

# Ferrari 250 Testa Rossa TR57 Usine/Clients RHD

n° 17 Le Mans 1959: 0666TR, Carveith-Geithner.  
n°4 2e Argentine 1958: 0666TR, Von Trips-Gendebien-Musso.

43/8E

Dans sa version originale, la Ferrari 250 Testa Rossa avait une étonnante découpe des ailes avants, qui la rendit rapidement célèbre. Des clients fortunés et sportifs se précipitèrent pour acheter cette nouvelle monte, et la firent courir sur tous les circuits avec des fortunes diverses...Auparavant, les pilotes "usine" avaient prouvé la compétitivité du nouveau cheval de bataille de la Scuderia dans les grandes Epreuves du Championnat du monde des Voitures de Sport

The previous form of the Ferrari 250 Testa Rossa showed a new and strange "pontoon fendered" design. Many customers, as enthusiasts as rich, bought it, and entered this lovely car at many races, but with unequal results...Previously, Works drivers proved that car was a very good one during World Championship events.

Avant de commencer, vérifiez vos pièces et lisez attentivement la notice et les conseils de montage.

Before starting, check carefully all parts, and read attentively the instructions.

## Pièces résine:

- 1 coque voir plan de déco
- 1 châssis gris clair
- 1 rétroviseur
- 1 ensemble de sièges rouge

## Pièces en White Metal:

- 1 bouchon de réservoir nickelé
- 2 feux arrières nickelés rouge vitrail
- 2 Pots d'échappement acier

## Pièces tournées:

- 1 moyeu de volant
- 2 phares
- 2 Phares Longue portée
- 4 tambours de freins
- 1 levier de vitesse
- 4 sorties de pot d'échappement

## Divers:

- 2 roues fil largeur 4mm
- 2 roues fil largeur 3.5mm
- 2 pneus arrières
- 2 pneus avant
- 2 demi-volants plastiques
- 4 papillons de roue bipales
- 1 planche de photodécoupe TR RHD
- 1 calandre + prise d'air photodécoupées
- 1 volant 3 branches photodécoupé (0666)
- 4 tambours de frein photodécoupés
- 2 planches de décals
- 2 vis
- 2 axes diam. 1.5mm
- 2 plexis de phares thermoformés
- 1 pare-brise thermoformé
- 1 morceau de cuir rouge pour le couvre-passager
- 1 tube de volant

## Resin parts:

- 1 body see drawings
- 1 chassis light grey
- 1 mirror
- 1 group of seats red

## White Metal parts:

- 1 fuel cap plated
- 2 rear lights plated stained glass red
- 2 exhausts steel

## Turned parts:

- 1 steering wheel hub
- 2 headlights
- 2 spot lights
- 4 drums brakes
- 1 gear lever
- 4 exhausts pipes

## and:

- 2 rear wired wheels 4mm
- 2 front wired wheels 3.5mm
- 2 rear tyres
- 2 front tyres
- 2 plastic half-rims steering wheel
- 4 two-ears knock-off caps
- 1 photoetched sheet
- 1 photoetched grilles
- 1 3-spokes steering wheel (0666)
- 4 photoetched drums brakes
- 2 decals sheets
- 2 screws
- 2 axles
- 2 vacformed headlights covers
- 1 vacformed windscreen
- 1 red leather sheet for Cover-tonneau
- 1 steering wheel tube

## Photodécoupes

Sur le plan, les pièces photodécoupées sont précédées de la lettre P.

## Photo-etched parts:

Parts numbers are preceded by a P letter.

- P1= Base de Pare-brise / Windscreen base
- P2= Pare-brise additionnel / small windscreen
- P3= Serrure de Tableau de bord
- P4= Rétroviseur / Mirror
- P5=charnières de portes:0704 / doors hinges: 0704 only
- P6=Essuie-glace / Wiper
- P7= support central de pare-brise / Windscreen Central support
- P8= Pédales d'embrayage et de frein / pedals
- P9= Pédale d'accélérateur / throttle pedal
- P10= Repose-pieds / foot-rest
- P11= Garde-boue n° 17 / Mudguard for Le Mans
- P12= tableau de bord / dashboard
- P13=Bâti de châssis / Chassis frame
- P14= Attache-capot cuir: peindre en marron les parties cuir, et assemblez l'un dans l'autre./ leather bonnet fasteners: paint brown leather parts, then fit them together.
- P15=Attache-capots / bonnet fasteners
- P16=Lève-vite / quick lift jack points
- P17=Grille de levier de vitesse / Gear lever grid
- P18=non utilisé ici / not for use
- P19=volant 0666 / 0666 steering wheel

