

## 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'unes 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'aérodynamique 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

**Pièces résine:**

- 1 coque avant *Rouge Rosso Corsa*
- 1 partie arrière *aluminium*
- 1 capot *Rouge Rosso Corsa*
- 1 châssis *noir satiné, habitacle aluminium*
- 1 siège *bleu roi*
- 1 boîte de vitesses *aluminium*
- 1 bache à huile *aluminium*

**White Metal:**

- 2 pots d'échappement (G & D)
- 1 bouchon de réservoir

**Pièces tournées:**

- 12 trompettes d'admission
- 4 sorties d'échappement
- 1 moyeu de volant
- 2 feux arrières
- 2 phares
- 2 phares longue portée
- 1 levier de vitesse

**Divers:**

- 2 roues fil avants
- 2 roues fil arrières
- 2 pneus avants
- 2 pneus arrières
- 2 demi-volants plastiques
- 2 axes 1.5mm
- 2 vis méca 1.4
- 1 vis tôle 2.2
- 2 plexis de phares thermoformés
- 1 décal
- 1 planche de photodécoupe nickelée
- 1 planche de photodécoupe acier
- 1 planche de photodécoupe grilles arrières

**Resin parts:**

- 1 front body *red Rosso Corsa*
- 1 rear body *silver*
- 1 bonnet *red*
- 1 châssis *satin black, cockpit=Silver*
- 1 seat *medium blue*
- 1 gear box *silver*
- 1 oil tank *silver*

**White metal**

- 2 exhausts pipes (RH & LH)
- 1 fuel cap

**Machined parts:**

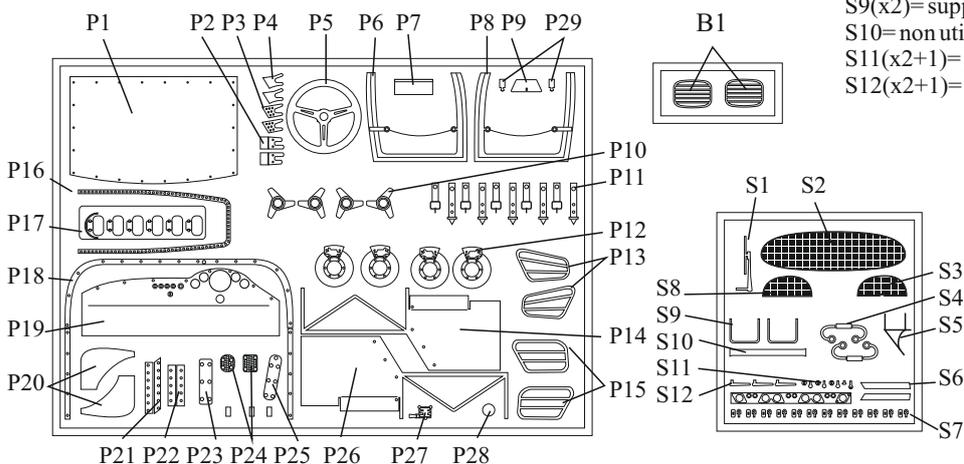
- 12 trumpets
- 4 exhausts pipes
- 1 steering wheel hub
- 2 rear lights
- 2 headlights
- 2 spotlights
- 1 gear stick

**And...**

- 2 front wired wheels
- 2 rear wired wheels
- 2 front tyres
- 2 rear tyres
- 2 plastic half-rims of steering wheel
- 2 axles 1.5mm
- 2 screws 1.4
- 1 screw 2.2
- 2 vacformed headlights covers
- 1 decall
- 1 sheet of plated p/e parts
- 1 sheet of steel p/e part
- 1 sheet of rear p/e grilles

