

24/32 Ferrari 250 Testa Rossa TRI 60/61 0780

1ers Essais Modena Hiver 1960-1961

Récemment embauché chez Ferrari, l'Ingenere Carlo Chiti voulut résolument modifier les méthodes de construction des voitures de Sport et F1. Ainsi débuta pour 0780, l'une des TRI60, un long hiver d'essais, pendant lequel elle subit de nombreuses modifications, avant que l'on n'entame la construction des vraies TR61, dont le châssis fut également modifié afin d'abaisser le centre de gravité des lourdes Testa Rossa. Voici l'une des premières modifications: Certain que l'aérodynamisme des 250 TR ne pouvait qu'être amélioré, Chiti fit réaliser une maquette de soufflerie, puis adapta ses attributs sur 0780: La principale caractéristique se situait alors dans la nouvelle partie arrière, plus haute et arrivant jusqu'au cockpit, tronquée suivant la méthode de Kamm, et flanquée d'une dérive façon Jaguar type D. On abassa aussi le tableau de bord, de façon à obtenir un pare-brise réglementaire le plus bas possible. Toujours peinte en rouge, 0780 se vit ainsi martelée sur le dessus, récupérant le nouvel arrière en tôle d'aluminium non peint. Ginther la testa ainsi sur le circuit de Modène, sans portes ni pare-brise, et gagna une seconde au tour! Le bien-fondé des théories de Chiti se trouva établi, et l'on compléta rapidement 0780, tout en construisant les nouveaux châssis TR 61...

Brand new at Ferrari, Ingenere Carlo Chiti wanted to improve so far the "archaic" Sport cars. So 0780, one of the TRI60s, began a long program of development during the 60-61 winter: First step was aerodynamics; so Chiti made a model then apply the result to 0780: A new back made in aluminium, higher and longer, with a fin as D-type Jaguar, was fitted to the painted body, this one lowered at dashboard, to fit the legal windscreen. Before fitting doors & windscreen, Richie Ginther made a test at Modena track, and improved times by a second per lap, establishing Chiti was on the right way. 0780 was then completed, and the new chassis could be build...

Vérifiez vos pièces à l'ouverture de la boîte, et lisez attentivement les instructions avant de commencer le montage.
Check up all parts against list, and read attentively instructions before starting assembly

Documentation: "Testa Rossa V12", by J. Finn

NB: Le moteur est un "bonus", si le châssis est prévu pour le recevoir, tout son entourage n' a pas été prévu initialement (manque de doc adaptée) Si vous l'installez dans la coque, à vous de scratcher.
Engine is an add-on, if chassis can receive it, parts around it are not patterned (no pics), scratch them!

Pièces résine:

- 1 coque #1 *Rouge Rosso Corsa/Alu martelé*
- 1 châssis #2 *aluminium*
- 1 partie ar.-dessous de coque #3 *Alu*
- 1 boîte de vitesses #4 *Alu*
- 1 siège #5 *bleu roi*
- 1 tableau de bord #6 *Aluminium*
- 1 cloison arrière #7 *Aluminium*
- 1 réservoir #8 *Aluminium*
- 1 pneu de secours tronqué #9
- 1 radiateur #10 *Aluminium*
- 1 jeu de carburateurs #11 *Aluminium*
- 2 parties tubulaires de châssis #12 *Aluminium*
- 2 supports de phares LP G & D #13-14 *noir*
- 1 bache à huile #17 *Aluminium*
- 1 couvercle de bouchon de réservoir #34 *Alu*
- 1 bouchon de réservoir #20 *Aluminium*

White Metal:

- 2 pots d'échappement (G & D) #18-19

Pièces tournées:

- 2 demi-volants #21
- 12 trompettes d'admission #22
- 1 moyeu de volant #23
- 2 feux arrières #24
- 3 feux de plaque #25
- 2 phares #26
- 2 phares longue portée #27
- 1 levier de vitesse #28
- 4 capuchons de roues #29

Divers:

- 2 roues fil avants #30
- 2 roues fil arrières #31
- 2 pneus avants #32
- 2 pneus arrières #33
- 2 axes 2mm
- 2 vis 2.2x6.5
- 1 vis 2.2x13
- 2 plexis de phares thermoformés
- 1 pare-brise thermoformé
- 1 prise d'air de capot thermoformée
- 1 morceau de rhodoïd pour saute-vent
- 1 décal
- 1 planche de photodécoupe nickelée
- 1 planche de photodécoupe laiton
- 1 planche de photodécoupe acier
- 1 volant photodécoupé
- 2 grilles arrières photodécoupées
- 1 jeu de 4 papillons de roues photodécoupés
- tige pour axe pont
- 1 moteur

Resin parts:

- 1 body #1 *red Rosso Corsa /hammered metal*
- 1 chassis #2 *Silver*
- 1 underside rear part of body #3 *red*
- 1 Gearbox #4 *Silver*
- 1 seat #5 *medium blue*
- 1 dashboard #6 *Silver*
- 1 rear bulkhead #7 *Silver*
- 1 fuel tank #8 *Silver*
- 1 truncated spare wheel #9 *Satin black*
- 1 front cooler #10 *Silver*
- 1 set of carburetors #11 *Silver*
- 2 parts of chassis frame #12 *Silver*
- 2 mountings for spotlights #13-14 *Satin black*
- 1 oil tank #17 *silver*
- 1 fuel cap #34 *Silver*
- 1 fuel cap cover #20 *Silver*

White metal

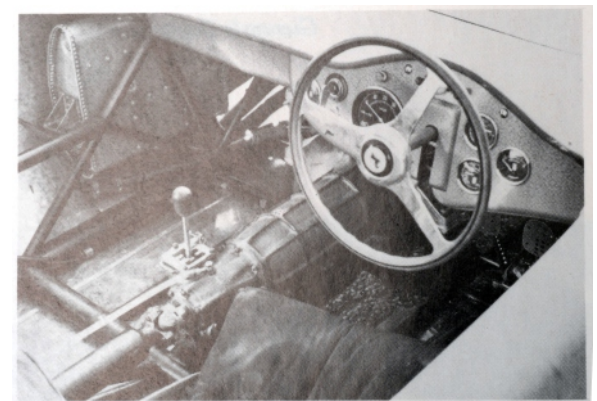
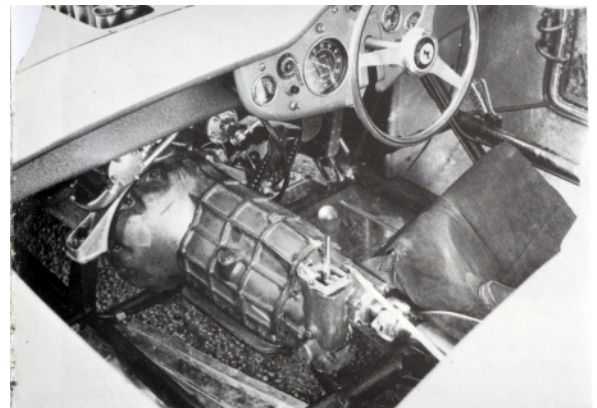
- 2 exhausts pipes (RH & LH) #18-19

Machined parts:

- 2 half-rims of steering wheel #21
- 12 trumpets #22
- 1 steering wheel hub #23
- 2 rear lights #24
- 3 id. lights #25
- 2 headlights #26
- 2 spotlights #27
- 1 gear stick #28
- 4 wheels caps #29

And...

- 2 front wired wheels #30
- 2 rear wired wheels #31
- 2 front tyres #32
- 2 rear tyres #33
- 2 axles 2mm
- 2 screws 2.2x6.5mm
- 1 screw 2.2x13mm
- 2 vacformed headlights covers
- 1 vacformed windscreen
- 1 vacformed bonnet scoop
- 1 acetate sheet for bonnet screen
- 1 decal
- 1 sheet of plated p/e parts
- 1 sheet of brass p/e parts
- 1 sheet of steel p/e parts
- 1 p/e steering wheel
- 2 p/e rear grilles
- 1 set of 4 p/e knock-off caps
- axle for gear transaxle
- 1 engine



RENAISSANCE

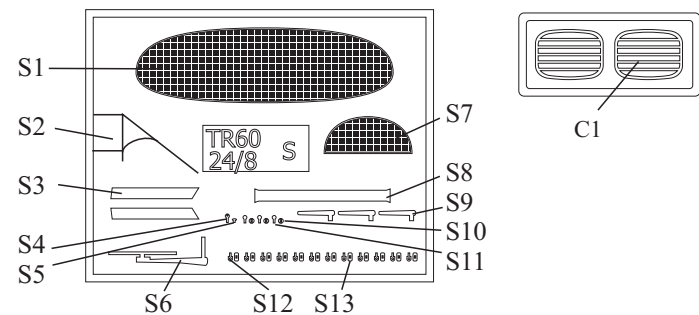
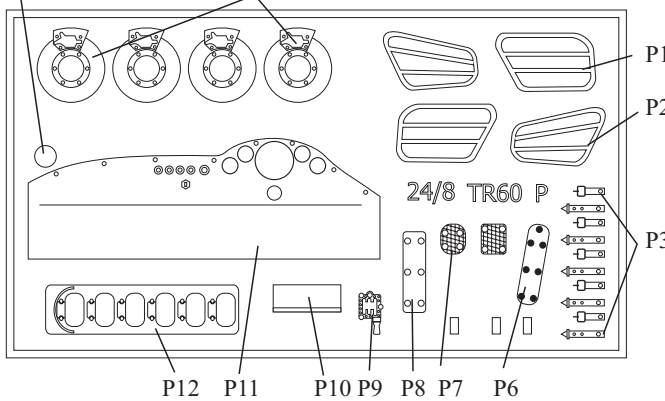
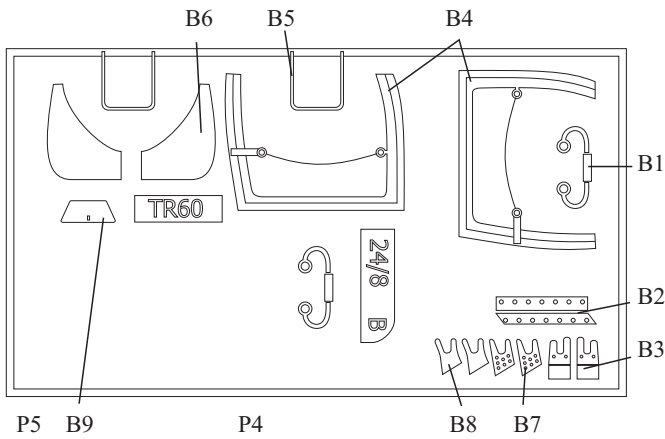