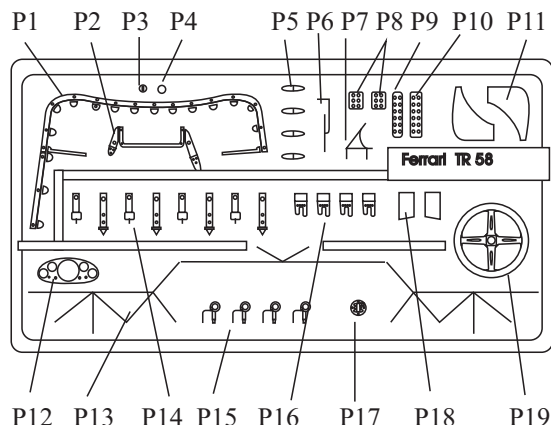
Documentation: "Ferrari", Tanner. "Ferrari Sport-Prototypes", Prunet. "Early spyders & competition roadsters", Batchelor."Ferrari au Mans", Pascal. "Testa Rossa V12", Finn. "Fantastiques Ferrari", Prunet....

Et si vous avez des problèmes ou des suggestions, contactez-nous:

Any problem? Suggestion? Please, contact us:



33ter rue Emile Zola  
59496 Salomé  
France  
Tél:(33) 03 20 49 97 89  
Fax:(33) 03 20 49 87 68  
www.renaissance-models.com



### 1°) Chassis

Pliez en 3 le bâti de châssis P13, collez-le dans les trous prévus à cet effet et au-dessus des tiges verticales moulées; peignez l'ensemble gris clair. Après séchage, collez en place les sièges, les pédales P8-P9, l'accélérateur étant fixé au bas et "décollé" du plancher en haut.; fixez le levier de vitesse dans sa grille P17 sur le boîtier prévu (perçage: 0.6mm). Percez (1mm) les tuyaux d'échappement afin de coller en place les sorties, peignez l'ensemble Gun Metal, collez en place sur le châssis.

Fold chassis frame P13, glue it in place and paint light grey the whole. When dry, add pedals P8-P9, gear lever in its grid P17 (drill 0.6mm), and red seats. Drill (1mm) exhausts, to locate and cement turned pipes, paint Gun Metal and fix to chassis

