

Stiamo realizzando un modello “civile” quale il camion, quindi sappiamo che dalla verniciatura che andremo a realizzare dipenderà totalmente il nostro risultato finale. Potremo fare un ottimo montaggio del kit, ma una pessima colorazione rovinerà sicuramente il nostro camion.

E solitamente le vernici tendono a creare diversi problemi ai modellisti. I tanti prodotti sul mercato, le tecniche e le opinioni contrastanti sui prodotti certo non aiutano a risolverli. Ma più che mai sono le variabili “esterne” che agiscono sul comportamento delle vernici, numerose e che solitamente non sono sotto il nostro controllo (la temperatura, l’umidità, il prodotto stesso, il suo comportamento...). Diciamo quindi che ci sono purtroppo varie probabilità di applicare male una mano di vernice sul nostro kit. Ogni modellista ha come sempre elaborato nel corso degli anni un suo metodo, che lo porta a un risultato per lui ottimale, ma proprio per le ragioni sopra esposte non è detto che un per quanto esso sia un ottimo metodo, trasferito a un altro modellista, porti ad un risultato altrettanto ottimale. In poche parole non vi possiamo quindi offrire (purtroppo!) la certezza che seguendo i consigli qui da noi espressi otteniate una perfetta verniciatura, ma speriamo comunque che vi possiate avvicinare ad un risultato ottimale, o anche solamente migliore rispetto al precedente. Per chi si avvicina solo adesso al modellismo o vuole colorare i primi kit, consigliamo prima di provare i consigli che seguono su un kit comprato appositamente.

I metodi che si utilizzano per colorare i mezzi sono 2, generalmente indicati come “a bomboletta” e “a aerografo”. Ci riserviamo di illustrare questo secondo metodo in un capitolo a parte, data la complessità sia dell’oggetto che della tecnica di pittura ad aerografo, ma che permette d’altra parte una precisione ed un livello qualitativo senza confronti. Illustreremo qui di seguito un generico metodo che viene effettuato quindi “a bomboletta”.

Ogni negozio di modellismo che vende scatole di montaggio ha in vendita ovviamente i colori per il modellismo: le vernici acriliche (cioè a base di acqua) in questi ultimi anni fanno la parte del leone. Non vogliamo qui dilungarci sulle differenze tra smalti e lacche di qualche anno fa, ma ci limiteremo a dire che avevano al loro interno solventi spesso molto aggressivi per le plastiche, un odore per questo spesso sgradevole (e malsano) ed infine un tempo di essiccazione solitamente vicino (se non superiore) alle 36 ore. Il vantaggio dei colori acrilici, rispetto agli smalti ed alle lacche, è sicuramente la loro bassa tossicità ed aggressività (dovuta al fatto che hanno come componente solvente l’acqua), oltre alla loro facilità di applicazione ed ai tempi brevi di asciugatura. Sul mercato sono disponibili diversi tipi, tra cui Tamyra e Testors; mentre le vernici sintetiche (non acriliche) che si possono trovare in colorificio sono solitamente Dupli-color. Queste ultime, contraddistinte dal logo AEROSOL ART, sono a rapida essiccazione (entro le 6 ore) e pertanto sono facilmente utilizzabili. Ricordate inoltre che sul tappo è riportato il codice internazionale RAL che contraddistingue le tonalità dei colori e che viene utilizzato dalla case produttrici e dai carrozzieri durante le riparazioni: questo ci consente di colorare con l’esatto colore del mezzo.

La prima cosa da fare, una volta aperta la scatola, è quella di immergere le stampate in acqua e normale detersivo neutro, per pulire la plastica da eventuali residui di produzione che potrebbero essere rimasti e renderci problematica l’applicazione della vernice. Nel caso i pezzi comportino una successiva ed ulteriore manipolazione relativa ad un montaggio, con conseguenti limature e carteggiature (ad es. la cabina) si renderà necessario un successivo passaggio con acqua e detersivo: questo permetterà di eliminare tutti i residui di carteggiatura, lo sporco, le ditate e tutto quello che potrà impedire una buona presa dei colori. Una volta quindi sgrassate ad asciugate con un panno morbido le superfici, e dopo esserci assicurati che esse sono perfettamente lisce, possiamo procedere al passo successivo: la verniciatura.