33ter rue Emile Zola
59496 Salomé
France
Tel: +33 (0)3 20 49 97 89
Fax: +33 (0)3 20 49 87 68

Si vous avez des problèmes, ou des suggestions à nous faire, n'hésitez pas: Contactez-nous!

Any problem? Suggestion?
Feel free to contact us:

www.renaissance-models.com



Photodécoupes:

- P1(x2)= grilles d'ailes avants / front fenders grilles
- P2(x2)= grilles d'ailes arrières / rear fenders grilles
- P3(4x2)= attaches-capot *cuir*/ bonnet fasteners *leather*
- P4(x4)= disques de frein *étrier acier*/ disc brakes *caliper: steel*
- P5= glace de rétroviseur / mirror glass
- P6= pédale d'accélérateur *bois* / throttle pedal *wooden*
- P7(x2)= pédales d'embrayage et frein / clutch & brake pedals
- P8= repose-pieds / footrest
- P9= grille de vitesses / gear grille
- P10= déflecteur d'admission / trumpets deflector
- P11= tableau de bord / dashboard
- P12= plaque de carbus / trumpets plate
- B1(x2)= charnières de portes / doors hinges
- B2= fixation pare-moustiques *rouge* / screen *red*
- B3(x2)= lève-vites avants *rouge* / front quick liftjacks points *red*
- B4(G&D)= intérieur de porte *noir satiné* / (LH&RH) door inner *satin black*
- B5(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- B6(x2)= garde-boues *rouge* / mudguards *red*
- B7(x2)= lève-vites arrières *rouge* / rear quick liftjacks points *red*
- B8(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- B9= trappe d'aération habitacle *rouge* / cockpit air intake plate *red*
- S1= grille de calandre / front grille
- S2= support central interne de pare-brise / inside central screen frame
- S3(x2)= supports latéraux de pare-brise / side screen frames
- S4= contact / switch on
- S5= interrupteur / switch off
- S6= essuie-glace / wiper
- S7= grille d'entrée d'air / scoop grille
- S8= support extérieur de pare-brise / outside central screen frame
- S9(x2+1)= attaches-capots / fasteners
- S10(x2+1)= embases de poignées / bases for handles
- S11(x2+1)= poignées de trappes eau-huile / oil-water fillers handles
- S12(x10+2)= attaches de capote / hood fasteners
- S13(x10+2)= embases des attaches-capote / bases for hood fasteners
- C1(x2)= Grilles arrières *alu* / rear grilles *Silver*

Avant peinture:

Collez et mastiquez la partie inférieure de l'arrière. Collez la trappe B9 (en position ouverte?), les lève-vites B7/B3 les grilles C1 sur l'arrière..

Perçages:

0.3mm pour les attaches-capot S9, les attaches de capote S12, les fermoirs de trappes S11.

0.6mm pour les feux de plaque, le levier de vitesse.

1.5mm pour le moyeu de volant et les feux arrières.

2mm pour les puits de vis et les échappements.

Notre conseil: Percez également les prises d'air ovales de chaque côté de la calandre, cela aura plus d'effet que de la peinture noire...(Il s'agit des seules ouvertures non débouchantes, pour cause de moulage!)

Before Painting:

Glue the rear part under body, and fill around carefully with putty. Glue plate B9 (open?) and B7/B3.