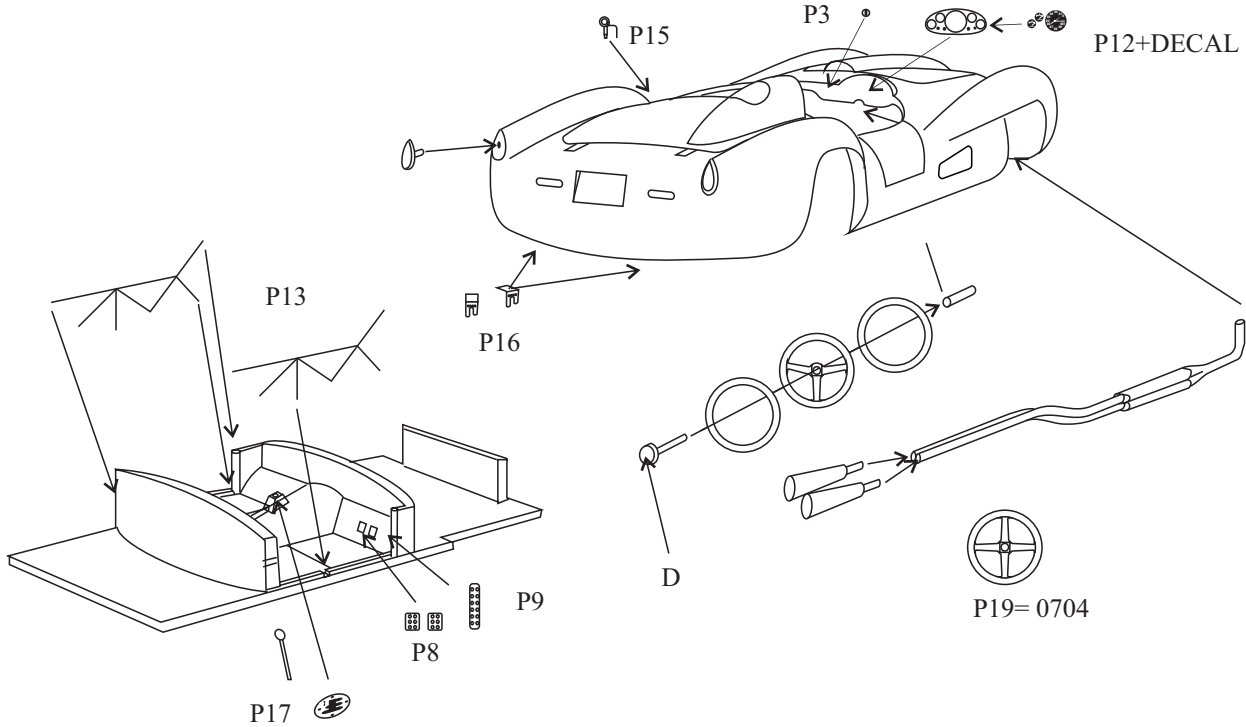
### 2°) Carrosserie: Intérieur

Peindre Gris clair l'intérieur du poste de pilotage. Mettez en place la décalque du tableau de bord, puis celui-ci (P12); collez la serrure du contact sur la partie plane à côté du tableau de bord, que vous pouvez agrémenter avec des boutons réalisés avec des têtes d'épingles ou du plastique étiré. Collez un morceau de tige au l'emplacement du volant, afin d'offrir un support au moyeu de celui-ci (P19) collé entre les 2 demi-jantes en plastique. N°18 LM58: Collez en place les garde-boues P11 après les avoir peint en couleur carrosserie.

#### Inside:

Paint cockpit light grey. Put in position ashboard decal then dashboard P12; Glue ignition keyhole on the plate near it. You can improve by adding 2 pins caps as push-buttons. Fit the steering wheel P19 with its half-rims and hub, glue it in a short alu tube, and fix the whole in place. #18 LM58: Paint mudguards P11 body color and fix in place.

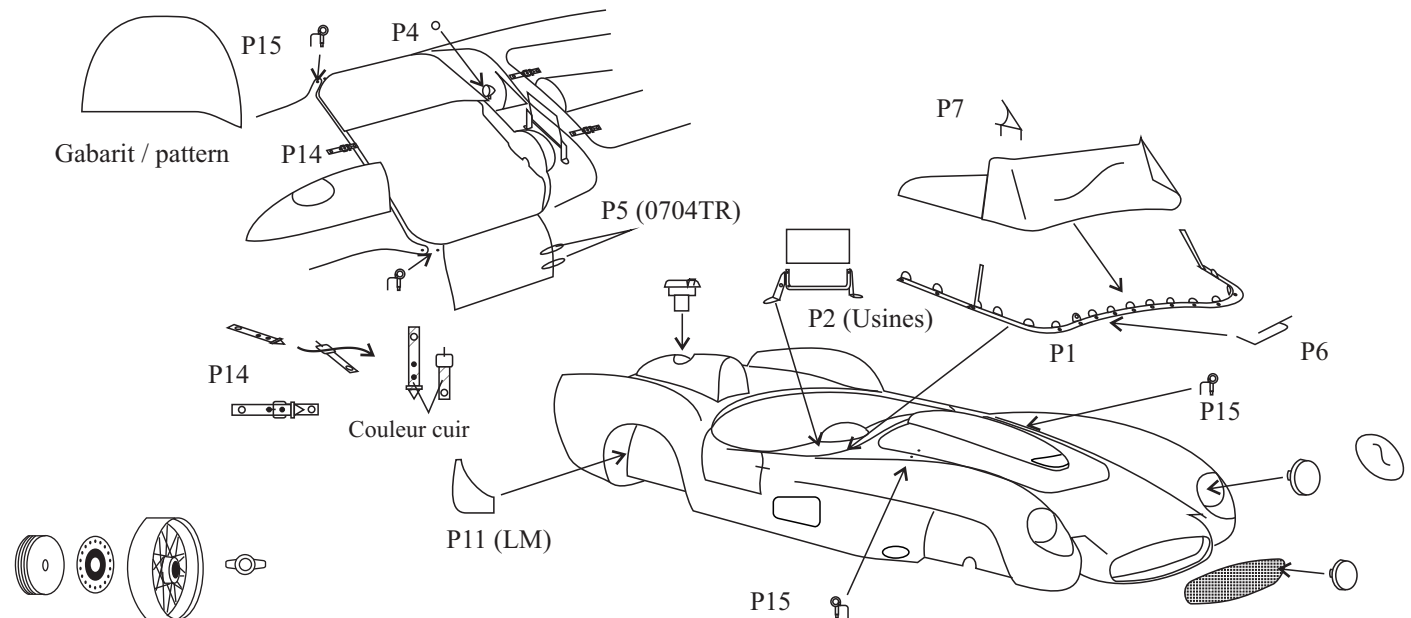
3°) Positionnez et collez la grille de calandre. Collez les phares et longue portées, découpez "largement" les plexis de phares, vérifiez leur positionnement et affinez-les à l'aide d'un scalpel muni d'une lame neuve et d'un petite lime; collez avec une colle blanche style Liqui-Tape (pub gratuite!!), ou avec une colle époxy



transparente.