**Photodécoupes:**

- P1= -non utilisé ici / no use for this model
- P2(x2)= lève-vites avants *rouge* / front quick liftjacks points *red*
- P3(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- P4(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- P5= volant / steering wheel
- P6=non utilisé ici / no use for this model
- P7= déflecteur d'admission / trumpets deflector
- P8= non utilisé ici / no use for this model
- P9= trappe d'aération habitacle *rouge* / cockpit air intake plate *red*
- P10(2G+2D)= papillons de roue / wheels nuts
- P11(4x2)= attaches-capot *cuir* / bonnet fasteners *leather*
- P12(x4)= disques de frein *étrier acier* / disc brakes *caliper: steel*
- P13(x2)= grilles d'ailes arrières / rear fenders grilles
- P14= cloison gauche de cockpit / cockpit LH side
- P15(x2)= grilles d'ailes avants / front fenders grilles
- P16= entourage de prise d'air capot *rouge* / Scoop surround *red*
- P17= plaque de carbus / trumpets plate
- P18= non utilisé ici / no use for this model
- P19= non utilisé ici / no use for this model
- P20(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- P21= non utilisé ici / no use for this model
- P22= non utilisé ici / no use for this model
- P23= repose-pieds / footrest
- P24(x2)= pédales d'embrayage et frein / clutch & brake pedals
- P25= pédale d'accélérateur *bois* / throttle pedal *wooden*
- P26= cloison droite de cockpit / cockpit RH side
- P27= grille de vitesses / gear grille
- P28= non utilisé ici / no use for this model
- P29(x2)= sigles Pinin Farina / Pinin Farina badges
- S1= non utilisé ici / no use for this model
- S2= grille de calandre / front grille
- S3= non utilisé ici / no use for this model
- S4(x2)= charnières de portes / doors hinges
- S5= non utilisé ici / no use for this model
- S6(x2)=non utilisé ici / no use for this model
- S7(x10+2)= attaches de capote / hood fasteners
- S8= non utilisé ici / no use for this model
- S9(x2)= supports d'échappement / exhausts hangers
- S10= non utilisé ici / no use for this model
- S11(x2+1)= poignées de trappes eau-huile / oil-water fillers handles
- S12(x2+1)= attaches-capots / fasteners



Des problèmes? Des suggestions? N'hésitez pas:  
Contactez-nous!  
Any Problem? Suggestion? Please, contact us:

**RENAISSANCE**



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

**Avant peinture:**

Collez la trappe P9 (en position ouverte?), les lève-vites P2, les grilles B1 sur l'arrière.

**Percages:**

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

0.6mm pour les feux de plaque, le levier de vitesse, les emplacements des cloisons P14/26.

1mm pour le moyeu de volant, les puits de vis avants et les feux arrière.

1.5mm pour le puits de vis arrière et les échappements.

**Before Painting:**

Glue P9 (open?) over bonnet, P2 under body, B1 on back.

**Drilling:**

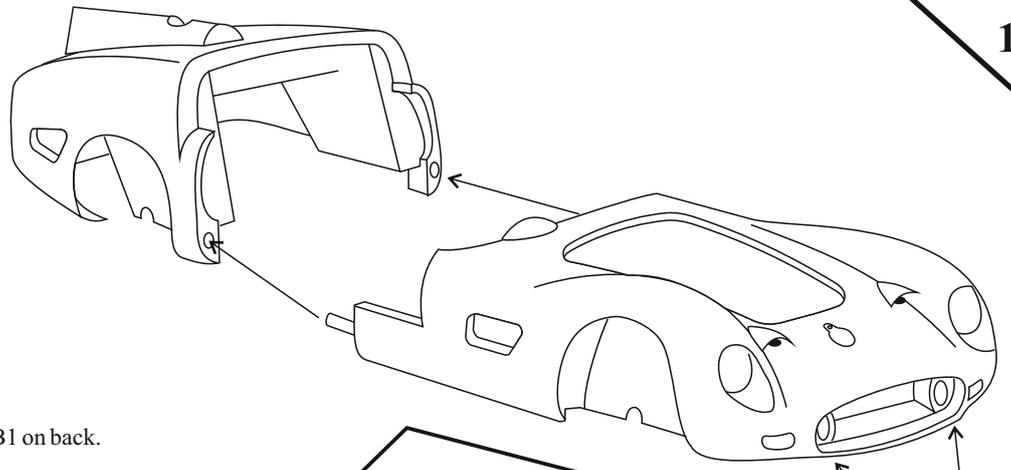
0.3mm for fasteners S12, S11.

0.6mm for id. lights, gear stick, locations of P14/26.