A questo punto siete voi a decidere se procedere con i colori in bomboletta spry. Innanzitutto occorre trovare un posto adatto per le delicate operazioni che andrete a fare: su un terrazzo, in cortile, in cantina o garage, se siete comunque all'interno scegliete un locale ben aerato. Sconsigliamo vivamente di verniciare i pezzi quando sono ancora sistemati sulla stampata, in quanto questo comporta il fatto di dover poi staccare il pezzo, con conseguente ritocco da fare a mano con pennello, e conseguenti pecche visibili ed antiestetiche. Inoltre, come diciamo successivamente, sarà difficoltoso incollare i pezzi che sono stati già verniciati. Per verniciare bene il pezzo e' importante munirlo di un supporto, che poi andremo a togliere, che ci permetta di maneggiarlo agevolmente, senza ovviamente doverlo toccare con le mani. Oppure, se si tratta della cabina, potremo posarla su un supporto che creeremo appositamente (ad es. anche con il coperchio di una bomboletta, oppure l'interno di un rotolo di carta igienica) poi metterlo su di una superficie tipo un vecchio giornale (tipo rivista o quotidiano intero e piegato che fa spessore) o una base di legno, che poi potremo comodamente girare a seconda del lato che dobbiamo verniciare.

La prima mano di colore che andremo a dare sarà quella di surface primer. Il primer (o fondo) e' una vernice particolare, porosa e ad alta capacità coprente che, creando una superficie ruvida permette una presa ottimale alle mani successive di colore. Inoltre daremo un colore neutro alla nostra superficie, che ne metterà in luce eventuali difetti: saremo così in grado di controllare e correggere la superficie prima della verniciatura finale. Il primer contiene una certa percentuale di stucco, quindi potremo eventualmente carteggiarlo, con carta-vetro fine, oppure nei casi più gravi usando stucco per le correzioni che necessitano, per poi ripassare il primer nuovamente per controllarne il risultato. In commercio esistono 2 colori di primer: grigio e bianco. Ricordate che per i colori organici (rosso e giallo per esempio) una mano di primer bianco farà la differenza, garantendo un colore chiaro e neutro, indipendentemente dal colore di origine della plastica. Lo stesso discorso si può fare per il bianco, tra l'altro molto ricorrente tra i veicoli industriali. Se partite da una plastica blu (o comunque scura) e applicate immediatamente il bianco, non basterà tutta una bomboletta per ottenere una bella verniciatura bianca.

Una volta lasciato asciugare il fondo (per sicurezza lasciate passare 12 ore), procediamo a verniciare la ns. superficie. E' importante passare tante mani di colore a "mani incrociate", cioè da destra verso sinistra e poi dall'alto verso il basso. Inoltre cercate di mantenere una distanza di circa 20-25 cm dal pezzo. Questo ci permette di arrivare in modo progressivo alla verniciatura finale con un risultato uniforme su tutta la superficie. Inoltre cercate di mantenere una distanza di circa 20-25 cm dal pezzo. Infatti non e' necessario dover stendere il colore con la prima ed unica passata, anzi, il più delle volte questo porta a pessimi risultati, quali ad esempio la colatura della vernice, che crea antiestetiche gocce, o a una stesura non uniforme, della quale ci accorgiamo solo successivamente. Quindi, armatevi di pazienza e iniziate a dare prima una leggera passata, poi un'altra ed un'altra ancora fino a che non vedrete sotto i vostri occhi formarsi la verniciatura. Poi sarete voi a capire quando è il momento di fermarvi: una superficie liscia, con un colore uniforme, lucida quasi a specchio sicuramente ha già una colorazione ottimale. Troppe mani di colore poi portano sempre agli stessi problemi: gocce, colate, perdita dei particolari, con intersizi (es. griglie o maniglie) che si riempiono di colore, etc. Inoltre ricordate che una cabina ad esempio è molto più difficile da colorare rispetto ad una furgonatura, che è tutta piatta, e in quanto a un telaio già montato, sicuramente non merita meno attenzione: da colorare sopra e sotto. Una volta finito, non abbiate mai fretta di toccare le superfici appena colorate: lasciate che si asciughino completamente, per evitare di lasciare ditate!!!! Inoltre il "giorno dopo" si ha sicuramente più calma e si è più sereni nel giudicare il lavoro: a fresco la smania ci può far sembrare una colorazione ottimale, l'indomani ci rendiamo conto che questo non e' vero. Una precisazione: si otterranno i migliori risultati se si

lavora (in questo caso vale per chi lavora all'aperto) con un tempo "al bello", cioè con giornate di sole. Possiamo affermare che la temperatura migliore è quella "primaverile", dai 14°-15° fino ai 25°-26°. Umidità e brutto tempo non permettono al colore di aggrappare in modo ottimale, e favoriscono le colate di colore. Inoltre dimenticatevi di verniciare con il vento: le folate portano via la vernice ed inoltre alzano la polvere e quant'altro, che si andrà a depositare sulle superfici fresche rendendole piene di residui indesiderati. Inoltre è sempre bene ricordare che i colori sono tossici, quindi non respiratene i vapori, e se lavorate all'interno aerate bene i locali.