Drilling:

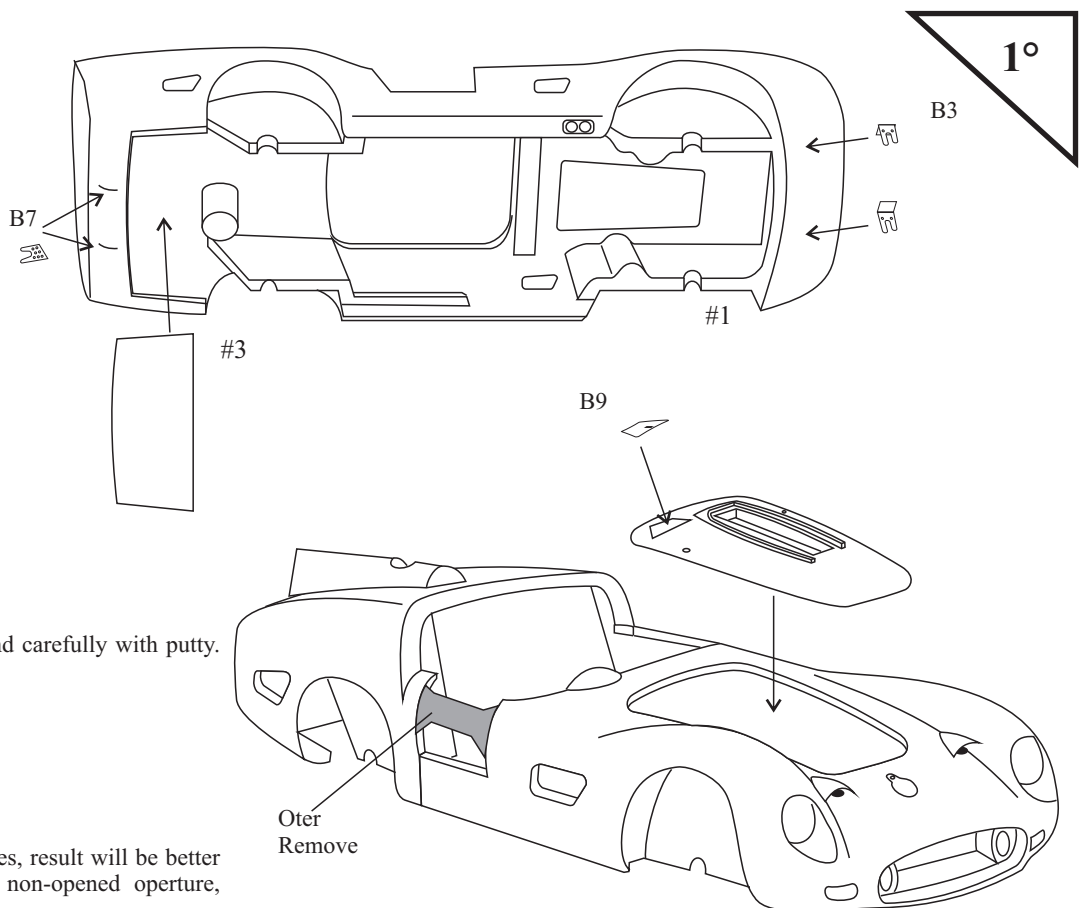
0.3mm for fasteners S12, S9, S11.

0.6mm for id. lights, gear stick.

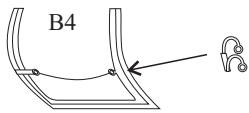
1.5mm for steering wheel hub and rear lights

2mm for screws and exhausts pipes

Our advice: Drill also the two front air intakes, result will be better than black painting.. (These are the only non-opened operture, because of moulding, sorry)