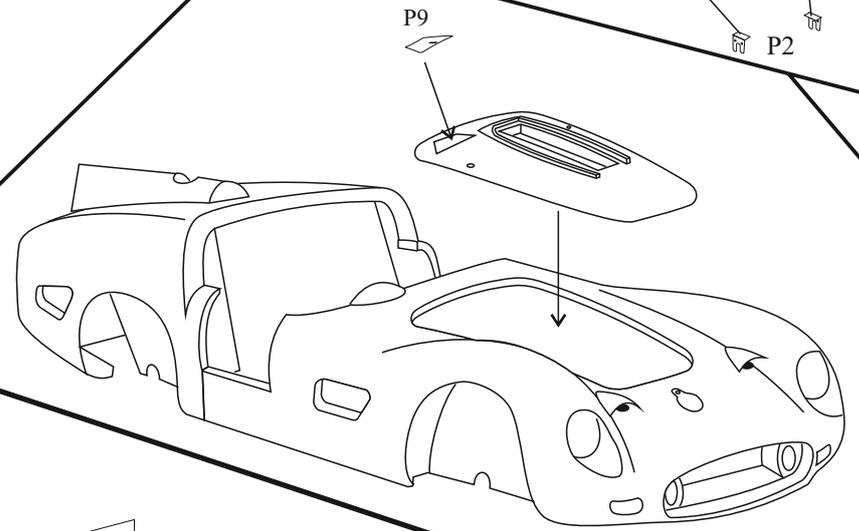
1mm for steering wheel hub, front screws and rear lights