Dato che parliamo di veicoli civili, ovviamente vanno applicati i colori "lucidi", limitando l'impiego di colori "opachi" ad allestimenti quali ad es. i tendoni dei centinati oppure il fondo di un cassone pianalato.

Al termine possiamo inoltre applicare il lucido-trasparente, che non è altro che una colorazione neutra che crea una superficie trasparente e lucida, rendendo un effetto specchio. L'impiego di questo tipo di vernice dipende dal risultato che abbiamo ottenuto con la nostra colorazione.

Per eventuali ritocchi o colorazioni di pezzi piccoli ricorriamo ai colori a pennello. Colorare a pennello non è sicuramente come colorare "in spray": essendo il colore distribuito comunque manualmente, per quanto bravi siamo gli andamenti del pennello si vedono, rendendo la stesura delle vernice scarsamente omogenea. Ecco perché il pennello è solitamente relegato nel suo uso a particolari molto piccoli. Anche qui i colori acrilici della Tamyra nel boccettino di vetro hanno soppiantato quasi del tutto gli smalti, sempre in boccettino, solitamente della Humbrol. Infatti i colori acrilici (che non dimentichiamo si usano anche con l'aerografo) non necessitano di solvente per pulire i pennelli, al contrario degli smalti, e, disponibili in una vasta gamma di opachi-lucidi-trasparenti ci permettono una combinazione infinita di tonalità. Ricordatevi che ad esempio il nero opaco si può utilizzare per dipingere le guarnizioni in gomma oppure i paraspruzzi, inoltre sempre in opaco vanno colorati i seggiolini ed eventualmente le brandine, e comunque generalmente gli interni delle cabine. Un buon trucco per fare guarnizioni (e quant'altro dobbiamo rappresentare in gomma) può essere quello di usare il nastro nero isolante (quello da elettricista) dopo averlo steso su una superficie dal quale lo andremo a staccare dopo averlo tagliato con un cutter nelle dimensioni che ci servono.

IL MONTAGGIO & LA VERNICIATURA DELLA CABINA

Il montaggio e la verniciatura della cabina sono fasi molto importanti nella realizzazione di un camion e strettamente legate tra loro: inutile ribadire che dalla loro realizzazione dipende tutto il risultato finale. Ecco perché abbiamo creato questa appendice che ribadisce i concetti espressi nel capitolo delle Notizie Generali.

Le istruzioni di montaggio dei kit dispensano informazioni sulle tonalità di colore da utilizzare, ma mai nessuno ha illustrato solitamente come procedere tecnicamente. Anche qui vale il discorso che ogni modellista ha elaborato nel corso degli anni il proprio metodo ma, confrontando varie tecniche tra modellisti più o meno esperti, si è arrivati ad un metodo che se vogliamo può essere generalizzato a tutti i kit.

I ricordi degli anni passati partono dalle prime scatole montate senza essere colorate per poi passare poco dopo alle prime stampate verniciate e poi assemblate. Ma il risultato non era quasi mai del

tutto soddisfacente. Sicuramente l'esperienza da modellista non era ottimale, ma qualcosa continuava a non convincere. Passato un po' di tempo alla richiesta di informazioni su tecniche migliori (non c'era ancora internet), venne utile il consiglio di un amico modellista impegnato allora con le vetture in 1/24 che mi ha illustrato l'utilizzo della colla liquida.