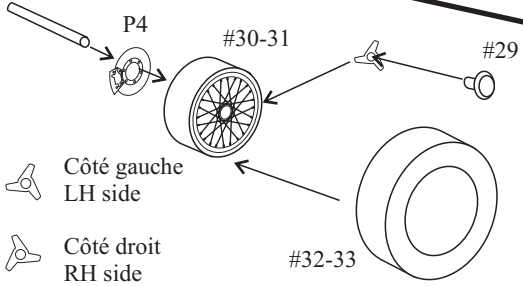
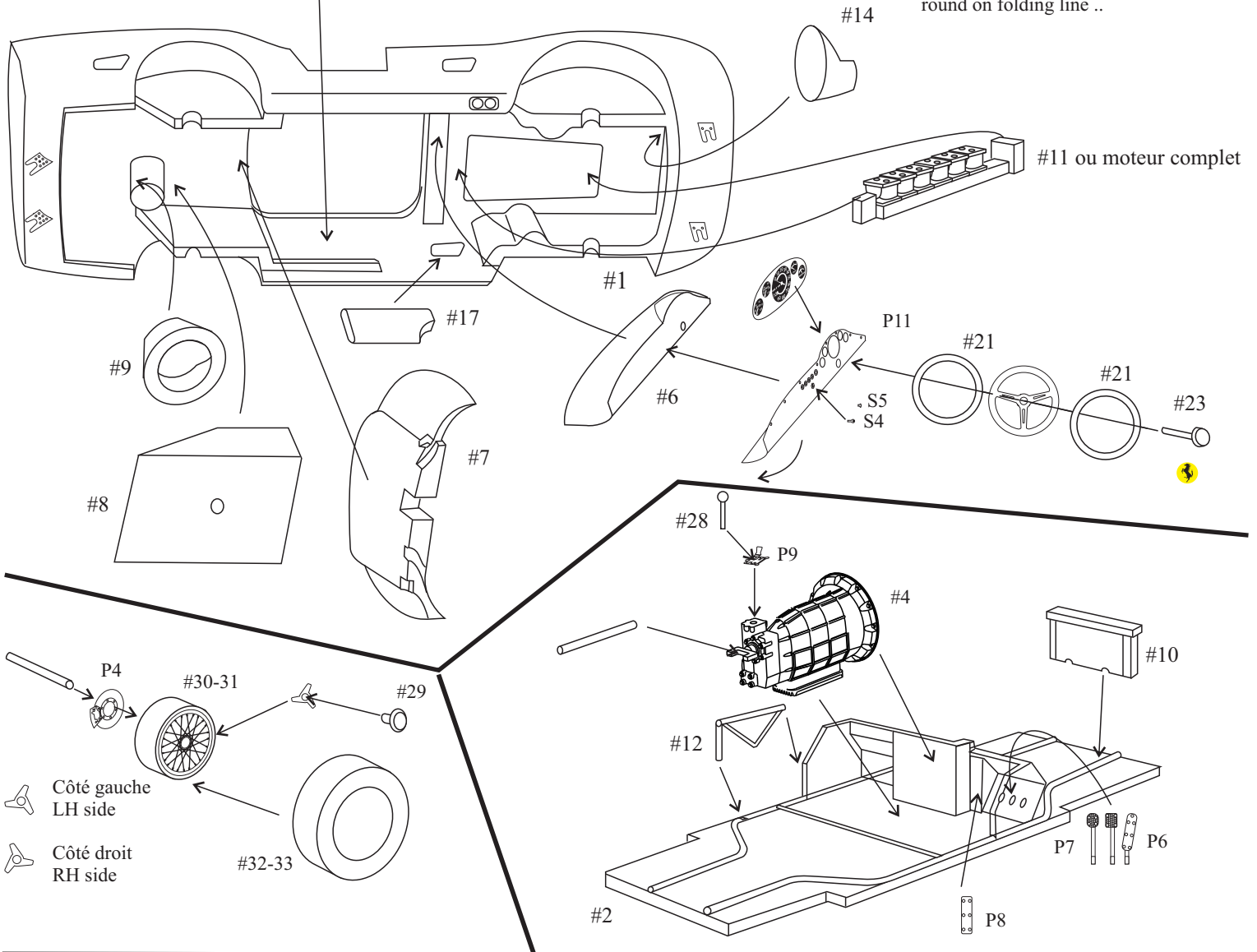




2



B1:
Ajoutez un morceau de fil électrique pour la charnière..
Add thin wire as hinge...

Pliez le tableau de bord P11 à l'aide d'une tige de bois, pour conserver un arrondi...
Fold P11 dashboard using a rod, to get it round on folding line ..