1.5mm for rear screw and exhausts pipes

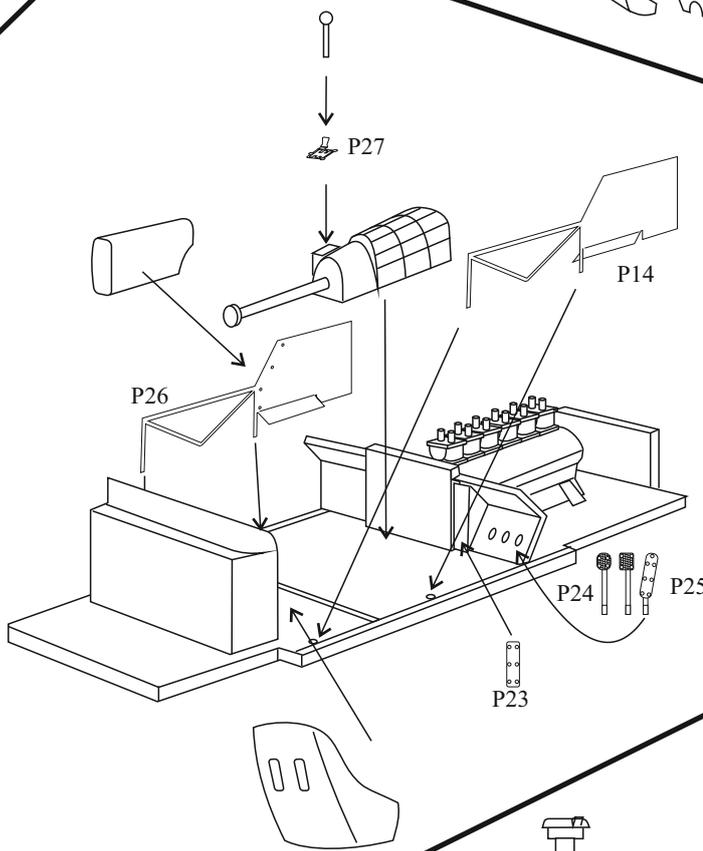
1°



2°



3



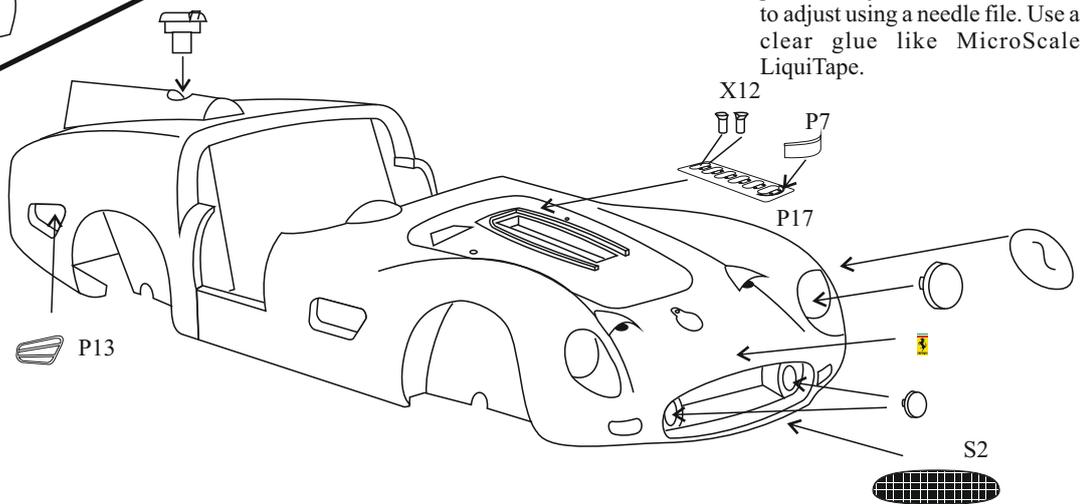
**Vitrages:**

Découpez largement les thermoformages, vérifiez leur positionnement et finissez l'ajustage à la lime. Collez à l'aide d'une colle blanche (MicroScale Liqui Tape)

**Windows:**

Cut "largely" the vacformed parts, verify location then finish to adjust using a needle file. Use a clear glue like MicroScale Liqui Tape.

4

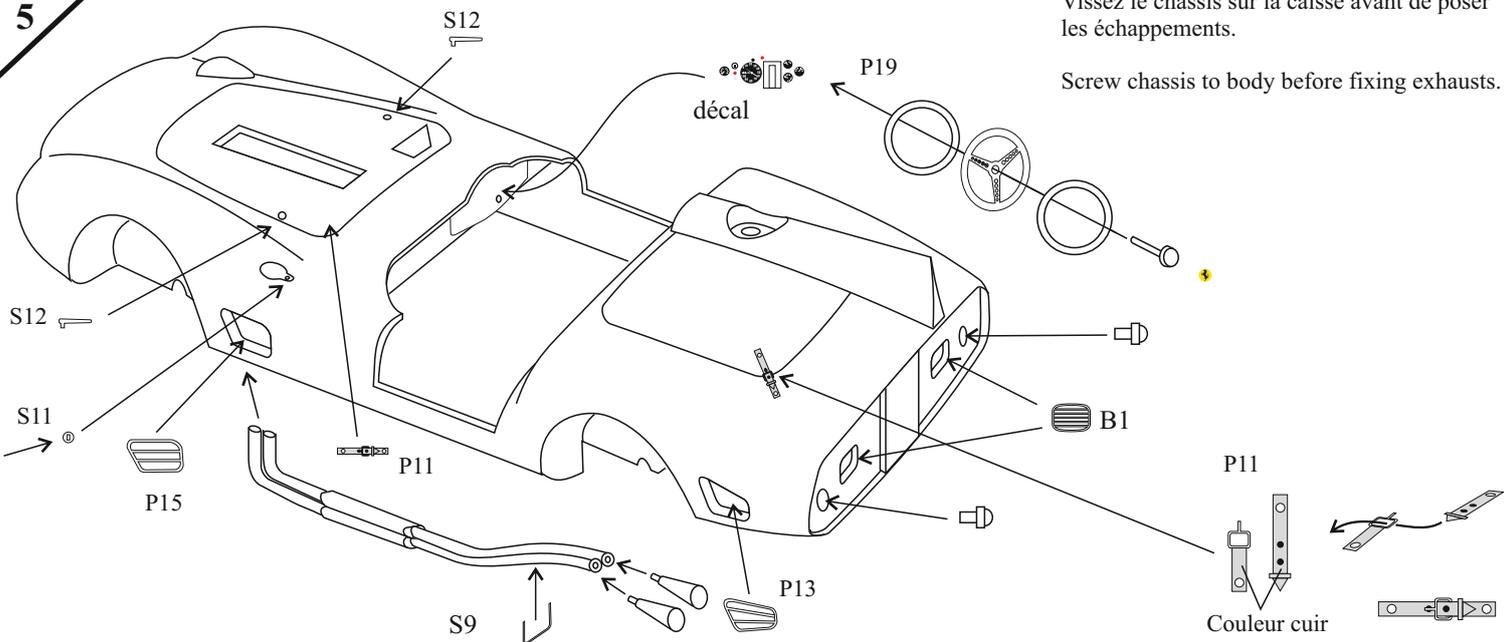


**Trompettes:** Limez un flanc d'ouverture, les trompettes sont accolées l'une à l'autre.

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

S2

5



### 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 mettrez 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 ( Erreur humaine 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 retailler 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-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...

Passer 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, bouches, 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 desagreements cleaning the parts before primer with soaped water or trichlorethylen (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.