Per chi non lo sapesse, la colla che si utilizza per il montaggio del kit (solitamente colla liquida per modellismo in plastica, che sia Revell o Faller o Tamyia non importa) agisce per fusione delle superfici sulle quali viene applicata, quindi il risultato sarà ottimale (cioè i pezzi non si staccano più) se applicata alla nuda plastica: le due superfici, spennellate letteralmente con la colla e successivamente unite, si scioglieranno e successivamente si fonderanno insieme, poi asciugandosi formeranno un unico insieme. Se vogliamo incollare due superfici che abbiamo già verniciato (sulla stampata per esempio, cosa che sconsigliamo come detto prima) ci possiamo dimenticare che insieme esse durino a lungo: la colla mangerà la vernice, le superfici aderiranno in malo modo e, seccandosi, si formerà quella antiestetica crosticina bianca che porterà inevitabilmente, insieme alla polvere ed al passare degli anni, alla scollatura dei pezzi. Inoltre così procedendo avremo un insieme precario e fragile, e che probabilmente ogni spostamento ci farà cadere un pezzo. E questo discorso riguarda ovviamente tutti i componenti del camion, di telaio & cabina. Detto questo, un'altra premessa si rende necessaria come naturale conseguenza per il suo montaggio. Noi consigliamo vivamente, contrariamente a quanto riportato spesso e volentieri sulle istruzioni, di procedere in questo modo: assemblare la cabina, intendendo tutte le 4 pareti compreso il tetto, a plastica nuda; partite dalla parete di fondo, incollate le due fiancate, andate a chiudere con l'anteriore e per ultimo il tetto, che vi permette di tenere in squadro tutto l'insieme.



Cabine Man montate e colorate.

Successivamente applicare ad essa tutti gli eventuali accessori: specchi, spoiler e fender laterali, che nei camion attuali sono sempre in tinta con la carrozzeria. Se qualche particolare merita un montaggio successivo ricordate di coprire con adesivo da carrozziere la superficie dove andrete ad incollarlo (es. un bull bar con fari sul tetto, o la visiera parasole). Oppure potrete usare una goccia di Attak (occhio alle dita!!!!). Questo metodo permette alla colla di agire perfettamente sui componenti e di creare un nucleo cabina ben fatto e solido. Praticamente si arriva a creare la cabina come in fabbrica, solo lamiera. Inoltre ricordate che sulla plastica nuda e' possibile passare con carta-vetro fine sulle sbavature di colla, evitando che si rinfaccino sulla verniciatura finale: se per sbaglio scappa una pennellata di troppo sulla linea di giuntura del retro cabina ad esempio, passate con la carta-vetro fino a che essa non scompare del tutto. Una volta creata la struttura, si procede ad applicare il fondo e la vernice finale, poi, per ultimo, si possono applicare i vetri laterali ed il parabrezza. sempre seguendo le procedure descritte sopra e nelle Notizie Generali. Questo metodo ci permette di avere così una colorazione uniforme su tutte le superfici, una cabina ben assemblata e a prova di scollamenti, evitando allo stesso tempo le facili sbavature di colla sulle superfici verniciate che si creano quando si colora la cabina sulla stampata e poi la si assembla. Il problema, per i modelli che non lo prevedono come ad esempio gli Scania, si può venire a creare quanto e' la volta di inserire l'interno cabina (pavimento con sedili - cruscotto - cuccette e fianchetti porta). Il più delle volte questa operazione comporta un lavoro di "rifinitura" del pianale, soprattutto agli

angoli anteriori, con il taglio di qualche mm (mediante cutter e' meglio), per permettere di calzarlo. L'importante e' non forzare il suo inserimento, per evitare di rompere la cabina, ma rifinire poco a poco fino a quando non calza agevolmente. Non abbiate paura di una operazione di questo tipo, anche perchè una rifinitura al pianale non si vede da fuori, ma una cabina mal assemblata o mal verniciata si!!!! Un altro metodo, questa volta agevolati seguendo passo- passo le istruzioni , sarebbe quello di montare la cabina intorno al pianale (quest'ultimo già finito con sedili, cruscotto &c.) ma senza il tetto, poi una volta terminato questo montaggio, andremo a coprire gli interni con fogli di giornali vecchi e nastro adesivo: formiamo insomma una specie di protezione in modo che la vernice non raggiunga cruscotto e sedili. Successivamente si procede alla colorazione della cabina e, una volta finita, gli interni cabina saranno rifiniti a pennello, che nel frattempo sono stati preservati dalla verniciatura esterna grazie alla protezione da noi messa. Poi si mettono i vetri e per ultimo si arriva a chiudere la cabina con il tetto, che ovviamente nel frattempo abbiamo colorato dello stesso colore (o con un colore differente per fare un bi-colore) della cabina. A volte questo sistema e' utilizzato da chi vuole rifinire estremamente realisticamente gli interni , lasciando che si possano vedere da fuori, ad esempio in mostra.

Diciamo che comunque l'importante e' ricordare che un modello ben assemblato e' solido, si mantiene sicuramente più a lungo e resiste maggiormente agli spostamenti che può subire nel corso degli anni.