**Pare-brise:** Positionnez et collez d'abord le montant central P7, puis pliez à environ 75° un par un les petits demi-disques situés sur la base de pare-brise (!) ainsi que les montants latéraux, puis donnez à cette base la forme lui permettant d'épouser la carrosserie au mieux (Je sais, ce n'est pas évident, mais c'est faisable, patience !!). Une fois que la forme est correcte, collez la base sur la carrosserie, une ligne légère a été tracée pour le positionnement. Découpez et ajustez le pare-brise thermoformé de la même façon que pour les phares, et collez-le dans l'intérieur de l'espace formé par la base photodécoupée. Ce n'est certes pas facile, mais le résultat en vaut la peine!

A Présent,, pliez, peignez en rouge le pare-brise additionnel P2, et collez-le entre le pare-brise et le tableau de bord, garnissez avec un morceau de rhodoïd (le sommet du petit pare-brise dépasse du grand enveloppant). Ccollez en place le rétroviseur après l'avoir peint en rouge, et garnissez-le avec sa glace P4. Collez le petit essuie-glace dans son logement dans la base de pare-brise. Découpez à l'aide du gabarit le morceau de cuir pour former le cover-tonneau, collez avec une colle ne laissant pas de trace! (pas de Cyano!!)



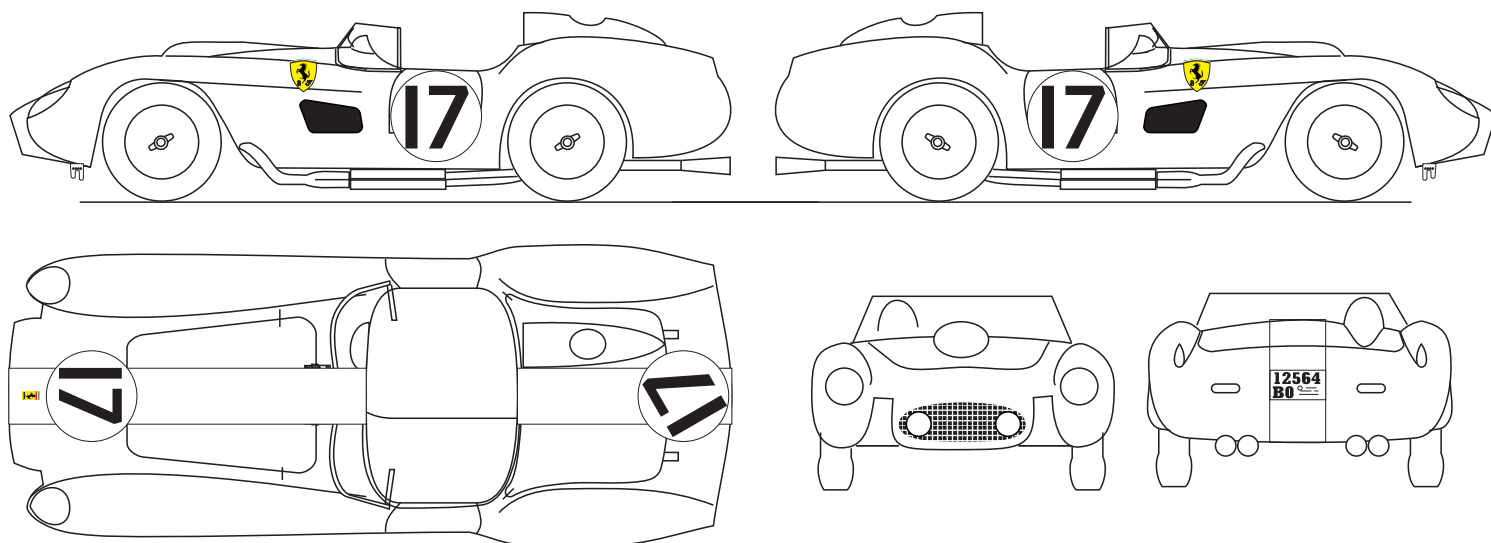
Assemblez les roues, coupez les axes à la bonne dimension, et fixez-les en place. Vissez le châssis sur la carrosserie, et finissez avec les petites pièces: Feux arrières et latéraux, attache-capots, lève-vites, bouchon de réservoir, papillons de roues. Posez les décals avant de terminer par les éclairages du numéro de course arrière. Si vous le désirez, vous pouvez réaliser les fixations en "scotch" des plexis de phares avec des bandes de décals ou d'adhésif blanc.