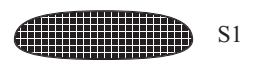
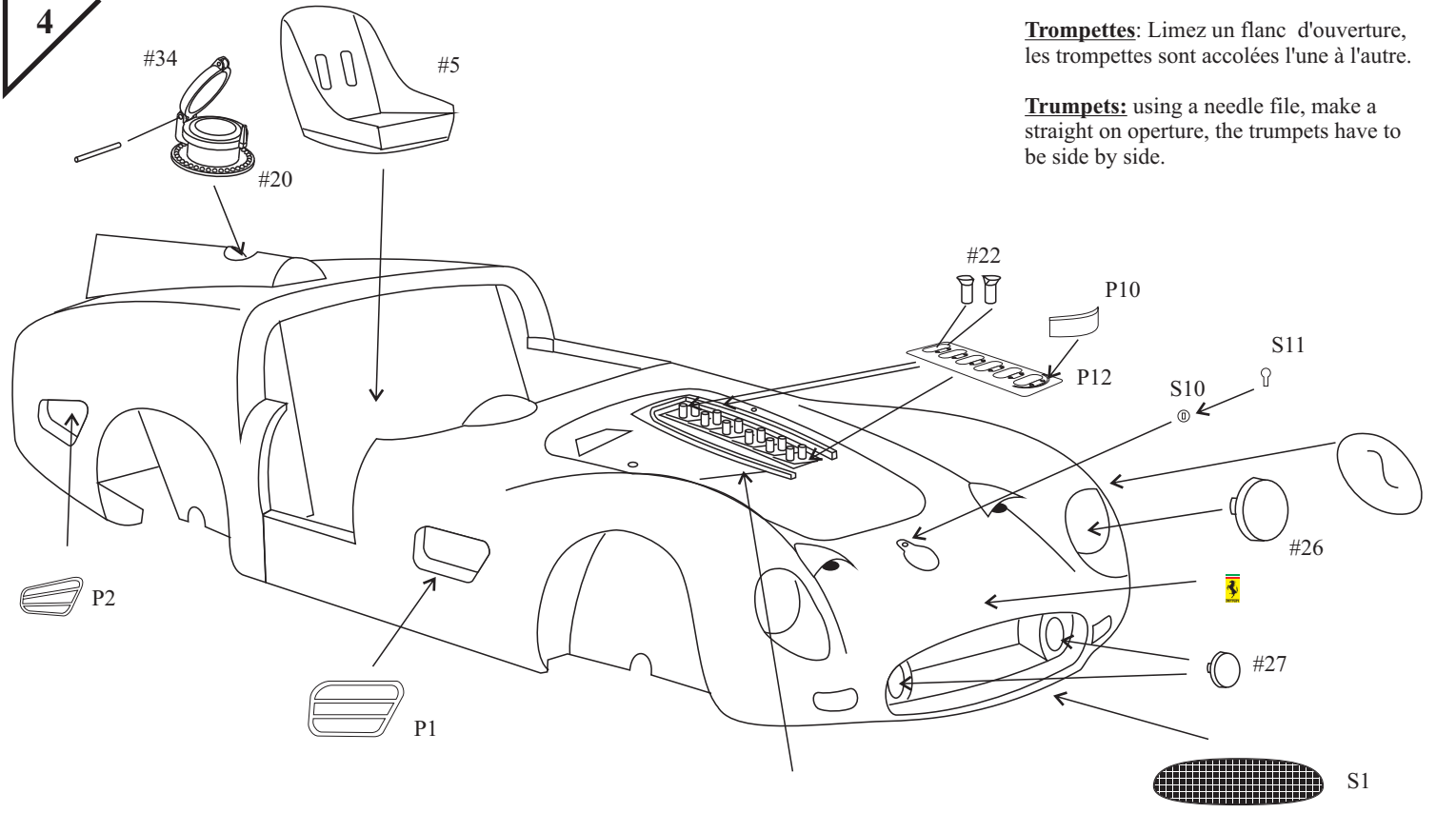


