vostro stampo inutilizzabile (soldi buttati).

Una volta certi di aver mescolato per bene, iniziate a versare lentamente la gomma nello stampo evitando di creare delle bolle d'aria. Dopo aver versato tutta la gomma necessaria nello stampo, iniziate a gustarvi la risalita delle bolle d'aria in superficie.



Picchiettate con le dita i bordi dello stampo in maniera da facilitare il distacco delle bolle da qualche anfratto del modello. Potete aiutare il processo pizzicando con uno stuzzicadenti le bolle che affiorano. In poche ore lo stampo sarà pronto in una nottata.

Una volta asciugata la prima valva, giriamo lo stampo e cominciamo a svuotare la parte in das.



Smontate dei mattoncini fino a far affiorare la prima valva e poi scavate via tutto il das.



Il 50% del lavoro per lo stampo è oramai ultimato. Ora dobbiamo completare la seconda metà.

Per prima cosa rimontiamo i mattoncini. Cerchiamo di montarne tanti quanti ne sono stati necessari per la realizzazione della prima valva. Ricordate che lo scopo è sempre lo stesso: evitare che la gomma fuoriesca dallo stampo o che sia troppo sottile.

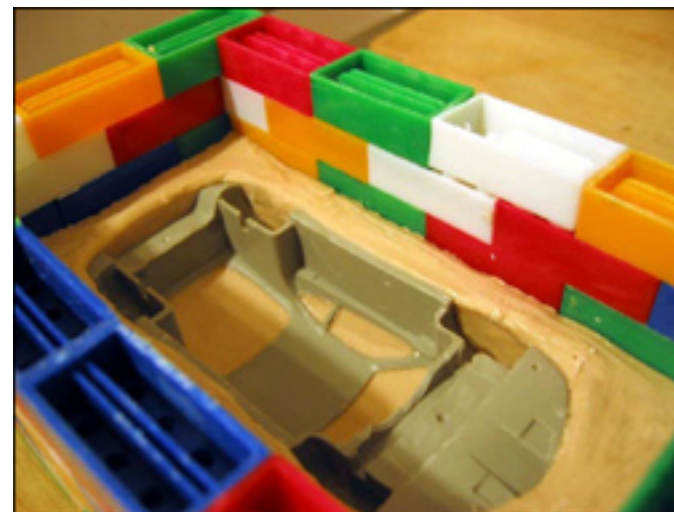
A questo punto cospargiamo con un agente distaccante. Ne ho provati diversi ma nessuno è stato convincentemente efficace. L'ultimo è stato il detersivo per piatti.

Ho preso un pennello e l'ho passato abbondantemente sulla gomma dello stampo e sulla parte a vista della scocca in resina.



Adesso, tiriamo su nuovi bordi con altri mattoncini.

Bene, siamo pronti per colare il contro stampo. Prendiamo la ciotola dentro cui abbiamo preparato la gomma, la prima



volta. Stacciamo la gomma siliconica secca e puliamo bene eventuali residui. Rifacciamo altra gomma siliconica più o meno per lo stesso peso.



Una volta mescolata per bene la gomma, adottate lo stesso procedimento impiegato per realizzare la prima valva. Pazientate ancora una notte, circa. A questo punto, possiamo iniziare a smontare i mattoncini, tutti.



Ora viene il bello; dobbiamo verificare quanto il nostro agente distaccante sia stato efficace o meno. Come capire se l'agente è stato poco o molto efficace? Semplice: quantità di lacrime presenti sul viso.



Bene, ecco le mie due valve ben divise. Ad un primo sguardo sembra che sia venuto tutto bene. Se vogliamo possiamo dare una nuova sgrassata allo stampo passandoci dentro con del detersivo per poi risciacquare per bene.

Adesso tocca alla resina ma questo lo vedremo nel prossimo numero.



Motociclane.



32

next

nel prossimo numero:

motocicliste
Ricky 78
sergioint

clonazione parte due
wip alfa 155
mezzi e miti: storia e modelli
di Kenny Roberts,
e tanto altro ancora



ModelTribes è stato realizzato nel rispetto dell'Ambiente con il 100% di neutroni esausti ricondizionati