Locate and glue by outside front grid. Cement headlights & spotlights, then cut carefully vacformed covers, look at the right fitting, finish cutting carefully using a new bladed modelling knife and a needle file; Glue in place using a clear adhesive like Liqui-Tape.

**Windshield:** At first, locate and glue central support P7. Fold to about 75° each half-disc seen on windscreen base P1, also for side supports, then fold the base to get the perfect curve of the body ("Patience", "Bon courage"); When correct, glue it on body ( there is a slight line for location). Cut and adjust carefully the vacformed part, to fix it inside the P/e part. Hope you'll get it right! Be patient, it's possible, I did it!

Now, fold and paint additionnal windshield P2 body red, and glue it between dashboard and large windscreen, fit it with a rhodoïd sheet (higher than the main windscreen). Glue in place the small mirror, fit it with P4. Locate the small wiper in windscreen base and fix it. There is a pattern drawing to cut the leathered cover-tonneau, then fix in place.

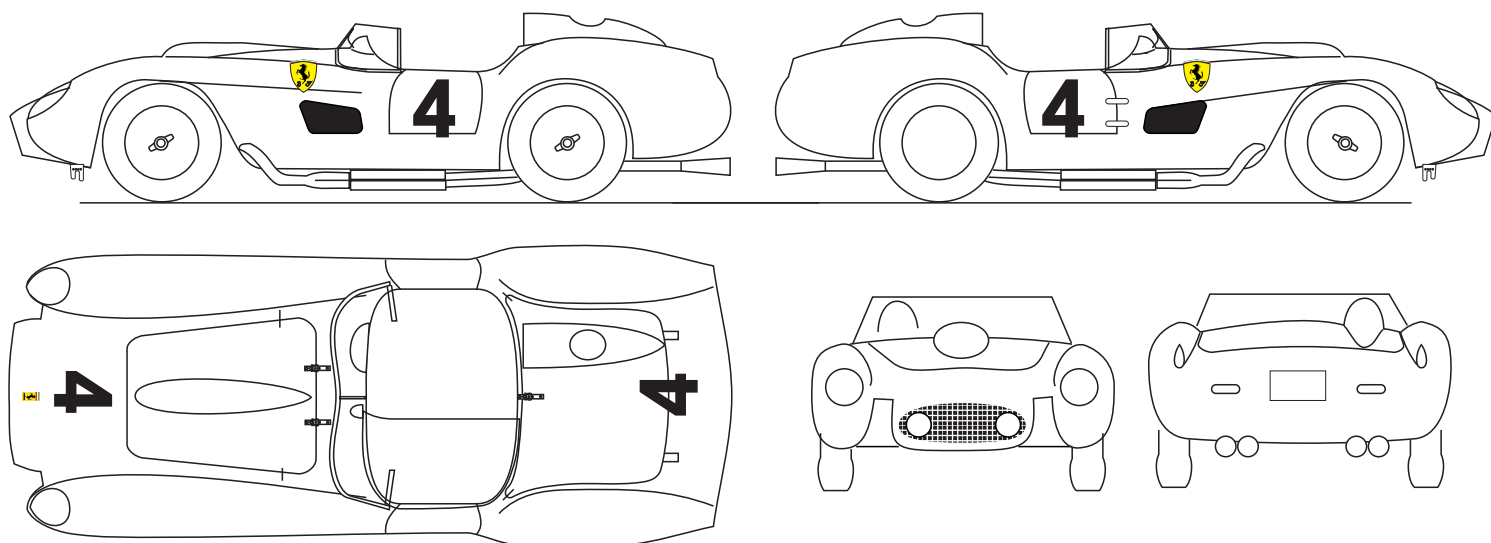
Assemble wheels after cutting axles. You can now screw the chassis on body and finish with small parts: rear lights, fuel cap, Wheels knock-off caps, fasteners... Use decals before the rear id lights. If you wish, you can realize the fixing stripes for headlights covers using white adhesive tape or decals stripes.



Le Mans 1959: Abandon 3e Heure (boîte de vitesses)

Carrosserie Bleue Métal NART (équivalence actuelle: Ferrari Blu medio metallizzato 514).

Body: Metal Blue; Actual paint could be Ferrari Blu medio metallizzato 514.



Argentine 1958: 2e

Carrosserie / Body: Ferrari Rosso Corsa

## 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 ouest, 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 retailer 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-forets. 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-même, 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 a 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.