 Côté gauche
LH side
 Côté droit
RH side

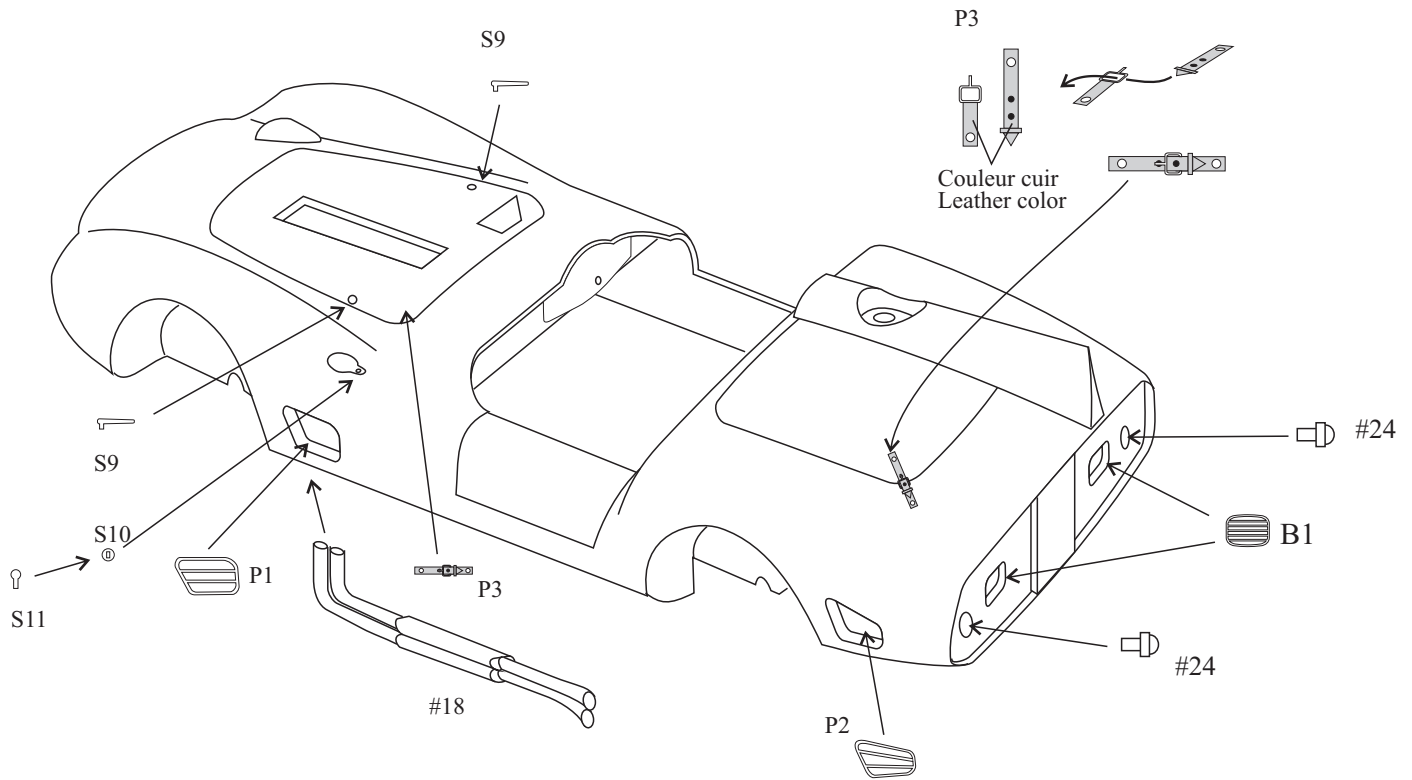
4

Trompettes: Limez un flanc d'ouverture, les trompettes sont accolées l'une à l'autre.

Trumpets: using a needle file, make a straight on aperture, the trumpets have to be side by side.



S1



CONSEILS DE MONTAGE

A tout, il faut un début et une fin; ici, ce sont probablement les moments les plus exaltants. En effet, le simple déballage d'un kit reste toujours un instant fort, celui où l'on découvre, où l'on triture toutes ces pièces appelées à former un ensemble parfait, ou presque... De même, le moment où vous mettez la touche finale à votre oeuvre sera celui de la satisfaction personnelle, bien légitime, d'avoir fait quelque chose...

Mais nous n'en sommes pas encore là ! Commençons donc par vérifier ce kit que vous avez entre les mains. Voyez par rapport au plan s'il ne manque aucune pièce (Errare humanum oest, comme dirait ma concierge; pauvres fabricants!). En supposant que cela ne soit pas le cas, inspectez minutieusement chaque pièce moulée, et entamez la préparation:

Ebavurez toutes les pièces ! Même celles «qui sont cachées», car elles peuvent, par un décalage inopportun, provoquer un mauvais assemblage du kit, qui vous amènerait à retailleur dans la masse une fois la voiture peinte, ce qui pourrait amener d'autres désagréments (le coup de fraise ou de lime malheureux, ou la belle tache de cyano, par exemple...)

Vérifiez que toutes les pièces s'adaptent entre elles parfaitement, sans trop de jeu, ni trop peu. En cas de besoin, rectifiez ! Attention aux pièces photodécoupées, particulièrement les entourages de vitres ou la calandre s'il y a, qui doivent rentrer dans les logements prévus à cet effet avec un peu de jeu, à cause de la peinture ! Percez les différents trous nécessaires à l'aide d'une mini-perceuse ou d'un porte-forêts. Bouchez les bulles et comblez les interstices dûs au moulage avec un mastic polyester de carrosserie style Sintofer (Pub gratuite!), limez et poncez les excédents, vérifiez, et comme c'est souvent le cas, rebouchez les traces restantes. Si celles-ci sont faibles, vous pouvez utiliser alors un mastic monocomposant (style Sintofinition, re-pub gratuite) plus fin et séchant vite.

A présent, il est conseillé de passer une première couche d'apprêt. Je ferai maintenant un distinguo entre les personnes utilisant une peinture en bombe façon Duplicolor et ceux pouvant se servir d'une laque carrosserie à l'aérographe.

En guise de préambule, je ne peux que conseiller à tous ceux qui le peuvent de peindre à l'aérographe ! Car en effet, le résultat est bien meilleur (plus de brillance), plus efficace et moins onéreux au final. Certes, le matériel coûte plus cher à la base: il faut en plus de l'aérographe, un compresseur, si possible avec cuve et filtre pour éviter des projections d'eau due à l'humidité ambiante, un système de hotte aspirante pour les vapeurs nocives et les poussières que ne manquera pas de vous reprocher votre épouse adorée, sans compter l'achat des peintures en elles-mêmes, généralement onéreuses et de plus vendues au kilo, parfois au demi-kilo... Trouvez-vous un carrossier-complaisant-qui-pourra-vous-passer-ses-fonds-de-pot ! A l'usage cependant, si vous faites le compte du nombre de bombes utilisées pour votre collection, vous vous apercevrez vite de la différence... C'est ce qu'on peut appeler un investissement...

Bref, et pour les utilisateurs de bombes (les autres peuvent passer au paragraphe suivant) : Dégraissez les pièces à peindre à l'eau savonneuse ou au Trichloréthylène; travaillez rapidement avec celui-ci, il attaque vite la résine! ne laissez surtout pas tremper les pièces, vous récupéreriez vite une maquette d'une composition de César! Ce dont nous ne sommes responsables en aucune façon... Si, malgré ce dégraissage soigneux, votre apprêt et/ou peinture ne tenait pas, ou faisait des auréoles, ne partez dans un accès de rage pouvant vous amener à des gestes inconsidérés envers ces pauvres pièces, voire à des insultes envers le malheureux fabricant qui n'y peut hélas rien! Il suffit dans ce cas d'utiliser un sèche-cheveux que vous actionnez en même temps que vous passez votre apprêt en très, très fines couches: l'apprêt sèche alors pratiquement au contact de la voiture et emprisonne le silicone responsable de vos malheurs. Ensuite, poncez!

Cette pratique (qui l'est fort peu en réalité, puisqu'elle vous oblige à avoir trois mains!!!) n'est bien entendu pas utilisée par les (heureux) possesseurs d'aérographe, qui se contenteront de mélanger à leur peinture un peu de produit anti-silicone qu'ils auront trouvé chez leur fournisseur habituel de peinture...

Passez 2 à 3 couches d'apprêt. Celui-ci est primordial car il permet à la fois de détecter les défauts de moulage ou de ponçage ayant échappé à votre oeil de lynx, et de fournir à la peinture un fond lisse et accrochant. Si des défauts apparaissent, poncez, bouchez, poncez à nouveau et repassez une couche d'apprêt; et ainsi de suite jusqu'à ce que l'état de surface du modèle soit parfait. Lorsque le modèle est parfaitement lisse et entièrement recouvert d'apprêt, vous pouvez peindre. Je ne peux à ce niveau vous conseiller de méthode, chacun a la sienne, forgée par sa propre expérience, et dépendant essentiellement de la marque de peinture utilisée... Une chose cependant: Pour obtenir un brillant parfait, il est nécessaire que lorsque vous finissez de peindre, le modèle ait un aspect brillant et lisse; si vous avez déjà de la «peau d'orange», vous la récupérez après séchage! Laissez sécher le plus longtemps possible, le résultat n'en sera que meilleur. La peinture durcissant convenablement, si vous avez des poussières, vous pourrez alors poncer au plus fin puis passer du polish pour retrouver le brillant initial; sinon, peinture à nouveau. Pour les peintures en deux tons, un minimum d'une semaine de séchage est préférable.

Maintenant, vous pouvez passer au montage proprement dit. Suivez les instructions du plan qui est là pour vous guider. Plusieurs colles peuvent être utilisées: Cyanoacrylate, néoprène ou epoxy pour les pièces lourdes ou soumises à des efforts, colle blanche pour les vitrages ou les petites photodécoupes...Voire du vernis, tout peut servir! A vous de trouver le plus juste usage de chaque colle.

Pour les décalcomanies, utilisez de l'eau chaude (certains emploient même de l'eau très chaude), une petite éponge ou du papier absorbant, un sèche-cheveux...Et s'il le faut, des produits assouplissants du type Micro-Sol (Encore de la pub!), alcool à brûler, acide acétique, etc...Attention! Tous ces produits ne vont pas forcément bien avec toutes les marques de décalques, faites des essais!!

BUILDING INSTRUCTIONS

Check all parts against drawings and parts list, clean off any casting flash using a modelling knife, needle file and sandpaper. Drill out all location holes (see diameters on drawings). Fill up any resin bubble with a car body repair filler (two components). Test fit anything.

Paint parts prior to assembly, using automotive paint for the body. Begin with some fine coats of primer, sanding each of them to obtain a smooth surface before the final paint. In case of silicon problems (the paint doesn't adhere well): If you use a spray-gun or an airbrush, add an anti-silicon product to your primer and paint (ask your paint dealer). If you use aerosol paints, you need an hair-drier! Use it during priming: the primer need to immediately dry to avoid Silicon's work. The problem is : You now need three hands!! You can perhaps avoid those disagreements cleaning the parts before primer with soaped water or trichlorethylene (be careful with it, resin can become deformed).

Small parts should be brush painted using modelling paint. For lights (red & orange...), use a leaded glass window paint. Assemble the model following instructions, using a contact adhesive, cyanoacrylate, or quick-setting two-part epoxy glue. Some parts like vacformed headlight covers or small p/e parts could be fixed using a sensitive glue like Micro Liqui-Tape, even some wood paste.

Decals should be soaked in warm water, then slid into position and pressed down firmly using a soft absorbent cloth. In case of rough areas, your hair-drier could again help you to soft the decal, or you can use softeners.